BP BATAM

BADAN PENGUSAHAAN BATAM

5 DASAWARSA

PENGELOLAAN BATAM SEBAGAI KAWASAN EKONOMI STRATEGIS

Panorama dan Catatan Hikmah Pembelajaran

5 DASAWARSA PENGELOLAAN BATAM SEBAGAI KAWASAN EKONOMI STRATEGIS

Panorama dan Catatan Hikmah Pembelajaran

BP BATAM

BADAN PENGUSAHAAN BATAM

5 DASAWARSA PENGELOLAAN BATAM SEBAGAI KAWASAN EKONOMI STRATEGIS
Panorama dan Catatan Hikmah Pembelajaran

Penyusun:
Badan Pengusahaan Batam

Pengarah:
Muhammad Rudi

Penanggung Jawab:
Purwiyanto Pranoto Suwiryo

Ketua Tim:
Dendi Gustinandar

Wakil Ketua Tim:
Yudi Haripurdaja

Editor:
Purwiyanto Pranoto Suwiryo, Soeratmi, Yudi Haripurdaja

Penyusun Pengolah Data:
Soeratmi, Yudi Haripurdaja, Sarwono, Kusuma Dewi Puspitasari, Agam Philosofhyandi, Nova Aida Nur A'ini, Cindy Martiani, Rachma Utari Damarasri, Cindy Claresta, Firsta Putri Nodia

Dokumentasi dan Layout:
Sofyan, Radin Kusuma Gahayu, Andi Mubestan, Windu Raharjo, Pandu Pramudiono, Roni Dwi Putra

Sekretaris:
Juwita Irnayani, Bella Febiola

Administrasi dan Keuangan:
Ridha Ulfi Felani, Rismaldi Revi, Darmawati, Pinkan Marina Ariani

Operator:
Susi Baggus Z, Elvyra Erfaliyani, Zulhery Lubis

Penghubung:
Sthefani Barlian, Elysa Febrianty, Siti Rahmalisa, Sazani, R. Batami Lily Marlina

ISBN:
978 602 19012-4 3

©Badan Pengusahaan Batam

SAMBUTAN

Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarokatuh.

Indah kamboja batangnya berdaun,
Batang dihinggapi burung kenari,
Sejarah diukir, buku disusun,
Sebagai bukti untuk negeri.

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas berkat, rahmat, dan karunia-Nya, buku yang berjudul **"5 Dasawarsa Pengelolaan Batam sebagai Kawasan Ekonomi Strategis"** ini dapat diterbitkan.

Buku ini merupakan refleksi dari perjalanan BP Batam selama lima dasawarsa dalam mengelola pembangunan dan pengembangan Batam, yang kini telah berstatus sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) Batam. Hal ini sesuai dengan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2007 jo Undang-Undang Nomor 44 Tahun 2007, dan Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007, untuk jangka waktu 70 tahun, dan sejak diundangkan pada 20 Agustus 2007 lalu, kini *Free Trade Zone* (FTZ) Batam telah berjalan selama 19 tahun. Selain itu, Pulau Batam juga ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Nasional berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 26 tahun 2008.

Lembaga yang ditugasi mengelola Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam adalah Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (BP Batam), yang merupakan transformasi dari Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam (Otorita Batam), yang sebelumnya sebagai pelaksana pembangunan dan pengembangan Daerah Industri Pulau Batam.

Sebelum buku yang anda baca ini diterbitkan, BP Batam telah menerbitkan beberapa buku perjalanan pembangunan Batam. Beberapa buku tersebut antara lain: pertama, "Mengungkap Fakta Pembangunan Batam Era Ibnu Sutowo-J.B. Sumarlin"; kedua, "Mengungkap Fakta Pembangunan Batam era B.J. Habibie"; dan ketiga, "Mengungkap Fakta Pembangunan Batam era J.E Habibie-Ismeth Abdullah-Mustofa Widjaja".

Buku ini merupakan rajutan benang merah dari proses

awal pembangunan, masa Otorita Batam, sampai kini menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, yang di dalamnya menguraikan program dan kegiatan pengelolaan lingkungan sosial dan ekonomi, tata kelola organisasi, pengelolaan SDM, perizinan, insentif, pengelolaan lahan, infrastruktur, logistik, dan ketenagakerjaan.

Ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kami sampaikan kepada Pimpinan BP Batam yang telah menjadi narasumber, yaitu Bapak Ismeth Abdullah, Bapak Mustofa Widjaja, Bapak Hatanto Reksodipoetro, Bapak Lukita Dinarsyah Tuwo, serta Bapak Edy Putra Irawady.

Selain itu, ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya juga kami sampaikan kepada:

1. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian RI ke-16 (periode 12 Agustus 2015 hingga 20 Oktober 2019), Dr. Darmin Nasution, yang juga merupakan Ketua Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam;
2. Menteri Pemberdayaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Indonesia pada Kabinet Kerja (periode 27 Juli 2016 hingga 14 Agustus 2018), Anggota DPR-RI (2019-2024), Dr. H. Asman Abnur, S.E., M.Si.
3. Guru Besar Hukum Agraria Universitas Gadjah Mada (UGM), Prof. Dr. Maria S.W. Sumardjono, S.H., M.C.L., M.P.A.;
4. Guru Besar Sosiologi Universitas Airlangga (UNAIR), Prof. Hotman Siahaan;
5. Deputi Bidang Administrasi dan Umum BP Batam periode 2014-2016, Bapak Drs. Gani Abdul Lasa.
6. Bupati Bojonegoro (periode 12 Maret 2008 hingga 13 Maret 2018), Dr. Suyoto M.Si.;
7. Manager Pilar Pengembangan Ekonomi di Bappenas sejak Januari 2018, Dr. Setyo Budiantoro;
8. Kepala Urusan Ekonomi Internasional untuk Singapore BP Batam, Michael Gautama
9. Direktur Utama PT Satnusa Persada, Abidin Hasibuan;
10. Ketua HKI Provinsi Kepulauan Riau, Oka Simatupang; serta

para pejabat dan pegawai BP Batam lainnya, baik yang sudah purna bakti maupun yang masih aktif, yang tidak dapat kami sebutkan namanya satu per satu, yang telah berkenan meluangkan waktunya dalam memberikan informasi sehingga banyak sekali pengetahuan yang memperkaya isi buku ini.

Ucapan terima kasih juga kami sampaikan kepada Wakil Kepala BP Batam, Bapak Purwiyanto Pranoto Suwiryo sebagai Pemrakarsa, Tim Penulis, yang didampingi oleh para konsultan ahli bidang penulisan, yakni Bapak Cahyo Suryanto, Ibu Labibah Zain, dan Bapak Edy Widiyatmadi, serta tim penyelaras bahasa, Bapak Aly D Musyrifa dan Bapak Thoriq Tri Prabowo yang telah bekerja keras

menyumbangkan tenaga dan pikirannya sehingga buku ini dapat diterbitkan.

Harapan kami, semoga buku bertajuk **"5 Dasawarsa Pengelolaan Batam sebagai Kawasan Ekonomi Strategis"** ini dapat menjadi sumber informasi dan pengetahuan bagi pembaca, serta memperkaya khazanah pustaka nasional. Kritik dan saran yang membangun demi penyempurnaan buku ini sangat kami harapkan.

Tercium harum kopi diseduh,
Langsung diminum sesudah sarapan,
Mari bekerja dengan sungguh-sungguh,
Demi batam di masa depan.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarokatuh

Batam, 26 Oktober 2021,
Kepala BP Batam,

Muhammad Rudi

SAMBUTAN

Menteri Koordinator Bidang Perekonomian R.I.
Selaku Ketua Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarokatuh.

Tarian zapin
serentak seirama,
Menari di atas
tumpukan jerami,
Ayo gapai cita-cita
bersama,
Satukan suara
tumbuhkan ekonomi.

Geliat pembangunan dan pengembangan Batam selama 50 tahun, merupakan warisan dan mahakarya dari para inisiator, pemimpim, tim kerja, beserta semua pihak terkait. Untuk itu, penghargaan setinggi-tingginya saya haturkan kepada yang terhormat Bapak Ibnu Sutowo, J.B. Sumarlin, B.J. Habibie, J.E. Habibie, Ismeth Abdullah, Mustofa Widjaja, Hatanto Reksodipoetro, Lukita Dinarsyah Tuwo, Edy Putra Irawady, serta semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu. Selain itu, tak dapat dipungkiri bahwa derap pembangunan Batam selama 5 dasawarsa ini dapat terwujud karena kolaborasi antara Badan Pengusahaan Batam dengan Pemerintah Kota Batam, Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau, dan Kementerian/ Lembaga. Semoga energi kolaborasi ini terus mendayai gerak langkah Batam di perjlanan selanjutnya.

Kini Batam telah dikukuhkan menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) dan Kawasan Strategis Nasional. Penetapan Batam sebagai KPBPB Batam didasarkan pada Undang-Undang Nomor 44 Tahun 2007 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2007 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2000 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2000 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Menjadi Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam. Sedangkan sebagai Kawasan Strategis Nasional, penetapan didasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008.

Pada tanggal 7 Mei 2008 diterbitkan Keputusan Predisen Nomor 9 Tahun 2008 tentang Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (Dewan Kawasan PBPB Batam) sebagai tindak lanjut dari penetapan Batam sebagai KPBPB. Dewan Kawasan PBPB

Batam bertugas membantu Presiden untuk menetapkan kebijakan makro, menjalankan fungsi pengawasan dan pembinaan terhadap KPBPB Batam. Dewan Kawasan diketuai oleh Menteri yang mengoordinasikan urusan pemerintahan di bidang perekonomian, yang beranggotakan sejumlah Menteri, Kepala Lembaga, Kapolri, Panglima TNI, Gubernur, Bupati/Walikota, dan/atau Ketua Dewan Perwakilan Rakyat Daerah terkait.

KEPPRES Nomor 9 Tahun 2008 selanjutnya diperbarui dengan Keputusan Presiden Nomor 8 Tahun 2016. Dewan Kawasan memiliki kewenangan membentuk Badan Pengusahaan KPBPB Batam (BP Batam: Badan Pengusahaan Batam). BP Batam merupakan instansi Pemerintah Pusat yang memiliki anggaran yang bersumber dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN) dan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP), hibah, serta Pinjaman dan/atau Hibah Luar Negeri (PHLN).

BP Batam memiliki tugas pokok dan fungsi pengelolaan, pembangunan dan pengembangan KPBPB Batam. Ruang lingkup kewenangan dan tanggung jawab BP Batam mencangkup: Pertama, pembuatan ketentuan yang diperlukan dan pengelolaan, pengembangan, dan pembangunan KPBPB; Kedua, menetapkan pengelolaan keuangan, pengadaan, perlengkapan, dan sumber daya manusia serta sistem remunerasi yang sesuai dengan sistem merit berdasarkan prinsip tata kelola yang baik; Ketiga, melaksanakan pembangunan dan pengembangan KPBPB berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kepulauan Riau, Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota, beserta rencana detail tata ruangnya.

Keberhasilan pembangunan dan pengembangan Batam turut mendorong terbentuknya Pemerintah Kota Batam dan Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau. Kehadiran Kedua Lembaga pemerintah tersebut menambah akselerasi pembangunan dan pertumbuhan ekonomi sesuai dengan kewenangannya masing-masing, dimana Badan Pengusahaan Batam lebih fokus melakukan pembangunan ekonomi dan investasi, sedangkan Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau dan Pemerintah Kota Batam fokus pada pengembangan dasar kebutuhan masyarakat, pelayanan masyarakat, dan kesejahteraan masyarakat.

Dalam rangka mengakselerasi daya saing Batam dengan kawasan sejenis, pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 41 Tahun 2021, yang di dalamnya mengatur: (1) penataan kelembagaan Dewan Kawasan dan Badan Pengusahaan; (2) pelayanan perizinan; (3) pengembangan dan pemanfaatan asset yang dikelola oleh Badan Pengusahaan; (4) Insentif dan fasilitas kemudahan dalam pemasukan dan pengeluaran barang, perpajakan, kepabean, cukai, keimigrasian, serta fasilitas dan kemudahan lainnya di KPBPB, serta pengembangan kawasan yang terpadu untuk meningkatkan dan mengembangkan daya saing KPBPB Batam, KPBPB Bintan, dan KPBPB Karimun. Pada saat buku ini disusun, Rencana Induk Pengambangan

KPBPB Batam, Bintan Karimun sedang dalam proses penyusunan. Demikian juga terkait norma, standar, prosedur, dan kriteria (NSPK) dari 8 sektor perizinan berusaha, telah dilimpahkan kepada Badan Pengusahaan Batam.

Keberhasilan dalam mewujudkan misi dan tujuan KPBPB tidak semata-mata ditentukan oleh ketersediaan sumber daya yang dimiliki, maupun insentif dan fasilitas yang diberikan. Lebih urgent dari itu semua adalah kapasitas, kapabilitas, dan adaptabilitas pengelolanya dalam menghadapi persaingan global, yakni persaingan untuk memperebutkan arus investasi. Para pengelola kawasan ekonomi berlomba untuk memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya, cepat, tepat, akurat, murah, dan secara signifikan dapat menunjang rantai produksi global yang saling terkait.

Berdasar bentang tantangan global tersebut, Dewan Kawasan PBPB Batam telah menyusun pedoman kelembagaan Badan Pengusahaan KPBPB Batam yang profesional, ramping, efisien, dan efektif. Hal itu dilakukan untuk mengakselerasi pemulihan ekonomi di Batam serta munjang perekonomian regional dan nasional. Selain penataan kelembagaan, saya juga meminta Badan Pengusahaan Batam dapat segera berlari kencang guna memulihkan perekonomian di Batam, serta merealisasikan rencana investasi baru sebagaimana yang telah diajukan oleh para investor.

Seluruh jajaran Pimpinan Badan Pengusahaan Batam diharapkan dapat mengawal, mengakselerasi dan memantapkan posisi KPBPB Batam dan KEK yang berdaya saing tinggi. BP Batam agar sesegera mungkin untuk menerapkan berbagai kebijakan untuk memacu pertumbuhan ekonomi di KPBPB Batam, baik kebijakan untuk mempertahankan dan mengembangkan investasi yang sudah ada, maupun menarik investaor baru, khususnya di bidang manufaktur, insfrastruktur, teknologi informasi, pariwisata dan budaya, serta perawatan dan pemeliharaan pesawat.

Seiring dengan penerapan kebijakan itu, pemerintah telah menetapkan dua KEK di Pulau Batam, yaitu KEK Nongsa yang berbasis ekonomi digital dan IT, pariwisata, pendidikan dan industry kreatif, serta KEK Batam Aero Technic (BAT) yang berbasis jasa pemeliharaan pesawat, serta logistik dan distribusi. Batam juga akan menjadi pusat pengembangan energi baru dan terbarukan melalui pengembangan Pembangkit Listrik Tenaga Surya (PLTS) terapung yang akan berkontribusi besar bagi sektor energi terbarukan Indonesia. Untuk itu, Badan Pengusahaan Batam perlu segera merespons dengan memperhatikan ketersediaan ruang yang ada.

Berbagai hal telah dicapai selama 5 dasawarsa pengelolan KPBPB Batam, yang mana sekali lagi saya sampaikan apresiasi terhadap seluruh pihak terkait. Namun tidak kalah penting dari pencapaian tersebut adalah arah kebijakan ke depan yang telah termaktub dalam berbagai bentuk regulasi, baik di tingkat nasional maupun di

daerah, perlu dimanfaatkan sebaik-baiknya agar KPBPB Batam tetap menjadi kawasan yang berdaya saing.

Buku 5 Dasawarsa Pnegelolaan Batam sebagai Kawasan Ekonomi Strategis secara lebih rinci memuat berbagai pengalaman dan memulai, membangun, mengelola dan mengembangkan Batam. Buku ini diharapkan dapat menjadi refrensi bagi daerah lain yang sedang merencanakan, mengelola dan mengembangkan kawasan ekonomi. Serta, menggugah segenap jajaran dan tim kerja BP Batam untuk lebih bersemangat dan terus beinovasi guna meningkatkan perannya sebagai lokomotif pembangunan ekonomi.

Ke pasar jodoh membeli pangan
Pangan dibeli adalah ketam
Mari bersatu gandengkan tangan
Untuk majukan ekonomi Batam

Jakarta, 26 Oktober 2021
Menteri Koordinator Bidang Perekonomian RI selaku
Dewan KPBPB Batam

Airlangga Hartarto

DAFTAR ISI

Hal	
v	**SAMBUTAN** Kepala Badan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam. (Muhammad Rudi)
viii	**SAMBUTAN** Menteri Koordinator Bidang Perekonomian R.I. Selaku Ketua Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam. (Airlangga Hartarto)
xii	**DAFTAR ISI**
xiv	**PROLOG** Wakil Kepala BP Batam. (Purwiyanto Pranoto Suwiryo)
	BAGIAN 1
1	**LINGKUNGAN YANG MENDUKUNG**
1	Pengelolaan Kondisi Sosial Ekonomi
12	Inovasi Pelayanan Publik
28	Kolaborasi Multipihak

Hal	
	BAGIAN 2
38	**TATA KELOLA**
39	Organisasi
84	Pengelolaan Lahan
120	Pembangunan Infrastruktur
	BAGIAN 3
146	**STRATEGI PENINGKATAN DAYA SAING**
147	Kualitas Sumber Daya Manusia BP Batam
174	Fasilitas dan Insentif Investasi
204	Logistik
236	Perizinan
256	Ketenagakerjaan
	BAGIAN 4
270	**HIKMAH-HIKMAH PEMBELAJARAN**
271	**Darmin Nasution:** *Batam: Sebuah Upaya Percontohan Indonesia.*
274	**Asman Abnur:** *Jangan Berdebat Terus, Mari Bekerja untuk Batam!*

Hal

282 **Ismeth Abdullah:** *Social Development Program sebagai Solusi Atas Persoalan Sosial di Batam.*

288 **Mustofa Widjaja:** *Upaya untuk Mewujudkan Batam menjadi the Intellignet Island melalui Pembangunan Infrastruktur.*

292 **Hatanto Reksodiputro:** *Believe in Yourself!*

303 **Lukita Dinarsyah Tuwo:** *Target BBM27.*

318 **Edy Putra Irawady:** *SDM: Antara Kualitas dan Kepangkatan.*

325 **Purwiyanto Pranoto Suwiryo:** *Kemajuan adalah Keniscayaan.*

332 **Gani Lasa:** *Kebijakan Internal Untuk Pembenahan.*

337 **Prof. Dr. Maria S.W. Sumardjono, S.H., M.C.L., M.P.A.:** *Optimalisasi Hak Pengelolaan BP Batam.*

341 **Prof. Dr. Hotman Siahaan, Drs.:** *Pembangunan Ekonomi dan Problematika Sosial.*

Hal

346 **Setyo Budiantoro:** *Pencapaian SDGs Indonesia.*

353 **Suyoto:** *Kehormatan Seorang Pemimpin*

360 **Michael Goutama:** *Batam dan Kebijakan Menarik Investor Asing.*

364 **Abidin:** *BP Batam di Mata Para Pengusaha*

366 **Eka Simatupang:** *Peran HKI dalam Menciptakan Iklim Investasi uang Kondusif di Batam.*

368 **EPILOG**
Wakil Kepala BP Batam (Purwiyanto Pranoto Suwiryo)

372 **DAFTAR GAMBAR**

374 **DAFTAR TABEL**

376 **DAFTAR PUSTAKA**

378 **INDEKS**

PROLOG

Wakil Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam

Hidup yang tidak direfleksikan, tidak layak dijalani (Socrates, 469 SM-399 SM). Hidup sebuah organisasi, seperti halnya hidup seorang manusia, adalah hidup yang berjalan dinamis dengan berbagai realitas dan pengalaman yang menyertai. Namun, di balik realitas dan pengalaman itu selalu tersimpan hikmah pembelajaran bagi orang-orang yang mau sejenak menengok ke belakang dan berefleksi. Kata "refleksi" berasal dari bahasa Latin *reflectere* dan *reflexio* yang berarti membungkuk ke belakang. Secara kiasan, membungkuk ke belakang adalah proses untuk melihat dan merenungkan apa yang sudah dialami sebelumnya. Proses ini dilakukan dengan tujuan mengambil hikmah dari apa yang pernah terjadi (pengalaman), agar orang tidak mengulang kesalahan yang sama, dan bersemangat mengembangkan apa yang sudah baik untuk terus berjalan menuju impian masa depan.

Refleksi juga merupakan suatu proses belajar, proses menimba nilai-nilai berharga dari pengalaman masa silam. Melalui proses ini, setiap insan akan bergerak ke arah yang lebih baik (menjadi semakin bijak), karena berada dalam proses belajar yang terus-menerus, memetik hikmah dari apa yang sudah dialaminya. Lebih dari itu, buah-buah pembelajaran (hikmah) ini juga dapat dibagikan kepada pihak lain yang membutuhkan. Buku dengan judul **"5 Dasawarsa Pengelolaan Batam sebagai Kawasan Ekonomi Strategis: Panorama dan Catatan Hikmah Pembelajaran"** ini merupakan buah-buah pembelajaran yang dipersembahkan bagi semua pihak, yang secara langsung dan tidak langsung telah menjadi bagian dari perjalanan sejarah BP Batam. Buku ini memuat panorama sejarah perjalanan BP Batam dari sejak berdirinya sampai dengan kondisinya saat ini. Panorama dalam buku ini dikelompokkan menjadi tiga bahasan pokok. *Pertama*, memuat gambaran umum perjalanan BP Batam yang digali berdasarkan data-data sekunder dan dokumentasi terkait *footprint* peningkatan daya tarik Batam sebagai kawasan ekonomi. *Kedua*, menyajikan berbagai pengalaman dan pandangan para aktor yang terlibat secara langsung dalam pengelolaan BP Batam, serta para akademisi dan praktisi yang *concern* dengan isu-isu pengelolaan kawasan industri, maupun tata kelola pemerintahan dalam konteks kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas Batam.

Ketiga, berisi hikmah pembelajaran berdasarkan refleksi para narasumber, serta pandangan dan saran tindak lanjutnya.

Lima puluh tahun lalu Batam hanyalah sebuah pulau yang tanahnya mengandung bauksit dengan jumlah penduduk sekitar 6.000 orang yang berprofesi sebagai petani dan nelayan tradisional yang tinggal di pesisir pantai. Presiden Soeharto yang cermat kala itu, membuka mata dunia bahwa Batam adalah karunia Tuhan yang mempunyai keunggulan geografis dan karenanya bisa menjadi katalisator pembangunan ekonomi Indonesia. *The founding fathers* bahkan mengibaratkan Batam sebagai gadis rupawan yang tak memerlukan perawatan ekstra, karena sesungguhnya keberadaanya secara harfiah telah mampu memikat investor untuk meminangnya.

Pulau Batam merupakan salah satu pulau terbesar dari 329 rangkaian pulau di Kepulauan Riau, mempunyai kelebihan strategis karena terletak di jalur pelayaran internasional, berdekatan dengan Negara Singapura. Semula kawasan ini dikembangkan oleh PN Pertamina melalui sebuah program pembangunan bernama Proyek Pulau Batam. Proyek ini memberi tekanan pada pembangunan infrastruktur utama untuk mendukung kebutuhan eksplorasi minyak lepas pantai, seperti pembangunan pelabuhan dan gudang logistik. Era awal pengembangan Pulau Batam ini merupakan era persiapan, yang kemudian dilanjutkan oleh pemerintah dengan menetapkan Pulau Batam sebagai Daerah Industri dan menunjuk sebuah lembaga bernama Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam (Otorita Batam) untuk melaksanakan lebih lanjut pembangunan dan pengembangan Daerah Industri Pulau Batam (BP Batam, 2020).

Sebagai Daerah Industri Pulau Batam, ada empat sektor unggulan yang dipersiapkan untuk Batam, yaitu industri, perdagangan, alih kapal, dan pariwisata. Ketua Otorita Batam ketiga, B.J. Habibie, membuat konsep Barelang (Batam Rempang Galang) yang dihubungkan dengan enam jembatan Barelang agar luasnya menjadi 715 km2 atau 13 persen lebih besar dari Singapura. Posisi strategis Batam adalah letaknya yang hanya 20 km atau 12,5 mil laut dari Singapura, dengan waktu tempuh paling lama 45 menit melalui jalur laut dan aksesibilitas yang mudah ke negera lainnya di belahan dunia. B.J. Habibie bercita-cita mengubah Batam yang kecil menjadi lokomotif pembangunan nasional dan pusat pembangunan kawasan industri yang berteknologi. Untuk itu sangat banyak sumber daya yang dialokasikan untuk Batam, khususnya semangat, pemikiran, energi, anggaran, SDM, dan berbagai kemudahan serta fasilitas lainnya. Selain itu tentu banyak tantangan dan hambatan yang telah dilalui, seperti penyediaan air bersih, pembangunan infrastruktur seperti jalan, jembatan, pelabuhan dan bandara.

Sejalan dengan berbagai upaya dan hasilnya tersebut, pemerintah Provinsi Riau sebelum tahun 1999,

meningkatkan status Batam menjadi Kota Administratif karena Batam sudah mulai banyak penduduknya. Pertumbuhan penduduknya pada waktu itu masuk kategori yang paling tinggi se-Indonesia. Hal yang memicu pertumbuhan penduduk tersebut ialah adanya industri yang berimplikasi positif terhadap pertumbuhan ekonomi, ibarat kata pepatah, "ada gula, ada semut". Lonjakan penduduk Batam terjadi secara signifikan pada dekade 1980-an dan 1990-an. Pada tahun 1970 penduduk Pulau Batam berkisar 6.000 jiwa, kemudian pada tahun 1983 menjadi 43.000 jiwa, tahun 1993 naik menjadi 146.214 jiwa dan pada tahun 1999 jumlah itu naik berlipat ganda menjadi 358.700 jiwa (Roeroe et.al., 2003), serta menjadi lebih dari 1 juta jiwa saat ini.

Proporsi dan distribusi penduduk di Batam terkonsentrasi pada sektor industri dan perdagangan. Ini merupakan ciri khusus Batam. Lebih dari 90 persen penduduk terkonsentrasi di kawasan industri dan pusat-pusat jasa dan perdagangan. Keadaan ini telah serta merta membentuk Batam menjadi metropolis baru yang dinamis dan atraktif secara sosiologis. Data yang dihimpun dari progress pembangunan Batam, arus pertumbuhan tenaga kerja yang signifikan terjadi pada periode 1990-1996. Pada rentang waktu ini jumlah tenaga kerja berubah drastis dari yang hanya 16.085 orang (1990) menjadi 126.311 orang (1996) atau meningkat sekitar 110.000 orang. Sementara dari tahun 1996 hingga 2001 juga terjadi lonjakan yang cukup berarti.

Sebagai persiapan pembangunan infrastruktur dan untuk mulai memasarkan kawasan-kawasan industri kepada pihak ketiga, Otorita Batam pernah menetapkan kebijakan pengendalian penduduk pendatang dari wilayah lain, dengan pertimbangan daya dukung lahan yang terbatas sehingga terlalu banyaknya penduduk pendatang berpotensi mengganggu kenyamanan berinvestasi di Pulau Batam. Dengan spirit yang sama, Otorita Batam juga menetapkan kebijakan pengafkiran kendaraan bermotor di wilayah kerja daerah industri Pulau Batam.

Otorita Batam sebagai pemegang Hak Pengelolaan Lahan (pemberian hak tersebut tertuang dalam Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 43 tahun 1977 tentang Pengelolaan dan Penggunaan Tanah di Daerah Industri Pulau Batam (Otorita Batam)) melakukan penyusunan mekanisme peruntukan dan penggunaan lahan sesuai dengan arah dan kebijakan pengembangan kawasan, dengan terlebih dahulu melakukan beberapa hal, seperti survei lokasi dan cek kondisi lapangan, termasuk juga pemotretan dari udara sebagai bahan penyusunan dokumen awal.

Hasil dari penyusunan rencana pengembangan dan peruntukan tersebut lebih dikenal dengan nama *masterplan* atau rencana induk. *Masterplan* dipakai sebagai landasan dalam pengalokasian lahan yang dalam pelaksanaannya didahului dengan pengukuran, pembebasan lahan, dan usul sertifikasi atas nama Otorita Batam ke Badan Pertanahan Nasional. Hal ini dimaksudkan agar

penyerahan atau pengalokasian lahan dari Otorita Batam kepada pihak ketiga dapat dilakukan dengan efektif dan efisien. *Masterplan*, pertama kali disusun oleh Konsorsium Pertamina-Nissoiwai dan Pasific Bechtel Corp pada tahun 1972, lalu selanjutnya dikerjakan oleh Ditjen Tjipta Karya pada tahun 1979 setelah HPL diberikan kepada Otorita Batam tahun 1973. Kemudian *Masterplan* tersebut dievaluasi oleh Konsultan PRC dari San Diego bekerja sama dengan konsultan lokal bernama PT Atelier 6, dan dievaluasi kembali pada tahun 1985 oleh Lembaga Manajemen Teknik (Lemtek) Universitas Indonesia.

Setelah Pulau Batam dan beberapa pulau di sekitarnya yang meliputi: Rempang, Galang, Galang Baru, Setoko, Janda Berhias ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007 Jo. No. 5 Tahun 2011 dan sebagai Kawasan Strategis Nasional (KSN) didasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Lampiran X, Rencana Tata Ruang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, Bintan, Karimun merupakan rencana rinci tata ruang untuk Kawasan tersebut, di tetapkan oleh Presiden di acu oleh Rencana Tata Ruang wilayah Propinsi dan Kabupaten/Kota, maka Presiden RI. telah menetapkan Rencana Tata Ruang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, Bintan, Karimun sebagai Kawasan Strategis Nasional berdasarkan Peraturan Presiden RI No. 87 tahun 2011.

Otorita Batam juga melakukan pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM) agar mampu bersaing dalam pasar tenaga kerja di daerah industri Pulau Batam. Bersama Pemerintah Provinsi Riau dan Pemerintah Kota Batam, Otorita Batam mendirikan Yayasan Pendidikan Batam yang saat ini bernama Politeknik Negeri Batam (Polibatam, 2020). Otorita Batam juga membantu Balai Latihan Kerja (BLK), baik yang didirikan oleh pemerintah maupun oleh swasta, dalam rangka peningkatan keterampilan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan tenaga kerja di Batam.

Guna mendukung pengembangan SDM, pendirian Politeknik perlu untuk diperbanyak. Sebagai contoh Batam Tourism Polytechnic (BTP) atau Politeknik Pariwisata Batam dan Institut Teknologi Batam (ITEBA). Tujuan pendiriannya adalah untuk menciptakan tenaga-tenaga yang siap pakai, profesional, dan bersertifikasi. Sertifikatnya pun bukan sertifikat lokal, melainkan internasional sehingga memiliki nilai tawar yang tinggi. Apabila lulusannya hendak bekerja ke luar negeri, mereka bisa menempati posisi yang bonafid seperti manajer hotel, *master chef,* dan lainnya. Bukan hanya menjadi 'pembantu' semata. Dukungan pemerintah untuk mempermudah perizinan pendirian politeknik-politeknik ini sangat diharapkan dan dibutuhkan.

Sejarah pengelolaan sumber daya manusia (SDM) di BP Batam bisa ditelusuri jauh hingga ke tahun 1970-an ketika

sebuah kerja besar bernama Proyek Pembangunan Pulau Batam dilaksanakan oleh PT Pertamina (BP Batam, 2020). Pada awal pembentukan Otorita Batam, para pegawai yang bekerja di bawah manajemen PT Pertamina berstatus sebagai Pegawai Proyek. Pada era tersebut, sumber daya manusia didatangkan (direkrut) dari kalangan profesional yang sangat mumpuni di bidangnya. Para profesional ini bukan tunas-tunas baru yang nir-pengalaman, melainkan pribadi-pribadi dengan tingkat kapabilitas dan integritas yang tinggi. Kebijakan seperti ini, tentu saja, bisa dipahami, sebab proyek pembangunan di Pulau Batam saat itu berdurasi penyelesaian cukup singkat sehingga membutuhkan para profesional yang mampu bekerja dengan tingkat akurasi yang tinggi.

Pada tahun 1984, B.J. Habibie mereformasi sistem kepegawaian di Otorita Batam. Salah satu reformasi yang dilakukan adalah dengan menerbitkan kebijakan penguatan status kepegawaian melalui perubahan pegawai Otorita Batam menjadi Pegawai Negeri Sipil (PNS). Sejak itulah muncul generasi pertama Pegawai Negeri Sipil di lingkungan Otorita Batam. Pada saat itu, rekrutmen dilakukan dengan menetapkan status PNS para pegawai pada lembaga induk sesuai bidang kerja masing-masing, misalnya, pegawai Otorita Batam yang melaksanakan tugas di pelabuhan dan bandar udara mendapatkan Nomor Induk Pegawai (NIP) dan status PNS di Kementerian Perhubungan RI, begitu juga, pegawai Otorita Batam yang melaksanakan tugas di rumah sakit mendapatkan NIP dan status PNS di Kementerian Kesehatan. Dengan demikian, para pegawai tersebut memperoleh status 'PNS Yang Diperbantukan' di Otorita Batam. Pada era Otorita Batam, pimpinan Otorita Batam, yang harus bekerja dengan dana operasional organisasi yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), dilantik oleh, dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden.

Reformasi pengelolaan SDM di Otorita Batam juga terjadi saat Otorita Batam menerbitkan Peraturan Kepegawaian Otorita Batam melalui Keputusan Ketua Otorita Batam Nomor 140/KPNS-UM/XII/1994, yang salah satunya mengatur tentang Eselonisasi. Sistem eselonisasi ini mendapat respons positif dari para PNS yang bekerja di Otorita Batam. Selain memotivasi pegawai, sistem tersebut juga memberi kemudahan untuk menghadirkan tenaga teknis yang berstatus PNS dari pemerintah pusat.

Dalam melaksanakan tugas, Otorita Batam berada di bawah pembinaan Dewan Pengawas yang terdiri dari beberapa Menteri, Gubernur dan Ketua Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), antara lain: Menteri Ekonomi, Keuangan dan Industri/Ketua Bappenas, sebagai ketua merangkap anggota, Menteri Dalam Negeri, Menteri Keuangan, Menteri Perdagangan, Menteri Perindustrian, Menteri Perhubungan, Ketua Badan Koordinasi Penanaman Modal, dan Gubernur Kepala Daerah Provinsi Riau. Demikian juga setelah menjadi Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam,

BP Batam dalam melaksanakan tugasnya berada di bawah pembinaan Dewan Kawasan yang diketuai oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, selaku Ketua dan merangkap anggota, Menteri Dalam Negeri, Menteri Keuangan, Menteri Perdagangan, Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia, Menteri ATR/Badan Pertanahan Nasional, Sekretaris Kabinet, Panglima TNI dan KAPOLRI, Gubernur, Ketua DPRD Provinsi Kepri dan Walikota Batam.

Dewan Pengawas di era kelembagaan Otorita Batam dan Dewan Kawasan di era kelembagaan BP Batam, keduanya merupakan pembina yang tugas dan fungsinya adalah memberikan arahan dan kebijakan kepada BP Batam. Komposisi anggota Dewan Pengawas dan komposisi anggota Dewan Kawasan yang menggambarkan ruang lingkup yang dikerjakan oleh BP Batam, dimaksudkan untuk menyinergikan arah dan kebijakan Pemerintah Pusat dengan arah dan kebijakan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam sebagai Kawasan Khusus yang ditetapkan oleh pemerintah untuk melaksanakan fungsi khusus.

Selanjutnya, pada tataran teknis pelaksanaan, pola hubungan antarlembaga seperti yang telah diuraikan di atas ditindaklanjuti dengan pelimpahan/pendelegasian wewenang dari Kementerian/Lembaga kepada BP Batam, atau dengan melakukan kesepakatan/perjanjian kerja sama (MOU)/keputusan bersama antara BP Batam dengan Kementerian/Lembaga Nonkementerian. Jadi, untuk sebagian, pelimpahan wewenang ini diterima BP Batam secara serta merta karena statusnya sebagai mandatori Undang-undang Pembentukan Kelembagaan Otorita Batam/BP Batam, dan untuk sebagian yang lain, kewenangan itu diterima BP Batam karena adanya pelimpahan wewenang dari Kementerian kepada BP Batam.

Kolaborasi lintas instansi yang telah dilakukan tersebut dapat meningkatkan koordinasi dan sinergi, sehingga permasalahan yang dihadapi dapat segera diselesaikan. Selain hal-hal tersebut, BP Batam sebagai lembaga yang menerapkan pengelolaan keuangan Badan Layanan Umum (BLU) juga memiliki Dewan Pengawas yang fungsinya melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan pengelolaan kawasan Batam dan pengusahaan aset-aset BP Batam dalam rangka pelaksanaan pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa melalui pengusahaan aset yang dimiliki guna memperoleh Pendapatan Negara bukan Pajak (PNBP).

Untuk saat ini Dewan Pengawas BP Batam beranggotakan Sekretaris Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian sebagai Ketua, Staf Ahli Menko Bidang Perekonomian, Deputi Bidang Perekonomian Sekretaris Kabinet, Direktur Fasilitas Kepabeanan Ditjen Bea dan Cukai, Kementerian Keuangan, dan Kepala Kantor Wilayah Ditjen Perbendaharaan Provinsi Kepulauan Riau, Kementerian Keuangan.

Mempertimbangkan BP Batam sebagai pengelola kawasan strategis yang ditugaskan untuk melaksanakan tugas dan fungsi khusus, pemerintah menempatkan beberapa Kementerian, TNI, dan POLRI sebagai anggota Dewan Kawasan dan juga memberikan pelimpahan wewenang agar pengembangan Pulau Batam sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam dapat menjadi wilayah investasi yang memiliki daya saing tinggi dan dapat memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi nasional.

Batam, Bintan, dan Karimun ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas melalui Undang-Undang Nomor 44 tahun 2007. Penetapan ini diresmikan pada 19 Januari 2009 oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Era baru pembangunan Batam ditandai dengan penetapan Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (BP Batam) melalui Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007.

Sejak Batam ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, Otorita Batam bertransformasi menjadi BP Batam, yaitu sebuah badan yang mengelola Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam. BP Batam sebagai lembaga pemerintah yang bertanggung jawab atas pengelolaan kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas mempunyai fungsi mengembangkan kawasan agar menjadi kawasan investasi yang berkapasitas tinggi untuk bersaing dengan kawasan-kawasan sejenis yang lain, baik di dalam maupun di luar negeri, dan dapat sebanyak-banyaknya menarik investor untuk berinvestasi di Batam.

Di Kawasan Perdagangan Bebas diberikan sejumlah insentif, fasilitas, dan kemudahan-kemudahan lain, seperti proses keluar masuk barang yang cepat, bebas cukai, bebas bea impor dan ekspor, bebas PPN, PPn-BM, dan pajak penjualan, tersedianya Data Centre, sistem *Online Single Submission* (OSS) yang terintegrasi dengan Indonesia Batam *Online Single Submission* (IBOSS), lahan yang tersedia dengan sewa murah, kecukupan pasokan listrik dan air bersih, dan pelayanan *one stop service* yang terpusat di Mall Pelayanan Publik. Selain itu, Fasilitas transportasi dan telekomunikasi yang lengkap, sistem keamanan yang baik, infrastruktur yang tersedia seperti jalan, pelabuhan dan bandara, serta pemeliharaan iklim investasi yang kondusif diharapkan dapat mengakselerasi pertumbuhan investasi di Batam.

Dalam konteks Batam, kebijakan insentif dan fasilitas itu juga mengacu pada UU Nomor 44 tahun 2007 dan PP Nomor 46 Tahun 2007 tentang Penetapan Batam sebagai Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*). Pemerintah Pusat telah memberikan empat insentif pada Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, yaitu bebas Pajak Pertambahan Nilai (PPN), bebas Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPn-BM), bebas bea impor dan ekspor ke luar negeri, dan penetapan 2 Kawasan

Ekonomi Khusus (KEK) atau *Special Economic Zone* (SEZ), melalui Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 96 Tahun 2015, yang di dalamnya menegaskan tentang 14 kemudahan dalam berinvestasi di KEK. Empat belas kemudahan itu mencakup: *investment allowance*, percepatan amortisasi, pajak dividen, kompensasi kerugian yang lebih lama, *tax holiday*, fasilitas pembebasan PPh Pasal 22 Impor, PPN impor tidak dipungut, PPN pembelian dalam negeri tidak dipungut, pembebasan PPN dan/atau PPn-BM, pembebasan pajak atau biaya untuk penyerahan barang atau fasilitas kepada penerima fasilitas lainnya, pengembalian PPN kepada orang pribadi pemegang paspor luar negeri, penangguhan bea masuk, pembebasan bea masuk dan pembebasan cukai.

Adanya fasilitas fiskal dan nonfiskal bagi pelaku usaha di Kawasan Bebas diharapkan dapat meningkatkan daya saing industri dalam negeri, khususnya industri yang berorientasi ekspor. Keinginan Pemerintah untuk meningkatkan daya saing industri (barang, jasa, dan pariwisata) itu lebih jauh terlihat pada sikap pemerintah yang selalu sigap memfasilitasi setiap pertumbuhan industri tersebut. Saat ini, misalnya, tengah bertumbuh di Batam ragam industri pengelolaan yang berbasis *repairing* atau rekondisi yang sebagian besar berasal dari Penanaman Modal Asing (PMA). Pemerintah merespons pertumbuhan ragam industri ini dengan memberikan fasilitas untuk mempermudah keluar-masuknya barang, dan memberikan insentif untuk meringankan beban biaya (*cost*), baik biaya produksi, biaya transaksi, biaya logistik, maupun biaya-biaya lainnya.

Untuk memperlancar kegiatan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, BP Batam juga diberi wewenang mengeluarkan izin usaha dan izin-izin lainnya yang diperlukan oleh para pengusaha yang mendirikan dan menjalankan usaha di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas melalui pelimpahan wewenang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Selain itu BP Batam juga melakukan pengusahaan aset-aset yang dimiliki, seperti pelabuhan, bandara, rumah sakit, air bersih, lahan dan aset-aset bangunan gedung lainnya. Meski tidak mencari untung, tapi setidaknya BP Batam harus mencari pendapatan untuk keperluan biaya operasional dan peningkatan pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa. Apa yang disebut sebagai inovasi dalam layanan publik, tidak hanya menyangkut soal mutu dan jumlah, tetapi juga soal layanan jasa.

Saat ini tidak hanya organisasi bisnis, organisasi pemerintah pun mesti sadar akan pentingnya pelayanan yang berkualitas kepada masyarakat, dan sebaliknya masyarakat juga sudah menuntut haknya akan pelayanan yang terbaik. Oleh karena itu, BP Batam, dalam usahanya untuk merebut pasar investasi, melakukan berbagai inovasi, tidak hanya dalam menarik investor, tapi juga dalam meningkatkan pelayanan pengguna jasa layanan

dari pelabuhan, bandara, lahan, rumah sakit, air bersih dan lainnya. Inovasi-inovasi yang dilakukan antara lain adalah sebagai berikut:

a. Layanan izin operasional komersial kawasan, penerbitan rekomendasi bongkar muat, penerbitan rekomendasi peluncuran kapal, penerbitan persetujuan pemasukan barang konsumsi, penerbitan persetujuan pemasukan Barang Modal Tidak Baru (BMTB) rekondisi, penerbitan persetujuan pemasukan barang penolong/pelengkap kawasan Batam, penerbitan persetujuan pengeluaran BMTB ke TLDDP melalui Sistem Informasi Keluar Masuk Barang (SIKMB) dengan mengakses: ftzbbk.bpbatam.go.id;
b. Khusus untuk izin operasional komersial kawasan, surat izin diberikan setelah yang bersangkutan terlebih dahulu memiliki Nomor Induk Berusaha (NIB) dan izin usaha yang diperoleh melalui *Online Single Submission* (OSS) dengan mengakses: app.oss.go.id;
c. Layanan pengalokasian lahan bisa diakses dengan menggunakan *Land Management System* (LMS) yang ada di laman: lms.bpbatam.go.id; Sedangkan layanan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal, pembayaran jasa dan faktur di pelabuhan secara *online* bisa diakses melalui Aplikasi Pernyataan Umum Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (PUK) dan *host to host* di: seaport.bpbatam.go.id;
d. Layanan pemberian informasi dan pengaduan terkait lahan, perizinan keluar masuk barang, perizinan usaha industri dan perdagangan maupun sektor lainnya yang menjadi kewenangan BP Batam bisa didapatkan melalui pelayanan klinik berusaha, satgas investasi, keimigrasian, ketenagakerjaan, dalam satu atap di Mall layanan Publik;
e. Pelayanan informasi kedatangan dan keberangkatan pesawat terbang dapat dilayani melalui *Flight Information Display System* (FIDS);
f. Layanan di internal BP Batam, dengan nama Portal BP Batam, tersedia dengan menu, antara lain: persuratan, disposisi, data, BBS, email, Sistem Layanan Pengadaan Secara Elektronik (LPSE), *Human Resource Management* (HRM), dan *Finance Billing Management System* (FBMS) dan dapat diakses di: ep.bpbatam.go.id; dan
g. Layanan berusaha melalui klinik berusaha dan pelaksanaan satgas berusaha.

Seluruh layanan yang telah disebutkan di atas bertujuan untuk memperbaiki dan meningkatkan tata kelola agar tercapai *good governance*, serta mempercepat dan mempermudah pelayanan, serta mengurangi tatap muka guna menghindari terjadinya potensi melakukan pungutan liar (pungli).

Batam bukan kota yang muncul dan besar seketika, melainkan melalui proses dan sejarah pembangunan yang sangat panjang. Pada usia 50 Tahun sebagai peringatan tahun Emas BP Batam, Batam berkembang telah cukup

jauh sebagai daerah tujuan investasi industri, perdagangan, kegiatan alih kapal dan kegiatan pariwisata yang kompetitif di kawasan Asia Tenggara, dengan tenaga kerja yang andal dan siap bersaing di pasar global, menghadapi tantangan ekonomi dunia.

Pembangunan di Batam didukung dengan infrastruktur berstandar internasional: Bandara internasional Hang Nadim dengan landasan pacu terpanjang di Indonesia, lebih dari 4.025 meter, lima terminal *ferry* penumpang, dan empat pelabuhan kargo, tujuh waduk air baku beserta instalasi penyedia air bersih dan jaringan distribusinya, jaringan telekomunikasi dan listrik, 1.154 km jalan darat, enam jembatan penghubung tujuh pulau (terkenal dengan sebutan Barelang), infrastruktur teknologi informasi, jaringan kabel optik yang menghubungkan semua sektor industri di pulau ini. Telah dirancang pula *Social Development Programme* yang meliputi fasilitas sosial untuk penduduk dan wisatawan, sarana dan rumah ibadah, gedung dan kompleks olahraga di Muka Kuning. Pada saat yang sama, Politeknik Negeri Batam bekerja sama dengan Institut Teknologi Bandung dan Nanyang Politeknik Singapura mencetak tenaga kerja berkualitas.

Dalam Buku Saku Edisi 1 BP Batam Tahun 2021 tercatat total realisasi investasi Penanaman Modal Asing (PMA) berdasarkan Laporan Kegiatan Penanaman Modal (LKPM), jumlah proyek mencapai 1.668 Proyek dan Nilai Investasi mencapai 13.688.861,9 USD pada tahun 2020. Sistem pelayanan perizinan satu pintu yang terpusat di Gedung Pusat Promosi Se-Sumatera dibentuk pada 25 Juli 2006 untuk mendukung proses singkat perizinan oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, Badan Koordinasi Penanaman Modal, Pelayanan Pajak dan Beacukai, Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, BP Batam, dan Pemerintah Kota Batam. Berkat pelayanan efisien dan sejalan dengan pesatnya pertumbuhan ekonomi, serta insentif menarik, saat ini terdapat 26 Kawasan Industri yang beroperasi di Batam dan satu industri kreatif Kinema *Infinite Animation Studio Batam*.

PDRB Kota Batam dalam tahun 2020 adalah Rp. 161.364, 18 miliar, sehingga dengan jumlah penduduk sebesar 1.421.961 Jiwa, pendapatan perkapita Kota Batam adalah Rp. 113,03 juta. Sementara pendapatan perkapita Provinsi Kepri tahun 2020 adalah USD 4,050 atau kalau digunakan Kurs USD=Rp. 14.500, setara dengan Rp. 58,73 juta yang berarti sekitar Rp. 4,89 juta perbulan.

Selain berbagai pencapaian tersebut, hal yang lebih patut kita syukuri dalam usia dasarwarsa bakti BP Batam yang sudah mencapai 50 tahun ini, adalah besarnya dukungan pemerintah bagi PB. Batam yang tercermin pada terbitnya Undang-Undang Cipta Karya Tahun 2021, khususnya PP. No. 41 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas. Melalui PP tersebut, BP Batam diberi kewenangan yang lebih luas

dalam mengelola kawasan Batam seperti menerbitkan seluruh Perizinan Berusaha bagi para pengusaha yang mendirikan dan menjalankan usaha di KPBPB dalam rangka mengembangkan kegiatan di bidang ekonomi, menetapkan jenis dan jumlah barang konsumsi serta menerbitkan perizinan pemasukannya. Perizinan Berusaha sebagaimana dimaksud mencakup Perizinan Berusaha pada 8 sektor yaitu kelautan dan perikanan, pertanian, kehutanan, energi dan sumber daya mineral, perindustrian, perdagangan, pekerjaan umum dan perumahan rakyat, transportasi, kesehatan dan pendidikan, dan kebudayaan, dengan 67 perizinan.

Sebagai respon dari semangat, dukungan, dan harapan pemerintah pusat tersebut, BP Batam melakukan pembentukan Direktorat PTSP (Pelayanan Terpadu Satu Pintu), Revitalisasi Unit Kerja Pengelola Data & Informasi, serta Badan Usaha SPAM (System Pengelolaan Air Minum) sebagai unit kerja pelaksana layanan, serta pusat perencanaan dan perumusan kebijakan strategis sebagai *think tank* atau *centre of excelence*. Selain itu BP Batam juga berusaha memperbaiki Pola Pengelolaan SDM, Pola Perizinan Investasi dan peningkatan infrastruktur.

Setelah semua dukungan tersebut, tinggal tugas kita bersama untuk mengemban berbagai amanah tersebut, dengan menggunakan SPIRIT (Service Exellence, Professional, Innovatif, Integrity, entrepreneurship) sebagai nilai-nilai yang harus kita pedomani dalam memenuhi harapan tersebut sehingga tidak membuat para penerus kita merasa malu dan menyesalkan, tetapi justru merasa bangga.

"Benang merah dipilin disusun
Hendak ditaruh di atas dipan
Fakta dan Sejarah telah dihimpun
Bekal generasi Batam di masa depan

Gambar 1. Panorama kawasan Kantor BP Batam di Batam Centre

IBNU SUTOWO
(1971-1976)

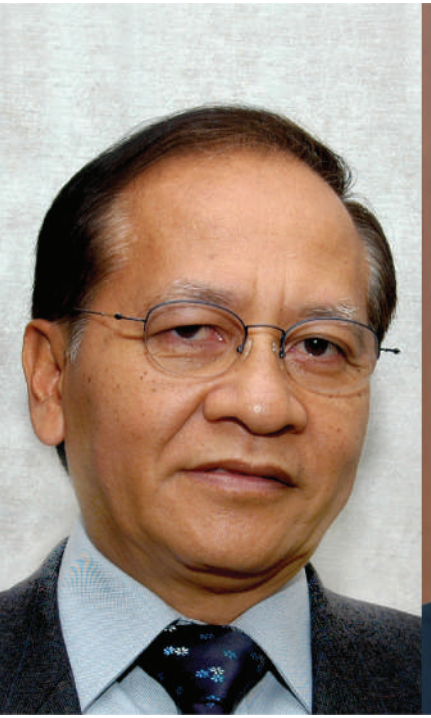
JB SUMARLIN
(1976-1978)

B.J. HABIBIE
(1978-1998)

J.E HABIBIE
(MARET 1998 - JULI 1998)

ISMETH ABDULLAH
(1998 - 2005)

Pimpinan Otorita Batam/B



MUSTOFA WIDJAJA
(2005 - 2016)

HATANTO REKSODIPOETRO
(APRIL 2016 - OKTOBER 2017)

LUKITA DINARSYAH TUWO
(OKTOBER 2017 - JANUARI 2019)

EDY PUTRA IRAWADY
(JANUARI 2019 - SEPTEMBER 2019)

MUHAMMAD RUDI
(SEPTEMBER 2019 - SEKARANG)

Badan Pengusahaan Batam

Bagian 1

Lingkungan yang Mendukung

Untuk Pengelolaan dan pengembangan Batam sebagai kawasan ekonomi strategis, sangat dibutuhkan Lingkungan yang Mendukung, Bagian ini menjelaskan bagaimana Pengelolaan Kondisi Sosial Ekonomi, Inovasi Pelayanan Publik yang dilakukan BP Batam dan Kolaborasi Multipihak untuk mensinergikan pengelolaan dan pengembangan Batam.

Gambar 2. Kepala BP Batam memandangi perairan Batam yang berbatasan dengan Singapura

PENGELOLAAN KONDISI SOSIAL EKONOMI

Pembangunan dan pengembangan Batam mula-mula merupakan sebuah proyek pembangunan, kemudian berkembang menjadi Daerah Industri dan sekarang menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, yang sekaligus terdapat KEK (Brownfield) di dalamnya. Upaya tersebut dimaksudkan untuk menjadikan Batam sebagai salah satu lokomotif atau pengungkit kemajuan perekonomian nasional. Ibarat ungkapan pepatah, "ada gula ada semut", pembangunan Batam yang masif dan signifikan memicu pencari kerja datang di Batam. Selain memang diperlukan di Batam, kehadiran para pekerja juga merupakan salah satu pemicu berbagai kegiatan ekonomi dan usaha, seperti usaha tempat tinggal, warung makan dan lain-lain. Namun terdapat juga ekses negatif dari kondisi tersebut, yaitu tumbuh suburnya iIlegal Housing yang selanjutnya akan disebut rumah liar (ruli) sebagaimana yang banyak dipahami masyarakat Batam, dan banyaknya SDM minim skill. Proses relokasi dan penertiban yang seringkali tidak mudah dilakukan, terkadang menimbulkan keributan yang tentu berdampak kurang baik bagi iklim investasi di Batam. Otorita Batam (sekarang BP Batam) sebagai penanggung jawab pengembangan dan pembangunan Batam terus berusaha mengatasi masalah tersebut, salah satunya melalui koordinasi dengan Pemerintah Kota untuk melakukan pengendalian penduduk yang datang dari wilayah lain. Upaya lain yang dilakukan antara lain merelokasi ruli dengan bantuan kavling siap bangun (KSB), pembangunan rumah susun sewa murah, dan penataan ruli permanen mewajibkan pembayaran uang wajib tahunan Otorita Batam. Sementara itu, untuk mengatasi terdapatnya SDM yang minim skill, dilakukan pendirian balai latihan kerja (BLK) dan perguruan tinggi dalam rangka upaya peningkatan kualitas SDM.

1. Sekilas Batam yang Menjanjikan

Pulau Batam yang saat ini merupakan bagian dari wilayah Provinsi Kepulauan Riau mempunyai kelebihan strategis karena terletak di jalur pelayaran internasional yang sangat ramai dengan kapasitas lebih dari 60 juta TEUs, berdekatan dengan Negara Singapura (Abdillah, 2018). Semula kawasan ini dikembangkan oleh PN Pertamina melalui sebuah program pembangunan bernama Proyek Pulau Batam (BP Batam, 2020). Proyek ini memberi tekanan pada pembangunan infrastruktur utama untuk mendukung kebutuhan eksplorasi minyak

Gambar 3. Penataan pemukiman penduduk Batam

lepas pantai, seperti pembangunan pelabuhan dan gudang logistik. Era awal pengembangan Pulau Batam ini merupakan era persiapan, yang kemudian dilanjutkan oleh pemerintah dengan menetapkan Pulau Batam sebagai Daerah Industri dan menunjuk sebuah lembaga bernama Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam (Otorita Batam) untuk melaksanakan lebih lanjut pembangunan dan pengembangan Daerah Industri Pulau Batam (BP Batam, 2020).

Dalam proses pembangunan itu, sebagian kebijakan yang diambil Otorita Batam yang memang lebih ditujukan untuk mengembangkan kawasan Batam tampak kurang berpihak kepada masyarakat (Zaenuddin, Kumorotomo, Saleh, & H. Hadna, 2018, p. 219), misalnya terkait, kebijakan pengendalian penduduk pendatang dari wilayah lain ke Pulau Batam dengan syarat-syarat tertentu. Sepintas kebijakan ini tampak kurang ramah, tapi mengingat kebutuhan mendesak untuk melakukan persiapan dan pembangunan infrastruktur serta memasarkan kawasan-kawasan industri kepada pihak ketiga, kebijakan ini tetap dilaksanakan oleh Otorita Batam bekerja sama dengan Walikota Batam. Kebijakan ini diambil dengan pertimbangan bahwa daya dukung lahan yang terbatas dikhawatirkan akan menganggu kenyamanan berinvestasi di Pulau Batam. Juga, adanya kelebihan penduduk pendatang dan belum tersedianya lapangan kerja dan tempat tinggal untuk mereka akan membawa dampak sosial yang kurang baik (Riwanti & Kartikasari, 2019, p. 150), seperti terjadinya kriminalitas, penyerobotan dan penguasaan lahan. Dengan spirit yang kurang lebih sama, Otorita Batam juga menetapkan kebijakan pengafkiran kendaraan bermotor di wilayah kerja daerah industri pulau Batam. Kebijakan ini dimaksudkan agar kendaraan bermotor yang berasal dari luar negeri dan dari wilayah lain di luar daerah pabean, tidak melebihi sarana jalan yang saat itu masih terbatas.

Selain menetapkan kebijakan pengendalian penduduk dan kendaraan bermotor pada tahun 2000, Otorita Batam juga melakukan pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM) agar masyarakat mampu bersaing dalam pasar tenaga kerja di daerah industri Pulau Batam. Untuk keperluan itu, bersama Pemerintah Provinsi Riau dan Pemerintah Kota Batam, Otorita Batam mendirikan Yayasan Pedidikan Batam yang saat ini bernama Politeknik Negeri Batam (Polibatam, 2020). Otorita Batam juga membantu Balai Latihan Kerja (BLK), baik yang didirikan oleh pemerintah maupun oleh swasta, dalam rangka peningkatan keterampilan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan tenaga kerja di Batam.

2. Permasalahan dan Kebijakan

a. Pengendalian Penduduk Pendatang ke Wilayah Kerja Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam.

Peningkatan jumlah penduduk, yang tinggi dan tidak terkendali melampaui daya dukung lahan dan daya tampung lingkungan, merusak tata ruang kota dan menimbulkan berbagai persoalan sosial, seperti ruli dan kriminalitas (Zaenuddin, Kumorotomo, Saleh, & Hadna, 2018, p. 1100). Untuk memberikan rasa aman dan tentram kepada masyarakat dan para pelaku usaha, Otorita Batam bekerja sama dengan Pemerintah Kota Batam beserta jajaran pemerintah lainnya yang berada di wilayah Batam, melakukan pengendalian penduduk pendatang ke Pulau Batam. Para pendatang yang bermaksud menjadi penduduk Kota Batam harus melengkapi beberapa persyaratan yang ditentukan, yaitu: Surat Pindah dari Lurah yang diketahui Camat daerah asal; Surat Berkelakuan Baik dari kepolisian daerah asal; Surat Izin dari orang tua bagi mereka yang belum kawin; Surat Kawin; Surat Duda/Janda; dan Surat Panggilan Kerja bagi mereka yang datang karena dipanggil perusahaan.

Perusahaan atau agen pengangkutan berkewajiban memberitahukan kepada calon penumpang yang akan membeli tiket ke Batam mengenai persyaratan yang harus dipenuhi untuk masuk ke Batam beserta risiko ditolak dan dipulangkan jika penumpang tersebut tidak memenuhi persyaratan. Pendatang yang tidak memenuhi persyaratan akan dipulangkan oleh perusahaan atau agen pengangkutan yang membawa penumpang tersebut. Setiap pendatang yang melakukan kunjungan dengan maksud mencari kerja harus mempunyai jaminan dari keluarga yang memiliki domisili tetap dan wajib melaporkan diri kepada Ketua RT/RW. Setiap pendatang yang melakukan kunjungan dengan maksud mencari kerja harus menyerahkan uang jaminan sebesar ongkos pulang ke daerah asal dan menunjukkan biaya hidup untuk sedikit-dikitnya 15 hari. Apabila tidak menyerahkan uang jaminan, Pemerintah Kota Batam berhak menolak pendatang tersebut. Pada pendatang yang belum mendapatkan pekerjaan dan biaya hidup telah habis, Pemerintah Kota Batam berhak melakukan pemulangan ke daerah asal atas biaya pendatang. Pada pendatang yang menolak ditempatkan di tempat penampungan sementara, Pemerintah Kota Batam berwenang untuk melakukan pemulangan ke daerah asal atas biaya pendatang.

Badan Hukum sebagai penyalur tenaga kerja yang mengirimkan tenaga kerjanya ke Batam wajib memberikan jaminan berupa: Jaminan kerja dari perusahaan; Biaya hidup sebelum bekerja dalam waktu tertentu; Biaya pemulangan ke daerah asal; dan Tempat tinggal sementara sebelum mendapatkan pekerjaan.

Apabila Badan Hukum sebagai penyalur tenaga kerja tidak dapat memperlihatkan dokumen yang sah dan memberikan jaminan, Walikota Batam berwenang

untuk menolak kedatangan pendatang pencari kerja. Dalam rangka pengawasan terhadap pendatang, Dinas Kependudukan melakukan razia di daerah Kota Batam. Apabila terjadi pelanggaran, walikota dapat melakukan tindakan memulangkan pendatang.

b. Pengendalian Pemasukan Kendaraan Bermotor dan Alat Berat ke Wilayah Kerja Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam.

Daya dukung infrastruktur yang masih terbatas, khususnya jalan, dan agar terjadi kenyamanan dalam beraktivitas di jalan, serta untuk menghindari kemacetan dan kerusakan jalan akibat berlajunya kendaraan-kendaraan yang kurang layak pakai, Otorita Batam melakukan kebijakan pengendalian kendaraan bermotor yang masuk ke wilayah kerjanya, baik kendaraan bermotor dari luar negeri maupun dari wilayah Indonesia lainnya:

1) Jenis kendaraan bermotor dan alat berat yang dapat diimpor dari luar negeri terdiri dari roda empat dan juga roda dua. Kendaraan bermotor jenis kendaraan penumpang sampai 10 orang (sedan, *jeep, station wagon, minibus, mini cab*). Dalam keadaan bukan baru, kendaraan harus disertai dengan pengafkiran/scraping 1 (satu) unit kendaraan bermotor jenis penumpang yang dibuktikan dengan Sertifikat Skrap yang disertai dengan Keterangan Kepolisian, disahkan oleh Independent *Surveyor* dan Perusahaan Skrap. Kendaraan bermotor jenis kendaraan di atas 10 (sepuluh) orang (*micro bus, bus*) dapat diimpor dalam keadaan bukan baru, harus dalam keadaan baik dan layak jalan yang dibuktikan dengan hasil pemeriksaan *pre-shipment* oleh *Independent Surveyor* yang ditunjuk oleh Otorita Batam untuk melaksanakan pemeriksaan. Kategori kendaraan-kendaraan tersebut, yaitu:

a). Kendaraan bermotor jenis angkutan barang (*pick-up, light truck, truck,* dan sejenisnya) dan kendaraan jenis angkutan barang untuk keperluan proyek (*dump truck, prime mover/ trailer*) dapat diimpor dalam keadaan bukan baru yang dibuktikan dengan hasil pemeriksaan *pre-shipment* oleh *Independent Surveyor* yang ditunjuk oleh Otorita Batam untuk melaksanakan pemeriksaan;

b). Kendaraan jenis alat berat seperti *loader, crane, excavator, bulldozer, forklift* dan alat-alat berat yang layak jalan dapat dimasukkan ke Pulau Batam hanya untuk tujuan rekondisi oleh perusahaan yang khusus mendapat izin industri rekondisi;

c).Kendaraan bermotor untuk usaha wisata, kegiatan sosial, pelayanan masyarakat, dan instansi pemerintah seperti ambulans, kendaraan pemadaman kebakaran, kendaraan

Gambar 4. Politeknik Negeri Batam merupakan salah satu Perguruan Tinggi yang didirikan oleh Otorita Batam/BP Batam untuk menyiapkan tenaga kerja siap pakai yang dibutuhkan dunia industri di Batam

jenazah, kendaraan klinik gigi, *limousine* dan sejenis lainnya dapat diimpor dalam keadaan bukan baru berdasarkan pertimbangan khusus dari BP Batam. d). Kendaraan bermotor dan alat berat yang diimpor tersebut untuk dioperasikan di wilayah kerja Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam saja dan tidak boleh dibawa keluar daerah industri lainnya.

2) Jenis kendaraan bermotor dan alat berat yang diperbolehkan masuk dari dalam negeri, yaitu:
   a) Kendaraan bermotor jenis kendaraan penumpang sampai dengan 10 (sepuluh) orang seperti sedan, *jeep, station wagon, mini-bus, mini-cab* dan sepeda motor dalam keadaan baru. Untuk jenis kendaraan penumpang di atas 10 (sepuluh) orang, seperti *micro bus* dan *bus* dapat dimasukkan ke dalam Wilayah Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam dalam keadaan bukan baru, harus dalam keadaan baik dan layak jalan. Kendaraan untuk angkutan umum harus disertai tanda bukti Kir dari Dinas LLAJ;
   b) Kendaraan bermotor jenis angkutan barang untuk keperluan proyek (*dump truck, prime mover/trailer*); Kendaraan bermotor jenis alat berat *(loader, crane, excavator, bulldozer, forklift,* dan sejenisnya); Kendaraan bermotor untuk usaha wisata, kegiatan sosial, pelayanan masyarakat dan instansi pemerintah (ambulans, kendaraan pemadam kebakaran, kendaraan jenazah, kendaraan klinik gigi, limousine dan sejenis lainnya); Rangka (*chassis*) gandingan dari *truck* gandeng (rangka *trailer*) dapat dimasukkan ke dalam Wilayah Kerja Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam dalam keadaan bukan baru yang dibuktikan dengan Tanda Bukti Kir dari Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ); dan
   c) Kendaraan bermotor dan alat berat yang diperbolehkan masuk ke dalam Wilayah Kerja Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam adalah kendaraan bermotor dan alat berat dari dealer resmi yang ditunjuk oleh Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM).

Selain pengendalian penduduk dan kendaraan bermotor, Otorita Batam bekerja sama dengan Pemerintah Kota Batam, mengendalikan perkembangan ruli dengan cara pemberian sagu hati ganti rugi, penataan ruli dan relokasi.

Kegiatan tersebut dilakukan secara bertahap, dengan mempertimbangkan tingkat urgensi penanganan masalah dan anggaran yang tersedia. Prioritas diberikan pada ruli yang menempati lahan yang akan digunakan dan dibangun sebagai infrastruktur, seperti waduk, jalan, dan infrastruktur lainnya, dan

pada upaya membantu pembebasan ruli dari lahan yang telah dialokasikan kepada pihak ketiga. Hal ini dilakukan sebagai bentuk tanggung jawab pengelola daerah industri yang ingin agar Batam tetap menarik bagi investor.

Langkah-langkah yang diambil oleh Otorita Batam untuk meminimalisasi ruli, antara lain:

1) Penyiapan Kavling Siap Bangun (KSB)
   Kavling Siap Bangun (KSB) disiapkan untuk relokasi ruli yang menduduki lahan yang peruntukannya untuk pembangunan infrastruktur yang akan segera dikerjakan. Untuk ini, Otorita Batam menyediakan lahan, dan lalu menunjuk *developer* guna menyiapkan Kavling Siap Bangun. Mereka yang menempati perumahan ini, harus membayar UWTO ke Otorita Batam dan membayar KSB ke developer dengan cara mengangsur.

2) Pemberian Sertifikat kepada Kampung Tua
   Di kota Batam, terdapat beberapa titik Kampung Tua. Sesuai namanya, "Kampung Tua", kampung ini didiami oleh penduduk yang memang sudah tinggal di wilayah itu sebelum Batam dibangun dan dikembangkan. Semula, oleh Pemerintah Kota Batam kampung ini ditetapkan sebagai cagar budaya, sehingga pengalokasian Kampung Tua oleh BP Batam kepada Pemerintah Kota Batam. Seiring dengan adanya program Presiden Joko Widodo tentang penyertifikatan tanah, beberapa titik Kampung Tua dikeluarkan dari wilayah Hak Pengelolaan Lahan Otorita Batam dan sertifikat Hak Milikpun diberikan kepada masyarakat penghuni Kampung Tua.

3) Pendirian Politeknik Negeri Batam
   Menurut data pada Akte Pendirian Notaris Suhendro Gautama SH, No. 115 tanggal 30 Mei 2000, bahwa pada tahun 2000, Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam bersama dengan Institut Teknologi Bandung, Pemerintah Kota Batam, dan Universitas Negeri Riau mendirikan Yayasan Pendidikan Batam.

Pada tahun 2001 dilakukan peresmian dan penandatanganan prasasti Politeknik Batam, dan pada tahun 2003 Bangunan Gedung Politeknik Batam didirikan.

Program Pendidikan yang ada di Politeknik Negeri Batam, antara lain: Teknik Informatika, Akuntansi Manajerial, Teknik Elektronika, Logistik, Administrasi Bisnis, Teknik Perkapalan, Teknik Multimedia dan Jaringan, Teknik Mesin, Teknik Mekatronika, Manufaktur Elektronika, Geomatika, Perawatan Pesawat, Robotika, Instrumentasi, Teknik Pembangkit, Teknik Desain, serta program studi Informatika. Dari program-program studi yang

ada, bisa dilihat bahwa Politeknik Batam telah menyinergikan kurikulum pendidikannya dengan kebutuhan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, sehingga para pengusaha tidak terlalu sulit untuk mendapatkan tenaga kerja yang sesuai dengan kebutuhan usaha di Batam.

Dari uraian di atas, dapat diketahui bahwa BP Batam telah berkontribusi dalam berbagai bidang; dari mulai penyediaan lahan, biaya pembangunan, dan biaya operasional Politeknik Negeri Batam, sampai akhirnya Politeknik Batam menjadi Politeknik Negeri Batam di bawah pembinaan Kementerian Pendidikan. Politeknik Negeri Batam pernah menjadi Fakultas Teknik Universitas Maritim Raja Ali Haji Kepulauan Riau, akan tetapi kemudian kembali menjadi Institusi pendidikan sendiri, yaitu Politeknik Negeri Batam. Kini perguruan tinggi tersebut terus mengembangkan diri mengikuti perkembangan kebutuhan dan bidang sesuai dengan pasar tenaga kerja.

Pada awal Otorita Batam melaksanakan kebijakan-kebijakannya, pro-kontra pun terjadi. Banyak suara

TABEL 1. PERKEMBANGAN PENDUDUK DI BATAM TAHUN 1996-2020

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
486.758	497.823	501.283	506.579	518.634	527.151	543.763	562.661	591.253	694.580	713.960	724.315	867.590

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
965.062	1.056.701	1.000.661	1.047.534	1.094.623	1.141.816	1.188.985	1.236.399	1.283.196	1.329.773	1.376.009	1.421.961

Sumber : Buku *Development Progress of Batam* dan www.bps.go.id,
data diolah tim penulis tahun 2021

dari wilayah-wilayah lain di luar kota Batam yang jusru menentang kebijakan pengendalian penduduk ini. Mereka yang menentang beranggapan bahwa kebijakan ini membatasi hak warga negara untuk hidup di negaranya sendiri. Namun, setelah dilakukan sosialisasi, pada akhirnya kebijakan ini dapat dipahami. Pada saat itu pengendalian penduduk memang tidak secara langsung berhasil seratus persen, tapi minimal arus kedatangan penduduk dari luar Batam dapat ditekan. Sayangnya, keberhasilan pengendalian penduduk ini tidak berlangsung lama, karena adanya oknum yang memanfaatkan surat izin sebagai obyek/bisnis untuk keuntungan pribadi, dan adanya asumsi bahwa penduduk adalah sebuah modal bagi suatu wilayah, serta adanya kelemahan-kelemahan dalam pengawasan, sehingga lama-kelamaan kebijakan tersebut berhenti.

Demikian juga kebijakan pengendalian masuknya kendaraan dan alat berat ke Wilayah Kerja Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam. Dengan melakukan pengafkiran, Otorita Batam dapat meminimalisasi kendaraan tua di Batam. Kebijakan ini juga terbukti mampu mengurangi kepadatan kendaraan di jalan, selain tentu saja ikut menjaga ruas jalan yang relatif baru dibangun untuk tidak cepat rusak, mengurangi polusi, mengurangi limbah dari besi tua, dan membuat berkendara menjadi nyaman. Kebijakan penataan kampung ruli, adanya Kavling Siap Bangun (KSB) dan pembangunan Rumah Sangat Sederhana (RSS) dan Rumah Susun Sewa (Rusunawa), serta Pemberian Sertifikat untuk masyarakat penghuni Kampung Tua, pada dasarnya bertujuan untuk meminimalisasi masalah-masalah sosial yang kerap timbul, seperti penyerobotan tanah negara yang sebenarnya pengelolaannya diberikan kepada BP Batam. Permasalahan perumahan bila tidak bisa diselesaikan dengan segera akan memungkinkan penghuni menetap di lokasi yang diduduki, sehingga sulit dilakukan pengusiran dan tak jarang menimbulkan keributan.

Penerapan KSB dan RSS dengan biaya yang terjangkau dan tarif khusus, sangat membantu para pengusaha menyediakan tempat tinggal untuk pekerja. Pengusaha dapat menyewa rumah susun yang dibangun oleh BP Batam. Sertifikat kepada masyarakat penghuni Kampung Tua pun diberikan dalam rangka mengurangi kecemburuan sosial serta turut menghargai masyarakat Kampung Tua yang telah berkontribusi dalam pembangunan dan pengembangan Pulau Batam.

Pendirian Yayasan Pendidikan Batam yang sekarang bernama Politeknik Negeri Batam sudah pasti mempunyai dampak sangat positif pada masyarakat. Selain mencetak dan meningkatkan pendidikan di Batam, Yayasan Pendidikan Batam ini memberi

sumbangan pada tersedianya tenaga-tenaga siap pakai untuk mendukung jalannya roda industri di Batam. Tersedianya SDM yang memadai dapat meyakinkan investor yang akan berinvestasi di Batam dan berdampak pula pada terpenuhinya syarat pendirian universitas negeri di setiap propinsi.

Dengan melihat permasalahan di atas, masalah-masalah sosial, seperti ruli, pengangguran, kriminal, dan lain-lain, timbul sebagai akibat dari kesenjangan, kebijakan publik, ketidakmampuan bersaing dan lain-lain, bukan hanya menjadi masalah BP Batam, akan tetapi juga masalah bersama, oleh karena itu diharapkan semua *stakeholder* terkait dapat membangun visi dan misi bersama untuk mengambil langkah yang sama guna menyelesaikan masalah-masalah sosial ini.

3. Kondisi Sosial Ekonomi Saat ini

Posisi tahun 2020, PDRB Kota Batam Atas Dasar Harga Konstan sebesar Rp. 161.364,18 miliar, dan Atas Dasar Harga Berlaku sebesar Rp. 106.030,00 miliar. Pada tahun 2019 pertumbuhan ekonomi Kota Batam sebesar 5,92 persen, Provinsi Kepulauan Riau sebesar 4,89 persen dan Nasional sebesar 4,99 persen. Jumlah penduduk Kota Batam tahun 2020 sebesar 1.421,961 jiwa, dengan kesempatan kerja 68,33 persen dan penduduk miskin 4,75 persen. Infrastruktur jalan, terdiri dari jalan arteri, jalan kolektor dan jalan lokal, total panjang 1.676,78 km, tersedia 6 (enam) buah waduk untuk penyediaan air bersih telah beroperasi dan 2 (dua) waduk yang belum beroperasi yaitu waduk Rempang dan Sei Gong serta pengembangan Bandara Hang Nadim yang telah ditetapkan pelaksananya melalui skema (Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha). Terdapat 26 kawasan industri, investasi PMA sebesar US$ 643.031.300 dan investasi PMDN sebesar Rp. 13,7 triliun, Ekspor sebesar US$ 9.521.942.300 dan Impor sebesar US$ 8.509.469.800.

"Pergi ke Kuantan Pagi-Pagi
Ke Kuantan Pergi Rapi Jali
Bersama Padukan Sinergi
Masalah Sosial Ekonomi 'Kan Terkendali

INOVASI PELAYANAN PUBLIK

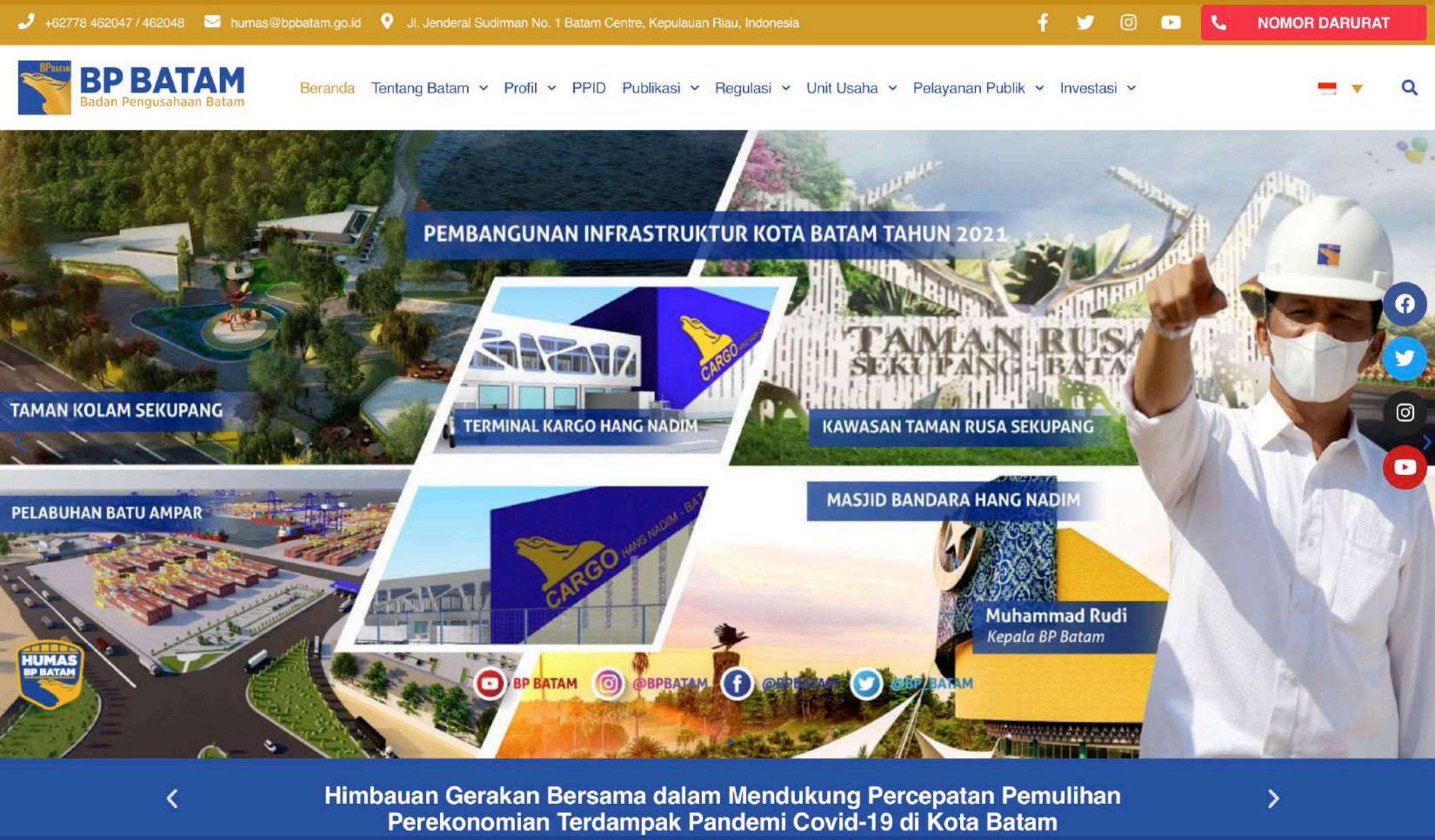
Inovasi layanan publik menjadi sebuah keharusan dewasa ini. Publik menginginkan segala bentuk layanan dapat diakses dengan efektif dan efisien. BP Batam yang berurusan langsung dengan masyarakat dan juga investor sudah tentu harus beradaptasi dengan kebutuhan stakeholder-nya tersebut. Layanan-layanan publik seperti layanan kepelabuhanan, bandara, lahan, rumah sakit, air bersih, dan layanan operasional internal BP Batam lainnya berlomba-lomba untuk menunjukkan inovasi layanannya. Inovasi yang dilakukan BP Batam bersifat perbaikan pada sistem yang sudah ada dan pengembangan sistem baru untuk mengefektifkan layanan. Beberapa terobosan yang dilakukan BP Batam antara lain: Sistem Informasi Keluar Masuk Barang (SIKMB) ftzbbk.bpbatam.go.id untuk layanan keluar masuk barang ke Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam; Online Single Subsmission (OSS) app.oss.go.id untuk layanan perizinan operasional komersial kawasan bagi yang sudah memiliki Nomor Induk Berusaha (NIB); Land Management System (LMS) lms.bpbatam.go.id untuk layanan pengalokasian lahan; Aplikasi Pernyataan Umum Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (PUK) dan host to host seaport.bpbatam.go.id untuk layanan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal, pembayaran jasa dan faktur di pelabuhan secara online; Flight Information Display System (FIDS) untuk layanan informasi kedatangan dan keberangatan pesawat terbang; SIM RS yang dilengkapi Laboratorium Information System (LIS) untuk layanan rumah sakit mulai dari pendaftaran pasien sampai melakukan pembayaran dan pengambilan obat; dan call center dan layanan informasi melalui website dan media sosial terkait layanan air bersih. Selain layanan online, BP Batam juga menyediakan layanan tatap muka yang berada pada mall layanan publik. Pada mall layanan publik ini terdapat layanan berusaha bertajuk "klinik berusaha" dan "satgas investasi". Layanan tersebut akan membantu pengurusan berusaha dan investasi pada lintas instansi, semisal terkait keimigrasian, ketenagakerjaan, bea & cukai, dan lain sebagainya. Ada juga layanan yang sifatnya mobile, yakni BLINK (BP Batam Layanan Keliling) yang merupakan layanan jemput bola terutama untuk membantu masyarakat yang belum dapat mengakses melalui sistem yang tersedia. Layanan pada Belink ini berkaitan dengan kepengurusan dokumen lahan yang meliputi pembayaran Uang Wajib Tahunan Otorita Batam yang telah jatuh tempo, pengurusan dokumen peralihan hak, dan lain sebagainya. Berbagai inovasi tersebut dapat dikatakan cukup efektif meningkatkan kepuasan stakeholder, akan tetapi tentu masih harus dilakukan beberapa perbaikan. Integrasi sistem layanan baik dalam internal BP Batam maupun dengan instansi lain yang terkait ialah salah satu hal yang harus diupayakan agar layanan-layanan BP Batam berada pada satu portal terintegrasi yang memudahkan stakeholder.

1. Pentingnya Inovasi Layanan

BP Batam sebagai lembaga pemerintah yang bertanggung jawab atas pengelolaan kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas mempunyai fungsi mengembangkan kawasan agar menjadi kawasan investasi yang dapat bersaing dengan kawasan-kawasan sejenis yang lain, baik di dalam maupun di luar negeri, dan dapat sebanyak-banyaknya menarik investor untuk berinvestasi di Batam. Selain itu, BP Batam juga melakukan pengusahaan aset-aset yang dimiliki, seperti pelabuhan, bandara, rumah sakit, air bersih, lahan dan aset-aset bangunan gedung lainnya. Meski tidak mencari untung, tapi setidaknya BP Batam harus mencari pendapatan untuk keperluan biaya operasional, dan pembangunan infrasktruktur dalam rangka peningkatan pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa. Apa yang disebut sebagai inovasi dalam layanan publik, tidak hanya menyangkut soal mutu dan jumlah, tetapi juga soal layanan jasa.

Saat ini tidak hanya organisasi bisnis, organisasi pemerintahpun mesti sadar akan pentingnya pelayanan yang baik kepada masyarakat, dan sebaliknya masyarakat juga sudah menuntut haknya akan pelayanan yang terbaik. Oleh karena itu, BP Batam, dalam usahanya untuk merebut pasar investasi, melakukan berbagai inovasi, tidak hanya dalam menarik investor tapi juga dalam meningkatkan pelayanan pengguna jasa layanan dari pelabuhan, bandara, lahan, rumah sakit, air bersih dan lainnya. Inovasi-inovasi yang dilakukan antara lain adalah sebagai berikut::

a. Layanan izin operasional komersial kawasan, penerbitan rekomendasi bongkar muat, penerbitan rekomendasi peluncuran kapal, penerbitan persetujuan pemasukan barang konsumsi, penerbitan persetujuan pemasukan Barang Modal Tidak Baru (BMTB) rekondisi, penerbitan persetujuan pemasukan barang penolong/pelengkap kawasan Batam, penerbitan persetujuan pengeluaran BMTB ke TLDDP melalui Sistem Informasi Keluar Masuk Barang (SIKMB) dengan mengakses ftzbbk.bpbatam.go.id;
b. Khusus untuk izin operasional komersial kawasan, surat izin diberikan setelah yang bersangkutan terlebih dahulu memiliki Nomor Induk Berusaha (NIB) dan izin usaha yang diperoleh melalui Online Single Submission (OSS) dengan mengakses app.oss.go.id;
c. Layanan pengalokasian lahan bisa diakses dengan menggunakan Land Management System (LMS) yang ada di lms.bpbatam.go.id; Sedangkan layanan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal, pembayaran jasa dan faktur di pelabuhan secara online bisa diakses melalui Aplikasi Pernyataan Umum Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (PUK) dan host to host di seaport.bpbatam.go.id;
d. Layanan pemberian informasi dan pengaduan terkait



Gambar 5. Tampilan beranda Website BP Batam www.bpbatam.go.id

lahan, perizinan keluar masuk barang, perizinan usaha industri dan perdagangan maupun sektor lainnya yang menjadi kewenangan BP Batam bisa didapatkan melalui pelayanan klinik berusaha, satgas investasi, keimigrasian, ketenagakerjaan, dalam satu atap di Mall layanan Publik;

e. Pelayanan informasi kedatangan dan keberangkatan pesawat terbang dapat dilayani melalui Flight Information Display System (FIDS);

f. Layanan di internal BP Batam, dengan nama Portal BP Batam, tersedia dengan menu, antara lain: persuratan, disposisi, data, BBS, email, Sistem Layanan Pengadaan Secara Electronic (LPSE), Human Resource Management (HRM), dan Finance Billing Management System (FBMS) dan dapat diakses di ep.bpbatam.go.id; dan

Seluruh layanan yang telah disebutkan di atas bertujuan untuk meningkatkan tata kelola agar tercapai good governance dan mempercepat pelayanan, serta mengurangi tatap muka guna menghindari terjadinya potensi melakukan pungutan liar (pungli).

2. Kebijakan Layanan Elektronik

Dalam rangka mempermudah pelaksanaan layanan, beberapa tata kelola yang telah dibuat dan menjadi pedoman dalam pelayanan, ditransformasikan ke dalam aplikasi secara elektronik. Beberapa aplikasi secara elektronik untuk tata kelola pelayanan investasi dan untuk layanan jasa serta layanan internal BP Batam telah dibuat dan dilaksanakan, namun ada juga yang masih dalam proses. Berikut adalah aplikasi secara elektronik penyelenggaraan keluar masuk barang dari dan ke kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas Batam:

a. Layanan melalui aplikasi Sistem Informasi Keluar Masuk Barang (SIKMB)

Tindak lanjut dari perintah undang-undang dan pelimpahan wewenang yang diberikan kepada Kepala BP Batam, Kepala BP Batam telah menetapkan tata kelola penyelenggaraan keluar masuk barang dari dan ke KPBPB Batam sesuai Peraturan Kepala No. 8 Tahun 2019, Jo. No. 10 Tahun 2019, Jo. No. 11 Tahun 2019, Jo. No. 1 Tahun 2020 dan Jo. No. 13 Tahun 2020.

Melalui Peraturan Kepala BP Batam tersebut telah diatur jenis perizinan rekomendasi, persetujuan keluar masuk barang, penetapan jumlah dan jenis barang, pengawasan dan berikut persyaratan yang harus dipenuhi oleh para pelaku usaha dan cara memperoleh perizinan dan pengaturan apabila terjadi force major serta prosedur operasional standar masing-masing perijinan dan persetujuan keluar masuk barang. Izin-izin yang diterbitkan oleh

BP Batam, antara lain:

1) IUK;
2) Izin Barang Modal Tidak Baru (BMTB);
3) Menetapkan jumlah dan jenis barang konsumsi; dan
4) Rekomendasi.

Adapun persyaratan dan tata cara memperoleh izin, dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. IUK (IUK) adalah izin yang diterbitkan oleh BP Batam dengan fungsi sebagai izin pemasukan atau pengeluaran barang ke dan dari kawasan bebas Batam. IUK akan dikeluarkan oleh BP Batam apabila telah memenuhi persyaratan antara lain: memiliki Nomor Induk Berusaha (NIB) lokasi usaha di Kawasan Batam dan Izin Usaha Sektor (IU) yang diperoleh melalui perizinan berusaha terintegrasi secara elektronik OSS, Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP), Identitas pelaku usaha, bidang usaha, dan jenis API;
2. Izin BMTB adalah izin yang dapat dikeluarkan oleh BP Batam bila telah memenuhi persyaratan antara lain: sudah memiliki NIB, IUK, SIUP-MB, dan SIUP MB Distributor NPWP;
3. Rekomendasi terkait masalah operasional di pelabuhan, yaitu rekomendasi bongkar muat barang dan rekomendasi peluncuran kapal, rekomendasi bongkar muat barang dapat dikeluarkan oleh BP Batam bila telah memenuhi persyaratan antara lain: memiliki NIB, IUK, Izin Operasional Pelabuhan dari Kementerian Perhubungan (Kemenhub), memiliki rekomendasi dan kantor pelabuhan laut, menyampaikan foto barang dan packing list, serta rekomendasi peluncuran kapal dapat dikeluarkan oleh BP Batam bila telah memenuhi syarat, antara lain: memiliki NIB, IUK, izin operasional pelabuhan dari Kemenhub, foto barang, Berita Acara Peletakan Lunas, Builder certificate, Bill of Sale, berita acara peluncuran kapal, rekomendasi peluncuran kapal dari Kantor Pelabuhan Laut.

b. Pemasukan dan Pengeluaran Barang dari dan ke Kawasan Batam

BP Batam menetapkan barang dan mengelompokkannya dalam Barang Konsumsi, Barang Kebutuhan Penanaman Modal dan Barang Penolong/Pelengkap. Barang Konsumsi sesuai dengan HSCODE yang ada dalam Indonesia National Single Window (INSW), yaitu Sistem Nasional Indonesia yang memungkinkan dilakukannya penyampaian data dan informasi secara tunggal, pemprosesan data dan informasi secara tunggal dan sinkron, dan pembuatan keputusan secara tunggal untuk pemberian izin kepabeanan dan pengeluaran barang; serta memperhatikan Barang Larangan dan/atau Pembatasan (Lartas) yang diterbitkan oleh Instansi

yang berwenang. Pemasukan Barang dibagi dalam:

1) Pemasukan Barang Konsumsi untuk kebutuhan penduduk. Kawasan Bebas Bata m dari Luar Daerah Pabean hanya dapat di lakukan oleh pengusaha yang telah mendapatkan IUK dalam jumlah dan jenis yang ditetapkan oleh BP Batam. Persyaratan penerbitan persetujuan pemasukan barang konsumsi diantaranya: memiliki NIB, API-U, IUK, laporan realisasi pemasukan barang terakhir, dan daftar distribusi barang. Untuk pemasukan Barang Kendaraan Bermotor, persyaratan penerbitan persetujuan pemasukannya antara lain sama dengan yang sertifikat bengkel, memilik surat izin uji tipe (SIUT) dari Ditjen Perhubungan Darat, dan penunjukan dari Pusat untuk pemegang merk.

2) Pemasukan Barang Kebutuhan Penanaman Modal. Pemasukan Barang Kebutuhan Penanaman Modal untuk keperluan proses industri dilakukan sesuai dengan IUK dan Penanaman Modal. Barang Kebutuhan Penanaman Modal ada Barang Modal Tidak Baru (BMTB) Pemakai Langsung dan Barang Modal Tidak Baru (BMTB) Rekondisi, serta Barang Modal Tidak Baru (BMTB) Remanufacturing. Masing-masing persyaratan penerbitan persetujuannya seperti berikut: Memiliki NIB, IUK, sebagai API-P, menyampaikan rencana pemasukan yang memuat uraian barang, Pos Tarif/ HA 8 digit, jumlah dan satuan barang, negara muat dan pelabuhan tujuan, penyampaian verifikasi atau penelusuran teknis di negara muat barang, menyampaikan laporan surveyor yang ditunjuk pemerintah dan menyampaikan class certificate, builder certificate, nationality certificate dan tonnage certificate yang memuat informasi mengenai usia dan kriteria teknik kapal. Untuk BMTB Rekondisi dan BMTB Remanufacturing, sama dengan yang BMTB Pemakai Langsung hanya ditambah menyampaikan Laporan Hasil Survey (LHS) kemampuan perusahaan mengenai kemampuan teknis usaha remanufacturing dan atau reparasi/perbaikan sesuai pedoman teknis dari Kementerian yang menyelenggarakan urusan Pemerintah di Bidang Perindustrian.

3) Pemasukan Barang Penolong/Pelengkap. Persyaratan Penerbitan Pemasukan Barang Penolong/Pelengkap sama dengan persyaratan umum lainnya, ditambah menyampaikan data komoditas sesuai format dalam sistem elektronik yang disediakan, laporan realisasi pemasukan barang terakhir, daftar distribusi barang dan dokumen barang larangan dan atau pembatasan (Lartas) yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang.

Pengeluaran Barang. Pengusaha dapat melakukan pengeluaran sementara ke Tempat Lain Daerah Di luar Pabean (TLDDP) untuk dimasukkan kembali ke Kawasan Bebas Batam sesuai dengan ketentuan yang

berlaku. Barang Kebutuhan Penanaman Modal yang telah diberikan fasilitas bebas fiskal dapat dikeluarkan dari Kawasan Bebas Batam. Jenis Barang Kebutuhan Penanaman Modal yang dapat dikeluarkan adalah Barang Modal Tidak Baru (BMTB). Persyaratan pengeluaran Barang Kebutuhan Penanaman Modal berupa BMTB ke Tempat Lain Daerah Di luar Pabean (TLDDP) harus memiliki NIB, IUK, menyampaikan rencana pengeluaran yang memuat uraian barang, menyampaikan PIB. Izin Pemasukan dan atau Pengeluaran Sementara. Persyaratan penerbitan izin Pemasukan dan/atau Pengeluaran Sementara, harus memiliki NIB, IUK, Foto Barang, menyampaikan project order/perjanjian kerja sama, laporan realisasi untuk pemasukan sebelumnya dan menyampaikan invoice/packing list.

4) Penetapan jumlah dan jenis barang konsumsi menggunakan sistem pendekatan dinamisasi persediaan dengan komponen: klasifikasi barang sesuai HS-CODE, data realisasi, jumlah permohonan dari pelaku usaha dan gambaran karakteristik konsumsi masyarakat Kawasan Bebas Batam berdasarkan data empirik atau survei. Penetapan jumlah dan jenis barang kepada pelaku usaha paling sedikit memperhatikan dokumen kepemilikan IUK dan jumlah permintaan dan daftar distribusi barang. BP Batam akan melakukan evaluasi atas dokumen yang diunggah oleh pelaku usaha dan menyampaikannya bila telah memenuhi syarat melalui Sistem Investment Batam Online Single Submission (IBOSS). Jumlah dan jenis barang yang tidak digunakan dan tidak direalisasi oleh pelaku usaha dapat dilakukan pembatalan, dan tidak dialihkan kepada pelaku usaha lainnya. Persyaratan untuk mendapat alokasi barang konsumsi harus sudah memiliki NIB, menyampaikan dokumen barang larangan dan atau pembatasan yang diterbitkan, serta data komoditas yang terdiri dari uraian barang, HS-CODE atau pos tarif, jumlah dalam satuan, negara asal barang dan pelabuhan dan atau bandar udara tujuan.

5) Sistem SIKMB. Para pelaku usaha yang ingin mendapatkan izin-izin untuk kegiatan tersebut di atas, agar mengunjungi situs dengan mengisi sendiri data diri pemohon, selanjutnya unit yang terkait yang ditunjuk di BP Batam melakukan evaluasi dengan memeriksa semua dokumen yang telah diunggah. Bila telah sesuai dan memenuhi syarat-syarat yang diminta, kemudian akan disetujui. Komputer terkoneksi dengan jaringan internet sehingga pelaku usaha melalui gadget-nya dapat melihat dan mencetak dokumen perizinan dimaksud.

BP Batam juga menyediakan help desk di mall layanan publik melalui klinik berusaha dan satgas percepatan pelaksanaan berusaha untuk membantu para pelaku

usaha yang mengalami hambatan realisasi berusaha, misalnya hambatan terkait lahan, keimigrasian, ketenagakerjaan, lingkungan, dan lain-lain. Klinik berusaha dan satgas percepatan akan menghubungkan dan atau melakukan koordinasi dan membantu menyelesaikan dengan pihak-pihak yang terkait, baik di internal BP Batam maupun dengan pihak di luar BP Batam.

c. Layanan Pengalokasian Lahan

Pengalokasian lahan juga merupakan salah satu kewenangan BP Batam sebagai pemegang kuasa dari negara atas Hak Pengelolaan Lahan seluruh areal tanah di Pulau Batam, dan pulau-pulau lain di sekitar sebagaimana tercantum dalam Lampiran Keputusan Presiden No. 41 Tahun 1973, Peraturan Pemerintah No. 46 Tahun 2007, dan Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 2011. Atas kewenangan tersebut, BP Batam membuat peraturan yang dinamakan penyelenggaraan pengelolaan lahan dengan Peraturan Kepala BP Batam, beberapa kegiatan yang dilakukan dalam penyelenggaraan pengelolaan lahan, antara lain:

1) Pengadaan dan pengalokasian Lahan.Pada umumnya pengadaan identik dengan pembelian.

   Pada umumnya pengadaan identik dengan pembelian. Tapi pengadaan tanah di Batam tidak berarti melakukan pembelian tanah, melainkan melakukan kegiatan pembebasan tanah dari penduduk yang menempati tanah tidak izin, tidak memiliki surat-surat tanah serta menempati tanah yang bukan peruntukannya. Setelah dibebaskan, dilakukan pengukuran, pembuatan peta yang tertera batas dan koordinat sebagai dokumen pengusulan sertifikat HPL kepada Badan Pertanahan Nasional atas nama BP Batam. Setelah mendapat sertifikat hak pengelolaan dari Badan Pertanahan Nasional, tanah tersebut dapat dialokasikan kepada pihak ketiga. Pengalokasian lahan meliputi pengaturan siapa saja yang dapat melakukan permohonan lahan, obyek lahan yang akan dialokasikan, peruntukan lahan, jangka waktu pengalokasian, tata cara pengalokasian, pembayaran sewa atau Uang Wajib Tahunan (UWT) kepada BP Batam, pendokumentasian atas pengalokasian lahan, dan penerbitan dokumen alokasi lahan.

2) Pengawasan

   Setelah pengadaan dan pengalokasian lahan selesai dilaksanakan, BP Batam selaku pemegang hak pengelolaan lahan dan telah memberikan bagian-bagian dari tanahnya yang dikuasai dialokasikan kepada pihak ketiga yang selanjutnya disebut pengguna lahan, melakukan pengawasan dengan melakukan monitoring dan evaluasi. Kegiatan monitoring dilakukan secara administrasi dengan melihat kelengkapan dokumen-dokumen pengguna lahan dan melakukan peninjauan lokasi untuk memastikan apakah pengguna lahan telah

menerima hak-hak dan memenuhi kewajibannya. Kemudian dilakukan evaluasi, yaitu dengan melakukan beberapa tindakan teguran terhadap pengguna lahan yang belum memenuhi kewajiban atau yang tidak melakukan kegiatan sesuai dengan yang diperjanjikan, misalnya belum merealisasi pembangunan dan lainnya. Kegiatan pengawasan bisa berujung dengan keputusan pencabutan pengalokasian/pembatalan apabila pengguna lahan tidak melakukan apa yang telah diperjanjikan.

3) Perpanjangan, Pemecahan, dan Penggabungan. Kegiatan perpanjangan, pemecahan, dan penggabungan pada dasarnya adalah kegiatan layanan perubahan dokumen alokasi lahan yang meliputi perubahan dokumen milik pengguna lahan akibat adanya perubahan obyek alokasi lahan, subyek alokasi lahan dan karena hilangnya dokumen pengalokasian lahan. Oleh karena itu, BP Batam melakukan layanan perubahan dokumen penggabungan penetapan lokasi, perubahan dokumen pemecahan penetapan lokasi, perubahan penggunaan alokasi lahan, perubahan dokumen perubahan subyek pengguna lahan dan perubahan dokumen penggantian dokumen alokasi lahan yang hilang/rusak.

   Pengalokasian lahan kepada pihak ketiga dilakukan dengan menyertakan jangka waktu penggunaan, yang diatur secara bertahap, yaitu tahap pertama 30 tahun, kemudian diperpanjang dan diperpanjang kembali, dengan total tidak lebih dari 70 tahun. Masa yang cukup lama dan sangat dimungkinkan pengguna lahan mengalami perubahan. Untuk itu, BP Batam juga melakukan layanan peralihan hak atas tanah dengan prosedur dan syarat-syarat yang harus dipenuhi. Peralihan hak atas tanah pada dasarnya pengalihan hak ke pengguna lahan yang lain (jual beli). Pengguna lahan yang pertama dan yang akan menerima pengguna lahan yang baru, bersama-sama melaporkan kepada BP Batam dan selanjutnya diproses dokumen peralihannya. Bila diperlukan pensertifikatan atas peralihan hak tersebut, BP Batam akan memberikan rekomendasi penerbitan sertifikat ke Badan Pertanahan Nasional. Pengalokasian lahan yang telah habis masa berlakunya, dapat diperpanjang dan juga tidak dapat diperpanjang bila BP Batam memerlukan lokasi tersebut untuk kepentingan pelaksanaan tugas pokoknya. Pengguna lahan mengajukan permohonan terhadap pengalokasian lahan yang telah jatuh tempo, BP Batam akan melakukan layanan dokumen perpanjangan.

4) Pendokumentasian dan Pengarsipan.
   Data terkait pengalokasian lahan dari data pembebasan, data pensertifikatan, data ukur, data gambar, data pengguna lahan berikut proposalnya, dokumen perjanjian, faktur, dokumen penggabungan, pemecahan perpanjangan, dokumen

rekomendasi dan lainnya secara fisik (hard copy) disimpan sesuai dengan tata kelola kearsipan yang berlaku dan dilakukan scan untuk penyimpanan dalam soft copy. Semua kegiatan penyelenggaraan pengalokasian lahan di atur dalam Peraturan Kepala BP Batam. Layanan kepada pihak ketiga/pengguna lahan dilakukan melalui LMS dengan situs lms.bpbatam.go.id, dari mulai pengumuman untuk obyek-obyek lahan yang akan dialokasikan (melalui website BP Batam) sampai dengan permohonan lahan dan persetujuan serta penyerahan dokumen lahan melalui PTSP (Pelayanan Terpadu Satu Pintu).

d. Layanan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal

Pelabuhan KPBPB Batam merupakan aset BP Batam, meliputi wilayah perairan (sesuai dengan koordinat yang telah ditetapkan) dan wilayah daratan, serta beberapa terminal yang berada di kawasan bebas Batam. Dua di antara beberapa terminal itu ditetapkan sebagai pintu masuk KPBPB Batam. Selain itu, di Batam juga terdapat terminal khusus (tersus) yang merupakan milik dan dikelola oleh pihak swasta untuk kepentingan usahanya. Berdasarkan Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 pasal 88, dan Surat Keputusan Bersama antara Menteri Perhubungan dengan BP Batam No. KP 994 Tahun 2017 dan 1456/SPJ/KA/11/2017, penyelenggaraan pelabuhan pada KPBPB Batam dilakukan pengusahaannya oleh BP Batam, sedang untuk keselamatan dan keamanannya oleh Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).

Dalam melakukan pengusahaan tersebut, BP Batam bertugas menyediakan lahan di daratan dan di perairan, menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran masuk pelabuhan dan jaringan jalan, menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan, menjamin dan memelihara lingkungan di pelabuhan, menjamin kelancaran arus barang, menetapkan tarif, menyusun rencana induk pelabuhan, Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr), dan melakukan kerja sama dengan pihak ketiga untuk pelayanan jasa tambat, jasa barang, jasa penggunaan sarana dan prasarana, jasa labuh, jasa pemanduan, jasa penundaan dan kerja sama operasi atau sewa pemanfaatan komersial perairan dan daratan area pelabuhan kawasan bebas Batam. Dari beberapa kegiatan tersebut di atas, terdapat kegiatan pelayanan yang dapat dilakukan dengan sistem aplikasi elektronik, yaitu kegiatan pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal melalui aplikasi elektronik bernama Pernyataan Umum Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (PUK) dengan mengunjungi situs seaport.bpbatam.go.id.

Aplikasi Pernyataan Umum Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (PUK) juga terintegrasi dengan sistem pembayaran jasa kepelabuhanan secara host

to host, sehingga pelayanan yang diberikan menjadi lebih lengkap. Seperti tertera dalam pernyataan umum, bahwa kapal yang akan merapat atau keluar masuk pelabuhan kawasan bebas Batam hanya diperbolehkan setelah perusahaan/agen kapal mengunggah rencana kedatangan kapal dengan mengisi data yang diminta dalam sistem, termasuk penyetoran sejumlah uang sebagai deposito kepada bank yang tertera dalam aplikasi. Kemudian Forum Pelayanan Jasa Kapal dan Barang (FPKB) melakukan verifikasi kedatangan kapal. Berdasarkan Salinan PUK kedatangan kapal, masing-masing Satker dengan menggunakan formulir 1A dan 2A1 memberikan pelayanan jasa kepelabuhanan. Masing-masing terminal melakukan pencatatan pelayanan jasa kepelabuhanan, kemudian Pusat Pelayanan Administrasi Terpadu (PPAT) memasukkan ke dalam sistem dan sistem memberikan validasi terhadap formulir PUK yang di ajukan. Setelah itu akan keluar Laporan Kedatangan Kapal, faktur/bill pembayaran jasa yang sesuai dengan data laporan kedatangan kapal, yang selanjutnya akan menjadi salah satu dokumen keberangkatan kapal yang izinnya melalui KSOP.

e. Layanan Air Bersih

Sebagai bagian dari prasarana dan sarana, penyediaan air bersih merupakan elemen penting untuk menunjang kawasan investasi. Oleh karena itu, penyediaan air bersih juga merupakan tugas dan wewenang BP Batam selaku Badan Pengelola Kawasan Batam. Sejak awal pembangunan Pulau Batam sebagai Daerah Industri, hingga saat ini sebagai kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas, penyiapan dan pembangunan prasarana dan sarana air bersih serta distribusinya kepada masyarakat, baik masyarakat pelaku usaha industri maupun masyarakat umum, di lakukan oleh BP Batam (dahulu Otorita Batam).

Sejak tahun 1995, BP Batam hanya membangun prasarana dan sarana untuk penyediaan air baku. Pengolahan air baku menjadi air bersih dan distribusinya kepada masyarakat dikerjasamakan dengan pihak swasta (PT Adhya Tirta Batam) dengan perjanjian konsesi. Setelah masa konsesi berakhir, sekarang pengolahan air baku itu dikerjasamakan dengan PT Moya Indonesia. Sumber air baku di Pulau Batam hanya mengandalkan air hujan, oleh karenanya BP Batam melakukan beberapa upaya, antara lain: membangun beberapa waduk guna menampung air hujan, memanfaatkan beberapa embung yang ada, memanfaatkan drainase dan air limbah rumah tangga untuk didaur ulang, serta mengolah air laut menjadi air bersih dengan memisahkan kadar garam dari air tawar (desalinasi).

Air Baku dijual kepada pengelola air bersih, yaitu PT ATB atau PT Moya Indonesia dalam skema Operation and Maintanance untuk diolah oleh perusahaan

tersebut menjadi air bersih, selanjutnya didistribusikan kepada masyarakat, baik masyarakat umum maupun masyarakat industri. Karena penyediaan air bersih ini dikerjasamakan dengan pihak ketiga, yaitu PT ATB/PT Moya Indonesia, BP Batam tidak berhadapan langsung dengan masyarakat. Meskipun demikian, penyediaan air bersih ini tetap menjadi tanggung jawab BP Batam. Tidak jarang BP Batam menegur (memperingatkan) PT Adhya Tirta Batam/PT Moya Indonesia apabila terdapat pelayanan yang tidak baik. Layanan air bersih kepada masyarakat oleh PT Adhya Tirta Batam/PT Moya Indonesia, mulai dari permohonan penyambungan baru, pengaduan gangguan, sampai pencatatan dan pembayaran dilakukan melalui layanan online sebagai berikut:

Pengaduan Pelanggan:

1. Call Center 24 jam : 150155
2. Email : airminum.batam@gmail.com
3. Twitter : @airminumbatam
4. Instagram : @airminumbatam
5. Facebook : Airminum Batam
6. Informasi Tagihan Pemakaian Air Pelanggan Spam Batam: http://airminumbatam.bpbatam.go.id/info-tagihan

Pembayaran Tagihan Air:

1. Mandiri
2. Cimb Niaga
3. Bank BTN
4. BPR KS
5. Bank Riau Kepri
6. UOB
7. Shopee
8. Tokopedia
9. Grabpay
10. Gopay
11. Ovo
12. Link Aja
13. Indomaret
14. Alfamart
15. Pos Indonesia
16. Beberapa Bank
17. Beberapa Toko Swalayan

f. Layanan di Bandara Hang Nadim dan Rumah Sakit Otorita Batam

Bandara dan rumah sakit BP Batam telah dibangun oleh BP Batam pada tahun-tahun pertama pembangunan dan pengembangan Pulau Batam. Bandara Hang Nadim yang memiliki landasan pacu terpanjang se-Asia Tenggara, yakni 4.025 m, mula-mula dioperasikan oleh Otorita Batam bekerja sama dengan Ditjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan sebagai Unit Pelaksana Teknis Otorita Batam dan Unit Pelaksana Teknis Kementerian Perhubungan dengan menempatkan Pegawai Negeri Sipil Kementerian Perhubungan yang sesuai dengan keahliannya di Bandara Hang Nadim.

Gambar 6. Launching Perizinan Online Terpadu

Pada tahun 2014 sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 65 Tahun 2014, Bandara Hang Nadim menjadi Badan Usaha Bandar Udara (BUBU) Hang Nadim dan secara penuh dioperasionalkan oleh BP Batam. Standar Operasional Badan Usaha Bandar Udara (BUBU) Hang Nadim mengikuti standar umum yang berlaku, termasuk di dalamnya informasi kedatangan dan keberangkatan pesawat, yaitu melalui Flight Information Display System (FIDS), dan telah mendapat sertifikat dari Kementerian Perhubungan.

Rumah Sakit Otorita Batam merupakan rumah sakit pertama yang dibangun di Batam, dengan nama Poliklinik Batam. Didirikan oleh Pertamina, Poliklinik Batam ini kemudian berkembang menjadi Rumah Sakit Tipe C, dan saat ini telah menjadi Rumah Sakit Tipe B Non Pendidikan dan menjadi rumah sakit rujukan di Batam dan sekitarnya. Rumah Sakit BP Batam memiliki keunggulan layanan Jantung & *Cerebrovascular* dan mobil *medical check-up* keliling.

Dalam layanannya, Rumah Sakit BP Batam juga telah menggunakan sistem elektronik, yaitu melalui Sistem Informasi Managemen Rumah Sakit (SIM RS), mulai dari pendaftaran pasien sampai melakukan pembayaran dan pengambilan obat, dan telah dilengkapi pula dengan Laboratory Information System (LIS). Sistem ini dapat menyimpan data dan hasil laboratorium pasien, sehingga bila sewaktu-waktu diperlukan mudah mendapatkannya. Sebagai rumah sakit rujukan BPJS, Rumah Sakit BP Batam juga telah membuat sistem yang terintegrasi dengan sistem BPJS, sehingga layanannya dapat mengikuti standard dan klaim atas pembayaran jasa dokter dan obat serta jasa lainnya dapat dilaksanakan dengan cepat dan akurat.

g. Layanan Operasional Internal BP Batam

BP Batam telah membuat sebuah sistem aplikasi elektronik bernama Portal BP Batam. Sistem ini hanya untuk pegawai BP Batam, diantaranya berisi proses secara elektronik untuk data sumber daya manusia, persuratan, disposisi, informasi produk-produk hukum yang dikeluarkan oleh BP Batam, penganggaran, revisi anggaran, rencana bisnis anggaran, transaksi pembayaran gaji, pembayaran proyek dan kegiatan-kegiatan lainnya, pencatatan aset, dan laporan keuangan.

h. OSS (*Online Single Submission*)-IBOSS (Indonesia Batam *Online Single Submission*)

Dalam rangka percepatan dan peningkatan penanaman modal dan berusaha, perizinan berusaha yang diterbitkan oleh Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah untuk memulai, melaksanakan, dan mengembangkan usaha dan/atau kegiatan perlu ditata kembali agar perizinan berusaha ini menjadi faktor pendukung dan bukan sebaliknya menjadi faktor

penghambat perkembangan usaha dan/atau kegiatan. Penataan kembali pada sistem pelayanan dan regulasi sesuai dengan tuntutan dunia usaha, perkembangan teknologi, dan persaingan global. Dengan adanya kebijakan pemerintah sebagaimana terlihat dalam Peraturan Pemerintah No. 24 Tahun 2018 tentang pelayanan perizinan berusaha yang terintegrasi secara elektronik, bahwa dalam rangka percepatan dan peningkatan penanaman modal dan berusaha, lembaga pemerintah perlu menerapkan pelayanan perizinan berusaha yang terintegrasi secara elektronik.

Sejalan dengan kebijakan tersebut, BP Batam mungkin menjadi satu-satunya lembaga pemerintah yang telah membuat sistem pelayanan berusaha, khususnya untuk Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, bernama IBOSS yang diintegrasikan dengan OSS

Terakhir, dengan adanya kebijakan pemerintah melalui Undang-Undang Cipta Kerja, dan Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 2021 BP Batam telah mendapat pelimpahan wewenang dari 8 (delapan) Kementerian yaitu Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan, Kementerian Perindustrian, Kementerian PUPR, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Kesehatan KeKementerian Lingkungan Hidup & Kehutan Kementerian ESDM, untuk penerbitan 67 izin berusaha dari 8 sektor yang diakses melalui OSS, selanjutnya diferikasi oleh BP Batam berdasarkan Norma Standard Prosedur dan Kriteria (NSPK) yang ditetapkan oleh Kepala BP Batam.

Dari paparan di atas dapat diambil pembelajaran bahwa penerapan sistem aplikasi elektronik untuk berbagai layanan seperti tersebut di atas, selain mendukung program pemerintah untuk reformasi birokrasi, dimaksudkan untuk memberikan pelayanan yang lebih cepat dan lebih baik. Hal ini tidak selalu mudah dan memerlukan biaya cukup besar, belum lagi soal mengubah mindset atau budaya kerja baik pada pengguna maupun pada pelaksana layanan. Oleh karena itu, pada awal pelaksanaan, kebijakan ini selalu mendapat hambatan, di antaranya karena tidak semua pengguna terbiasa dengan model layanan seperti ini. Beberapa dampak positif yang dapat diambil dari penerapan sistem aplikasi elektronik ini, antara lain:

a. Perbaikan layanan dan kinerja yang terukur dan memiliki kepastian waktu melalui layanan online;
b. Peningkatan kedisiplinan baik pengguna maupun petugas penyedia layanan;
c. Pelayanan menjadi cepat dan akurat;
d. Mengubah budaya kerja;
e. Memperbaiki prosedur layanan;
f. Mengurangi antrian;
g. Mengurangi tatap muka sehingga mengurangi potensi untuk melakukan pungli; dan
h. Mengurangi moral *hazard*.

Inovasi sistem aplikasi elektronik yang diterapkan BP Batam telah memberikan hikmah yang dapat dirasakan semua pihak yang menggunakan aplikasi tersebut, di antaranya:

a. Mengetahui kelemahan dan kekuatan dalam melaksanakan kegiatan pelayanan, baik dalam meningkatkan dan menarik investasi maupun dalam meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa dari aset-aset yang diusahakan oleh BP Batam;
b. Mengubah perilaku yang mendorong untuk melakukan segala sesuatunya dengan transparan dan jujur;
c. Secara psikologis memberikan value bagi para pengguna dan lembaga yang melakukan pelayanan serta memberikan data dan informasi yang akurat;

Oleh karena itu pelaksanaan kegiatan usaha tidak cukup hanya dengan mengantongi NIB (Nomor Induk Berusaha) yang berfungsi juga sebagai Tanda Daftar Perusahaan (TDP), Angka Pengenal Importir (API), dan akses kepabeanan, tetapi masih memerlukan izin penunjang berusaha yang dikeluarkan oleh instansi lain, seperti IMB yang dikeluarkan oleh Pemerintah Daerah. Seyogyanya IBOSS dapat diintegrasikan dengan Kantor Pemerintah Kota Batam, Kantor Bea & Cukai Batam, Kantor Ketenagakerjaan, Kantor Imigrasi, Kantor Karantina, dan lembaga terkait lainnya.

"Cik Siti Menanak Nasi
Nasi Ditanak dalam Kuali Besi
Layanan Publik BP Batam Selalu Berinovasi
Mudahkan Pengurusan Berusaha untuk Berinvestasi

KOLABORASI MULTIPIHAK

Pelaksanaan tugas dan fungsi BP Batam untuk mengelola kawasan ekonomi strategis Batam, agar dapat memberikan hasil optimal, memerlukan upaya yang luar biasa karena berhubungan dengan daya saing yang dinamis. Salah satu aspek dari upaya yang luar biasa (all out and at all cost) tersebut adalah soliditas dari para pihak yang berperan dalam upaya tersebut, sesuai dengan fungsinya masing-masing untuk menghasilkan dua hal strategik terkait investasi, yaitu (1) ekosistem yang menarik investor untuk berinvestasi di Batam, dan (2) ekosistem layanan investasi yang memadai dalam arti simple, murah, mudah, cepat, dan efisien sehingga investor mempunyai daya saing yang kuat di pasar internasional untuk usahanya. Mengacu pengertian dalam ilmu ekonomi, para pihak yang berperan tersebut adalah para pengambil keputusan ekonomi (Economic Decision Maker) adalah sektor rumah tangga (household), Perusahaan (Firms), Pemerintah (Government), dan Foreign (Luar Negeri). Selain para pengambil keputusan ekonomi tersebut terdapat komponen-komponen lain yang dapat mendorong terciptanya daya saing kawasan ekonomi strategis Batam, seperti Kamar Dagang dan Industri (KADIN), berbagai asosiasi bidang usaha dan komponen-komponen lainnya. Dalam pengelolaan ekonomi strategi, Batam, masing-masing pengambil keputusan tersebut atau komponennya masing-masing, dengan tugas dan Indikator Kinerja Utama atau Key Performance Indicators (IKU/KPI) masing-masing, harus melakukan gerak yang selaras dan optimal untuk mencapai hasil yang diharapkan. Indikator dari suksesnya tugas dan fungsi tersebut adalah (1) berkembangnya investasi baru, dan (2) investasi lama bertahan dalam jangka panjang dan melakukan investasi perluasan, dan (3) dua hal tersebut secara simultan akan berdampak pada kesejahteraan rakyat melalui terciptanya dampak multiplier yang signifikan.

1. Sektor Rumah Tangga *(Households)*

Sektor rumah tangga merupakan pemilik faktor produksi tenaga kerja sekaligus penerima upah, dan konsumen hasil produksi. Dari sisi investor dan pemerintah, peran yang diharapkan dari sektor rumah tangga adalah tenaga kerja dengan produktivitas yang tinggi dari masing-masing tenaga kerja. Selain itu, investor juga mengharapkan kualitas yang tinggi dari produk yang dihasilkan. Sejalan dengan itu, demi segi pengendalian/efisiensi biaya, investor mengharapkan tenaga kerja yang rajin, bersedia kerja sama dengan perusahaan dalam setiap proses produksi secara optimal. Sejalan dengan itu, sektor rumah tangga dalam posisinya sebagai penyedia faktor produksi tenaga kerja berharap dari investor dan Pemerintah untuk dapat memperoleh kesejahteraan (welfare) yang tinggi, dalam arti memperoleh kompensasi dari kerjanya pada tingkat yang layak dan berkualitas. Secara lebih teknis, hal tersebut dapat di ilustrasikan dalam beberapa hal, yaitu memperoleh pendapatan yang layak sebagai jaminan kebutuhan keluarga termasuk jaminan keamanan kerja, pajak penghasilan yang ringan, jaminan kesehatan, jaminan hari tua. Infrastruktur dan berbagai fasilitas kehidupan yang memadai, serta kepastian hukum dan keamanan nasional. Selanjutnya, sebagai konsumen, sektor rumah tangga mengharapkan manfaat/kepuasan yang tinggi dari konsumsinya atas barang dan jasa yang dibelinya. Pada tingkat harga yang rasional (tidak termakan inflasi).

2. Sektor Perusahaan

Posisi perusahaan dalam ekonomi adalah sebagai investor (pemilik dan penanam modal), pengguna faktor produksi tenaga kerja, dan pembayar upah. Sebagai investor, mereka berharap mendapat kompensasi yang maksimum dari kegiatan investasinya, sehingga memerlukan biaya tenaga kerja yang murah, produktivitas tenaga kerja yang tinggi, kualitas produksi yang tinggi, dan harga jual produksi yang rasional.

Untuk merealisasikan potensi keuntungannya, perusahaan memerlukan kondisi pendapatan yang melebihi pengeluarannya, sehingga mereka akan berusaha memaksimalkan pendapatan dan/atau meminimalkan pengeluaran. Di sisi pendapatan, faktor-faktor penentunya adalah harga jual produksi, volume produksi, dan kualitas produk. Hal-hal tersebut sangat terkait dengan daya saing dari perusahaan tersebut yang tentu saja ditentukan juga oleh kapasitas perusahaan tersebut, kualitas tenaga kerja, dan daya saing Kawasan sebagai lokasi usahanya.

Di sisi pengeluaran, faktor-faktor penentunya adalah harga faktor produksi termasuk tingkat upah (UMK), biaya produksi, biaya logistik, kewajiban perpajakan dan biaya-biaya lain. Hal-hal tersebut berkaitan juga dengan kualitas pengelolaan kawasan sebagai lokasi investasi, kualitas pelayanan perijinan dan non perijinan, teknologi, efisiensi, insentif fiskal dan non fiskal, dan persepsi risiko investasi. Faktor lain yang penting adalah

Gambar 7. Kolaborasi Pemko Batam dan BP Batam era kepemimpinan Hatanto Reksodipoetro

skala ekonomi yang dapat dicapai oleh perusahaan tersebut, yang merupakan dampak simultan dari kualitas berbagai hal di atas baik faktor-faktor di sisi pendapatan maupun faktor-faktor di sisi pengeluaran.

3. Sektor Pemerintah

Pemerintah adalah agen yang menyelenggarakan fasilitas untuk mencapai kesejahteraan masyarakat yang maksimum, baik secara kuantitas maupun kualitas. Kesejahteraan (welfare) yang dinotasikan secara ekonomi sebagai daya beli rasio antara pendapatan dan harga ditentukan oleh output nasional yang bersumber antara lain dari investasi. Terkait dengan tugas pemerintah tersebut, Pengelolaan BP Batam merupakan bagian kecil dari tugas pemerintah yang diharapkan menjadi ujung tombak dari pengembangan investasi nasional sekaligus merupakan cerminan dari kapasitas pemerintah Indonesia dalam pengembangan kawasan, karena posisi Batam yang berada di wilayah terdepan. Oleh karena itu, yang diperlukan pemerintah untuk mengembangkan Batam adalah soliditas dari semua komponen terkait untuk mendedikasikan sebagian sumber daya, energi, dan pikiran untuk mengembangkan Batam. Dengan berbagai hal tersebut, investor bisa mempunyai daya saing yang kuat, sehingga mampu menjual di pasar pada harga yang lebih murah dan selanjutnya memperoleh keuntungan yang memadai untuk bertahan, berkembang, membayar pajak dan memperluas investasinya, dan sekaligus memberikan kompensasi bagi tenaga kerja dan Pemerintah.

Hal-hal yang diharapkan oleh pemerintah dalam operasinya adalah kesejahteraan rakyat yang berkualitas. Hal tersebut dapat dicapai melalui pencapaian dampak multiplier yang tinggi dari kegiatan investasi, yang indikatornya antara lain adalah pertumbuhan ekonomi yang tinggi; kesempatan kerja yang cukup tersedia; perdagangan luar negeri yang stabil; cadangan devisa yang cukup; tingkat inflasi yang memadai.

Sejalan dengan itu, diperlukan kualitas dari kesejahteraan masyarakat yang antara lain ditentukan oleh tersedianya berbagai layanan publik yang memadai secara kuantitas dan kualitas; terjaminnya keamanan dan ketertiban dengan kualitas yang tinggi; kondisi iklim dan lingkungan dengan kualitas yang baik; dan tersedianya fasilitas pasar dengan kualitas yang memadai, baik untuk barang produksi, barang konsumsi, maupun jasa.

Komponen Pemerintah:

a. Eksekutif

1) Pemerintah Daerah (Kota/Kabupaten dan Pemerintah Provinsi)

   Sebagai agen yang menyelenggarakan pemerintahan di daerah mempunyai kewenangan mengatur dan mengurus kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat dalam ikatan negara kesatuan Republik Indonesia. Kewenangan ini mencakup kewenangan dalam seluruh bidang pemerintahan yaitu perencanaan dan pengendalian

pembangunan, pemanfaatan, dan pengawasan tata ruang, penyelenggaraan ketertiban umum dan ketentraman masyarakat, penyediaan sarana dan prasarana umum, dan penanganan bidang kesehatan. Selain itu, kewenangan tersebut mencakup penyelenggaraan Pendidikan, penanggulangan masalah sosial, dan pelayanan bidang ketenagakerjaan.

Sehubungan dengan itu, masyarakat umum, pelaku usaha, pelaku jasa, pelaku industri, tenaga kerja, konsumen mengharapkan pemerintah daerah dapat mengelola tata kelolanya dengan baik sehingga masyarakat mendapatkan berbagai pelayanan yang baik, antara lain layanan kependudukan, layanan usaha, layanan keamanan, dan layanan kesehatan. Selain itu juga akan diperoleh layanan pendidikan, layanan transportasi, dan layanan pemukiman, dan penataan serta tersedianya ruang sarana dan prasaran umum yang memadai. Kesuksesan tugas Pemerintah Daerah juga tercermin dari tersedianya tempat rekreasi yang terjangkau, upah minimum regional yang memadai akan membuat masyarakat sejahtera dan bangga sehingga rasa memiliki kota Batam menjadi tinggi dan pada gilirannya enggan melakukan perbuatan yang mencoreng nama kotanya. Dengan demikian, wilayahnya selalu kondusif, roda perekonomian berputar, investor nyaman, masyarakat sesuai dengan peran dan statusnya masing-masing dapat menikmati dan menjalankan aktifitasnya dengan baik, aman dan lancar.

2) BP Batam

BP Batam adalah bagian pemerintah pusat yang diserahi tugas untuk melaksanakan tugas khusus dari pemerintah pusat yaitu mengelola Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam. Tugas dan wewenang BP Batam adalah melaksanakan pengelolaan, pengembangan, dan pembangunan KPBPB sesuai dengan fungsi KPBPB; dan membuat ketentuan yang diperlukan dalam pengelolaan, pengembangan, dan pembangunan KPBPB. Di sisi pengelolaan internal, tugas dan wewenang BP Batam adalah menetapkan pengelolaan keuangan, pengadaan, perlengkapan, dan sumber daya manusia beserta sistem remunerasinya yang sesuai dengan merit system dan prinsip tata kelola yang baik. Dalam rangka pengelolaan, pengembangan, dan pembangunan KPBPB, BP Batam mengembangkan kegiatan di bidang ekonomi pada sektor pertanian, Perdagangan, maritim, perindustrian, transportasi, perbankan, pariwisata, logistik, pengembangan teknologi, kesehatan, sumber daya air, limbah dan lingkungan, farmasi, kelautan dan perikanan, kehutanan, energi dan sumber daya mineral, pekerjaan umum dan perumahan rakyat, kebudayaan, telekomunikasi, dan bidang lainnya.

Selain itu BP Batam juga diberi kewenangan Hak Pengelolaan seluruh tanah di Pulau Batam, yang salah satu aspeknya adalah merencanakan peruntukan tanah untuk organisasinya sendiri

maupun untuk pihak ketiga (perorangan, badan usaha maupun Kementerian/Lembaga). Batam sebagai KPBPB juga ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Nasional, yang Rencana Tata Ruangnya ditetapkan oleh Presiden, sehingga Rencana Tata Ruang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam ditetapkan melalui sesuai Perpres No. 87 tahun 2011.

Sebagai agen yang menyelenggarakan pengelolaan kawasan, BP Batam berkewajiban memenuhi hal-hal yang diperlukan oleh investor dan rumah tangga. Sehubungan dengan itu, BP Batam menyediakan atau menyelenggarakan fungsi-fungsi membangun persepsi dan ekosistem investasi yang positif; perijinan; penyediaan tanah; penyediaan infrastruktur; pengelolaan kawasan; meminimalkan resiko investasi; memberikan insentif, serta kepastian hukum, dan keamanan. Pelaksanaan berbagai fungsi tersebut diharapkan oleh investor untuk diberikan oleh BP Batam dengan kondisi: simpel; mudah; murah; cepat; pasti; berkualitas; lengkap dan memenuhi skala ekonomi; aman; dan berkesinambungan.

3) Kementerian /Lembaga

Kementerian /Lembaga sebagai komponen pemerintahan pusat merupakan penentu dan pembuat kebijakan, termasuk kebijakan pengelolaan KPBPB-Batam. Terkait dengan pengelolaan KPBPB Batam, beberapa Menteri, Panglima TNI, Kepala Kepolisian dan Ketua Lembaga serta Gubernur dan Ketua DPRD Provinsi Kepri berperan dalam pengelolaan KPBPB-Batam melalui keanggotaannya dalam Dewan Kawasan. Kebijakan yang ditetapkan melalui undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan menteri maupun dengan pelimpahan wewenang dibahas dulu dalam forum Dewan Kawasan, dan pelaksanaannya tidak jarang diperlukan kolaborasi antara BP Batam dengan Pemerintah Daerah, dengan Kementerian/ Lembaga melalui Keputusan Bersama dan atau kesepakatan bersama. Pada umumnya maksud dan tujuan diadakannya keputusan bersama dan atau kesepakatan bersama antara lain untuk mensinergikan pelaksanaan tugas, meningkatkan koordinasi, adanya saling melengkapi, adanya saling membantu tenaga maupun non tenaga yang bermuara kepada kecepatan pelayanan dalam pengelolaan KPBPB Batam. Unit kerja yang relatif intensif berperan dalam pengembangan Batam melalui BP Batam adalah Kemenko Bidang Perekonomian (Dewan Kawasan); Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi (Investasi); Kementerian Keuangan (Pengelolaan BLU); Unit Kerja Pemerintah Bidang Pengawasan (BPKP, BPK, dan KPK); dan Unit kerja Pemerintah Bidang Penegakan Hukum (Kepolisian, Kejaksaan dan Kehakiman).

Gambar 8. Rapat Dewan Kawasan Tahun 2016 di Kantor BP Batam

b. Legislatif;

Komisi VI DPR RI, berperan dalam pengelolaan KPBPB-Batam melalui fungsi pembentukan undang-undang, fungsi penetapan anggaran, dan fungsi pengawasan.

4. Sektor Luar Negeri

Sektor luar negeri dapat menduduki posisi sebagai sektor rumah tangga dan sebagai perusahaan atau investor. Pada prinsipnya, hal-hal yang diharapkan oleh sektor luar negeri tidak jauh berbeda dengan yang diharapkan oleh sektor dalam negeri, namun biasanya sektor luar negeri lebih memperhitungkan faktor-faktor risiko yang indikatornya adalah kondisi keamanan; kepastian hukum; risiko sosial; insentif fiskal/non fiskal; permintaan pasar; ketersediaan infrastruktur yang cukup; akses pasar; dan akses masuk dan keluar dari negara asal ke negara lokasi investasi.

Kolaborasi yang diperlukan oleh Pemerintah dari sektor luar negeri, baik investor maupun konsumen antara lain adalah ketaatan terhadap hukum, regulasi, dan aspek dari pengelolaan kawasan sesuai yang telah disepakati; melakukan kegiatan investasi sesuai skema yang telah disepakati; menaati penerapan tata kelola (good corporate governance) yang baik; mematuhi kaidah- kaidah investasi sesuai standar internasional; mempraktikkan pola bisnis yang sehat, menghargai kepentingan ekonomi kawasan, khususnya untuk menghasilkan dampak multiplier dan kesempatan kerja yang tinggi terkait pemanfaatan faktor-faktor produksi yang tersedia di lokasi, dan memperhatikan dampak lingkungan; membantu menciptakan persepsi positif dan ekosistem yang baik bagi kegiatan investasi lebih lanjut.

5. Asosiasi atau Kamar Dagang

Kamar Dagang dan Industri (KADIN) adalah sebagai wadah dan wahana komunikasi, informasi, representasi, konsultasi, fasilitasi dan advokasi pengusaha Indonesia, antara para pengusaha Indonesia dan pemerintah, dan antara para pengusaha Indonesia dan para pengusaha asing. Kegiatan tersebut menyangkut hal-hal yang berkaitan dengan masalah perdagangan, perindustrian, dan jasa dalam arti luas yang mencakup seluruh kegiatan ekonomi, dalam rangka membentuk iklim usaha yang bersih, transparan dan profesional, serta mewujudkan sinergi seluruh potensi ekonomi nasional. Kadin dibentuk dengan tujuan untuk mewujudkan dunia usaha nasional yang kuat, berdaya cipta dan berdaya saing tinggi.

Untuk mewujudkan tersebut Kadin mempunyai tugas:

a. Memfasilitasi penciptaan sinergi antar pengusaha Indonesia dalam pemenuhan kebutuhan sumber daya;
b. Melaksanakan komunikasi, konsultasi dan advokasi dengan pemerintah dalam rangka mewakili kepentingan dunia usaha;
c. Mewakili dunia usaha dalam berbagai forum penentuan kebijaksanaan ekonomi;
d. Memfasilitasi pengembangan tanggungjawab sosial

perusahaan;

e. Membudayakan etika bisnis dan tata kelola perusahaan yang baik (good corporate governance) di kalangan dunia usaha;
f. Membina dan memberdayakan Organisasi Perusahaan dan Organisasi Pengusaha sehingga mampu berperan optimal dalam pembangunan dunia usaha;
g. Memberikan akreditasi kepada Organisasi Perusahaan yang akan menerbitkan sertifikat sesuai dengan kriteria dan prosedur yang ditetapkan KADIN Indonesia;
h. Memberikan jasa-jasa layanan dalam bentuk pemberian surat keterangan, penengahan, arbitrase dan rekomendasi mengenai usaha pengusaha Indonesia termasuk legalisasi surat-surat yang diperlukan bagi kelancaran usahanya;
i. Melaksanakan tugas-tugas yang diberikan oleh pemerintah serta memperjuangkan berbagai pelimpahan wewenang sesuai dengan semangat jiwa Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1987 tentang Kamar Dagang dan Industri.

6. Himpunan dan Asosiasi

Membantu komunikasi investasi, antara investor, pemerintah, perusahaan pelayanan, dan masyarakat. Harapannya, melalui perbaikan komunikasi tersebut, kegiatan investasi dan kegiatan pendukung bisa berjalan makin profesional. Himpunan dan Asosiasi yang ada di Batam adalah Himpunan Kawasan Industri (HKI), Asosiasi Pengusaha Indonesia (Apindo), Indonesia National Ship Owners Association (INSA).

"Elok Nian Baju Berdasi
Dasi Berwarna Hijau Pekat
Eratkan Kerja Sama Lintas Instansi
Bergerak Selaras Investasi Meningkat

Gambar 9. Rapat Dengar Pendapat dengan Komisi VI DPR-RI

Gambar 10. Panorama kawasan Nagoya - Batam

Bagian 2

Tata Kelola

Untuk mengelola Batam sebagai kawasan ekonomi strategis sangat dibutuhkan sebuah Tata Kelola, bagian ini menjelaskan mengenai Tata Kelola Organisasi yang adaptif, Pengelolaan Lahan yang cepat dan transparan sebagai salah satu insentif nonfiskal serta Pengelolaan Infrastruktur yang modern.

TATA KELOLA ORGANISASI

Otorita Batam (sekarang BP Batam) dapat dikatakan berhasil mewujudkan terciptanya kawasan industri, perdagangan, jasa dan pariwisata serta alih kapal, menyerap tenaga kerja, serta mendorong terwujudnya Pemerintah Kota dan Provinsi Kepulauan Riau. Lembaga ini mampu mengelola dan mengusahakan asetnya untuk melayani kepentingan masyarakat, seperti pengelolaan fasilitas publik. Terkait dengan pembiayaan operasional dan pembangunan infrastruktur, BP Batam mampu menghasilkan pendapatannya sendiri. BP Batam juga sering menjadi pilot project pelaksanaan kebijakan nasional, contoh: penerapan SPIPISE (Sistem Pelayanan Informasi Perizinan Investasi Secara Elektronik), OSS (Online Single Submission) dan Mall Layanan Publik, terakhir BLE (Batam Logistik Ekosistem). Mula-mula dualisme kepemimpinan di Batam memang cukup membingungkan calon investor, tapi dengan ditetapkannya Wali Kota Batam yang merangkap jabatan sebagai Kepala BP Batam merupakan momentum yang sangat strategis untuk mensinergikan keduanya dalam merumuskan arah Batam ke depan. Sebagai tindak lanjut dari kewenangan yang telah di berikan kepada BP Batam untuk memberikan izin berusaha, kiranya masalah perizinan yang menjadi kewenangan Pemerintah Kota Batam dan terkait dengan pelayanan perizinan di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam dapat dilakukan dengan menggunakan sistem yang terintegrasi sehingga pelayanan perizinan di KPBPB Batam dapat diberikan dengan lebih cepat.

1. Status dan Perjalanan Pengembangan Batam

Lima puluh tahun lalu Batam hanyalah sebuah pulau kosong dengan 6.000 penduduk yang berprofesi sebagai petani dan nelayan tradisional yang tinggal di pesisir pantai. Presiden Soeharto yang cermat kala itu membuka mata dunia bahwa Batam adalah karunia Tuhan yang mempunyai keunggulan geografis dan karenanya bisa menjadi katalisator pembangunan ekonomi Indonesia. *The founding fathers* bahkan mengibaratkan Batam sebagai gadis rupawan yang tak memerlukan perawatan ekstra, karena sesungguhnya keberadaanya secara harfiah telah mampu memikat investor untuk meminangnya.

Potensi yang dimiliki Pulau Batam membuatnya sejak awal didesain untuk menjadi wilayah khusus yang mampu menjadi bagian dari lokomotif pembangunan nasional Indonesia. Letaknya yang strategis dirancang untuk menjadi pusat alih kapal atau *transhipment* kala itu. Sebanyak empat sektor unggulan dipersiapkan untuk Batam, yaitu industri, perdagangan, alih kapal,

dan pariwisata. Pemerintah pusat juga menetapkan Batam sebagai Daerah Industri Pulau Batam, setelah sebelumnya menjadikannya sebagai basis logistik pendukung kegiatan ekplorasi minyak lepas pantai dan gas bumi bagi Pertamina. Keunggulan strategis Pulau Batam mendorong pemerintah menetapkan Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam (kini BP Batam) sebagai pengelola pulau seluas 415 km2 sekaligus pemberi insentif dan kemudahan dalam perizinan.

Pulau Batam merupakan salah satu pulau terbesar dari 329 rangkaian pulau di sekitar Kepulauan Riau, atau 67% dari luas negara Singapura. Maka, dengan cita-cita mulia mengubah Batam yang kecil menjadi lokomotif pembangunan nasional dan pusat pembangunan kawasan industri yang berteknologi, Presiden ketiga RI, yang juga Ketua Otorita Batam ketiga, B.J. Habibie membuat konsep Barelang (Batam Rempang Galang) dengan menghubungkan enam jembatan Barelang agar luasnya menjadi 715 km^2 atau 13% lebih besar dari Singapura. Posisi strategis Batam adalah letaknya yang hanya 20 km atau 12,5 mil laut dari Singapura, dengan waktu tempuh hanya 45 menit melalui jalur laut dan aksesibilitas yang mudah ke negera lainnya di belahan dunia.

Sebagian besar kalangan di tanah air berpendapat bahwa Batam merupakan Singapura Indonesia. Namun, Batam bukan kota yang muncul dan besar seketika, melainkan melalui proses dan sejarah pembangunannya yang sangat panjang. 50 Tahun Emas BP Batam, Batam berkembang pesat sebagai daerah tujuan investasi industri, perdagangan, kegiatan alih kapal dan kegiatan pariwisata yang kompetitif di kawasan Asia Tenggara, dengan tenaga kerja yang andal dan siap bersaing di pasar global, menghadapi tantangan ekonomi dunia.

Pembangunan di Batam didukung dengan infrastruktur berstandar internasional seperti: Bandara internasional Hang Nadim dengan landasan pacu terpanjang di Indonesia, lebih dari 4.025 meter, lima terminal *ferry* penumpang, dan empat pelabuhan kargo, tujuh waduk air bersih, jaringan telekomunikasi dan listrik, 1.154 km jalan darat, enam jembatan penghubung tujuh pulau (terkenal dengan sebutan Barelang), infrastruktur teknologi informasi, jaringan kabel optik yang menghubungkan semua sektor industri di pulau ini. Telah dirancang pula *Social Development Program* yang meliputi fasilitas sosial untuk penduduk dan wisatawan, sarana dan rumah ibadah, gedung dan kompleks olahraga di Muka Kuning. Pada saat yang sama, Politeknik Negeri Batam bekerja sama dengan Institut Teknologi Bandung dan Nanyang Politeknik Singapura mencetak tenaga kerja berkualitas.

Dalam Buku Saku Edisi 1 BP Batam Tahun 2021 tercatat total realisasi investasi Penanaman Modal Asing (PMA) berdasarkan Laporan Kegiatan Penanaman Modal

(LKPM), jumlah proyek mencapai 1.668 Proyek dan Nilai Investasi mencapai 643.031,3 USD Ribu pada tahun 2020. Sistem pelayanan perizinan satu pintu yang terpusat di Gedung Pusat Promosi Sumatera dibentuk pada 25 Juli 2006 untuk mendukung proses singkat perizinan oleh pemerintah pusat dan daerah, Badan Koordinasi Penanaman Modal, Pelayanan Pajak dan Beacukai, Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi, Kementerian Hukum dan HAM, BP Batam, dan Pemerintah Kota Batam. Pesatnya pertumbuhan ekonomi dan berkat pelayanan efisien serta insentif menarik, saat ini terdapat 22 Kawasan Industri yang beroperasi di Batam dan satu industri kreatif *Kinema Infinite Animation Studio* Batam.

Batam, Bintan, dan Karimun ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas melalui Undang-Undang Nomor 44 tahun 2007. Penetapan ini diresmikan pada 19 Januari 2009 oleh Presiden Susilo Bambang Yudoyono. Era baru pembangunan Batam ditandai dengan penetapan Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (BP Batam) melalui Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007.

Di Kawasan Perdagangan Bebas diberikan sejumlah insentif, fasilitas, dan kemudahan-kemudahan lain, seperti proses keluar masuk barang yang cepat, bebas cukai impor dan ekspor, bebas PPN, PPnBM, dan pajak penjualan, adanya *Data Centre*, sistem *Online Single Submission* (OSS) yang terintegrasi dengan *Indonesia Batam Online Single Submission* (IBOSS), pelayanan *one stop service* yang terpusat di Mall Pelayanan Publik. Fasilitas transportasi dan telekomunikasi yang lengkap, sistem keamanan yang baik, serta pemeliharan iklim investasi yang kondusif diharapkan dapat mengakselerasi pertumbuhan investasi di Batam.

2. Batam: Dulu dan Kini

Kemajuan Batam sebagaimana yang kita lihat saat ini bukanlah hasil dari sebuah proyek instan, melainkan hasil dari sebuah proses panjang pembangunan dan pengembangan yang dilakukan secara bertahap. Sejalan dengan proses itu, tata kelola organisasi sebagai bagian dari pola pembangunan Batam itu juga berkembang mengikuti arah kebijakan yang ditetapkan.

a. Era Batam sebagai Proyek Pembangunan Batam

Pengembangan Batam bermula dari Proyek Pembangunan Batam. Sesuai dengan Keputusan Presiden No. 65 Tahun 1970, PN Pertamina, karena dinilai mampu dan siap secara finansial, ditunjuk oleh Pemerintah sebagai penanggung jawab proyek tersebut, dan dengan begitu tanggung jawab proyek pembangunan itu berada di tangan Ibnu Sutowo sebagai Direktur Utama. Pertimbangan lain

mengapa PN Pertamina diserahi tanggung jawab itu adalah karena sejak tahun 1969 PN Pertamina telah menyelenggarakan kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan Batam sebagai basis logistik dan eksplorasi (dan eksploitasi) minyak lepas pantai.

Pada tahap pertama, pelaksanaan pembangunan di Batam dibatasi hanya pada proyek-proyek yang berhubungan dengan kedudukan Batam sebagai basis logistik, dengan biaya yang diambilkan dari anggaran PN Pertamina. Gubernur Kepala Daerah Provinsi Riau yang membawai Pulau Batam secara sigap membantu pelaksanaan kebijakan pemerintah tersebut, dengan mengeluarkan Keputusan Gubernur No. Kpts 29/II/1971 tanggal 17 Februari 1971 tentang larangan sementara jual-beli atau transaksi tanah yang terletak di Pulau Batam, untuk mencegah terjadinya usaha-usaha spekulasi tanah oleh pihak-pihak tertentu, dan untuk mengamankan seluruh areal tanah di Pulau Batam. Para Kepala Desa setempat dilarang mengeluarkan Surat Tebas atau Surat Atas Hak. Di samping itu juga pendatang baru sebagai penduduk yang akan menetap di Pulau Batam, tidak dibenarkan membuka areal pertanian baru dan jenis tanaman keras.

b. Era Batam sebagai Daerah Industri Pulau Batam untuk Beberapa Wilayah

Ketika industri perminyakan Indonesia berkembang, baik dari sisi produksi maupun volume pengolahan, ketika itu kegiatan-kegiatan pemasaran, ekspor, dan hampir semua kegiatan operasional dan logistik yang berhubungan dengan eksplorasi dan eksploitasi minyak lepas pantai, yang dilakukan oleh para kontraktor bagi hasil, masih berpangkalan di Singapura (Buku Mengungkap Fakta Pembangunan Batam). Melihat kenyataan itu, beberapa wilayah Pulau Batam kemudian dijadikan Daerah Industri, karena dinilai mempunyaii arti penting bagi kehidupan ekonomi nasional pada umumya, sesuai dengan Keputusan Presiden RI No. 74 Tahun 1971.

Wilayah tertentu dikembangkan dan diberi status daerah *entrepot* partikelir dan diberi fasilitas-fasilitas sesuai dengan ketentuan. Sebuah badan bernama Badan Pimpinan Daerah Industri Pulau Batam (selanjutnya disebut Badan Pimpinan) kemudian dibentuk. Badan ini merupakan badan penguasa (*authority*) yang diserahi tugas mengkoordinasi dan mengintegrasikan kegiatan-kegiatan dalam bidang pembangunan proyek-proyek di Daerah Industri.

Pimpinan Badan Pimpinan Daerah Industri terdiri dari Ketua dan Wakil Ketua. Kedua pejabat ini diangkat oleh dan bertanggung jawab kepada Presiden RI, sedangkan Sekretaris diangkat oleh Ketua Badan Pimpinan. Pada kurun waktu ini, biaya pelaksanaan

pengembangan Batam sebagai daerah industri masih dibebankan kepada PN Pertamina.

Badan Pimpinan bertugas antara lain: melakukan perencanaan, membangun dan mengembangkan prasarana yang dibutuhkan, menampung dan memeriksa permohonan-permohonan usaha yang diajukan kepada instansi terkait, dan melakukan koordinasi dengan Kementerian-kementerian dan instansi lain serta melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan proyek-proyek agar proyek-proyek tersebut berjalan lancar dan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan.

Pada tahun 1972 dilakukan penyusunan *Masterplan* (rencana induk) sebagai pedoman dalam perencanaan dan tahapan pembangunan, anggaran biaya yang diperlukan, sasaran yang akan dicapai, dan langkah-langkah yang harus dilakukan. *Masterplan* yang disusun oleh konsorsium PN Pertamina-Konsultan Jepang Nisso Iwai Co. Ltd. dan *Pasific Bechtel Incoporation* merekomendasikan beberapa hal, antara lain: pembangunan dan pengembangan batam harus diatur, dimonitor, dan dikontrol secara keseluruhan oleh suatu badan khusus, pembangunan infrastruktur utama, yaitu waduk, pelabuhan, fasilitas umum, listrik, dan telekomunikasi dan jalan serta sarana lainnya, kemudian cara mempromosikan dan sumber pembiayaannya.

c. Era Batam sebagai Daerah Industri Pulau Batam untuk Seluruh Wilayah Pulau Batam dan Statusnya sebagai *Bonded Zone*

Pemerintah melalui Garis-garis Besar Haluan Negara (GBHN) berupaya mewujudkan pertumbuhan industri yang didorong oleh inisiatif dan usaha swasta. Untuk tujuan ini pemerintah memusatkan perhatiannya kepada pembangunan prasarana dan penciptaan iklim yang menunjang pertumbuhan industri, dengan terus mengembangkan wilayah-wilayah industri, dan mengumpulkan beberapa jenis industri dalam wilayah yang sama.

Dengan kebijakan tersebut, juga berdasarkan pada rekomendasi yang terdapat dalam, maka Pemerintah melalui Keputusan Presiden RI No. 41 Tahun 1973 menetapkan seluruh wilayah Pulau Batam sebagai lingkungan kerja Daerah Industri. Dan sesuai dengan Keputusan Presiden RI No. 33 Tahun 1974, pemerintah menunjuk dan menetapkan beberapa wilayah di Daerah Industri Pulau Batam sebagai Wilayah Usaha *Bonded Warehouse.*

Keputusan tersebut juga menentukan tugas dan susunan kelembagaan dalam rangka pembinaan, pengendalian dan pengusahaan, sebagai berikut:

1) Badan Pengawas Daerah Industri Pulau Batam, yang terdiri dari Menteri Negara Ekonomi, Keuangan,

dan Industri/Ketua BAPPENAS, Menteri Dalam Negeri, Menteri Keuangan, Menteri Perdagangan, Menteri Perindustrian, Menteri Perhubungan, Ketua BKPM, dan Gubernur Provinsi Riau, sebagai badan yang melaksanakan tugas/fungsi pembinaan;

2) Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam disingkat Otorita Batam, sebagai penguasa yang bertanggung jawab atas pengembangan dan pertumbuhan Daerah Industri Pulau Batam;
3) PT Persero Batam, sebagai pelaksana program Pengusahaan Daerah Industri Pulau Batam.

Otorita Batam mempunyai tugas sebagai berikut:

1) Mengembangkan dan mengendalikan pembangunan Pulau Batam sebagai Daerah Industri;
2) Mengembangkan dan mengendalikan kegiatan-kegiatan pengalihkapalan (*transhipment* di Pulau Batam);
3) Merencanakan kebutuhan prasarana dan pengusahaan instalasi-instalasi prasarana dan fasilitas lainnya;
4) Menampung dan meneliti permohonan izin usaha yang diajukan oleh para pengusaha serta mengajukan kepada instansi-instansi yang bersangkutan;
5) Menjamin agar tata izin dan pemberian jasa-jasa yang diperlukan dalam mendirikan dan menjalankan usaha di Pulau Batam dapat menumbuhkan minat para pengusaha menanamkan modalnya di Pulau Batam.

Susunan organisasi Otorita Batam terdiri dari:

1) Ketua;
2) Wakil Ketua; dan
3) Sekretaris.

Ketua dan Wakil Ketua Otorita Batam diangkat dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden RI, sedangkan Sekretaris diangkat oleh Ketua Otorita Batam.

Otorita Batam dibantu oleh Tim Asistensi yang terdiri dari enam pejabat setingkat eselon satu (Direktorat Jenderal yang terkait) dari sejumlah Departemen/Kementerian, yaitu Departemen Keuangan, Departemen Perhubungan, Departemen Perdagangan, Departemen Tenaga Kerja, Departemen Dalam Negeri, dan Departemen Kehakiman.

Dalam Keputusan Presiden RI tersebut Otorita Batam juga medapat kewenangan sebagai pemegang Hak Pengelolaan Lahan untuk seluruh areal tanah yang terletak di Pulau Batam.

Hak Pengelolaan Lahan tersebut memberikan kewenangan kepada Ketua Otorita Batam untuk:

Gambar 11. Kegiatan Promosi Indonesia - Singapura

Merencanakan peruntukan danpenggunaan tanah;
Menggunakan tanah untuk keperluan pelaksanaan tugasnya;
Menyerahkan bagian-bagian dari tanah tersebut kepada pihak ketiga dengan hak pakai sesuai dengan UU Pokok Agraria; dan
Menerima uang pemasukan/ganti rugi dan uang wajib tahunan.

Mulai tahun 1976, biaya pembangunan dan pengembangan Daerah Industri Pulau Batam tidak lagi bersumber dari anggaran PN Pertamina, melainkan diambilkan dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Berbagai proyek terus dikerjakan oleh Otorita Batam, terutama proyek infranstruktur utama, seperti waduk, pelabuhan, bandara, jalan, listrik, telekomunikasi, fasilitas umum, seperti sekolah dan rumah sakit, guna menunjang kegiatan industri.
Paralel dengan itu, Otorita Batam juga menyiapkan segala peraturan yang berhubungan dengan perizinan dan membangun sebuah sistem yang bisa menjamin tata perizinan dalam mendirikan sekaligus menjalankan usaha di Daerah Industri Pulau Batam berjalan dengan baik serta menumbuhkan minat pengusaha untuk menanamkan modalnya di Batam.

Dalam rangka memenuhi dan menjamin agar tata perizinan di Batam dapat berjalan dan sesuai dengan kebutuhan yang diperlukan, Otrorita Batam dibantu oleh Kementerian/Lembaga terkait.

Departemen/Kementerian Perdagangan, Perindustrian, dan Perhubungan memberikan pelimpahan kewenangan kepada Otorita Batam serta menugaskan pegawainya di Otorita Batam untuk melakukan penelitan dan evaluasi permohonan izin usaha.

Sebagai pemegang Hak Pengelolaan, Otorita Batam menyiapkan perencanaan tata guna lahan, baik untuk kepentingan Otorita Batam sendiri, maupun untuk kepentingan pengalokasian lahan kepada pihak ketiga. Kegiatan ini dimulai dari kegiatan pengukuran, pembebasan, pensertifikatan, pematangan dan penyiapan dokumen-dokumen pengalokasian (surat persetujuan pengalokasian, peta lokasi, surat keputusan penetapan lokasi, perjanjian pengalokasian lahan, faktur pembayaran uang sewa tanah Otorita Batam (UWTO) serta pengendaliannya).

Infrastruktur yang telah selesai dibangun, seperti pelabuhan, bandara, dan waduk, serta listrik, dikelola dan dioperasikan oleh Otorita Batam, dibantu oleh tenaga-tenaga ahli dari Departemen/Kementerian yang terkait. Pengelolaan dan pengoperasian pelabuhan dan bandara oleh Otorita Batam ini sesuai dengan Surat Keputusan Bersama antara Menteri Perdagangan, Menteri Keuangan, dan Menteri

Perhubungan No. 149/Kpb/V/77, No. 150/KMK/1977 dan No. KM.119/0/Phb-77.

Pendapatan dari hasil pengelolaan pelabuhan, bandara, air, dan uang sewa tanah menjadi Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) dan langsung dapat digunakan oleh Otorita Batam melalui usulan penggunaan dan penetapan anggaran oleh Menteri Keuangan yang ajukan pada setiap tahun anggaran. Aset yang dibangun Otorita Batam merupakan aset yang tidak dipisahkan dari negara, didaftarkan dan dicatat pada Direktorat Kekayaan Negara Kementerian Keuangan.

Pemerintah melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 22 tahun 1978 juga mengatur tentang tatacara pemasukan dan pengeluaran serta pemindahan barang ke dalam dan ke luar wilayah usaha *bonded warehouse* di daerah industri Pulau Batam.

Dalam perkembangan selanjutnya, Presiden Soeharto melihat perlunya Batam dikembangkan sebagai daerah industri berteknologi tinggi. Untuk mewujudkan hal itu, pada tahun 1978 Presiden Soeharto menugaskan dan mengangkat B.J. Habibie (Menteri Riset dan Teknologi saat itu) sebagai Ketua Otorita Batam yang bertugas untuk membangun Batam sesuai dengan harapan dan cita-citanya. Dalam masa kepimpinannya, Habibe mengubah arah pembangunan Batam dari sekedar basis logistik Pertamina menjadi proyek nasional yang memberikan nilai tambah untuk kepentingan nasional.

Dengan petunjuk dari Dewan Pengawas, Habibie melanjutkan pembangunan infrastruktur menggunakan material unggul, merencanakan arah dan strategi serta kebijakan-kebijakan ke depan, dibantu oleh Tim Asistensi dari Depatemen/ Kementerian agar selaras dengan pembangunan nasional.

Teori pembangunan dan pengembangan Batam dikenalkan Habibie seperti halnya teori Benelux di Eropa (Belgia, Neteherlands, Luxemburg) menjadi SIJORI (Singapura-Johor-Riau). Teori Balon B.J. Habibie, yakni sebuah teori yang menggambarkan kondisi perekonomian di sebuah kawasan sebagai suatu sistem balon yang antara satu dengan yang lain dihubungkan oleh satu katub penting (prasarana dan sarana). Ide dan arah pembangunan Batam tersebut disampaikan ketika mengevaluasi *Masterplan*/ Rencana Induk Batam oleh Pemerintah melalui Departemen/Kementerian Pekerjaan Umum pada tahun 1979.

Habibie juga mengadakan promosi dan kerja sama luar negeri untuk penanaman modal di Pulau Batam, antara lain bekerja sama dengan Negara Singapura,

dan membuka perwakilan di Jepang. Disamping itu Habibie juga memanfaatkan para Duta Besar dan Asosiasi Asing di Jakarta untuk memasarkan Batam, dengan mengajak dan mengundang mereka pada setiap kunjungan Habibie ke Pulau Batam.

Keberhasilan pembangunan dan pengembangan Batam berdampak pada derasnya laju pendatang dari wilayah lain ke Batam, sehingga penduduk Batam semakin dan terus bertambah. Agar pemberian pelayanan kepada masyarakat tertangani dengan baik, khususnya layanan administrasi pemerintahan, dan masalah kependudukan, maka Habibie mengusulkan pembentukan Kodya Administratif Batam. Pembentukan Kodya Administrasi Batam, sesuai dengan Peraturan Presiden No. 34 tahun 1983 dan dilakukan pada tanggal 24 Desember 1983.

Setelah Kodya Administratif Batam ditetapkan, Pemerintah melalui Keputusan Presiden RI No. 7 tahun 1984 mengatur hubungan kerja antara Kotamadya Batam dengan Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam sebagai berikut:

a. Rencana Induk Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam ditetapkan oleh Presiden RI atas usul Ketua Otorita Batam;
b. Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam dilaksanakan oleh Otorita Batam sesuai dengan rencana induk;
c. Pemerintah Kotamadya Batam dan instansi-instansi pemerintah lainnya membantu mewujudkan tercapainya tujuan pemerintah untuk pengembangan Daerah Industri Pulau Batam dengan memberikan kemudahan-kemudahan pelayanan pemerintahan dan perizinan; dan
d. Wali Kotamadya Batam bersama Otorita Batam secara periodik mengadakan rapat koordinasi dengan instansi-instansi pemerintah lainnya guna mewujudkan sinkronisasi program diantara mereka, dan hal-hal mengenai pelaksanaan pembangunan sarana, prasarana, dan fasilitas lainnya yang diperlukan dalam rangka pengembangan Daerah Industri Pulau Batam, koordinasi tersebut dilaksanakan oleh Otorita Batam.

B.J. Habibie juga mengusulkan kepada Pemerintah penambahan wilayah lingkungan kerja Otorita Batam, guna mengantisipasi setiap kemungkinan, mengingat terbatasnya lahan untuk usaha industri di Pulau Batam. Melalui Keputusan Presiden RI No. 28 tahun 1992, beberapa pulau kecil tertentu di sekitar Pulau Rempang dan Pulau Galang dan Pulau Galang-Pulau Galang Baru ditetapkan menjadi bagian dari wilayah kerja Otorita Batam, dan ditetapkan sebagai wilayah Kawasan Berikat (*Bonded Zone*).

Sejak tahun itu pula Otorita Batam membentuk tim

kajian dan menyusun kerangka dasar dan tata ruang pengembangan Batam Rempang Galang, dengan menunjuk Lemtek Universitas Indonesia (UI) untuk menyusun *Masterplan*, dan detail desain jalan dan jembatan dipercayakan kepada LAPI ITB, sedang untuk evaluasi dampak sosialnya diserahkan kepada Universitas Gadjah Mada (UGM).

Dari pengkajian, infrastruktur yang paling optimal yang pertama dibangun adalah enam buah jembatan yang menghubungkan tujuh pulau (Pulau Batam – Pulau Tonton – Pulau Nipah – Pulau Setoko – Pulau Rempang – Pulau Galang – Pulau Galang Baru), yang hari ini menjadi icon Kota Batam dan dikenal dengan sebutan Jembatan Barelang.

Singapura juga dimanfaatkan untuk memasarkan Batam. Pada tahun 1995 telah dipindahkan perusahaan-perusahaan Singapura ke Batam, tepatnya ke Kawasan Batamindo. Otorita Batam mengalokasikan sebagian dari lahan Pulau Batam ke Batamindo untuk dijadikan Kawasan Industri, untuk selanjutnya selain digunakan sendiri oleh Batamindo juga disewakan kepada pelaku usaha yang membutuhkan lokasi atau yang membutuhkan bangunan untuk kegiatan usahanya.

Untuk memenuhi fasilitas investasi dan kebutuhan masyarakat akan ketersediaan air bersih, maka Otorita Batam mengadakan kerja sama konsesi pengolahan air bersih selama 25 tahun, mulai tahun 1995 sampai 2020.

Otorita Batam bekerja sama dengan konsorsium Biwater International Limited, PT. Bangun Cipta Kontraktor dan PT. Syabata Cemerlang untuk mengelola air bersih di Batam dengan memiliki hak eksklusif atau satu-satunya di Pulau Batam untuk mengambil, memanfaatkan dan mengelola air baku menjadi air bersih, serta mendistribusikannya kepada pelanggan di Pulau Batam berdasarkan Surat Keputusan Ketua Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam (Otorita Batam) Nomor 062/UM-KPTS/XI/1995 tertanggal 15 November 1995 tentang "Pengelolaan Air Bersih" di Pulau Batam.

Kepemimpinan B.J. Habibie sebagai Ketua Otorita Batam berakhir pada Maret 1998, karena beliau diangkat menjadi Wakil Presiden, dan posisi beliau kemudian digantikan oleh kakaknya, yaitu J.E. Habibie. Ketua Otorita Batam yang baru ini hanya menjabat selama 6 bulan, lalu mengundurkan diri demi menghindari Korupsi Kolusi dan Nepotisme (KKN). Kemudian ditunjukklah Ismteh Abdullah sebagai Ketua Otorita Batam dan setahun kemudian terbentuklah Pemerintah Kota Batam sesuai dengan Undang-Undang No. 53 tahun 1999.

Gambar 12. Peluncuran Ekspor Perdana, Pipa Produksi Citra Tubindo Batam

Menggantikan pimpinan sekelas B.J. Habibie memang berat. Oleh karena itu Ismeth Abdullah melanjutkan program yang telah ada sebelumnya, yaitu melakukan pengembangan prasarana dan sarana, serta penanaman modal lanjutan dengan perhatian lebih besar pada kesejahteraan rakyat dan perbaikan iklim investasi, meningkatkan SDM Batam, dan mengajak serta Koperasi dan UMKM dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi, pengembangan Batam Intelligent Island (intren.id, 4 Juli 2020) dan meningkatkan status kelembagaan Otorita Batam dengan Undang-Undang.

Untuk merealisasikan program-program tersebut Otorita Batam bekerja sama dengan Pemerintah Provinsi Riau mendirikan Yayasan Pendidikan dengan membangun Politeknik Batam, membantu pembangunan sekolah dan Balai Latihan Kerja (BLK) dan membantu pembangunan sarana peribadatan, sarana olahraga dan sarana sosial lainnya. Juga membina dan mengajak serta Koperasi & UMKM dan komunitas-komunitas sosial yang ada di Batam untuk terlibat dalam pembangunan dan pengembangan Batam.

Sambil menyusun pembagian kewenangan antara Otorita Batam dengan Pemerintah Kota Batam sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Pembentukan Pemerintah Kota Batam yang hingga saat ini belum terwujud, dilakukanlah serah terima secara bertahap menyangkut beberapa perizinan kepada Pemerintah Kota Batam, antara lain Izin Mendirikan Bangunan, Izin Lingkungan, dan Izin Usaha Perdagangan dan Koperasi.

Ibarat "ada gula, ada semut", keberhasilan Batam menjadi daya tarik bagi penduduk dari wilayah lain dan dari luar Pulau Batam untuk mengadu nasib di Batam. Pendatang yang tidak siap akan tempat tinggal, baik karena terbatasnya ketersediaan tempat tinggal maupun daya jangkau mereka untuk mendapatkan rumah, telah mengakibatkan munculnya rumah-rumah tanpa izin (*illegal housings*).

Bersama Pemerintah Kota Batam, Otorita Batam melakukan program pengendalian pendatang (Perda No. 2 Tahun 2002), dengan tujuan untuk menyeleksi dan mengurangi jumlah pendatang.

Selain pengendalian penduduk, Otorita Batam bekerja sama dengan Pemerintah Kota Batam juga menyelesaikan persoalan *ilegal housings*, dengan membentuk Tim (yang sebaian anggotanya diambilkan dari Pemerintah Kota Batam). Persoalan *ilegal housings* ini diselesaikan dengan pemberian uang saguhati atau ganti rugi untuk bangunan rumah (dan tanaman apabila ada), kemudian direlokasi di atas lahan yang telah disiapkan oleh Otorita Batam

dalam bentuk Kavling Siap Bangun, juga ditambah dengan bangunan setengah jadi, serta Uang Sewa Lahan (Uang Wajib Tahunan Otorita Batam) dengan tarif khusus. Model penyelesaian ini dilakukan khusus untuk rumah tanpa izin yang berada diatas lahan yang peruntukannya untuk pembangunan infrastruktur.

Selain model penyelesaian ini, Otorita Batam juga melakukan penataan rumah-rumah tanpa izin dan menyediakan rumah susun sewa, baik yang dibangun oleh Otorita Batam maupun oleh Kementerian PUPR.

Meski banyak permasalahan, Otorita Batam terus meningkatkan pelayanan kepada investor melalui Batam sebagai *Intelligent Island*, yaitu jaringan fiber optik yang dibangun untuk satu Pulau Batam, dengan kecepatan tinggi dan disambung dengan Hub Singapura (karena Singapura merupakan salah satu hub dunia) agar bisa diakses oleh semua invesrtor dari luar negeri.

Program tersebut disambut baik oleh BAPPENAS, direalisasikan melalui *loan* dari Korea untuk Pemerintah Indonesia cq. Kementerian Komunikasi dan Informasi. Program *E-Government Loan* dari Korea tersebut selain untuk pembangunan jaringan fiber optik, juga penyediaan server untuk penyimpanan data berikut bangunan gedung dan fasilitas lainnya, serta pembangunan aplikasi untuk operasional Otorita Batam menerima pengembangan aplikasi dari luar Otorita Batam, dan sebagai *training centre*. Unit yang mengelola kegiatan tersebut bernama Pusat Data dan Sistem Informasi (PDSI). Saat ini sebanyak 25 Kementerian/Lembaga dan dua unversitas telah menyimpan datanya di PDSI Otorita Batam.

Terkait dengan program berikutnya, yaitu program peningkatan status kelembagaan Otorita Batam, dalam rangka memberikan kepastian hukum investasi di Batam dan menjaga kepercayaan investor asing dan investor lokal. Otorita Batam membuat kajian-kajian, mengadakan seminar-seminar dan menulis buku tentang pengembangan Batam. Selain itu, Otorita Batam juga melaporkan dan mensosialisasikan perkembangan kinerja Batam pada pihak-pihak pengambil kebijakan, baik dari lembaga legislatif maupun eksekutif. Semua ini dimaksudkan agar Batam tetap dan terus dikembangkan, dibentuk dan ditetapkan sebagai lembaga khusus yang memiliki peraturan yang lebih tinggi (Undang-Undang).

Melalui perjalanan dan perjuangan panjang dan berliku, akhirnya Batam ditetapkan sebagai Kawasan Perdangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, berdasarkan Peraturan Perintah Pengganti Undang-Undang (Perpu) No. 1 Tahun 2007 dan Undang-Undang No. 44 Tahun 2007 serta Peraturan

Pemerintah No. 46 Tahun 2007 juncto No. 5 Tahun 2011.

d. Era Batam sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (Tahun 2007–sekarang) dan sebagai Kawasan Strategis Nasional (KSN)

Batam ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (KPBPB Batam) berdasarkan Perpu No. 1 Tahun 2007, Undang-Undang No. 44 Tahun 2007 dan Peraturan Pemerintah No. 46 Tahun 2007, juga ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Nasional sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 26 Tahun 2008. Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas mempunyai fungsi sebagai tempat untuk mengembangkan usaha-usaha di bidang perdagangan, jasa, industri, pertambangan dan energi, transportasi, maritim dan perikanan, pos dan telekomunikasi, perbankan, asuransi, pariwisata, dan bidang-bidang lainnya.

Fungsi sebagaimana dimaksud di atas meliputi:
Kegiatan manufaktur, rancang bangun, perekayasaan, penyortiran, pemeriksaan awal, pemeriksaan akhir, pengepakan, dan pengepakan ulang atas barang dan bahan baku dari dalam dan luar negeri, pelayanan perbaikan atau rekondisi permesinan, dan peningkatan mutu;

Penyediaan dan pengembangan prasarana dan sarana air dan sumber air, prasarana dan sarana perhubungan termasuk pelabuhan laut dan bandar udara, bangunan dan jaringan listrik, pos dan telekomunikasi, serta prasarana dan sarana lainnya.

Peraturan Pemerintah tersebut selain menetapkan fungsi Kawasan juga menetapkan Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (selanjutnya disebut Dewan Kawasan).

Dewan Kawasan mempunyai tugas dan fungsi menetapkan kebijakan umum, membina, mengawasi dan mengkoordinasikan kegiatan Badan Pengusahaan.

Dewan Kawasan KPBPB Batam ditetapkan oleh Presiden untuk jangka waktu lima tahun dan dapat diperpanjang untuk satu kali masa jabatan. Dewan KPBPB Batam periode pertama (2007-2015) sesuai Keputusan Presiden RI No, 9 Tahun 2008, Ketua: Gubernur Provinsi Kepulau Riau, Wakil Ketua merangkap anggota: Wali Kota Batam, dan anggota terdiri atas: Kakanwil Direktorat Jenderal Bea & Cukai, Kakanwil Direktorat Jenderal Pajak, Kakanwil Departemen Hukum dan HAM, Kakanwil Badan Pertanahan Nasional, Kepala Kepolisian Daerah, Kepala Kejaksaan Tinggi Provinsi Kepri, Komandan Pangkalan Utama TNI, Komandan Gugus Keamanan

Laut Wilayah Barat, dan Komandan Komando Resort Militer 033/Wirapratama.

Periode kedua: Menteri Koordinator Bidang Perekenomian sebagai Ketua, Menteri Dalam Negeri, Menteri Keuangan, Menteri Perdagangan, Menteri Hukum & HAM, Menteri ATR/Ketua BPN, Menteri Sekretaris Kabinet, Panglima TNI, Kapolri, Gubernur Kepri, dan Ketua DPRD Provinsi sebagai anggota.

Dalam menjalankan tugasnya, Dewan Kawasan dibantu oleh Tim Teknis, yang beranggotakan pejabat eselon satu dari masing-masing anggota Dewan Kawasan. Saat ini yang menjadi Ketua Tim Teknis Dewan Kawasan Batam adalah Sekretaris Menteri Koordinator Bidang Perekonomian.

Dewan Kawasan KPBPB Batam mempunyai wewenang membentuk Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (BP Batam/BP Batam), mengesahkan anggaran, dan mengangkat serta memberhentikan pimpinan BP Batam.

BP Batam merupakan transformasi dari Badan Otorita Batam, oleh karenananya dalam Peraturan Pemerintah No. 46 Tahun 2007 ditetapkan semua aset dan pegawai Otorita Batam beralih ke BP Batam, termasuk Hak Pengelolaan Lahan yang menjadi kewenangan Otorita Batam dan Hak Pengelolaan Lahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Kota Batam.

BP Batam atas izin Dewan Kawasan berwenang membuat peraturan dan memberikan izin terkait pengaturan perhubungan dan lalu lintas barang.

BP Batam yang dibentuk oleh Dewan Kawasan sesuai Peraturan Dewan Kawasan No. 3 Tahun 2010, dengan susunan organisasi BP Batam terdiri dari:

a. Kepala BP Batam;
b. Wakil Kepala BP Batam;
c. Anggota 1/Deputi Bidang Pelayanan dan Promosi;
d. Anggota 2/Deputi Bidang Bina Sarana dan Prasarana;
e. Anggota 3/Deputi Bidang Administrasi dan Program;
f. Anggota 4/Deputi Bidang Pengendalian;
g. Kantor Perwakilan; dan
h. Inspektorat.

Kepala dan Anggota/Deputi diangkat dan bertanggung jawab kepada Ketua Dewan Kawasan, sedangkan untuk jabatan di bawah Anggota/Deputi diangkat oleh Kepala BP Batam. Jabatan Kepala dan Anggota/Deputi bertugas untuk jangka waktu lima tahun dan dapat diperpanjang untuk satu kali masa jabatan.

Gambar 13. Kunjungan Presiden SBY ke Batam

Meskipun BP Batam merupakan transformasi dari Otorita Batam, tidak serta merta peraturan pelaksanaannya sama, oleh karena itu BP Batam melakukan koordinasi dengan Kementerian/ Lembaga untuk merumuskan beberapa peraturan pelaksanaan/operasonal baik atas perintah Undang-Undang pembentukanya maupun peraturan lainnya.

Berdasarkan Undang-Undang pembentukan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, Badan Pengusahan Kawasan wajib melakukan pengelolaan keuangan sesuai dengan peraturan perundang-udangan yang berlaku.

Mengingat BP Batam merupakan lembaga yang dibentuk oleh Dewan Kawasan untuk melaksanakan pengelolaan, pengembangan, dan pembangunan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, BP Batam diberi keleluasaan dalam mengusahakan sumber-sumber pendapatan sendiri untuk membiayai rumah tangganya, serta dapat memperoleh sumber-sumber pendapatan yang berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), Angaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), serta sumber-sumber lain yang tidak bertentangan dengan Peraturan Perundang-undangan. Keharusan BP Batam untuk mengikuti pengaturan pengelolaan keuangan negara yang bersifat umum pada satuan kerja/instansi pemerintah disadari akan menghambat pelaksanaan tugasnya.

Pasal 68 dan Pasal 69 Undang-Undang No. 1 tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara membuka koridor bagi instansi pemerintah, yang tugas pokok dan fungsinya memberi pelayanan kepada masyarakat, untuk menerapkan pola pengelolaan keuangan yang fleksibel dengan menonjolkan produktivitas, efisiensi, dan efektivitas. Pengaturan secara khusus ini disediakan bagi satuan-satuan kerja pemerintah yang melaksanakan tugas operasional pelayanan publik (seperti layanan kesehatan, pendidikan, pengelolaan kawasan, dan lisensi), untuk membedakannya dari fungsi pemerintah sebagai regulator dan penentu kebijakan. Fleksibilitas diberikan dalam rangka pelaksanaan anggaran, termasuk pengelolaan pendapatan dan belanja, pengelolaan kas, dan pengadaan barang/jasa. Instansi tersebut di atas dikenal dengan sebutan Badan Layanan Umum.

Peraturan Pemerintah yang mengatur Pola Pengelolaan Badan Layanan Umum belum mengakomodasi karakteristik Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, karena adanya perbedaan karakteristik kelembagaan Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam jika dibandingkan dengan karakteristik kelembagaan satuan kerja/ instansi pemerintah pada umumnya. Oleh karena

itu, penerapan pola pengelolaan keuangan Badan Layanan Umum pada Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam perlu diatur dalam peraturan pemerintah tersendiri.

Atas dasar hal tersebut, maka Pemerintah menetapkan Pola Pengelolaan Keuangan pada Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam Mengikuti Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum (BLU) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 6 tahun 2011.

Peraturan Pemerintah ini mengatur tentang tata kelola anggaran, pendapatan, aset, pemanfaatan dan atau pengusahaan aset perencanaan strategis, rencana kerja dan rencana bisnis anggaran, laporan keuangan, mekanisme penetapan anggaran dan pengawasan (oleh Dewan Pengawas).

Tindak lanjut dari Peraturan Pemerintah tersebut, fleksibilitas pengelolaan aset diatur oleh Menteri Keuangan No. 4/PMK.6/2013 tentang Tata Cara Pemanfaatan Aset pada Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, dan direvisi sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan No. 59/PMK.6/2020.

Sumber anggaran BP Batam sama dengan ketika era Otorita Batam, dari APBN/Rupiah Murni. Pendapatan dari pengusahaan aset merupakan Pendapatan Negara Bukan Pajak/PNBP, Kepala BP Batam sebagai pengguna anggaran dan pengguna Barang. Yang berbeda BP Batam memiliki Bagian Anggaran sendiri, yaitu Bagian Anggaran (BA) 112, dan BP Batam sebagai mitra Komisi VI DPR RI untuk pengesahan anggaran.

Perbedaan lain, BP Batam merupakan Lembaga Non Struktural (tidak ditetapkan/diberi eseloneing) seperti Lembaga Otorita Batam, meskipun Pegawainya terdiri dari PNS dipekerjakan, PNS diperbantukan, penugasan dari TNI & Polri, Pegawai Tetap Honor Bergolongan dan pegawai kontrak.

Peningkatan status kelembagaan tidak membuat BP Batam dapat menjalankan tugas dengan fokus. Hubungan BP Batam dengan Pemerintah Kota Batam terus menjadi perbincangan publik. Sering terjadi pro-kontra antara kedua lembaga dan ini menyebabkan situasi di Batam kurang kondusif.

Barangkali ini hanya terjadi di BP Batam, dalam waktu empat tahun, mulai dari tahun 2016 hingga 2019, telah terjadi penggantian pimpinan BP Batam sebanyak lima kali. Terakhir dengan adanya isu dualisme di Batam, maka pemerintah menetapkan Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam dijabat *ex-officio*

oleh Wali Kota Batam sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 62 Tahun 2019.

Langkah tersebut diambil dengan pertimbangan bahwa pelaksanaan pembangunan dan pengelolaan infrastruktur yang berkaitan dengan kepentingan umum yang dilakukan oleh Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam harus dilakukan berdasarkan perencanaan bersama dengan Pemerintah Kota Batam. Sementara secara administrasi pemerintahan, wilayah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam berada di wilayah Pemerintah Kota Batam. Oleh karena itu pelaksanaan tugas Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam harus diselaraskan dengan pelaksanaan tugas dan wewenang Wali Kota Batam.

Berdasarkan uraian di atas, dapat digaris bawahi bahwa BP Batam dapat mewujudkan terciptanya kawasan industri, perdagangan, jasa dan pariwisata serta alih kapal, menyerap tenaga kerja, terbentuknya Pemerintah Kota Batam dan Provinsi Kepulauan Riau. Dengan kemampuan menghasilkan pendapatan untuk keperluan rumah tangganya sendiri, BP Batam dapat membiayai operasional dan melakukan pembangunan infrastruktur serta mengelola dan mengusahakan asetnya untuk melayani kepentingan masyarakat, seperti pengelolaan pelabuhan, bandara, rumah sakit, penyediaan air, pengelolaan lahan dan aset bangunan gedung lainnya.

BP Batam sering menjadi *pilot project* pelaksanaan kebijakan nasional, contoh: penerapan SPIPISE (Sistem Pelayanan Informasi Perizinan Investasi Secara Elektronik), OSS (*Online Single Submission*) dan Mall Layanan Publik, terakhir BLE (Batam Logistik Ekosistem).

Di masa pandemi Covid-19, BP Batam turut berperan masif baik dalam bantuan sosial penanganan masyarakat terdampak Covid-19 maupun memaksimalkan keberadaan aset-aset guna membantu menangani karantina Pegawai Migran Indonesia dari Singapura maupun dari Malaysia dan Thailand yang akan kembali ke Indonesia, serta memfasilitasi masyarakat yang harus melaksanakan isolasi mandiri.

Oleh karena itu, Wali Kota Batam merangkap Kepala BP Batam merupakan momentum yang sangat strategis, sehingga disarankan BP Batam bersama Pemerintah Kota Batam dan *stakeholder* lainnya membuat arah Batam ke depan dengan memanfaatkan parameter *Sustainable Development Goals* (SDGs), yaitu 17 *goals* utama, 142 target, dan 289 indikator

yang ada dalam perencanaan pembangunan Nasional.

Sebagai tindak lanjut dari kewenangan yang telah di berikan kepada BP Batam untuk memberikan izin berusaha delapan sektor dari Kementerian sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 2021, kiranya masalah perizinan yang menjadi kewenangan Pemerintah Kota Batam dan terkait dengan pelayanan perizinan di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam dapat diintegrasikan di IBOSS yang telah terintegrasi dengan OSS, sehingga pelayanan perizinan di KPBPB Batam dapat lebih cepat.

Berikut perkembangan investasi PMA berdasarkan sektor dan negara, PMDN berdasarkan sektor, total aset BP Batam per tahun 2018 yang diperoleh dari sejak Otorita Batam, perkembangan realisasi investasi dari tahun 1971-2020 (nilai investasi dalam US$ juta dan jumlah proyek), Nilai Buku Barang Milik Negara (BMN) BP Batam, Aset-aset yang diusahakan dan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), pendapatan dari pengelolaan dan pengusahaan aset BP Batam per tahun dari tahun 2016-2020, kronologis dan catatan perjalanan perubahan kelembagaaan BP Batam dari masa ke masa serta Susunan Organisasi Otorita Pengembangan Daerah Industri Batam (Otorita Batam) dalam bentuk proyek dan Nonproyek, Era Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (Tahun 2007–sekarang) dan sebagai Kawasan Strategis Nasional (KSN) serta Badan Layanan Umum (BLU).

Gambar 14. Peluncuran Program BLINK (BP Batam Layanan Keliling)

Gambar 15. Peluncuran Program Izin Investasi 3 Jam (I23J) dan Kemudahan Investasi Langsung Konstruksi (KILK) di Mal Pelayanan Publik Batam

Gambar 16. Peresmian PT Pegatron Technology Indonesia yang merupakan Pabrik Pegatron (Perusahaan perakit iPhone) Pertama di Asia Tenggara

TABEL 2. PERKEMBANGAN INVESTASI PMA DI BATAM BERDASARKAN NEGARA 2016 S.D 2021

No	PMA	2016		2017		2018		2019		2020		Triwulan I 2021	
		Proyek	Investasi (US$. Ribu)	Proyek	Investasi (US$. Ribu)	Proyek	Investasi (US$. Ribu)	Proyek	Investasi (US$. Ribu)	Proyek	Investasi (US$. Ribu)	Proyek	Investasi (US$. Ribu)
1	Jerman/*Germany*	10	4.274,3	11	1.781,9	9	60.750,2	19	16.841,9	25	26.606,5	7	69.443,0
2	Singapura/Singapore	370	256.955,8	366	175.577,3	313	281.530,9	504	123.470,1	848	360.425,3	297	38.677,1
3	Jepang/Japan	21	21.127,6	19	5.675,0	19	9.787,8	37	7.082,2	61	11.547,1	21	22.751,0
4	Perancis/France	2	49.677,8	4	57.388,9	2	-	6	47.818,0	6	216,7	4	19.945,0
5	Lain-lainnya	218	52.469,2	199	235.636,9	224	217.752,7	334	536.826,6	610	221.751,5	171	7.133,2
6	Taiwan/Taiwan	4	2.315,6	9	3.254,2	12	472,7	28	17.819,7	69	22.484,2	23	6.622,2
7	Swiss/*Switzerland*	1	7.978,0	3	277,9	2	4.514,9	5	135.719,2	10	15.125,4	2	2.121,2
8	Malaysia/*Malaysia*	69	12.987,6	49	127.914,9	42	6.420,2	80	143.317,7	168	12.715,9	41	1.390,7
9	British Virgin Islands/*British Virgin Islands*	22	4.963,0	8	82,7	14	2.516,5	27	23.766,2	27	1.396,6	9	1.279,2
10	R.R. Tiongkok/*People's Republic of China*	23	15.584,4	29	7.399,7	40	16.093,1	50	14.436,7	100	23.865,4	32	982,9
11	Belanda/*Netherlands*	16	1.773,5	12	744,3	13	76,8	21	3.967,7	40	3.064,1	14	812,3
12	Hongkong, RRT/*Hong Kong (SAR)*	3	2.868,8	15	50.685,3	11	15.135,0	18	149.866,7	38	4.651,6	14	275,1
13	Marshall Island/*Marshall Islands*	0	-	0	-	0	-	3	-	15	1.986,0	5	150,9
14	Korea Selatan/*South Korea*	5	14,5	8	2.427,7	14	674,4	16	146,4	30	506,9	8	59,0
15	India/*India*	17	146,6	10	223,4	16	3.119,2	26	128,0	33	239,1	15	41,6
16	Australia/*Australia*	20	597,0	27	39.290,2	24	131.417,7	23	342,8	51	16.886,3	7	17,7
17	Inggris/*United Kingdom*	19	1.405,7	12	3.409,7	19	7.143,1	29	464,7	46	230,9	8	1,8
18	Amerika Serikat/*United States of America*	16	2.247,5	23	1.677,1	25	15.215,5	28	7.739,2	37	367,2	13	0,8
19	Luxembourg/*Luxembourg*	7	1.902,6	3	1.504,0	3	15.391,3	8	56.931,3	15	140.716,1	3	-
20	Bangladesh/*Bangladesh*	0	-	0	-	1	35,0	0	-	0	-	0	-
21	Brunei Darussalam/*Brunei Darrussalam*	1	262,0	0	-	1	6,5	5	2,9	0	-	0	-
Total		**844**	**439.551,5**	**807**	**714.951,1**	**804**	**788.053,5**	**1.267**	**1.286.688,0**	**2.229**	**864.782,8**	**694**	**171.704,7**

Sumber: Buku Saku BP Batam Edisi II (2021)

TABEL 3. PERKEMBANGAN INVESTASI PMA DI BATAM BERDASARKAN SEKTOR 2016 S.D 2021

PMA		2016		2017		2018		2019		2020		Triwulan I 2021	
		Proyek	Investasi (US$. Ribu)	Proyek	Investasi (US$. Ribu)	Proyek	Investasi (US$. Ribu)	Proyek	Investasi (US$. Ribu)	Proyek	Investasi (US$. Ribu)	Proyek	Investasi (US$. Ribu)
Sektor Primer	Tanaman Pangan, Perkebunan, dan Peternakan	0	-	2	2,3	0	-	0	-	0	-	0	-
	Kehutanan	2	10,4	1	16,2	1	20,0	8	1,5	11	11,9	3	6,8
	Perikanan	2	-	2	524,8	5	1.669,8	10	2.135,1	17	446,5	5	57,2
	Pertambangan	19	1.180,5	17	80.653,1	16	14.217,6	20	68.103,1	58	74,6	14	21.248,2
	Total Sektor Primer (I)	**25**	**1.190,9**	**22**	**81.196,4**	**22**	**15.907,4**	**38**	**70.239,7**	**86**	**533,0**	**22**	**21.312,2**
Sektor Sekunder	Industri Makanan	27	10.384,2	19	6.571,7	29	13.166,4	31	9.786,7	67	160.826,5	15	2.666,5
	Industri Tekstil	9	4.084,5	7	834,3	9	253,2	18	327,6	33	1.071,2	5	4,0
	Industri Barang dari Kulit dan Alas Kaki	5	57,7	7	2.580,1	5	2,0	5	131,5	12	-	3	4.303,5
	Industri Kayu	0	-	0	-	2	100,0	0	-	0	-	0	-
	Industri Kertas dan Percetakan	12	484,6	15	4.590,6	14	649,7	19	739,5	52	7.017,8	14	441,2
	Industri Kimia Dan Farmasi	34	37.930,3	26	10.646,5	26	165.005,5	48	29.571,3	73	52.213,9	29	2.048,3
	Industri Karet dan Plastik	45	58.046,9	40	10.776,3	41	11.628,9	65	17.217,5	117	30.404,7	40	1.921,4
	Industri Mineral Non Logam	9	7.124,1	8	794,6	4	856,9	7	8.083,9	9	9.436,0	2	639,7
	Industri Logam Dasar, Barang Logam, Bukan Mesin dan Peralatannya	64	42.522,8	78	72.109,7	62	132.186,9	110	12.986,9	174	18.470,2	63	568,0
	Industri Mesin, Elektronik, Instrumen Kedokteran, Peralatan Listrik, Presisi, Optik dan Jam	114	123.687,6	116	120.786,0	106	126.328,9	159	368.616,4	303	285.217,9	92	99.240,5
	Industri Kendaraan Bermotor dan Alat Transportasi Lain	65	51.023,1	41	11.207,8	43	16.772,8	67	13.580,0	101	15.664,4	31	3.557,5
	Industri Lainnya	14	5.941,0	20	7.042,2	19	7.082,8	34	9.758,0	58	6.664,2	28	9.529,5
	Total Sektor Sekunder (II)	**398**	**341.286,8**	**379**	**247.939,8**	**360**	**474.034,0**	**563**	**470.799,3**	**999**	**586.986,8**	**322**	**124.920,1**
Sektor Tersier	Listrik, Gas dan Air	9	225,2	5	1.813,7	4	-	7	2.958,3	16	12.721,7	10	342,5
	Konstruksi	20	10.755,3	18	4.078,2	19	2.577,5	27	15.793,7	21	4,7	8	586,0
	Perdagangan dan Reparasi	79	17.410,2	111	94.436,5	98	11.138,3	151	6.869,7	229	4.167,8	85	1.037,5
	Hotel dan Restoran	40	13.266,8	23	7.132,1	13	963,5	39	21.697,4	54	1.904,8	17	40,1
	Transportasi, Gudang dan Telekomunikasi	16	4.761,1	14	38.338,6	12	5.605,3	21	137.627,6	43	4.092,6	14	1.423,0
	Perumahan, Kawasan Industri dan Perkantoran	15	173,4	11	336,3	12	2.041,0	26	20.583,5	59	28.390,6	24	20.521,3
	Jasa Lainnya	42	3.118,6	54	10.993,4	60	59.851,3	95	4.198,8	156	4.229,3	39	1.299,6
	Total Sektor Tersier (III)	**221**	**49.710,6**	**236**	**157.128,8**	**218**	**82.176,9**	**366**	**209.729,0**	**578**	**55.511,5**	**197**	**25.250,0**
Total (I + II + III)		**644**	**392.188,3**	**637**	**486.265,0**	**600**	**572.118,3**	**967**	**750.768,0**	**1.663**	**643.031,3**	**541**	**171.482,3**

Sumber: Buku Saku BP Batam Edisi II (2021)

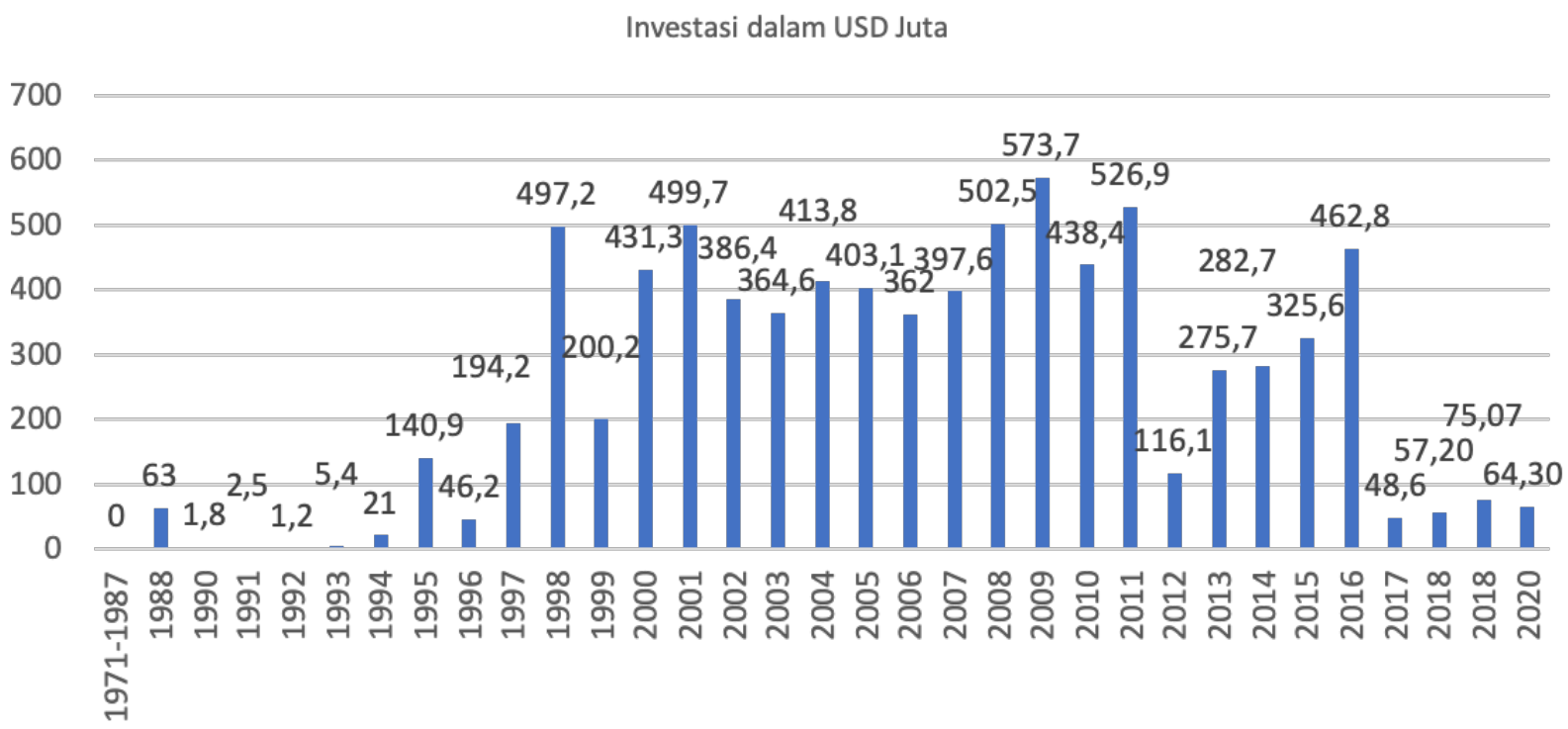
TABEL 4. PERKEMBANGAN INVESTASI PMDN DI BATAM BERDASARKAN SEKTOR 2016 S.D 2021

PMDN		2016		2017		2018		2019		2020		Triwulan I 2021	
		Proyek	Investasi (Rp. Juta)	Proyek	Investasi (Rp. Juta)	Proyek	Investasi (Rp. Juta)	Proyek	Investasi (Rp. Juta)	Proyek	Investasi (Rp. Juta)	Proyek	Investasi (Rp. Juta)
Sektor Primer	Tanaman Pangan, Perkebunan, dan Peternakan	0	153.224,8	1	97.317,5	0	449.299,4	3	33.827,4	5	542,2	7	77.000,0
	Kehutanan	0		1	5.000,0	0		1		0	-	1	
	Perikanan	0		0	-	0		0		2	-	2	
	Pertambangan	3		3	-	4		10		16	2.620.187,0	7	
	Total Sektor Primer (I)	**3**	**153.224,8**	**5**	**102.317,5**	**4**	**449.299,4**	**14**	**33.827,4**	**23**	**2.620.729,2**	**17**	**77.000,0**
Sektor Sekunder	Industri Makanan	0	-	11	22.995,6	13	13.809,6	14	795,4	38	509.363,4	12	3.399,0
	Industri Tekstil	1	958,0	2	47,5	0	-	0	-	0	-	0	-
	Industri Kayu	0	-	1	700,0	0	-	0	-	2	438,0	1	80,0
	Industri Kertas dan Percetakan	2	7.213,3	8	3.186,0	3	6.944,9	11	23.536,7	19	253,2	8	2.640,0
	Industri Kimia Dan Farmasi	0	-	9	105.283,7	5	1.148.982,5	11	1.745.241,7	30	4.248.126,8	5	49.754,3
	Industri Karet dan Plastik	0	-	1	13.850,0	5	7.000,0	11	7.691,0	25	1.910,6	8	354,2
	Industri Mineral Non Logam	0	-	2	4.947,7	6	600,0	7	219.897,8	12	18.418,8	5	1.593,0
	Industri Logam Dasar, Barang Logam, Bukan Mesin dan Peralatannya	5	10.276,6	11	16.495,5	12	5.777,3	27	44.496,2	57	20.205,7	22	474,7
	Industri Mesin, Elektronik, Instrumen Kedokteran, Peralatan Listrik, Presisi, Optik dan Jam	10	5.537,8	9	10.445,0	11	473.235,7	15	329.380,7	20	74.238,2	11	21.093,6
	Industri Kendaraan Bermotor dan Alat Transportasi Lain	7	17.619,1	9	156.548,8	13	174.821,2	15	100.938,6	31	64.316,9	19	10.000,0
	Industri Lainnya	2	7.766,7	6	143.354,1	14	12.288,1	15	4.743,9	48	29.233,7	27	1.973,6
	Total Sektor Sekunder (II)	**27**	**49.371,5**	**69**	**477.853,9**	**82**	**1.843.459,3**	**126**	**2.476.722,0**	**282**	**4.966.505,3**	**118**	**91.362,4**
Sektor Tersier	Listrik, Gas dan Air	0	-	0	-	0	-	12	89.644,7	18	61.335,0	6	20.454,5
	Konstruksi	0	-	1	1.200,0	3	50,0	13	9.690,8	92	1.568.179,3	43	48.388,3
	Perdagangan dan Reparasi	12	33.452,7	14	24.850,0	25	65.729,3	176	136.982,9	802	826.465,2	336	93.572,3
	Hotel dan Restoran	10	3.437,5	7	90,0	10	660.140,9	30	869.522,3	80	34.808,5	45	12.251,3
	Transportasi, Gudang dan Telekomunikasi	10	80.300,5	5	2.800,0	6	2.465,7	23	721.604,7	102	238.007,2	72	238.016,8
	Perumahan, Kawasan Industri dan Perkantoran	3	78.453,1	3	300.630,5	5	21.609,7	32	360.845,7	95	3.332.376,3	43	1.154.538,5
	Jasa Lainnya	5	91.215,7	4	181.705,8	8	138.744,3	32	177.773,3	117	40.455,9	105	38.694,7
	Total Sektor Tersier (III)	**40**	**286.859,5**	**34**	**511.276,3**	**57**	**888.739,9**	**318**	**2.366.064,4**	**1.306**	**6.101.627,4**	**650**	**1.605.916,4**
Total (I + II + III)		**70**	**489.455,8**	**108**	**1.091.447,7**	**143**	**3.181.498,6**	**458**	**4.876.613,8**	**1.611**	**13.688.861,9**	**785**	**1.774.278,8**

Sumber: Buku Saku BP Batam Edisi II (2021)

Perkembangan realisasi investasi (Izin Usaha) tahun 1971-2020 dilihat darinilai investasi dalam US$ juta sebagai berikut:

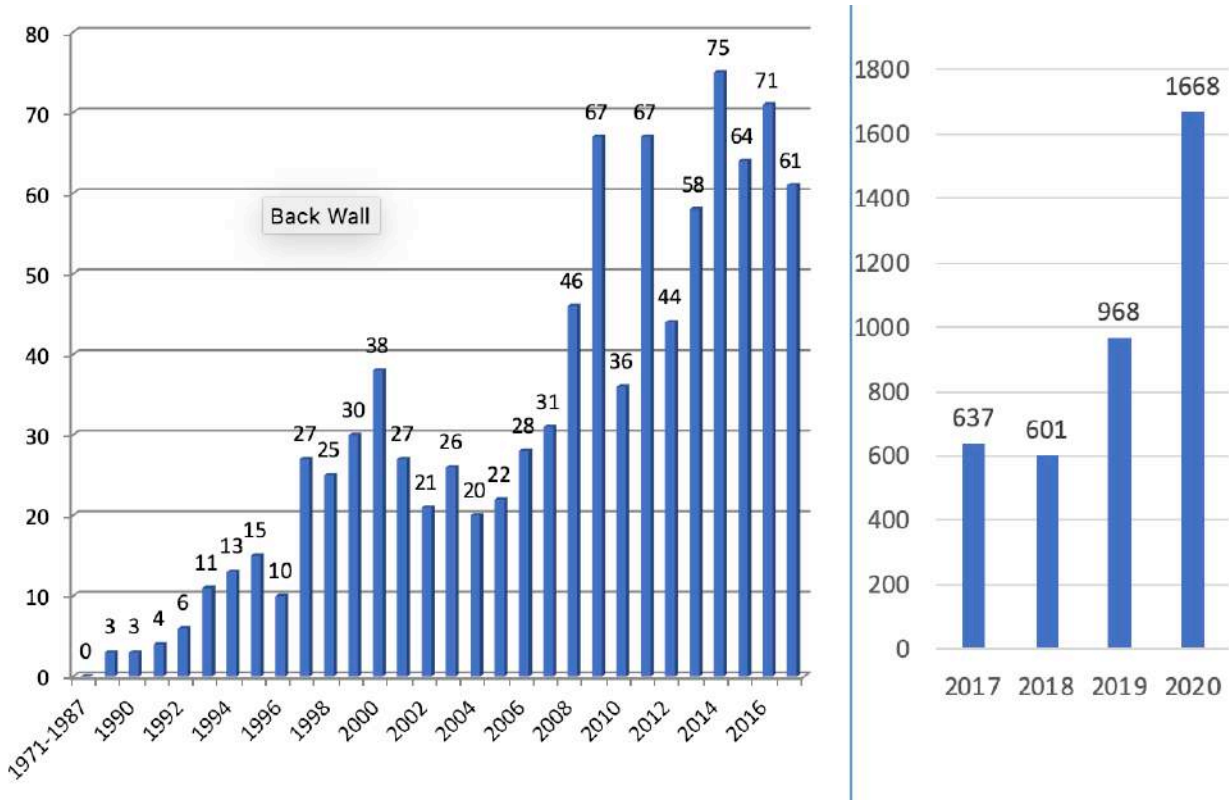
GAMBAR 17. GRAFIK PERKEMBANGAN REALISASI INVESTASI (IZIN USAHA) TAHUN 1971 S.D. SEPTEMBER 2017 (NILAI INVESTASI DALAM US$ JUTA)



Sumber: BKPM RI, Data Diolah oleh Dit. PTSP BP Batam Tahun 2017 berdasarkan IUT (izin usaha tetap) yang dicatat oleh BKPM IUT (Izin Usaha Tetap) dan tercatat melalui SPIPISE untuk Tahun 1971-2016.

Sumber: NSWI-BKPM RI (berdasarkan LKPM) melalui OSS (Online Single Submission) yang disajikan dalam Buku Saku BP Batam Edisi II Tahun 2021 untuk realisasi investasi tahun 2017– 2021.

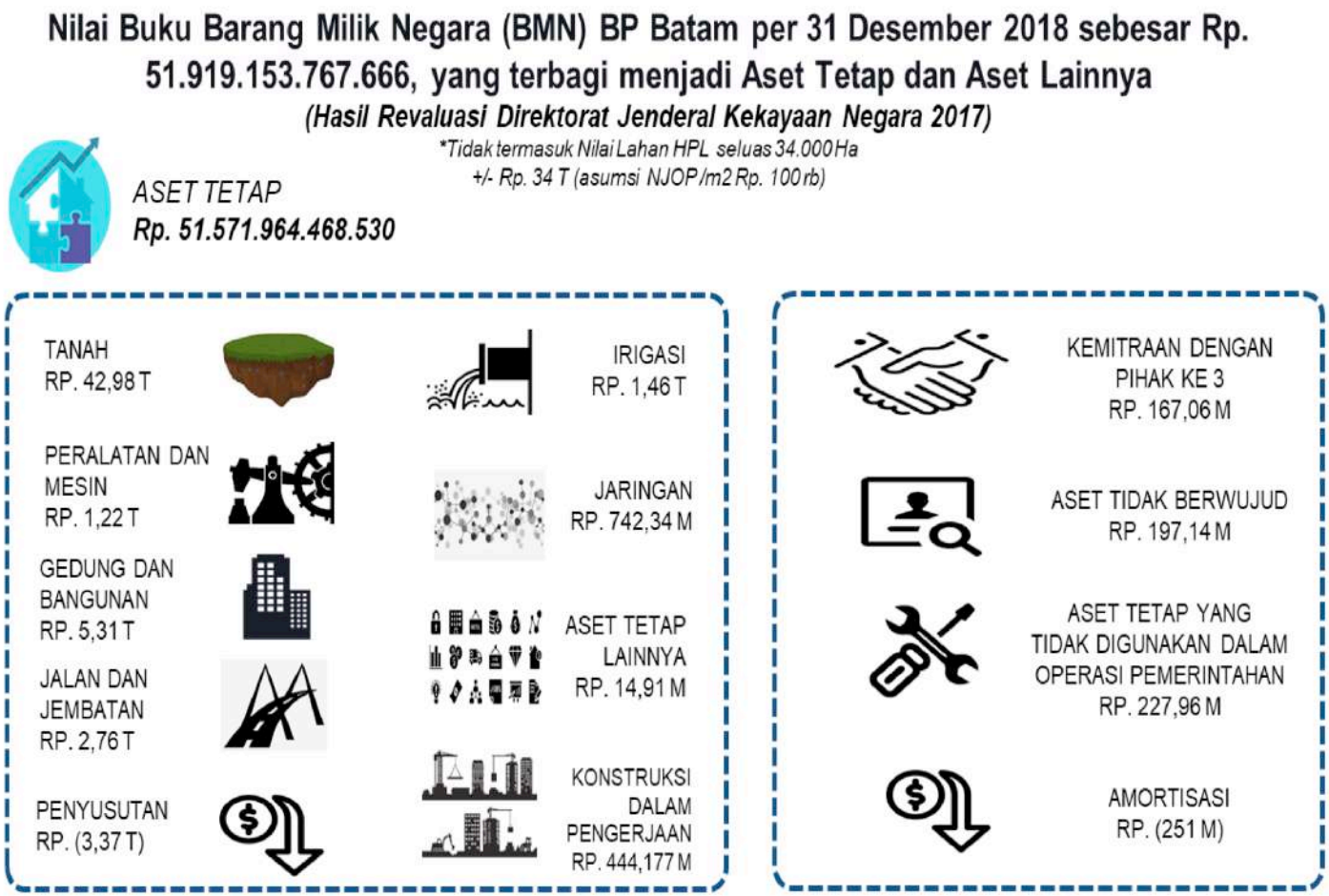
GAMBAR 18. GRAFIK PERKEMBANGAN REALISASI INVESTASI (IZIN USAHA) TAHUN 1971 S.D. SEPTEMBER 2020 (JUMLAH PROYEK)



Sumber: BKPM RI. Data Diolah oleh Dit. PTSP BP Batam Tahun 2017 berdasarkan IUT (izin usaha tetap) yang dicatat oleh BKPM IUT (Izin Usaha Tetap) artinya bahwa perusahaan itu sudah reproduksi komersial dan tercatat melalui SPIPISE Tahun 1971-2017. Sementara untuk tahun 2018 hingga 2020.

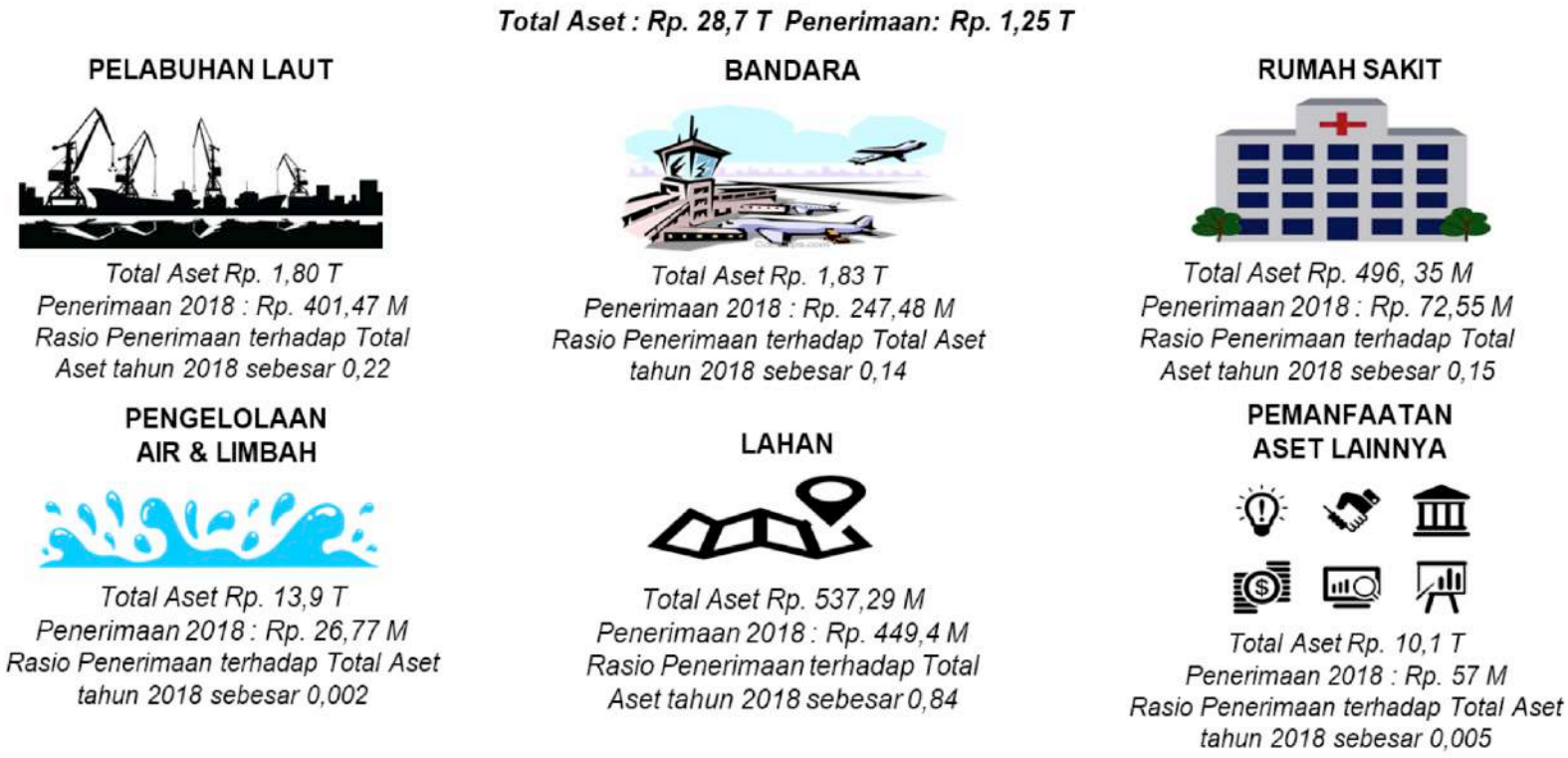
Sumber dari NSWI-BKPM RI (berdasarkan LKPM) yang disajikan dalam data tabel buku saku BP Batam (2021). Data realisasi investasi tahun 2018 - 2020 berdasarkan LKPM melalui sistem OSS (Online Single Submission) secara nasional.

GAMBAR 19. INFOGRAFIS NILAI BUKU BARANG MILIK NEGARA (BMN) BP BATAM PER 31 DESEMBER 2018



Sumber : Buku Serah Terima Kepala BP Batam Periode Januari s.d. September 2019 yang disusun oleh Dit. Pemanfaatan Aset BP Batam Tahun 2019

GAMBAR 20. INFOGRAFIS ASET-ASET YANG DIUSAHAKAN DAN PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP) PER 31 DESEMBER 2018



Sumber : Buku Serah Terima Kepala BP Batam Periode Januari s.d. September 2019 yang disusun oleh Dit. Pemanfaatan Aset BP Batam Tahun 2019

Sumber: Dokumentasi Humas BP Batam

TABEL 5. REALISASI PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)
DALAM JUTA RUPIAH TAHUN 2016 S.D. 2021

NO.	UNIT PENGHASIL	2016	2017	2018	2019	2020	2021
		REALISASI	REALISASI	REALISASI	REALISASI	REALISASI	TARGET INDIKATIF
I	Unit Akuntansi Kantor Pusat	405.776,85	220.650,86	481.205,51	625.843,66	660.046,88	396.479,24
1	Biro Keuangan	51.885,31	49.476,62	26.164,54	44.090,08	44.412,31	33.953,71
2	Dit. Pengelolaan Lahan	352.015,20	167.509,21	449.434,31	575.760,28	612.554,60	353.963,11
3	Dit. Infrastruktur Kawasan	1.786,72	3.594,81	5.119,31	4.802,05	2.057,68	6.866,01
4	Dit. Lalin dan PM	89,62	70,22	487,35	1.191,27	1.022,29	1.696,42
II	UNIT MANDIRI	533.524,46	753.441,98	773.569,79	704.892,44	647.493,42	1.273.720,76
1	BUBU dan TIK	182.510,48	245.072,55	254.936,47	210.319,99	148.235,01	393.286,77
-	BU Hang Nadim	172.572,13	237.592,16	247.485,73	201.893,46	139.512,40	383.776,59
-	TIK	9.938,36	7.480,39	7.450,74	8.426,53	8.722,61	9.510,17
2	BU Pelabuhan	240.072,43	397.967,15	401.496,58	359.220,28	339.460,84	687.303,70
3	BU RSBP	62.370,42	65.144,17	72.554,49	88.704,22	114.190,75	113.179,03
4	BU FASLING	47.573,86	44.620,37	43.579,77	45.679,58	45.373,89	78.366,74
-	SDALL	30.996,86	28.222,66	26.776,47	29.628,60	29.129,68	50.641,71
-	HGAT	16.576,99	16.397,71	16.803,31	16.050,98	16.244,21	27.725,04
5	Kantor Perwakilan	997,27	637,75	1.002,47	968,37	232,94	1.584,51
III	Jumlah (I+II)	939.301,31	974.092,85	1.254.775,29	1.330.736,11	1.307.540,31	1.670.200,00

Sumber : Buku Saku BP Batam Edisi II Tahun 2021

GAMBAR 21. KRONOLOGIS DAN CATATAN PERJALANAN PERUBAHAN KELEMBAGAAAN BP BATAM DARI MASA KE MASA

1971

Keppres No 74 thn 1971 tentang Pengembangan Pembangunan Pulau Batam

- Batu Ampar sebagai wilayah entreport partikulir
- Pulau Batam sebagai kawasan industri, perdagangan, alih kapal dan pariwisata
- Insentif fiskal berupa pembebasan pajak PPN, PPnBM dan bea masuk
- Bentuk badan otoritas yaitu Badan Otorita Batam

1973

No 41 thn 1973 tentang Daerah Industri Pulau Batam

- Dewan Pengawas sebagai Pengambil Kebijakan (Menteri/Kepala LPND + Gub Riau)
- Badan Otorita Batam sebagai Regulator
- Perusahaan Perseroan Batam sebagai Operator

2000

Undang-undang No 36 tahun 2000 tentang penetapan Batam sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas

- Fungsi kawasan sebagai tempat pengembangan usaha perdagangan, jasa, industri , pertambangan dan energi, tranportasi maritim dan bidang lain
- Badan Otorita Batam menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (BP Batam)

2007

Undang-undang No 44 tahun 2007 tentang Pengganti Undang-undang No 36 tahun 2000

- Operasional pengembangan agar diatur dengan Peraturan Pemerintah
- Jangka waktu pengembangan kawasan adalah 70 tahun

No 46 tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam

- Jangka waktu 70 tahun sejak 2007
- Kegiatan ekonomi sektor perdagangan, maritim, indutri, perhubungan, perbankan, pariwisata dan bidang lain
- BP Batam diberi Hak Pengelolaan atas tanah
- Kawasan meliputi Pulau Batam dan 6 pulau sekitar

2008

Keppres No 9 tahun 2008 tentang Dewan Kawasan Batam

- Ketua Gubernur Riau, Wakil Walikota + Anggota 10 setingkat Eselon II

Pepres No 30 Tahun 2008 tentang Pembentukan Dewan Nasional

- Membantu Dewan Kawasan Mengawasi pengembangan kawasan

2011

PP No 5 tahun 2011 tentang Perubahan PP No 46 tahun 2007

- Pengalihan aset dan pegawai Otorita Batam ke BP Batam
- Merupakan kekayaan negara yang tidak dipisahkan

PP No 6 tahun 2011 tentang Pengelolaan Keuangan BP Batam

- Pola pengelolaan keuangan mengikuti PPK-BLU

2013

18 tahun 2013 tentang Dewan Kawasan Batam

- Menetapkan kebijaksanaan umum, membina, mengawasi dan mengoordinasikan kegiatan BP Batam
- Menetapkan personil BP Batam

2016

Keppres 8 Tahun 2016 Tentang Dewan Kawasan PBPB Batam

Ketua : Menko Bid. Perekonomian
Anggota:
- Menteri Dalam Negeri
- Menteri Hukum & HAM
- Menteri Keuangan
- Menteri Perdagangan
- Menteri ATR/Ka. BPN
- Panglima TNI
- Kapolri
- Sekretaris Kabinet
- Gubernur Kepri
- DPRD Prov, Kepri
- Walikota Batam.

2019

Peraturan Pemerintah No.62 Tahun 2019 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Pemerintah Nomot 46 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas

- Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam dijabat ex-officio oleh Wali Kota Batam
- Wali Kota Batam memenuhi syarat:
1. Tidak sedang menjalankan masa tahanan; atau
2. Tidak berhalangan sementara.

- Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam menetapkan Wali Kota Batam sebagai Kepala BP Batam.
- Masa jabatan Kepala BP Batam mengikuti ketentuan Undang-Undang tentang Kawasan Perdaganan Bebas dan Pelabuhan Bebas dan Undang-Undang tentang Pemerintah Daerah.
- Dalam hal Wali Kota Batam tidak memenuhi syarat tugas dan wewenang Kepala dilaksanakan oleh Wakil Kepala BP Batam.

2021

Peeraturan Pemerintah No. 41Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas

- Kelembagaan KPBPB terdiri atas:
1. Dewan Kawasan; dan
2. Badan Pengusahaan.

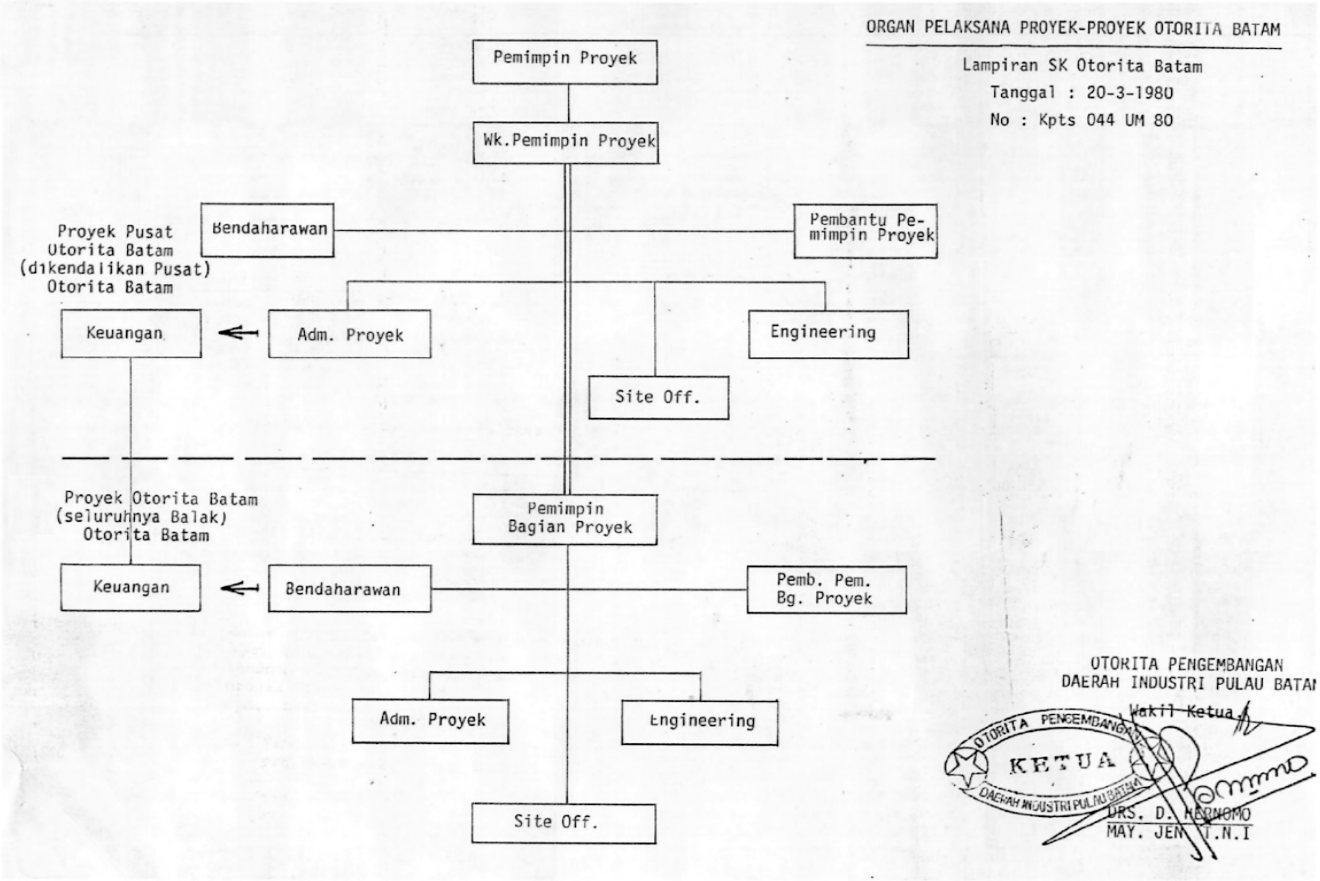
- Dewan Kawasan membentuk BP 1 (satu) atau lebih dari 1(satu) KPBPB;
- BP Bertanggung jawab kepada Dewan Kawasan;
- BP mempunyai tugas dan wewenang:
1. Melaksanakan pengelolaan, pengembangan, dan pembangunan KPBPB sesuai dengan fungsi KPBPB; dan
2. Membuat ketentuan yang diperlukan dalam pengelolaan, pengembangan, dan pembangunan KPBPB; dan
3. Menetapkan pengelolaan keungan, pengadaan, perlengkapan, dan sumber daya manusia beserta sistem remunerasinya yang sesuai dengan sistem merit dan prinsip tata kelola yang baik.

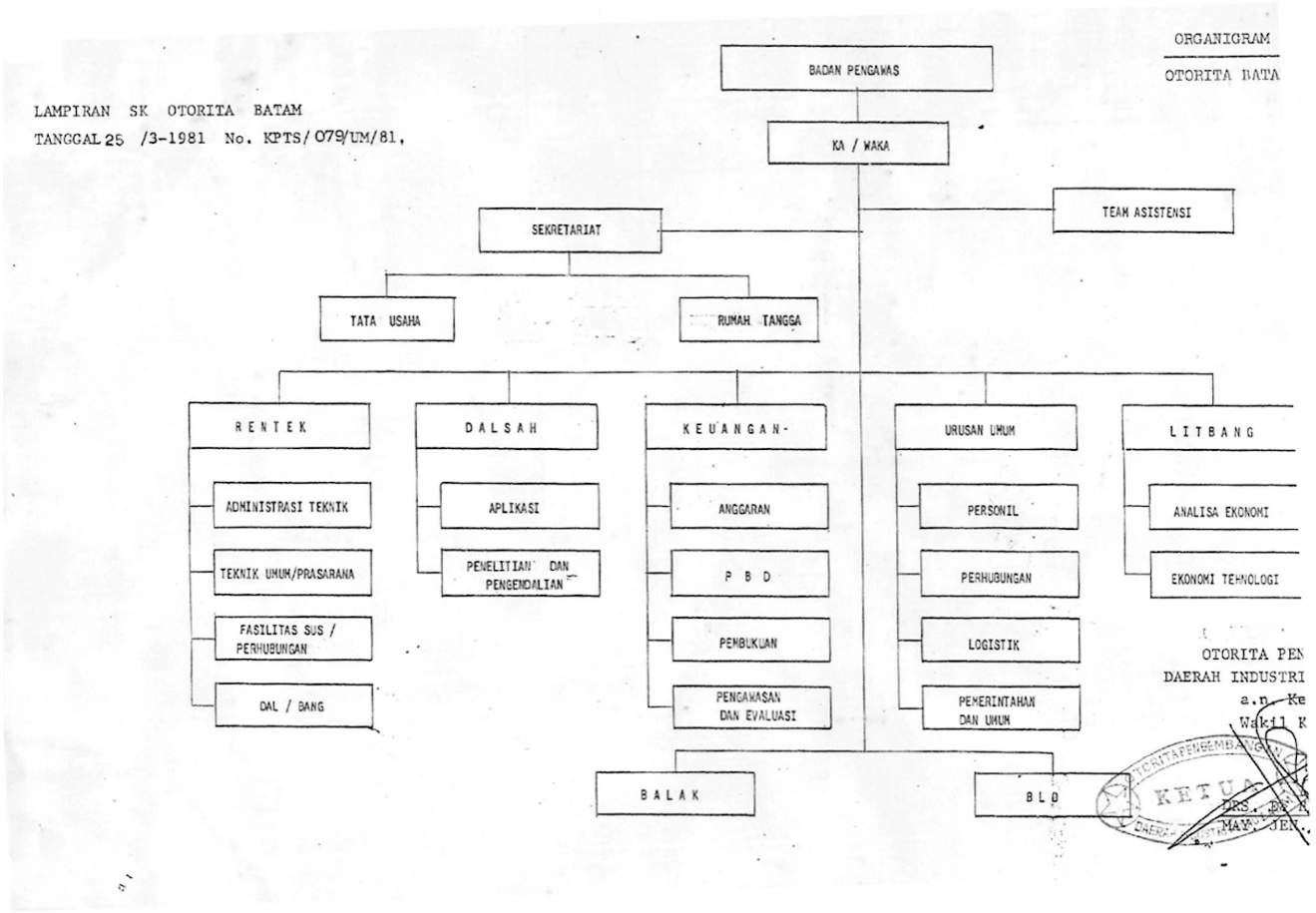
- Badan Pengusahaan berwenang:
1. Menerbitkan seluruh Perizinan Berusaha di KPBPB;
2. Menetapkan jenis dan jumlah Barang Konsumsi serta menerbitkan perizinan pemasukannya
- Perizinan Berusaha mencakup Perizinan Berusaha pada sektor: kelautan dan perikanan; pertanian; kehutanan; energi dan sumber daya mineral; perindustrian; perdaganan; pekerjaan umum dan perumahan rakyat; transportasi; kesehatan; kebudayaan; pariwisata.

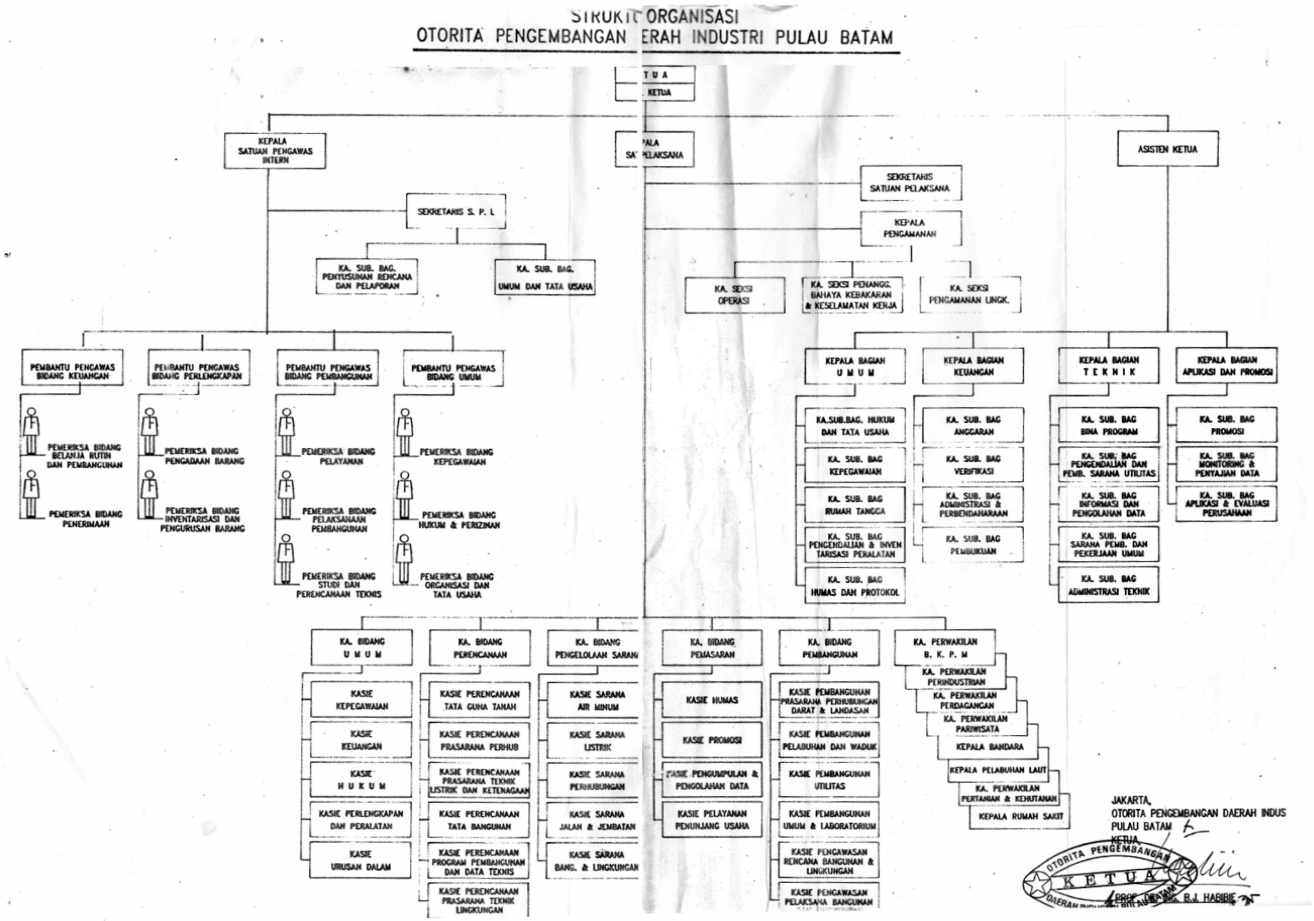
Gambar 22. Gedung Kantor Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam di Sekupang

Skema Organisasi Otorita Pengembangan Daerah Industri Batam (Otorita Batam) dalam bentuk proyek dan Nonproyek, Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (Tahun 2007–sekarang) dan sebagai Kawasan Strategis Nasional (KSN) serta Badan Layanan Umum (BLU)

A. Perkembangan Susunan Organisasi Unit Kerja Otorita Batam

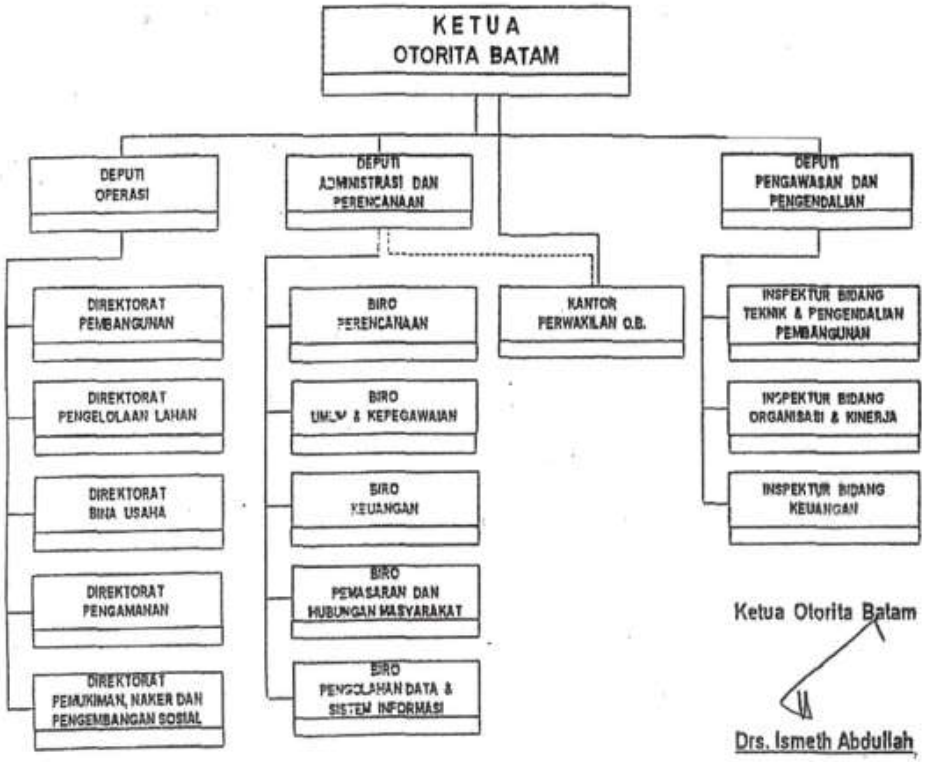



ORGANIGRAM
OTORITA BATA
LAMPIRAN SK OTORITA BATAM
TANGGAL 25 /3-1981 No. KPTS/079/UM/81.
BADAN PENGAWAS
KA / WAKA
TEAM ASISTENSI
SEKRETARIAT
TATA USAHA
RUMAH TANGGA
RENTEK
ADMINISTRASI TEKNIK
TEKNIK UMUM/PRASARANA
FASILITAS SUS / PERHUBUNGAN
DAL / BANG
DALSAH
APLIKASI
PENELITIAN DAN PENGENDALIAN
KEUANGAN-
ANGGARAN
P B D
PEMBUKUAN
PENGAWASAN DAN EVALUASI
URUSAN UMUM
PERSONIL
PERHUBUNGAN
LOGISTIK
PEMERINTAHAN DAN UMUM
LITBANG
ANALISA EKONOMI
EKONOMI TEHNOLOGI
BALAK
BLO
OTORITA PEN
DAERAH INDUSTRI
a.n. Ke
Wakil K
KETUA


STRUKTUR ORGANISASI
OTORITA PENGEMBANGAN DAERAH INDUSTRI PULAU BATAM
KETUA
KEPALA SATUAN PENGAWAS INTERN
SEKRETARIS S. P. I.
KA. SUB. BAG. PENYUSUNAN RENCANA DAN PELAPORAN
KA. SUB. BAG. UMUM DAN TATA USAHA
PEMBANTU PENGAWAS BIDANG KEUANGAN
PEMERIKSA BIDANG BELANJA RUTIN DAN PEMBANGUNAN
PEMERIKSA BIDANG PENERIMAAN
PEMBANTU PENGAWAS BIDANG PERLENGKAPAN
PEMERIKSA BIDANG PENGADAAN BARANG
PEMERIKSA BIDANG INVENTARISASI DAN PENGURUSAN BARANG
PEMBANTU PENGAWAS BIDANG PEMBANGUNAN
PEMERIKSA BIDANG PELAYANAN
PEMERIKSA BIDANG PELAKSANAAN PEMBANGUNAN
PEMERIKSA BIDANG STUDI DAN PERENCANAAN TEKNIS
PEMBANTU PENGAWAS BIDANG UMUM
PEMERIKSA BIDANG KEPEGAWAIAN
PEMERIKSA BIDANG HUKUM & PERIZINAN
PEMERIKSA BIDANG ORGANISASI DAN TATA USAHA
KEPALA SATUAN PELAKSANA
SEKRETARIS SATUAN PELAKSANA
KEPALA PENGAMANAN
KA. SEKSI OPERASI
KA. SEKSI PENANGG. BAHAYA KEBAKARAN & KESELAMATAN KERJA
KA. SEKSI PENGAMANAN LINGK.
ASISTEN KETUA
KEPALA BAGIAN U M U M
KA.SUB.BAG. HUKUM DAN TATA USAHA
KA. SUB. BAG KEPEGAWAIAN
KA. SUB. BAG RUMAH TANGGA
KA. SUB. BAG PENGENDALIAN & INVEN TARISASI PERALATAN
KA. SUB. BAG HUMAS DAN PROTOKOL
KEPALA BAGIAN KEUANGAN
KA. SUB. BAG ANGGARAN
KA. SUB. BAG VERIFIKASI
KA. SUB. BAG ADMINISTRASI & PERBENDAHARAAN
KA. SUB. BAG PEMBUKUAN
KEPALA BAGIAN T E K N I K
KA. SUB. BAG BINA PROGRAM
KA. SUB. BAG PENGENDALIAN DAN PEMB. SARANA UTILITAS
KA. SUB. BAG INFORMASI DAN PENGOLAHAN DATA
KA. SUB. BAG SARANA PEMB. DAN PEKERJAAN UMUM
KA. SUB. BAG ADMINISTRASI TEKNIK
KEPALA BAGIAN APLIKASI DAN PROMOSI
KA. SUB. BAG PROMOSI
KA. SUB. BAG MONITORING & PENTAJAAN DATA
KA. SUB. BAG APLIKASI & EVALUASI PERUSAHAAN
KA. BIDANG U M U M
KASIE KEPEGAWAIAN
KASIE KEUANGAN
KASIE H U K U M
KASIE PERLENGKAPAN DAN PERALATAN
KASIE URUSAN DALAM
KA. BIDANG PERENCANAAN
KASIE PERENCANAAN TATA GUNA TANAH
KASIE PERENCANAAN PRASARANA PERHUB
KASIE PERENCANAAN PRASARANA TEKNIK LISTRIK DAN KETENAGAAN
KASIE PERENCANAAN TATA BANGUNAN
KASIE PERENCANAAN PROGRAM PEMBANGUNAN DAN DATA TEKNIS
KASIE PERENCANAAN PRASARANA TEKNIK LINGKUNGAN
KA. BIDANG PENGELOLAAN SARANA
KASIE SARANA AIR MINUM
KASIE SARANA LISTRIK
KASIE SARANA PERHUBUNGAN
KASIE SARANA JALAN & JEMBATAN
KASIE SARANA BANG. & LINGKUNGAN
KA. BIDANG PEMASARAN
KASIE HUMAS
KASIE PROMOSI
KASIE PENGUMPULAN & PENGOLAHAN DATA
KASIE PELAYANAN PENUNJANG USAHA
KA. BIDANG PEMBANGUNAN
KASIE PEMBANGUNAN PRASARANA PERHUBUNGAN DARAT & LANDASAN
KASIE PEMBANGUNAN PELABUHAN DAN WADUK
KASIE PEMBANGUNAN UTILITAS
KASIE PEMBANGUNAN UMUM & LABORATORIUM
KASIE PENGAWASAN RENCANA BANGUNAN & LINGKUNGAN
KASIE PENGAWASAN PELAKSANA BANGUNAN
KA. PERWAKILAN B. K. P. M
KA. PERWAKILAN PERINDUSTRIAN
KA. PERWAKILAN PERDAGANGAN
KA. PERWAKILAN PARIWISATA
KEPALA BANDARA
KEPALA PELABUHAN LAUT
KA. PERWAKILAN PERTANIAN & KEHUTANAN
KEPALA RUMAH SAKIT
JAKARTA,
OTORITA PENGEMBANGAN DAERAH INDUS
PULAU BATAM
KETUA,
OTORITA PENGEMBANGAN
KETUA
DAERAH INDUSTRI PULAU BATAM
PROF. DR. IR. B.J. HABIBIE

Lampiran Keputusan Ketua Otorita Batam
Nomor : 770/UM-KPTS/XII/1998
Tanggal : 23 Desember 1998

STRUKTUR ORGANISASI OTORITA BATAM



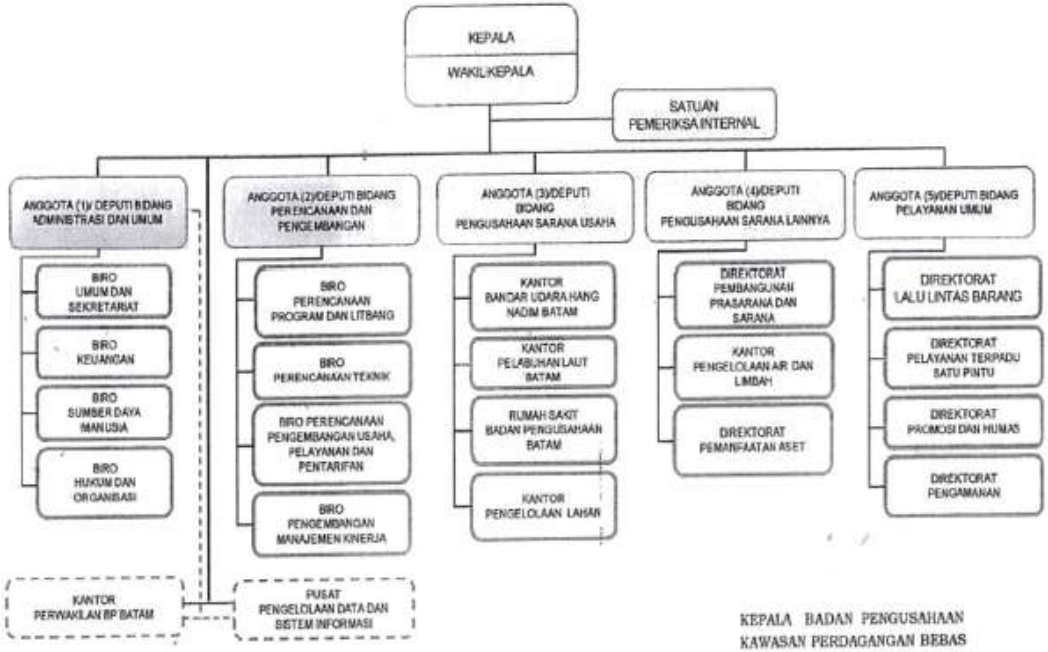
Ketua Otorita Batam

Drs. Ismeth Abdullah

B. Perkembangan Susunan Organisasi Unit Kerja Badan Pengusahaan Batam (Sebagai Badan Layanan Umum/BLU)

STRUKTUR ORGANISASI
BADAN PENGUSAHAAN BATAM

Lampiran 1 Peraturan Kepala Badan Pengusahaan
Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam
Nomor : 5 Tahun 2015
Tanggal: 24 April 2015



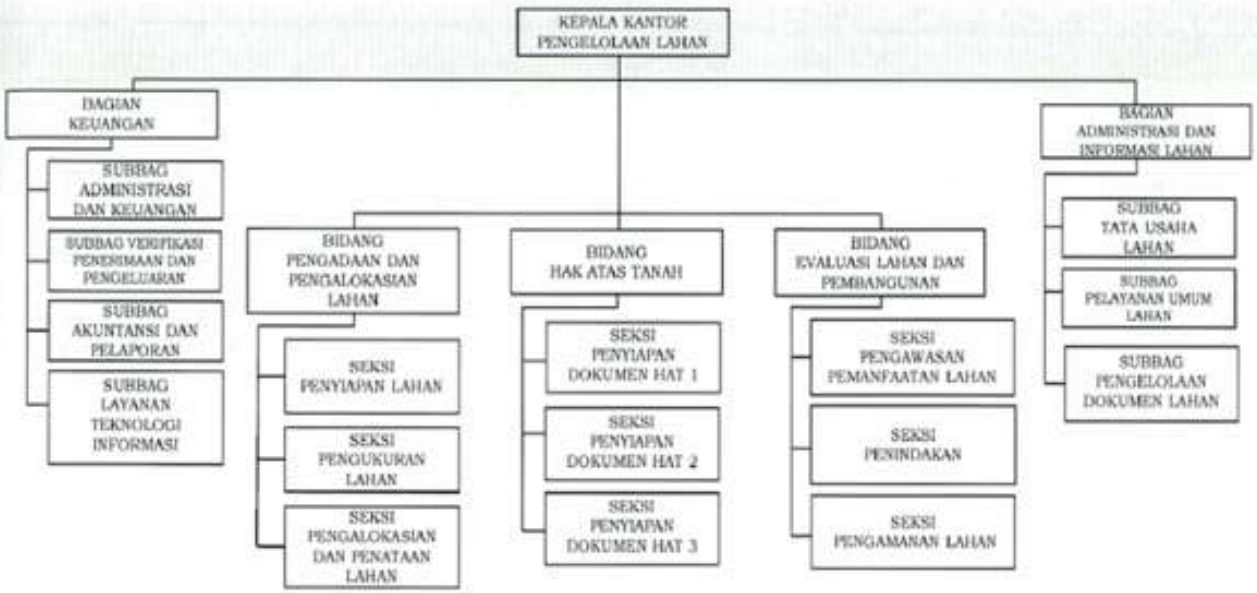
KEPALA BADAN PENGUSAHAAN
KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS
DAN PELABUHAN BEBAS BATAM,

ttd

MUSTOPA WIDJAJA

Lampiran Peraturan Kepala Badan Pengusahaan Kawasan
Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam
Nomor : 22 Tahun 2017
Tanggal: 8 September 2017

BAGAN STRUKTUR ORGANISASI KANTOR PENGELOLAAN LAHAN



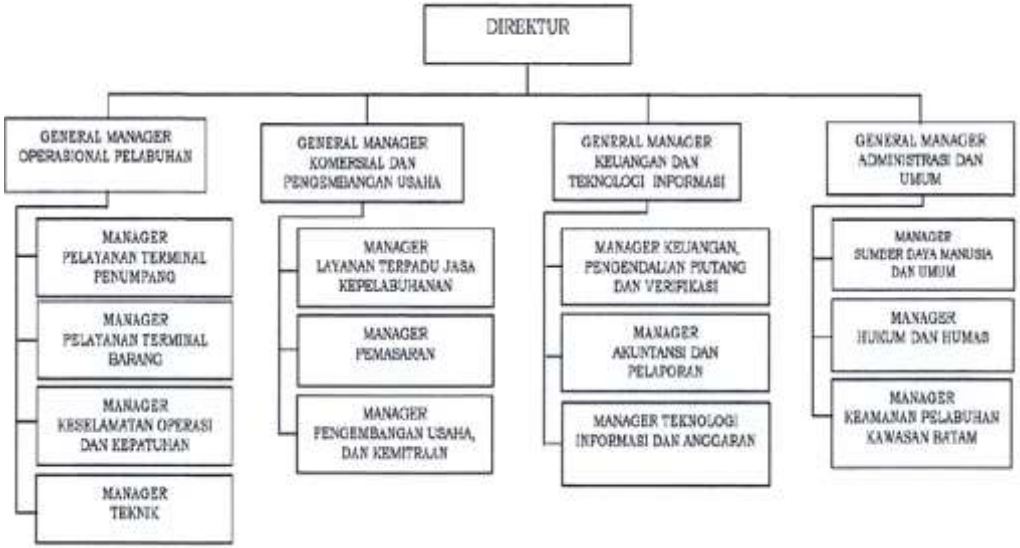
KEPALA BADAN PENGUSAHAAN
KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS
DAN PELABUHAN BEBAS BATAM,

HATANTO REKSODIPOETRO

Keterangan: Susunan Organisasi Kantor Pengelolaan Lahan (Perubahan)

Lampiran Peraturan Kepala Badan Pengusahaan Kawasan
Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam
Nomor : 9 Tahun 2018
Tanggal : 3 Agustus 2018

ORGANISASI DAN TATA KERJA
BADAN PENGELOLA PELABUHAN KHUSUS BATAM
KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM



KEPALA BADAN PENGUSAHAAN
KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS
DAN PELABUHAN BEBAS BATAM,

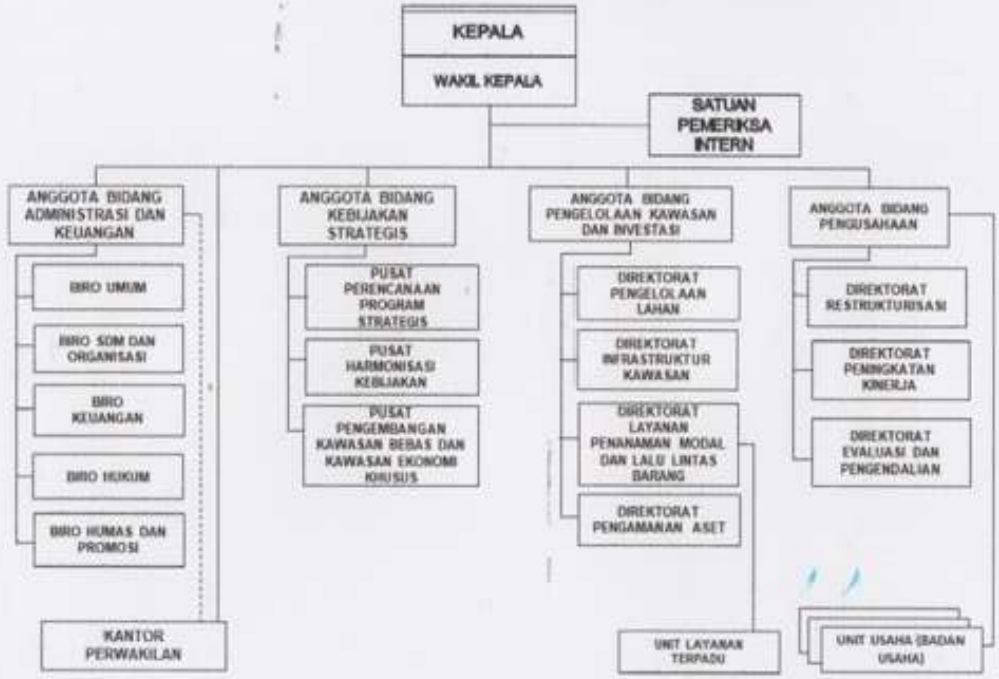
ttd

LUKITA DINARSYAH TUWO

Keterangan: Susunan Organisasi Badan Pengelola Pelabuhan Khusus Batam (Perubahan)

BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM

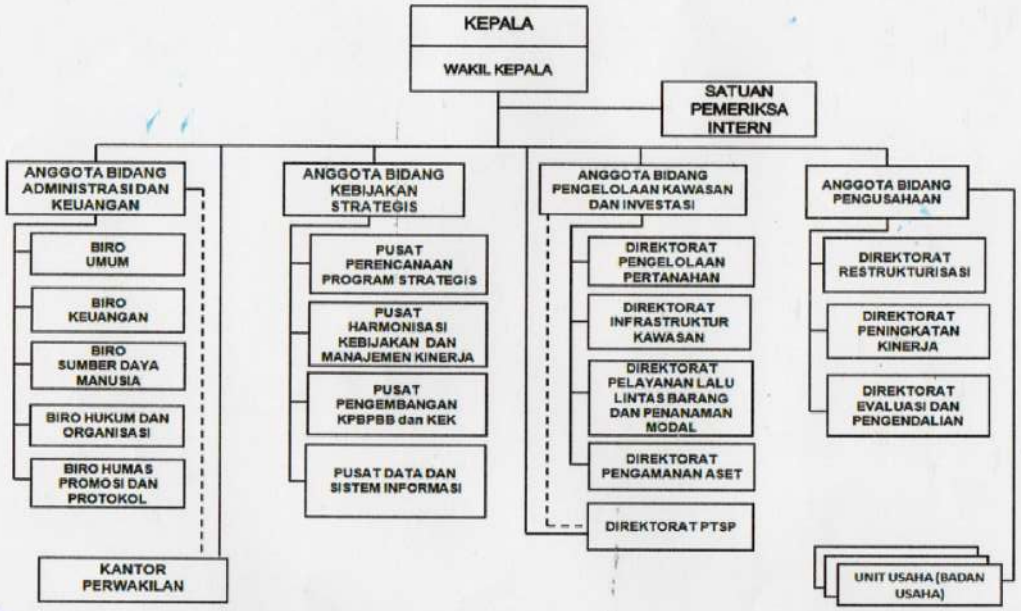
Lampiran 1 Peraturan Kepala Badan Pengusahaan
Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam
Nomor : 19 Tahun 2019
Tanggal : 23 Desember 2019



KEPALA BADAN PENGUSAHAAN
KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS
DAN PELABUHAN BEBAS BATAM,
ttd.

MUHAMMAD RUDI

Lampiran I Peraturan Kepala Badan Pengusahaan
Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam
Nomor : 15 Tahun 2021
Tanggal : 13 Agustus 2021



KEPALA BADAN PENGUSAHAAN
KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS
DAN PELABUHAN BEBAS BATAM,

ttd.

MUHAMMAD RUDI

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Umum,

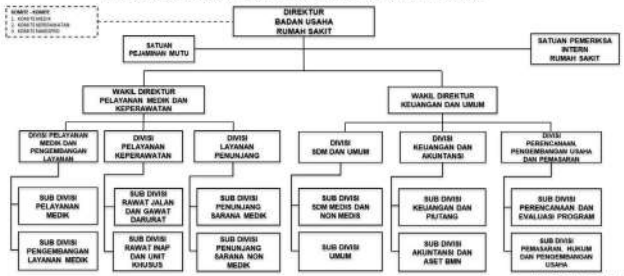
Budi Susilo

B. Susunan Organisasi Badan Usaha BP Batam (Sebagai Badan Layanan Umum /BLU)

BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM

Lampiran V Peraturan Kepala Badan Pengusahaan
Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam
Nomor : 16 Tahun 2021
Tanggal : 13 Agustus 2021

BADAN USAHA RUMAH SAKIT BADAN PENGUSAHAAN BATAM



KEPALA BADAN PENGUSAHAAN
KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS
DAN PELABUHAN BEBAS BATAM,

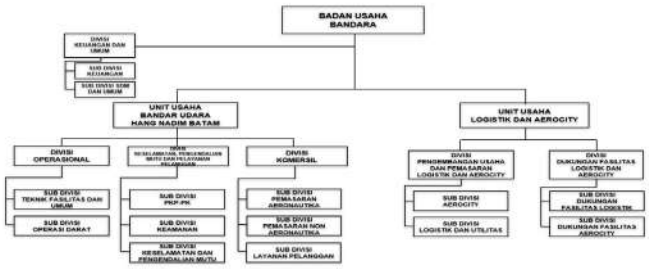
ttd.

MUHAMMAD RUDI

BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM

Lampiran I Peraturan Kepala Badan Pengusahaan
Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam
Nomor : 16 Tahun 2021
Tanggal : 13 Agustus 2021

BADAN USAHA BANDAR UDARA BADAN PENGUSAHAAN BATAM



KEPALA BADAN PENGUSAHAAN
KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS
DAN PELABUHAN BEBAS BATAM,

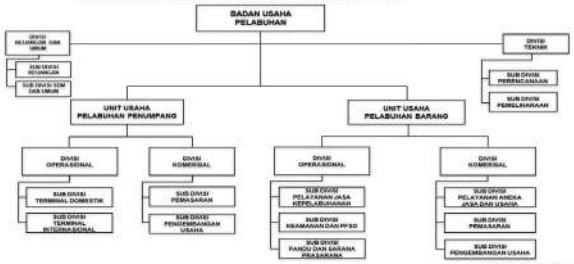
ttd.

MUHAMMAD RUDI

BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM

Lampiran II Peraturan Kepala Badan Pengusahaan
Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam
Nomor : 16 Tahun 2021
Tanggal : 13 Agustus 2021

BADAN USAHA PELABUHAN BADAN PENGUSAHAAN BATAM



KEPALA BADAN PENGUSAHAAN
KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS
DAN PELABUHAN BEBAS BATAM,

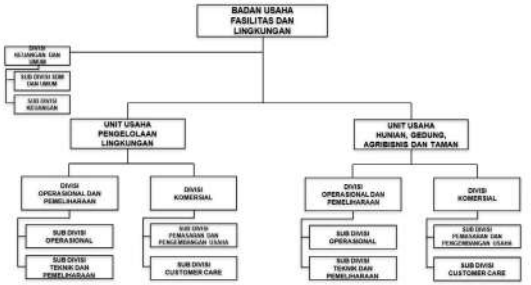
ttd.

MUHAMMAD RUDI

BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM

Lampiran III Peraturan Kepala Badan Pengusahaan
Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam
Nomor : 16 Tahun 2021
Tanggal : 13 Agustus 2021

BADAN USAHA FASILITAS DAN LINGKUNGAN BADAN PENGUSAHAAN BATAM



KEPALA BADAN PENGUSAHAAN
KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS
DAN PELABUHAN BEBAS BATAM.

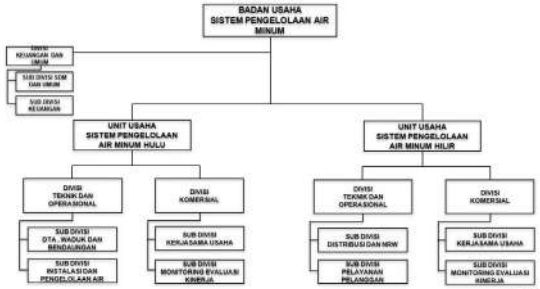
ttd.

MUHAMMAD RUDI

BADAN PENGUSAHAAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS BATAM

Lampiran IV Peraturan Kepala Badan Pengusahaan
Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam
Nomor : 16 Tahun 2021
Tanggal : 13 Agustus 2021

BADAN USAHA SISTEM PENGELOLAAN AIR MINUM BADAN PENGUSAHAAN BATAM



KEPALA BADAN PENGUSAHAAN
KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS
DAN PELABUHAN BEBAS BATAM.

ttd.

MUHAMMAD RUDI

> *“Ambil Galah di Balai Desa*
> *Anak Gadis Diajak ke Sana*
> *Batam Berkembang Masa ke Masa*
> *Dipimpin dengan Luar Biasa dan Bijaksana*

PENGELOLAAN LAHAN

Kewenangan Otorita Batam, yang kemudian menjadi BP Batam, untuk mengelola lahan di wilayah Batam seluas 45.000 hektar yang kemudian menjadi sekitar 70.000 hektar merupakan kewenangan yang menantang dan merupakan sebuah tanggung jawab yang besar. Sebutan menantang tersebut minimal berkaitan dengan 3 hal, yaitu: (1) merupakan wilayah ekonomi yang sangat luas (sama dengan wilayah Singapura) dengan lokasi yang strategis sehingga mempunyai potensi ekonomi yang besar; (2) terdapat kewenangan yang sangat luas dan longgar untuk mengalokasikan; dan (3) harga yang dikenakan harga yang sangat murah berupa UWT sebesar paling mahal Rp. 275.000/m² untuk masa 30 tahun atau Rp. 9.166,67/m² per tahun. Berbagai hal tersebut tentu saja dimaksudkan untuk memberikan kemudahan investasi di Batam di samping insentif lainnya yaitu perpajakan dan perizinan. Namun langkah mulia ini ternyata tidak bisa menghindarkan diri dari kekuatan harga sebagai "the invisible hands" yang mengatur pasar, yaitu tingkat harga. Berdasarkan paradigma tersebut, harga yang lebih rendah dari harga pasar akan menimbulkan inefisiensi alokasi sumber-sumber ekonomi, antara lain karena menjamurnya rent seekers. Paradigma lainnya disebut "the theory of second best" bahwa distorsi terhadap harga tersebut harus diikuti dengan pengawasan pasar yang disiplin agar ekonomi dapat berjalan seperti yang diharapkan. Hal-hal tersebut secara bersama-sama bermuara pada kondisi pengelolaan lahan/tanah di Batam hingga saat ini yang menghadapi berbagai tantangan dan kendala dalam mendorong investasi konsekuensinya, banyak langkah perbaikan yang harus ditempuh oleh BP Batam.

1. Status Tanah di Batam

Pemerintah membentuk BP Batam sebagai lembaga yang melakukan segala upaya untuk menjadikan Batam sebagai tempat tujuan investasi internasional. Berkaitan dengan itu, Pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden (KEPPRES) Nomor 41 Tahun 1973 tentang Daerah Industri Pulau Batam, yang memberikan Hak Pengelolaan lahan kepada Otorita Batam (Tobing & Pramono, 2007) yang selanjutnya kepada BP Batam. Pemberian Hak Pengelolaan Lahan kepada BP Batam diharapkan dapat mempercepat pelaksanaan pembangunan dan pengembangan Batam sebagai daerah industri dan investasi. Sejalan dengan itu, BP Batam berwenang untuk mengalokasikan bagian-bagian lahan tersebut kepada pihak ketiga (investor, masyarakat, Kementerian/

Lembaga lain, Pemprov, Pemko dan BP Batam sendiri) sesuai dengan peruntukan yang diperlukan.

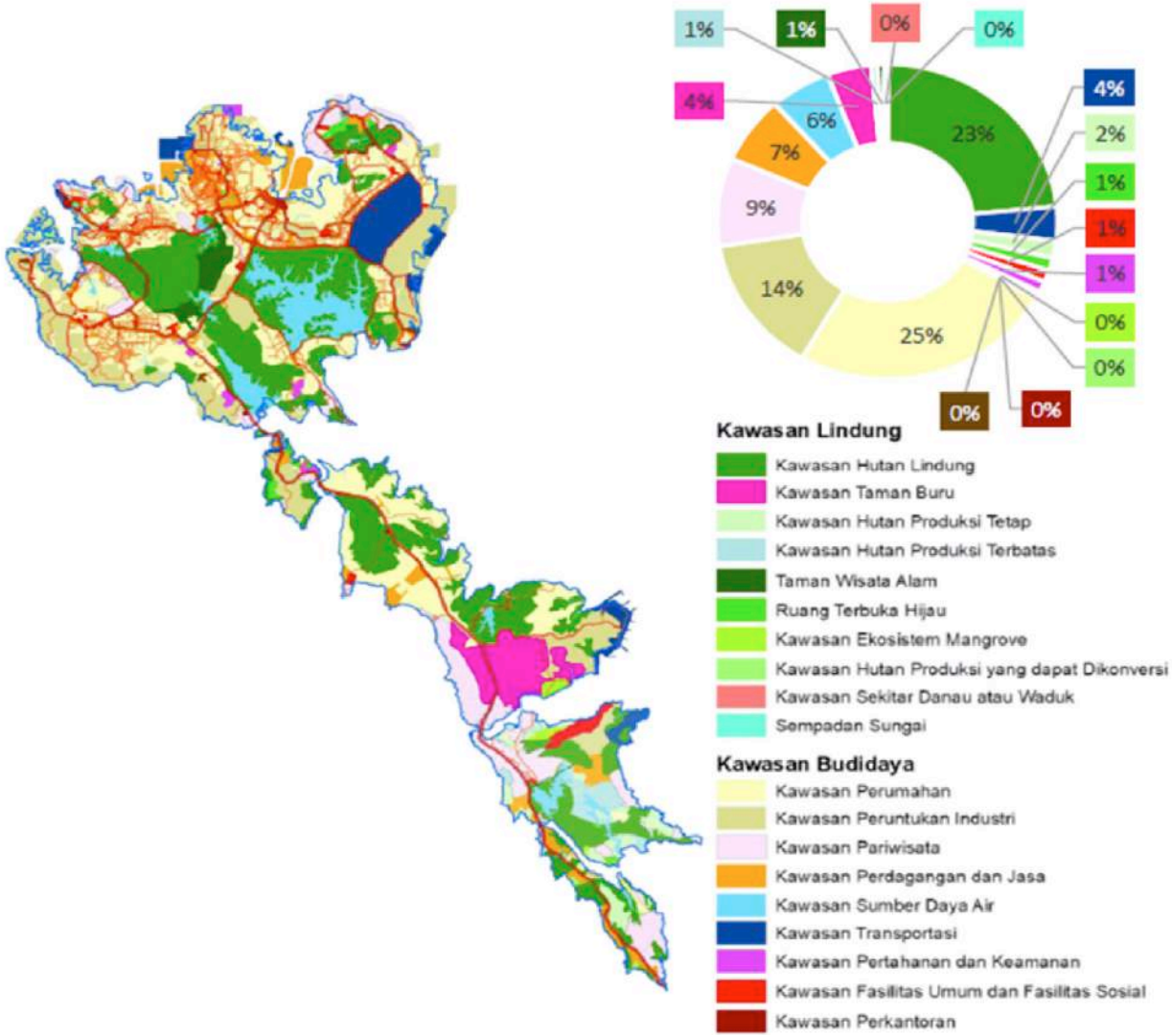
HPL BP Batam mencakup areal sekitar 75 ribu ha, yang berlokasi di 8 (delapan) pulau yaitu Pulau Batam seluas 46.192,21 ha, Pulau Rempang seluas 14.049,41 ha, Pulau Nipah seluas 66,01 ha, Pulau Setokok seluas 1.449,29 ha, Pulau Tonton seluas 33,10 ha, Pulau Galang seluas 8.187,72 ha, Galang Baru seluas 3.030,12 ha, dan Pulau Janda Berias seluas 241,09 ha. Wilayah seluas itu dikelola dengan pembagian kawasan untuk Industri 14%, perumahan 25%, perdagangan & jasa 7%, pariwisata 9%, sumber daya air 6%, hutan lindung 23%, transportasi 4% hutan produksi tetap 2%, hutan produksi terbatas 1% dan fasilitas umum & sosial 1%. Konsekuensinya, BP Batam berhak antara lain memungut Uang Wajib Tahunan (UWT) dari pihak ketiga tersebut, atas alokasi lahan yang diterimanya. Selanjutnya UWT yang merupakan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) tersebut harus digunakan untuk pembangunan infrastruktur yang mendukung peningkatan investasi di Batam.

2. Kewenangan Pengelolaan Tanah BP Batam

Otorita Batam/BP Batam sebagai pemegang Hak Pengelolaan Lahan melakukan penyusunan peruntukan dan penggunaan lahan sesuai dengan arah dan kebijakan pengembangan kawasan, hasil dari penyusunan rencana pengembangan dan peruntukan tersebut lebih dikenal dengan nama *Masterplan* atau rencana induk. *Masterplan* dipakai sebagai landasan dalam pengalokasian lahan yang dalam pelaksanaannya didahului dengan pengukuran, pembebasan lahan, dan usul sertifikasi atas nama Otorita Batam ke Badan Pertanahan Nasional. Hal ini dimaksudkan agar penyerahan atau pengalokasian lahan dari Otorita Batam kepada pihak ketiga dapat dilakukan dengan efektif dan efisien karena jelas luasan, batas-batas serta status dan kedudukan hukumnya (sertifikat atas tanah).

Dalam Masterplan, pengalokasian ruang tidak hanya berorientasi pada penyediaan ruang industri, tetapi juga dengan mempertimbangkan peruntukan ruang-ruang hijau. Dalam melaksanakan tugas ini, Otorita Batam melakukan kerja sama dengan Departemen Kehutanan untuk melakukan survei dan penetapan beberapa lokasi untuk kawasan hijau guna melestarikan lingkungan dan mengantisipasi adanya penyerobotan atau penggunaan lahan tanpa izin di daerah tangkapan air *(catchment area)*. Masterplan, pertama kali disusun oleh Konsorsium Pertamina-Nissoiwai dan Pasific Bechtel Corp pada tahun 1972, lalu selanjutnya dikerjakan oleh Ditjen Tjipta Karya pada tahun 1979 setelah HPL diberikan kepada Otorita Batam tahun 1973. Kemudian Masterplan tersebut dievaluasi oleh Konsultan PRC dari San Diego bekerja sama dengan konsultan lokal bernama PT. Atelier 6, dan dievaluasi kembali pada tahun 1985 oleh Lembaga Manajemen Teknik (Lemtek) Universitas Indonesia.
Setelah Pulau Batam dan beberapa pulau di sekitarnya yang meliputi: Rempang, Galang, Galang Baru, Setoko, Janda Berhias ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007 Jo. No. 5 Tahun 2011 dan sebagai

GAMBAR 23. NERACA PERUNTUKAN WILAYAH KPBPB BATAM



TABEL 6. TABEL PERUNTUKAN WILAYAH KPBPB BATAM

Kawasan Lindung

Peruntukan	Luas (Ha)
Kawasan Hutan Lindung (HL)	17.674,08
Taman Buru	2.642,25
Hutan Produksi Tetap	1.337,68
Kawasan Hutan Produksi Terbatas	1.003,61
Taman Wisata Alam (TWA)	899,85
Ruang Terbuka Hijau (Termasuk RTH yang berada di HL)	840,19
Kawasan Ekosistem Mangrove	321,58
Kawasan Hutan Produksi yang dapat dikonversi (HPK)	127,83
Kawasan Sekitar Waduk	48,31
Sempadan Sungai	9,43

Kawasan Budidaya

Peruntukan	Luas (Ha)
Kawasan Perumahan (Termasuk perumahan yang berada di Badan Air, HL, HPK, TWA dan Taman Buru)	19.146,47
Kawasan Peruntukan Industri (Termasuk industri yang berada di Badan Air, HL dan HPK)	10.646,39
Kawasan Pariwisata (Termasuk kws.pariwisata yang berada di Badan Air, HL dan HPK)	6.802,77
Kawasan Perdagangan dan Jasa (termasuk perdagangan dan jasa yang berada di Badan Air, HL dan HPK)	5.213,20
Kawasan Sumber Daya Air (Termasuk Sumber Daya Air yang berada di HL dan Badan Air)	4.386,41
Kawasan Transportasi (Termasuk Kws.Transportasi yang berada di HL, HPK dan Badan Air)	3.143,02
Kawasan Pertahanan dan Keamanan (Termasuk kws.pertahanan Dan keamanan yang berada di Badan Air)	469,2886
Kawasan Fasilitas Umum dan Fasilitas Sosial (Termasuk Fasum dan Fasos yang berada di HL dan HPK)	463,79
Kawasan Perkantoran (Termasuk Kws.Perkantoran yang berada di HL)	122,42
Kawasan Pembangkit Tenaga Listrik (Termasuk kws.pembangkit tenaga listrik yang berada di HL dan Badan Air)	117,53
TOTAL PERUNTUKAN RUANG	**75.416,10**

Kawasan Strategis Nasional (KSN) didasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Lampiran X, Rencana Tata Ruang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, Bintan, Karimun merupakan rencana rinci tata ruang untuk Kawasan tersebut, di tetapkan oleh Presiden di acu oleh Rencana Tata Ruang wilayah Propinsi dan Kabupaten/Kota, maka Presiden RI. telah menetapkan Rencana Tata Ruang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, Bintan, Karimun sebagai Kawasan Strategis Nasional berdasarkan Peraturan Presiden RI No. 87 tahun 2011.

Atas kewenangan Hak Pengelolaan Lahan (HPL) yang diberikan tersebut, BP Batam mengambil sejumlah langkah penting. *Pertama*, merencanakan peruntukan dan penggunaan atas tanah. *Kedua*, menggunakan tanah untuk keperluan pelaksanaan usahanya. *Ketiga*, menyerahkan bagian-bagian dari tanah itu kepada pihak ketiga menurut peruntukan dan pengembangan sesuai dengan persyaratan yang ditentukan oleh pemegang haknya. *Keempat*, melakukan pembebasan lahan dari penguasaan masyarakat. *Kelima*, melakukan pendaftaran Hak Pengelolaan Lahan. *Keenam*, menerima Uang Wajib Tahunan Otorita Batam (UWTO) dari pihak ketiga atas pengalokasian lahan yang diberikan.

Untuk melaksanakan tugas pokok dan fungsi di atas ditunjuk unit organisasi setingkat eselon dua sebagai pelaksana. Sebelumnya unit ini berada di bawah Deputi Operasi, tapi kemudian berada di bawah Kedeputian Pengelolaan Kawasan dan Investasi bernama Direktorat Pengelolaan Lahan, yang saat ini telah berubah menjadi Direktorat Pengelolaan Pertanahan.

3. Penyelenggaraan Pengalokasian Lahan

Pemegang HPL diberi wewenang untuk menerima uang pemasukan dan Uang Wajib Tahunan (UWT) yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian. UWT ini merupakan uang sewa atas penggunaan lahan yang harus dibayarkan pengguna lahan kepada pemegang HPL. Namun dalam skala yang lebih besar, pemberian HPL kepada Otorita Batam tersebut dimaksudkan untuk keperluan penjagaan daerah perbatasan dan nilai strategis dari Pulau Batam. Sebagaimana wilayah lainnya, daerah perbatasan juga merupakan manifestasi dari kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. BP Batam sebagai bagian dari pemerintah yang diberikan mandat untuk HPL memiliki kewenangan tersebut sejak diterbitkannya KEPPRES Nomor 41 Tahun 1973. Melalui keputusan tersebut Ketua Otorita Batam pada waktu itu sebagai pemegang hak atas Hak Pengelolaan seluruh tanah di Pulau Batam mempunyai 4 (empat) kewenangan, yakni:

a. Kewenangan Perencanaan Peruntukan dan Penggunaan Tanah
   Undang-Undang Dasar 1945 pasal 33 ayat (3) menyebutkan bahwa Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Dengan diberikannya HPL kepada Otorita Batam, maka Otorita Batam bisa

dikatakan sebagai representasi dari Negara dalam melaksanakan tugas negara untuk menguasai seluruh tanah/permukaan bumi yang terletak di Pulau Batam. Namun, sebelum kewenangan tersebut dilaksanakan, Otorita Batam harus membuat *Masterplan* pembangunan dan pengembangan Pulau Batam sebagai Daerah Industri Pulau Batam. Otorita Batam membuat detail perencanaan berupa detail tata-guna lahan yang meliputi: perencanaan peruntukan per-wilayah, penggunaannya seperti untuk industri, pertanian, pariwisata, perkantoran, jasa, perumahan, infrastruktur jalan, jembatan, pelabuhan, rumah sakit, bandara, waduk, pertamanan, sarana ibadah, gedung-gedung perkantoran serta fasilitas sosial maupun fasilitas umum, dan lainnya. Selain itu perencanaan tersebut juga dilengkapi dengan informasi mengenai luas dan kondisi lahan.

b. Kewenangan Penggunaan Tanah untuk Keperluan Tugas Pembangunan

Atas dasar *Masterplan* dan detail tata-guna lahan yang telah ditetapkan, Otorita Batam sebagai Pemegang HPL mengalokasikan dan menyerahkan bagian-bagian dari tanah kepada pihak ketiga dan kepada pihak Otorita Batam sendiri untuk kepentingan penyediaan infrastruktur kelengkapan Kawasan seperti gedung perkantoran, rumah instalasi, rumah dinas, fasilitas sosial, dan fasilitas-fasilitas umum lainnya yang menjadi tugas pokok dan kewenangan Otorita Batam. Tanah yang dialokasikan kepada BP Batam untuk penyediaan pembangunan infrastruktur dan bangunan gedung lainnya tersebut sebagai Barang Milik Negara (BMN) yang tercatat status penggunaannya di Kementerian Keuangan dan merupakan aset negara

c. Kewenangan Menyerahkan Bagian-Bagian dari Tanah Tersebut

Selain untuk keperluan pemegang yang merupakan kepentingan dari Lembaga, pengalokasian lahan juga diberikan kepada Kementerian/Lembaga, perorangan maupun pengusaha untuk keperluan usahanya berdasarkan syarat-syarat dan ketentuan penggunaan tanah di Pulau Batam. Adapun dasar dari pengalokasian lahan kepada pihak ketiga yang mencakup Hak Pakai dan Hak Guna Bangunan ialah ketentuan-ketentuan pada Undang-Undang Nomor 5 tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria pasal 42 dan 43 Pengalokasian/penyerahan bagian tanah dari Pulau Batam diberikan berdasarkan peruntukan yang telah ditetapkan dalam *Masterplan* yang di dalamnya mencakup Hak Guna Bangunan (HGB) sebagaimana yang telah disebutkan di atas. Adapun pengurusan dan penerbitan sertifikat HGB diterbitkan oleh Badan Pertanahan atas rekomendasi dari Otorita Batam.

Penyerahan bagian-bagian dari tanah Pulau Batam kepada pihak ketiga mempersyaratkan beberapa dokumen, yang di antaranya adalah: Izin Prinsip, Surat Perjanjian, Gambar Lokasi (Peta Lokasi), Surat Keputusan Penetapan Lokasi, dan Faktur Pembayaran Uang Wajib Tahunan Otorita Batam (UWTO) sebagai

tanda kepemilikannya. Adapun masa berlaku dari penyerahan ini ialah selama 70 tahun. Penyerahan bagian-bagian dari tanah Pulau Batam yang telah berakhir yang tidak diperpanjang akan kembali kepada pemegang Hak Pengelolaan Lahan, yaitu BP Batam

d. Kewenangan Menerima Uang Pemasukan/Ganti Rugi dan Uang Wajib Tahunan
Sebagai pemegang Hak Pengelolaan Lahan, Otorita Batam memiliki kewenangan menetapkan tarif uang wajib tahunan dari penyerahan bagian-bagian dari tanah di Pulau Batam kepada pihak ketiga. Penetapan besaran tarif tersebut didasarkan pada beberapa faktor yang antara lain:
1) Lokasi;
2) Pertumbuhan ekonomi nasional;
3) Inflasi;
4) Pertumbuhan wilayah; dan
5) Kebijakan lain yang mendukung tugas dan fungsi BP Batam.

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan No. 148/PMK.05/2016 Tarif Layanan Pengalokasian dan Administrasi Lahan di Batam terdiri atas:
a. Tarif Layanan Alokasi Lahan;
b. Tarif Layanan Perpanjangan Alokasi Lahan;
c. Tarif Layanan Pengukuran Alokasi Lahan;
d. Tarif Layanan Revisi Gambar Penetapan Lokasi;
e. Tarif Layanan Rekomendasi Hak Atas Tanah;
f. Tarif Layanan Penggantian Dokumen;
g. Tarif Layanan Pecah clan Gabungan Penetapan Lahan; dan
h. Tarif Layanan Ijin Peralihan Hak.

Penyelenggaran pengalokasian lahan, pelaksanaannya berdasarkan 4 (empat) kewenangan tersebut diatas, dalam rangka memberikan kepastian hukum bagi pemegang hak atas tanah yang diperoleh dari pengalokasian lahan dan agar penyelenggaraan pengalokasian lahan dapat berjalan dengan cepat dan transparan dibuat peraturan pelaksana penyelenggaraan tersebut yang ditetapkan oleh Ketua Otorita Batam dan sekarang Kepala BP Batam.

1) Era Sebelum Tahun 1998

Pada era sebelum tahun 1998, penguasaan dan pengelolaan Daerah Industri Pulau Batam masih di bawah lembaga bernama Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam yang berkantor pusat di Jakarta. Adapun Lembaga yang berkantor di Batam bernama Satuan Pelaksana yang dipimpin oleh seorang kepala yang dikenal dengan sebutan Kepala Satuan Pelaksana (Ka. Satlak). Adapun salah satu unit yang dibawahi oleh Ka. Satlak ialah Unit Perencanaan.
Tugas pokok dan fungsi Direktorat/Unit Perencanaan salah satunya ialah merencanakan dan mengevaluasi tata-guna tanah dan penyiapan lahan baik untuk pembangunan infrastruktur dari Otorita Batam sendiri maupun untuk dialokasikan kepada pihak ketiga yang tentu berpedoman kepada *Masterplan* agar pengembangannya sesuai dengan

TABEL 7. TARIF LAYANAN ALOKASI LAHAN 30 TAHUN (PER M2) BERDASARKAN PERATURAN KEPALA BP BATAM NO. 1 TAHUN 2018

No	Peruntukan	Pulau Batam										
		Batam Centre		Batu Ampar			Sekupang		Pantai Timur			Pulau Lain Sekitar Batam
		Core	Kelurahan	Nagoya	Sei Panas	Muka Kuning	Sekupang	Tj. Uncang/ Sagulung	Nongsa	Kabil	Tj. Piayu	
1	Rumah Susun Sederhana	29.400	29.400	29.400	29.400	29.400	29.400	29.400	29.400	29.400	29.400	29.400
2	Perumahan Kavling Siap Bangun (KSB)	49.000	49.000	49.000	49.000	49.000	49.000	49.000	49.000	49.000	49.000	49.000
3	Perumahan Tapak	-	96.700	106.100	87.400	73.800	87.400	73.800	60.300	60.300	60.300	40.000
4	Apartemen	120.000	120.000	131.600	108.400	91.600	108.400	91.600	74.900	74.900	74.900	49.700
5	Industri	-	67.100	-	103.000	46.800	35.200	35.200	50.300	50.300	35.200	22.700
6	Komersial	183.400	134.600	242.500	134.600	93.000	115.800	93.000	93.000	115.800	93.000	61.200
7	Pariwisata	106.600	75.400	75.400	75.400	52.000	47.600	47.600	75.400	47.600	39.000	25.000
8	Lapangan Golf	-	-	38.500	38.500	38.500	38.500	-	38.500	-	-	-
9	Fasilitas Olah Raga	-	-	28.900	28.900	28.900	28.900	-	28.900	-	-	-
10	Bangunan dan Kantor Pemerintah	14.900	7.100	6.200	6.200	5.500	6.200	5.500	5.500	5.500	5.500	2.600
11	Fasilitas Sosial Pemerintah	11.800	5.200	4.700	4.200	4.700	4.200	4.200	4.200	4.200	4.200	1.000
12	Fasilitas Sosial Swasta dan BUMN	39.000	39.000	39.000	39.000	39.000	39.000	39.000	39.000	39.000	39.000	39.000
13	Pertanian	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	Perikanan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	Garis Pantai	*)	*)	*)	*)	*)	*)	*)	*)	*)	*)	*)

Sumber: Buku Saku BP Batam Edisi II Tahun 2021

Gambar 24. Kawasan Industri Batamindo

TABEL 8. TABEL TARIF LAYANAN PERPANJANGAN ALOKASI LAHAN 20 TAHUN (PER M2) BERDASARKAN PERATURAN KEPALA BP BATAM NO. 1 TAHUN 2018

(Rupiah)

No	Peruntukan	Pulau Batam										Pulau Lain Sekitar Batam
		Batam Centre		Batu Ampar			Sekupang		Pantai Timur			
		Core	Kelurahan	Nagoya	Sei Panas	Muka Kuning	Sekupang	Tj. Uncang/ Sagulung	Nongsa	Kabil	Tj. Piayu	
1	Rumah Susun Sederhana	15.700	15.700	15.700	15.700	15.700	15.700	15.700	15.700	15.700	15.700	15.700
2	Perumahan Kavling Siap Bangun (KSB)	26.100	26.100	26.100	26.100	26.100	26.100	26.100	26.100	26.100	26.100	26.100
3	Perumahan Tapak	-	68.500	75.200	62.000	52.400	62.000	52.400	42.700	42.700	42.700	28.400
4	Apartemen	95.700	95.700	105.000	86.400	73.000	86.400	73.000	59.800	59.800	59.800	39.600
5	Industri	-	71.300	-	109.500	49.800	49.800	49.800	71.300	43.200	43.200	32.100
6	Komersial	207.900	152.600	275.000	152.600	105.500	131.200	105.500	105.500	105.500	105.500	69.400
7	Pariwisata	151.100	106.900	106.900	106.900	55.300	67.500	67.500	106.900	55.300	55.300	35.500
8	Lapangan Golf	-	-	35.500	35.500	35.500	35.500	-	35.500	-	-	-
9	Fasilitas Olah Raga	-	32.800	32.800	32.800	32.800	32.800	32.800	32.800	32.800	32.800	32.800
10	Bangunan dan Kantor Pemerintah	21.000	10.000	8.800	8.800	7.800	8.800	7.800	7.800	7.800	7.800	3.700
11	Fasilitas Sosial Pemerintah	16.600	7.400	6.700	5.900	6.700	5.900	5.900	5.900	5.900	5.900	1.600
12	Fasilitas Sosial Swasta dan BUMN	31.200	31.200	31.200	31.200	31.200	31.200	31.200	31.200	31.200	31.200	31.200
13	Pertanian	-	-	-	-	28.400	32.800	32.800	-	-	32.800	14.200
14	Perikanan	-	-	-	-	19.000	16.800	16.800	-	-	19.000	8.000
15	Garis Pantai	*)	*)	*)	*)	*)	*)	*)	*)	*)	*)	*)

Sumber: Buku Saku BP Batam Edisi II Tahun 2021

TABEL 9. JENIS DAN TARIF LAYANAN ADMINISTRASI LAHAN TAHUN 2018 BERDASARKAN PERATURAN KEPALA BP BATAM NO. 1 TAHUN 2018

NO	JENIS LAYANAN	SATUAN	TARIF LAYANAN	NO	JENIS LAYANAN	SATUAN	TARIF LAYANAN
A	Pelayanan Pengukuran Alokasi Lahan			B	Pelayanan Revisi Gambar Penetapan Lokasi (PL)	Per Dokumen	Rp 100.000
1.	Lahan Kering			C	Pelayanan Revisi Gambar Penetapan Lokasi (PL) KSB	Per Dokumen	Rp 100.000
a.	KSB/Penataan	Per Kavling	Rp 300.000	D	Pelayanan Rekomendasi Hak Atas Tanah	Per Dokumen	Rp 100.000
b.	Kav. Kecil (0 m^2 s.d 1.000 m^2)	Per Kavling	Rp 1.000.000	E	Pelayanan Rekomendasi Hak Atas Tanah KSB	Per Dokumen	Rp 100.000
c.	Luas Lokasi lebih dari 1.000 m^2 s.d 1 Ha	Per Kavling	Rp 1.750.000	F	Pelayanan Penggantian Dokumen	Per Dokumen	Rp 100.000
d.	Luas Lokasi lebih dari 1 Ha s.d 3 Ha	Per Kavling	Rp 3.000.000	G	Pelayanan Penggantian Dokumen KSB	Per Dokumen	Rp 100.000
e.	Luas Lokasi lebih dari 3 Ha	Per Ha	Rp 1.000.000	H	Pelayanan Pecah dan Gabungan PenetapanLokasi	Per Dokumen	Rp 100.000
2.	Lahan Rawa			I	Pelayanan Izin Peralihan Hak		
a.	KSB/Penataan	Per Kavling	Rp 350.000	1	WNI	Per Dokumen	2,5% x UWT
b.	Kav. Kecil (0 m^2 s.d 1.000 m^2)	Per Kavling	Rp 1.000.000	2	WNA	Per Dokumen	2,5% x NJOP
c.	Luas Lokasi lebih dari 1.000 m^2 s.d 1 Ha	Per Kavling	Rp 2.000.000				
d.	Luas Lokasi lebih dari 1 Ha s.d 3 Ha	Per Kavling	Rp 3.000.000				
e.	Luas Lokasi lebih dari 3 Ha	Per Ha	Rp 1.000.000				

Sumber: Buku Saku BP Batam Edisi II Tahun 2021

rencana induk. Dalam mempersiapkan lahan, Direktorat Perencanaan melakukan pengukuran, pembebasan lahan, dan melakukan pembuatan gambar peta, serta mempersiapkan dokumen lainnya. Pengukuran dan pembebasan lahan dilakukan dalam rangka sertifikasi bagian-bagian lahan, karena penyerahan atau pengalokasian lahan dari Otorita Batam kepada pihak ketiga harus sudah *clean and clear*.

Pihak ketiga yang membutuhkan lahan dapat mengajukan permohonan kepada Ketua Otorita Batam dengan melengkapi persyaratan yang telah ditetapkan. Permohonan lahan ditujukan kepada Ketua Otorita Batam dan disertai dengan proposal yang berisi jenis kegiatan lengkap dengan rencana pembangunan, modal usaha, jumlah orang/tenaga kerja, business plan, kebutuhan lahan yang diperlukan, lokasi, dan dokumen administrasi lainnya. Setelah dilakukan evaluasi, maka Direktorat Pengendalian Perusahaan (Dalsah) akan mengusulkan luas lahan yang diperlukan, posisi, kemiringan kontur

tanah, dan hal-hal lainnya kepada Biro Perencanaan.

Sebelum permohonan tersebut disampaikan kepada Ketua Otorita Batam, untuk mendapatkan persetujuan, permohonan tersebut terlebih dahulu disampaikan kepada Tim 7 yang beranggotakan: Ka. Satlak, Kepala Satuan Pemeriksa Intern (SPI), Asisten Ketua, dan beberapa deputi dari luar Otorita Batam yang ditugaskan oleh Ketua Otorita Batam untuk membantu mengevaluasi dan memberikan rekomendasi. Pada saat itu, selain menjabat sebagai Ketua Otorita Batam, ia juga merangkap beberapa jabatan sebagai Menteri Negara Riset & Teknologi, Ketua BPPT, dan Ketua Badan Strategis lainnya.

Selanjutnya, atas rekomendasi dari Tim 7, Ketua Otorita Batam memberikan persetujuan dan menandatangani surat Izin Prinsip. Setelah itu, sambil menunggu proses administrasi lainnya, pemohon melakukan persiapan pembangunan dan Otorita Batam mempersiapkan sket/gambar lokasi, yang di dalamnya terdapat batas-batas dan koordinat serta nama penerima alokasi, luas, peruntukan, dan tanda tangan pejabat yang memiliki kewenangan mengeluarkan *sketch*/gambar penetapan lokasi tersebut. Selain sketch/gambar lokasi, Otorita Batam mengeluarkan Surat Izin Prinsip yang intinya menyetujui pengalokasian bagian-bagian dari tanah Pulau Batam kepada pemohon yang kemudian dilanjutkan dengan pengikatan dalam sebuah perjanjian antara Otorita Batam dengan Pihak Ketiga yang di dalamnya berisi nama penerima lokasi, peruntukan, luas tanah, batas-batas koordinat, hak dan kewajiban, jangka waktu, nilai/besarnya UWTO, dan hal lainnya.

Setelah itu, Otorita Batam mengeluarkan Surat Keputusan Ketua Otorita Batam tentang penetapan atas pengalokasian bagian-bagian tanah Pulau Batam, Surat Izin Prinsip, Surat Perjanjian, dan Surat Keputusan Penetapan Lokasi yang disiapkan oleh Biro Umum. Setelah itu Biro Keuangan menerbitkan Faktur UWTO atas pengalokasian tanah kepada pihak ketiga sebagai dasar pembayaran dan sekaligus sebagai tanda kepemilikan. Apabila pihak ketiga memerlukan sertifikat Hak Guna Bangunan, Otorita Batam akan memberikan rekomendasi untuk pengurusan HGB ke Badan Pertanahan Nasional, dan apabila pihak ketiga langsung akan melakukan pembangunan, mereka dapat menghubungi Direktorat Pembangunan Otorita Batam untuk pembuatan fatwa planologi, mengurus izin mendirikan (IMB), dan persyaratan lain yang diperlukan.

Proses pelayanan lahan di Batam sebagaimana yang disampaikan di atas berlangsung sampai dengan B.J. Habibie diangkat menjadi Presiden RI, yang selanjutnya digantikan oleh J.E. Habibie yang merupakan kakak kandung BJ. Habibie. Namun, J.E. Habibie hanya menjabat selama beberapa bulan saja pada 1998 (BP Batam, 2019). Untuk menghindari KKN, JE. Habibie memundurkan diri kemudian digantikan Ismeth Abdullah.

2) Era Setelah Tahun 1998

Era ini ditandai dengan berpindahnya posisi Kantor Pusat Otorita Batam dari Jakarta ke Pulau Batam.

Gambar 25. Rusun Muka Kuning BP Batam

Kantor yang berada di Jakarta sendiri kemudian menjadi Kantor Perwakilan. Hal ini dilakukan dengan alasan efektivitas dan efisiensi, mendekatkan diri dengan pihak yang dilayani karena hampir semua pelaku usaha yang diberikan pelayanan berada di Pulau Batam.

Geopolitik, *Euforia* Reformasi, Otonomi Daerah tahun 1999, terbentuknya Pemerintah Kota Batam, dan Provinsi Kepulauan Riau (Kepri) mewarnai atmosfer Batam sebagai Daerah Industri. Lembaga Otorita Batam yang pembentukannya hanya didasarkan pada Keputusan Presiden dinilai lemah, terlebih memiliki kewenangan sebagai pemegang Hak Pengelolaan Lahan, menjadi perdebatan di ruang-ruang publik dan berimbas pada pelaksanaan pengelolaan lahan yang kemudian menjadi kurang terkendali, karena tingginya permintaan, didorong oleh adanya keinginan pertumbuhan ekonomi di Batam yang lebih pesat.

Dalam rangka meningkatkan pelayanan serta melihat situasi dan kondisi lingkungan eksternal, maka Otorita Batam melakukan perubahan organisasi dan tata kerja. Beberapa hal yang diubah antara lain: Unit Pengelolaan Lahan yang semula dipegang oleh unit setingkat eselon III, di bawah Deputi Administrasi dan Perencanaan menjadi dikelola oleh unit setingkat eselon II, hingga saat ini, sebelumnya di bawah Deputi Operasi dengan nama Direktorat Pengelolaan Lahan. Sejak tahun 2021, bernama Direktorat Pengelolaan Pertanahan, dibawah Anggota Bidang Pengelolaan Kawasan dan Investasi. Direktorat Pengelolaan Pertanahan mempunyai tugas pokok dan fungsi:

- Pelaksanaan kegiatan pengadaan lahan;
- Pelaksanaan kegiatan pengalokasian lahan;
- Pelaksanaan kegiatan pendokumentasian pertanahan; dan
- Pelaksanaan kegiatan evaluasi/pengendalian alokasi lahan.

Untuk melaksanakan tugas pokok di atas, BP Batam membuat peraturan sebagai pedoman penyelenggaraan pengalokasian lahan. Peraturan yang ditetapkan oleh Kepala BP Batam tersebut mengatur beberapa layanan, antara lain: pengadaan tanah; layanan alokasi tanah; perpanjangan alokasi lahan atau pembaharuan alokasi; rekomendasi hak atas tanah; izin peralihan hak; pecah dan gabungan PL; perubahan atau penggantian dokumen alokasi lahan; pembatalan alokasi lahan; insentif investasi; tanah terlantar; dokumen data pertanahan; percepatan penyelesaian KSB dan persetujuan pembebanan hak tanggungan.

a) Pelaksanaan kegiatan pengadaan lahan

Kegiatan pengadaan lahan bukan merupakan kegiatan pembelian lahan, melainkan melakukan pembebasan lahan karena seluruh areal lahan di Pulau Batam yang secara hak dikuasai oleh Otorita Batam ternyata beberapa bagian diantaranya dikuasai oleh masyarakat. Pembebasan lahan untuk pembangunan memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pembangunan dan kepentingan masyarakat, dengan pemberian ganti rugi yang layak dan adil. Pemberian

ganti rugi pembebasan lahan bagi pembangunan dilakukan berdasarkan kesepakatan berbagai pihak, hasil verifikasi dan inventarisasi dengan berpedoman pada ketentuan Peraturan Perundang-undangan. Objek pembebasan lahan adalah tanah yang akan dialokasikan yang belum pernah dilakukan pembebasan lahan dan terdapat penguasaan lahan. Pembebasan lahan untuk tanah yang telah dialokasikan menjadi tanggungjawab penerima alokasi lahan. Pelaksanaan pembebasan lahan dilakukan melalui beberapa tahapan antara lain: perencanaan pembebasan lahan atau pengajuan permohonan sagu hati dan/atau ganti rugi; pendataan penduduk, pengukuran lahan dan inventarisasi tanaman dan/ atau bangunan di lokasi rencana pembebasan lahan; sosialisasi/ pertemuan dengan penduduk; verifikasi dokumen; pelaksanaan pembayaran sagu hati dan/ atau ganti rugi; dan pelepasan hak atas tanah.

Setelah dibebaskan kemudian dilakukanlah pengukuran untuk menentukan batas, luas, pembuatan peta, serta dokumen lainnya untuk proses sertifikasi Hak Pengelolaan melalui Badan Pertanahan Nasional. Adapun persyaratan sertifikasi harus sudah bebas dari segala persoalan di atas sebelum lahan yang dimaksud disertifikatkan.

Hasil dari kegiatan pengadaan lahan ini berupa peta berikut luasan dan juga batas batasannya, serta tanda tangan pejabat yang memiliki kewenangan. Lahan yang telah dibebaskan dan telah mendapat sertifikat HPL atas nama BP Batam lah yang kemudian baru dapat digunakan baik untuk kepentingan BP Batam maupun dialokasikan kepada Pihak Ketiga. Pembebasan ini dilakukan melalui Tim yang dibentuk oleh BP Batam yang tugasnya menginventarisasi dan memberikan ganti rugi apabila lahan yang akan disertifikasi terdapat pihak-pihak yang menggarap atau menempati lahan dimaksud. Sedangkan untuk pengukurannya dilakukan sendiri oleh BP Batam melalui outsourcing dan kerja sama dengan pihak Direktorat Topografi TNI AD sesuai dengan kebutuhan dan ketersediaan anggaran.

b) Pengalokasian Lahan

Pelaksanaan pengalokasian lahan berlandaskan pada rencana induk atau tata-ruang atau tata-guna lahan yang telah ditetapkan dan telah memiliki Sertifikat Hak Pengelolaan Lahan atas nama BP Batam. Alokasi Lahan adalah penyerahan bagian-bagian dari tanah hak pengelolaan BP Batam kepada pihak ketiga yang telah memenuhi persyaratan dan ketentuan yang berlaku, untuk dipergunakan dalam waktu tertentu dan sesuai dengan peruntukan yang telah ditentukan. Pihak ketiga atau pemohon alokasi lahan adalah Warga Negara Indonesia, Warga Negara Asing dan Badan Hukum yang didirikan menurut hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia, Badan Hukum Asing serta Instansi Pemerintah.

Pemohon perorangan mencantumkan nama, umur, kewarganegaraan, tempat tinggal, pekerjaan,

Gambar 26. Pemasangan Papan Pengumuman Pencabutan Alokasi Lahan oleh BP Batam

status perkawinan, dan keterangan mengenai istri/suami. Pemohon orang asing dapat menjadi subyek dari pengalokasian lahan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pemohon Badan Hukum mencantumkan nama, nomor induk berusaha (NIB), NPWP, tempat kedudukan, akta pendirian, serta keterangan mengenai lahan yaitu letak, batas-batas dan luas lahan serta rencana penggunaan lahan.

Pengalokasian untuk Badan Hukum Indonesia, dalam rangka mendukung kegiatan penanaman modal tertentu dilakukan dalam jangka panjang dan terkait dengan perubahan struktur perekonomian Indonesia, tingkat resiko penpenanaman modal yang memerlukan pengembalian modal jangka panjang serta penanaman modal yang tidak mengganggu rasa keadilan dan kepentingan umum, dapat diberikan jangka waktu 50 tahun dan pembaharuan 30 tahun.

Pelaksanaan kegiatan ini dimulai dari pengadministrasian dan alokasi lahan dilakukan melalui *Land Management System* (LMS) yang prosesnya dimulai dari pengajuan secara manual di Loket Pelayanan Terpadu Satu Pintu atau melalui IBOSS (*Indonesia Batam Online Single Submission*), kemudian dilakukan evaluasi dan meneliti permohonan alokasi lahan oleh Tim Evaluasi, yang susunan anggota dan tugas pokok tim ditetapkan oleh Kepala BP Batam.
Setelah mendapat persetujuan, kemudian dokumen-dokumen, seperti Surat Keputusan Pengalokasian Tanah (SKPT), yang selanjutnya disebut SKPT, adalah persetujuan yang diberikan kepada Pemohon Alokasi Tanah, Perpanjangan Alokasi Tanah, Pembaruan Alokasi Tanah, atau Perubahan Dokumen Alokasi Tanah yang ditandatangani oleh Kepala atau pejabat Badan Pengusahaan Batam, Faktur UWT, dan Surat Perjanjian Pemanfaatan Tanah (SPPT) dipersiapkan. Gambar lokasi adalah dokumen gambar lokasi tanah yang mencantumkan keterangan dan koordinat yang ditetapkan berdasarkan hasil ukur dan merupakan lampiran yang tak terpisahkan dari SKPT juga dipersiapkan.

c) Pengurusan Dokumen Peralihan dan Penyiapan Sertifikasi Hak Atas Tanah
Karena satu dan lain hal perubahan terkait lahan bisa dikatakan kerap terjadi. Perubahan ini antara lain terkait sertifikat Hak Guna Bangunan dan lain sebagainya, maka hal ini kemudian juga menjadi tugas dan kewajiban BP Batam selaku pemegang HPL. Untuk itu BP Batam mengeluarkan atau memberikan rekomendasi terkait beberapa hal, antara lain: pengurusan hak guna bangunan dan hak pakai bagi pemilik lahan yang memerlukan, pengesahan atas pencatatan perubahan subyek dan obyek alokasi lahan pada gambar penetapan lokasi, penerbitan dokumen pengganti yang hilang atau rusak, izin peralihan alokasi tanah, faktur peralihan hak dan legalisasi dokumen alokasi lahan, penerbitan izin peralihan alokasi tanah, izin pembebanan dan pelaksanaan proses balik nama, dan juga menyiapkan data/dokumentasi penyelesaian sengketa alokasi tanah.

d) Pelaksanaan Evaluasi dan pengendalian Alokasi Lahan
Dalam pelaksanaan pengalokasian lahan, terdapat beberapa hal yang dilakukan yaitu: kegiatan *monitoring* pengalokasian lahan dilakukan sejak awal pengalokasian meliputi pelaksanaan kewajiban BP Batam kepada pengguna lahan berupa penerbitan dokumen-dokumen alokasi lahan; realisasi pengurusan dokumen penggunaan lahan/teknis terkait; realisasi pelaksanaan pembangunan sesuai peruntukan dan/atau pemanfaatan pada keseluruhan alokasi lahan sesuai dengan jangka waktu pada jadwal pelaksanaan pembangunan yang disepakati; pemenuhan kewajiban pengguna lahan sesuai dengan SPPL; memonitor jangka waktu alokasi lahan yang akan berakhir; dan memonitor laporan realisasi penggunaan lahan dan pembangunan. Kemudian kegiatan evaluasi, terhadap pengguna lahan yang tidak menjalankan kewajiban sebagaimana yang diperjanjikan di dalam SPPL (Surat Perjanjian Penggunaan Lahan). Dalam hal tidak dilaksanakannya realisasi dan pemenuhan kewajiban BP Batam melakukan tindakan evaluasi dengan tahapan: mengirimkan surat peringatan (SP) 1, SP 2, dan SP 3, dan bila SP 1, 2, dan 3 tidak diterima, maka BP Batam akan mengumumkan melalui satu media cetak lokal dan laman website BP Batam untuk satu kali penerbitan, dan apabila pengguna lahan melalaikan maka dilanjutkan dengan Surat Pemberitahuan Pembatalan Alokasi Lahan. Data pembatalan lahan disampaikan kepada Direktorat Pengamanan untuk dilakukan pengamanan dan terhadap alokasi lahan yang telah di batalkan dipasang papan pemberitahuan oleh BP Batam.

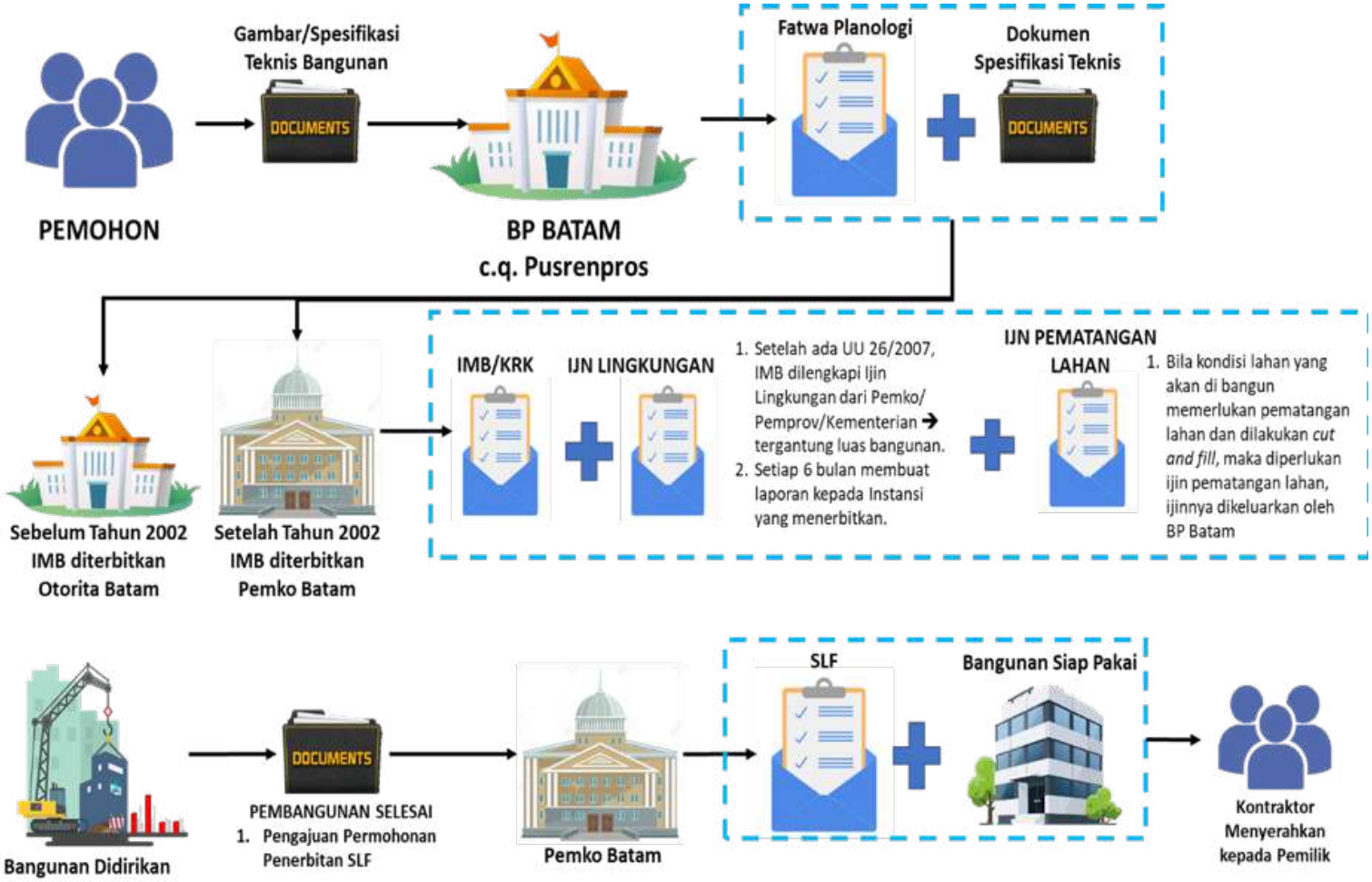
Evaluasi juga dilaksanakan pasca-pengalokasian lahan, yaitu pada hasil *monitoring* data yang kemudian dilanjutkan peninjauan ke lokasi untuk melihat kondisi fisik di lapangan. Hal tersebut dilakukan untuk mengetahui perkembangan pembangunan serta untuk mengetahui apakah tanah yang dialokasikan dibangun sesuai dengan peruntukannya atau tidak.

Kemudian, evaluasi yang selanjutnya dilakukan terhadap pengalokasian lahan yang telah jatuh tempo masa berlakunya dan belum ada kegiatan pembangunan di atasnya. Terhadap hal yang demikian, dilakukanlah pemberitahuan kepada penerima alokasi bahwa apabila yang bersangkutan tidak memperpanjang masa berlakunya, maka hak lahan akan kembali kepada BP Batam. Kemudian bagi pihak yang akan memperpanjang sebelum diberikan persetujuan, maka kondisi lahan juga akan dievaluasi. Apabila BP Batam tidak sedang atau belum memerlukan lahan pada lokasi tersebut, maka perpanjangan dapat disetujui. Kemudian untuk lahan yang sudah lama terlantar karena tidak kunjung dibangun, maka BP Batam akan memberikan pemberitahuan dan memberikan jangka waktu tertentu untuk proses pembangunan. Apabila pada batas yang ditetapkan tersebut pihak ketiga tidak kunjung merespon, maka proses perpanjangan tidak akan dikabulkan. Hal tersebut akan berimbas pada pencabutan status lokasi tersebut dari pihak ketiga

GAMBAR 27. INFOGRAFIS ALUR PENGALOKASIAN LAHAN TAHUN 2021

dan lahan akan kembali menjadi miliki BP Batam. Pada tahun 2016 terjadi pergantian pimpinan di tubuh BP Batam. Pergantian kepemimpinan di tubuh BP Batam saat itu berorientasi pada pembenahan lahan dari sisi administrasi, data lahan, fisik, layanan, dan perombakan SDM pengelola lahan secara besar-besaran. Dengan kata lain, status pengelolaan lahan saat itu ialah zero growth yang ditandai dengan adanya kebijakan penghentian sementara alokasi lahan. Personil yang baru tersebut diminta membuat tatakelola lahan yang lebih baik, terutama dari segi akuntabilitas. Digitalisasi data konvensional menjadi langkah awal yang dilakukan untuk pembenahan besar-besaran tersebut. Selain itu, aspek lain yang dibenahi antara lain: akurasi data pemegang alokasi, percepatan blue print data-data induk pemegang alokasi, inventarisasi lahan-lahan bermasalah yang terlantar, sampai dengan pembatalan alokasi untuk meningkatkan ketersediaan lahan sebagai fasilitas investasi.

GAMBAR 28. INFOGRAFIS PROSES PELAKSANAAN PEMBANGUNAN DI KPBPB BATAM SESUAI ALUR PERIZINAN



Keterangan: IMB = Izin Mendirikan Bangunan; KRK = Kerangka Rencana Kota; SLF = Surat Layak Fungsi

Data yang sebelumnya dalam bentuk konvensional, pada akhir 2016 sudah dapat diakses dalam satu kanal digital, termasuk dengan data administrasinya. Sesuai adanya 'bank data' tersebut dibuatlah sistem informasi pendukung untuk membantu efektivitas pengelolaan lahan. Pada September 2016 *Land* Managemen *System* (LMS) diluncurkan. LMS adalah sebuah aplikasi yang berfungsi untuk mengintegrasikan semua kegiatan dan layanan lahan berikut data administrasinya secara digital. Melalui LMS ini pembayaran terkait lahan juga dapat dilihat secara real time karena sudah ada kerja sama dengan pihak bank untuk *host to host* terkait akuntabilitas keuangan tersebut.

LMS tersebut seiring perjalanannya kemudian terus dikembangkan. Dalam versi berikutnya, LMS bertransformasi menjadi *Land Information System* (LIS). LIS ini dibangun dengan tujuan untuk mengintegrasikan antara data LMS, data *Finance Billing Management System* (FBMS), data Spasial/Peta dan Natadok (data lama yang sudah di digitalisasi) serta dapat diintegrasikan dengan sistem pelayanan terkait fatwa planologi, pematangan lahan, dan data partisipasi dari sisi pengguna lahan sendiri yang didapatkan dari instansi lain di luar BP Batam. Instansi lain yang dimaksud ialah instansi lain yang berhubungan dengan alokasi lahan seperti dari BPN dan notaris. Tujuan dari fitur ini ialah untuk memperkaya data pengguna lahan, juga sebagai sumber informasi untuk kedua belah pihak apabila di kemudian hari terdapat perubahan kebijakan. Melalui fitur tersebut maka kedua belah pihak akan sangat terbantu dalam proses pengambilan keputusan.

Meskipun demikian, LIS ini merupakan program beta, yakni masih memerlukan proses pengembangan terutama dalam aspek validitas data. Pengembangan selanjutnya direncanakan akan difokuskan pada proses validasi data secara digital. Adapun tujuannya ialah untuk menuju perubahan dokumen lahan digital yang bisa dikatakan lebih sederhana. Harapannya, pengguna tanda kepemilikan lahan cukup hanya memiliki satu dokumen atau kartu, maupun format dokumen lainnya yang diklaim akan lebih efektif.

Kegiatan pengalokasian lahan ini terus menerus menemui dinamikanya. Pembaruan untuk menuju percepatan dan transparansi berdasarkan peraturan-peraturan terus terjadi. Adapun dinamika tersebut akan coba diuraikan dengan matriks di bawah ini:

a. Perubahan Peraturan Kepala BP Batam terkait pengelolaan lahan Era **Hatanto Reksodipoetro**

No.	Tanggal	Peraturan Kepala (Perka) BP Batam	Substansi
1	31 Agustus 2016	Nomor 11 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pembatalan Alokasi Lahan Dikarenakan Hal Tertentu dan Pengalokasian Atas Lahan yang Dibatalkan	a. Pembatalan karena penunggakan pembayaran UWTO dan/atau tidak melaksanakan pembangunan yang telah disepakati dalam perjanjian; b. Tata cara pengalokasian tanah atas lahan yang dibatalkan; b. Prosedur pembatalan: SP1 (7 hari) → SP2 (7 hari) → SP3 (7 hari) → Klarifikasi dan Konfirmasi (melalui Pengumuman di media massa) → Pengumuman 2 → Berita Acara atau langsung SK Pembatalan; c. Alokasi atas Lahan yang dibatalkan: prioritas utama kepada penerima alokasi lahan yang telah dibatalkan dengan syarat → jaminan kesanggupan pemohon, 90 hari melengkapi persyaratan administrasi dan teknis (*business plan*) → evaluasi → bila setuju SK, faktur, SPJ, dan BP Batam menganggap pemohon tidak berminat apabila tidak mengajukan permohonan tetapi tidak menyetor dana 1 tahun nilai UWT, menyetor tetapi tidak mengajukan permohonan, tidak mengajukan permohonan dan tidak menyetor → BP Batam memberikan kesempatan kepada pihak lain.
2	19 Oktober 2016	Nomor 22 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Administrasi dan Alokasi Lahan	a. Kewenangan penyelenggaraan (sesuai KEPPRES 41 Tahun 1973); b. Alokasi untuk lahan yang telah mendapatkan sertifikat HPL; c. Diutamakan untuk kawasan industri dan komersial; d. Dilakukan melalui lelang (*beauty contest*); e. Prosedur secara *online* melalui LMS dan BSW; f. Surat Keputusan diterbitkan namun berlaku efektif setelah pemohon memenuhi kewajiban atau batal (12 hari); g. Mengatur kewajiban dan larangan pengguna lahan; h. Mengatur persetujuan dan perjanjian, rekomendasi hak atas tanah, perpanjangan dan pembatalan lahan; i. Komitmen layanan.
3	6 Juni 2017	Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Administrasi Lahan	a. Alokasi dilaksanakan dengan lelang terbuka (*beauty contest*), kecuali untuk K/L; b. Lahan yang akan dilelang ditetapkan berdasarkan Keputusan Kepala; c. Subjek alokasi: WNI, Badan Hukum, dan Kementrerian/Lembaga (K/L); d. UWT ditetapkan berdasarkan harga penawaran pemenang lelang lahan; e. Surat Keputusan (SKEP) berlaku efektif setelah pemohon memenuhi kewajiban; f. Kewajiban dan larangan pengguna lahan; g. Pengawasan, evaluasi, dan pembatalan lahan; h. Prioritas utama pengalokasian lahan; i. Sanksi berupa denda atau pembatalan; j. Berakhirnya alokasi lahan; k. Ketentuan peralihan: izin prinsip yang telah diberikan dan telah dilakukan pembayaran UWT sebelum tanggal 8 Maret 2016 diproses menggunakan Peraturan sebelum ini; l. Mencabut: Perka No. 11 Tahun 2016, Perka No. 22 Tahun 2016, SK No. 19 Tahun 2007 Penetapan Uang JPP, SK No. 29 Tahun 2007 Tata Cara Pembayaran UWT, SK No. 311 Tahun 2016 Perpanjangan dan Tarif Perpanjangan.
4	18 Oktober 2016	Nomor 19 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Layanan pada Kantor Pengelolaan Lahan BP Batam	a. Penetapan Tarif Baru UWT (penyesuaian tarif lama) berdasarkan rekomendasi/pelaksanakan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No. 148 Tahun 2016; b. PMK mengatur tarif alokasi secara *range*, dan Perka menetapkan angkanya; c. Jenis tarif layanan yang ditetapkan: tarif alokasi lahan, perpanjangan, Pengukuran, revisi gambar penetapan alokasi, rekomendasi hak atas tanah, penggantian dokumen, pecah dan gabungan dan peralihan hak; d. Pemetaan tarif khusus layanan: non bisnis atau sosial.
5	23 Januari 2017	Perka Nomor 1 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Perka Nomor 19 Tahun 2016	a. Melaksanakan Surat Menteri Koordinator Bidang Perekonomian selaku Ketua Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam Nomor S-348/M.EKON/12/2016 tanggal 19 Desember 2016 perihal Kebijakan Umum atas Tarif UWT, Tarif Kepelabuhanan dan Mekanisme Pencabutan Lahan; b. Menghapus Lampiran 2.

6	19 Mei 2017	Perka Nomor 9 Tahun 2017 tentang Perubahan Kedua atas Perka Nomor 19 Tahun 2016	a. Melaksanakan Surat Sekretaris Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian selaku Ketua Tim Teknis Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam Nomor S-163/SES.M.EKON/04/2017 perihal Revisi Tarif UWT; b. Ketentuan Peralihan Pasal II: Tarif Perpanjangan Alokasi Lahan yang berlaku sebelum Peraturan ini adalah Keputusan Nomor 85 Tahun 2010 tentang Penetapan Perpanjangan Jangka Waktu Alokasi Lahan dan Tarif Perpanjangan UWT Untuk Jangka Waktu 20 Tahun atas Penyerahan Bagian-Bagian Tanah HPL Otorita kepada Pihak Ketiga; c. Dalam hal, Pengguna Lahan yang telah melakukan pembayaran perpanjangan Waktu Alokasi Lahan melebihi dari besaran tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) maka dapat dilakukan pengembalian sesuai ketentuan yang berlaku. Tarif Layanan Izin Peralihan Hak menggunakan Tarif UWT pada saat diajukan Permohonan oleh Pengguna Lahan.
7	7 Juli 2017	Nomor 15 Tahun 2017 tentang Perubahan Ketiga atas Perka Nomor 19 Tahun 2016	a. Pertimbangan: menjamin kepastian hukum PNBP dari pengelolaan lahan; b. Perpanjangan Alokasi Lahan yang berlaku sebelum Peraturan ini ditetapkan adalah sebagaimana tercantum dalam Keputusan Nomor 85 Tahun 2010 tentang Penetapan Perpanjangan Waktu Alokasi Lahan dan Tarif Perpanjangan Uang Wajib Tahunan Otorita (UWTO) untuk Jangka Waktu 20 (Dua Puluh) Tahun Atas Penyerahan Bagian-Bagian Tanah Hak Pengelolaan Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam Kepada Pihak Ketiga; c. Dalam hal, Pengguna Lahan yang telah melakukan pembayaran perpanjangan Waktu Alokasi Lahan melebihi dari besaran tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) maka dapat dilakukan pengembalian sesuai ketentuan yang berlaku; d. Tarif Layanan Izin Peralihan Hak menggunakan Tarif UWT pada saat diajukan permohonan oleh Pengguna Lahan. Menghapus Pasal II (Ketentuan Peralihan).
8	11 Agustus 2017	Perka Nomor 17 Tahun 2017 tentang Penyelesaian Administrasi Alokasi Lahan Kavling Siap Bangun	a. Pertimbangan: penyelesaian dokumen administrasi KSB sebanyak 68.000 KSB; b. Persyaratan dan prosedur; c. Pembayaran UWT; d. Penerbitan dokumen alokasi; e. Rekomendasi; f. Perpanjangan atau pembaharuan hak; g. IPH, penggabungan PL, perubahan dokumen; h. Evaluasi dan pembatalan; i. Sanksi berupa denda atau pembatalan; j. Berakhirnya alokasi.

b. Perubahan Peraturan Kepala BP Batam terkait pengelolaan lahan Era **Lukita Dinarsyah Tuwo**

No.	Tanggal	Peraturan Kepala (Perka) BP Batam	Substansi
1	27 November 2017	Nomor 25 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Perka Nomor 17 Tahun 2017 tentang Penyelesaian Administrasi Alokasi Lahan Kavling Siap Bangun	a. Penambahan definisi PTSL (Pendaftaran Tanah Sistematik Lengkap) sesuai Kementerian Agraria/BPN; b. Dimungkinkan UWT terhutang (Perka sebelumnya UWT harus lunas); c. Jangka waktu alokasi sesuai HGB, namun pembayaran UWT terhitung sejak pemohon menempati lahan.
2	28 November 2017	Nomor 27 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Pengalokasian Lahan	a. Pertimbangan: fungsi KPBPB untuk kegiatan perekonomian dan iklim investasi, perlu melakukan b. Metode alokasi lahan: pemilihan pengguna lahan dengan membandingkan rencana bisnis dan/atau nilai UWT yang ditawarkan oleh pemohon; c. Wewenang sesuai KEPPRES No. 41 Tahun 1973; d. Subjek pengalokasian: WNI, orang asing, badan hukum, dan instansi pemerintah; e. UWT Alokasi Lahan ditetapkan berdasarkan nilai penawaran Pemohon; f. UWT apartemen/perkantoran/rumah susun dikenakan secara bertahap; g. Alokasi lahan setelah dilakukan setelah penelitian agar tidak masuk dalam DPCLS, hutan, resapan air, atau dikuasai pihak ketiga dan memiliki HPL; h. Alokasi lahan secara adil, transparan, dan akuntabel melalui penerbitan SK, pengumuman, permohonan, dan evaluasi atas permohonan, kecuali lahan untuk pemerintah, fasum, dan fasos; i. SKEP berlaku efektif bila pemohon telah memenuhi kewajiban atau batal bila tidak penuhi kewajiban (3 hari); j. JPP dapat dikembalikan secara bertahap (30%, 30%, 40%); k. Perubahan peruntukan (koordinasi dengan Biro Perencanaan Teknis, pemohon membayar selisih UWT bila kurang, tidak dapat meminta selisih UWT bila lebih); l. Kewajiban dan larangan pengguna lahan; m. Pengawasan dan tindak lanjut pengawasan (evaluasi, pemanggilan, peringatan, dan pembatalan); n. Ketentuan Peralihan: permohonan perpanjangan bebas sanksi, pecah PL dengan pemohon orang perorangan, alokasi lahan yang telah diproses harus menyampaikan

			rencana bisnis, faktur UWT perpanjangan yang telah dibayar namun belum terbit SKEP, Keputusan Pembatalan periode November 2016 s.d. 28 November 2017 dicabut kembali dan diproses pemanggilan; o. Mencabut Perka Nomor 10 Tahun 2017.
3	8 Desember 2017	Nomor 26 Tahun 2017 tentang Pedoman Pembebasan Lahan dan Pemberian Sagu Hati atas Tanah Serta Ganti Rugi atas Tanaman dan Bangunan di Wilayah Kerja BP Batam	a. Objek; b. Tata cara → perencanaan, pendataan penduduk, pengukuran, sosialisasi, verifikasi dokumen, pembayaran sagu hati, pelepasan hak atas tanah; c. Pembentukan Tim PDPL; d. Pemantauan dan evaluasi.
4	29 Desember 2017	Nomor 30 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Pengalokasian Lahan Permukiman	a. Melaksanakan Pasal 4 ayat (1) PP No. 46 Tahun 2007; b. Objek: kawasan bagian dari tanah HPL, terdapat penduduk tetap paling sedikit 10 tahun; c. Pengalokasian lahan permukiman: kawasan lahan, penerima dan tarif UWT ditetapkan dalam SK, tahapan melalui verifikasi data penerima alokasi/penguasaan d. UWT lunas baru terbit SKEP paling lama 30 hari; e. Perpanjangan atau pembaharuan; f. Kewajiban dan larangan; g. Pengawasan dan evaluasi (pemberitahuan, pemanggilan, peringatan, pembatalan; h. Sanksi berupa peringatan dan pembatalan, serta sanksi denda; i. Peralihan: penerima wajib mengajukan penetapan pengalokasian paling lambat 2 tahun sejak Perka berlaku.
5	31 Januari 2018	Nomor 1 Tahun 2018 tentang Jenis dan Tarif Layanan pada Kantor Pengelolaan Lahan BP Batam	a. Melaksanakan Pasal 28 dan Pasal 29 PMK 148 Tahun 2016; b. Melaksanakan Surat dari Menteri Koordinator Bidang Perekonomian R.I. dan Sekretaris Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian R.I.; c. Tarif alokasi dalam lampiran, persentase kenaikan tarif 4% per tahun; d. Tarif khusus dapat diberikan untuk kegiatan bisnis, non bisnis, dan sosial, ditetapkan dalam SK; e. Perpanjangan alokasi dalam periode 18 Oktober 2016 s.d. 22 Januari 2017 dikenakan tarif sesuai SK No. 85 Tahun f. Selisih UWT dapat diajukan pengembalian apabila melebihi besaran tarif; g. Mencabut Perka No. 19 Tahun 2016, Perka No. 1 Tahun 2017, Perka No. 9 Tahun 2017, Perka No. 15 Tahun 2017.
6	1 Agustus 2018	Nomor 16 Tahun 2018 tentang Perubahan atas Perka Nomor 26 Tahun 2017	a. Penambahan Bab Ketentuan Peralihan, permohonan pembebasan yang telah diproses sampai Berita Acara Kesepakatan dilakukan pembayaran sesuai dengan BA, permohonan yang telah diajukan namun belum sampai BA diproses dengan Peraturan ini.

c. Perubahan Peraturan Kepala BP Batam terkait pengelolaan lahan Era **Muhammad Rudi**

No.	Tanggal	Peraturan Kepala BP Batam	Substansi
1	29 Januari 2020	Nomor 3 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Pengelolaan Lahan	a. Pertimbangan: BP Batam wajib menjamin iklim investasi, Perka No. 27 Tahun 2017 tidak sesuai lagi dengan kebutuhan investasi dan perkembangan masyarakat; b. Tujuan: mewujudkan tata kelola lahan yang obyektif dan transparan, terwujudnya akuntabilitas dengan sistem elektronik terintegrasi, mengoptimalkan untuk dukungan investasi; c. Pengadaan lahan → pembebasan oleh Tim PDPL, pengukuran dan permohonan pensertipikatan HPL kepada BPN; d. Pemohon Pengalokasian lahan: WNI, orang asing, badan hukum, dan instansi pemerintah; e. Obyek alokasi lahan: lahan telah terbit sertipikat HPL dengan kondisi telah disiapkan masterplan dan telah dilakukan pematangan, atau lahan mentah atau lahan matang berdasarkan permohonan badan hukum atau perorangan; f. Peruntukan lahan: berdasarkan RTR KSN BBK; g. Jangka waktu pengalokasian: WNI dan badan hukum diberikan HGB (30, 20, 30) dan Hak Pakai (25, 20, 25), orang asing Hak Pakai (30, 20, 30), instansi pemerintah Hak Pakai selama dipergunakan sesuai peruntukan; h. Tata cara pengalokasian: 1. Persyaratan administrasi dan teknis; 2. Pengumuman atas lahan yang dialokasikan; 3. Pemohon menyampaikan surat permohonan; 4. Evaluasi permohonan dilaksanakan oleh Pokja Evaluasi; 5. Evaluasi berdasarkan aspek yuridis, teknis, dan bisnis, dapat mengundang pemohon untuk presentasi, hasil evaluasi dituangkan dalam BA dan dilaporkan oleh Direktur kepada A3; 6. Direktur memutuskan disetujui atau ditolak permohonan alokasi lahan dengan luasan s.d. 5.000 m2 dan melaporkan ke A3 dan Ka. BP;
			7. Memutuskan disetujui atau ditolak untuk permohonan alokasi lahan dengan luasan sampai dengan 2 Ha dan melaporkan kepada Ka. BP; 8. Ka. BP, Waka, dan A3 secara kolektif kolegial memutuskan disetujui atau ditolak permohonan alokasi lahan dengan luasan lebih dari 2 Ha; 9. BA diunggah di LMS/IBOSS dan diotorisasi. Bila

			permohonan tidak memenuhi persyaratan, surat penolakan diunggah; 10. SK Pengalokasian Lahan memuat: lahan yang telah disetujui (luasan, peruntukan, wilayah) Nilai UWT, ketentuan pembayaran UWT; 11. Pembayaran UWT: Pemohon yang telah mendapat SK dan faktur membayar UWT maksimal 10 hari, besaran nilai UWT mengacu Perka BP Batam, SK dan faktur batal bila tidak dibayar dalam 10 hari; 12. Dana jaminan investasi (20% dari total nilai investasi) yang dapat dicairkan atas persetujuan tertulis BP dengan tahapan (konstruksi 70%, penyelesaian pembangunan / operasional 30%); 13. Kebijakan pengalokasian lahan bebas UWT dapat diberikan dengan pertimbangan tertentu dan ditetapkan dalam SK; 14. SPPL memuat: identitas pengguna lahan, obyek lahan, jangka waktu, jadwal pembangunan, hal lain yang disepakati, rekom sertipikat, hak tanggungan, IPH, sanksi, penyelesaian perselisihan, lampiran gambar L, surat pernyataan kesanggupan membangun.
2	24 September 2020	Nomor 18 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Perka Nomor 3 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Pengelolaan Lahan	a. Pengawasan: Monitoring (kewajiban BP menerbitkan dokumen, realisasi pengurusan dokumen, realisasi pembangunan, pemenuhan kewajiban pengguna lahan, jangka waktu alokasi, laporan realisasi penggunaan lahan dan pembangunan), Tahapan: SP 1 (15 hari). Selanjutnya SP 2 (7 hari) selanjutnya SP 3 (7 hari) selanjutnya pengumuman 7 hari (bila SP tidak diterima) kemudian pembatalan selanjutnya dokumen pembatalan disampaikan ke Direktorat Pengamanan Aset untuk dilakukan pengamanan selanjutnya dipasang papan pemberitahuan selanjutnya dapat koordinasi dengan Biro Hukum; b. Perubahan Dokumen Alokasi, Penggabungan PL, Pemecahan PL, Perubahan penggunaan alokasi lahan, perubahan subjek alokasi lahan, penggantian dokumen alokasi lahan yang hilang; c. Peralihan Hak atas tanah: *prosedur* : IPH diberikan bersamaan terbitnya SPPL; *objek* : sudah memiliki sertifikat dan tidak dalam proses evaluasi, 3 hari setelah peralihan maka pihak memberitahukan pada BP Batam dan membayar biaya peralihan, diterbitkan d. Rekomendasi ke BPN dicantumkan dalam SPPL; e. Perpanjangan atau pembaharuan alokasi: diajukan paling cepat 10 tahun, paling lambat 6 bulan, perpanjangan diberikan bila telah terbangun dan telah digunakan sesuai peruntukan, persetujuan/penolakan perpanjangan mutatis mutandis dengan persetujuan/penolakan alokasi;

			f. Berakhirnya alokasi lahan: berakhir jangka waktu alokasi, tidak diperpanjang, dibatalkan, dilepaskan sukarela, tanahnya musnah, pengguna lahan tidak lagi memenuhi persyaratan; g. Mekanisme penerimaan dan pelaporan: penerimaan diterbitkan faktur, terdiri dari biaya pengukuran, UWT, koreksi UWT, administrasi peralihan, perubahan dokumen, dan pendapatan lain. Faktur dicetak setelah otorisasi dalam LMS/IBOSS, lahan direkonsiliasi dengan Biro Keuangan untuk laporan bulanan, laporan bulanan maksimal setiap tanggal 10 bulan berikutnya; h. Pembebasan UWT: Kepala BP dapat menerbitkan UWT nihil terhadap jenis pengalokasian tertentu yang ditetapkan dengan SK pembebasan UWT; i. Penyelesaian dokumen KSB secara sistematis dan sporadis; j. Pendokumentasian pengelolaan lahan → wajib dibukukan dan diarsipkan sesuai kaidah kearsipan; k. Ketentuan Peralihan untuk Lahan DPCLS, belum HPL, tidak sesuai peruntukan, tumpang tindih, di daerah *catchment area* (resapan air), di hutan lindung, SP yang telah terbit tetap berlaku, evaluasi dilaksanakan sesuai Perka ini, peralihan tanah yang belum sertifikat; l. Ketentuan Penutup: mencabut Perka No. 27 Tahun 2017.
2	24 September 2020	Nomor 18 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Perka Nomor 3 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Pengelolaan Lahan	m. Pertimbangan: Perka No. 3 Tahun 2020 dalam implementasinya perlu dilakukan peninjauan dan penyempurnaan guna meningkatkan pelayanan pertanahan kepada pemangku kepentingan; n. Penambahan definisi Surat Keputusan Pengalokasian Lahan, Gambar Lokasi, Jaminan Pelaksanaan Pembangunan dan Izin Peralihan Hak; o. Perubahan Pasal 9 terkait jangka waktu pengalokasian: WNI dan badan hukum Indonesia (30, 20, 30), orang asing (30, 20, 30), badan hukum Indonesia untuk mendukung kegiatan penanaman modal tertentu (50, 30) mengacu pada PP dan UU di bidang pertanahan terkait jenis hak dan jangka waktu sertifikat, persyaratan: penanaman modal jangka panjang dan terkait dengan perubahan struktur perekonomian Indonesia yang lebih berdaya saing, tingkat risiko dan memerlukan pengembalian modal dalam jangka panjang, penanaman modal yang tidak menganggu rasa keadilan dan merugikan kepentingan umum, instansi pemerintah (jangka waktu sepanjang dipergunakan sesuai peruntukan); p. Perubahan Pasal 11: terkait tata cara pengalokasian: pengumuman atas lahan yang dialokasikan di website (kecuali permohonan perluasan dan pengalokasian lahan mentah/matang sesuai permohonan), pengumuman berupa papan di lokasi lahan 1 bulan dan website bila tidak ada keberatan tertulis maka lokasi dinyatakan kosong dan dapat dilanjutkan proses alokasi ke pihak lain;

			q. Perubahan Pasal 17: Pokja Evaluasi melakukan evaluasi permohonan menyangkut aspek yuridis, teknis, dan bisnis, dapat mengundang pemohon untuk presentasi, BA hasil evaluasi dilaporkan ke A3 melalui LMS untuk mendapatkan persetujuan/penolakan;
2	24 September 2020	Nomor 18 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Perka Nomor 3 Tahun 2020 tentnag Penyelenggaraan Pengelolaan Lahan	r. Perubahan Pasal 18: Permohonan diajukan pemohon dan lokasi telah dikuasai dengan itikad baik sebelum Peraturan ini berlaku, Pokja Evaluasi melakukan evaluasi terhadap kebenaran status kepemilikan, kesesuaian dengan tata ruang, dan perizinan usaha/kegiatan dari instansi berwenang, hasil evaluasi dilaporkan ke A3; s. Perubahan Pasal 19: Permohonan yang telah memperoleh persetujuan Kepala, akan diterbitkan SKPL tanda tangan elektronik dan surat pemberitahuan memuat nilai UWT dan JPP yang harus ditanggapi maksimal 25 hari kalender, lewat 25 hari batal, faktur UWT dan JPP berlaku 10 hari, tidak dilunasi maka batal, permohonan tidak disetujui maka terbit surat penolakan, penerima alokasi dapat diberikan penundaan pembayaran UWT tanpa bunga maks 5 tahun dengan tetap menerbitkan SKPL dan SPPL, untuk keperluan penanaman modal, dengan syarat: penanaman modal jangka panjang dan terkait dengan perubahan struktur perekonomian Indonesia yang lebih berdaya saing, tingkat risiko dan memerlukan pengembalian modal dalam jangka panjang, penanaman modal yang tidak menganggu rasa keadilan dan merugikan kepentingan umum; t. Perubahan Pasal 20: Besaran UWT mengacu pada Perka, pembayaran disetor ke rekening BP dalam faktur; u. Perubahan Pasal 21: Pengguna Lahan wajib menyetor JPP 10% dari nilai UWT paling lambat 10 hari sejak faktur terbit, pengembalian JPP setelah selesai pembangunan diatur dalam SPPL dibuktikan dengan BA evaluasi, dalam jangka waktu yang ditetntukan belum membangun maka dilakukan evaluasi dan peringatan, JPP menjadi milik BP Batam; v. Perubahan Pasal 24: BP Batam menerbitkan SPPL atas alokasi yang telah terbit SKPL, dapat kerja sama/meminta pendapat Biro Hukum, memuat hal-hal: identitas, objek, jangka waktu, jadwal pembangunan, hal lain, rekom sertifikat, hak tanggungan, (IPH dihapus), sanksi, penyelesaian perselisihan, lampiran gambar PL, surat pernyataan kesanggupan pembangunan, Setelah konfirmasi lunas atau cicilan pertama, SPPL disiapkan untuk tanda tangan BP Batam dan pengguna lahan, penandatanganan oleh BP Batam melalui elektronik dan pengguna lahan tanda tangan basah, penomoran melalui LMS; w. Perubahan Pasal 26: BP melakukan evaluasi terhadap pengguna lahan yang tidak melaksanakan pembangunan setelah alokasi 5 tahun atau tidak menjalankan kewajiban sebagaimana SPPL, SP1 (15 hari) → SP2 (7 hari) → SP3 (7 hari) → SP tidak diterima maka pengumuman → pembatalan

			x. Perubahan Pasal 27: Perubahan Dokumen Alokasi berupa SKPL dan SPPL dilakukan dengan penerbitan SKPL dan SPPL baru;
2	24 September 2020	Nomor 18 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Perka Nomor 3 Tahun 2020 tentnag Penyelenggaraan Pengelolaan Lahan	y. Perubahan Pasal 33: Peralihan Hak atas tanah wajib mendapat persetujuan tertulis dari BP Batam, diajukan melalui LMS dengan melampirkan identitas pemohon, identitas penerima peralihan dan sertifikat/dokumen, dikenakan biaya administrasi peralihan, faktur berlaku 30 hari, persetujuan tertulis terbit 5 hari setelah permohonan lengkap diterima, bila persetujuan tertulis tidak diterbitkan, persetujuan peralihan dianggap telah diberikan, IPH hanya untuk lahan sudah bersertifikat dan tidak menjadi objek evaluasi, bila peralihan tidak sesuai ketentuan ayat (1) maka tidak sah dan tidak mengikat BP Batam secara hukum, peralihan dilakukan dihadapan PPAT, notaris atau pejabat lelang, setelah melakukan peralihan, penerima mendaftarkan peralihan untuk diterbitkan SKPL dan SPPL perubahan; z. Perubahan Pasal 35: Permohonan perpanjangan dapat diajukan paling cepat 15 tahun dan paling lambat 2 tahun, syarat: sudah terbangun minmal 50%, lahan belum terbangun karena hambatan luar kendali, wajib menyerahkan rencana bisnis pemanfaatan lahan, keputusan disetujui/ditolak sesuai Pasal 17. Denda 2% per bulan maksimal 24 bulan besaran dari nilai UWT perpanjangan terhitung mulai tanggal berakhir pengalokasian. Setelah persetujuan Kepala, terbit surat pemberitahuan dan faktur UWT harus dilunasi maks 30 hari. Perpanjangan dapat diberikan saat pengalokasian dengan pertimbangan tertentu; aa. Perubahan Pasal 39: Pengalokasian lahan berakhir krn ayat 1 dan 2, lahan otomatis kembali ke BP Batam tanpa kewajiban pemberitahuan kepada penerima alokasi, karena ayat (3), UWT yang dibayar tidak dikembalikan dan sertifikat asli wajib kembali ke BP Batam, karena ayat (4) maka UWT dapat dikembalikan atau kompensasi sesuai kesepakatan setelah asli dokumen diterima BP Batam; ab. Perubahan Pasal 40: Faktur ditandatangani secara elektronik; ac. Perubahan Pasal 41: menghapus ayat 5 dan 6; ad. Perubahan Pasal 42: Kepala dapat mengeluarkan kebijakan UWT berupa pengurangan tarif atau cicilan dengan terbitkan SK mempertimbangkan *force majeur* atau sebab lain yang tidak bertentangan dengan PP dan UU dengan menerbitkan SPPL baru. Kepala dapat mengeluarkan kebijakan UWT untuk alokasi dengan jangka waktu lebih dari 30 tahun dengan terbitkan SK selama Perka tentang tarif UWT baru belum diterbitkan. Kepala dapat mengeluarkan kebijakan pembebasan UWT KSB, rumah ibadah, instansi pemerintah, garis pantai, biaya ukur dan JPP dengan menerbitkan SK berdasarkan pertimbangan khusus yang tidak bertentangan dengan PP dan UU; ae. Perubahan Pasal 47: menghapus huruf a s.d. huruf g, huruf k dan l;

No.	Tanggal	Peraturan Kepala BP Batam	Substansi
2	24 September 2020	Nomor 18 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Perka Nomor 3 Tahun 2020 tentnag Penyelenggaraan Pengelolaan Lahan	af. Ketentuan Peralihan: sanksi administrasi perpanjangan 5 bulan sebelum masa UWT berakhir berdasarkan Perka No. 3 Tahun 2020 yang sudah dibayar akan dikembalikan. Perpanjangan alokasi dapat diberikan bila alokasi telah berjalan 25 tahun, faktur UWT yang terbit sebelum Perka No. 3 Tahun 2020 dinyatakan tidak berlaku, notaris yang telah menerbitkan akta peralihan hak sebelum Perka No. 3 Tahun 2020 wajib lapor maksimal 30 hari, penerima peralihan wajib lunasi biaya peralihan, pemohon alokasi yang telah bayar 10% atau lunas 30 tahun agar melapor kepada BP Batam maksimal 6 bulan untuk dilakukan evaluasi oleh Pokja, SPPL yang terbit sebelum Perka No. 3 Tahun 2020, maka persetujuan peralihan hak, rekom dan persetujuan hak tanggungan diberikan secara mandatory sesuai ketentuan berlaku, alokasi yang telah dilaksanakan sebelum Perka ini diproses lebih lanjut sesuai Perka No. 3 Tahun 2020, pengembalian alokasi secara sukarela maka UWT dapat dikembalikan atau kompensasi, permohonan yang masih dalam proses mengikuti Perka ini.

Sumber : Data Biro Hukum dan Organisasi BP Batam

No	Tanggal	Perka	Substansi
3	8 Oktober 2021	Nomor 26 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pengelolaan Pertanahan	a. Persyaratan alokasi tanah kepada pemohon perorangan hanya dapat diberikan dengan ketentuan sebagai berikut: Peruntukan rumah tinggal, paling luas 2000 meter persegi; dan Peruntukan jasa, industri, atau pariwisata paling luas 5000 meter persegi. b. Tanah yang menjadi obyek alokasi adalah tanah dengan kondisi: Pertama, Tanah yang telah memiliki panduan rancang kawasan (development plan); atau apabila ketentuan sebagaimana dimaksud pada ketentuan pertama belum terpenuhi, maka alokasi dapat diberikan berdasarkan rencana induk atau RTRW/RDTR Kota Batam, Tanah yang dialokasikan merupakan bidang datar sesuai dengan elevasi yang direncanakan dalam rencana bisnis; dan Pemanfaatan material (quarry) di luar elevasi yang direncanakan menjadi kewenangan Badan Pengusahaan Batam. c. Persyaratan administrasi permohonan perorangan meliputi: Surat Permohonan Alokasi Tanah; Fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP)/identitas yang masih berlaku; Alamat korespondensi yang resmi dan jelas. d. Persyaratan administrasi pemohon Badan Hukum meliputi: Surat Permohonan Alokasi Tanah; Fotokopi akte pendirian badan hukum dan perubahannya serta pengesahannya; NIB, rekening koran, NPWP, profil perusahaan, pengalaman perusahaan, alamat korespondensi yang resmi dan jelas. e. Persyaratan teknis permohonan perorangan dan Badan Hukum meliputi rencana teloris pemanliaatan tanah, proposal rencana bisnis, dan luas tanah; Persyaratan teknis bagi permohonan yang diajukan oleh Instansi Pemerintah, Badan Keagamaan, dan Badan sosial meliputi rencana teknis pemanfaatan tanah dan luas tanah. f. Pasal 12: Direktorat Pengelolaan Pertanahan menerbitkan pengumuman atas tanah yang akan dialokasikan di laman/uebsite resmi Badan pengusahaan Batam untuk pengalokasian sebagaimana dimaksud dalam pasal 8 ayat 1; Pengumuman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan selama 7 (tujuh) hari kalender; Permohonan diaiukan selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari kalender sejak berakhirnya pengumuman sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan dapat diperpanjang sesuai kebutuhan; Surat permohonan Alokasi Tanah ditujukan kepada Kepala Badan Pengusahaan Batam c.q. Direktur PTSP Badan pengusahaan Batam dan diunggah melalui IBOSS. g. Evaluasi permohonan alokasi tanah dikalsanakan oleh tim verifikasi teknis. Tim verifikasi teknis bertugas diantaranya memberikan rekomendasi persetujuan atau penolakan kepada Direktorat PTSP Badan pengusahaan Batam melalui Direktur Pengelolaan Pertanahan paling lama 15 (lima belas) hari kerja sejak permohonan diterima melalui IBOSS; Apabila rekomendasi persetujuan atau penolakan tidak diterbitkan dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud pada huruf e, maka persetujuan pengalokasian tanah diterbitkan secara otomatis oleh sistem IBOSS. h. Perpanjangan pengalokasian tanah dapat diberikan atas permohonan, penerima alokasi yang memenuhi syarat sebagai berikut: Perorangan yarrg berkewarganegaraan Indonesia (WNI); Orang Asing sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku; Badan Hukum yang didirikan menurut hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia; Instansi Pemerintah; Badan Hukum asing yang mempunyai perwakilan di Indonesia; atau Badan Keagamaan dan Badan Sosial. i. Perpanjangan pengalokasian tanah dilakukan terhadap tanah yang telah diterbitkan sertipikat maupun yang belum diterbitkan sertipikat; Permohonan perpanjangan Alokasi Tanah diajukan kepada Kepala Badan Pengusahaan Batam melalui sistem IBOSS dengan melampirkan: Pindaian Kartu Tanda Penduduk (KTP)/identitas yang masih berlaku untuk perorangan atau pindaian akte pendirian Badan Hukum dan perubahannya serta pengesahannya untuk badan hukum; Pindaian Sertipikat atau Dokumen Alokasi Tanah apabila belum terbit sertipikat; dan Pindaian Surat Pemberitahuan Pajak Terhutang Pajak Bumi dan Bangunan. j. Permohonan perpanjangan Alokasi Tanah memenuhi syarat-syarat: Tanah sudah terbangun minimal 50% dari rencana pembangunan sesuai fatwa planologi dan efektif dimanfaatkan oleh pengguna tanah atau Tanah yang belum terbangun karena hambatan di luar kendali pengguna tanah antara lain status hutan lindung, belum terbit sertipikat HPL dan tumpang tindih; Menyerahkan rencarra bisnis dan rencana telcris pemanfaatan tanah k. Berdasarkan rekomendasi Direktur pengelolaan pertanahan, Direktur PTSP menerbitkan surat persetujuan dilampiri faltur uwr atau surat Penolakan paling lama 15 (lima belas) hari kerja sejak permohonan diterima melalui IBOSS. Dalam hal permohonan disetujui Direktur PTSP menerbitkan faktur UWT perpanjangan dengan masa berlaku selama 3O (Tiga puluh) hari kalender terhitung sejak tanggal diterbitkan dan dapat diterbitkan ulang maksimal 1 (satu) kali. g. Evaluasi permohonan alokasi tanah dikalsanakan oleh tim verifikasi teknis. Tim verifikasi teknis bertugas diantaranya memberikan rekomendasi persetujuan atau penolakan kepada Direktorat PTSP Badan pengusahaan Batam melalui Direktur Pengelolaan Pertanahan paling lama 15 (lima belas) hari kerja sejak permohonan diterima melalui IBOSS; Apabila rekomendasi persetujuan atau penolakan tidak diterbitkan dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud pada huruf e, maka persetujuan pengalokasian tanah diterbitkan secara otomatis oleh sistem IBOSS. h. Perpanjangan pengalokasian tanah dapat diberikan atas permohonan, penerima alokasi yang memenuhi syarat sebagai berikut: Perorangan yarrg berkewarganegaraan Indonesia (WNI); Orang Asing sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku; Badan Hukum yang didirikan menurut hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia; Instansi Pemerintah; Badan Hukum asing yang mempunyai perwakilan di Indonesia; atau Badan Keagamaan dan Badan Sosial. i. Perpanjangan pengalokasian tanah dilakukan terhadap tanah yang telah diterbitkan sertipikat maupun yang belum diterbitkan sertipikat; Permohonan perpanjangan Alokasi Tanah diajukan kepada Kepala Badan Pengusahaan Batam melalui sistem IBOSS dengan melampirkan: Pindaian Kartu Tanda Penduduk (KTP)/identitas yang masih berlaku untuk perorangan atau pindaian akte pendirian Badan Hukum dan perubahannya serta pengesahannya untuk badan hukum; Pindaian Sertipikat atau Dokumen Alokasi Tanah apabila belum terbit sertipikat; dan Pindaian Surat Pemberitahuan Pajak Terhutang Pajak

			o. Pasal 35 pemberian insentif investasi meliputi: Penundaan Pembayaran UWT; Cicilan UWT; Rekomendasi Pembebanan Hak Tanggungan; Jangka Waktu Perpanjangan; dan Peralihan Hak. p. Penerima Alokasi Tanah dapat diberikan penundaan pembayaran UWT paling lama 5 (lima) tahun dengan dikenakan kenaikan tarif UWT yang terjadi setiap tahun. Penundaan pembayaran UWT sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan untuk keperluan penanaman modal dengan syarat sebagai berikut: industry pionir, industry berorientasi ekspor, industry substitusi impor, dan industry kesehatan, keuangan dan pendidikan. Kegiatan usaha sebagaimana yang dimaksud pada ayat (2) memiliki nilai investasi paling sedikit sebesar Rp 500.000.000.000 (lima ratus milyar rupiah). Rekomendasi penerima insentif penundaan pembayaran UWT sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh Tim Verilikasi Teknis dengan melibatkan tenaga ahli yang kompeten. q. Penerima Alokasi Tanah dapat diberikan keringanan pembayaran UWT dengan melakukan pembayaran secara bertahap atau cicilan paling banyak 1O (sepuluh) kali dalam satu tahun. Apabila penerima alokasi tidak menyelesaikan kewajiban cicilannya, maka pengalokasian tanah dinyatakan batal dengan sendirinya dan UWT yang telah dibayarkan dikembalikan melalui rekening r. Rekomendasi pembebanan hak tanggungan yang dijadikan sebagai jaminan hutang dicantumkan dalam ketentuan SPPT. Penerima alokasi wajib melaporkan pembebanan hak tanggungan selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari terhitung sejak tanggal diterbitkannya sertipikat hak tanggungan. Jangka waktu hak tanggungan tidak boleh melebihi jangka waktu penggunaan tanah. Pembebanan hak tanggungan tidak menghilangkan kewenangan BP Batam untuk melaksanakan klausul-klausul dalam SPPT. s. Perpanjangan dapat diberikan pada saat pengalokasian dengan pertimbangan tertentu sebagai berikut: Pengalokasian tanah kepada Badan Hukum Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf b untuk mendukung kegiatan penanaman modal tertentu. t. Pengalokasian tanah sebagaimana dimaksud pada huruf a dapat diberikan dengan persyaratan: Penanaman modal yang dilakukan dalam jangka panjang dan terkait dengan perubahan struktur perekonomian nasional yang lebih berdaya saing; Penanaman modal dengan tingkat risiko penanaman modal yang memerlukan pengembalian modal dalam jangka panjang sesuai dengan jenis kegiatan penanaman modal yang dilakukan; atau Penanaman modal yang tidak mengganggu rasa keadilan dan tidak merugikan kepentingan umum. u. Badan Pengusahaan Batam dapat memberikan persetujuan tertulis atas permohonan peralihan hak atas tanah atau peralihan Alokasi Tanah terhadap tanah yang belum dilakukan pembangunan. Tim Verifikasi Teknis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 melakukan analisis dan memberikan rekomendasi terhadap permohonan untuk mendapatkan insentif investasi. Rekomendasi pemberian insentif investasi diusulkan kepada Kepala untuk mendapatkan persetujuan. v. Direktorat Pengelolaan Pertanahan melakukan kegiatan pengawasan terhadap pemenuhan kewa,liban pengguna tanah berdasarkan kewajiban yang tercantum di dalam SPPT dan/atau ketentuan yang berlaku. Kegiatan evaluasi dalam penertiban Tanah Telantar meliputi: Inventarisasi; Peringatan; dan Pembatalan. Direktorat Pengelolaan Pertanahan melakukan inventarisasi terhadap Alokasi Tanah yang terindikasi telantar. Inventarisasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan paling cepat 3 (tiga) tahun sejak diterbitkannya dokumen pengalokasian tanah.

			w. Pemutakhiran dan analisis data pertanahan dilakukan secara berkala meliputi data pembebasan tanah, data pensertipikatan Hak pengelolaan Lahan, data pengalokasian tanah, data perpanjangan pengalokasian tanah, pembaruan pengalokasian tanah, dan data peralihan hak. Seluruh Dokumen Pertanahan disimpan dalam bentuk hardcopy dan softcopy. x. Pasal 52 point 3 Dalam- hal terdapat lebih dari 1 (satu) subyek pemegang surat kavling atas obyek kavling yang sama pada saat pendataan, maka ying akan ditetapkan, sebagai pemegang KSB adalah subyek yang telah melaksanakan pembangunan dan efektif digunakan sebagai tempat tinggal bagi yang bersangkutan. Apabila terdapat 1 (satu) subyek yang memiliki lebih dari 1 (satu) surat kavling, maka akan dilakukan pembatatan surat kavling atas obyek kavling yang belum dilakukan pembangunan. y. Direktur Pengelolaan Pertanahan memberikan rekomendasi kepada Direktur PTSP BP Batam untuk menerbitkan dokumen Alokasi Tanah KSB. Kepala dapat memberikan kebliakan afirmasi berupa pembebasan pembayaran UWT kepada penerima KSB.

Sumber : Data Biro Hukum dan Organisasi BP Batam

Saat ini beberapa layanan lahan yang disebutkan di atas sudah menggunakan akses digital dan dapat diakses melalui LMS. Namun demikian, agar masyarakat dapat mengetahui dan memahami tentang status tanah di Pulau Batam, BP Batam terus melakukan sosialisasi dengan memberikan informasi hal-hal terkait lahan sebagaimana sebaran berikut.

GAMBAR 29. SEBARAN TERKAIT LAHAN DI BATAM

ang atas
atam?

esentasi negara
oleh negara atas
k di Pulau Batam
007 jo PP 5/2011)
ngan :

unaan/

bagian tanah
nya.

kasikan bagian-
ada pihak ketiga
gai tempat
ang
an Batam.

sukan/ganti rugi
n / UWT.

an Penerima
atam?

erizinan untuk
unan selambat-
u sesuai surat
an lahan).
n secara **terus**
sai.
elikan lahan
BP Batam selaku

al beli atas **lahan**
karena proses
ditolak.
eli tentunya
rus
tus lahan di
i. Bahwa lahan
an **berapa tahun**

3 Apakah Fungsi UWT?

UWT atau **U**ang **W**ajib **T**ahunan berfungsi sebagai **Pengakuan** bahwa seseorang /sebuah Badan Hukum mendapatkan hak untuk menggunakan tanah negara sesuai dengan PP 40/1996.

Tahukah Anda ?

Jangka waktu Uang Wajib Tahunan (UWT) di Batam?

Pertama : **30 Thn**
Perpanjangan : **20 Thn**
Pembaharuan 2 : **30 Thn**

Pastikan Anda mengetahui
Berapa Tahun Tersisa
saat membeli properti di BATAM!

7 Apa Sanksi Pembiaran Lahan ?

Lahan terlantar yang tidak dibangun / lahan tidur atau tidak memenuhi ketentuan sebagaimana dalam surat perjanjian pengalokasian lahan (SPJ) **dapat dicabut** oleh BP Batam sesuai ketentuan yang berlaku.

Dalam pencabutan lahan terlantar BP Batam senantiasa **taat prosedur** hukum antara lain surat peringatan, pemanggilan melalui media, penerbitan surat keputusan pembatalan surat pemberitahuan pembatalan.

BP Batam akan bertindak tegas terhadap lahan tidur. Menurut Laporan BPKP tercatat 7200 Ha lahan terlantar di Batam. Banyak lahan sudah dialokasikan tapi tidak dibangun. Padahal banyak investor serius yang sulit untuk mendapatkan lahan.

8 Tata Cara Aplikasi Lahan (aturan lama)

Alokasi lahan dapat diberikan kepada :

1. Warga Negara Indonesia.
2. Badan Hukum yang didirikan di Indonesia.

Diajukan secara tertulis melalui petugas loket di Pelayanan Terpadu Satu Pintu atau Web site Batam Single Window (BSW) dan memuat .

a. Keterangan mengenai pemohon.
b. Keterangan mengenai lahan yang dimohon.
c. Letak, batas-batas dan luas lahan.
d. Rencana pengunaan lahan.
e. Lain-lain keterangan yang dianggap perlu.

9 Tata Cara Aplikasi Lahan (aturan baru)

Proses alokasi lahan atau pemilihan mitra kerjasama dilakukan secara terbuka melalui **lelang atau beauty contest** untuk menjamin terlaksananya azas tata kelola yang baik.

Proses dilakukan secara **online dan transparan** untuk mencari penerima alokasi atau mitra terbaik.

Proses pengadministrasian dan alokasi lahan dilakukan melalui *Land Management System* (LMS) situs web site Batam Single Window (BSW).

Batam Single Window

www.bsw.go.id

Info : **PTSP BP Batam, telp (0778) 470056**

Sumber: BP Batam

Atas uraian tersebut, dapat digaris bawahi bahwa Kebijakan pengelolaan lahan sebagaimana diterapkan di KPBPB Batam mempercepat pelaksanaan pembangunan dan pengembangan Batam, *masterplan* atau rencana tata ruang kawasan dapat menjadi pedoman dan pengendalian pengalokasian lahan sehingga dapat meminimalisasi kesalahan, digitalisasi pengelolaan lahan dan layanan lahan melalui LMS mempermudah dan mempercepat pengurusan lahan, seluruh area tanah yang telah ditetapkan sebagai Hak Pengelolaan kepada BP Batam merupakan tanah milik negara, dan pendapatan dari sewa tanah negara berupa Uang Wajib Tahunan (UWT) yang dikelola BP Batam merupakan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) dimanfaatkan kembali untuk membiayai pembangunan infrastruktur di Batam.

Oleh karenanya perlu adanya kesamaan visi, sinergi, dan kolaborasi lintas lembaga, baik kementerian, Pemerintah Daerah, maupun *stakeholder* lainnya terkait penanggulangan ruli. Hal tersebut diperlukan mengingat kompleksnya persoalan penanggulangan ruli yang tidak semata berkaitan dengan kepemilikan tanah saja.

Selanjutnya program digitalisasi pengelolaan lahan satu pintu yang berorientasi menuju *Land Information System* (LIS) perlu segera dilanjutkan agar layanan-layanan terkait menjadi terintegrasi dan dapat diakses

secara efektif dan efisien.

Pengelolaan lahan perlu difokuskan terlebih dahulu pada kegiatan *monitoring* realisasi pembangunan, alih media dokumen, serta perencanaan pengembangan. Adapun salah satu strateginya ialah dengan cara moratorium pengalokasian lahan dan peninjauan tarif sewa lahan yang mendekati harga pasar sehingga diperoleh investor yang benar-benar mengoptimalkan lahan untuk kebutuhan industri, bukan yang membiarkan lahan menjadi mangkrak.

4. **Tantangan Pengelolaan Lahan**

Terdapat beberapa hal yang menyebabkan pemanfaatan tanah untuk mendorong invesatasi bisa menjadi kurang efektif. Hal-hal tersebut antara lain praktik rent seeking, lamanya proses pengurusan perizinan, menjamurnya ruli, dan lain-lain.

a. **Rumah Liar**

Kegiatan pengadaan khususnya pada pelaksanaan pembebasan lahan bisa dikatakan paling banyak menguras energi karena rata-rata tanah yang akan dipakai untuk kepentingan pembangunan infrastruktur dan juga yang akan dialokasikan kepada pihak ketiga banyak dihuni oleh orang tanpa adanya izin. Hal ini lebih dikenal dengan istilah ***rumah liar (ruli)***, yang untuk selanjutnya akan disebut sebagai ruli. Sebuah perumahan dikatakan ilegal apabila tidak memenuhi tiga hal, yakni: status kependudukan, kepemilikan izin terhadap tanah, dan kesesuaian lokasi berdasarkan rencana tata ruang. Di samping persoalan ruli, terdapat juga isu mengenai Kampung Tua yang akan dibahas juga pada tulisan ini.

Kemajuan pembangunan Batam berdampak pada banyaknya pendatang dari luar Pulau Batam yang mencari pekerjaan di Batam. Ketidakseimbangan ketersediaan tanah dan tidak terjangkaunya biaya untuk mendirikan tempat tinggal, memicu para pendatang untuk menempati lahan-lahan kosong yang ada untuk didirikan *ruli*, baik di lokasi yang peruntukannya untuk infrastruktur maupun di lokasi yang akan dialokasikan kepada pihak ketiga. Keberadaan ruli sangat mengganggu dan memperlambat pelaksanaan pembangunan. Hal ini menimbulkan biaya yang cukup besar bagi para investor atau penerima alokasi yang akan melaksanakan pembangunan di lokasi tersebut. Pembebasan ruli relatif tidak mudah dan bahkan tidak jarang menimbulkan keributan, demo, dan suasana yang berujung *chaos*. Hal ini membawa dampak yang kurang baik terhadap citra Batam sebagai tujuan investasi.

Beberapa faktor yang memicu menjamurnya ruli ialah karena banyaknya pendatang minim *skill* yang belum memiliki pekerjaan serta kurangnya pengawasan dan lemahnya penegakan hukum dalam

kegiatan penertiban ruli tersebut. Dampaknya, mereka berkembang secara masif dan menjadi merasa betah, bahkan merasa memiliki hak atas lahan tersebut karena tidak ada yang 'mengusik'. Para penghuni ruli tersebut tidak jarang menerima bantuan bantuan fasilitas tidak resmi seperti sambungan air dan listrik sebagai sarana utama rumah tangga.

Sebelum tahun 1998 penanganan ruli hanya dibebaskan dengan cara memberi ganti-rugi atas bangunan maupun tanaman yang telah mereka miliki. Mereka tidak direlokasi ke sesuatu tempat. Namun, setelah tahun 1998 penanganan ruli tidak hanya berupa pemberian ganti-rugi, akan tetapi ditambah juga dengan bantuan relokasi. Untuk itu, BP Batam membantu menyiapkan lahan bagi para penghuni ruli yang direlokasi. BP Batam juga memanfaatkan bantuan dari Kementerian PUPR melalui program Rumah Sewa Murah (RSM) untuk menyelesaikan persoalan ini.

Pelaksanaan penanganan ruli diawali dengan pembentukan Tim Penyiapan Data Pembebasan Lahan (PDPL) yang bertugas antara lain mempersiapkan atau mengadakan pendataan tanah, tanaman, bangunan dan benda-benda lainnya. Tim PDPL di bantu oleh instansi lain seperti TNI AD, Kepolisian, dan Pemerintah Kota Batam serta Badan Pertanahan Daerah. Penanganan ruli kemudian diserahkan kepada salah satu unit setingkat eselon II, agar diselesaikan dengan lebih baik dan terukur.

Karena jumlah ruli harus ditangani tidak sedikit, maka penanganannya dilakukan dengan skala prioritas. Adapun ruli pertama yang ditangani oleh BP Batam adalah ruli yang menempati lokasi daerah tangkapan air (*catchment area*) dan ruli yang menempati lokasi yang akan dibangun infrastruktur seperti Dam Duriangkang dan Dam Tembesi, serta infrastruktur vital lainnya. Adapun langkah-langkah yang telah dilakukan dalam penanganan ruli oleh BP Batam adalah sebagai berikut:

1) Kavling Siap Bangun (KSB)

   Upaya pembebasan lahan ini dilakukan dengan cara merelokasi ruli melalui penyediaan Kavling Siap Bangun (KSB) yang tanahnya disediakan oleh Otorita Batam/BP Batam. Tujuannya adalah mengembangkan kawasan pemukiman yang layak dan terjangkau bagi pekerja serta masyarakat berpenghasilan rendah dengan model rumah murah.

   Otorita Batam/BP Batam menyiapkan KSB yang tersebar di beberapa titik kota Batam, meliputi: Batu Aji, Tanjung Piayu, Tiban, Kabil, Nongsa, dan Sei Temiang. KSB yang disediakan ini berukuran cukup beragam, antara ain: 6 x 10 meter di wilayah Kabil, Sagulung baru, Bida Ayu, dan Pancur. Lalu, KSB ukuran 10 x 15 meter di sekitar Patam Lestari,

Sambau, Pancur Bagan, Bida Ayu.

2) KSB Plus

KSB Plus ini merupakan model relokasi yang mirip dengan KSB sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya. Adapun hal yang membedakan KSB plus dengan KSB saja adalah pengadaan kavling yang ditambah dengan kerangka bangunan berupa pondasi, tiang bangunan (kayu), atap asbes, dan toilet setengah jadi. KSB Plus ini berada di sekitar wilayah Bida Ayu dengan jumlah sebanyak 2.174 unit. Saat ini alokasi lahan untuk KSB telah mencapai 910.53 Hektar.

3) Rumah Susun Murah (RSM)

Rumah Susun Murah (RSM) adalah bantuan penyediaan rumah dengan biaya sewa yang murah kepada masyarakat berpenghasilan rendah. Penyediaan ini didasarkan pada Keputusan Ketua Otorita Pengembang Daerah Industri Pulau Batam, No. 92/KPTS/KA/X/2002.

RSM ini berlokasi di Bida Ayu dengan jumlah unit sebanyak 560. Otorita Batam memberikan fasilitas kepada mantan Penghuni ruli untuk pindah ke RSM ini dengan type hunian 36/60 m^2 atau type 36/80 m^2. Adapun sistem pembayaran sewanya ialah dengan sistem sewa cicil dan kemudian dilanjutkan dengan KPR.

4) Pembebasan Dam Tembesi

Penertian ruli di Dam Tembesi diawali dengan pembentukan Tim Internal BP Batam dan Tim Terpadu. Kemudian dilanjutkan dengan penyiapan KSB bagi pemilik yang memiliki surat asli/*grand* dari kerajaan-kerajaan Melayu terdahulu oleh BP Batam. Lalu BP Batam menyiapkan KSB ukuran 10 x 15 meter di Panaran jalan trans Barelang. BP Batam juga memberikan biaya ganti atas bangunan dan lahan garapan sesuai dengan SK Kepala BP Batam pada waktu itu

5) Pengadaan Rumah Susun (Rusun)

Otorita Batam/BP Batam sejak tahun 2016 tidak lagi memberikan kavling siap bangun untuk penanganan ruli, melainkan diganti dengan pembangunan Rumah Susun Sewa (Rusunawa). Hal itu dilakukan karena keterbatasan lahan. Rusunawa lebih diprioritaskan kepada pekerja-pekerja di kawasan industri. Adapun mekanisme relokasi tersebut dilakukan secara kolektif melalui perusahaan maupun perorangan. Terdapat lima Rusun yang dikelola BP Batam, yaitu: Rusun Kabil, Rusun Muka Kuning, Rusun Batu Ampar, Rusun Sekupang dan rusun Tanjung Uncang. Rusun-rusun tersebut memiliki tipe 21, 24, 27, dan 36.

Sampai saat ini, diperkirakan terdapat sekitar 80.000 ruli yang tersebar di sejumlah titik di sekitar kota Batam. Angka ini terbilang cukup tinggi untuk sebuah kawasan industri di Batam.

b. **Kampung Tua**

Kebijakan relokasi ini bisa dikatakan sebagai proses yang

sangat dinamis. Artinya, respon dari publik pun cukup pasang surut. Salah satu contohnya ialah mengenai kewajiban membayar UWTO. Masyarakat yang bermukim di ***Kampung Tua*** keberatan terhadap kebijakan pembayaran UWTO dan relokasi. Adapun alasan yang digunakan ialah bahwa mereka telah ada sejak lima puluh tahun yang lalu, jauh sebelum Otorita Batam datang. Para tokoh masyarakat terus menyuarakan agar Kampung Tua dikeluarkan dari HPL BP Batam.

Resolusi Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) No. 41/128 tentang *Declaration on the Right to Development* Pasal 1 ayat (1) butir 2 menyatakan bahwa: masyarakat adat berhak untuk mempertahankan dan memperkukuh lembaga-lembaga politik, hukum, ekonomi, sosial dan budaya dari Negara (Muazzin, 2014, p. 330). Resolusi ini menggambarkan bahwa dalam mempertahankan kearifan lokal, masyarakat adat perlu diberi ruang yang cukup oleh suatu kebijakan Negara.

Pada tahun 2004 melalui Keputusan Walikota Batam nomor Kpts. 105/HK/IV/2004 tentang Penetapan Perkampungan Tua di Batam, Kampung Tua di Batam ditetapkan sebagai Cagar Budaya. Sesuai dengan peraturan yang berlaku, cagar budaya harus dijaga, dilindungi, dan dilestarikan sehingga Kampung Tua merupakan aset negara, dan dalam hal ini merupakan aset dari Pemerintah Kota.

Dalam perkembangannya, pemerintah melalui Kementerian Agraria dan Tata Ruang menetapkan kebijakan untuk mengeluarkan lahan Kampung Tua dari Hak Pengelolaan Lahan BP Batam, sesuai dengan janji Presiden Joko Widodo. Saat ini, masyarakat yang mendiami empat titik Kampung Tua telah mendapatkan Sertifikat Hak Milik (antaranews.com, 2019).

c. **Kawasan Hutan**

Rekomendasi Pembebanan Hak Tanggungan Pemutakhiran Data dan Analisis Data Permasalahan atas kepastian hukum mengenai alokasi lahan dalam penerapannya di lapangan diperlukan kearifan dan konsistensi dari para pengambil kebijakan untuk menghindari konflik kepentingan. Terkait hal ini, penataan kawasan hutan di Batam merupakan salah satu hal yang cukup disorot.

Dalam rangka menjaga *catchment area* waduk, karena tidak adanya sungai di Batam dan juga sebagai upaya antisipasi dari penyerobotan lahan, maka pada tahun 1983 dilakukanlah kerja sama (MoU) antara Otorita Batam dengan Departemen Kehutanan. Kerja sama tersebut diwujudkan dalam survei pemetaan dan penetapan kehutanan. Selanjutnya, sebagai hasilnya pada tahun 1987 beberapa areal di pulau Batam, seperti Kabil dan Baloi, ditetapkan menjadi Kawasan Hutan. MoU pada tahun 1983 tersebut kemudian digunakan sebagai dasar penguasaan lahan untuk penertiban ruli di sekitar lahan

yang ditetapkan sebagai hutan.

Namun, karena dinamika pembangunan dan karena adanya kebutuhan serta perubahan lingkungan strategis diusulkanlah beberapa perubahan. Proses tersebut bisa dikatakan memakan waktu yang cukup lama mengingat banyak sekali SOP dari Kementerian Kehutanan yang harus dipenuhi. Pada tahun 2009-2022 terdapat program review tata-ruang provinsi (Paduserasi) Kawasan Hutan dengan Tata Ruang Provinsi. Pulau Batam yang secara otomatis menjadi bagian dari Paduserasi Provinsi Kepri memunculkan peluang untuk melakukan proses pengubahan status kehutanan tersebut. Melalui program Paduserasi, proses perubahan status lahan hutan diharapkan bisa dilakukan dengan waktu yang lebih singkat daripada melalui Kementerian Kehutanan.
Meskipun BP Batam sendiri menjadi anggota Tim Paduserasi, tetapi proses pengubahan tersebut tidak sesuai dengan usulan dan harapan dari BP Batam. Saat itu, lahan yang telah teralokasi dan bukan merupakan kawasan hutan justru ditetapkan menjadi kawasan hutan. Hal ini merugikan investor dan menimbulkan ketidakpastian hukum terkait status lahan. Karena hal tersebut, dilakukanlah somasi dan dilanjutkan ke proses peradilan dengan putusan yang memenangkan BP Batam.

Oleh karena itu, penetapan kawasan hutan seharusnya perlu dipahami dalam aspek sejarah perkembangan Batam yang bertumpu pada kebutuhan dunia usaha, kepentingan seluruh masyarakat, dan kemampuan daya saing Batam secara maksimal dengan tidak mengorbankan keseimbangan lingkungan.

d. **Black Market/*Rent Seeker***

Praktik *rent seeking* (mencari rente) merupakan tindakan setiap kelompok kepentingan yang berupaya mendapatkan keuntungan ekonomi yang sebesar besarnya dengan upaya yang sekecil-kecilnya, sehingga praktik *rent seeking* memberikan dampak yang sangat besar terhadap pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat dan banyaknya pendapatan di atas normal yang terjadi

pada pasar kompetitif yang melibatkan birokrat, pemilik modal, politisi dan masyarakat yang melakukan monopoli keuntungan dengan tindakan ilegal dan memanfaatkan kekuasaan yang mereka miliki (Olson, 1982).

Dalam konteks lahan yang merupakan salah satu insentif investasi di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, tarif sewa lahan yang diberlakukan relalif murah, dampak dari murahnya sewa lahan terjadi penguasaan lahan sehingga sulit melihat dan menilai investor yang benar- benar serius dan merealisasi investasinya di Batam. Neraca lahan tercatat ketersediaan lahan yang dapat digunakan untuk industri yang memerlukan lahan yang luas telah habis, sementara lahan-lahan yang teralokasi tidak kunjung di bangun.

Penguasaan lahan oleh pihak ketiga menjadi biaya yang

sangat tinggi bagi investor yang serius akan berinvestasi di Batam karena harus mencari lahan dari tangan ketiga yang biaya sewanya jauh lebih tinggi dari biaya sewa (UWT) yang ditetapkan oleh BP Batam. Bukan hanya biaya UWT, biaya transaksi termasuk biaya biaya pencarian informasi dan akses akan mempengaruhi biaya operasional yang bermuara kepada hasil akhir sehingga harga tidak kompetitif.

e. Lamanya Waktu Pemanfaatan Karena Diperlukan Beberapa Ijin.

Pemegang alokasi lahan yang telah mendapatkan alokasi lahan baik langsung dari BP Batam maupun hasil kerjasama dengan pihak lain yang akan melakukan pembangunan/pemanfaatan lahannya tidak serta merta langsung dapat melakukan pemgangunan, karena masih diperlukan beberapa perizinan yang tidak saja dari BP Batam seperti Fatwa Planologi, Pematangan Lahan (bila kondisi tanahnya memerlukan pematangan), akan tetapi juga dari luar BP Batam seperti di Pemerintah Kota Batam, untuk IMB, Amdal (ada yang di Pemerintah Kota Batam ada juga di Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan) tergantung luas dan jenis bangunannya serta ijin lainnya. Walaupun beberapa perizinan sudah dapat di akses melalui online, namun tak jarang masih diperlukan waktu ekstra untuk mengurus perizinan tersebut agar dapat diperoleh tepat waktu.

"Jalan ke Pekan Adik Beradik
Lewat Kuda Derap Berlari
Wewenang Lahan Dikelola Baik
Jaminan Batam Ramai Investasi

PENGELOLAAN INFRASTRUKTUR

Pengelolaan infrastruktur yang memadai menduduki posisi sangat strategis bagi kegiatan investasi di Batam, khususnya sebagai fasilitas bagi pengembangan wilayah Batam sebagai kawasan investasi yang berdaya saing tinggi. Dalam mengelola pembangunan infrastruktur, BP Batam berkoordinasi, baik secara vertikal maupun horisontal dengan instansi-instansi lain yang terkait, sejak dari perencanaan hingga pelaksanaan. Pembangunan infrastruktur di Batam didanai dari APBN, yaitu PHLN dan Rupiah Murni melalui BP Batam, K/L lain, Dana Perimbangan, dan PNBP BP Batam. Dalam perkembangan terbaru, mengingat keterbatasan dana APBN, sementara kebutuhannya mendesak dan berpotensi memberikan nilai tambah ekonomi, maka dimungkinkan penyediaan dan pembangunan infrastruktur dilakukan melalui Pola kerjasama, misalnya KPBU (Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha), Build Transfer Operate (BOT), atau Konsesi. Selain itu terdapat infrastruktur yang dibangun oleh para investor, khususnya di Kawasan industri, perumahan dan fasilitas khusus yang dibangun oleh investor. Infrastruktur yang memadai akan mendongkrak daya saing dan perekonomian Batam. Pembangunan infrastruktur akan mempercepat laju pertumbuhan ekonomi karena kawasan produksi dan kawasan distribusi akan terhubung secara memadai, sehingga rantai distribusi menjadi lebih mudah, lancar, dan efisien. Sebagai bagian dari simpul logistik internasional, maka sudah menjadi keharusan bagi Batam untuk memiliki infrastruktur yang bertaraf internasional.

Gambar 30. Jembatan Tengku Fisabilillah

1. Infrastruktur Utama Kawasan

Dengan keinginan jangka panjang untuk mewujudkan Batam sebagai pusat logistik internasional, Pembangunan infrastruktur di Batam dimulai oleh Perusahaan Negara (PN) Pertamina sejak tahun 1970. Dalam periode selanjutnya, pembangunan infrastruktur ini diteruskan oleh Otorita Batam, dengan pretensi membangun Batam sebagai kawasan industri, dan diteruskan lagi oleh BP Batam sebagai pemegang mandat pembangunan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) Batam. Pada periode awal, pembangunan infrastruktur mengacu pada arah kebijakan pemerintah dan rencana induk Otorita Batam. Selama dua periode awal, pembangunan infrastruktur telah menghasilkan pelabuhan orang dan penumpang; bandara; jalan; jembatan; drainase; dam atau waduk; sistem pengelolaan air minum (SPAM); sistem pengelolaan limbah rumah tangga; rumah sakit; sarana dan prasarana lainnya; seperti jaringan listrik, jaringan air minum; telekomunikasi, fasilitas umum, fasilitas IT, dan fasilitas sosial. Sementara itu, pembangunan infrastruktur kelistrikan dilaksanakan oleh Perusahaan Listrik Negara dan telekomunikasi oleh PT. Telkom.

Pada periode KPBPB Batam, pembangunan infrastruktur mengacu pada program prioritas sebagaimana tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional RPJMN, dengan tujuan: (1) melanjutkan pembangunan infrastruktur yang menghubungkan kawasan produksi dengan kawasan distribusi dan ekspor/impor; (2) mempermudah akses ke kawasan wisata; (3) mendongkrak lapangan kerja baru, serta (4) mempercepat peningkatan nilai tambah perekonomian rakyat. Selain mengacu pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), pembangunan infrastruktur di KPBPB Batam juga mengacu pada Peraturan Presiden No. 87 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Batam, Bintan dan Karimun, serta Rencana Strategis (Renstra) KPBPB.

Perencanaan pembangunan dan pengembangan infrastruktur KPBPB Batam telah terlebih dahulu dikoordinasikan dengan sejumlah instansi terkait, baik secara vertikal (dengan Kementerian dan Lembaga) maupun horizontal (dengan pemerintah daerah setempat) melalui forum Musyawarah Perencanaan Pembangunan (Musrenbangnas dan Musrenbangda). Selanjutnya, pelaksanaan pembangunan dan pengembangan infrastruktur itu dilaksanakan oleh BP Batam sendiri, bekerja sama dengan berbagai pihak, baik dengan BUMN maupun dengan swasta, Kementerian/Lembaga, Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau, Pemerintah Kota Batam, kalangan dunia usaha melalui *Corporate Social Responsibility* (CSR) dan perusahaan pengembang yang telah mendapat alokasi lahan dari BP Batam, baik kawasan industri, perumahan, maupun investasi lain. Secara umum, pembangunan infrastruktur ini

Gambar 31. Infrastruktur Jalan Batam

menggunakan dana dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN), Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP), Dana Perimbangan serta pinjaman dari luar negeri, dan yang bersifat loan maupun hibah. Ini sesuai dengan kewenangan BP Batam sebagai lembaga dengan pengelolaan keuangan mengikuti pola pengelolaan keuangan Badan Layanan Umum (BLU) sebagaimana diatur melalui Peraturan Pemerintah No. 6 Tahun 2011 dan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 59 tahun 2020 Tentang Tata Cara Pengelolaan Aset pada Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.

2. Pembangunan dan Pengembangan Infrastruktur Ekonomi dan Sosial

a. Perencanaan Pembangunan Infrastruktur
Landasan perencanaan pembangunan infrastruktur KPBPB Batam adalah RPJMN yang telah diterjemahkan ke dalam Rencana Strategis (Renstra) BP Batam yang diperbaharui setiap 5 tahun. Pada saat ini, berdasarkan Renstra BP Batam 2020-2024, pembangunan infrastruktur difokuskan untuk mendukung pengembangan lima sektor prioritas, yakni: (a) industri *manufacture* (*smartphone* dan teknologi informasi); (b) jasa *maintenance* dan *overhaul* (MRO) pesawat dan kapal, *shipbuilding/ shipyard,* pendidikan dan kesehatan internasional, *financial service/digital payment*); (c) *logistic hub (transshipment, e-commerce, warehouse, infrastructure link);* (d) pariwisata (*event* pariwisata): *electronic arts/EA sports (online games competition)*, objek pariwisata: kawasan wisata terpadu (Agrowisata Sei Temiang, Camp Vietnam), dan industri kreatif *(cinematography)*.

Dalam rangka mendukung pengembangan sektor prioritas tersebut, rencana pembangunan infrastruktur oleh BP Batam antara lain adalah: pengembangan bandar udara Hang Nadim; pengembangan jalan dan drainase; pengembangan pelabuhan laut; serta keempat, pengembangan air baku, limbah dan lingkungan. Selanjutnya program-program tersebut dijabarkan ke dalam Rencana Kerja Tahunan (RKT), penyiapan Kerangka Acuan Kerja (KAK), dan *Detail Engineering Design* (DED), serta spesifikasi dan Rencana Anggaran Biaya (RAB) sebagai bahan usulan anggaran yang dituangkan dalam Rencana Kerja Anggaran (RKA) tahunan.

Khusus untuk infrastruktur jalan dan jembatan tidak seluruhnya disediakan dan dibangun oleh BP Batam. Hal itu tergantung dari status jalan yang akan dibangun, karena dalam Peraturan Pemerintah No. 34 tahun 2006 tentang Jalan dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan, terdapat Jalan Nasional; Jalan Provinsi; Jalan Kabupaten;

Gambar 32. Ferry Terminal International Batam Centre

Jalan Kota; dan Jalan Desa. Kewenangan penetapan jenis-jenis jalan juga berjenjang: Jalan Nasional oleh Kementerian Pekerjaan Umum, Jalan Propinsi oleh Pemerintah Propinsi dan Jalan Kota dan Desa oleh Kabupaten/Kotamadya/Kota Administratif. Khusus di KPBPB Batam, Perencanaan jalan di wilayah KPBPB Batam oleh BP Batam berdasarkan arah dan pengembangan kawasan, sedang pelaksananya bergantung pada jenis dan status jalan. Pembiayaan untuk pembangunan dan penyediaan infrastruktur selain dibiayai melalui APBN juga melalui Kerja sama Pemanfaatan (KSP) yang dilakukan melalui skema Build Operate Transfer (BOT) atau Kerja sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) dengan mengacu pada mekanisme yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Selain itu, beberapa infrastruktur dibangun dan didanai oleh investor.

b. Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur

Pelaksanaan pembangunan infrastruktur dilakukan setelah program dan kegiatan pembangunan infrastruktur ditetapkan sesuai ketentuan yang berlaku. BP Batam telah memiliki Unit Layanan Pengadaan (ULP), Sistem Pengadaan Secara Elektronik (SPSE) dan Layanan Pengadaan Secara Elektronik (LPSE) untuk pekerjaan yang pembiayaannya bersumber dari APBN dan PNBP. Sedangkan untuk pekerjaan yang pembiayaannya bersumber dari pinjaman luar negeri atau hibah mengikuti mekanisme yang berlaku.

Mekanisme pembangunan dan penyediaan infrastruktur yang dikerjasamakan dengan pihak ketiga, mekanismenya mengacu kepada Peraturan Menteri Keuangan No. 59/PMK.06/2020 tentang Tata Cara Pengelolaan Aset pada Badan Pengusahaan KPBPB Batam dan dibentuk Tim Lelang secara khusus. Sedangkan mekanisme pembangunan infrastruktur melalui skema Build Operate Transfer (BOT) atau Kerja sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) mengacu kepada ketentuan yang berlaku dan dibentuk tim khusus yang melibatkan institusi terkait.

Pelaksanaan pembangunan infrastruktur di KPBPB Batam dikoordinasi oleh Direktorat Infrastruktur Kawasan (setingkat Eselon II). Direktorat ini memiliki tugas dan fungsi mengkoordinasi pelaksanaan dan pengawasan pembangunan infrastruktur kawasan. Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya, Direktorat Infrastruktur Kawasan ini dibantu oleh Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) di masing-masing proyek/pekerjaan, juga dibantu oleh Tim yang dibentuk khusus untuk pekerjaan pembangunan infrastruktur yang bekerja sama dengan pihak ketiga baik melalui skema BOT maupun KPBU.

Infrastruktur yang dibangun oleh BP Batam dengan biaya yang bersumber dari APBN dan PNBP dan yang bersumber dari kerja sama pemanfaatan atau

dari pinjaman luar negeri, menjadi Barang Milik Negara (BMN) c.q. BP Batam dan merupakan aset yang tidak dipisahkan. Pendapatan yang berasal dari pemanfaatan infrastruktur oleh BP Batam merupakan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP). Pendapatan jenis ini adalah pendapatan yang dapat digunakan langsung oleh BP Batam, melalui dan disampaikan dalam bentuk Rencana Kerja Anggaran (RKA) yang disahkan oleh Menteri Keuangan setelah mendapat persetujuan dari Komisi VI DPR R.I.

c. Ragam Infrastruktur

Beberapa infrastruktur pendukung ekonomi penting yang dibangun di Batam antara lain adalah bandara, pelabuhan, jalan, jembatan, waduk, sistem pengelolaan air minum (SPAM), WWTP. Selain itu BP Batam juga membangun dan mengelola serta memfasilitasi pengadaan dan pengembangan infrastruktur sosial. Infrastruktur sosial tersebut mencakup Rumah Sakit BP Batam, Rumah Susun Sewa (Muka Kuning, Batu Ampar, Sekupang, Kabil, dan Tanjung Uncang), Masjid Raya/Agung, Sarana Olahraga (Stadion Temenggung Abdul Jamal). Selain itu juga di bangun dan di kelola Taman Kolam Sekupang, Mall Pelayanan Publik, Politeknik Negeri Batam, Guest House Batam dan Jakarta, Kawasan Wisata Pulau Galang/Ex Camp Vietnam, Kawasan *Jogging Track* Taman Rusa, Kawasan Asrama Haji, Agri Bisnis Marina, Kawasan Pergudangan Sekupang, Lahan Tower Telekomunikasi, Workshop Simpang Patam, Gedung SQ II dan Kantor Otorita Batam Lama.

Gambar 33, *Jogging Track* dan Taman Rusa Sekupang

Gambar 34. Gedung Rumah Sakit BP Batam

TABEL 10. INFRASTRUKTUR JALAN, JEMBATAN, DAN DRAINASE

No.	Jenis	Sudah Terlaksana (*Existing*)	Rencana Tahap Akhir (*Ultimate Design*)
1	Jalan Raya	421.31 km	451.56 km
	- Jalan Arteri	184.38 km	201.26 km
	- Jalan Kolektor	114.63 km	128.00 km
	- Jalan Lokal	122.3 km	122.30 km
2	Jembatan-jembatan di Barelang		
	- Jembatan Tengku Fisabilillah	642 m	
	- Jembatan Nara Singa II	420 m	
	- Jembatan Raja Ali Haji	270 m	
	- Jembatan Sultan Zainal Abidin	365 m	
	- Jembatan Tuanku Tambusai	385 m	
	- Jembatan Raja Kecil	180 m	
3	Drainase		
	- Total Luas Kawasan	± 766.53 km2	± 3267.42 km2
	- Luas Catchment	± 20,31 Km2	± 396,933 Km2
	- Panjang Saluran	± 78.89 Km	± 671.8 Km

Sumber: Pusat Perencanaan dan Program Strategis (Pusrenpros)
BP Batam Tahun 2021

TABEL 11. INFRASTRUKTUR AIR BERSIH DAN PENAMPUNGAN AIR

No.	Jenis	Sudah Terlaksana (*Existing*)
1	Pelayanan Air Bersih	
	- Jumlah Satuan Sambungan	287,027 sambungan
2	Penyediaan Air Bersih (Waduk Duriangkang, Sei Ladi, Sei Harapan, Tembesi dan Nongsa)	
	- Kapasitas WTP Terpasang	3,610 L/detik
	- Kapasitas Produksi	3,469 L/detik
	- Volume Air	291,341 m3
3	Waduk yang belum beroprasi (Waduk Rempang dan Sei Gong)	
	- Kapasitas Waduk	632 L/detik
	- Volume Tampung Waduk	16,966,400 m3

Sumber: Unit Sumber Daya Air Limbah dan Lingkungan (SDALL) BP Batam s.d. Agustus 2021

Gambar 35. Waduk Sei Ladi

TABEL 12. INFRASTRUKTUR INSTALASI PENGELOLAAN AIR LIMBAH (IPAL)

No.	Jenis	Sudah Terlaksana (*Existing*)
1	Instalasi Pengelolaan Air Limbah (IPAL)	20.000 m3/hari
2	Kapasitas IPAL Domestik	
	- IPAL Batam Centre	33 liter/detik
	- IPAL Bengkong Sadai	230 liter/detik
3	Luas Kawasan Pengelolaan Limbah Industri (KPLI-B3)	19,7 Ha
4	Kompos	18 m3/hari
5	Stasiun Pompa	5
6	Pipa (primer dan sekunder)	114,3 Km pipa
7	Jumlah Sambungan Rumah	11.000 sambungan

Sumber: Unit Sumber Daya Air Limbah dan Lingkungan (SDALL) BP Batam s.d. Agustus 2021

TABEL 13. INFRASTRUKTUR BANDARA HANG NADIM

No.	Jenis	Sudah Terlaksana (*Existing*)	Rencana Tahap Akhir (*Ultimate Design*)
1	Landasan Pacu	4,025 x 45 m (Runway I)	3,500 x 60 m (Runway II)
2	Apron (Terminal Penumpang & Kargo, MRO)	128,800 m2	330,849 m2
3	Terminal	6 Pairs of Boarding Bridge 30.677 (2 floor) 6 Garbarata	12 Pairs of Boarding Bridge ***Rencana Induk Bandara (RIB) 2020:** 362,519 (2 floor)
4	Pesawat	B-747	B-777
5	Daya Tampung Terminal	6,500,000 Penumpang/thn	±30 Juta Penumpang/thn
6	Kapasitas Penyimpanan Barang (Pergerakan Kargo)	±48,000 Ton/Tthn	***Rencana Induk Bandara (RIB) 2020:** 730,693 Ton/thn
7	Kapasitas Penyimpanan Bahan Bakar (Data Tanki Timbun Avtur DPPU Hang Nadim full Capacity)	T101 : 3.713.754 L T102 : 3.710.066 L T103: 3.713.614 L T104 : 3.711.251 L **TOTAL: 14.848,68 Kl**	14.848,68 Kl

Sumber : Pusat Perencanaan dan Program Strategis (Pusrenpros) BP Batam Tahun 2020

Catatan : Saat ini sedang disusun Rencana Keputusan Menteri (RKM) Perhubungan untuk pengesahan Rencana Induk Bandara Hang Nadim tahun 2021. Apabila ada perubahan, upate data akan kami informasikan.

TABEL 14. PENGEMBANGAN BANDARA HANG NADIM

No.	Jenis	Tahun Pembangunan
1	BP Batam	
	- Pembangunan Apron Kargo	2020
	- Masjid Bandara	2020-2022
	- Revitalisasi Gorong-gorong yang Melintasi Runway dan Taxiway	2020-2021
	- Terminal Kargo	2021-2022
	- Jalan Akses Terminal Kargo	2021
	- Overlay Runway	2021
2	KPBU	
	- Mandatory Works Type 1 dan 2 (Fase 1) (Refurbishment Terminal 1 dan Pembangunan Terminal 2)	2022-2025

Sumber : Pusat Perencanaan dan Program Strategis (Pusrenpros) BP Batam Tahun 2020 dan Tim Proyek KPBU Tahun 2021

Catatan : Jadwal KPBU menggunakan jadwal dari dokumen penawaran pemenang lelang (Konsorsium AP1-WIKA-IIAC), belum memperhatikan kemunduran jadwal penandatanganan perjanjian kontrak dan tanggal efektif.

Gambar 36. Pelabuhan Curah Cair Kabil

TABEL 15. PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN

No.	Jenis	Sudah Terlaksana (*Existing* - 2020)	Rencana Tahap Akhir (*Ultimate Design* - 2040)
1	Terminal Umum Batu Ampar		
	- Container Yard	3,5 Ha	102 Ha
	- Gudang	1,67 Ha	4,52 Ha
	- Dermaga	1,9 km	4,4 km
	- Kedalaman	1,9 km	4,4 km
	- Kapasitas Dermaga	35.000 DWT	125.000 DWT
	- Kapasitas Peti Kemas	445rb TEUs	6,7jt TEUs
2	Terminal Kabil		
	- Panjang Dermaga Curah	0,9 km	1,5 km
	- Kedalaman Dermaga Curah	-4 s.d -12 m LWS	-12 m LWS
	- Kapasitas Dermaga Curah	35.000 DWT	125.000 DWT
	- Panjang Dermaga Peti Kemas	-	8,5 km
	- Kedalaman Dermaga Peti Kemas	-	-12 s.d -18 m LWS
	- Kapasitas Dermaga Peti Kemas	-	125.000 DWT
	- Kapasitas Peti Kemas	-	22jt TEUs (2050)
3	PT. Sarana Citranusa Kabil		
	- Panjang Dermaga	130 m	130 m
	- Kedalaman	-5 m LWS	-5 m LWS
	- Kapasitas	2.000 DWT	2.000 DWT
4	Terminal Umum Penumpang Internasional Batam Center		
	- Ukuran Dermaga Ferry	· Dermaga A: 12 m x 6 m · Dermaga B: 15 m x 8 m · Dermaga C: 11,97 m x 4,86 m	· Dermaga A: 12 m x 6 m · Dermaga B: 15 m x 8 m · Dermaga C: 11,97 m x 4,86 m · Dermaga D: 16 m x 6 m
	- Ukuran Dermaga Cruise	-	250 m x 30 m (jetty)
	- Kedalaman	-6 m LWS	-9 s.d -12 m LWS
	- Kapasitas Dermaga	500 DWT	Ferry: 500 DWT Cruise: 226.000 GT
5	Terminal Umum Penumpang Domestik Sekupang		
	- Ukuran	Dermaga Ferry: '2 x (20 x 10) m	· Dermaga Ferry: 2 x (15x10) m · Dermaga PELNI: 177 m
	- Kedalaman	-5 m LWS	-5 s.d -12 m LWS
	- Kapasitas dermaga	500 DWT	Ferry: 500 DWT PELNI: 3537 DWT

No.	Jenis	Sudah Terlaksana (*Existing* - 2020)	Rencana Tahap Akhir (*Ultimate Design* - 2040)
6	Terminal Umum Penumpang Internasional Harbour Bay		
	- Ukuran	3 x (20 x 7) m	3 x (20 x 7) m
	- Kedalaman	-4,5 m LWS	-4,5 m LWS
	- Kapasitas	500 DWT	500 DWT
7	Terminal Umum Penumpang Internasional Sekupang		
	- Ukuran Dermaga Ferry	2 x (15 x 10) m	2 x (15 x 10) m
	- Ukuran Dermaga Cruise	-	250 m x 30 m (jetty)
	- Kedalaman	-6 m LWS	-9 s.d -12 m LWS
	- Kapasitas Dermaga	300 DWT	Ferry: 300 DWT Cruise: 226.000 GT
9	Terminal Umum Sekupang Beton		
	- Panjang	177 m	950 m
	- Kedalaman	-9 m LWS	-9 s.d -12 m LWS
	- Kapasitas General Cargo	2,7rb ton	650rb ton
10	Terminal Umum Penumpang Domestik Telaga Punggur		
	- Ukuran	2 x (9,5 x 18,5) m	3 x (9,5 x 18,5) m
	- Kedalaman	-5 m LWS	-5 m LWS
	- Kapasitas dermaga	300 DWT	300 DWT
11	Terminal Khusus Pariwisata (PT. Nongsa Point Marina)		
	- Peruntukan	Sandar Kapal Marina 78 Unit	Sandar Kapal Marina 78 Unit
	- Kedalaman	-4 m LWS	-4 m LWS
	- Kapasitas	80 DWT	80 DWT
12	Terminal Khusus Pariwisata (PT. Senimba Bay Resort)		
	- Dermaga	Marina, Ferry	Marina, Ferry
	- Kedalaman	-2,80 m LWS	-2,80 m LWS
	- Kapasitas	100 DWT	100 DWT

Sumber : Pusat Perencanaan dan Program Strategis (Pusrenpros) BP Batam Tahun 2020

TABEL 16. REALISASI PENDAPATAN PENGUSAHAAN INFRASTRUKTUR PERIODE 2017 S.D. 2021

No.	Strategis Bisnis Unit	Realisasi (Juta Rp)				
		2017	2018	2019	2020	2021 (Per 23 Sept)
1	Badan Usaha Bandara Dan Teknologi Informasi			210.319,99	148.235,01	88.981,19
	Badan Usaha Bandar Udara Hang Nadim Batam	*237.592,16*	*247.485,73*	*201.893,46*	*139.512,40*	*84.642,74*
	Teknologi Informasi Dan Komunikasi	*7.480,39*	*7.450,74*	*8.426,53*	*8.722,61*	*4.338,46*
2	Badan Usaha Pelabuhan	397.967,15	401.496,58	359.220,28	339.460,84	230.721,70
3	Badan Usaha Rumah Sakit	65.144,17	72.554,49	88.704,22	114.190,75	129.806,78
4	Badan Usaha Fasilitas dan Lingkungan			45.679,58	45.373,89	156.672,69
	Sumber Daya Air, Limbah dan Lingkungan	*28.222,66*	*26.776,47*	*29.628,60*	*29.129,68*	*144.707,23*
	Hunian, Gedung, Agribisnis dan Taman	*16.397,71*	*16.803,31*	*16.050,98*	*16.244,21*	*11.965,46*
5	Kantor Perwakilan Badan Pengusahaan Batam	637,75	1.002,47	968,37	232,94	139,76
Total		**753.441,98**	**773.569,79**	**704.892,44**	**647.493,42**	**606.322,13**

Sumber : Buku Saku BP Batam Edisi II Tahun 2021

3. Tantangan dan Kendala

Jika di kebanyakan tempat, salah satu kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur adalah masalah pembebasan lahan, maka tidak demikian halnya dengan di Batam. Batam, dengan kewenangan pengelolaan lahan yang diberikan kepadanya, relatif tidak mempunyai masalah dengan pembebasan lahan yang dalam hal ini ialah pengadaan lahan. Kendala terbesar dari upaya pengembangan infrastruktur di Batam adalah keterbatasan anggaran yang bersumber dari pemerintah. Untuk kasus Batam, keterbatasan alokasi anggaran dari pemerintah tersebut juga disebabkan oleh kurangnya kapasitas internal BP Batam untuk merealisasikan anggaran yang telah dialokasikan, serta memanfaatkan secara optimal terhadap infrastruktur yang telah dibangun. Selanjutnya, dalam hal infrastruktur tersebut akan disediakan melalui pola kerja sama, maka proses pengadaan dan kecilnya kapasitas pemanfaatan yang menyebabkan tidak tercapainya skala yang tidak ekonomis (*Diseconomies of Scale*), yang bermuara pada biaya pemakaian yang mahal dan tidak efisien bagi para pengguna layanan. Belum lagi proses pengadaan infrastruktur yang panjang dan berisiko gagal/diulang, oleh karenanya sebagai Lembaga berstatus BLU, untuk fleksibilitas pengadaan barang dan jasa BP. Batam dapat melaksanakan proses pengadaan barang dan jasa sendiri sesuai dengan Perpres No. 16 tahun 2018 yang telah diperbaharui sesuai dengan Pepres No. 12 Tahun 2021. Point utama dari perubahan tersebut adalah bahwa nilai pengadaan langsung dinaikkan menjadi Rp. 500 juta dan untuk pekerjaan tertentu yang tidak dapat di tunda karena mengganggu operasional layanan bisa di lakukan pelelangan yang memerlukan waktu cukup lama. Masalah lainnya adalah pembebasan rumah liar yang dalam beberapa kasus menduduki lahan yang diatasnya akan di bangun infrastruktur, dan tanggapan masyarakat, terutama jika infrastruktur yang akan dibangun adalah teknologi baru yang belum diketahui dan diterima oleh masyarakat. Pada kasus seperti itu, BP Batam harus melakukan sosialisasi rencana pembangunan infrastruktur cukup lama (sampai masyarakat mendapatkan yang semestinya) sebelum memulai pelaksanaan pembangunan infrastruktur tersebut.

Selebihnya, BP Batam hanya mengalami kesulitan (beberapa kali tidak mampu memenuhi *requirements* akibat dari status kelembagaan BP Batam yang khusus) ketika pembiayaan pembangunan infrastruktur bersumber dari bantuan luar negeri atau dengan skema BOT dan KPBU. Untuk mengatasi situasi ini, dibutuhkan kebijakan dan/atau pengaturan baru/khusus.

paparan di atas dapat digaris-bawahi bahwa infrastruktur yang telah dibangun oleh PN. Pertamina, Otorita Batam, dan BP Batam, telah menjadi sarana penunjang kebutuhan para pelaku usaha dan menjadi salah satu fasilitas yang dapat menarik investor untuk menanamkan modalnya di Batam. Sementara itu infrastruktur yang telah ada dan diusahakan oleh BP Batam dapat melayani

kebutuhan masyarakat. Selanjutnya, pendapatan dari pengusahaan dapat digunakan langsung oleh BP Batam untuk meningkatkan pelayanan dan pelaksanaan pembangunan infrastruktur sekaligus juga dapat menjadi pembelajaran/transfer teknologi untuk pegawai BP Batam. Dengan demikian sudah saatnya beberapa infrastruktur, yang dibangun sejak periode awal pembangunan Batam, ditingkatkan dan disesuaikan dengan kebutuhan dan kemajuan industri saat ini. Untuk itu perlu dilakukan *mapping* untuk pembangunan infrastruktur strategis yang memerlukan biaya besar, diusulkan pembiayaannya melalui pinjaman dari luar negeri atau mencari mitra kerjasama dengan swasta, dan pembangunan infrastruktur yang menghubungkan kawasan produksi dengan Kawasan distribusi, mempermudah akses ke kawasan wisata, mendongkrak lapangan kerja baru, dan mempercepat peningkatan nilai tambah perekonomian rakyat, perlu dilanjutkan.

Berikut kondisi terminal peti kemas Pelabuhan di *Port Singapore Authority* dan Pelabuhan Batu Ampar (foto perbandingan Pelabuhan Batu Ampar dan *Port Singapore Authority.*

TABEL 17. REALISASI ANGGARAN BELANJA PROGRAM PENGEMBANGAN KAWASAN 2016 – 2020

(Juta Rp)

SUMBER PENDANAAN	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	REALISASI	REALISASI	REALISASI	REALISASI	REALISASI	PAGU	
PNBP BLU	484.091,84	573.907,72	438.581,62	448.379,07	536.468,13	1.192.432,85	1.150.202,79
RM	97.008,17	256.003,81	139.152,44	279.845,30	218.608,33	287.000,00	40.576,63
PHLN	-	111.174,57	102.459,36	140.822,82	132.753,18	45.000,00	124.000,00
RMP	7.692,43	11.993,26	16.607,85	2.547,38	31.209,04	12.000,00	20.000,00
Total	**588.792,44**	**953.079,36**	**696.801,27**	**871.594,57**	**919.038,68**	**1.536.432,85**	**1.334.779,42**

Sumber: Buku Saku Edisi II BP Batam tahun 2021

TABEL 18. PERBEDAAN KONDISI TERMINAL PETI KEMAS (EXISTING)

No.	Port Singapore Authority	Pelabuhan Batu Ampar
1		
2	Telah menggunakan alat bongkar muat yang canggih (*Container Crane*) dengan kecepatan bongkar muat 20 box per jam	Masih menggunakan alat bongkar muat konvensional yakni *mobile crane* dengan rata-rata kecepatan bongkar muat 8 box per jam
3	Tarif logistik lebih murah dengan kemudahan *direct call* ke negara-negara tujuan di seluruh dunia	Tarif logistik yang relatif lebih tinggi dikarenakan kapal dengan tujuan negara-negara lain harus transit dahulu di Singapura menggunakan kapal tongkang
4	Memiliki kedalaman dermaga (*draught*) hingga 18 mLWs sehingga mampu disandari kapal-kapal New Panamax dengan *draught* diatas 15 meter	Memiliki dermaga dengan kedalaman berbeda-beda maksimal 12 Mlws sehingga belum mampu mengakomodir kapal-kapal Panamax dengan *draught* 12,5 meter
5	Telah mampu melayani bongkar muat petikemas hingga 37,2 juta Teus (2019)	Baru mampu melayani bongkar muat petikemas hingga 490 Ribu Teus (2019)

Sumber : *singaporepsa.com* diakses Tahun 2021 dan Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2021

4. **Rencana ke depan**

Sejalan dengan perkembangan kebutuhan infrastruktur terkini, dalam tahun 2021 BP Batam melakukan kebijakan anggaran defisit dalam rangka peningkatan ketersediaan infrastruktur. Anggaran untuk pembangunan infrastruktur yang dianggarkan oleh DIPA tahun 2021 sebesar Rp. 2,01 triliun dinaikkan sebesar Rp. 435,88 miliar dengan menggunakan saldo. Secara rinci, kegiatan pembangunan infrastruktur dalam tahun 2021 adalah sebagai berikut:

TABEL 19. KEGIATAN INFRASTRUKTUR TAHUN 2021

NO	KEGIATAN/ PROYEK	SUMBER DANA	
		PNBP (Rupiah)	RM/PHLN/RMP (Rupiah)
1	Pembangunan Pagar Pembatas Wilayah Pelabuhan Domestik Sekupang	968.140.000	
2	Renovasi Gedung Ex. Terminal Penumpang Domestik Sekupang	4.274.038.000	
3	Penataan Areal Parkir Sepeda Motor Terminal Penumpang Domestik Sekupang	848.140.000	
4	Pembuatan saluran U-Ditch landside	190.000.000	
5	Pembuatan kanopi parkir motor karyawan	199.400.000	
6	Penambahan kapasitas WTP dan reservoir WTP	2.206.350.000	
7	Pembuatan jaringan air WTP ke gedung PTB	1.206.350.000	
8	Pembuatan fasilitas umum musholla dan toilet	504.250.000	
9	Pembuatan kanopi tangga gangway	705.100.000	
10	Pengembangan Gedung PKP-PK	9.982.417.000	
11	Pembangunan Sub Station STP	1.292.260.000	
12	Pembuatan Lokasi Penampungan GSE	877.510.000	
13	Pembuatan Saluran Drainase Airside	665.160.000	
14	Pembuatan Parkir Kendaraan	1.006.350.000	
15	Renovasi Bangunan Gedung A RSBP	13.010.600.000	
16	Pekerjaan Renovasi Poliklinik Baloi	3.137.198.000	
17	Pembangunan Jalur Ke 2 Jalan Kawasan Industri Batam Center (Depan Tunas Industrial Park 2) Tahap 2	5.131.434.000	
18	Pembangunan Jalan Akses Kawasan Industri Tanjung Gundap	2.442.653.000	
19	Pembangunan Jalan di Kapling Pekerja Sambau Nongsa	2.484.905.000	

20	DED Pembangunan Jalan Lingkar Luar Sekupang Menuju Tiban	3.056.690.000	
21	Perbaikan Jalan Yos Sudarso dari Simpang Indosat Sampai Pelabuhan Batu Ampar	7.008.900.000	
22	Pembangunan Drainase Utama Kawasan Industri Kabil (KDA)	5.972.780.000	
23	Pembangunan Drainase Utama Kawasan Punggur PLTU Tanjung Kasam	5.797.353.000	
24	Semenisasi Jalan Lingkungan Kebun Pertamanan	464.410.000	
25	Pos Jaga Kantor Pertamanan Sei Temiang	80.536.000	
26	Pembangunan Dinding Penahan Tanah di Belakang RSBP Sekupang	2.868.329.000	
27	Perbaikan Kantor Lapangan Seksi Jalan & Jembatan Sekupang	190.294.000	
28	Pengaspalan Jalan KPLI-B3 Kabil	2.364.930.000	
29	Pekerjaan Pembetonan Area Bongkar Muat Depan Gudang Limbah KPLI-B3 Kabil	737.657.000	
30	Pembetonan Jalan dan Drainase Lokasi 2 KPLI-B3 Kabil	4.645.331.000	
31	Pembangunan Sedimentasi Trap dan Trash Rack di Waduk Duriangkang (Lokasi-5)	11.813.624.000	
32	Semenisasi Jalan Lanjutan di Area Peternakan Kawasan Agrowisata marina	592.770.000	
33	Pembuatan Gorong-gorong dan Drainase Area Peternakan	190.000.000	
34	Pembangunan Parkir Kawasan Agrowisata	196.960.000	
35	Pembangunan Penampungan Rumen dan Rumah Mesin TPH	74.176.000	
36	Pembangunan Nursery Mockup	150.000.000	
37	Pengadaan Pintu dan Singnboard Peternakan	150.000.000	
38	Pembangunan Taman Kolam dan kebun Percontohan Agribisnis	598.140.000	
39	Pembangunan Mushola di Kebun Percontohan Agribisnis	200.000.000	
40	Pembangunan Toilet di Kebun Percontohan Agribisnis	200.000.000	
41	Pendalaman dan Normalisasi Embung Sumber Air Kawasan Agromarina	190.000.000	
42	Pembangunan Jalan Akses Terminal Kargo		25.000.000.000
43	Pembangunan Taxiway dan Apron 04		192.000.000.000
44	Pembangunan Terminal Kargo		80.000.000.000
45	Overlay Landasan Pacu dan Taxiway		130.000.000.000
46	The Development of Sewerage System in Batam Island (PHLN)		188.880.000.000
47	The Development of Sewerage System in Batam Island (RMP)		35.290.000.000
	TOTAL	98.675.135.000	651.170.000.000

Ke depan, BP Batam akan terus membangun dan menyelenggarakan infrastruktur antara lain pembangunan dan pengelolaan terminal 2 Bandar Udara Hang Nadim oleh Konsorsium PT. Angkasa Pura I, PT. Waskita Karya dan Incheon melalui pola KPBU, yang pelaksanaannya akan dimulai pada tahun 2022, peningkatan kapasitas pelabuhan Batu Ampar, jangka pendek 1,6 juta TEUs *transshipments* untuk kargo domestik, jangka menengah 4,7 juta TEUs *transshipments* hub untuk kargo domestik dan international impor, dan jangka panjang 6,7 juta TEUs *transshipment* hub untuk kargo domestik, international dan sebagian selat Malaka. Kemudian dalam rangka membuka akses dan mempercepat distribusi logistik, mendukung pengembangan kawasan pesisir, dan konektivitas antar Kawasan industry dan jasa perdagangan Batam-Bintan, maka akan dibangun jalan yang menghubungkan Bandara Hang Nadim dan Pelabuhan Batu Ampar panjang 10 km, *Outer Ring Road*, dan Jembatan Batam-Bintan. Demikian juga sarana lainnya seperti untuk menjaga kontinuitas tersedianya air bersih, akan di bangun Dam Laut, dan pembangkit listrik energi terbarukan melalui investasi pembangunan pembangkit listrik tenaga surya.

"Berlayar Malam ke Samudera Hindia
Jala Ikan Dapatnya Ketam
Infrastruktur Telah Siap Tersedia
Dongkrak Daya Saing Perekonomian Batam

Gambar 37. Jalan Layang Laluan Madani

Bagian 3

Strategi Peningkatan Daya Saing

Bagian 3 merupakan inti dari pengembangan Batam sebagai Kawasan ekonomi strategis. Bagian ini dijelaskan bagaimana Strategi Peningkatan Daya Saing Batam melalui Pengelolaan Sumber Daya Manusia BP Batam, Fasilitas dan Insentif Investasi, Logistik, dan pelayanan Perizinan, serta Ketenagakerjaan.

Gambar 38. Kegiatan STS-FSU di Perairan FTZ Batam

PENGELOLAAN SUMBER DAYA MANUSIA BP BATAM

Mengembangkan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBP) Batam dan mengelola penanaman modal di kawasan tersebut merupakan tugas pokok dan fungsi BP Batam. Tugas pokok yang tidak ringan tersebut memerlukan sumber daya manusia (SDM) yang andal, terampil, penuh integritas, professional, mampu memahami dan merespons perilaku personilnya dalam artian mampu mengikuti dinamika atau bahkan mendahului dinamika tersebut. Untuk itu diperlukan sistem pengelolaan SDM yang memadai untuk mendukung tugas dan fungsi tersebut dan berbagai aspek, yaitu rekrutmen, pembinaan, pengembangan karier, mutasi, promosi, remunerasi, dan pensiun. Oleh karena itu, BP Batam berupaya secara bertahap melakukan perubahan-perubahan (transformasi) pengelolaan sumber daya manusia, dengan tetap mengacu pada sistem manajemen Aparatur Sipil Negara (ASN) dan tanpa meninggalkan apa yang diinisiasi (dirintis) oleh para pendahulu. Saat ini, SDM BP Batam dikelompokkan ke dalam tiga kategori, yaitu: Pegawai Negeri Sipil (PNS), Pegawai non PNS, dan Pegawai dengan Perjanjian Kerja (P2K). Selain itu, BP batam juga memiliki SDM melalui pola outsourching khusus untuk melakukan tugas pengamanan dan kebersihan. Sejalan dengan tugas dan fungsi BP Batam mengelola Kawasan Batam, BP Batam memerlukan SDM dengan berbagai keahlian seperti pengelolaan bandara, pelabuhan, SPAM, pembangunan, hukum, perumus kebijakan, keuangan, auditing, IT, perijinan, pengelolaan daya saing, kesehatan, dan pengelolaan aset. SDM BP Batam harus penuh integritas dan dinamis.

1. ASN sebagai *Enterpreneur Government*

Aspek sejarah pengelolaan sumber daya manusia (SDM) BP Batam bisa ditelusur jauh ke belakang hingga ke tahun 1970-an ketika sebuah kerja besar bernama Proyek Pembangunan Pulau Batam dilaksanakan oleh PT Pertamina (BP Batam, 2020). Proyek ini kemudian bersambung dengan proyek lanjutan bertajuk Pembangunan Daerah Industri Pulau Batam yang dilaksanakan oleh sebuah badan dengan kewenangan khusus bernama Badan Otorita Batam. Pada era Proyek Pembangunan Pulau Batam, sumber daya manusia didatangkan (direkrut) dari kalangan profesional yang sangat mumpuni di bidangnya. Para profesional ini bukan tunas-tunas baru yang nir-pengalaman, melainkan pribadi-pribadi dengan tingkat kapabilitas yang tinggi. Kebijakan seperti ini, tentu saja, bisa dipahami, sebab proyek pembangunan di Pulau Batam saat itu berdurasi cukup singkat dan membutuhkan para profesional yang mampu bekerja dengan tingkat akurasi yang tinggi. Pada era Otorita Batam, pimpinan Otorita Batam, yang harus bekerja dengan dana operasional organisasi yang

bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), dilantik oleh, dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden.

Pada awal pembentukan Otorita Batam, para pegawai yang bekerja di bawah manajemen PT. Pertamina berstatus sebagai Pegawai Proyek. Pada tahun 1984, B.J. Habibie mereformasi sistem kepegawaian di Otorita Batam. Salah satu reformasi yang dilakukan adalah dengan menerbitkan kebijakan tentang perubahan pegawai Otorita Batam menjadi Pegawai Negeri Sipil (PNS). Sejak itulah muncul generasi pertama Pegawai Negeri Sipil di lingkungan Otorita Batam. Pada saat itu, rekrutmen dilakukan dengan menetapkan status PNS pegawai pada lembaga induk sesuai bidang kerja masing-masing, misalnya, pegawai Otorita Batam yang melaksanakan tugas di pelabuhan dan bandar udara mendapatkan Nomor Induk Pegawai (NIP) dan status PNS di Kementerian Perhubungan RI, begitu juga, pegawai Otorita Batam yang melaksanakan tugas di rumah sakit mendapatkan NIP dan status PNS di Kementerian Kesehatan. Dengan demikian, para pegawai tersebut memperoleh status 'PNS Yang Diperbantukan di Otorita Batam'.

Pada awal penetapan pegawai Otorita Batam sebagai PNS, sebanyak 12 Departemen yang sekarang disebut Kementerian dan dua Lembaga non-Departemen/ non-Kementerian, memperbantukan pegawai mereka ke Otorita Batam. Akan tetapi sekarang ini, jumlah instansi yang memperbantukan PNS ke BP Batam telah berkembang menjadi 18 Kementerian dan 7 Lembaga non-Kementerian. Seiring dengan kebijakan tersebut reformasi pengelolaan SDM di Otorita Batam juga terjadi, diantaranya mengatur tentang eselonisasi. Sistem eselonisasi ini mendapat respons positif dari para PNS yang bekerja di Otorita Batam. Selain memotivasi pegawai, sistem tersebut juga memberi kemudahan untuk menghadirkan tenaga teknis yang berstatus PNS dari pemerintah pusat.

Sejak Batam ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam tahun 2007 sesuai dengan PP 46 Tahun 2007 jo PP No. 5 Tahun 2011, dan BP Batam sebagai pengelola Kawasan, tidak lagi berstatus sebagai Lembaga Struktural (bereselon) melainkan menjadi Lembaga Non-Struktural (tidak bereselon). Oleh karenanya sejak itu pula Pegawai BP Batam tidak lagi mendapatkan formasi PNS dari Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (Kemenpan & RB). Penetapan BP Batam sebagai Lembaga nonstruktural seiring dengan penetapan statusnya sebagai Lembaga yang menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum (BLU), BP Batam sebagai BLU memiliki kewenangan mengusahakan aset dan diberikan fleksibilitas dalam pengelolaan keuangan dan aset serta manajemen SDM. Sejak tahun 2016 remunerasi telah diterapkan untuk para pegawai dan pimpinan BP Batam, dan sejak tahun 2019 juga telah mulai merekruit tenaga profesioal strata dua (S-2) untuk mengisi jabatan-jabatan pada *Strategis Business Unit* (SBU).

TABEL 20. DISTRIBUSI PNS BERDASARKAN INSTANSI INDUK TAHUN 2020 – 2021

NO	INSTANSI INDUK	2020	2021 (Update 30 Juni)
		TOTAL (Orang)	TOTAL (Orang)
1	Badan Koordinasi Penanaman Modal	10	10
2	Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan	2	2
3	Kementerian Agama	82	82
4	Kementerian Dalam Negeri	32	26
5	Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral	27	25
6	Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia	63	62
7	Kementerian Kelautan dan Perikanan	125	124
8	Kementerian Kesehatan	275	271
9	Kementerian Keuangan	8	5
10	Kementerian Komunikasi dan Informatika	10	9
11	Kementerian Perdagangan	79	75
12	Kementerian Perhubungan	433	419
13	Kementerian Perindustrian	83	83
14	Kementerian Pertanian	69	69
15	Kepolisian Negara Republik Indonesia	2	2
16	Badan Siber dan Sandi Negara	4	4
17	Pemko Batam	2	4
18	Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi	43	43
19	Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian	1	1
20	Kejaksaan Agung	2	2
21	Kementerian Ketenagakerjaan	68	63
22	Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan	2	1
23	Kementerian Pariwisata	81	81
24	Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat	122	115
25	Kementerian Riset, Teknologi, Dan Pendidikan Tinggi	1	
TOTAL		**1.626**	**1.578**

Sumber: Buku Saku BP Batam Edisi II 2021

2. Pengelolaan SDM

Pengelolaan SDM di BP Batam dapat dikelompokkan ke dalam tiga tahap, yaitu: Perencanaan dan rekrutmen; penempatan; pengembangan dan pengurangan.

a. Tahap Perencanaan dan Rekrutmen

Pada tahun 1970-an hingga 2007, pola rekrutmen pegawai non-PNS Otorita Batam dilakukan dengan pengadaan pegawai secara mandiri, berdasarkan peraturan kepegawaian Otorita Batam yang sebagian mengadopsi peraturan kepegawaian PT Pertamina (Persero). Proses ini dilakukan melalui Analisa Jabatan (Anjab), berdasarkan usulan kebutuhan pegawai dari masing-masing unit kerja, yang kemudian dianalisa dan diolah oleh Biro SDM menjadi formasi pegawai Otorita Batam. Selanjutnya, pada masa transisi kelembagaan BP Batam, dari tahun 2007 hingga sekarang, BP Batam sebagai sebuah instansi pemerintah mengikuti pola rekrutmen Aparat Sipil Negara (ASN) sesuai dengan ketentuan pengelolaan SDM oleh Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara (Kemenpan).

Pola rekrutmen yang didasarkan pada Analisa Jabatan dan Analisa Beban Kerja (ABK) akan menjadi acuan untuk menganalisa dan memetakan kebutuhan pegawai dari masing-masing unit kerja di BP Batam. Proses rekrutmen karyawan dilakukan melalui tiga model:

1) Rekrutmen secara terbuka, yang dilakukan dengan cara menyebarluaskan informasi rencana pengadaan pegawai beserta syarat dan ketentuan secara terbuka kepada khalayak ramai melalui media massa, baik media cetak, elektronik, maupun digital; Untuk Pegawai BP Batam berstatus PNS, saat itu pada tahun 1985 rekrutmennya dengan memberikan Nomor Induk Pegawai (NIP) kepada pegawai tetap BP Batam dengan menginduk ke beberapa Departemen/Kementerian, diawali dengan mengajukan permohonan formasi tiap tahunnya kepada KemenPANRB, formasi yang diperoleh untuk memberikan status PNS kepada pegawai tetap BP Batam yang telah bekerja di BP Batam sesuai dengan ruang lingkup tugasnya, seperti disebutkan di atas, pegawai BP Batam yang melaksanakan tugas pada ruang lingkup perhubungan akan diberikan NIP dengan instansi induk Kementrian Perhubungan dll. Sedangkan untuk non PNS. dan P2K, rekrutmennya melalui test bekerjasama dengan Badan Kepegawaian Negara (BKN) dan BAPPENAS serta Lembaga Rekrutmen untuk Test Pengetahuan Akademis dan *Psychotest*, sedangkan untuk test kesehatan dan pengetahuan tentang ruang lingkup BP Batam dilakukan oleh Biro SDM dengan membentuk Tim.
2) Lelang Jabatan, proses promosi atau tender ini bertujuan untuk memilih ASN yang berkompeten untuk mengisi jabatan struktural pada Unit Bisnis Strategis tertentu di BP Batam; dan
3) Pemilihan langsung melalui *fit and proper test* oleh Dewan Kawasan untuk mengisi jabatan pada level pimpinan BP Batam.

Gambar 39. Petugas Pelabuhan Laut BP Batam

TABEL 21. PROFIL PIMPINAN BP BATAM
PERIODE 2008 S.D. 2019

NO	NAMA	JABATAN	LATAR BELAKANG PENDIDIKAN
A	**Tahun 2008**		
1	Ir. Mustofa Widjaja, M.M	Kepala BP Batam	a. S-1 Teknik Sipil, Institut Teknoligi Bandung (ITB) b. S-2 Sekolah Tinggi Ilmu Manajemen, Jakarta 1998
2	Drs. Manan Sasmita, M.Si.	Wakil Kepala	a. S-1 Universitas Sumatera Medan b. S-2 Magister *Science*/ Sains
3	Ir. Asroni Harahap, M.Sc.	Anggota 1 / Deputi Bidang Pelayanan dan Promosi	a. S-1 Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung (ITB) b. S-2 *Master of Science in Civil Engineering*, State University of New York At Buffalo
4	Ir. I Wayan Subawa	Anggota 2 / Deputi Bidang Bina Sarana dan Prasarana	S-1 Teknik Sipil, Institut Teknologi Bandung (ITB)

5	Ir. Moch. Prijanto, M.E.	Anggota 3 / Deputi Bidang Administrasi dan Program, merangkap Bidang Pengendalian	a. S-1 Teknik Mesin, Institut Teknologi Bandung (ITB) b. S-2 Magister *Science*
B	**Tahun 2010**		
1	Ir. Mustofa Widjaja, M.M	Kepala BP Batam	a. S-1Teknik Sipil, Institut Teknoligi Bandung (ITB) b. S-2 Sekolah Tinggi Ilmu Manajemen, Jakarta 1998
2	Drs. Manan Sasmita, M.Si.	Wakil Kepala	a. S-1 Universitas Sumatera Medan b. S-2 Magister *Science*/ Sains
3	Ir. I Wayan Subawa	Anggota 1/ Deputi Bidang Pengusahaan Sarana	S-1 Teknik Sipil, Institut Teknologi Bandung (ITB)
4	Ir. Fitrah Kamaruddin Djafar	Anggota 2/ Deputi Bidang Pelayanan Jasa	S-1 Fakultas Pertanian Universitas Brawijaya Malang
5	Drs. Asyari Abbas, M.Si.	Anggota 3/ Deputi Bidang Pelayanan Umum	a. S-1 Institut Ilmu Pemerintahan b. S-2 Ekonomi Manajemen, UNAIR
6	Ir. Moch. Prijanto, M.E.	Anggota 4 / Deputi Bidang Administrasi Dan Program	a. S-1 Teknik Mesin, Institut Teknologi Bandung (ITB) b. S-2 Magister *Science*/Sains

7	Ir. Asroni Harahap, M.Sc.	Anggota 5 / Deputi Bidang Pengendalian	a. S-1 Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung (ITB) b. S-2 *Master of Science in Civil Engineering*, State University of New York At Buffalo
C	**Tahun 2014**		
1	Ir. Mustofa Widjaja, M.M.	Kepala BP Batam	a. S-1 Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung (ITB) b. S-2 Sekolah Tinggi Ilmu Manajemen, Jakarta
2	Drs. Jon Arizal, M. Hum.	Wakil Kepala	a. S-1 Fakultas MIPA UNRI b. S-2 IMUI Batam (Afiliasi Univ of Giorgia USA) c. S-2 Magister Humaniora UGM, Yogyakarta
3	Drs. A. Gani Lasya, M.M.	Anggota 1/ Deputi Bidang Administrasi dan Umum	a. S-1 Syariah UIN Sunan Kalijaga Yogjakarta b. S-2 Magister Manajemen
4	Ir. I Wayan Subawa	Anggota 2/ Deputi Bidang Perencanaan dan Pengembangan	S-1 Teknik Sipil, Institut Teknologi Bandung (ITB)
5	Ir. Istono	Anggota 3/ Deputi Bidang Pengusahaan Sarana Usaha	S-1 Teknik Sipil, Institut Teknologi 10 Nopember Surabaya (ITS)

6	Ir. Nur Syafriadi, M.Si.	Anggota 4/ Deputi Bidang Pengusahaan Sarana Lainnya	a. S-1 Teknik Industri dari Sekolah Tinggi Teknik Batam b. S-2 Ekonomi Manajemen UNAIR Surabaya
7	Ir. Fitrah Kamaruddin Djafar	Anggota 5/ Deputi Bidang Pelayanan Umum	S-1 Fak. Pertanian Universitas Brawijaya Malang
D	**TAHUN 2016**		
1	Drs. Hatanto Reksodipoetro, M.A.	Kepala BP Batam	a. S-1 Ekonomi Universitas Indonesia b. S-2 Administrasi Publik Harvard University
2	Ir. Agus Tjahajana Wirakusumah, SE, M.Sc.	Wakil Kepala	a. S-1 Teknik Mesin Institut Teknologi Bandung (ITB) b. S-1 Ekonomi Universitas Indonesia c. S-2 Teknik Industri University of Florida
3	Ir. Sigit Priadi Pramudito, M.A.	Anggota 1/ Deputi Bidang Administrasi dan Umum	a. S-1 Teknologi Geodesi Institut Teknologi Bandung b. S-2 Ekonomi Syracuse University

4	Junino Jahja, SE, M.B.A.	Anggota 2/ Deputi Bidang Perencanaan dan Pengembangan	a. S-1 Ekonomi Universitas Indonesia b. S-2 Administrasi Bisnis Southern California University c. S-2 Manajemen Keuangan University of Exetern School of Bussiness and Economic
5	RC. Eko Santoso Budianto	Anggota 3/ Deputi Bidang Pengusahaan Sarana Usaha	a. S-1 Keuangan University of Northern Colorado b. S-2 Administrasi Bisnisnagel T Miner Business School, Golden Gate University
6	DR. Ir. Purba Robert M. Sianipar, M.SCE, M. SEM.	Anggota 4/ Deputi Bidang Pengusahaan Sarana Lainnya	a. S-1 Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung b. S-2 Geotechnical Engineering University of Wisconsin Madison c. S-2 Mekaikal Engineering University of Wisconsin Madison d. S-3 Constuction Engineering and Management University of Wisconsin Madison

7	Gusmardi Bustami, S.H.	Anggota 5/ Deputi Bidang Pelayanan Umum	S-1 Hukum Universitas Indonesia
E	**Tahun 2017**		
1	Dr. Ir. Lukita Dinarsyah Tuwo, M.A.	Kepala BP Batam	a. S-1, Teknik Industri Institut Teknologi Bandung b. S-2, Ekonomi University of Vanderbilt, Nashville, USA c. S-3, Ekonomi University of Illinois, Urbana Champaign, USA
2	Drs.Purwiyanto Prawiro Suwiryo, M.A.	Anggota 1/ Deputi Bidang Administrasi dan Umum	a. S-1 Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro Semarang, Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan, Jalur Ekonomi Perencanaan b. S-2 Economics Department, University of Colorado at Boulder, Boulder, Colorado-USA, Spesialis Keuangan Negara dan Perdagangan Internasional

3	Yusmar Anggadinata, SSi., M.B.A.	Anggota 2/ Deputi Bidang Perencanaan dan Pengembangan	a. S-1 Fisika Technology Institut Teknologi Bandung b. S-2 MBA Technology Institut Teknologi Bandung
4	Dwianto Eko Winaryo, ST., M.T.	Anggota 3/ Deputi Bidang Pengusahaan Sarana Usaha	a. S-1 Teknik Sipil Universitas Diponegoro b. S-2 Teknik Sipil Universitas Diponegoro
5	Mayjen Trieko Budi Soepriyanto	Anggota 4/ Deputi Bidang Pengusahaan Sarana Lainnya	AKMIL - Akademi Militer
6	Irjen Pol. Drs. Bambang Purwanto, SH., M.Si.	Anggota 5/ Deputi Bidang Pelayanan Umum	a. AKPOL b. S-1 Hukum c. S-2 Manajemen
F	**Tahun 2019**		
1	Edy Putra Irawady, SH. M.H.	Kepala BP Batam Merangkap Anggota 2/ Deputi Bidang Perencanaan dan Pengembangan	a. S-1 Hukum Universitas Indonesia b. S-2 *Master of Arts* International Graduate Transaction George Mason University
2	Drs. Purwiyanto Pranoto Suwiryo, M.A.	Anggota 1/ Deputi Bidang Administrasi dan Umum Merangkap Anggota 5/	a. S-1 Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro Semarang, Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi

		Deputi Bidang Pelayanan Umum	Pembangunan, Jalur Ekonomi Perencanaan b. S-2 Economics Department, University of Colorado at Boulder, Boulder, Colo rado-USA Spesialisasi Keuangan Negara dan Perdagangan Internasional
3	Dwianto Eko Winaryo, ST., M.T.	Anggota 3/ Deputi Bidang Pengusahaan Sarana Usaha Merangkap Anggota 4/ Deputi Bidang Pengusahaan Sarana Lainnya	a. S-1 Teknik Sipil Universitas Diponegoro b. S-2 Teknik Sipil Universitas Diponegoro
G	**Tahun 2019**		
1	Muhammad Rudi, S.E. M.M. - Walikota Batam	Kepala BP Batam	a. S-1 STIE Adhyniaga b. S-2 STIE Bisnis Indonesia
2	Drs. Purwiyanto Pranoto Suwiryo M.A.	Wakil Kepala BP Batam	a. S-1 Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro-Semarang, Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan, Jalur Ekonomi Perencanaan

			b. S-2 Economics Department, University of Colorado at Boulder, Boulder, Colorado-USA Spesialisasi Keuangan Negara dan Perdagangan Internasional
3	Drs. Wahjoe Triwidijo Koentjoro, Ak, M.Si.	Anggota Bidang Administrasi dan Keuangan	a. S-1 Ekonomi Universitas Brawijaya b. S-2 Akuntansi Perpajakan
4	DR. Enoh Suharto Pranoto, S.E. M.A.	Anggota Bidang Kebijakan Strategis	a. S-1 Ekonomi Universitas Indonesia b. S-2 Urban Management Erasmus University Rotterdam the Netherlands Belanda c. S-3 Studi Kebijakan Universitas Pendidikan Bandung
5	DR. Sudirman Saad, SH, M.Hum.	Anggota Bidang Pengelolaan Kawasan dan Investasi	a. S-1 Hukum UNHAS b. S-2 Hukum UGM c. S-3 Hukum UGM
6	Ir. Syahril Japarin	Anggota Bidang Pengusahaan	S-1 Fakultas Teknik ITB

b. Tahap Penempatan

Biro SDM dan Organisasi BP Batam menempatkan para pegawai sesuai dengan kebutuhan unit kerja dengan tetap mengacu pada Anjab dan ABK. Pada tahap ini, Biro SDM dan Organisasi BP Batam juga memberikan orientasi pada pegawai baru. Materi dalam orientasi karyawan baru mencakup keorganisasian BP Batam, tugas dan fungsi serta kewenangan, struktur organisasi, kepemimpinan, pimpinan, unit kerja, peraturan yang berlaku, dan lain sebagainya. Penempatan juga ditujukan untuk optimalisasi tugas pokok dan fungsi unit kerja dan unit bisnis agar bisa menjalankan pembinaan dan alih teknologi/keahlian. Hal ini penting mengingat luasnya bidang tugas yang dijalani oleh BP Batam dilakukan penuh dinamika dan resiko.

c. Pengurangan

Sampai saat ini, BP Batam belum pernah melakukan pengurangan pegawai maupun perampingan organisasi. Pegawai akan diberhentikan dengan hormat karena pensiun, dipindahtugaskan, atau berhalangan tetap. Rotasi pegawai dilakukan dalam rangka optimalisasi, penyegaran, dan bila terjadi perluasan organisasi atau perubahan Susunan Organisasi Tata Kerja (SOTK). Pegawai juga akan diberikan sanksi/hukuman tertentu bila melakukan pelanggaran. Hal ini diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 53 Tahun 2010 Tentang Disiplin Pegawai Negeri Sipil yang kemudian disadur menjadi Peraturan Kepala BP Batam Nomor 4 Tahun 2010 Tentang Kepegawaian Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas Batam pada Bab 20 Pasal 150.

3. Profil Kepegawaian BP Batam

Pegawai (SDM) BP Batam terbagi ke dalam tiga kategori, yakni: (1) PNS; (2) Pegawai Tetap non PNS dan (3) Pegawai dengan Perjanjian Kerja (P2K).

a. Pegawai Negeri Sipil (PNS)

Pegawai yang dimaksud adalah PNS dari Kementerian dan Nonkementerian yang ditugaskan di BP Batam atas permintaan BP Batam ataupun karena penugasan dari kementeriannya. Pegawai tersebut diperlukan oleh BP Batam karena adanya kebutuhan dan persyaratan untuk tugas dan jabatan tertentu atau adanya pelimpahan kewenangan dari Kementerian terkait kepada BP Batam. Pegawai yang bestatus seperti ini dinamakan "dipekerjakan", yang mana pembinaan karir PNS yang dipekerjakan dilakukan oleh instansi induknya (Kementerian/Lembaga) dan dalam sistem penggajiannya terdapat selisih antara penggajian PNS dengan remunerasi yang berlaku di BP Batam, kemudian Pegawai Tetap Honorer Bergolongan yang berstatus sebagai PNS. Status Pegawai seperti ini dinamakan "diperbantukan". Pegawai Tetap Honorer Bergolongan yang berstatus PNS diberikan upah berdasarkan ketentuan penggajian pada BP Batam, dengan golongan/pangkat PNS sebagai dasar penetapan gaji dan dasar pembinaan karirnya di BP

Gambar 40. Simulasi Kebakaran dilakukan oleh PBK BP Batam

Batam juga berdasarkan golongan/pangkat PNS. Pengangkatan pegawai kategori ini terakhir kali dilaksanakan pada tahun 2016 di BP Batam,

b. Pegawai Tetap Non PNS

Nomenklatur sistem kepegawaian ini merupakan peninggalan dari peraturan kepegawaian PT Pertamina. Adapun pegawai yang berstatus Pegawai Tetap Non PNS tersebut terdiri dari:

1) Pegawai Tetap Honorer Bergolongan yang tidak bestatus sebagai Pegawai Negeri Sipil. Pegawai Tetap Honorer Bergolongan yang tidak berstatus PNS diberikan upah berdasarkan ketentuan penggajian pada BP Batam atas dasar pendidikan dan masa kerja yang dimiliki. Yang bersangkutan tidak berstatus PNS karena belum tersedianya formasi yang dibutuhkan atau yang bersangkutan tidak bersedia diberi status PNS.Keduanya memiliki golongan dan gaji yang sama. Yang menjadi pembeda adalah kewajiban. Pegawai yang berstatus PNS memiliki kewajiban untuk tunduk kepada peraturan yang berlaku pada PNS. Terkait dengan pembinaan karir, pegawai kategori ini diberikan taraf yang sama, dan karena itu Pegawai Tetap Bergolongan yang tidak berstatus PNS dapat menduduki jabatan struktural di lingkungan BP Batam, kecuali untuk jabatan yang mensyaratkan harus berstatus PNS.
2) Pegawai dengan Perjanjian Kerja (P2K). Pegawai BP Batam kategori ini merupakan pegawai yang direkrut berdasarkan perjanjian kerja dalam kurun waktu satu tahun dan dapat dilakukan proses perpanjangan kontrak setiap tahunnya. Pengadaan P2K dilakukan berdasarkan kebutuhan organisasi dan proses rekrutmen dilakukan secara terbuka. P2K akan diberi gaji sesuai Upah Minimum Regional (UMR) Provinsi Kepulauan Riau dan tunjangan lainnya, beserta hak dan kewajiban sebagaimana tercantum dalam surat perjanjian kerja. P2K juga diberikan kesempatan untuk tugas kerja selayaknya pegawai kategori lainnya dan mengikuti pelatihan-pelatihan pengembangan diri yang disediakan oleh BP Batam.

Budaya Kerja BP Batam
SPIRIT

Service Excellent
Professional
Innovative
integRIty
enTrepreneurship

TABEL 22. KEKUATAN SDM BP BATAM 2017 S.D. 2021

		2017	2018	2019	2020	2021
NO	PEGAWAI BPBATAM	JUMLAH AKHIR TAHUN	JUMLAH AKHIR TAHUN	JUMLAH AKHIR TAHUN	JUMLAH AKHIR TAHUN	EDIT 02 JULI
I	**PEGAWAI TETAP**					
A	**PIMPINAN**					
1	PNS	2	2	3	3	3
2	NON-PNS	2	2	3	3	3
3	POLRI	1	1	0	0	0
4	TNI	0	1	0	0	0
	SUBTOTALA	**5**	**6**	**6**	**6**	**6**
B	**PEGAWAI TETAP PNS/POLRI**					
1	PNSDPK	94	85	68	64	63
2	PNSDPB	1740	1680	1610	1542	1505
3	PNSTGS	0	2	2	3	4
4	CPNSDPB	2	2	1	1	1
5	POLRI	5	4	2	2	2
6	TNI	0	0	0	0	0
	SUBTOTAL B	**1841**	**1773**	**1683**	**1612**	**1575**
C	**PEGAWAI TETAP NONPNS**					
1	NON-PNS	590	592	584	574	567
2	CAPEG NON-PNS	0	0	0	0	0
	SUBTOTALC	590	592	584	574	567
	JUMLAH PEGAWAI TETAP	**2.436**	**2.371**	**2.273**	**2.192**	**2.148**
II	**PEGAWAI TIDAK TETAP**					
	PEGAWAI DENGAN PERJANJIAN KERJA(P2K)					
	JUMLAH PEGAWAI P 2 K	**255**	**388**	**456**	**453**	**451**
	GRANDTOTAL	**2.691**	**2.759**	**2.729**	**2.645**	**2.599**

Sumber: Buku Saku BP Batam Edisi II 2021

TABEL 23. KEKUATAN SDM BP BATAM PERUNIT KERJA 2017 S.D 2020

No	Unit Kerja	Status Pegawai										Total
		CAPEG NON	CPNS DPB	NON	PNS DPB	PNS DPK	PNS TGS	POLRI	TNI	PK	SK	
1	Kepala BP Batam	-	-	1	-	-	-	-	-	-	3	4
2	Wakil Kepala BP Batam	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	3
3	Anggota Bidang Administrasi dan Keuangan	-	-	1	-	-	-	-	-	-	3	4
6	Anggota Bidang Kebijakan Strategis	-	-	-	-	1	-	-	-	-	4	5
4	Anggota Bidang Pengelolaan Kawasan dan Investasi	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	3
5	Anggota Bidang Pengusahaan	-	-	1	-	-	-	-	-	1	1	3
7	Badan Usaha Bandara dan Teknologi Informasi Komunikasi	-	-	69	265	10	-	-	-	218	1	563
8	Badan Usaha Fasilitas dan Lingkungan	-	-	46	123	5	-	-	-	21	-	195
9	Badan Usaha Pelabuhan	-	1	16	152	-	-	-	-	32	1	202
10	Badan Usaha Rumah Sakit	-	-	133	252	5	1	-	-	40	-	431
11	Biro Hukum	-	-	10	5	3	-	-	-	4	-	22
12	Biro Humas, Promosi dan Protokol	-	-	15	28	2	-	-	-	15	-	60
13	Biro Keuangan	-	-	16	19	2	-	-	-	3	-	40
14	Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi	-	-	38	31	4	-	-	-	4	-	77
15	Biro Umum	-	-	46	99	3	-	-	-	40	-	188
16	Direktorat Evaluasi dan Pengendalian	-	-	3	7	1	-	-	-	-	1	12
17	Direktorat Infrastruktur Kawasan	-	-	30	78	4	-	-	-	3	-	115
18	Direktorat Pelayanan Lalu Lintas Barang dan Penanaman Modal	-	-	23	33	1	1	-	-	3	-	61
19	Direktorat Pengamanan Aset	-	-	26	254	10	-	2	-	4	-	296
20	Direktorat Pengelolaan Lahan	-	-	39	67	5	-	-	-	21	-	132
21	Direktorat Peningkatan Kinerja dan Manajemen Risiko	-	-	3	6	1	-	-	-	-	-	10
22	Direktorat Restrukturisasi	-	-	1	13	-	-	-	-	-	1	15
23	Kantor Perwakilan	-	-	20	19	-	-	-	-	4	-	43
24	Pusat Harmonisasi Kebijakan	-	-	14	10	5	-	-	-	3	-	32
25	Pusat Pengembangan KPBPBB dan Kek	-	-	6	13	1	1	-	-	2	-	23
26	Pusat Perencanaan Program Strategis	-	-	10	17	1	-	-	-	7	-	35
27	Satuan Pemeriksaan Intern	-	-	3	14	-	1	-	-	7	-	25
	Total	**0**	**1**	**570**	**1.505**	**66**	**4**	**2**	**0**	**432**	**19**	**2.599**

Sumber: Buku Saku BP Batam Edisi II 2021

TABEL 24. KEKUATAN PEGAWAI BP BATAM BERDASARKAN PENDIDIKAN TAHUN 2020 – 2021

No	Jenjang Pendidikan	2020	30 Juni 2021	Perubahan Δ %
1	Pasca Sarjana - S3	8	9	12,50
2	Pasca Sarjana - S2	76	79	3,95
3	Sarjana - S1/D.IV	761	758	(0,39)
4	Diploma - D.III	312	310	(0,64)
5	Diploma - D.II	9	9	0,00
6	Diploma - D.I	5	5	0,00
7	SLTA	1.352	1.314	(2,81)
8	SLTP	65	62	(4,62)
9	SD	56	53	(5,36)
Total		**2.644**	**2.599**	**(1,70)**

Sumber: Buku Saku BP Batam Edisi II 2021

4. Pola Pengembangan dan Jenjang Karier SDM BP Batam

Pengembangan kompetensi SDM juga dilakukan di BP Batam. Adapun kompetensi yang dikembangkan mencakup kemampuan manajerial, kemampuan teknis, dan kemampuan struktural. Selain ketiga kemampuan tersebut, kualitas SDM BP Batam juga dinilai dari aspek etika, loyalitas, dan dedikasi. Selain itu, nilai atau prinsip utama (*core value*) juga diinternalisasikan kepada pegawai melalui penciptaan budaya kerja atau peraturan tertentu, yang meliputi *Service Excellent, Professional, Innovative, Integrity,* dan *Entrepreneurship* yang kemudian disingkat menjadi 'SPIRIT'. serta perilaku pegawai yang meliputi unsur Orientasi Pelayanan, Integritas, Disiplin, Kerja sama, dan Kepemimpinan setiap bulan dan akumulasi selama satu tahun bagi PNS dan Pegawai Tetap Non-PNS dinilai sebagai Capaian Sasaran Kerja Pegawai (SKP). Sementara itu, Pegawai P2K menggunakan pedoman penilaian oleh pimpinan langsung yang bersangkutan pada akhir tahun.

Untuk jenjang karir para pegawai BP Batam menggunakan prinsip profesionalisme sesuai dengan kompetensi, prestasi kerja, dan jenjang pangkat yang ditetapkan untuk jabatan itu serta syarat objektif lainnya. Jabatan yang diberikan dimaksudkan sebagai bentuk pengembangan karier, sekaligus menunjukkan adanya peningkatan jenjang jabatan dalam suatu organisasi sesuai dengan alur pengembangan karier yang telah ditetapkan. Untuk itu, BP Batam melaksanakan analisis jabatan; evaluasi jabatan; menetapkan peta jabatan; dan menetapkan standar kompetensi jabatan dengan mengkaitkan unsur-unsur pola karier yang meliputi pendidikan formal, Diklat jabatan, usia, masa kerja, pangkat/golongan ruang, tingkat jabatan pengalaman jabatan, penilaian prestasi kerja, dan kompetensi jabatan.

Pengembangan karier pegawai BP Batam juga di lakukan melalui program tugas belajar pendidikan pasca sarjana strata dua (S-2), bekerjasama dengan beberapa perguruan tinggi negeri untuk bidang-bidang sesuai dengan kebutuhan yang mengacu pada ruang lingkup dan tugas pokok BP Batam serta pengembangan organisasi ke depan. Penugasan tugas belajar S-2, berlaku untuk pegawai tetap Batam dengan terlebih dahulu diadakan tes pengetahuan akademis yang dilakukan oleh internal BP Batam dan test di perguruan tinggi yang akan dituju. Test yang dilakukan di internal BP Batam meliputi test pengetahuan akademis (TPA) dan TOEFL yang bekerjasama dengan BAPPENAS dan lembaga yang membidangi, dan pegawai yang telah lulus baik di internal maupun di perguruan tinggi, dibebaskan dari tugas dan dilakukan perjanjian tugas belajar sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Berikut perguruan tinggi dan bidang serta jumlah pegawai BP Batam yang mendapat tugas belajar S-2 dari BP Batam tahun 2019-2020.

TABEL 25. PENGEMBANGAN SDM BP BATAM
PERGURUAN TINGGI, PROGRAM STUDI DAN JUMLAH PESERTA TUGAS BELAJAR 2019 – 2020

NO	PERGURUAN TINGGI	PROGRAM STUDI	2019	2020	JUMLAH
1	Institut Teknologi Bandung	Administrasi Bisnis	1		1
		Teknik Elektro	1		1
		Teknik Lingkungan	1		1
		Teknik Sipil dan Lingkungan		1	1
2	Universitas Gadjah Mada	Akuntansi		1	1
		Ekonomi Internasional	3		3
		Manajemen		3	3
		Manajemen Bisnis	2		2
		Manajemen Pengelolaan Lingkungan/Limbah	1		1
		Sistem dan Teknik Transportasi	1		1
3	Universitas Indonesia	Administrasi Rumah Sakit	2		2
		Ilmu Hukum	1		1
		Manajemen Proyek		1	1
		Manajemen Strategi	2		2
		Manajemen Sumber Daya Manusia	1		1
		Perencanaan & Kebijakan Publik (MPKP)	1		1
		Teknologi Informasi	2		2
4	Universitas Padjadjaran	Akuntansi - Perpajakan	1		1
		Ilmu Komunikasi	1		1
TOTAL			21	6	27

Gambar 41. Situasi Pelayanan BLINK

5. Dinamika Pengelolaan SDM BP Batam

Dalam Keputusan Presiden RI Nomor 103 Tahun 2001 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi, dan Tata Kerja Lembaga Pemerintah Non Departemen (LPND) pasal 1 ayat (1), disebutkan bahwa LPND adalah Lembaga Pemerintah pusat yang dibentuk untuk melaksanakan tugas pemerintahan tertentu dari Presiden. Selanjutnya, pada pasal 1 ayat (2) dinyatakan bahwa LPND berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden. LPND mempunyai tugas melaksanakan tugas pemerintahan tertentu dari presiden sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Oleh karena itu, Ketua Otorita Batam melapor langsung kepada Presiden, dan kebetulan selama periode awal beberapa kali Ketua Otorita Batam dijabat oleh Menteri, yaitu: Menteri Pendayagunaan dan Aparatur Negara, sekaligus Kepala BAPPENAS, dan Menteri Riset dan Teknologi.

Dalam perkembangannya, Otorita Batam kemudian bertransformasi menjadi Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, disingkat menjadi BP Batam atau BP Batam. BP Batam dibentuk melalui Undang-undang RI Nomor 44 Tahun 2007 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2007 Tentang Perubahan atas UU Nomor 36 Tahun 2000 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang (PERPPU) Nomor 1 Tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas menjadi Undang-undang serta PP Nomor 46 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam. Dengan perubahan tersebut, kelembagaan BP Batam menjadi Lembaga Non-Struktural (LNS) sesuai surat Menteri Pendayagunaan dan Aparatur Negara Nomor 1162 Tahun 2009 dan Peraturan Dewan Kawasan Nomor 1 Tahun 2014 tentang Kelembagaan BP Batam yang menyebutkan seluruh jabatan struktural adalah jabatan non-eselon. Implikasi dari perubahan tersebut adalah: *pertama*, tidak adanya formasi PNS untuk pegawai BP Batam dari Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (MenPAN-RB), karena BP Batam tidak memiliki pejabat pembina kepegawaian; sehingga pegawai BP Batam yang berstatus PNS lama kelamaan pada suatu saat akan habis; *kedua*, padahal BP Batam juga ditetapkan sebagai Badan Yang Menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum (BLU) sesuai dengan PP. No. 6 tahun 2011 yang memberikan fleksibilitas dalam pengelolaan keuangan dan aset, serta pegawainya berstatus PNS maupun non-PNS.

Adapun dampak langsung perubahan tersebut bagi para pegawai BP Batam, adalah:

a. PNS yang menduduki jabatan struktural tidak memperoleh hak untuk mendapatkan kenaikan pangkat pilihan sebagaimana PNS yang menduduki jabatan yang sama di lembaga pemerintah lainnya, sehingga kenaikan pangkat PNS pegawai BP Batam paling tinggi hanya mencapai pangkat IV/a dengan latar belakang pendidikan strata-dua (S-2). Sedangkan

pegawai dengan latar belakang Pendidikan strata-satu (S-1) hanya sampai dengan pangkat III/d;

b. Pejabat struktural BP Batam berdaya saing rendah, karena tidak dapat mengikuti seleksi terbuka di Kementerian/Lembaga lain yang mengharuskan kepangkatan minimal untuk jenjang Jabatan Pimpinan Tinggi;
c. Batas usia pensiun pejabat eselon II BP Batam yang berstatus PNS adalah 58 tahun, sedangkan di Kementerian/Lembaga lain dapat sampai usia 60 tahun;
d. Jabatan struktural di BP Batam tidak dapat digunakan untuk kenaikan pangkat PNS-nya oleh pegawai dari Kementerian/Lembaga yang menduduki jabatan tertentu di BP Batam; dan
e. Dengan tidak adanya formasi Pegawai Negeri Sipil untuk BP Batam, lama-kelamaan pegawai BP Batam yang berstatus PNS akan habis, sementara BP Batam meskipun berbentuk Lembaga Non Struktural, sebagai pengguna APBN dan pengguna aset negara serta sebagai BLU, diwajibkan untuk jabatan tertentu khususnya pejabat pengelola keuangan harus di duduki oleh pegawai yang berstatus PNS.

Berkenaan dengan hal itu, BP Batam dapat menginisiasi dan mengembangkan pola rekrutmen yang adaptif dengan tuntutan persaingan global, sekaligus dapat untuk memfasilitasi proses kaderisasi pegawai sampai di level unit-unit kerja dan juga mengembangkan instrumen pemetaan kebutuhan dan pengembangan kapasitas SDM di masing-masing unit kerja, serta merancang skema pengembangan kapasitas SDM untuk meningkatkan keunggulan kompetitif dan komparatif BP Batam di level global. Hal ini akan sekaligus menjadi nilai tambah bagi pegawai BP Batam untuk terus beradaptasi dengan perubahan. Dengan melihat posisi strategis Badan Pengusahaan dengan tugas pokok dan fungsinya, yang terakhir dari tingginya upaya pemerintah untuk mendukungnya, maka ke depan SDM yang memadai untuk mengemban tugas pengembangan pengelolaan Kawasan akan makin diperlukan sejalan dengan itu, program pengembangan SDM di BP Batam juga diarahkan, pada terbentuknya BP Batam menjadi "*leader factory*", seperti halnya yang selalu berlaku di beberapa organisasi pemerintah, dengan kalimat yang sering didengar bahwa "kalau sudah ditempatkan di Batam biasanya terus semakin maju".

Sebagai lembaga yang menerapkan pola pengelolaan keuangan BLU sebagaimana yang tertuang dalam PP Nomor 6 Tahun 2011, BP Batam diwajibkan menerapkan remunerasi baik bagi pimpinan maupun pegawai BP Batam. Remunerasi BP Batam ditetapkan oleh Menteri Keuangan RI dan untuk pelaksanaannya ditetapkan oleh Kepala BP Batam. Pelaksanaan remunerasi tersebut saat ini hanya diberikan kepada pimpinan, pegawai tetap (PNS dan Non-PNS) dan P2K (Pegawai dengan Perjanjian Kerja) Struktural. Sedangkan untuk P2K Pelaksana, P2K Fungsional, dan P2K Staf Khusus/Tenaga Ahli diatur tersendiri (Perka 11/2017 Jo Perka 18/2019).

TABEL 26. REMUNERASI PEGAWAI BP BATAM BERDASARKAN KELAS JABATAN (GRADE) 2016 – 2021 (ORANG)

No	Kelas Jabatan (Grade)	Nilai Jabatan (Job Value)	Jumlah Pegawai					
			2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Non Kelas	8782	1	1	1	1	1	1
2	18	6332 - 6832	6	4	5	5	5	5
3	17	4430 - 4730	16	14	17	18	18	20
4	16	3850 - 4050	0	1	1	1	7	7
5	15	3400 - 3600	68	67	65	67	85	84
6	14	2950 - 3150	9	8	6	6	5	4
7	13	2550 - 2750	174	175	170	178	180	176
8	12	2286 - 2350	42	39	44	42	40	34
9	11	2036 - 2100	130	132	131	117	106	101
10	10	1804 - 1850	82	78	64	57	53	52
11	9	1570 - 1600	470	436	483	430	394	375
12	8	1287 - 1350	110	117	117	116	109	106
13	7	970 - 1100	922	963	882	864	848	837
14	6	853 - 900	199	215	220	214	223	222
15	5	687 - 700	107	121	123	118	120	117
16	4	537 - 600	15	15	0	0	0	0
17	3	370 - 500	0	0	0	0	0	0
18	2	257 - 300	0	0	0	0	0	0
19	1	207 - 240	0	0	0	0	0	0
Total			**2.351**	**2.386**	**2.329**	**2.234**	**2.194**	**2.141**

Sumber: Buku Saku BP Batam Edisi II 2021

6. **Kendala Pengelolaan SDM untuk Pengelolaan Kawasan Ekonomi Strategis Batam**

Untuk suksesnya tugas dan fungsi pengelolaan kawasan ekonomi strategis Batam, ketersediaan SDM yang berkualitas mutlak diperlukan. Mengingat tugas dan fungsinya, SDM yang diperlukan oleh BP Batam adalah SDM yang berstandar tinggi karena harus membangun dan mempertahankan daya saing kawasan Batam. Jaminan kualitas SDM ditentukan oleh dijalankannya tahap rekrutmen, pembinaan, pengembangan, karier dan remunerasi. Secara ringkas, SDM yang baik akan didapat dari pola rekrutmen yang baik, dibina dengan baik, diberikan kesempatan kursus yang baik, dan dberi remunerasi yang baik. Selain itu pengelolaan SDM yang baik juga dapat memancing SDM yang berkualitas dari luar unit organisasi untuk berkarier di BP Batam, Berbagai hal tersebut secara simultan dan berkesinambungan akan menentukan kualitas kinerja BP Batam dalam pengertian luas, dan bisa menjadikan BP Batam sebagai "*leader factory*".

"Bercanda Jangan Terlewat Batas
Nanti Berujung Kawan Menangis
Siapkan Armada SDM Berkualitas
Wujudkan Batam Kawasan Ekonomi Strategis

FASILITAS DAN INSENTIF INVESTASI

Fasilitas dan insentif investasi bertujuan untuk menggairahkan investasi atau penanaman modal, baik modal asing (PMA) maupun modal dalam negeri (PMDN). Dalam konteks Batam, kebijakan fasilitas dan insentif tersebut mengacu beberapa peraturan dan perundang-undangan terkait penetapan Batam sebagai Kawasan Perdagangan Bebas/Free Trade Zone (FTZ) dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)/Special Economic Zone (SEZ). Pemerintah Pusat memberikan seperangkat ketentuan khusus yang memudahkan para investor untuk berinvestasi di kawasan khusus. Beberapa fasilitas dan kemudahan tersebut dapat berupa perpajakan, kepabeanan, cukai, keimigrasian, larangan dan pembatasan, serta fasilitas dan kemudahan lainnya. Insentif investasi yang dapat berupa insentif fiskal ataupun instentif nonfiskal dapat diberikan kepada investor atas investasinya yang berupa investasi baru dan/atau perluasan usaha. Insentif yang diberikan oleh Pemerintah merupakan cermin dari keseriusan Pemerintah dalam mendorong investasi untuk mencapai pertumbuhan ekonomi, yang tinggi, menciptakan kesempatan kerja, dan dampak positif sosial ekonomi lainnya. Dengan insentif, Pemerintah bersedia melepaskan kesempatan memperoleh pendapatan saat ini (potential loss), jangka pendek, dan/atau mikro, dengan pendapatan ke depan, jangka panjang dan/atau makro. Insentif fiskal yang diberikan antara lain berupa bea masuk, cukai, PPN dan PPnBM, kucuran anggaran negara melalui kementerian/Lembaga lain atau langsung ke BP Batam.

1. Insentif Fiskal dan Nonfiskal

Fasilitas dan insentif investasi merupakan bagian penting dalam pengembangan kawasan investasi. Tanpa fasilitas dan insentif investasi, sebuah kawasan investasi akan kehilangan daya saing dalam menarik investor (Sudirman, 2016, p. 469). Dewasa ini, sejumlah negara, termasuk Indonesia, berlomba-lomba menawarkan berbagai fasilitas dan insentif investasi untuk menarik sebanyak mungkin investor. Di Indonesia, pemberian fasilitas dan insentif kepada para investor diatur dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal. Berdasarkan Undang-Undang Penanaman Modal tersebut, insentif investasi dapat diberikan kepada investor atas investasinya yang berupa investasi baru dan/atau perluasan usaha. Insentif investasi yang diberikan ini bisa berupa insentif fiskal ataupun insentif nonfiskal.

Menurut ketentuan dalam Undang-Undang Penanaman Modal, insentif fiskal dapat diberikan dalam bentuk: (1) pengurangan penghasilan netto sampai tingkat tertentu terhadap jumlah penanaman modal yang dilakukan dalam waktu tertentu; (2) pembebasan atau pengurangan PPh badan dalam jumlah dan waktu tertentu (*Tax Holiday*); (3) pembebasan atau keringanan bea masuk atas impor

barang modal, mesin atau peralatan untuk keperluan produksi yang belum dapat diproduksi di dalam negeri; (4) pembebasan atau keringanan bea masuk bahan baku atau bahan penolong untuk keperluan produksi untuk jangka waktu tertentu dan dengan persyaratan tertentu; (5) pembebasan atau penangguhan PPN atas impor barang modal atau mesin atau peralatan untuk keperluan produksi yang belum dapat diproduksi di dalam negeri selama jangka waktu tertentu; (6) penyusutan atau amortisasi yang dipercepat; dan (7) keringanan Pajak Bumi dan Bangunan (PBB), khususnya untuk bidang usaha tertentu, pada wilayah atau daerah tertentu. Sedangkan insentif nonfiskal merupakan pemberian kemudahan pelayanan atau perizinan kepada investor untuk memperoleh hak atas tanah, fasilitas pelayanan keimigrasian, dan fasilitas perizinan impor.

Untuk dapat memperoleh insentif fiskal sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Penanaman Modal, investor wajib memenuhi salah satu dari kriteria berikut:

a. Menyerap banyak tenaga kerja;
b. Termasuk skala prioritas tinggi;
c. Termasuk pembangunan infrastruktur;
d. Melakukan alih teknologi;
e. Melakukan industri pionir;
f. Berada di daerah terpencil, daerah tertinggal, daerah perbatasan atau daerah lain yang dianggap perlu;
g. Menjaga kelestarian lingkungan hidup;
h. Melaksanakan kegiatan penelitian, pengembangan dan inovasi;
i. Bermitra dengan usaha mikro, kecil, menengah atau koperasi; dan
j. Industri yang menggunakan barang modal atau mesin atau peralatan yang diproduksi di dalam negeri.

Dalam konteks Batam, kebijakan insentif dan fasilitas itu juga mengacu pada PP Nomor 44 tahun 2007 tentang Penetapan Batam sebagai Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*). Pemerintah Pusat telah memberikan empat ketentuan tentang Pelabuhan Bebas dan Perdagangan Bebas, yaitu bebas Pajak Pertambahan Nilai (PPN), bebas Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM), bebas Bea impor dan ekspor ke luar negeri, dan penetapan Batam sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) atau *Special Economic Zone* (SEZ) melalui Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 96 Tahun 2015, yang di dalamnya menegaskan tentang 14 kemudahan dalam berinvestasi di kawasan Batam.

Ke-empatbelas kemudahan itu mencakup: *investment allowance*, percepatan amortisasi, pajak dividen, kompensasi kerugian yang lebih lama, *tax holiday*, fasilitas pembebasan PPh Pasal 22 Impor, PPN impor tidak dipungut, PPN pembelian dalam negeri tidak dipungut, pembebasan PPN dan atau PPn-BM, pembebasan pajak atau biaya untuk penyerahan barang atau fasilitas kepada penerima fasilitas lainnya, pengembalian PPN kepada orang pribadi pemegang paspor luar negeri, penangguhan bea masuk, pembebasan bea masuk dan pembebasan cukai.

Penetapan Batam sebagai Daerah Perdagangan Bebas dan Kawasan Ekonomi Khusus, dimaksudkan agar Batam menjadi kawasan investasi yang lebih kompetitif di Asia Tenggara dalam menarik minat investor asing. Sejalan dengan keinginan itu, BP Batam memberikan fasilitas yang cukup menarik bagi pelaku usaha di wilayahnya (BP Batam, 2021), yakni fasilitas fiskal untuk dua kategori barang: pertama, barang dari luar negeri yang dimasukkan ke Kawasan Bebas; barang jenis ini dibebaskan dari bea masuk, PPN, dan PPh; dan kedua, barang dari Tempat Lain Daerah Dalam Pabean (TLDDP) yang dimasukkan ke Kawasan Bebas; barang jenis ini tidak dipungut PPN. Pajak (bea masuk, PPN, dan PPh) baru dikenakan pada saat barang dikeluarkan dari Kawasan Bebas ke TLDDP. Sedangkan di TLDDP, importir mempunyai kewajiban untuk membayar bea masuk, PPN, dan PPh pada saat melakukan kegiatan importasi dari luar negeri.

Adanya fasilitas fiskal bagi pelaku usaha di Kawasan Bebas diharapkan dapat meningkatkan daya saing industri dalam negeri, khususnya industri yang berorientasi ekspor. Keinginan pemerintah untuk meningkatkan daya saing industri itu lebih jauh terlihat pada sikap pemerintah yang selalu sigap memfasilitasi setiap pertumbuhan industri. Saat ini, misalnya, tengah bertumbuh di Batam ragam industri pengelolaan yang berbasis repairing atau rekondisi yang sebagian besar berasal dari Penanaman Modal Asing (PMA). Pemerintah merespons pertumbuhan ragam industri ini dengan memberikan fasilitas untuk mempermudah keluar-masuk barang, dan memberikan insentif untuk meringankan beban biaya (*cost*), baik biaya produksi, biaya transaksi, biaya logistik, maupun biaya-biaya lainnya.

Dalam *Free Trade Zone* (FTZ), insentif yang diberikan adalah fasilitas-fasilitas pajak atau pungutan positif terkait dengan peredaran barang atau arus keluar-masuk barang. Sedangkan di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), perusahaan-perusahaan sebenarnya telah mendapatkan fasilitas fiskal dengan diberikannya depresiasi modal secara lebih cepat.

2. Kerangka Regulasi

Kebijakan fasilitas dan insentif investasi di Batam mengacu pada ketentuan pemerintah bahwa fasilitas Pajak PPN dan PPnBM merupakan kemudahan di bidang pajak (PPN dan PPnBM) yang diberikan pemerintah kepada wajib pajak. Tujuan dan maksud diberikannya kemudahan ini pada hakikatnya untuk memberikan fasilitas perpajakan yang benar-benar diperlukan terutama untuk keberhasilan sektor kegiatan ekonomi dengan prioritas tinggi dan skala nasional, mendorong perkembangan dunia usaha dan meningkatkan daya saing, mendukung pertahanan nasional, serta memperlancar pembangunan nasional.

Selain itu terdapat juga *tax holiday* (pembebasan pajak). Merujuk pada laman BP Batam, *tax holiday* adalah sebentuk insentif pajak yang paling sering disediakan

TABEL 27. INSENTIF DAN FASILITAS PERPAJAKAN

No.	Aspek	Fasilitas dan Kemudahan	Syarat
1	Pengurangan Pajak Penghasilan (PPh)	b. Fasilitas Perpajakan/Tax Allowance (untuk di luar kegiatan utama) - Pengurangan penghasilan netto 30% dibebankan selama 6 tahun; - Penyusutan dan amortisasi yang dipercepat; - Pengenaan PPh atas deviden kepada WP luar negeri sebesar 10%; dan - Kompensasi kerugian selama dari 5 tahun sampai 10 tahun.	WP Penerima Fasilitas adalah WP badan dalam negeri di KEK yang melakukan penanaman modal baru/perluasan pada: - Bidang usaha yang merupakan kegiatan utama di KEK yang tidak mendapat fasilitas tax holiday di KEK; atau - Bidang usaha yang merupakan kegiatan lainnya di KEK
		c. PPh Pasal 22 Impor tidak dipungut Badan Usaha: PPh 22 Impor tidak dipungut atas impor barang modal paling lama 3 tahun Pelaku Usaha: PPh 22 Impor tidak dipungut atas impor barang modal paling lama 2 tahun	Jenis dan jumlah barang yang tidak dipungut PPh 22 Impr ditetapkan oleh administrator KEK (masterlist)
2	PPN dan PPnBM	a. PPN atau PPN dan PPnBM tidak dipungut: - Impor barang dari luar daerah pabean ke KEK - Pemasukan barang dari luar daerah KEK (dalam negeri) ke KEK b. Pengembalian PPN: - OP Pemegang paspor luar negeri atas barang yang dibeli dari toko retail di KEK pariwisata c. Pembebasan PPnBM - Penyerahan properti/hunian di KEK pariwisata	
3	AnggaranT	a. langsung ke BP Batam - rupiah murni - PHLN b. melalui K/L lain	

Sumber : www.kek.go.id, Fasilitas dan Insentif Tahun 2021

sebagai bagian dari upaya menarik penanaman modal asing. *Tax holiday* bisa berupa pembebasan pajak penghasilan perusahaan atau pengurangan tarif pajak penghasilan perusahaan yang menanamkan modal baru dalam negara untuk periode tertentu. Insentif ini dimaksudkan untuk menstimulasi investasi asing. *Tax holiday* ini juga bisa dalam bentuk kombinasi keduanya, yaitu pembebasan pajak penghasilan perusahaan, dan kemudian diikuti dengan pengurangan tarif pajak penghasilan perusahaan dalam periode tertentu.

Tax holiday sering diterapkan dalam industri-industri tertentu untuk mendorong pertumbuhan. Namun, tidak semua jenis industri dapat menikmati *tax holiday*. Penanam modal harus memenuhi syarat-syarat sebagai pelaku industri pionir (perintis), menyerap banyak tenaga kerja, membawa teknologi baru, masuk ke kawasan-kawasan kecil dan belum berkembang, dan memberi nilai tambah kepada industri itu. Ketentuan untuk mendapatkan fasilitas ini diatur dalam Pasal 31A Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1983 tentang Pajak Penghasilan sebagaimana telah beberapa kali diubah (terakhir dengan Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2008/Perundangan Pajak Penghasilan). Fasilitas tersebut disediakan dalam wujud, antara lain:

a. Pengurangan dalam penghasilan neto tidak lebih dari 30% dari jumlah penanaman modal yang dilakukan;
b. Penyusutan dan amortisasi yang dipercepat;
c. Kompensasi kerugian yang lebih lama, tetapi tidak lebih dari 10 tahun;
d. Pengenaan Pajak Penghasilan atas dividen sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 sebesar 10% (sepuluh persen), kecuali apabila tarif menurut perjanjian perpajakan yang berlaku menetapkan lebih rendah, sementara; dan
e. *Tax holiday* juga diberikan kepada perusahaan-perusahaan industri pionir yang melakukan penanaman modal baru di Indonesia yang tidak mendapatkan fasilitas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31A UU PPh. Ketentuan ini telah diatur dalam Pasal 29 dari Peraturan Pemerintah Nomor 94 Tahun 2010 tentang Penghitungan Penghasilan Kena Pajak dan Pelunasan Pajak Penghasilan dalam Tahun Berjalan.

Ketentuan-ketentuan tentang pemberian fasilitas *tax holiday* bagi penanaman modal dalam bidang-bidang usaha tertentu dan/atau kawasan-kawasan tertentu diatur dalam PP 18 Tahun 2015. Wajib Pajak yang telah memperoleh fasilitas *tax holiday* harus menyerahkan laporan berkala kepada Direktorat Jenderal Pajak dan Komite Verifikasi mengenai laporan penggunaan dana yang dimiliki di perbankan Indonesia dan laporan realisasi penanaman modal yang sudah diaudit. Ketentuan mengenai prosedur pelaporan ini diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Pajak.

Dalam Pasal 4 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 159/PMK.010/2015, dinyatakan bahwa Wajib Pajak yang dapat memperoleh fasilitas *tax holiday* harus memenuhi kriteria, antara lain:

a. Merupakan Wajib Pajak baru;

b. Merupakan industri pionir;
c. Mempunyai rencana penanaman modal baru yang telah mendapatkan pengesahan dari instansi yang berwenang, paling sedikit sebesar Rp. 1.000.000.000.000,- (satu triliun Rupiah);
d. Memenuhi ketentuan besaran perbandingan antara utang dan modal sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Menteri Keuangan yang mengatur mengenai penentuan besarnya perbandingan antara utang dan modal perusahaan untuk keperluan penghitungan Pajak Penghasilan;
e. Menyampaikan surat pernyataan kesanggupan untuk menempatkan dana di perbankan di Indonesia paling sedikit 10% (sepuluh persen) dari total rencana penanaman modal sebagaimana dimaksud pada huruf c, dan dana tersebut tidak ditarik sebelum saat dimulainya pelaksanaan realisasi penanaman modal; dan
f. Harus berstatus sebagai badan hukum Indonesia yang pengesahannya ditetapkan sejak atau setelah tanggal 15 Agustus 2011.

Ketentuan-ketentuan dalam kebijakan fiskal untuk Kawasan Perdagangan Bebas Batam sudah tertuang di dalam PP Nomor 10 tahun 2012 tentang Perlakuan Kepabeanan, Perpajakan, dan Cukai serta Tata Laksana

TABEL 28. ASPEK DAN FASILITAS KELUAR MASUK BARANG

No.	Aspek	Fasilitas dan Kemudahan
1	Inland FTA	Pengeluaran barang ke Tempat Lain Dalam Daerah Pabean (TLDDP) dikenai tarif bea masuk sebesar 0% apabila memiliki Tingkat Kandungan Dalam Negeri (TKDN) minimal 40%
2	Lalu Lintas Barang	- Pemasukan barang ke KEK belum diberlakukan ketentuan pembatasan di bidang impor - Pengeluaran dari KEK ke TLDPP berlaku ketentuan pembatasan impor

Sumber : www.kek.go.id, Fasilitas dan Insentif Tahun 2021

TABEL 29. FASILITAS BEA CUKAI

No.	Aspek	Fasilitas dan Kemudahan
1	Kepabeanan	Pembebasan BM dalam rangka pembangunan/pengembangan: - Badan Usaha diberikan pembebasan BM untuk impor Barang Modal selama 3 tahun - Pelaku Usaha diberikan pembebasan BM untuk impor Barang Modal dan bahan baku produksi selama 2 tahun - Jenis dan jumlah barang ditetapkan oleh administrator *Penangguhan BM untuk Pelaku Usaha* (tidak berlaku di KEK Pariwisata): - Ditangguhkan BM atas impor bahan baku produksi, barang modal, pengemas - Diberlakukan tarif BM 0% atas hasil produksi yang menggunakan tingkat komponen dalam negeri 40%
2	Cukai	Dibebaskan cukai untuk bahan baku atau bahan penolong dalam pembuatan barang hasil akhir yang bukan merupakan barang kena cukai

Sumber : www.kek.go.id, Fasilitas dan Insentif

Pemasukan dan Pengeluaran Barang Ke dan Dari serta Berada di Kawasan yang Telah Ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas. Dalam Pasal 4 ayat (1) di PP tersebut disebutkan bahwa pengusaha di Kawasan Bebas tidak perlu dikukuhkan sebagai Pengusaha Kena Pajak. Ketentuan tersebut kemudian diperbarui dengan dikeluarkannya PP 41 tahun 2021, di mana pada pasal 48 ayat 1, juga diterangkan bahwa Pengusaha di KPBPB tidak dikukuhkan sebagai Pengusaha Kena Pajak. Pengusaha tersebutlah yang kemudian mendapatkan insentif bebas PPn, bebas Bea Masuk, bebas pajak barang mewah dan bebas PPh 21.

Di dalam Pasal 49 PP 41 Tahun 2021 juga disebutkan: (1) Penyerahan Barang Kena Pajak di dalam KPBPB dibebaskan dari pengenaan PPN; (2) Pemasukan Barang Kena Pajak dan/atau barang dari luar Daerah Pabean ke KPBPB dibebaskan dari pengenaan PPN dan/atau tidak dipungut PPh Pasal22; (3) Penyerahan Barang Kena Pajak oleh pengusaha di KPBPB kepada pengusaha di KPBPB lainnya dibebaskan dari pengenaan PPN.

Berdasarkan Pasal 27 ayat (1) Pengusaha yang melakukan kegiatan usaha di KPBPB diberikan fasilitas dan kemudahan berupa:

a. Pemasukan dan pengeluaran barang;
b. Perpajakan;
c. Kepabeanan;
d. Cukai;
e. Keimigrasian;
f. Larangan dan pembatasan; dan
g. Fasilitas dan kemudahan lainnya.

Teknis dan persyaratan bagi pengusaha untuk mengajukan bebas PPN, bebas bea masuk, bebas pajak barang mewah, antara lain, pelaku usaha harus mempunyai IUK (IUK) yang diterbitkan oleh BP Batam. IUK tersebut akan dibawa ke Bea Cukai untuk diregistrasi ke dalam sistem Ceisa.

Pelaku usaha diminta untuk mengajukan permohonan pemasukan barang terlebih dahulu ke BP Batam melalui Sistem Keluar Masuk Barang (SIKMB), dan ketika barang tersebut akan masuk, pelaku usaha harus mengurus perizinan ke Bea Cukai. Dengan memiliki IUK, pelaku usaha akan mendapatkan pembebasan.

Dalam PMK 120 tahun 2017, pelaku usaha masih diperbolehkan mengeluarkan barang konsumsi dari Batam ke TLDDP; pajak yang dikenakan sesuai HS Code sekitar 5%-20%. Ketika mengeluarkan barang konsumsi tersebut, misalnya dari Kawasan Bebas Batam ke Tanjung Pinang, pelaku usaha harus mengurus administrasi yang diperlukan ke Bea Cukai.

Dengan diberlakukannya PMK 34 Tahun 2021 pasal 28 ayat 4, barang konsumsi untuk kebutuhan penduduk di Kawasan Bebas yang berasal dari luar Daerah Pabean dan mendapatkan penetapan jumlah dan jenis oleh Badan Pengusahaan Kawasan, tidak dapat dikeluarkan dari Kawasan Bebas. PMK 34 berlaku mulai tanggal 1 Juni 2021.

Pengiriman barang dapat melalui jasa pengiriman barang, seperti JNE atau Kantor Pos, dan di Kantor Pos ada petugas Bea Cukai yang akan memeriksa barang dan akan menghitung pajak yang harus dibayarkan, sesuai PMK 199 tahun 2019 tentang Ketentuan Kepabeanan, Cukai dan Pajak Atas Impor Barang Kiriman. PMK ini diberlakukan untuk melindungi produk dalam negeri.

Berlakunya PMK 199 tahun 2019 memengaruhi jasa perdagangan retail karena pelaku harus membayar PPN. Hal ini dikarenakan barang impor ke Batam dimaksudkan hanya untuk dikonsumsi di Batam. Artinya, jika barang itu dibawa ke luar, maka insentifnya hilang, kecuali untuk digunakan di Kawasan Bebas saja. Begitu juga pelancong atau wisatawan yang membawa barang mewah keluar dari Batam, dikenakan PPnBM sesuai dengan PMK.

Pengiriman barang dari TLDDP ke Batam tidak dikenakan pajak, dengan catatan, pelaku usaha yang tinggal di Batam sudah memiliki IUK yang diterbitkan BP Batam. Sebagai contoh, mobil yang katakanlah dibeli di Jakarta, lalu dibawa ke Batam, dan akan dibawa keluar dari Batam lagi ke tempat lainnya (nonpabean), maka mobil tersebut tidak dikenakan PPN lagi, karena pembelian mobil di Jakarta sudah dengan PPN. Namun, jika mobil tersebut dibeli di Batam yang pembayarannya belum dengan PPN, maka PPN harus dibayarkan ketika mobil tersebut akan dikeluarkan ke TLDDP.

Tata cara pelaksanaan PP 41 Tahun 2021 tersebut menggunakan PMK 34 tahun 2021, menggantikan PMK 47 tahun 2012 yang sebelumnya digunakan dan kemudian diperbarui dengan PMK 120 tahun 2017.

Kebijakan insentif fiskal yang diberikan BP Batam kepada investor dan juga masyarakat adalah diberlakukannya tarif Uang Wajib Tahunan (UWT) yang nilainya masih lebih rendah dibandingkan dengan daerah lainnya di Indonesia, bahkan masih di bawah rata-rata Nilai Jual Objek Pajak (NJOP). Terkait dengan pengenaan tarif ini, BP Batam telah melakukan 3 kali perubahan tarif dalam kurun waktu 30 tahun. Tarif penggunaan lahan yang digunakan di Batam saat ini tertuang di dalam Peraturan Kepala BP Batam Nomor 1 Tahun 2018 Tentang Jenis Tarif dan Layanan pada Kantor Pengelolaan Lahan Badan Pengusahaan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.

3. Insentif oleh BP Batam

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2019 Tentang Pemberian Insentif dan Kemudahan Investasi di Daerah yang menyebutkan bahwa untuk meningkatkan investasi dan kemudahan usaha, mendukung pertumbuhan ekonomi, serta mendorong peran serta masyarakat dan sektor swasta dalam pembangunan daerah melalui pemberian insentif dan/atau kemudahan investasi oleh Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 278 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan

Daerah, maka Peraturan Pemerintah tentang Pemberian Insentif dan Kemudahan Investasi di Daerah perlu ditetapkan.

a. Kemudahan Perizinan dan Pemanfaatan TIK
   Untuk mengubah pelayanan perizinan di gedung PTSP BP Batam yang terlihat kurang menarik dan untuk mempersingkat proses pelayanan, BP Batam menerapkan program I23J yang diadopsi dari program BKPM dan berbasis online, dengan suasana ruang kerja yang terang, sehingga pelayanan informasi menjadi lebih jelas dan rapi. Selain itu, BP Batam juga menyediakan pelayanan jasa notaris dan menempatkan pelayanan bank di Gedung PTSP untuk mempercepat proses pembayaran, sehingga dalam waktu 3 jam proses perizinan selesai dengan hanya 1 persyaratan, yakni pemohon izin juga sudah mengetahui terlebih dahulu dokumen apa saja yang perlu dibawa saat mengurus perizinan ke BP Batam.

   BP Batam juga mengupayakan peningkatan dukungan teknologi informasi (TI) pada SIKMB, agar mampu mengakomodasi pengajuan item dalam jumlah yang besar dan meningkatkan kecepatan transfer data. Hal ini dilakukan dengan pertimbangan bahwa pelayanan perizinan lalu lintas barang yang baik merupakan bagian dari upaya untuk meningkatkan daya saing Batam. Pelayanan perizinan perlu dilakukan dengan cepat dan efisien, terutama dalam pengurusan dokumen, dengan tarif yang murah dan kompetitif.

Selanjutnya, dalam menyusunan Rencana Pemasukan Barang Konsumsi (RPBK) Tahun 2021, Direktorat Pelayanan Lalu Lintas Barang dan Penanaman Modal memperhatikan data tahun 2019 dan 2020, dan mencatat tidak hanya kuota, tapi juga faktor-faktor penentu sesuai dengan kebutuhan.

Untuk menjamin iklim investasi yang kondusif, memberikan kepastian hukum, melindungi kepentingan umum dengan pelayanan perizinan yang lebih cepat, efisien, efektif, dan tranparan, BP Batam juga telah menerbitkan Peraturan Kepala (Perka) BP Batam Nomor 3 Tahun 2020 Tentang Pengalokasian Lahan yang kemudian diperbarui dengan Perka BP Batam Nomor 18 Tahun 2020.

Peraturan Kepala BP Batam tentang Penyelenggaraan Pengalokasian Lahan bertujuan untuk memberi kemudahan pada para investor dan calon investor, khususnya dalam mengajukan permohonan pengalokasian lahan baru. Sebelum ini, proses permohonan pengalokasian lahan membutuhkan waktu berbulan-bulan, bahkan bertahun-tahun. Dengan diterbitkannya Perka BP Batam, proses itu dapat dipersingkat menjadi maksimum 25 hari setelah pengajuan proposal dari investor. Sedangkan pemberitahuan untuk pengajuan lahan yang ditolak diberikan paling lama dalam waktu lima hari, sehingga permohonan bisa langsung diproses ke tahapan berikutnya.

Adapun tahapan atau proses permohonan pengalokasian lahan akan berjalan sebagai berikut. Investor mengajukan proposal melalui *Online Single Submission* (OSS) dan secara otomatis akan masuk dalam sistem Indonesia Batam *Online Single Submission* (IB-OSS) BP Batam, dan kemudian akan dipelajari oleh Tim Kelompok Kerja (Pokja) yang terdiri dari para Kepala Seksi di BP Batam. Pokja hanya memiliki waktu lima hari untuk membaca proposal untuk menentukan ditolak atau diterimanya proposal tersebut untuk masuk ke Batam. Apabila telah lengkap dan diterima, maka proposal tersebut akan dibahas dalam rapat pimpinan dan akan selesai dalam waktu maksimum delapan hari kerja. Setelah itu investor akan mendapatkan pemberitahuan bahwa rencana investasinya diterima. BP Batam kemudian mengeluarkan Faktur Uang Wajib Tahunan (UWT) dan Surat Pengalokasian Lahan (SPL), investor diberi waktu maksimum 10 hari. Jika Faktur UWT telah dilunasi, investor akan diundang untuk datang dan selanjutnya pengalokasian lahan ditetapkan melalui Surat Perjanjian Pemanfaatan Lahan (SPPL). Dalam Perka ini setiap investor penerima alokasi lahan baru wajib menyampaikan jaminan pelaksanaan sebesar 20 persen dari nilai proyek. Jaminan tersebut dilaporkan kepada BP Batam melalui rekening koran perusahaan.

b. *Online Single Submission* (OSS)
OSS diluncurkan pada tanggal 9 Juli 2018 oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, Darmin Nasution. Sistem OSS dibangun sebagai pelaksanaan dari Peraturan Presiden Nomor 91 Tahun 2017 tentang Percepatan Pelaksanaan Berusaha. Rancang bangun sistem berbasis teknologi informasi ini merupakan interkoneksi dan integrasi sistem pelayanan perizinan yang ada di BKPM/PTSP Pusat (SPIPISE), PTSP daerah yang menggunakan sistem Si Cantik Kemenkominfo, juga sistem dari berbagai Kementerian dan Lembaga penerbit perizinan, termasuk sistem Indonesia National Single Window (INSW), Sistem Administrasi Hukum Umum Kementerian Hukum dan HAM, serta Sistem Informasi Administrasi Kependudukan Kementerian Dalam Negeri. Sistem OSS diharapkan mampu mempermudah sistem perizinan untuk berusaha di Indonesia, baik di pusat maupun di daerah.

Sistem OSS, baik di FTZ maupun KEK, adalah untuk memudahkan pelaku usaha mendapatkan Nomor Induk Berusaha (NIB) yang dalam pelaksanaannya dapat dibantu oleh administrator. Salah satu insentif yang diberikan BP Batam kepada para investor/calon investor adalah dengan mempermudah dan mempersingkat pelayanan perizinan.

Sesuai Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 76 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Pendaftaran Perusahaan, maka setiap perusahaan yang berbentuk Perseroan Terbatas (PT), Koperasi, Persekutuan Komanditer (CV), Firma (Fa), Perorangan, dan bentuk usaha

TABEL 30. FASILITAS PERTANAHAN

No.	Aspek	Fasilitas dan Kemudahan
1	Kepabeanan	Pembebasan BM dalam rangka pembangunan/pengembangan: - Badan Usaha diberikan pembebasan BM untuk impor Barang Modal selama 3 tahun - Pelaku Usaha diberikan pembebasan BM untuk impor Barang Modal dan bahan baku produksi selama 2 tahun - Jenis dan jumlah barang ditetapkan oleh administrator *Penangguhan BM untuk Pelaku Usaha* (tidak berlaku di KEK Pariwisata): - Ditangguhkan BM atas impor bahan baku produksi, barang modal, pengemas - Diberlakukan tarif BM 0% atas hasil produksi yang menggunakan tingkat komponen dalam negeri 40%
2	Cukai	Dibebaskan cukai untuk bahan baku atau bahan penolong dalam pembuatan barang hasil akhir yang bukan merupakan barang kena cukai

Sumber : www.kek.go.id, Fasilitas dan Insentif

Gambar 42: Mall Pelayanan Publik Kota Batam

lainnya, termasuk perusahaan asing dengan status perwakilan perusahaan yang berkedudukan dan menjalankan usahanya di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, wajib didaftarkan dalam daftar perusahaan, dan pendaftaran tersebut dilakukan melalui OSS, untuk mendapatkan NIB yang berlaku sebagai Tanda Daftar Perusahaan (TDP).

Setelah setahun lebih OSS diimplementasikan, banyak pihak yang berpendapat bahwa dalam pratiknya sistem ini masih mempunyai kekurangan. Oleh karena itu, pemerintah senantiasa berusaha memperbaiki sistem OSS demi terciptanya iklim investasi yang semakin baik, dengan melakukan inovasi pelayanan dan melakukan perubahan ke arah Sistem *Online Single Submission Risk Based Approach* (OSS-RBA), sistem perizinan berusaha berbasis risiko.

c. Kecepatan dan Transparansi

Dalam melayani masyarakat dan para investor, BP Batam memberi perhatian besar pada masalah kecepatan pelayanan dan transparansi. Oleh karena itu, BP Batam berusaha meningkatkan kompetensi pegawai sebagai sumber daya manusia yang penting dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat, melakukan terobosan-terobosan yang diperlukan untuk mempercepat pelayanan UWT dan pelayanan-pelayanan lainnya, dsb. Untuk memangkas waktu yang dibutuhkan dalam pengurusan izin peralihan hak, misalnya, BP Batam melakukan inovasi sistem dengan menerapkan *Land Management System* (LMS). Dalam melakukan kegiatan investasi, para investor sering kali tidak begitu mempedulikan biaya, tapi sangat berharap untuk mendapatkan pelayanan yang cepat, kenyamanan, dan kepastian. Maka dari itu, ketika BP Batam mampu memenuhi harapan itu, potensi Batam sebagai kawasan investasi yang menarik bagi para investor menjadi semakin tinggi. Oleh karena itu, BP Batam berusaha memberikan kepastian yang diharapkan para investor itu dengan berbagai hal, seperti pengelolaan lahan yang benar dan aturan-aturan yang mendukung berusaha.

Kepastian dan kemudahan berinvestasi di Batam seperti disinggung di atas, tertuang dalam Peraturan Kepala BP Batam Nomor 3 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Alokasi Lahan. Dalam aturan baru ini, pengajuan permohonan alokasi lahan baru ataupun perpanjangan akan dipermudah dan diberi kepastian. Setiap pengalokasian lahan akan diatur dalam Surat Perjanjian Pemanfaatan Lahan (SPPL) yang bisa didapatkan dalam waktu 25 hari kerja.

Dalam tahapan proses alokasi lahan baru, pemohon mengajukan surat permohonan melalui Pelayanan Terpadu Satu Pintu (PTSP) dengan melampirkan KTP atau identitas badan hukum, serta melampirkan rencana bisnis yang akan dilakukan. Setelah itu berkas yang masuk akan digunakan untuk pembuatan berita acara kelayakan oleh Kelompok Kerja (Pokja) Evaluasi Alokasi yang telah dibentuk BP Batam. Pokja ini akan melakukan pertemuan untuk membahas setiap

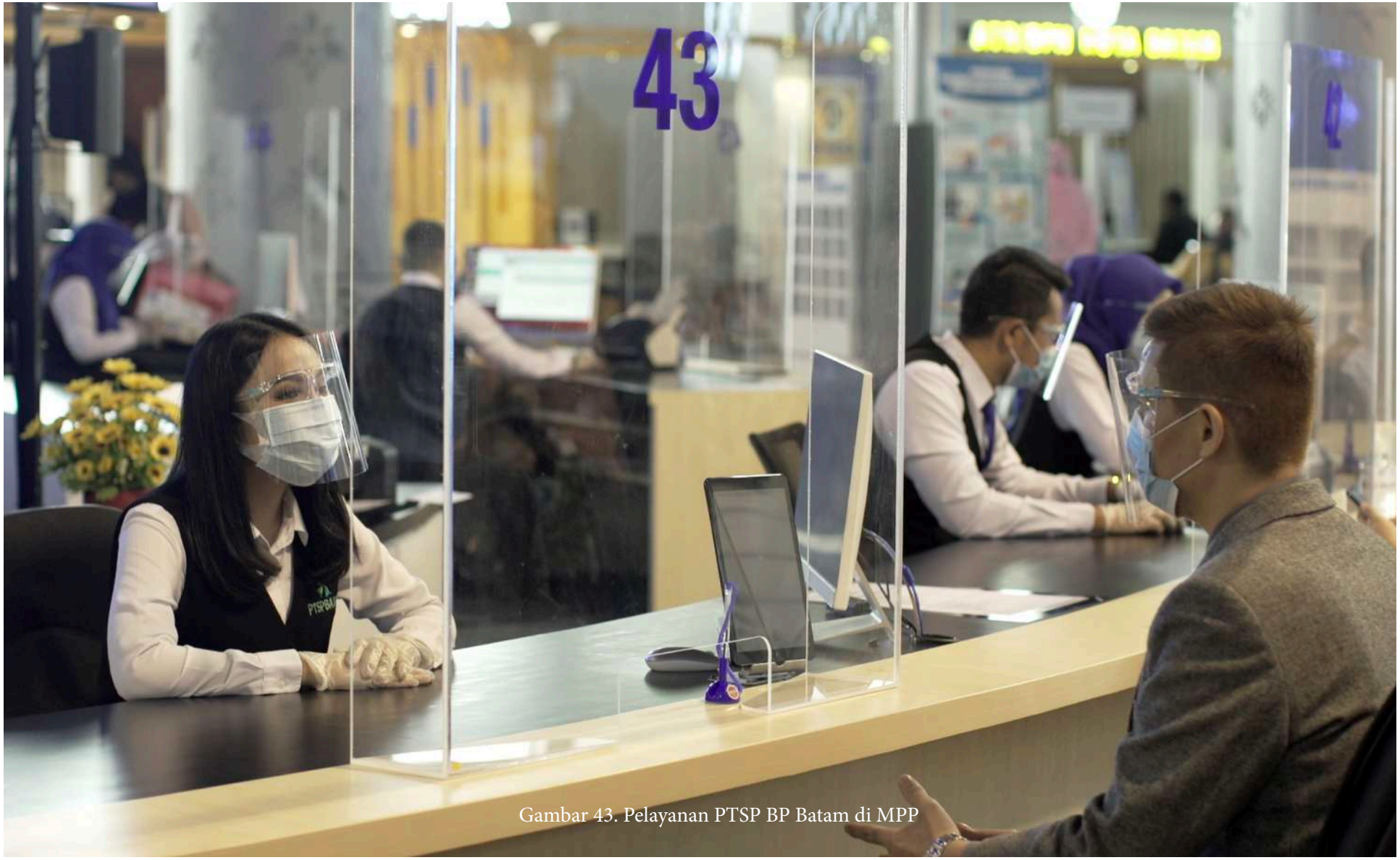
permohonan yang meliputi uji kelayakan yuridis, teknis dan bisnis. Setiap berkas yang masuk, selambat-lambatnya dalam jangka waktu lima hari harus sudah diselesaikan oleh Pokja. Selanjutnya hasil kerja pokja ini akan dilaporkan ke pimpinan BP Batam.

Perubahan Perka baru juga mengubah aturan jaminan investasi. Jika sebelumnya pelaku usaha atau penerima alokasi lahan wajib menyetor 10 persen Jaminan Pelaksanaan Pembangunan (JPP) dari nilai rencana investasi ke rekening BP Batam, namun dalam aturan baru ini pelaku usaha cukup menyampaikan laporan dana jaminan investasi 20 persen dari nilai investasi. Selain itu, 70 persen dari jaminan investasi dapat dicairkan pada tahap konstruksi atau setelah perizinan diperoleh secara lengkap. Sedangkan 30 persen siasanya dapat dicairkan setelah tahap konstruksi selesai atau mulai beroperasi.

Selama tahap konstruksi (proses pembangunan) ini, pelaku usaha wajib memberikan laporan kepada BP Batam setiap tiga bulan sekali. Jika apa yang dilaporkan tidak sesuai dengan kenyataan di lapangan atau tidak sesuai dengan perencanaan, maka BP Batam akan memberikan peringatan keras. Apabila dalam jangka waktu enam bulan tidak ada progress, maka proyek akan langsung dibatalkan. BP Batam akan memberikan Surat Peringatan (SP) 1 hingga 3 sesuai prosedur. Jika tidak ada jawaban, maka Direktorat Pengelolaan Lahan akan berkoordinasi dengan Direktorat Pengamanan Aset untuk memasang papan pemberitahuan.

Insentif nonfiskal yang diberikan pada para investor pada prinsipnya berangkat dari kehendak baik BP Batam untuk memberikan kepastian kepada para investor, dengan menurunkan kebijakan dan aturan-aturan yang diperlukan, termasuk juga dengan memberikan pelayanan terbaik, sejak mereka mengurus perizinan investasi baik di BP Batam maupun di Pemko Batam. BP Batam berharap, dari pelayanan terbaik ini, akan muncul perbincangan positif di kalangan investor dan calon investor yang pada gilirannya akan memantik mereka untuk menanamkan modal di Batam. Pembangunan Mall Pelayanan Publik (MPP) yang dimaksudkan untuk mempercepat pelayanan perizinan di satu lokasi, merupakan tindakan lebih jauh dari BP Batam untuk memberikan pelayanan terbaik tersebut.

BP Batam juga pernah menerapkan program Kemudahan Investasi Langsung Konstruksi (KILK), yang sesungguhnya merupakan program yang dibuat oleh BKPM, tapi dicoba diterapkan di Batam, dan setelah dicobakan, program ini ternyata bisa (layak) dilaksanakan dan diteruskan. Dalam program ini, pengalokasian lahan bisa diberikan kepada mereka yang memiliki keseriusan tinggi untuk membangun, tanpa harus menunggu proses IMB selesai. Hal ini dimungkinkan karena terdapat sebuah proses yang membutuhkan waktu sehingga dapat dilakukan secara paralel.



Gambar 43. Pelayanan PTSP BP Batam di MPP

Selain itu BP Batam juga meluncurkan program BLINK, yaitu BP Batam Layanan Keliling yang dimaksudkan untuk memberi kemudahan pada masyarakat dalam mengurus hal-hal yang menyangkut izin lahan, seperti, salah satunya, perpanjangan UWT. Kehadiran BLINK di tengah masyarakat memungkinkan masyarakat mengurus dokumen lahan, bertanya dan mendapat penjelasan langsung dari petugas.

Pada saat yang sama, soal perbaikan *moral hazard* dan efisiensi juga menjadi perhatian BP Batam. Kedua hal ini, baik di lingkungan bandara ataupun pelabuhan laut, tak pernah lepas dari perhatian BP Batam. Khusus di pelabuhan laut sudah ada sistem *host to host* (*h2h*) yang menggantikan sistem pernyataan umum kapal (PUK).

Sistem PUK merupakan sebuah sistem yang dibuat untuk menginformasikan rencana kedatangan kapal ke pelabuhan Batam dan rencana aktivitas yang akan dilakukan selama di Batam. Informasi ini diberikan oleh setiap pelayaran (*lines*) kepada administrator pelabuhan. Dengan sistem PUK, setiap perusahaan pelayaran yang akan bersandar di pelabuhan Batam diharuskan untuk terlebih dahulu membayar uang jaminan baik langsung melalui Bank ataupun transfer melalui Bank, lalu menyerahkan bukti transfer itu ke pengelola Pelabuhan. Sistem tersebut kemudian diperbaiki dan ditingkatkan dengan model *h2h*.

Upaya serupa juga dilakukan di beberapa unit penghasil, baik di lingkungan Direktorat Pengelolaan Lahan, Badan Usaha Pelabuhan dan lain sebagainya. Tidak ada pelayanan perizinan yang dilakukan di bawah tangan atau berpindah tangan di antara pejabat. Semua pendapatan harus masuk sebagai pendapatan negara bukan pajak (PNBP). PNBP yang dihasilkan oleh BP Batam ini kemudian digunakan untuk, antara lain membayar gaji pegawai, membiayai pembangunan infrastruktur, mengelola rusun, dan mengelola rumah sakit.

d. Kepastian dan Ketepatan Waktu

Di antara kebijakan insentif nonfiskal yang diberikan BP Batam adalah diberikannya kepastian kepada penerima/pemilik alokasi lahan dari BP Batam dan tarif sewa lahan yang murah. *Concern* utama BP Batam sebagai lembaga yang memiliki tugas menumbuhkembangkan investasi adalah terciptanya iklim investasi yang baik dan berdaya saing tinggi. PNBP, termasuk pendapatan yang diperoleh dari sewa lahan, mesti ditanggapi bukan sebagai target dan deretan angka yang harus dicapai, melainkan sebagai dampak dari kegiatan investasi. Tarif sewa lahan di daerah lain masih lebih mahal bila dibandingkan dengan tarif lahan di Batam. Dalam konteks Batam, tarif sewa lahan yang murah ini dimaksudkan untuk menarik (dan dimanfaatkan oleh) sebanyak mungkin investor. Selain kedua insentif ini, BP Batam juga memberikan insentif dalam bentuk pelayanan

tepat waktu. Untuk keperluan ini, BP Batam terus melakukan perbaikan dan inovasi pelayanan, di antaranya dengan memperkuat aspek pengelolaan data yang dibutuhkan.

Upaya untuk mempermudah dan menyederhanakan pelayanan dokumen lahan dilakukan secara intensif pada era kepemimpinan Lukita Dinarsyah Tuwo dengan menerbitkan Peraturan Kepala BP Batam Nomor 27 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Pengalokasian Lahan. Substansi dari peraturan tersebut mengatur beberapa hal, antara lain: alokasi lahan dapat dilakukan setelah sebelumnya dilakukan penelitian apakah lahan yang dimaksud termasuk atau tidak termasuk dalam DPCLS (Dampak Penting dan Cakupan Luas Strategis), hutan, resapan air, atau dikuasai pihak ketiga dan memiliki HPL; pengalokasian lahan dilakukan secara adil, transparan dan akuntabel melalui penerbitan surat keputusan, pengumuman, permohonan dan evaluasi atas permohonan, kecuali lahan untuk pemerintah, fasum dan fasos. Kemudian BP Batam juga melakukan digitalisasi dokumen data lahan yang dimiliki untuk memudahkan penyimpanan dan pencarian dokumen yang cukup besar di BP Batam serta untuk mempermudah proses pengambilan keputusan oleh pimpinan.

e. Keimigrasian

Setiap perusahaan asing yang sudah berinvestasi di Batam sudah barang tentu berharap untuk memperoleh kemudahan dalam menjalankan mekanisme kerja perusahaan, termasuk dalam mengirim orang-orangnya keluar-masuk Batam. Bagaimanapun, setiap perusahaan asing akan sampai batas tertentu memperkerjakan Tenaga Kerja Asing (TKA). Ini sesuatu yang wajar dan mesti dipahami. Oleh karena itu, BP Batam berusaha mempermudah proses keimigrasian TKA dengan, pertama, meminta kepada Kantor Imigrasi agar aturan keimigrasian dipermudah. Ketika Penanaman Modal Asing (PMA) datang ke Batam dan melakukan registrasi melalui BP Batam, BP Batam bisa memfasilitasi dan menjamin para TKA yang dibutuhkan untuk bekerja di Batam; kedua, dengan adanya penerbangan ke banyak negara lewat Singapura, TKA bisa memanfaatkan kemudahan itu untuk pergi bolak-balik (dari dan ke) Batam, tanpa harus selalu diganggu dengan pengecekan dan pemeriksaan. Jika semua berjalan baik, ini akan menambah daya tarik Batam bagi PMA.

BP Batam dan Pemko Batam telah membuat daftar masalah keimigrasian terkait tenaga kerja asing. Kedua lembaga ini sepakat untuk menyederhanakan sejumlah perizinan demi mempermudah investor masuk ke kota industri ini. Sejumlah masalah terkait Izin Tinggal Sementara (ITAS) Tenaga Kerja Asing (TKA) juga dicarikan solusi terbaik. Terkait hal ini, Imigrasi berupaya mengolah sejumlah regulasi dan memangkas sejumlah perizinan sesuai dengan kebutuhan, seperti menyederhanakan izin tinggal tenaga asing setingkat direksi. Sementara tenaga

Gambar 44. Pelayanan Imigrasi

TABEL 31. FASILITAS KEIMIGRASIAN

No.	Aspek	Fasilitas dan Kemudahan
1	Keimigrasian	- Visa Kunjungan Saat Kedatangan selama 30 hari dan dapat diperpanjang 5 (lima) kali masing-masing 30 hari - Visa Kunjungan Beberapa Kali (*multiple entry*) bagi WNA dan keluarganya - Visa Khusus atau Izin Tinggal bagi WNA yang memiliki properti di KEK Pariwisata - Visa Khusus atau Izin Tinggal bagi WNA lanjut usia yang tinggal di KEK Pariwisata

Sumber : www.kek.go.id, Fasilitas dan Insentif

asing tingkat menengah ke bawah tetap akan melalui seleksi ketat. Guna mendukung kinerja Imigrasi, BP Batam juga memberikan sejumlah fasilitas yang mendukung tugas lembaga di bawah Kementerian Hukum dan HAM tesebut, terutama di pelabuhan dan bandara.

Kebijakan izin tinggal bagi tenaga kerja asing yang telah diterapkan di Batam dan berlaku secara nasional, antara lain:

1. Visa Tinggal Terbatas
   Visa Tinggal Terbatas diberikan untuk orang yang berkerja, atau tidak bekerja, tapi ada keperluan (permohonan) bisnis lain yang berhubungan di Indonesia;
2. Visa Tinggal Sementara
   Visa Tinggal Sementara (VITAS) diberikan kepada orang dengan maksud tidak bekerja, tetapi memiliki keperluan (permohonan) lain yang berhubungan di Indonesia;
3. Visa Masuk Ganda
   Visa untuk kunjungan ganda bisa diperoleh dari Kedutaan Besar, Konsulat Jenderal Indonesia di luar negeri dan Departemen Imigrasi untuk keperluan bukan kerja yang meliputi semua aspek dan terkait dengan kegiatan pemerintah, pariwisata, social budaya, dan keperluan bisnis, tetapi perlu beberapa kali kunjungan ke Indonesia dalam kurun waktu

maksimum 1 (satu) tahun dan setiap kunjungan tidak melebihi jangka waktu 60 hari.

4. Visa dan Biaya Perpanjangan Visa
   Di Indonesia, biaya imigrasi diatur oleh Peraturan Pemerintah, terakhir ditetapkan dalam PP No. 28 Tahun 2019. Visa Saat Kedatangan Indonesia berlaku selama 30 hari dan dapat diperpanjang untuk 30 hari berikutnya. Jadi secara total, pengunjung diizinkan untuk tinggal sebanyak 60 hari secara berkesinambungan. Bila terjadi overstay (tanpa perpanjangan visa), pelaku dikenakan denda sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta Rupiah) per hari, tetapi lebih dari 60 hari, dikenakan sanksi deportasi atau dimasukkan dalam daftar hitam.
5. Visa Selama Wabah Virus Corona (Covid-19)
   Karena peraturan Normal Baru (New Normal), ada beberapa perubahan mengenai visa dan prosedur imigrasi. Mengacu pada Peraturan Menteri Hukum dan HAM 7/2020 tentang Visa dan Prosedur Pengajuan Izin Tinggal pada masa Wabah Virus Corona. Kebijakan Visa dan Izin Tinggal Indonesia saat ini dinyatakan seperti di bawah:
   a) Kebijakan Pembebasan Visa dan Kebijakan Visa Saat Kedatangan (VoA) sementara diberhentikan bagi semua orang asing yang sempat tinggal di atau mengunjungi Tiongkok dalam 14 hari sebelum masuk ke wilayah Indonesia; dan
   b) Setiap WNA berhak mengajukan permohonan Visa Indonesia pada Kantor Konsulat Jenderal Indonesia di Shanghai.

f. Kualitas dan Kecepatan Pelayanan

Masalah lain yang menjadi perhatian BP Batam adalah masalah kualitas dan kecepatan pelayanan perizinan. Kawasan Perdagangan Bebas (*Free Trade Zone*) yang sibuk dengan kegiatan impor barang bahan baku, berikut pengolahan dan pengirimannya ke tempat lain, menghendaki semua masalah diselesaikan dengan mudah dan cepat. Untuk keperluan itulah, BP Batam bekerja sama dengan Pemko Batam melakukan pembenahan PTSP dengan membuat Mal Pelayanan Publik (MPP). Dengan pembenahan ini, BP Batam berharap semua pelayanan bisa dilakukan dengan lebih cepat dan lebih pasti. Selanjutnya, semua kebijakan ini, termasuk kebijakan insentif fiskal, dimaksudkan tidak lain untuk menambah daya tarik Batam di mata investor.

Keseriusan Pemerintah Pusat untuk menjalankan *Free Trade Zone* (FTZ) juga menjadi faktor utama perkembangan Batam. Tapi, perkembangan ini tidak lantas membuat Batam terbebas begitu saja dari persoalan. Situasi yang berubah dengan disepakatinya berbagai agreement di berbagai negara, hubungan Indonesia dengan AFTA, ASEAN-China Free Trade Area, *bilateral agreement*, merupakan hal-hal yang mesti disikapi dengan cermat dan tepat. Persoalan lain yang dihadapi BP Batam adalah banyaknya spekulan tanah dan bertambahnya bangunan liar, lahan reklamasi, status hutan di atas HPL BP Batam, dan masalah seputar *data base* lahan dan LMS.

Selain beberapa masalah di atas, Batam juga diganggu dengan isu dualisme kewenenagan, antara BP Batam dan Pemerintah Kota Batam. Perlu ditegaskan di sini bahwa pada prinsipnya tidak pernah terjadi dualisme kewenangan di Batam. Masing-masing mempunyai kewenangannya sendiri; BP Batam memiliki kewenangan atas investasi asing, sedangkan Pemerintah Kota Batam atas investasi dari dalam negeri.

Selanjutnya, untuk kepentingan pengelolaan lahan, BP Batam juga melakukan penertiban lahan-lahan terlantar dan belum dibangun, mengoptimalkan pendapatan dan melakukan penghematan secara ketat. Pada tahun 2016, pembangunan di Batam telah mampu mendorong pertumbuhan ekonomi Provinsi Kepulauan Riau mencapai 5,03%. Pertumbuhan ini lebih banyak digerakkan oleh sektor industri pengolahan, pertambangan, konstruksi, dan perdagangan.

4. Fasilitas Batam sebagai Kawasan Investasi

Dalam rangka menjadikan Batam sebagai kawasan yang kompetitif secara ekonomi terhadap negara-negara Asean lainnya, Batam menerapkan konsep *Competitive Differentiation* yang mengedepankan daya saing karena perbedaan Batam dengan kawasan sejenis. Untuk menumbuhkan minat investor, Batam siap menampung keinginan investor ke dalam pertanyaan "Apa yang dapat diberikan oleh Batam kepada investor asing agar mau menanamkan modalnya di Batam?". Kepada investor asing, Batam menawarkan sejumlah keunggulan, antara lain:

a. Lokasi Batam yang strategis:
1. Berdekatan dengan jalur laut internasional, yaitu Selat Malaka dan Selat Singapura;
2. Kedekatan Batam dengan negara-negara ASEAN yang berjumlah 640 juta jiwa; dan
3. Memiliki jarak hanya 20 km dari Singapura dengan waktu tempuh 45 menit menggunakan ferry.

b. Insentif yang menarik dengan memberikan:
1. Pembebasan bea masuk atas mesin-mesin/peralatan, bahan baku dan suku cadang yang diimpor untuk keperluan produksi yang berorientasi ekspor;
2. Pembebasan PPn dan PPnBM atas mesin-mesin/peralatan, bahan baku dan suku cadang;
3. Pembebasan PPh pasal 22 atas mesin-mesin/peralatan, bahan baku, dan suku cadang yang diimpor untuk keperluan produksi;
4. Fasilitas *Generalized System Preferences* (GSP), yang memberikan pemotongan bea masuk impor terhadap produk ekspor negara penerima; dan
5. Perjanjian dengan 56 negara untuk menghindari pajak berganda.

c. Infrastruktur yang modern, Batam memiliki:
1. Bandara internasional dengan landasan pacu terpanjang di Indonesia 4.025 m;

Gambar 45. Mal Pelayanan Publik

2. Pelabuhan internasional penumpang dan 4 pelabuhan kargo;
3. Jembatan penghubung Batam, Rempang, dan Galang;
4. Waduk untuk memenuhi kebutuhan industri dan konsumen dengan kapasitas terpasang 3.535 liter per detik;
5. Instalasi pengolahan air limbah yang bertujuan memisahkan limbah, baik biologis maupun kimiawi, dari air dengan kapasitas tampung 230 liter per detik;
6. Kapasitas listrik terpasang sebesar 538.95 mw;
7. Terdapat 1.670 km jalan yang sudah terbangun
8. Kapasitas telepon sejumlah 111.700 unit sambungan dan *fibre optic internet back bone* mencapai 1 gbps;
9. Pelayanan tekonologi informasi BP Batam dengan keunggulan *disaster recovery center* (DRC).
10. Biaya investasi yang kompetitif terutama untuk industri yang berorientasi ekspor;
11. Lingkungan yang bersih dan sehat dengan pembagian yang seimbang antara daerah hijau dengan daerah industri;
12. Keamanan dan kenyamanan dikarenakan Batam merupakan *melting pot* Indonesia.

"Mencari-cari Sekeranjang Lokan
Pergi Jauh Hingga ke Kendal
Insentif Fiskal-Nonfiskal Disiapkan
Tingkatkan Gairah Penanaman Modal

5. Langkah Strategis

a. Tarif Pajak

Salah satu upaya BP Batam untuk menjadikan Batam sebagai Kawasan Investasi yang menarik di mata investor adalah dengan memberikan subsidi di bidang pelayanan logistik. Dengan subsidi ini, tarif logistik bisa ditekan hingga semurah mungkin; di sinilah letak kelebihan Batam. Hal yang sama, yakni pemberian subsidi, juga dilakukan untuk kebijakan pelayanan sewa lahan. Selain itu, BP Batam juga dapat memutihkan status lahan rumah liar, satu hal yang tidak bisa dilakukan di kota lain. Pemberian subsidi oleh BP Batam ini dimungkinkan karena BP Batam merupakan lembaga yang berbentuk Badan Layanan Umum (BLU).

b. Ragam Insentif (Fiskal dan Nonfiskal)

Secara konseptual, Batam sudah memiliki strategi khusus dalam menghadapi persaingan insentif antarkawasan. Hanya saja dibutuhkan implementasi konsep yang tepat untuk menjadikan Batam lebih kompetitif. Ini bergantung pada bagaimana konsep-konsep, seperti prosedur perizinan yang singkat dan mudah, pelayanan kepelabuhanan yang baik dan cepat, dsb., dapat diimplementasikan dengan semestinya. Satu hal yang masih menjadi persoalan adalah masih mahalnya biaya pengiriman logistik dari Batam ke Singapura dan juga sebaliknya, dari Singapura ke Batam. Sementara ini, salah satu cara

mengurangi biaya pengiriman logistik yang tinggi adalah dengan mencegah munculnya pelabuhan tikus di Batam dan dengan membuat pos penjagaan.

Satu hal yang sejauh ini menjadi keuntungan dalam persaingan insentif antarkawasan adalah murahnya harga sewa tanah di Batam, sementara di beberapa daerah lain harga sewa tanah terhitung cukup mahal. Sebagai perbandingan, mungkin bisa dilihat harga tanah di daerah Bogor yang lebih mahal dibandingkan dengan di Batam. Tarif sewa lahan di Batam Centre tidak sampai 100 ribu per meter, hanya kisaran 65 ribu sampai 85 ribu rupiah per meter. Hal ini karena Pulau Batam dikelola oleh Otorita Batam atau BP Batam, sebuah lembaga yang diberi kewenangan atau hak pengelolaan lahan.

Untuk mempertahankan daya tarik Batam, diperlukan juga dorongan agar sejumlah rumah susun (rusun) segera dibangun. Rumah-rumah susun yang telah dibangun oleh Otorita Batam atau BP Batam sejak era kepemimpinan Ismeth Abdullah berada di 5 lokasi, yaitu di Muka Kuning, Sekupang, Kabil, Batu Ampar, dan Tanjung Uncang. Mengingat adanya keterbatasan lahan di Batam, pembangunan rumah-rumah susun bisa menjadi pilihan. Lebih dari itu, pembangunan rusun juga berkait erat dengan kepariwisataan. Tidak semua para wisatawan yang datang ke Batam berasal dari golongan atas dan menengah. Sebagian wisatawan adalah kelompok *backpacker* yang hanya membawa ransel, bersandal, bercelana pendek, dan tinggal di rumah-rumah kecil, walaupun sebenarnya mereka punya cukup uang untuk tinggal di hotel, namun memilih gaya berwisata seperti itu. Pembenahan pemukiman, dalam hal ini, akan menunjang peningkatan pariwisata.

Penanganan pertanahan juga menjadi perhatian BP Batam dalam menjaga Batam tetap mampu bersaing dengan kawasan-kawasan sejenis. BP Batam telah banyak mencabut pengalokasian lahan dari para penerima alokasi lahan (*developer*) yang tidak mempunyai komitmen, tidak mau membangun lahan yang telah dialokasikan. Membiarkan lahan tidak dibangun hampir sama artinya dengan mendorong menjamurnya rumah liar. Oleh karena itu, pencabutan alokasi lahan secara tegas diperlukan agar kontinuitas pembangunan di Batam dapat terus dilakukan.

Pada periode kepemimpinan Ismeth Abdullah, dari tahun 1998 sampai tahun 2005, program *social development* diterapkan, mengingat pembangunan pabrik semakin bertambah, tapi di sisi lain, pengembangan perumahan terbengkalai. Kondisi ini mendorong pertumbuhan ruli, yang jika tidak segera ditangani akan menjadi masalah berkepanjangan. Sementara itu, program *social development* dilaksanakan lebih untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi investasi. Oleh karena itu dibutuhkan model pembangunan dan pengembangan investasi di Batam yang tidak hanya berkonsentrasi pada soal industry, tapi juga soal pemukiman yang layak.

Gambar 46. Gedung PDSI BP Batam

Sedangkan program *social development* lainnya yang bertujuan untuk menjaga Batam tetap kompetitif adalah pendidikan. Untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia lewat jalur pendidikan, Otorita Batam atau BP Batam membangun lembaga pendidikan Politeknik dengan gedung tertinggi di Indonesia. Dengan berdirinya Politeknik Batam ini, tidak ada lagi orang yang menyuarakan kritik bahwa BP Batam hanya memikirkan industri, sebab telah nyata bahwa pembangunan pemukiman dan institusi pendidikan juga dilakukan, dan itu terus berlanjut hingga sekarang.

Selain beberapa hal yang telah disinggung di atas, BP Batam juga melakukan penguatan internal, di antaranya dengan mengubah pola pikir dan mindset karyawan agar tidak hanya berpikir kedaerahan, tapi juga nasional dan internasional. Hal ini yang akan membentuk pribadi pegawai yang mampu memberi pelayanan terbaik sebagaimana tercermin dalam budaya kerja BP Batam melalui motto SPIRIT (*Service Excellent Professional Innovative IntegRIty EnTrepreunship*). Setiap karyawan harus memahami dan menghayati spirit ini agar mampu melayani dengan profesional, dengan senyum, dan dengan penuh integritas. Hal ini bahkan sudah diatur dalam Peraturan Kepala BP Batam, dan bahkan BP Batam termasuk instansi ke delapan yang terdaftar di Kementerian PAN RB sebagai salah satu lembaga di seluruh Indonesia yang menerapkan budaya kerja.

Lepas dari semua itu, pertumbuhan ekonomi Batam mengalami pasang surut. Banyak faktor yang menyebabkan Batam sempat mengalami pertumbuhan ekonomi yang paling rendah, sekitar 2,4%; biasanya pertumbuhan ekonomi Batam adalah 12%. Namun, hal itu tidak mengurangi atau menutupi potensi yang ada di Kota Batam. Mempelajari setiap faktor, internal maupun eksternal, yang menyebabkan penurunan dan melakukan perbaikan-perbaikan yang diperlukan merupakan jalan terdekat ke arah kebangkitan.

Berdasarkan hasil Survei Kepuasan Masyarakat (SKM) yang dilakukan di Pelayanan Terpadu Satu Pintu (PTSP) BP Batam pada periode 2020 menunjukkan bahwa pelayanan masyarakat yang diberikan untuk mendukung kegiatan investasi di Batam melalui PTSP BP Batam mendapakan nilai SKM 81,46 (BP Batam, 2020), yang berarti pelayanan PTSP BP Batam mendapatkan kategori Mutu Pelayanan B dan Kinerja Unit Pelayanan Baik (ketiga unit kinerja tersebut adalah Waktu Penyelesaian dengan nilai NIK 80,12; Produk Spesifikasi Jenis Pelayanan dengan nilai NIK 80,12; dan Nilai Mutu Pelayanan B).

Batam berkembang secara deret ukur, sedangkan kawasan lain secara deret hitung. Oleh karena itu, untuk perbaikan ke depan yang perlu diperhatikan: *pertama*, mengukuhkan Kembali cita-cita awal Batam atau desain awal Batam adalah pusat pengembangan

ekonomi, yang kemudian berkembang menjadi FTZ, sebelum Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) ditetapkan. Namun, dalam kenyataannya Batam mengalami ketertinggalan di bidang infrastruktur, air, dan listrik. *Kedua*, secara geoekonomi Batam terletak di antara hak logistik internasional sehingga bisa dipastikan Batam mempunyai keunggulan daya saing dan efisiensi, lebih-lebih dengan adanya fasilitas dan insentif dari pemerintah. Semua ini memang merupakan kelebihan. Namun, bila dilihat dari segi kebijakan –ini yang perlu mendapat perhatian– Batam perlu tampil lebih meyakinkan, sebab setiap kebijakan mestinya memiliki aspek kredibilitas, *trust*, dan aspek konsistensi (kebijakan yang berubah-ubah membuat bingung investor), selain itu, setiap kebijakan juga harus dipatuhi.

Batam seharusnya memiliki *credibility* (kredibiltas), konsistensi, *compliance* (kepatuhan). Batam merupakan wilayah untuk kegiatan investasi, terutama PMA, tetapi peraturan dalam PMA hanya membolehkan 49% untuk membangun pelabuhan –pada titik inilah kebijakan itu dipandang tidak cukup kredibel. Selain itu, ada sejumlah peraturan yang jamak berlaku secara internasional, tapi entah kenapa peraturan tersebut diterapkan secara lokal dan tidak konsisten. Hal lain yang sesungguhnya turut menghambat pembangunan Batam adalah kenyataan bahwa Batam terlihat sebagai daerah yang paling lemah tingkat kepatuhan kebijakannya.

Berdasarkan hasil survei kepuasan masyarakat tahun 2020 yang dilakukan di BP Batam, secara umum BP Batam sudah melakukan beberapa upaya penyederhanaan proses perizinan dan pemangkasan dokumen perizinan agar menjadi lebih mudah dan cepat, di antaranya pemangkasan perizinan investasi, dari yang sebelumnya sekitar 11 dokumen menjadi dua dokumen, sebagai persyaratan bagi investor baru (BP Batam, 2020).

Selain memangkas perizinan investasi, BP Batam juga akan memangkas perizinan lalu lintas barang, direncanakan dari 38 dokumen akan dipangkas menjadi tiga dokumen saja, walaupun pada akhirnya menjadi 4, yaitu 1) IUK, 2) Izin pemasukan, 3) Izin Pengeluaran, dan 4) Rekomendasi Bongkar Muat Kapal. Hal tersebut menunjukkan komitmen BP Batam untuk memberikan pelayanan yang lebih mudah dan cepat. Hanya saja pada prakteknya di lapangan, walaupun jumlahnya tidak banyak, masih banyak pengguna layanan yang belum bisa memanfaatkan kemudahan itu. Hal ini biasanya terjadi pada pengguna jasa layanan PTSP BP Batam yang merupakan pemula atau baru pertama kali menggunakan jasa layanan PTSP BP Batam, juga pada pengguna layanan yang kurang menguasai teknologi informasinya. Oleh karena itu, BP Batam merasa perlu menyediakan instrumen berupa tutorial ataupun penjelasan terkait Sistem, Mekanisme dan Prosedur layanan melalui media-media yang mudah dijangkau dan dipahami oleh masyarakat.

TABEL 32. PERBANDINGAN DAYA SAING KPBPB BATAM DENGAN KAWASAN EKONOMI SEJENIS DI ASIA DAN ASEAN 2021

NO	NEGARA	SEZ/FTZ	INFRASTRUKTUR				TARIF			SOSIO-EKONOMI					
			BANDARA INTL.	PELABUHAN INTL.	KAPASITAS LISTRIK	KAPASITAS AIR BERSIH	LISTRIK USD/KWH	AIR BERSIH USD/M3	GAS USD/MMBTU	LPI SKOR	IPM SKOR	UPAH MIN.	PERTUMBUHAN EKONOMI	INFLASI	STRUKTUR EKONOMI
1	KPBPB BATAM	-	1	4	500,25 MW (2020)	- Sumber Air Berasal dari 6 Waduk - Total Kapasitas 151,6 Juta M3	0,096 (2020)	0,71 (2020)	7,3 (2020)	3,15 Peringkat 46/160 (IDN) (2018)	0,81 (2019)	- 286 Usd/Bulan - Jam Kerja 40 Jam/Minggu	-2,55% (2020)	0,26% (Mei 2021)	Perekonomian Ditopang oleh Sektor Industri dan Jasa
PERBANDINGAN DAYA SAING DENGAN BEBERAPA KAWASAN EKONOMI SEJENIS DI ASIA															
2	CHINA	**6 SEZ** (Hainan, Zhuhai, Shenzen, Shantou, Xiamen, Shanghai) **61 FTZ**	8	6	623 GW (2021)	Sumber Air 82% Dari Surfacewater Dan 18% Dari Groundwater	0,104 (2020)	N/A	6,35 (2021)	3,61 Peringkat 26/160 (2018)	0,761 Peringkat 85/189 (2020)	- 387,45 Usd/Bulan - Jam Kerja 46 Jam/Minggu (2021)	18,3% (Kuartal I 2021)	1,3% (Mei 2021)	Perekonomian Ditopang oleh Sektor Industri dan Jasa
3	INDIA	**7 SEZ** (Seepz, Kandla, Cochin, Madras, Visakhapatnam, Falta, Noida)	7	6	383 GW (2021)	Sumber Air Berasal dari Groundwater	0,117 (2019)	0,37 (2020)	6,24 (2021)	3,18 Peringkat 44/160 (2018)	0,645 Peringkat 131/189 (2020)	- 72,85 Usd/Bulan - Jam Kerja 48 Jam/Minggu (2021)	-1,60% (Kuartal I 2021)	6,3% (Mei 2021)	Perekonomian Ditopang oleh Sektor Jasa dan Industri
4	KOREA SELATAN	**7 SEZ** (Incheon, Gyeonggi, East Cost, Chungbuk, Daegu-Gyeongbuk, Busan-Jinhae, Gwangyang Bay Area)	10	7	119,09 GW (2018)	- Sumber Air Berasal dari Penampungan Waduk - Total Kapasitas 7,7 Juta M3	0,106 (2020)	0,65 (2016)	6,35 (2021)	3,61 Peringkat 25/160 (2018)	0,916 Peringkat 23/189 (2020)	- 234,03 Usd/Bulan - Jam Kerja 52 Jam/Minggu (2021)	1,9% (Kuartal I 2021)	2,6% (Mei 2021)	Perekonomian Ditopang oleh Sektor Jasa dan Industri
5	JEPANG	**1 SEZ** (Okinawa)	1	1	291,8 GW (2016)	Sumber Air Berasal dari Air Laut dan Underground	0,199 (2020)	N/A	8,06 (2021)	4,03 Peringkat 5/160 (2018)	0,919 Peringkat 19/189 (2020)	- 245,80 Usd/Bulan - Jam Kerja 40 Jam/Minggu (2021)	-1,6% (Kuartal I 2021)	-0,4% (April 2021)	Perekonomian Ditopang Oleh Sektor Industri Dan Konstruksi
PERBANDINGAN DAYA SAING DENGAN BEBERAPA KAWASAN EKONOMI SEJENIS DI ASEAN															
6	VIETNAM	**34 SEZ** (Tersebar Dalam 4 Zona: North Key Economic Zone, Central Key Economic Zone, Southern Key Economic Zone, Mekong Delta Key Economic Zone)	10	3	47,750 GW (2020)	- Sumber Air Berasal dari Red River dan Mekong River - Total Kapasitas 830 Juta M3	0,077 (2020)	0,63 (2019)	4,66 (2019)	3,27 Peringkat 39/160 (2018)	0,704 Peringkat 119/189 (2020)	- 192,8 Usd/Bulan - Jam Kerja 48 Jam/Minggu (2021)	4,48% (Kuartal I 2021)	2,9% (Mei 2020)	Perekonomian Ditopang Oleh Sektor Industri Dan Jasa
7	MYANMAR	**3 SEZ** (Kyaukpyu, Thilawa, Dawei)	4	3	5 GW (2020)	- Sumber Air Berasal dari Sungai - Total Kapasitas 1,08 Miliar M3	0,100 (2020)	0,63 (2019)	10,88 (2019)	2,30 Peringkat 137/160 (2018)	0,583 Peringkat 147/189 (2020)	- 116,30 Usd/Bulan - Jam Kerja 48 Jam/Minggu (2021)	2% (Kuartal I 2021)	N/A	Perekonomian Ditopang oleh Sektor Industri dan Jasa
8	THAILAND	**10 SEZ** (Chiang Rai, Nong Khai, Nakhom Phanom, Mukdahan, Sa Kaeo, Trat, Narathiwat, Songkhla, Kanchanaburi, Tak)	11	6	42 GW (2020)	- Groundwater - Total Kapasitas 2,7 Miliar M3	0,121 (2020)	0,63 (2018)	8,09 (2019)	3,41 Peringkat 32/160 (2018)	0,777 Peringkat 79/189 (2020)	- 312 Usd/Bulan - Jam Kerja 42 Jam/Minggu (2021)	-2,6% (Kuartal I 2021)	3,41% (April 2020)	Perekonomian Ditopang oleh Sektor Industri dan Jasa
9	MALAYSIA	**5 SEZ** (North Corridor Economic Region, East Coast Economic Region, Iskandar Development Region, Sabah Development Corridor, Sarawak Corridor Of Renewable Energy)	8	11	34 GW (2020)	- Sumber Air Berasal dari Waduk - Total Kapasitas 25 Miliar M3	0,099 (2020)	0,98 (2018)	7,61 (2018)	3,15 Peringkat 41/160 (2018)	0,818 Peringkat 62/189 (2020)	- 291,47 Usd/Bulan - Jam Kerja 46 Jam/Minggu (2021)	-0,50% (Kuartal I 2021)	4,7% (April 2020)	Perekonomian Ditopang oleh Sektor Industri dan Jasa
10	KAMBOJA	**11 SEZ** (Poi Pet O'Neang, Neang Kok Koh Kong, Phnom Penh, Sihanoukville 1, Sihanoukville 2, Sihanoukville Port, Manhattan, Tai Seng Bavet, Dragon King Bavet, Goldfame Pak Shun, Kampot)	3	3	2,7 GW (2020)	Sumber Air Berasal dari Groundwater	0,16 (2018)	0,59 (2017)	11,77 (2018)	2,58 Peringkat 98/160 (2018)	0,594 Peringkat 144/189 (2020)	- 192 Usd/Bulan - Jam Kerja 48 Jam/Minggu (2021)	7,10% (Kuartal I 2021)	0,8% (Februari 2020)	Perekonomian Ditopang oleh Sektor Industri dan Jasa

Catatan:

1. Jumlah infrastruktur bandara dan pelabuhan internasional diidentifikasi berdasarkan proximity untuk menunjang kegiatan ekspor-impor di kawasan ekonomi
2. Kapasitas air bersih dan listrik diidentifikasi untuk skala negara
3. Tarif listrik dan air bersih diidentifikasi berdasarkan rata-rata tarif untuk sektor industri
4. Data sosio-ekonomi diidentifikasi untuk skala negara, kecuali KPBPB Batam
5. N/A = data belum dirilis

TABEL 33. KAWASAN INDUSTRI DI PULAU BATAM 2021

No	Nama Kawasan	Tahun Beroperasi	Jumlah Tenant	Jumlah Tenaga Kerja (Orang)	Luas Lahan (Ha)	Masa Kepemilikan *(Land Lease Tenure)*	Lokasi Bangunan *(Latitude)*	Lokasi Bangunan *(Longitude)*
1	Batamindo Industrial Park	1990	64	40.625	320	30 Tahun	1°4'10,164"	104°1'30,252"
2	Bintang Industrial Park I	1988	6	410	15	NA	1°9'50,76"	104°0'49,104"
3	Bintang Industrial Park II	2001	32	3.368	75	30 Tahun	1°3'22,392"	103°55'31,872"
4	Cammo Industrial Park	1995	26	4.246	18	30 Tahun	1°6'48,902"	104°2'39,256"
5	Citra Buana Industrial Park I	1994	11	451	10	30 Tahun	1°9'3,408"	104°1'12,253"
6	Citra Buana Industrial Park II	2002	8	2.477	8	30 Tahun	1°9'47,42"	104°0'56,784"
7	Citra Buana Industrial Park III	2002	18	3.667	20	30 Tahun	1°6'34,503"	104°3'49,538"
8	Dragon Industrial Park	2008	1	106	14	15 Tahun	1°4'21,216"	104°7'27,912"
9	Executive Industrial Park	2005	35	4.547	20,8	30 Tahun	1°6'45,171"	104°3'26,117"
10	Hijrah Industrial Park	2002	22	1407	64	24 Tahun	1°6'54,729"	104°2'56,334"
11	Horizon Industrial Park	2007	3	68	86	30 Tahun	1°1'13,296"	103°56'51,18"
12	Indah Industrial Park	2000	3	64	16	30 Tahun	1°3'22,311"	103°55'38,745"
13	Kabil Integrated Industrial Estate	1990 (KIE), 2002 (KCN)	27	4.351	539	30 + 20 + 30 Tahun	1°5' N - 1°7' N	104°7' E - 104°9' E
14	Kara Industrial Park	1992	22	778	19	1 Tahun	1°6'38,506"	104°2'41,725"
15	Latrade Industrial Park	2001	12	2.674	52	Min. 5 Tahun	1°2'44,988"	103°55'34,896"
16	Lytech Industrial Park	2011	44	169	59	30 Tahun	1°6'26,604"	104°3'56,988"
17	Malindo Industrial Park	1996	34	67	23	30 Tahun	1°9'57,492"	104°0'43,596"
18	Megacipta Industrial Park	1994	31	272	5	30 Tahun	1°10'42,233"	104°0'37,402"
19	Panbil Industrial Estate	2001	26	13.916	103	NA	1°4'47,4"	104°1'35,765"
20	Puri Industrial Park 2000	2002	25	2.887	24	30 Tahun	1°6'53,232"	104°3'20,831"
21	Sarana Industrial Point	2005	14	823	17,5	NA	1°6'25,081"	104°3'59,812"
22	Sekupang Logistics	1984	5	318	32	30 Tahun	1°7'50,304"	103°55'29,136"
23	Taiwan International Park	1990	26	1.041	54	Sesuai Hak Guna Bangunan (HGB)	1°5'54,06"	104°7'13,368"
24	Tunas Industrial Estate	2001	65	7.294	64	14 Tahun	1°6'24,068"	104°4'14,616"
25	Union Industrial Park	2003	31	2.191	20,6	30 Tahun	1°9'56,088"	104°0'55,836"
26	Wiraraja Industrial Estate	1998	11	364	102	NA	1°3'23,652"	104°7'43,068"
Jumlah			**602**	**97.174**	**1.781**			

LOGISTIK

Berada di jalur pelayaran dunia, Selat Malaka, membuat lokasi Batam sangat strategis sebagai pintu masuk perdagangan internasional. Namun lokasi yang strategis saja tidak cukup untuk membuat Batam berdaya saing kuat untuk dapat memetik potensi ekonomi di kawasan tersebut. Kondisi tersebut terbukti pada data volume pelayanan pelabuhan yang baru mencapai 500 ribu teus dari sekitar 60 juta teus, volume total yang lewat Selat Malaka, sementara itu Singapura sudah mencapai 30 juta teus dan Malaysia lebih dari 10 juta teus. Salah satu faktor penting dari persaingan tersebut adalah biaya logistik di Batam yang dinilai relatif tinggi dibanding Kawasan lain. Beberapa dari berbagai faktor penentu biaya logistik adalah ketersediaan fasilitas logistik secara kuantitas dan kualitas, tarif jasa logistik, sistem pelayanan logistik, keamanan layanan, SDM logistik, dan skala penggunaan layanan logistik. Kesuksesan mengelola berbagai tersebut akan menciptakan layanan logistik yang memadai yang tercermin pada biaya logistik yang rendah dan dapat bermuara pada daya saing yang kuat, dan akhirnya sampai pada tingginya investasi dan pertumbuhan ekonomi. Sehubungan dengan itu, Badan Pengusahaan (BP) Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas selaku penyelenggara layanan logistik di Batam harus berupaya untuk menurunkan biaya logistik antara lain melalui penyediaan dan pengembangan infrastruktur seperti pelabuhan, bandara, jalan, jembatan, pengelolaan fasilitas logistik secara profesional, pelayanan yang efisien, penggunaan system yang memadai, dan sinergi dengan pihak lain yang dapat menurunkan biaya logistik. Senada dengan hal tersebut Pemerintah mengembangkan Nasional Logistic Ecosystem (NLE) untuk mendorong kemajuan ekosistem logistik sekaligus membentuk Batam Logistic Ecosystem (BLE).

1. Pemangku Kepentingan Logistik

Keberadaan Pulau Batam yang terletak di jalur pelayaran dan pergerakan barang internasional merupakan peluang yang harus diperhatikan dalam pembangunan dan pengembangan Pulau Batam (Budiyantini & Amalia, 2021, p. 44). Untuk menangkap peluang tersebut, pada awal pembangunan dan pengembangan Pulau Batam oleh Pertamina, Pulau Batam ditetapkan sebagai basis logistik untuk menunjang eksplorasi dan operasi minyak lepas pantai (Swastiwi, 2015).

Pada tahapan berikutnya, ketika pembangunan dan pengembangan Pulau Batam ditangani oleh BP Batam, pembangunan dan pengembangan infrastruktur logistik,

Gambar 47. Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan

seperti pelabuhan, bandara, jalan, gudang, dan lainnya, terus dilakukan (BP Batam, 2020). Pembangunan dan pengembangan di bidang logistik ini juga meliputi pembuatan regulasi, penetapan tarif, koordinasi dan sinkronisasi dengan *stakeholder* terkait, serta kegiatan-kegiatan lain yang secara umum dimaksudkan untuk:

a. Membantu pelaku bisnis dan industri, juga instansi pemerintah lainnya, dengan menyediakan infrastruktur industri, perdagangan, bisnis pariwisata, dan logistik;
b. Memfasilitasi berkembangnya industri, transaksi perdagangan, dan kelancaran arus barang;
c. Meningkatkan pemanfaatan sumber daya alam di pulau-pulau sekitar;
d. Menarik dan meningkatkan investasi di Batam;
e. Menciptakan lapangan pekerjaan dan meningkatkan pendapatan.

Atas persetujuan Dewan Kawasan, BP Batam memiliki kewenangan untuk membuat peraturan dan tata tertib pelayaran dan penerbangan, lalu lintas barang di pelabuhan, penyediaan fasilitas pelabuhan, dan lain sebagainya, serta untuk menetapkan tarif berbagai macam jasa sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kewenangan ini seharusnya memungkinkan Batam menjadi *hub* logistik, dengan memanfaatkan pelabuhan-pelabuhan yang ada, baik pelabuhan kargo, pelabuhan curah, dan pelabuhan penumpang internasional dan domestik, untuk kepentingan pengembangan Kawasan Industri dan Kawasan Khusus Ekonomi di Batam.

Masalah logistik memang merupakan masalah yang cukup kompleks. Secara umum, pengertian logistik merujuk pada serangkaian kegiatan (proses) manajemen, dari perencanaan, implementasi, hingga pemeliharaan atau pengawasan terhadap suatu proses perpindahan barang atau perlengkapan tertentu dari titik awal menuju titik penggunaan (Garside, 2017, p. 4). Logistik merupakan bagian dari rantai pasok yang menangani arus barang, arus informasi, dan arus uang melalui proses pengadaan, penyimpanan, transportasi, distribusi, dan pelayanan pengantaran sesuai dengan jenis, kualitas, jumlah, waktu dan tempat yang dikehendaki konsumen, dan dilakukan secara aman, efektif dan efisien, mulai dari titik asal sampai titik tujuan (Hasibuan et al., 2021, p. 11).

Adapun infrastruktur dan jaringan sistem logistik menurut Buku Cetak Biru Pengembangan Sislognas dalam Dwiatmoko (2018, pp. 89–90) meliputi:

a. Jaringan keuangan:
1) Pelaku jasa: Perbankan, asuransi dan lembaga keuangan bukan bank;
2) Sarananya: ATM, *internet banking, SMS Banking*, transfer dan *cash* basis.

b. Jaringan informasi:

1) Pesan: Dokumen;
2) Aplikasi: Aplikasi;
3) Sarana transportasi data: Keamanan, aplikasi khusus, saluran pengiriman;
4) Jaringan fisik informasi: *Messaging hub*, jaringan telekomunikasi.

c. Jaringan transportasi

1) Fasilitas penyimpanan: *Warehouse*, *Container* Yard, *Container Freight* Station (CFS), *Container*, *Pallet*, Depo *Container;*
2) Sarana transportasi: Kapal Laut, Kapal Udara, Truk, Kereta Api, dan Pipa;
3) Intermodal transportasi: Dermaga, Terminal;
4) Simpul transportasi: Pelabuhan Laut, Pelabuhan Sungai, dan Danau, Bandar Udara, Terminal, Stasiun, Depot;
5) Moda transportasi: Laut, sungai, dan danau, udara, jalan, rel, pipa.

d. Jaringan distribusi

1) Penyedia: Produsen, Eksportir, Importir;
2) Penyalur: Pedagang, Distributor, Grosir, Agen, Peritel;
3) Prasarana: Terminal Agri, Pasar Induk, Pasar Tradisional, Kios, Warung, *Hyper/Super/Mini Market.*

Aktivitas pokok logistik meliputi pengadaan, produksi, pergudangan, distribusi, transportasi, dan pengantaran barang, yang dilakukan oleh setiap pelaku bisnis dan industri baik pada sektor primer, sekunder maupun tersier dalam rangka menunjang kegiatan operasionalnya (Hidayat et al., 2017, p. 45). Aktivitas logistik melibatkan berbagai pemangku kepentingan yang dapat dikategorikan ke dalam lima (5) kelompok, yaitu:

a. Konsumen, merupakan pengguna logistik yang membutuhkan barang, baik untuk proses produksi maupun untuk konsumsi. Konsumen inilah yang menentukan jenis dan jumlah barang yang akan dibeli, dari siapa dan di mana barang tersebut dibeli dan kemana barang itu diantarkan;
b. Pelaku Logistik (PL), merupakan pemilik dan penyedia barang yang dibutuhkan konsumen, yang terdiri atas:
   1) Produsen yang bertindak sebagai penghasil (sumber) barang, baik melalui budidaya (pertanian, perikanan, peternakan, perkebunan, kehutanan), pertambangan, maupun proses pengolahan produksi;
   2) Penyalur yang bertindak sebagai perantara perpindahan kepemilikan barang dari produsen sampai ke konsumen melalui saluran distribusi (pedagang besar/*wholesaler*, grosir, distributor, agen, pasar, pengecer, warung, dan sebagainya) dalam suatu mekanisme tata niaga;

3) Penyedia Jasa Logistik, merupakan institusi penyedia jasa pengiriman barang (*transporter, freight forwarder*, *shipping liner,* EMKL, dan sebagainya) dari tempat asal barang ke tempat tujuannya, dan jasa penyimpanan barang (pergudangan, fumigasi, dan sebagainya). Asal barang bisa dari produsen, pemasok, atau penyalur, sedangkan tempat tujuan bisa konsumen, penyalur, atau produsen;
4) Pendukung Logistik, merupakan institusi yang memberikan dukungan terhadap efektivitas dan efisiensi kegiatan logistik, dan memberikan kontribusi dalam menyelesaikan permasalahan logistik. Institusi-institusi yang termasuk dalam kategori ini, antara lain, asosiasi, konsultan, institusi pendidikan dan pelatihan, dan lembaga penelitian;
5) Pemerintah, merupakan:
   a) Regulator yang menyiapkan peraturan perundangan dan kebijakan;
   b) Fasilitator yang menyediakan dan membangun infrastruktur logistik yang diperlukan untuk terlaksananya proses logistik; dan
   c) Integrator yang mengkoordinasikan dan menyinkronkan aktivitas logistik sesuai dengan visi yang ingin dicapai, dan pemberdayaan baik kepada pelaku logistik, penyedia jasa logistik maupun pendukung logistik.

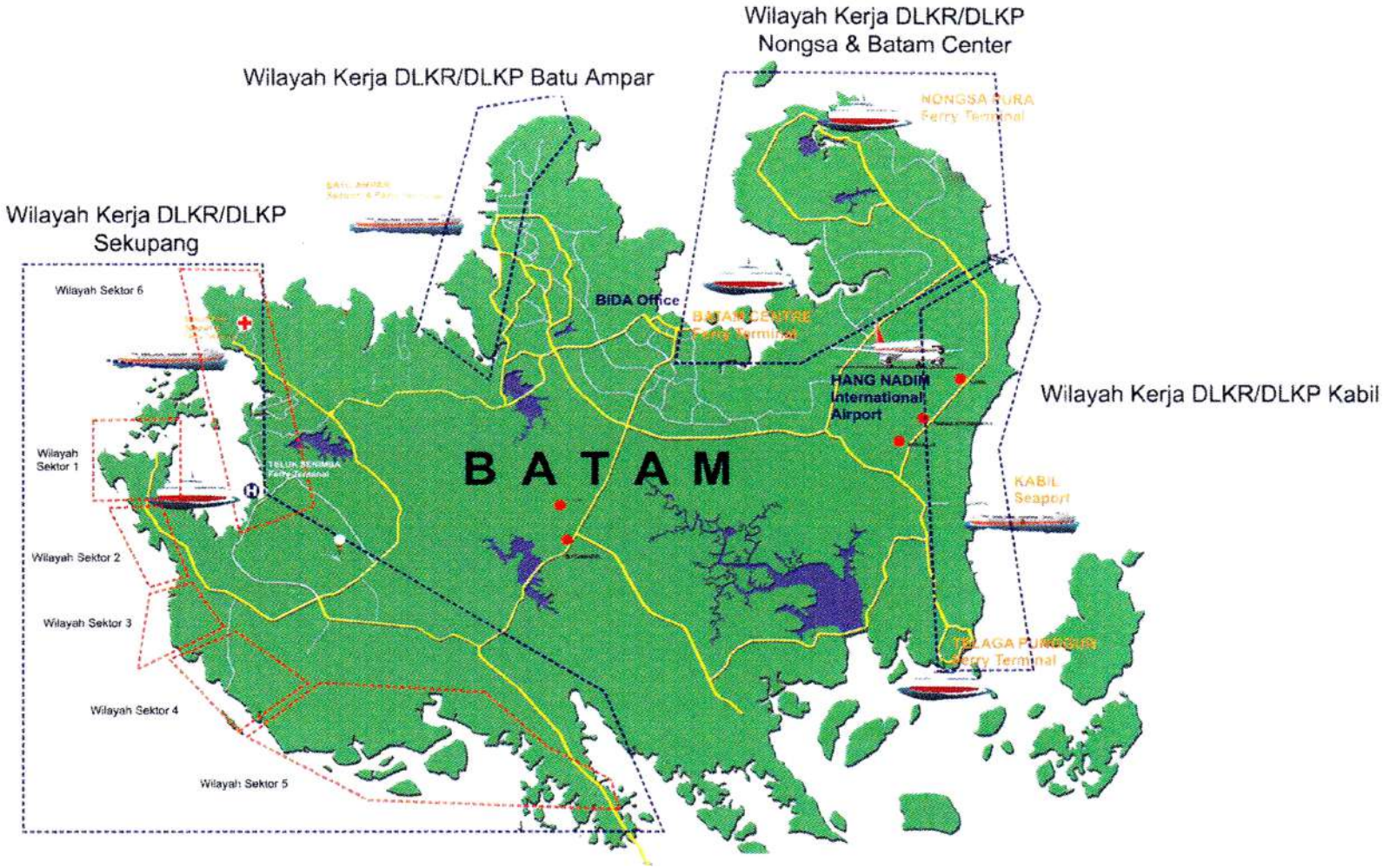
2. Skema Logistik

Badan Pengusahaan sebagai instansi pemerintah dan pengelola Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam telah menyiapkan dan membangun infrastruktur utama logistik, antara lain pelabuhan, bandara, dan gudang serta jalan menuju pusat-pusat industri, perdagangan, dan pariwisata (Muzwardi & Nurmandi, 2014, p. 44).

a. Pelabuhan
   Hingga tahun 2020 telah dibangun sejumlah terminal, dengan lokasi dan karakteristik masing-masing, di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam. Beberapa terminal dibangun dan dikelola oleh pihak swasta bekerja sama dengan BP Batam.

Kapasitas dari masing-masing terminal yang dibangun dan dikelola oleh BP Batam dapat dilihat pada gambar berikut:

GAMBAR 48. PEMBAGIAN WILAYAH KERJA PELABUHAN KPBPB BATAM



Sumber: SK Kepala Kantor Pelabuhan Batam No. 04/KPTS/PL/6/2010 tentang Penetapan Pembagian Wilayah Kerja Operasional Kantor Pelabuhan Batam

Terminal-terminal yang ada di Pelabuhan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam antara lain sebagai berikut:

TABEL 34. PEMBAGIAN TERMINAL DI WILAYAH KERJA PELABUHAN KPBPB BATAM

No.	Jenis Terminal	Jumlah	Lokasi Terminal	Peruntukan
1	Terminal Umum	5	- Batu Ampar - Beton Sekupang - Curah Cair Kabil - Sarana Citra Nusa - Roro Sekupang	- General Cargo - Peti Kemas - Curah Cair - Curah Kering
2	Terminal Penumpang Domestik	2	- Sekupang - Telaga Punggur	Penumpang
3	Terminal Penumpang Internasional	5		Penumpang
4	Terminal Khusus	107	- Sekupang - Tanjung Uncang - Sagulung - Batu Ampar - Kabil	- Galangan Kapal - Oil Base Logistic - Marine Construction

Sumber : Data Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2021

Berdasarkan tabel di atas, terminal umum dengan kapasitas bongkar muat tertinggi pada 2020 adalah Terminal Umum Batu Ampar yakni telah melayani 445.240 TEUs Peti Kemas dan 950,168 Ton General Kargo; sedangkan Terminal Umum Beton Sekupang hanya melayani bongkar muat 2.571 Ton general cargo, dan Terminal Umum Curah Cair Kabil sebanyak 3.830.076 Ton. Ketiganya merupakan terminal umum yang dikelola langsung oleh Badan Pengusahaan Batam.

Sedangkan Terminal Umum Sarana Citranusa (SCN) yang dikelola oleh PT Sarana Citranusa Kabil memiliki kapasitas bongkar muat 429.285 Ton general cargo dan Terminal Umum Roro Sekupang dengan kapasitas 61.961 TEUs peti kemas.

Sementara jumlah penumpang yang melalui terminal penumpang domestik dan internasional di tujuh pelabuhan Batam pada 2020 mencapai 3.325.356 orang, dengan rincian arus penumpang di Terminal Umum Penumpang

Internasional Batam Centre mencapai 770.298 orang, Terminal Umum Penumpang Internasional Sekupang mencapai 663.501 orang, Terminal Khusus Penumpang Internasional Nongsapura mencapai 127.921 orang, Terminal Khusus Penumpang Internasional Teluk Senimba mencapai 3.917 orang, Terminal Umum Penumpang Domestik Telaga Punggur 995.520 orang, dan Terminal Khusus Penumpang Domestik dan Internasional Harbour Bay yang mencapai 454.033 orang.

Sedangkan terminal khusus dikelola oleh swasta yang izinnya dikeluarkan oleh Badan Pengusahaan Batam dengan peruntukan yang berbeda-beda, antara lain galangan kapal, *oil base logistic,* perikanan, *marine construction* dan lainnya.

1) Terminal Umum Batu Ampar

TABEL 35. SPESIFIKASI TERMINAL UMUM BATU AMPAR

No.	Lokasi Terminal Umum	Panjang	Lebar	Konstruksi	Kedalaman	Tipe Kargo	Kapasitas	YoC
1	Dermaga Selatan (lama)	325 m	25 m	Tiang Pancang Beton	4-7 mLWs	Kargo Umum	5 ton/m²	1972
2	Dermaga Selatan (baru)	275 m	25m	Tumpukan Lembaran Baja	9-13 mLWs	Kargo Umum	5 ton/m²	1991
3	Dermaga Timur	300 m	30 m	Tiang Pancang Beton	4-6 mLWs	Kargo Umum	2,5 ton/m²	1969
4	Dermaga Utara (lama)	325 m	25 m	Tiang Pancang Beton	4-6 mLWs	Kargo Umum	4,5 ton/m²	1972
5	Dermaga Utara #3 (baru)	342 m	35 m	Tumpukan Garis Potong	3-5 mLWs	Kargo Umum	7,5 ton/m²	2014
6	Dermaga Utara #2 (baru)	181 m	35 m	Dek di atas Tumpukan	5-7 mLWs	Kargo Umum	7,5 ton/m²	2014
7	Dermaga Utara #1 (baru)	184 m	35 m	Dek di atas Tumpukan	7-9 mLWs	Kargo Umum	7,5 ton/m²	2014

Sumber : Data Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2021

2) Terminal Umum Curah Cair Kabil

TABEL 36. SPESIFIKASI TERMINAL UMUM CURAH CAIR KABIL

No.	Jenis Spesifikasi	Panjang	Lebar	Konstruksi	Kedalaman	Tipe Kargo	Kapasitas	YoC
1	Jetty #1	420 m	35 m	Dek di atas Tumpukan	12-13 mLWs	Kargo Cair	35.000 DWT	1991
2	Wharf #1	80,55 m	12,75 m	Tiang Pancang Beton	3 mLWs	Kargo Cair	6.000 DWT	2019
3	Wharf #2	127,45 m	12,75 m	Tumpukan Lembaran Baja	3 mLWs	Kargo Cair	6.000 DWT	2019
4	Trestle	275,6 m	33 m	Dek di atas Tumpukan	4-8 mLWs	Kargo Cair	35.000 DWT	2019

Sumber : Data Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2021

3) Terminal Umum Penumpang Internasional

TABEL 37. SPESIFIKASI TERMINAL UMUM PENUMPANG INTERNASIONAL

No.	Terminal Umum Penumpang Internasional	Dermaga	Jenis	Konstruksi	Panjang	Lebar	Kedalaman	Peruntukan
1	Batam Centre	1	Jetty dan Ponton	Baja	11 m	6 m	12 mLWS	Penumpang Internasional
		2	Jetty dan Ponton	Baja	14 m	8 m	12 mLWS	Penumpang Internasional
2	Sekupang	1	Jetty dan Ponton	Baja	15 m	6 m	5 mLWS	Penumpang Internasional
		2	Jetty dan Ponton	Baja	15 m	6 m	5 mLWS	Penumpang Internasional

Sumber : Data Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2021

4) Terminal Umum Penumpang Domestik

TABEL 38. SPESIFIKASI TERMINAL UMUM PENUMPANG DOMESTIK

No.	Terminal Umum Penumpang Domestik	Dermaga	Jenis	Konstruksi	Panjang	Lebar	Kedalaman	Peruntukan
1	Sekupang	1	Jetty dan Ponton	Baja	20 m	12 m	9 mLWS	Penumpang Domestik
		2	Jetty dan Ponton	Baja	20 m	12 m	9 mLWS	Penumpang Domestik
2	Telaga Punggur	1	Jetty dan Ponton	Baja	17 m	10 m	12 mLWS	Penumpang Domestik
		2	Jetty dan Ponton	Baja	19 m	9 m	12 mLWS	Penumpang Domestik

Sumber : Data Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2021

5) Terminal Umum Sekupang Beton

TABEL 39. SPESIFIKASI TERMINAL UMUM BETON SEKUPANG

No.	Terminal Umum Beton	Dermaga	Jenis	Konstruksi	Panjang	Lebar	Kedalaman
1	Sekupang	1	Jetty	Beton	177 m	17 m	9 mLWS

Sumber : Data Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2021

6) Terminal Khusus Pariwisata

TABEL 40. SPESIFIKASI TERMINAL KHUSUS PARIWISATA

No.	Terminal Khusus Pariwisata	Dermaga	Jenis	Konstruksi	Panjang	Lebar	Kedalaman	Peruntukan
1	Nongsapura	1	Jetty	Baja	45 m	9 m	3 mLWS	Penumpang Internasional
		2	Jetty	Baja	18 m	9 m	3 mLWS	Penumpang Internasional

Sumber : Data Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2021

Terminal-terminal yang berada di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam dikelola sendiri oleh BP Batam dengan menunjuk sebuah unit yang kini bernama Badan Usaha Pelabuhan (BUP) sebagai pengelola. Badan Usaha Pelabuhan (BUP) mempunyai tugas dan fungsi antara lain:

1) Menyediakan lahan di daratan dan di perairan pelabuhan;
2) Menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran masuk pelabuhan, dan jaringan jalan;
3) Menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan *(Port Security Officer);*
4) Menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan;
5) Menyusun Rencana Induk Pelabuhan, serta DLKr dan DLKp pelabuhan;
6) Mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintah di bidang keuangan atas tarif layanan kepelabuhan dan tarif layanan jasa terkait kepelabuhanan di KPBPB Batam;
7) Menjamin kelancaran arus barang;
8) Melakukan perjanjian kerja sama dengan pemegang izin usaha;
9) Memenuhi persyaratan administrasi dan persyaratan teknis dalam bentuk kerjasama operasi/kerjasama manajemen; dan
10) Memberikan kemudahan bagi pengguna jasa dengan melakukan digitalisasi sistem, salah satunya, dengan menerapkan B-SIMS (*Batam Seaport Information Management System*) untuk meniadakan pelayanan tatap muka dengan pengguna jasa.

Gambar 49. Petugas Cargo Bandara Internasional Hang Nadim

b. Bandar Udara Hang Nadim

Bandara Hang Nadim memiliki luas tanah sebesar 1.762 ha. Bekerjasama dengan pihak swasta, bandara ini direncanakan akan dikembangkan menjadi *Aerocity* seluas 324 ha, dan 25 ha untuk kargo.

Di bawah ini adalah skema kerjasama pengembangan Bandara Hang Nadim dengan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) melalui sebuah tender terbuka yang dimenangkan oleh PT. Wijaya Karya, Angkasa Pura I dan Incheon (Konsorsium).

TABEL 41. SPESIFIKASI BANDARA HANG NADIM BATAM

No.	Data	Satuan Unit	Sudah Terlaksana (*Existing*)	Rencana Tahap Akhir (*Ultimate Design*)
1	Landasan Pacu (*runway*)	m	4.025 x 45	4.025 x 45
2	Apron	m^2	110.541	170.000
3	Terminal	m^2	5 *Pairs of Boarding Bridge* 30.677 (2 *floor*) 4 Garbarata	12 *Pairs of Boarding Bridge* 88.000 12 Garbarata
4	Pesawat (*aircraft*)	Tipe	B-747	B-747
5	Daya Tampung (*terminal capacity*)	Penumpang/Tahun (*passenger*)	3.300.000	8.300.000
6	Kapasitas Penyimpanan Barang (*freight storage capacity*)	Ton	16.230	700.000
7	Kapasitas Penyimpanan Bahan Bakar (*fuel storage capacity*)	Kilo Liter	52.000	52.000

Sumber : Buku Development Progress of Batam dari Pusat Data dan Sistem Informasi BP Batam Tahun 2020

Daftar Operator Penerbangan:

1. Garuda Indonesia
2. Citilink
3. Lion Air
4. Sriwijaya Air
5. Wings Air
6. Batik Air
7. Susi Air
8. Malindo
9. Super Air Jet

Ekspedisi Muatan Pesawat Udara (EMPU) dengan Tipe Bisnis Jasa Kargo dan SMU di Batam:

1. Cargo Merpati Nusantara;
2. Prestige PT;
3. Batavia Air PT;
4. Novena Anugrah Lestari PT;
5. Pinang Jaya Cargo;
6. Fin Logistik Cargo PT;
7. WHN Mandiri PT;
8. Persero Batam PT;
9. Lintas Cahaya Berlian;
10. Elza Pratama PT Hang Nadim Restaurant;
11. Sriwijaya Air Cargo PT;
12. Lion Air Cargo PT;
13. Upright Indonesia Asia PT;
14. Kartika Cargo PT;
15. Garuda Indonesia PT;
16. Mandala Air PT;
17. Cemerlang Bersama Elang (CBE);
18. Adhya Avia Prima;
19. Hantaran Antar Nusa;
20. Aljabar Cargo PT.

Sumber: Buku Development Progress of Batam dari Pusat Data dan Sistem Informasi BP Batam Tahun 2020

3. Kondisi eksisting Terminal Batu Ampar sebagai Tumpuan Logistik Batam

Pelabuhan Batu Ampar masih menjadi salah satu tumpuan distribusi logistik di Kota Batam hingga saat ini. Pelabuhan barang yang melayani kegiatan ekspor dan impor barang breakbulk dan kontainer ini dibangun pada tahun 1969.

Pelabuhan Batu Ampar memiliki tiga dermaga, yaitu Dermaga Timur, Dermaga Selatan dan Dermaga Utara, yang terus digunakan untuk menopang pasokan logistik di Kota Batam. Dermaga Timur merupakan dermaga yang pertama kali dibangun pada tahun 1969, sedang Dermaga Selatan dan Dermaga Utara baru dibangun tiga tahun kemudian, yakni pada tahun 1972, dengan konstruksi dermaga *Sheet Pile*. Pada tahun berikutnya, Dermaga Selatan Baru dibangun dengan panjang 275 meter dan dengan konstruksi dermaga *Sheet Pile*. Pada tahun 2014, Dermaga Utara dikembangkan lagi dengan pembangunan Dermaga Utara Baru sepanjang 707 meter.

Gambar 50. Keadaan Pelabuhan Batu Ampar Terkini

Faktor kedalaman kolam dermaga yang belum memadai menjadi alasan mengapa kapal-kapal bertonase besar belum dapat bersandar di Pelabuhan Batu Ampar. Dari ketiga dermaga yang dimiliki Pelabuhan Batu Ampar, Dermaga Selatan, dengan kedalaman -12 LWS, adalah dermaga yang paling dapat diandalkan untuk bersandar kapal besar berukuran hingga 35.000 DWT dengan kapasitas hingga 1700 TEUs. Hingga kini, kapal-kapal tongkang sebagai *feeder* masih digunakan untuk membongkar dan memuat kontainer yang transit di Singapura.

Untuk mengakomodasi kapal-kapal dengan kapasitas muatan yang besar, diperlukan tingkat kedalaman alur pelayaran yang memadai. Kapal berukuran Panamax dengan kapasitas 3000-3400 TEUs, misalnya, membutuhkan dermaga dengan kedalaman alur pelayaran 12,5 mLWS. Kapal berukuran New Panamax dan berkapasitas 12.500 TEUs membutuhkan dermaga dengan kedalaman kolam 15.2 mLWS untuk bersandar.

Untuk sementara ini, ketiga dermaga Pelabuhan Batu Ampar memiliki kedalaman alur pelayaran yang bervariasi. Dermaga Selatan merupakan dermaga dengan sisi paling dalam, yakni 9-13 mLWS. Dermaga Utara, yang baru selesai pembangunannya pada tahun 2014 lalu, ditengarai memiliki kedalaman alur pelayaran kurang dari 3-9 mLWS dan karena itu memerlukan pendalaman alur (*dredging*) ulang agar bisa secara optimal berfungsi sebagai tempat sandar kapal berukuran besar.

2) Jenis dan Besaran Tarif di KPBPB Batam

Berdasarkan PP Nomor 6 Tahun 2011 tentang Pola Pengelolaan Keuangan pada Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam dan mengikuti Pola Pengelolaan Badan Layanan Umum (BLU), BP Batam memiliki kewenangan menetapkan tarif. Tarif yang ditetapkan oleh BP Batam terkait dengan kegiatan logistik adalah Tarif Pelabuhan, Tarif Bandara, serta Tarif Air Bersih. Sedangkan tarif kegiatan logistik yang terkait dengan listrik, gas, dan telekomunikasi ditetapkan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Adapun jenis dan besaran tarif dapat dilihat pada lembaga/instansi yang menetapkan tarif tersebut.

Tarif-tarif Pelabuhan yang terkait dengan biaya logistik adalah biaya labuh, biaya tambat, jasa dermaga, jasa bongkar muat, jasa *trucking*, jasa *lift on lift off (LoLo)*, jasa penumpukan, jasa pemanduan dan penundaan, dan lain-lain. Tarif-tarif ini diatur dalam Peraturan Kepala BP Batam Nomor 27 Tahun 2021. Saat ini, alur pelayanan bongkar muat petikemas yang berlaku di Pelabuhan Batu Ampar adalah *truck loosing,* yang mana pengguna jasa hanya dikenakan paket biaya bongkar muat, sedangkan pelabuhan lainnya yang dikelola PT Pelabuhan Indonesia, misalnya, menerapkan biaya penumpukan dan *lift on* (transportasi dari lapangan penumpukan ke *truck*) dalam alur pelayanan petikemas.

GAMBAR 51. ALUR PELAYANAN BONGKAR MUAT PETIKEMAS EKSISTING PELABUHAN BATU AMPAR

Sumber : Data Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2021

TABEL 42 . PERBANDINGAN BIAYA BONGKAR MUAT PETI KEMAS YANG BERLAKU DI BP BATAM DAN PELABUHAN LAINNYA

Bendera	Peti Kemas FCL	Volume Petikemas	BP Batam	Jakarta Internationl Container Terminal (JICT)	Pelabuhan Panjang	Pelabuhan Belawan
			Perka 27 Tahun 2021			
Dalam Negeri	20 Feet	Isi	Rp 384.300, -	Rp 904.500, -	Rp 806.351, -	Rp 945.750, -
		Kosong	Rp 288.000, -	Rp 503.000, -	Rp 653.948, -	Rp 566.675, -
	40 Feet	Isi	Rp 576.000, -	Rp 1.078.500, -	Rp 1.209.684, -	Rp 1.432.500, -
		Kosong	Rp432.350	Rp 755.000, -	Rp 979.700, -	Rp 854.550, -
Luar Negeri	20 Feet	Isi	Rp 384.300, -	Rp 1.203.500, -	Rp 1.337.752, -	Rp 1.428.500, -
		Kosong	Rp 288.000, -	Rp 902.625, -	Rp 951.626, -	Rp 2.161.550, -
	40 Feet	Isi	Rp 576.000, -	Rp 1.805.250, -	Rp 2.023.764, -	Rp 1.042.785, -
		Kosong	Rp432.350	Rp 1.253.865, -	Rp 1.436.007, -	Rp 1.572.305, -

Sumber : Data Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2021

TABEL 43. PERBANDINGAN BIAYA LABUH DAN TAMBAT DI BP BATAM DAN PELABUHAN LAINNYA

Bendera	Jenis Layanan	Satuan	Satuan	BP Batam	Pelabuhan Tanjung Priok	Pelabuhan Panjang
				Perka 27 Tahun 2021		
Dalam Negeri	Labuh	Kapal Niaga	per GT/Kunjungan	Rp 87, -	Rp 87, -	Dipungut oleh KSOP setempat
		Kapal Bukan Niaga	per GT/Kunjungan	Rp 43.-	Rp 43.-	Dipungut oleh KSOP setempat
	Tambat	Dermaga	per GT/Etmal	Rp 80, -	Rp 68, -	Rp 107, -
		Breasting Dolphin dan pelampung	per GT/Etmal	Rp 54, -	Tidak ada layanan	Rp 44, -
Luar Negeri	Labuh	Kapal Niaga	per GT/Kunjungan	Rp 1.452, -	$ 0.092 (Rp 1.307, -)	Dipungut oleh KSOP setempat
		Kapal Bukan Niaga	per GT/Kunjungan	Rp 726, -	Tidak ada layanan	Dipungut oleh KSOP setempat
	Tambat	Dermaga	per GT/Etmal	Rp 1.320, -	$ 0.122 (Rp 1.733, -)	$ 0.213 (Rp 3.026, -)
		Breasting Dolphin dan pelampung	per GT/Etmal	Rp 1.056, -	Tidak ada layanan	$ 0.114 (Rp 1.619, -)

Sumber : Data Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2021

TABEL 44. PERBANDINGAN BIAYA LABUH DAN TAMBAT DI BP BATAM DAN PELABUHAN LAINNYA

Layanan	Bendera	Jenis Tarif	Satuan	BP Batam	IPC Tanjung Priok	Pelabuhan Panjang
				Perka 27 Tahun 2021		
Pemanduan	Dalam Negeri	Tetap	per kapal/gerakan	Rp 104.000, -	Rp 213.248, -	Rp 329.472, -
		Variabel	per GT/gerakan	Rp 29, -	Rp 59.2, -	Rp 55, -
	Luar Negeri	Tetap	per kapal/gerakan	Rp 1.399.200, -	$ 75 (Rp 1.065.536, -)	$ 78
		Variabel	per GT/gerakan	Rp 488, -	$ 0.022 (Rp 312)	$ 0.023 (Rp 326)

Sumber : Data Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2021

TABEL 45. PERBANDINGAN BIAYA LABUH DAN TAMBAT DI BP BATAM DAN PELABUHAN LAINNYA

Layanan	Bendera	Ukuran Kapal	Jenis Tarif	Satuan	BP Batam	IPC Tanjung Priok	Pelabuhan Panjang
					Perka 27 Tahun 2021		
Pemanduan	Dalam Negeri	40.001 s/d 75.000 GT	Tetap	per kapal yang ditunda/jam	Rp 3.031.000, -	Rp 4.216.000, -	Rp 4.216.000, -
			Variabel	per GT kapal yang ditunda/jam	Rp 10, -	Rp 8, -	Rp 8, -
		diatas 75.000 GT	Tetap	per kapal yang ditunda/jam	Rp 3.629.000, -	Rp 5.691.600, -	Rp 5.691.600, -
			Variabel	per GT kapal yang ditunda/jam	Rp 11, -	Rp 11, -	Rp 11, -
	Luar Negeri	40.001 s/d 75.000 GT	Tetap	per kapal yang ditunda/jam	Rp 25.766.400, -	$ 1.462,5 (Rp 20.777.956, -)	$ 2.925,5 (Rp 41.563.017, -)
			Variabel	per GT kapal yang ditunda/jam	Rp 120, -	$ 0.005 (Rp 71, -)	$ 0.005 (Rp 71, -)
		diatas 75.000 GT	Tetap	per kapal yang ditunda/jam	Rp 30.927.600, -	$ 1.912.5 (Rp 27.171.174, -)	$ 3.825 (Rp 54.342.348, -
			Variabel	per GT kapal yang ditunda/jam	Rp 120, -	$ 0.005 (Rp 71, -)	$ 0.005 (Rp 71, -)

Sumber : Data Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2021

Dari biaya di atas, dapat disimulasikan untuk kapal berbendera asing Maersk Visby 20.927 GT, dan bobot 26.036 DWT, dan panjang kapal 179 m akan melakukan bongkar muat peti kemas sebanyak 1000 box membutuhkan waktu labuh dan tambat dua hari, maka tarif yang harus dikeluarkan untuk kegiatan tersebut dapat diuraikan melalui perhitungan dalam tabel berikut ini:

TABEL 46. PERHITUNGAN BIAYA BONGKAR MUAT PETI KEMAS DI BP BATAM DAN PELABUHAN LAINNYA

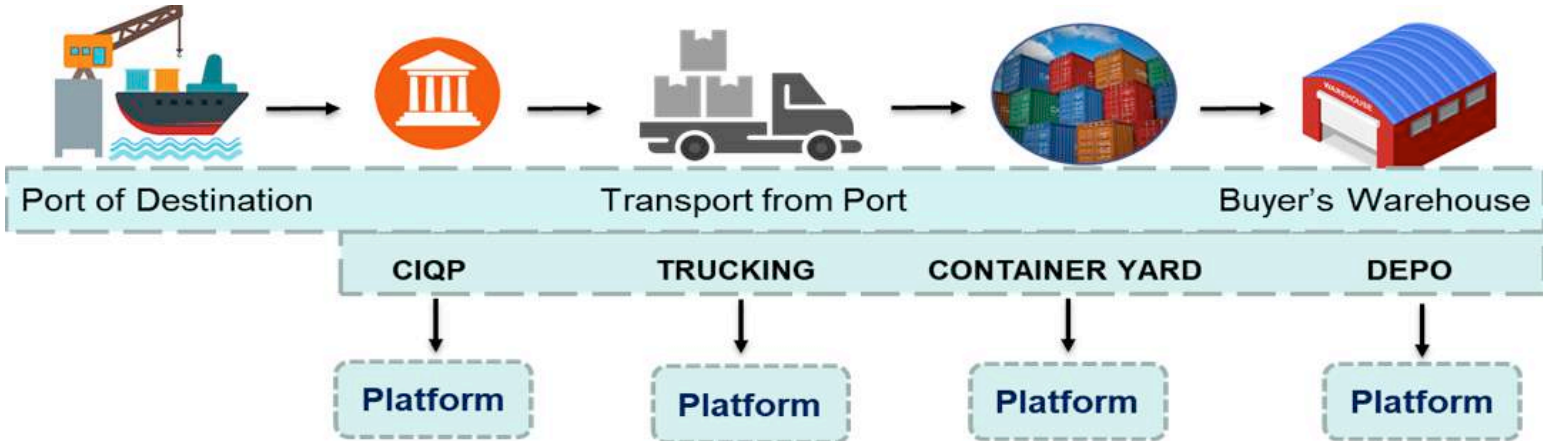
TARIF		BP BATAM	PELABUHAN TANJUNG PRIUK	PELABUHAN PANJANG
Labuh		30.386.004	27.396.791	30.386.004
Pandu	Tetap	1.399.200	1.067.250	1.109.940
	Variabel	10.212.376	6.551.407	6.849.198
Tunda	Tetap	23.047.200	20.811.375	41.622.750
	Variabel	2.511.240	1.488.956	1.488.956
Tambat		55.247.280	2.846.072	4.478.378
Bongkar Muat		412.980.550	1.269.527.458	1.193.046.758
TOTAL		Rp 535.783.850	Rp 1.329.689.309	Rp 1.278.981.983

Sumber: Analisis Badan Usaha Pelabuhan dari Berbagai Sumber Tahun 2021

Dari tabel di atas terlihat bahwa sebenarnya biaya bongkar muat yang harus dikeluarkan pengguna jasa di Pelabuhan Batam tidak semahal yang kerap dikeluhkan pengusaha. Bahkan biaya bongkar muat di Batam berdasarkan simulasi di atas hanya 40 persen dibandingkan yang harus dikeluarkan pengusaha di Pelabuhan Tanjung Priuk, Jakarta maupun Pelabuhan Panjang, Lampung.

Namun perhitungan di atas tidak bisa menjadi patokan dasar bagi pelaku jasa pengiriman barang (*freight forwarding*), sebab angka tersebut belum mencakup biaya lain-lain, seperti pengurusan dokumen kepabeanan dan komponen-komponen lain yang dikeluarkan instansi lain. Berikut adalah skema distribusi logistik melalui pelabuhan.

GAMBAR 52. SKEMA LOGISTIK PELABUHAN



Sumber : Data Badan Usaha Pelabuhan Tahun 2021

Sedangkan beberapa Tarif Bandara yang terkait dengan biaya logistik adalah biaya penanganan kargo di gudang kargo, yang ketentuannya diatur di dalam Peraturan Kepala BP Batam Nomor 14 Tahun 2020. Meskipun demikian, komponen biaya logistik bandara lainnya, seperti biaya pengiriman kargo udara (Surat Muatan Udara), biaya penanganan barang dalam pemeriksaan kepabeanan di Tempat Penimbunan Sementara (TPS), serta layanan jasa kargo dan pos pesawat udara, tidak diatur oleh pemerintah dan diserahkan pada mekanisme pasar. Biaya logistik yang harus dikeluarkan oleh agen kargo dalam melakukan pengiriman barang kargo udara domestik melalui Bandara Hang Nadim adalah tarif Surat Muatan Udara (SMU), tarif penanganan kepabeanan (TPS), tarif gudang, dan tarif layanan jasa kargo dan pesawat udara (JKP2U).

GAMBAR 53. SKEMA LOGISTIK BANDAR UDARA HANG NADIM

Sumber: Data Badan Usaha Bandar Udara Hang Nadim Batam Tahun 2021

Beberapa pelaku usaha di Batam menilai bahwa tarif logistik di KPBPB, terutama pada sektor transportasi laut cenderung tinggi. Dalam sebuah webinar bertema "Kesiapan Batam Menghadapi Industrialisasi dan Investasi Asing" yang diadakan BP Batam, 27 Agustus 2020 lalu, disimulasikan oleh salah satu pengusaha bahwa pengiriman Batam-Hong Kong via Singapura untuk kontainer 20 *feet* sebesar US$ 800 (Rp. 11.563.880,- asumsi *kurs* Rp. 14.454,-) dengan waktu pengiriman tiga hari. Menurutnya biaya ini lebih mahal dibandingkan pengiriman barang Jakarta-Hong Kong yang hanya mencapai US$ 450 (Rp. 6.504.682,- asumsi kurs Rp. 14.454,-) dengan waktu 6-7 hari.

Mendengar mahalnya biaya logistik di Batam, Wakil Presiden Jusuf Kalla, dalam kunjungannya ke Batam pada 2 April 2019, meminta BP Batam untuk segera merespons keluhan pengusaha tentang biaya logistik yang mahal tersebut. Beberapa pimpinan BP Batam memberi komentar yang bervariasi tentang penyebab tingginya biaya logistik di Batam. Hatanto Reksodipoetro, Kepala BP Batam periode April 2016-Oktober 2017, dalam wawancara dengan tim penulis (25/5/2021), mengatakan bahwa kedalaman dermaga yang masih dangkal membuat kapal-kapal besar dari Singapura harus diangkut menggunakan tongkang, hal ini membuat biaya transportasi yang merupakan salah satu komponen biaya logistik menjadi membengkak karena kurang efisien.

Menurut Lukita Dinarsyah Tuwo (Kepala BP Batam periode Oktober 2017-Januari 2019) dalam wawancara dengan tim penulis (3/5/2021) mengatakan bahwa ada tiga hal yang menjadi kendala pengelolaan sehingga menyebabkan tarif logistik Batam tinggi. Pertama, fasilitas pelabuhan belum mumpuni dan ini menyebabkan tingginya biaya *double handling*; kedua, infrastruktur belum mendukung, dalam hal ini kurangnya tingkat kedalaman kolam dermaga Pelabuhan Batu Ampar, untuk mengakomodasi kapal-kapal besar, sehingga muatan kontainer harus lebih dulu transit di Jurong Port Singapura sebelum dibawa dengan kapal-kapal tongkang bermuatan 90 box peti kemas menuju Port Singapore Authority (PSA); dan ketiga, perlunya koordinasi (*Government to Government*) dengan Pemerintah Singapura mengenai aturan ekspor dan impor.

Direktur Badan Pengelola Pelabuhan periode 2017-2019 menguraikan bahwa skema distribusi logistik yang umum diterapkan di Batam dilakukan oleh perusahaan logistik Singapura secara *door to door*. Sementara rute Batam-Hong Kong yang disebut-sebut pelaku usaha sebagai berbiaya lebih murah, dilakukan dengan skema *port to port*.

Dalam skema *door to door*, barang akan diantarkan hingga ke tangan penerima di tempat tujuan. Pelayanan ini dapat dianggap all in one sehingga biaya pengiriman menjadi lebih tinggi. Sementara dalam skema *port to port, customer* harus menjemput sendiri barang di gudang pelabuhan atau kargo bandara. Pada umumnya pelaku usaha lebih memilih skema *port to port* karena berbiaya lebih murah dibandingkan skema *door to door*.

Gamabar 54. Pelabuhan Batu Ampar Sekarang

Meskipun demikian, skema yang kebanyakan diterapkan pelaku usaha di Batam adalah *door to door*, karena pelaku usaha logistik yang menangani pengiriman barang dari Batam ke Singapura maupun sebaliknya, dari hulu ke hilir, adalah pengusaha Singapura. Distribusi logistik di Batam notabene dimonopoli oleh pengusaha Singapura, sedangkan di daerah lain, seperti Jakarta, Surabaya, dan Medan, distribusi logistik pada umumnya dilakukan oleh operator pelabuhan plat merah yang menguasai skema *port to port*.

Isu yang sama tentang tingginya biaya logistik juga terjadi pada sektor logistik bandara. Banyak pengusaha yang beranggapan bahwa tarif kargo udara internasional akan lebih murah bila dikirim dari negara tetangga Singapura, meskipun dengan tambahan biaya transportasi sektor laut. Menurut Direktur BUBU Hang Nadim, Amran, kendala dalam pengaturan tarif logistik ini, salah satunya, adalah minimnya kewenangan BP Batam selaku pengelola bandar udara di Batam dalam menentukan tarif logistik.

Lahirnya Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 41 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) telah mendorong munculnya gagasan integrasi antar kawasan yang meliputi Batam, Bintan, Karimun (BBK) sebagai *hub* logistik internasional untuk mendukung pengembangan industri, perdagangan, maritim, dan pariwisata yang terpadu dan berdaya saing, di mana masing-masing kawasan difokuskan pada bidang kerja yang berlainan, sebagaimana dapat dijelaskan sebagai berikut:

1) Batam difokuskan pada bidang *hub* logistik internasional (*e-commerce*), industri kedirgantaraan, industri *light and valuable* (*high tech*), industri digital dan kreatif, *international trade and finance center*, serta pariwisata;
2) Bintan difokuskan pada sektor industri pariwisata internasional, industri MRO, industri transportasi (alumina), industri pengolahan makanan, industri *maritime defense*, industri olahraga dan olahraga. Sedangkan kawasan Tanjung Pinang difokuskan pada sektor wisata *heritage*, industri halal, industri perikanan, *business center*, dan pusat zona integritas;
3) Karimun difokuskan sebagai pusat industri maritim (galangan kapal), industri *oil-tanking* and *refinery*, industri *aggrotech*, industri pengolahan hasil laut, dan pariwisata.

Berdasarkan Laporan Akhir Pengembangan Bisnis Logistik Batam yang dilakukan Lembaga Teknik dan Manajemen Industri (LETMI), ITB 2019, Batam, dengan keberadaannya sebagai kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas yang dilalui pergerakan barang internasional, dan dengan memanfaatkan pelabuhan dan bandara yang ada, memiliki peluang sebagai *hub* internasional logistik (HIL). Pelabuhan laut bisa berperan sebagai *port logistic* untuk melayani distribusi barang logistik bervolume besar dan Bandara Hang Nadim bisa berperan sebagai *aerocity* yang melayani distribusi barang logistik ringan namun bernilai tinggi dan membutuhkan proses pengiriman yang cepat. Potensi Batam sebagai *hub* internasional logistik ini bertambah kuat dengan

keberadaan daerah penyangga (*outer island*) yang bertumpu pada Batam sebagai pintu masuk dan keluar distribusi barang.

2) Upaya BP Batam dalam Menurunkan Tarif Logistik

Pendekatan manajemen logistik yang digunakan BP Batam untuk mengurangi tarif logistik adalah *supply chain management* (SCM). Simchi-Levi et.al. (1999), dikutip dari Mulyadi (2011, p. 276) menjelaskan bahwa SCM merupakan serangkaian pendekatan yang diterapkan untuk mengintegrasikan hubungan dari hulu (*upstream*) ke hilir (*down stream*) dalam mewujudkan logistik yang efisien.

Supply Chain Management juga digambarkan sebagai disiplin ilmu, logistik, pembelian, informasi manajemen sistem (MIS), manajemen operasi/produksi, teknik, akuntansi, pemasaran dan semua yang menjadi bahan pertimbangan dalam proses pengambilan keputusan. BP Batam tidak hanya melakukan upaya yang berkaitan langsung dengan proses di pelabuhan, namun juga melakukan upaya perbaikan infrastruktur, kerja sama dengan mitra pemrakarsa pengembang pelabuhan, melakukan kesepakatan dengan pelaku usaha dan melakukan digitalisasi sistem untuk menghindari potensi biaya tidak resmi yang bisa dipungut pihak-pihak tidak bertanggung jawab.

Upaya yang dilakukan BP Batam untuk menurunkan biaya logistik, antara lain:

1) Menekan ongkos angkut (*freight cost*) dengan melakukan sentralisasi kegiatan *handling* kontainer di Pelabuhan Batu Ampar; melakukan konsolidasi kargo melalui koordinasi muatan dan kegiatan pengangkutan *Shipping Line*;
2) Menyediakan fasilitas yang diperlukan untuk mempercepat dan meningkatkan efisiensi kegiatan bongkar muat, seperti pengadaan alat bongkar muat *Container Crane* (CC), *Harbour Mobile Crane* (HMC), RTG (Rubber Tyred Gantry), dan HT (Head Truck); menata dan memperluas *container* yard (CY) dari 2 Ha menjadi 10 Ha; mengoperasikan kapal *Regular Route* yang melayani rute Batam-Singapura dengan opsi menggunakan tongkang berkapasitas 50-100 *box* atau kapal dengan kapasitas 150-350 *box*;
3) Mengembangkan Pelabuhan Batu Ampar sebagai Pelabuhan *Transhipment* ataupun *Hub Port* dengan penataan manajemen pelabuhan yang meliputi penerapan *auto gate system* dan *trucking system*, penataan *container* yard, penerapan *Terminal Operating System* (TOS), perbaikan ekosistem, dan tata kelola pelabuhan;
4) Melakukan kerja sama pembangunan dan operasional pelabuhan dengan mitra strategis yang mampu mendatangkan *direct call* dan kargo dengan *volume* yang lebih besar;
5) Memfasilitasi dan memediasi penurunan tarif *handling* peti kemas yang ditetapkan pelaku usaha *freight forwarding* sebesar SGD$ 10 (per *container*);
6) Menerapkan digitalisasi sistem yang terintegrasi dengan *platform single entry* Batam *Logistic Ecosystem*

Gambar 55. Launching BLE

(BLE) yang melibatkan regulator, seperti BP Batam, KPU Bea Cukai Batam, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Batam, Kantor Imigrasi Batam dan Balai Karantina Batam, sehingga pengguna jasa cukup satu kali melakukan input data, karena secara otomatis data yang masuk akan terhubung dengan *platform* di instansi lainnya.

BLE sendiri merupakan *pilot project* dan bagian dari *National Logistic Ecosystem* (NLE) yang menyelaraskan arus lalu lintas barang dan dokumen perizinan sejak kapal datang hingga barang tiba di gudang tujuan. NLE tidak hanya mengakomodasi kolaborasi antar pemerintah (*Government to Government*) tetapi juga memfasilitasi kolaborasi *platform business to business* dari hulu ke hilir. Batam *Logistic Ecosystem* merupakan *platform* yang dibangun oleh Bea Cukai Batam yang terintegrasi pada sistem milik *Customs, Immigration, Quarantine, and Port* (CIQP) dan sistem *BP Batam Seaport Information Management System* (B-SIMS) yang dibangun oleh BP Batam untuk mempermudah pengurusan layanan perizinan dalam satu *platform*. Dengan penerapan *Batam Logistic Ecosystem* (BLE), maka pengguna jasa hanya perlu melakukan pengurusan data tunggal untuk layanan jasa kepelabuhanan sehingga intensitas tatap muka dengan petugas dapat diminimalisasi dan waktu pelayanan menjadi lebih efisien.

Adanya faktor eksternal, atau adanya kendala terkait posisi Batam berhadapan dengan Masterplan Logistik Nasional, sebagian dari upaya-upaya di atas belum bisa dilaksanakan oleh BP Batam secara maksimal.

Atas upaya penurunan tarif logistik yang sudah dilakukan BP Batam, memberikan dampak antara lain:

- Badan Usaha Pelabuhan BP Batam berhasil memfasilitasi dan memediasi penurunan tarif *handling* peti kemas yang ditetapkan pelaku usaha *freight forwarding* sebesar SGD$ 10 (per *container*). Pada tanggal 6 Februari 2020, melalui kesepakatan antara Badan Usaha Pelabuhan dengan tujuh (7) *stakeholder* logistik Batam dan Singapura, yaitu PT Snepac Multi Perkasa, PT Anchor Marine Service, PT Winstar Logistik, PT Yasa Tirta Perdana, PT Laut Mas, PT Perkasa Guna Sejati dan PT Tandjung Global Maritim, BP Batam juga berhasil menurunkan biaya *handling container* yang merupakan salah satu komponen tarif logistik. Ketua APINDO (Asosiasi Pengusaha Indonesia) Batam, mewakili para pelaku usaha, menyampaikan apresiasinya yang tinggi pada Langkah yang diambil BP Batam ini;
- BP Batam mendapat dukungan dari Pemerintah Pusat sebagai *pilot project* penerapan *Batam Logistic Ecosystem* (BLE) sebagai bagian dari *National Logistik Ecosystem* (NLE) yang diresmikan oleh Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan, serta Menteri Keuangan, pada tanggal 18 Maret 2021 di Batam;
- BP Batam mendapat apresiasi dari pelaku usaha atas

Gambar 56. Auto Gate System di Pelabuhan Batu Ampar

layanan B-SIMS (*BP Batam Seaport Information Management System*) yang terintegrasi dengan BLE sehingga tidak ada lagi antrian layanan di Kantor Badan Usaha Pelabuhan.

Oleh karena itu BP Batam dapat melakukan pembenahan infrastruktur dengan pola atau skema kerja sama dengan pihak ketiga (seperti yang sudah dilakukan dengan Bandara Hang Nadim) dan melakukan upaya koordinasi *government* to *government* (G to G) dengan Pemerintah Singapura untuk menetapkan tarif logistik. BP Batam juga perlu menggandeng pemain industri *freight forwarding* lokal sehingga tarif logistik tidak dimonopoli pengusaha dari negeri tetangga. Pemberian insentif kepada pengusaha logistik juga dapat dilakukan dengan mengambil kebijakan pemberian subsidi kepada pengusaha logistik sehingga tarif logistik menjadi lebih murah.

Gagasan Batam sebagai *hub* logistik internasional perlu dikukuhkan dalam *Masterplan* pengembangan pelabuhan dan bandara agar pola integrasi dengan kawasan-kawasan lain, seperti Bintan dan Karimun, dapat lebih mudah direalisasikan dalam rangka mendukung pengembangan industri, perdagangan, maritim, dan pariwisata yang terpadu dan berdaya saing tinggi

"Petang Menjelang Menangkap Itik
Lezat Dimasak Jadikan Kudapan
Majukan Daya Saing Logistik
Jadikan Batam Kawasan Terdepan

PERIZINAN

Dalam pengelolaan Batam sebagai kawasan tujuan investasi, kemudahan perizinan merupakan salah satu insentif non-fiskal yang sangat penting, khususnya terkait dengan kualitas pelayanannya yang sangat menentukan efisiensi usaha, mengingat peluang bisnis dan time value of money merupakan hal penting bagi investor. Perizinan yang menjadi kewenangan BP Batam antara lain adalah izin investasi; izin masuk dan keluar barang; izin pemakaian tanah; dan izin-izin teknis dari usaha lainnya, seperti dalam pengelolaan pelabuhan dan penerbangan. Kriteria perizinan yang diharapkan antara lain adalah simple, mudah, cepat, transparan, murah, mampu menyesuaikan dengan dinamika usaha dan berkepastian hukum. Perwujudan dari tingginya semangat pemerintah pusat untuk mendukung peningkatan investasi antara lain tercermin pada diterbitkannya Undang-Undang No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, yang diikuti dengan terbitnya Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas dan Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko. Regulasi tersebut diterbitkan dengan tujuan agar perizinan di Batam makin pro investasi dan daya saing. Sejalan dengan itu terdapat 8 sektor dan 67 perizinan yang kewenangannya dilimpahkan dari Kementerian/ Lembaga ke BP Batam. Merespons hal tersebut BP Batam telah menerbitkan peraturan kepala tentang perizinan dan pertanahan, sekaligus membentuk unit Pelayanan Terpadu Satu Pintu (PTSP) yang di dukung dengan kewenangan, SDM, regulasi, sinergi dan berbagai fasilitas yang diperlukan untuk memberikan layanan perizinan yang memadai.

1. Kewenangan Perizinan BP Batam

Perizinan adalah pemberian legalitas kepada seseorang atau pelaku usaha atau kegiatan tertentu, baik dalam bentuk izin maupun tanda daftar usaha. Izin merupakan salah satu instrumen yang paling banyak digunakan dalam hukum administrasi untuk mengemudikan tingkah laku para warga (Spelt & Berge, 1993, p. 2). Tujuan dan fungsi dari perizinan adalah untuk mengendalikan aktivitas masyarakat dan mencegah kemungkinan terjadinya penyimpangan dan pelanggaran dengan ketentuan-ketentuan yang berisi pedoman yang harus dilaksanakan baik oleh mereka yang berkepentingan maupun oleh pejabat terkait (Sutedi, 2010). Dari sisi pemerintah, perizinan juga merupakan pelaksanaan peraturan dan ketertiban, di samping merupakan sumber pendapatan bagi pemerintah, karena ada biaya yang harus dibayar oleh pemohon untuk mendapatkan izin dari pemerintah (Sutedi, 2011, p. 200). Dari sisi masyarakat, perizinan adalah cara untuk mendapatkan kepastian hukum dan juga hak. Pemberian izin adalah sebuah tindakan hukum, dan sebagai tindakan hukum

ia mengandalkan adanya kewenangan yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, karena tanpa dasar kewenangan tindakan hukum menjadi tidak sah.

Secara umum, pembangunan dan pengembangan Daerah Industri Pulau Batam bertujuan untuk meningkatkan perekonomian nasional, dan pada awalnya Otorita Batam adalah sebuah lembaga pemerintah yang diberi tugas untuk melaksanakan pembangunan dan pengembangan tersebut. Sejak Batam ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, Otorita Batam bertransformasi menjadi Badan Pengusahaan Batam (BP Batam), yaitu sebuah badan yang mengelola Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (KPBPB-Batam). Sesuai PP. No. 46 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas Batam, KPBPB-Batam difungsikan sebagai tempat untuk mengembangkan usaha-usaha di bidang perdagangan, jasa, industri, pertambangan dan energi, transportasi, maritim dan perikanan, pos dan telekomunikasi, perbankan, asuransi, pariwisata, pemeliharaan (MRO), dan bidang-bidang lainnya. Kegiatan yang dilakukan di kawasan ini antara lain:

a. Kegiatan manufaktur, rancang bangun, dan pembangunan perekayasaan, penyortiran, pemeriksaan awal, pemeriksaan akhir, pengepakan, dan pengepakan ulang atas barang dan bahan baku dari dalam dan luar negeri, pelayanan perbaikan; atau
b. Penyediaan dan pengembangan prasarana dan sarana air dan sumber air, prasarana dan sarana perhubungan termasuk pelabuhan laut dan bandar udara, bangunan dan jaringan listrik, pos dan telekomunikasi, serta prasarana dan sarana lainnya.

Untuk memperlancar kegiatan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, Badan Pengusahaan diberi wewenang mengeluarkan izin usaha dan izin-izin lainnya yang diperlukan oleh para pengusaha yang mendirikan dan menjalankan usaha di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas melalui pelimpahan wewenang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Untuk itu BP Batam telah diberi berbagai kewenangan dalam menjalankan tugas dan fungsinya. Tugas dan fungsi yang diberikan sewaktu masih menjadi Otorita Batam adalah:

a. Mengembangkan dan mengendalikan Pembangunan Pulau Batam sebagai Daerah Industri;
b. Mengembangkan dan mengendalikan kegiatan-kegiatan pengalih-kapalan (*transhipment*) di Pulau Batam;
c. Merencanakan kebutuhan prasarana dan pengusahaan instalasi-instalasi prasarana dan fasilitas lainnya;
d. Menampung dan meneliti permohonan izin usaha yang diajukan oleh para pengusaha serta mengajukannya kepada instansi-instansi yang terkait;
e. Menjamin agar tata-cara perizinan dan pelayanan yang diperlukan dalam mendirikan dan menjalankan usaha di Pulau Batam dapat berjalan lancar dan tertib, guna menumbuhkan minat para pengusaha untuk menanamkan modalnya di Pulau Batam.

Sejalan dengan perkembangan kebutuhan pengelolaan Kawasan Batam terkini. Tugas dan Fungsi utama BP Batam antara lain adalah:

a. Melaksanakan pengelolaan, pengembangan, dan pembangunan KPBPB sesuai dengan fungsi KPBPB;
b. Membuat ketentuan yang diperlukan dalam pengelolaan, pengembangan, dan KPBPB; dan
c. Menetapkan pengelolaan keuangan, pengadaan, perlengkapan, dan sumber daya manusia beserta sistem remunerasinya yang sesuai dengan system merit dan prinsip tata kelola yang baik.

Sementara itu, terkait dengan tugas dan fungsi untuk membuat ketentuan, BP Batam diberikan kewenangan untuk membuat Peraturan Kepala, Surat Keputusan Kepala, dan NSPK. Sehubungan dengan tugas dan fungsi tersebut, BP Batam mempunyai tugas untuk mengelola organisasi dan SDM secara professional, efektif, dan efisien untuk memfasilitasi dan melayani investor dan masyarakat secara memadai. Dalam rangka melaksanakan fungsi pertama, BP Batam berwenang untuk memberikan perizinan. Kegiatan utama pemberian izin oleh BP Batam meliputi:

a. Izin Penanaman Modal Asing (PMA)
b. Izin Pemanfaatan tanah, baik darat maupun perairan
c. Izin Lalu Lintas Barang
d. Berbagai izin terkait operasi kepelabuhanan, dan kebandarudaraan, serta fungsi pengelolaan lingkungan.

Selanjutnya, sebagai pemegang Hak Pengelolaan atas seluruh tanah di Pulau Batam, BP Batam diberikan kewenangan untuk memberikan izin pemanfaatan lahan dan izin operasional lahan. Sebagai pemegang Hak Pengelolaan tanah, BP Batam memiliki kewenangan untuk membuat perencanaan, penggunaan, dan peruntukan atas tanah yang menjadi hak pengelolaannya baik untuk kepentingan sendiri maupun untuk dialokasikan kepada pihak lain. Selain itu, BP Batam juga berwenang menetapkan tarif sewa atas penyerahan bagian tanah Otorita Batam yang dialokasikan, serta menerima uang sewa atas tanah yang dialokasikan yang lebih dikenal dengan sebutan Uang Wajib Tahunan Otorita Batam (UWTO), yang saat ini dikenal sebagai UWT (Uang Wajib Tahunan). Sejalan dengan terbitnya PP. No. 41 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas beberapa kewenangan lain terkait BP Batam seperti amdal, izin lokasi reklamasi, izin pelaksanaan reklamasi dan lain-lain, juga dijadikan kewenangan BP Batam.

2. Perkembangan Kewenangan Perizinan di Batam

a. Otorita Batam (1973-2007)

Sebelum menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, Batam merupakan Daerah Industri dengan status *Bonded Zone*, sedangkan Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam (Otorita Batam) adalah lembaga pemerintah yang diserahi tugas mengelola Daerah Industri tersebut. Meskipun pulau Batam merupakan wilayah administrasi dari Provinsi Riau yang berada di

Pekanbaru, tetapi Otorita Batam saat itu merupakan penguasa tunggal di Batam.

Otorita Batam memiliki kewenangan/membuat peraturan, baik peraturan operasional pengelolaan maupun peraturan dan norma, standar, prosedur dan kriteria NSPK yang berhubungan dengan usaha perdagangan, perindustrian, pariwisata, alih kapal, dan kegiatan lain yang ada di daerah industri Pulau Batam. Sebagai representasi dari Pemerintah, Otorita Batam membuat peraturan-peraturan dengan mengacu kepada peraturan perundangan yang berlaku dan kewenangan yang dimiliki serta berkoordinasi dengan Departemen/Kementerian terkait untuk kepentingan sinkronisasi dan harmonisasi agar peraturan yang dibuat dapat diimplementasikan dan tidak bertentangan satu dengan yang lain.

Selain membuat peraturan operasional sendiri, Otorita Batam dalam menjalankan tugasnya juga menjalankan dan menggunakan peraturan yang dikeluarkan oleh Departemen/Kementerian, baik karena adanya pelimpahan wewenang maupun bukan karena pelimpahan wewenang. Sebagai lembaga pemerintah, Otorita Batam wajib melaksanakan peraturan tersebut, misalnya peraturan tentang penyusunan dan pengusulan anggaran yang dikeluarkan oleh Kementerian Keuangan.

Peraturan-peraturan yang dibuat untuk kepentingan tata kelola Otorita Batam, antara lain adalah peraturan terkait tata kelola perencanaan, keuangan dan anggaran, kepegawaian, pengadaan, tata kelola pertanahan, tata kelola bangunan, harga satuan, tata cara perizinan, tata kelola pengelolaan pelabuhan, bandar udara, air baku dan air bersih, amdal, tata kelola rumah sakit, tata kelola bangunan gedung, dan lain sebagainya. Sementara itu, untuk tata cara perizinan bidang-bidang tertentu, yang kewenangan perizinannya diperoleh dari pelimpahan wewenang, Otorita Batam mengikuti tata cara yang dibuat oleh Departemen/Kementerian yang melimpahkan wewenang. Dalam hal ini, surat izin yang dikeluarkan tetap atas nama dan ditandatangani oleh pejabat Otorita Batam, namun yang melakukan evaluasi dan meneliti permohonan adalah pejabat dari instansi pemberi wewenang yang ditugaskan di Otorita Batam.

Layanan perizinan dan nonperizinan (rekomendasi dan surat keterangan) diberikan pada era Otorita Batam baik dari kewenangan yang melekat pada undang-undang pembentukan Otorita Batam maupun dari pelimpahan wewenang, antara lain: surat izin usaha perdagangan, koperasi, dan pariwisata (SIUP), tanda daftar perusahaan (TDP), Surat izin usaha perindustrian, tanda daftar industri, izin import 7 (tujuh) bahan pokok, izin impor bahan baku kebutuhan industri, izin investasi penanaman modal asing maupun penanaman modal dalam negeri, izin pemasukan kendaraan, izin lingkungan (Amdal), izin mendirikan bangunan (IMB), izin reklame, rekomendasi bebas fiskal, rekomendasi terkait

bangunan seperti rekomendasi uji laboratorium beton, fatwa planologi dan rekomendasi kelaikan bangunan serta rekomendasi terkait pelayanan lahan, dan lain sebagainya.

Sejak diberlakukannya Undang-undang No. 22 Tahun 1999 juncto Peraturan Pemerintah No. 25 Tahun 2000 serta Undang-undang No. 53 tahun 1999 tentang Pembentukan Pemerintah Kota Batam, beberapa bidang perizinan Otorita Batam yang terkait kewenangan Pemerintah Kota secara bertahap diserahterimakan kepada Pemerintah Kota Batam. Penyerahan ini berlangsung secara berangsur sambil menunggu kesiapan Pemerintah Kota Batam, dan untuk menjaga kesinambungan pelaksanaan bidang perizinan, sebuah tim gabungan antara Otorita Batam dan Pemerintah Kota dibentuk untuk menangani layanan perizinan. Perizinan usaha yang saat itu diserahkan kepada Pemerintah Kota antara lain adalah IMB, Amdal, izin usaha perdagangan, dan koperasi.

b. BP Batam (2007 s.d. sekarang)

Pada tahun 2007 melalui Undang-undang No. 44 tahun 2007 dan Peraturan Pemerintah No. 46 tahun 2007, Batam ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, dan sebuah badan yang diserahi tugas untuk membangun dan mengembangkan kawasan itu bernama Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (BP Batam), yang merupakan transformasi dari Badan Otorita Batam. Dengan perubahan status tersebut sebagian besar kewenangan Otorita Batam, baik perizinan maupun non perizinan, berpindah menjadi wewenang BP Batam. Selanjutnya terdapat kewenangan-kewenangan baru yang diberikan kepada BP Batam.

Untuk melaksanakan tugas dan fungsi pengelolaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (KPBPB-Batam), telah diterbitkan beberapa peraturan pelaksana, antara lain Peraturan Pemerintah No. 10 tahun 2012 tentang Perlakuan Kepabeanan, Perpajakan, dan Cukai serta Tata Laksana Pemasukan dan Pengeluaran Barang ke dan dari serta di Kawasan yang telah Ditetapkan Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas. Selain itu dilakukan pelimpahan Wewenang dari Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) kepada Kepala BP Batam sesuai Peraturan Kepala BKPM No. 5 tahun 2010, juncto Peraturan Kepala BKPM No. 8 tahun 2013 terkait Pelimpahan Wewenang Pemberian Izin Prinsip Penanaman Modal dan Peraturan Kepala BKPM No. 6 tahun 2010 juncto No. 9 Tahun 2013 tentang pelimpahan wewenang Penerbitan Izin Usaha Penanaman Modal. Sejalan dengan itu, diterbitkan Peraturan Menteri Perindustrian No. 72/M-IND/PER/7/2009 tentang Pelimpahan Kewenangan Urusan Pemerintahan Bidang Perindustrian Kepada Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam; dan Keputusan

Menteri Keuangan No. 47/PMK.04/2012 tentang Tata Laksana Pemasukan dan Pengeluaran Barang ke dan dari kawasan yang telah ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas dan Pembebasan Cukai. Terkait dengan kegiatan perdagangan, diterbitkan Peraturan Menteri Perdagangan No. 06/M-DAG/PER/1/2013 tentang Pelimpahan Kewenangan Penerbitan Perizinan Impor Produk Hortikultura Kepada Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, Bintan, dan Karimun, dan Peraturan Menteri Perdagangan No. 45/M-DAG/PER/7/2017 tentang Pendelegasian Kewenangan Penerbitan Perizinan di Bidang Perdagangan Luar Negeri Kepada Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.

Berdasarkan Undang-undang No. 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah pasal 360, Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas merupakan salah satu kawasan khusus, yang dibentuk untuk menyelenggarakan fungsi pemerintahan tertentu yang bersifat strategis bagi kepentingan nasional, dan sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 26 tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Lampiran XI Pulau Batam juga ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Nasional (KSN). Kekhususan KPBPB ini belum sepenuhnya ditunjang dengan peraturan perizinan yang bersifat khusus, karena masih ada beberapa perizinan yang bersifat umum di KPBPB yang dikeluhkan oleh dunia usaha sebagai hambatan, antara lain:

a. Ketentuan Impor Garam yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perdagangan No. 63 tahun 2019, masih harus memerlukan rekomendasi dari Kementerian Perindustrian dan Persetujuan Impor oleh Kemendag dan diverifikasi oleh KSO Surveyor. (Pasal 32 ayat 2, PP 41);
b. Peraturan Menteri Perdagangan No. 47 tahun 2019 tidak memasukkan pelabuhan Batam sebagai pelabuhan tujuan sehingga impor bahan baku dan bahan penolong yang HS Code-nya masuk sebagai kategori bahan beracun harus melalui pelabuhan laut sesuai dengan yang tercantum dalam Permendag dan masih memerlukan rekomendasi dari Kementerian Perindustrian serta persetujuan impor oleh Kementerian Perdagangan dan verifikasi atau penelusuran teknis oleh KSO Surveyor. (Pk. Krus);
c. Peraturan Menteri Perdagangan No. 82 tahun 2019. Ketentuan Impor Produk Kehutanan, yang masih mensyaratkan deklarasi dari Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan sebelum mendapatkan persetujuan impor dari Kementerian Perindustrian;
d. Peraturan Menteri Perdagangan No. 37 tahun 2020, terkait Ketentuan Impor Barang Modal dalam Keadaan Tidak Baru yang mensyaratkan bahwa pemasukan BMTB memerlukan verifikasi atau penelusuran teknis oleh Surveyor dan tidak semua BMTB yang dimasukkan ke KPBPB diperbolehkan (harus kepada ketentuan dalam Permendag No.

118 tahun 2018); Calon Prospek investor dari Negara-negara yang telah mendapatkan fasilitas Bebas Visa Kunjungan sesuai Peraturan Presiden No. 21 tahun 2016 tentang Bebas Visa Kunjungan, ketika mengunjungi perusahaan industri dikategorikan sebagai kunjungan bisnis yang harus membayar VOA sebesar USD 35 per-trip dan per-pax. Begitu juga vendor asing yang harus segera memperbaiki setiap produk yang mengalami kerusakan secara mendadak, diharuskan untuk mengurus izin kerja sementara (dipersyaratkan dalam Peraturan Menteri Hukum dan HAM No. 24 tahun 2016 tentang Prosedur teknis permohonan dan pemberian Visa Kunjungan dan Visa tinggal terbatas lembaran Lampiran A), di mana pengurusan dokumennya memerlukan waktu, sedangkan mesin-mesin produksi tidak bisa menunggu terlalu lama untuk diperbaiki.

e. Peraturan Menteri Keuangan No. 229 Tahun 2017 terkait Persyaratan untuk mendapatkan Tarif Preferensi sesuai Permenkeu, khusus untuk Kawasan Bebas yang mengharuskan adanya IT inventory, akses kepabeanan, dan pelaporan pemasukan barang tidak melebihi 3 hari kerja terhitung dari tanggal pemasukan barang. Hal tersebut dinilai sangat memberatkan bagi para investor di KPBPB Batam, di samping karena minimnya sarana logistiik, juga karena mahalnya biaya logistik dari Batam ke Jakarta atau daerah domestik.

Kondisi di atas merupakan situasi riil yang dianggap kendala dan dialami pelaku usaha di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.

Kini sejumlah kendala birokrasi yang terjadi, telah diakomodir Pemerintah Pusat melalui lahirnya Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas. Nantinya BP Batam akan diberi kewenangan yang lebih luas untuk mengakomodir kendala-kendala perizinan dan lalu lintas barang di Kawasan PBPB Batam dengan pertimbangan Dewan Kawasan.

Dengan disahkannya Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 41 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, BP Batam diamanati tugas sebagai regulator di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam. BP Batam mendapat kewenangan yang lebih luas dalam hal perizinan, sehingga harapan pelaku usaha terkait kendala birokrasi perizinan di wilayah KPBPB Batam yang selama ini ada, dapat ditangani lebih cepat.

Adapun daftar perizinan berusaha yang menjadi kewenangan BP Batam atas dasar PP tersebut adalah 67 jenis perizinan dari 8 sektor (sektor transportasi bidang kepelabuhanan, sektor kesehatan, sektor perdagangan; sektor perindustrian; sektor sumber daya air; limbah; dan lingkungan; sektor kehutanan,

Gambar 57. MoU antara BKPM Bersama BP Batam dan Pemerintah Kota Batam tentang Penyelenggaraan Sistem *Online Single Submission* (OSS) Terintegrasi Sistem Indonesia-Batam *Online Single Submission* (IBOSS)

sektor energi dan sumber daya mineral; dan sektor kelautan dan perikanan). Petunjuk teknis dari berbagai perizinan tersebut tertuang dalam Peraturan Kepala BP Batam No.24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha.

Untuk saat ini, pelaksanaan layanan perizinan dan nonperizinan di BP Batam dilaksanakan melalui berbagai sarana, yaitu Pelayanan Terpadu Satu Pintu (PTSP) di Mall Layanan Publik, SPIPISE (Sistem Pelayanan Informasi dan Perizinan Investasi Secara Elektronik) untuk perizinan berusaha pelimpahan wewenang dari BKPM, SIKMB (Sistem Informasi Keluar Masuk Barang) untuk pelayanan perizinan terkait keluar masuk barang, dan BSW (Batam Single Window) untuk pelayanan perizinansarana dan prasarana, seperti titik reklame, pematangan lahan, dan LMS (Land Management System) untuk pelayanan terkait lahan. Dalam rangka mempercepat pelayanan perizinan, BP Batam juga melaksanakan program bernama i23J (Izin Investasi yang diselesaikan dalam 3 jam, yang meliputi, antara lain:

a. Izin Prinsip Penanaman Modal;
b. Akte Pendirian Perusahaan;
c. Pengesahan Kehakiman;
d. Angka Pengenal Import (API);
e. Akses Kepabeanan;
f. Rencana Penggunaan Tenaga Kerja Asing (RPTKA);
g. Izin Memperkerjakan Tenaga Asing (IMPTA); dan
h. Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) Badan.

Selain itu, BP Batam juga melaksanakan program KILK (Kemudahan Investasi Langsung Konstruksi) untuk investasi minimal Rp. 50 Miliar Rupiah, tidak termasuk tanah dan bangunan, dan menyerap paling sedikit 300 tenaga kerja lokal. Pemerintah terus memperbaiki pelayanan investasi. Melalui Peraturan Pemerintah No. 24 tahun 2018, semua pengurusan izin berusaha oleh pelaku usaha dalam bentuk badan usaha maupun perorangan, usaha mikro, kecil, menengah maupun besar, usaha perorangan/badan usaha baik yang baru maupun yang sudah berdiri sebelum diberlakukannya *Online Single Submission* (OSS) harus didaftarkan melalui OSS tersebut.

Untuk izin berusaha yang lokasinya di KPBPB Batam, BP Batam telah membuat sebuah sistem bernama *Indonesia Batam Online Single Submission* (IBOSS) yang diintegrasikan dengan OSS, sehingga pelaku usaha yang ingin berusaha di KPBPB Batam bisa melakukan satu kali klik OSS, lalu menunjuk menu KPBPB Batam, maka IBOSS langsung ternotifikasi dan BP Batam dapat menindaklanjuti izin-izin penunjang yang diperlukan dan dikeluarkan oleh BP Batam. IBOSS terintegrasi dengan LMS, SIKMB, BSW, dan izin-izin kewenangan dari Pemerintah Kota Batam yang terkait.

Apabila terdapat masalah dengan sistem, BP Batam juga telah menyediakan layanan tatap muka di PTSP, antara lain Klinik Berusaha, Layanan Mandiri, dan 8 hot line layanan *call centre* sebagai pengganti layanan

tatap muka di masa pandemi COVID-19. Selain itu, terdapat layanan izin dan nonperizinan yang menjadi kewenangan dan dikeluarkan oleh Kementerian yang tidak melimpahkan wewenangnya ke BP Batam, seperti layanan izin dan nonperizinan terkait dengan keimigrasian, ketenagakerjaan, notaris, dan lain sebagainya.

TABEL 47. DAFTAR IZIN BERUSAHA DARI 8 SEKTOR

Berdasarkan PP. NO. 41 Tahun 2021

No	Sektor	Izin	Keterangan
1	Transportasi Bidang Kepelabuhanan	a. Izin Pelabuhan Umum • Usaha Badan Usaha Pelabuhan • Persetujuan Lokasi Pelabuhan, berpedoman pada Rencana Induk Pelabuhan Nasional • Pembangunan Pelabuhan • Pengoperasian Pelabuhan b. Izin Terminal Khusus • Persetujuan Lokasi • Pembangunan atau Pengembangan Terminal Khusus • Pengoperasian Terminal Khusus c. Izin Terminal Untuk Kepentingan Sendiri/TUKS • Persetujuan Lokasi TUKS • Pembangunan atau Pengembangan TUKS	Kementerian Perhubungan

		• Pengoperasian TUKS d. Izin Usaha Jasa Terkait Dengan Perairan • Usaha Bongkar Muat • Usaha Jasa Pengurusan Transportasi • Usaha Tally Mandiri • Depo Peti Kemas	
		• Usaha Angkutan Multimoda • Usaha Keagenan Kapal e. Izin Penyelenggaraan Pelabuhan Sungai dan Danau • Pembangunan Pelabuhan Sungai dan Danau • Pengoperasian Pelabuhan Sungai dan Danau f. Izin Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan • Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan • Pengoperasian Pelabuhan Penyeberangan g. Izin Pembukaan Kantor Cabang Usaha Angkutan Laut h. Izin Usaha Suplai Bahan Bakar Minyak di Pelabuhan i. Izin Usaha Perawatan dan Perbaikan	

2	Perdagangan	a. Surat Izin Usaha Perdagangan Penanaman Modal Asing b. Izin Usaha Kawasan c. Persetujuan Impor d. Izin Importir Terdaftar e. Izin Eksportir Terdaftar f. Surat Keterangan Asal g. Rekomendasi Pengeluaran Sementara ke TLDDP h. Perizinan Berusaha Untuk Menunjang Kegiatan Berusaha Sektor Perdagangan	Kementerian Perdagangan
3	Perindustrian	a. Izin Usaha Industri Penanaman Modal Asing (PMA) b. Izin Usaha Kawasan Industri PMA c. Izin Perluasan Kapasitas Industri PMA d. Izin Usaha Kawasan Luar Daerah Pabean, Tempat Lain Dalam Daerah Pabean, Kontraktor Kontrak Kerja	Kementerian Perindustrian
		Sama, dan Izin Usaha Sementara Untuk Keperluan Tertentu e. Persetujuan Pemasukan Barang Industri f. Persetujuan Pengeluaran Barang Industri g. Persetujuan Peluncuran Kapal di Luar Pelabuhan yang Ditunjuk h. Izin Perluasan Kawasan Industri	

4	Sumber Daya Air, Limbah, dan Lingkungan	a. Izin Usaha Penyelenggaraan Sistem Penyediaan Air Minum b. Izin Usaha Penggunaan Sumber Daya Air c. Izin Penggunaan atau Pengambilan Air Baku d. Izin Operasional Instalasi Pengelolaan Air Bersih e. Izin Pemanfaatan Air Limbah f. Izin Operasional Instalasi Pengelolaan Limbah Cair Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) g. Izin Pemanfaatan Limbah B3 h. Izin Penyelenggaraan Sistem Pengelolaan Air Limbah Domestik Terpadu	Kementerian PUPR
5	Kehutanan	a. Izin Pengusahaan Pariwisata Alam b. Izin Usaha Pengelolaan Sarana Wisata Alam c. Izin Usaha Pengelolaan Jasa Pariwisata Alam d. Izin Usaha Pemanfaatan Jasa Lingkungan e. Izin Usaha Pemanfaatan Kawasan Hutan f. Izin Pemungutan Hasil Hutan	Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan

		g. Izin Usaha Sarana Pariwisata Alam h. Izin Pemanfaatan Air dan Energi Air di Hutan Konservasi i. Izin Penetapan Kawasan Hutan dengan Tujuan Khusus	
6	Energi dan Sumber Daya Mineral	a. Izin Usaha Wilayah Kelistrikan b. Persetujuan Izin Kegiatan Pencampuran (Blending) Bahan Bakar Minyak	Kementerian ESDM
7	Kelautan dan Perikanan	a. Persetujuan Lokasi Reklamasi di Wilayah Pesisir b. Izin Pelaksanaan Reklamasi di Wilayah Pesisir c. Izin Pemanfaatan Perairan Pesisir	Kementrian Kelautan dan Perikanan
	Kesehatan	a. Izin Layak Operasi Insinerator	Kementerian Kesehatan

"Terbang Jauh ke Indra Giri
Lanjut ke Kampung Membeli Terasi
Kemudahan Perizinan Terus Diberi
Pelayanan Prima Giatkan Investasi

GAMBAR 58. PROSES BISNIS PERIZINAN BERUSAHA

Amanat UU Cipta Kerja: Perizinan Berusaha Berbasis Risiko

Pasal 6 UU Cipta Kerja:

Peningkatan ekosistem investasi dan kegiatan berusaha meliputi:

a. penerapan Perizinan Berusaha berbasis risiko;

b. penyederhanaan persyaratan dasar Perizinan Berusaha;

c. penyederhanaan Perizinan Berusaha sektor; dan

d. penyederhanaan persyaratan investasi.

Pasal 7 ayat (1) dan ayat (7) UU Cipta Kerja:

- **Perizinan Berusaha berbasis risiko** dilakukan berdasarkan penetapan tingkat risiko dan peringkat skala usaha kegiatan usaha.
- Tingkat risiko dan peringkat skala usaha kegiatan usaha ditetapkan menjadi:
  a. kegiatan usaha berisiko rendah;
  b. kegiatan usaha berisiko menengah; atau
  c. kegiatan usaha berisiko tinggi.

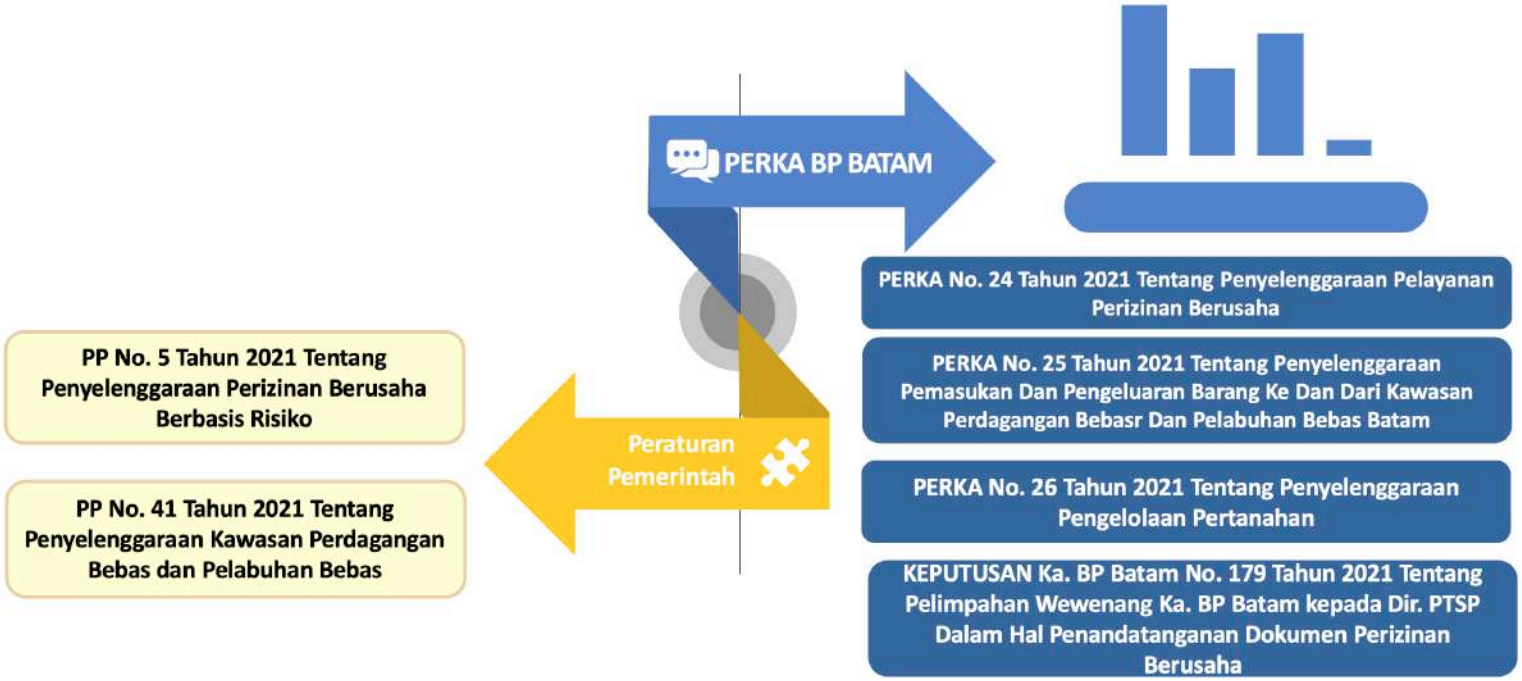
GAMBAR 59. PP NO. 5 TAHUN 2021 TENTANG PENYELENGGARAAN PERIZINAN BERUSAHA BERBASIS RISIKO (P2B2R)*:

TRANSFORMASI DARI OSS BERBASIS PP 24/2018 KE OSS-RBA BERBASIS PP 5/2021

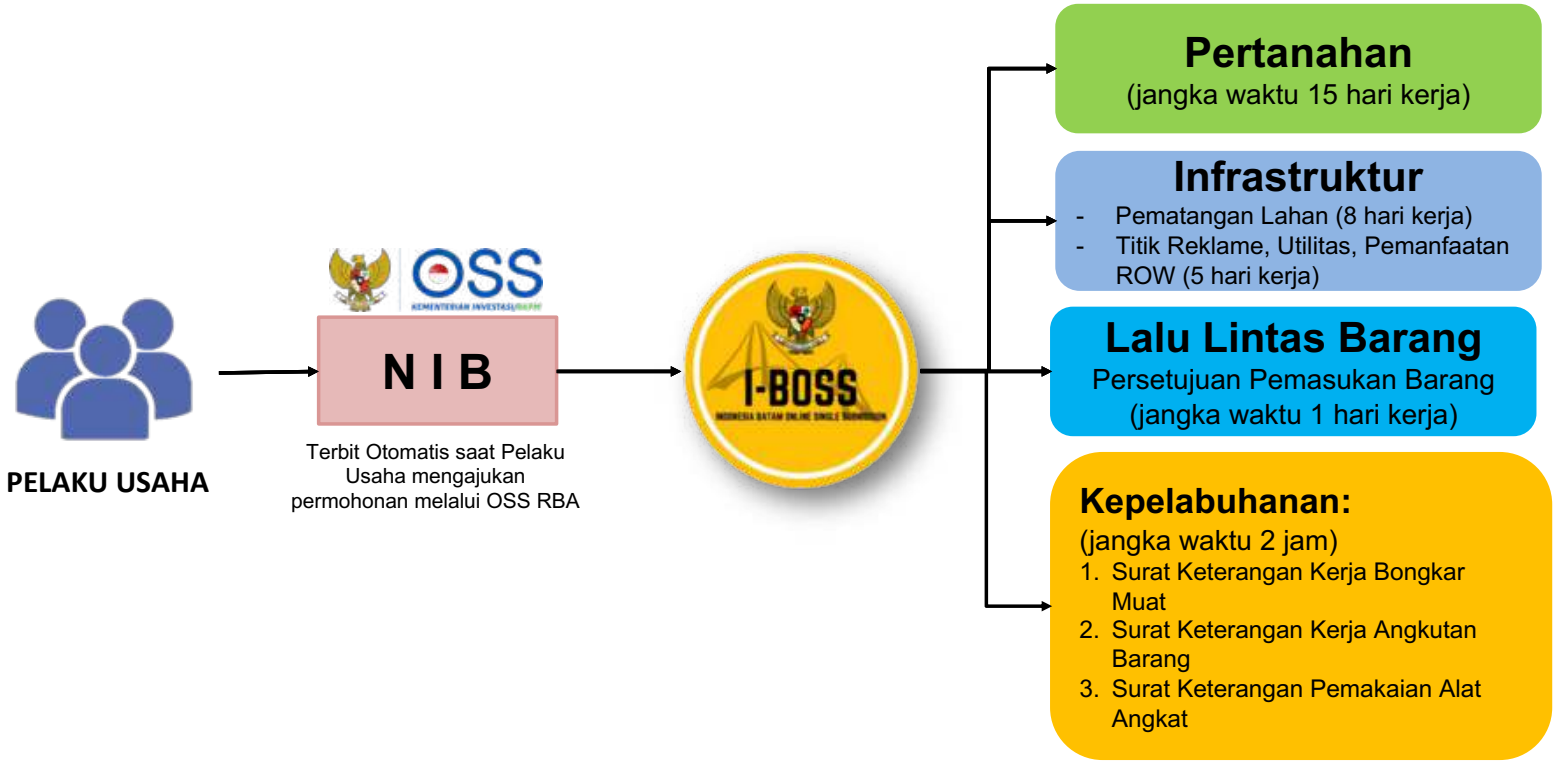
*P2B2R melalui Sistem OSS-RBA mulai berlaku efektif 4 bulan sejak PP ini diundangkan, atau 2 JUNI 2021 (Ps. 566 huruf b, PP P2B2R No. 5/2021).

GAMBAR 59. PERSYARATAN DASAR PERIZINAN BERUSAHA

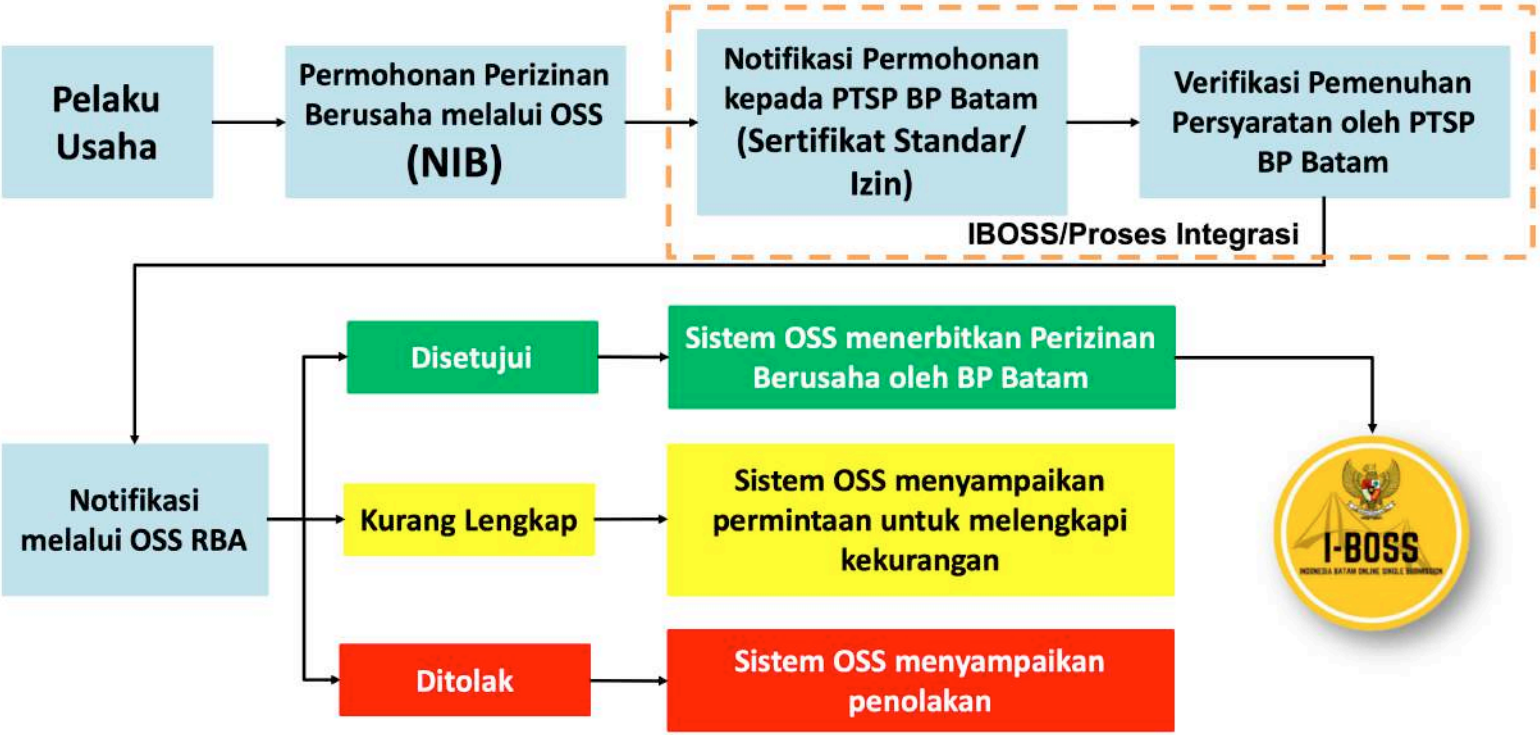
GAMBAR 60. DASAR HUKUM PERIZINAN BERUSAHA BP BATAM



GAMBAR 61. ALUR PENERBITAN PERIZINAN BERUSAHA - BP BATAM



GAMBAR 62. ALUR PENERBITAN PERIZINAN BERUSAHA - KPBPB BATAM



KETENAGAKERJAAN

Ketenagakerjaan merupakan faktor utama yang menyumbang banyak pada keberhasilan Batam sebagai kawasan investasi. Faktor inilah pula yang mampu mendongkrak keunggulan kompetitif dan komparatif Batam sebagai kawasan ekonomi. Oleh karena itu, ketersediaan tenaga kerja, khususnya tenaga kerja yang memiliki keterampilan, menjadi syarat yang tidak bisa ditawar bagi keberhasilan kegiatan penanaman modal asing di Batam. Setidaknya terdapat tiga karakteristik dari tenaga kerja yang mampu mendukung kegiatan industri, yaitu produktifitas yang tinggi, kemampuan untuk menjaga kualitas produk sehingga menghasilkan produk yang minimal komponen reject-nya, serta tingginya kesediaan untuk bersinergi dengan perusahaan investor, dalam arti tidak melakukan aktivitas yang mengganggu proses produksi. Muara dari kualitas tenaga kerja yang memadai adalah tercapainya target produksi secara kuantitas dan kualitas, tepat waktu delivery, dan kelangsungan produksi.

1. Tenaga Kerja Batam: antara Kuantitas dan Kualitas

Batam tumbuh dengan pesat pada era 1980-an hingga memasuki era 2000-an, ketika B.J. Habibie memegang tampuk kepemimpinan Batam selaku Ketua Otorita Batam. Pada periode ini, Habibie melakukan pembangunan infrastruktur utama secara masif dan dengan menggunakan materi unggul. Tidak hanya itu, selaku pimpinan Otorita Batam, B.J. Habibie juga mengadakan promosi dan kerja sama luar negeri untuk menarik investor asing menanamkan modalnya di Batam (BP Batam, 2020).Pembangunan infrastruktur dan kegiatan promosi tersebut membuat Batam semakin dikenal oleh masyarakat dunia dan juga masyarakat Indonesia dari berbagai wilayah. Batam menjadi tempat yang menarik dan mudah untuk didatangi. Hal ini berdampak pada semakin tingginya minat investor asing untuk menanamkan modal dan membuka usahanya di Batam.

Pada periode ini, sejumlah kawasan industri besar juga mulai dibangun di Batam, seperti Kawasan Industri Batamindo di Muka Kuning yang diisi oleh pabrik-pabrik dan perusahaan-perusahaan, seperti Sumitomo, Thomson, Philips, Western Digital, Sony, dan Toshiba. Dengan lahirnya kawasan ini, Singapura telah menanamkan modalnya dalam jumlah yang cukup besar. Industripun berkembang dan membuka lapangan kerja, merangsang arus investasi, dan mendorong peningkatan ekspor dan munculnya kawasan-kawasan serupa di Batam, seperti PT Kabil Industrial Estate, PT Kara Primanusa, PT Seafront Industrial City, PT Spinindo Mitradaya, dan lain-lain (BP Batam, 2019).

Lonjakan penduduk Batam terjadi secara signifikan pada dekade 1980-an dan 1990-an. Pada tahun 1970, penduduk

TABEL 48. DATA PERKEMBANGAN TENAGA KERJA INDONESIA DAN TENAGA KERJA ASING YANG ADA DI BATAM

No.	Batam	Jumlah Tenaga Kerja (orang)				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	Tenaga Kerja Indonesia	363.215	370.855	381.484	384.486	389.444
2	Tenaga Kerja Asing	6.084	6.262	6.507	6.552	6.566

Sumber Data: www.disnaker.batam.go.id, Profil Ketenagakerjaan, berbagai tahun

Pulau Batam hanya berkisar 6.000 jiwa, kemudian pada tahun 1983 menjadi 43.000 jiwa, tahun 1993 naik menjadi 146.214 jiwa dan pada tahun 1999 jumlah itu naik berlipat ganda menjadi 358.700 jiwa (Roeroe et.al., 2003).

Proporsi dan distribusi penduduk di Batam terkonsentrasi pada sektor industri dan perdagangan. Ini merupakan ciri khusus Batam. Lebih dari 90% penduduk terkonsentrasi di kawasan industri dan pusat-pusat jasa dan perdagangan. Keadaan ini telah serta merta membentuk Batam menjadi metropolis baru yang dinamis dan atraktif secara sosiologis.

Penduduk Pulau Batam ternyata lebih didominasi oleh kaum perempuan. Jumlah tenaga kerja pada tahun 2001 mencapai 87.223 orang atau 53,26% dari keseluruhan jumlah tenaga kerja (163.763 orang). Sementara itu jumlah tenaga kerja laki-laki hanya 76.540 orang (46,74%). Sebagian besar tenaga kerja terserap di sektor industri yang tersebar di 606 perusahaan dengan total tenaga kerja 81.306 orang (domestik) ditambah 115 (asing) untuk perempuan dan 37.419 orang (domestik) ditambah 1.467 (asing) untuk laki-laki.

Pada tahun 2001, jumlah tenaga kerja asing telah mencapai 2.115 orang yang terdiri dari 1.993 laki-laki dan 122 perempuan yang sebagian besar merupakan ekspatriat asal Singapura, Malaysia, Filipina, Thailand, dan lain-lain.

Data yang dihimpun dari progres pembangunan Batam, arus pertumbuhan tenaga kerja yang signifikan terjadi pada periode 1990-1996. Pada rentang waktu ini jumlah tenaga kerja berubah drastis dari yang hanya 16.085 orang

Gambar 63. Kawasan Industri Batamindo

(1990) menjadi 126.311 orang (1996) atau meningkat sekitar 110.000 orang. Sementara dari tahun 1996 hingga 2001 juga terjadi lonjakan yang cukup berarti.

Sebagai pulau terdepan Indonesia yang berbatasan langsung dengan Singapura dan berada di jalur perdagangan internasional, Batam memiliki potensi besar sebagai kawasan investasi, apa lagi apabila dibarengi dengan tersedianya tenaga kerja yang dibutuhkan. Aspek ketenagakerjaan ini menjadi demikian penting, karena dalam setiap rencana penanaman modal, pada umumnya para PMA telah lebih dahulu melakukan riset dua sampai dengan tiga tahun mengenai berbagai hal, termasuk ketersediaan tenaga kerja, guna mendukung operasional perusahaan dan industri mereka.

Investasi memang perlu direncanakan secara matang, dengan mempertimbangkan berbagai aspek, seperti lokasi, tata letak negara berpotensi, insentif yang didapatkan dari negara tujuan investasi, sistem logistik, ketersediaan tenaga kerja dan berbagai kemudahan lainnya.

Dengan memiliki dua tipe kawasan ekonomi, yaitu KPBPB dan KEK, Batam diharapkan menjadi lebih kompetitif di Asia Tenggara dalam menarik minat investor asing. Semakin banyak investor asing menanamkan modal di Batam, maka akan semakin banyak pula tenaga kerja yang dibutuhkan.

2. Peran Ketenagakerjaan di Batam

Tenaga kerja merupakan aspek penting yang harus diperhatikan dalam sebuah perusahaan. Membangun perusahaan bukanlah membangun sebuah bisnis semata. Membangun perusahaan adalah membangun semua aspek yang mendukung berjalannya sebuah bisnis. Perusahaan apapun tidak dapat berjalan tanpa melibatkan tenaga kerja sebagai sumber daya manusia yang melaksanakan kerja-kerja perusahaan. Sumber daya manusia yang kompeten menghasilkan pekerjaan yang lebih efisien dan efektif. Kerja yang efektif dan efisien merupakan keutamaan yang banyak dibutuhkan oleh para investor dalam menjalankan perusahaan.

Sektor industri memainkan peran yang sangat penting dalam pembangunan ekonomi di Batam. Sektor industri ini berperan sebagai mesin pembangunan karena memiliki beberapa keunggulan dibandingkan sektor lain: modal yang ditanam sangat besar, mampu menyerap banyak tenaga kerja, juga mampu menciptakan nilai tambah (*value added creation*) dari setiap input atau bahan dasar yang diolah (Muhtamil, 2017).

Selama ini praktik perekrutan tenaga kerja di Batam berkaitan erat dengan kebijakan pengendalian pertumbuhan penduduk. Tidak semua penduduk yang bermigrasi ke Batam datang secara mandiri, sebagian dari mereka datang ke Batam melalui lembaga atau perusahaan penyalur tenaga kerja yang ada di Batam dengan sistem antarkerja antardaerah (AKAD). Salah

satu perusahaan penyalur tenaga kerja yang cukup memiliki peran penting dalam sistem AKAD di Batam adalah PT Tunaskarya Indoswasta.

PT Tunaskarya Indoswasta merupakan salah satu perusahaan yang menyediakan layanan manajemen dan pengembangan SDM, termasuk perekrutan tenaga kerja, sejak tahun 1990. Perusahan ini banyak digunakan oleh industri-industri di Batam yang membutuhkan tenaga kerja sesuai kualifikasi. Dalam praktik perekrutan ini, setiap pekerja yang direkrut melalui sebuah lembaga atau perusahaan penyalur, memiliki kontrak kerja untuk bekerja di Batam, setelah kontrak kerja mereka habis, maka mereka dikembalikan ke daerah asalnya.

Keppres Nomor 41 Tahun 1973 menetapkan Pulau Batam sebagai daerah industri, perdagangan, alih kapal dan pariwisata yang dikelola oleh Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam (OPDIPB) atau yang dikenal dengan Otorita Batam, yang saat ini menjadi BP Batam. Investor yang akan menanamkan modal dan membangun perusahaannya di Batam dilayani oleh suatu bagian dari Otorita Batam, yakni Asisten Pelayanan Perusahaan. Termasuk dalam pelayanan itu adalah mencarikan tenaga kerja yang dibutuhkan.

Dalam perjalanan waktu, Kecamatan Batam yang merupakan bagian dari Kabupaten Kepulauan Riau, ditingkatkan statusnya menjadi Kotamadya Administratif Batam melalui PP Nomor 34 Tahun 1983. Selanjutnya pada tahun 1999 melalui Undang-Undang Nomor 53 Tahun 1999, Kotamadya Administratif Batam berubah statusnya menjadi daerah otonomi, yaitu Pemerintah Kota Batam untuk menjalankan fungsi pemerintahan dan kemasyarakatan di Kota Batam dan mendukung BP Batam dalam mengelola kawasan. Dengan terbentuknya Pemerintah Kota Batam maka urusan mengenai ketenagakerjaan menjadi kewenangan Dinas Ketenagakerjaan Pemerintah Kota Batam. BP Batam selaku pengelola kawasan berkoordinasi dengan Kementerian Ketenagakerjaan untuk membantu para pengusaha mendapatkan pelayanan dan informasi ketenagakerjaan.

Urusan ketenagakerjaan di Batam tidak lepas dari peran Pemerintah Kota Batam yang menjalankan fungsi kepemerintahannya untuk mendukung BP Batam dalam mengelola kawasan.

Berdasarkan data dari LKPM, setiap tahunnya BP Batam berhasil memasukkan investasi ke Batam. Hal ini tergambar melalui Perkembangan Realisasi Investasi PMA dan PMDN di Batam pada tabel berikut.

TABEL 49. PERKEMBANGAN REALISASI INVESTASI PMA DAN PMDN, SERTA PENGGUNAAN TENAGA KERJA INDONESIA

No.	Tahun	PMA			PMDN		
		Jumlah Proyek	Nilai Investasi (Ribu US$)	TKI	Jumlah Proyek	Nilai Investasi (Juta Rp)	TKI
1	2016	644*)	392.188,30 *)	35.501	75	489.455,80	1.883
2	2017	637*)	486.265,00 *)	25.223	108	1.091.447,70	13.398
3	2018	601*)	572.118,30 *)	22.135	145	3.181.498,60	9.670
4	2019	968	750.768,00	33.350	461	4.876.613,80	7.126
5	2020	1.668*)	643.031,30	33.245	1.613	13.688.861,90	13.016
Perbandingan year on year (YOY)							
6	Semester I 2020	762	118.361,60	11.419	532	5.277.439,00	4.250
7	Semester I 2021	965	256.498,60	5.501	1.602	4.079.601,70	5.357

Sumber Data: NSWI-BKPM RI

Pertumbuhan nilai investasi dari proyek-proyek yang masuk ke Batam setiap tahun menyebabkan kebutuhan tenaga kerja di Batam meningkat. Berdasarkan tabel di atas, awal terjadinya Pandemi Covid-19 pada tahun 2020, tidak banyak berpengaruh pada penurunan kebutuhan tenaga kerja Indonesia (TKI) dan nilai investasi. Juga bisa dilihat jumlah proyek PMA yang dikerjakan pada tahun 2020 naik sebanyak 700 proyek atau naik sebesar 72,31 dari jumlah proyek PMA pada tahun 2019. Sedangkan pada PMDN tahun 2020 terlihat bahwa jumlah proyek, nilai investasi dan kebutuhan TKI mengalami peningkatan daripada PMDN tahun 2019. Kemudian jika kita melihat perbandingan year on year (YOY) pada PMA Semester I tahun 2020 dan 2021, jumlah proyek dan nilai investasi pada Semester I meningkat, namun untuk penyerapan TKI menurun sebanyak 5.918 orang atau menurun sebesar 107,58 persen.

Tenaga kerja di Batam mempunyai kualitas cukup bagus dan mampu bersaing dengan para pencari kerja dari luar daerah. Bisa dikatakan tenaga kerja di Batam mempunyai keterampilan yang baik. Hal ini terlihat dari hasil *quality check product* yang dikerjakan oleh tenaga kerja lokal Batam. Produk mereka sangat rapi dan hanya terdapat sedikit potensi produk yang cacat dibandingkan dengan produk dari negara tetangga. Hal ini tentunya dapat menjadi gambaran tentang kualitas tenaga kerja lokal di Batam. Pada dasarnya kualitas tenaga kerja di Batam cukup memadai, namun untuk beberapa bidang tertentu masih perlu ditingkatkan, khususnya yang berhubungan dengan teknologi.

Sebagian besar tenaga kerja perseroan berasal dari kawasan Kepulauan Riau, namun ada beberapa tenaga kerja yang harus didatangkan dari luar Kepulauan Riau, khususnya untuk posisi-posisi teknisi, *engineer* (perekayasa), dan IT. Dalam setiap kesempatan pertemuan dengan BP Batam, ketersediaan tenaga kerja di Batam merupakan poin yang selalu ditanyakan oleh para investor yang baru masuk ke Batam.

Untuk meningkatkan keterampilan (*skill*) tenaga kerja di Batam perlu dilakukan berbagai pelatihan, khususnya yang berhubungan dengan teknologi, seperti 5G, *internet of things*, industri 4.0, dan teknologi lainnya. Kebutuhan tenaga kerja dengan keahlian tertentu sangat tinggi untuk sektor-sektor industri dan jasa.

Menurut Hati (2013) dalam sebuah artikel disebutkan bahwa kebutuhan tenaga kerja untuk kualifikasi pendidikan sebesar 56% tamatan D-3, kualifikasi pekerjaan yang mendominasi adalah *supervisor*, dan jenis pekerjaan yang paling banyak ditawarkan pada bursa kerja adalah *engineer* dengan nilai sebesar 21,95%.

Sedangkan menyangkut usia, tenaga kerja yang sangat dibutuhkan adalah yang berusia antara 33 s.d. 37 tahun dengan persentase 41,17%. Tidak hanya kualifikasi seperti itu saja, pada saat bursa kerja digelar, persentase terbesar dalam persyaratan umum yang diterapkan oleh perusahaan adalah 'berpengalaman', yakni sebesar 32,14% dan 'kemampuan bahasa Inggris,' yakni sebesar 25%.

Dalam konteks Batam sebagai daerah terluar Indonesia dan bertetangga langsung dengan Singapura dan Malaysia, tenaga kerja Batam harus siap bersaing tidak hanya dengan tenaga kerja lokal, tetapi juga dengan tenaga kerja asing yang mendominasi sektor-sektor industri dan jasa di Batam. Perlu digarisbawahi di sini bahwa dengan masuknya investasi dari investor asing, apa yang terjadi bukan hanya kegiatan keluar-masuk barang dari dan ke Batam, tetapi juga tenaga kerja. Tenaga kerja lokal dapat mencari kerja ke luar Batam (luar negeri) dan begitu pula sebaliknya, tenaga kerja asing dapat masuk ke Batam untuk memenuhi kekurangan atau kekosongan keahlian dan kompetensi pada bidang tertentu yang tidak bisa terpenuhi oleh tenaga kerja di Batam. Sehingga tenaga kerja asing tetap memiliki porsi untuk masuk ke sebuah perusahaan yang ada di Batam.

Ketentuan penggunaan tenaga kerja asing di perusahaan di Batam merupakan bagian dari rencana investasi perusahaan yang bersangkutan.

Dalam upaya memberikan kesempatan kerja yang lebih luas kepada tenaga kerja lokal, pemerintah membatasi penggunaan tenaga kerja asing dan melakukan pengawasan dengan mengeluarkan beberapa perangkat hukum yang tertuang dalam peraturan-peraturan sebagai berikut:

a. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, Ketentuan Pasal 42 pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, yang diubah sehingga berbunyi sebagai berikut:
   1) Setiap pemberi kerja yang mempekerjakan tenaga kerja asing wajib memiliki rencana penggunaan tenaga kerja asing yang disahkan oleh Pemerintah Pusat,
   2) Pemberi kerja orang perseorangan dilarang mempekerjakan tenaga kerja asing.
b. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2018 tentang Penggunaan Tenaga Kerja Asing, pasal 4 ayat (1) dan (2) yang berbunyi "Setiap Pemberi Kerja TKA wajib mengutamakan penggunaan tenaga kerja Indonesia pada semua jenis jabatan yang tersedia." Selanjutnya pada pasal 5 ayat (1) berbunyi "TKA dilarang menduduki jabatan yang mengurusi personalia dan/atau jabatan tertentu."
c. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2021 tentang Penggunaan Tenaga Kerja Asing, yang berisi tentang kewajiban dan larangan bagi pemberi kerja tenaga kerja asing, serta tata cara permohonan pengesahan rencana penggunaan tenaga kerja asing.
d. Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2018 tentang Tata Cara Penggunaan Tenaga Kerja Asing, pada Bab IV pasal 18-31, yang mana pasal 18 ayat (1) berbunyi "Pemberi Kerja TKA yang akan mempekerjakan TKA wajib melakukan permohonan notifikasi kepada Dirjen."
e. Keputusan Menteri Ketenagakerjaan Republik Indonesia Nomor 349 Tahun 2019 tentang Jabatan

Tertentu yang Dilarang Diduduki oleh Tenaga Kerja Asing, pada lampiran keputusan terdapat 18 nama jabatan tertentu yang dilarang diduduki oleh tenaga kerja asing.

f. Keputusan Menteri Ketenagakerjaan Republik Indonesia Nomor 228 Tahun 2019 tentang Jabatan Tertentu yang Dapat Diduduki oleh Tenaga Kerja Asing, pada lampiran keputusan terdapat 18 kategori jabatan tertentu yang dapat diduduki oleh tenaga kerja asing.

3. Dukungan BP Batam terhadap Ketenagakerjaan di Batam

BP Batam yang bertugas melaksanakan pengelolaan, pengembangan, dan pembangunan di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam terus berusaha menarik investor menanamkan modalnya di Batam dengan memberikan pelayanan yang optimal dan bersama-sama mengawal perkembangan investasi yang dijalankan oleh para investor.

Selain mempercepat proses perizinan, BP Batam juga melakukan strategi peningkatan daya saing kawasan dan peningkatan kualitas sumber daya manusia (tenaga kerja) di Batam. Hal ini ditunjukkan dengan pembangunan lembaga pendidikan dan pelatihan di Kota Batam, yaitu Balai Latihan Kerja (BLK) "Karya Bangsa" di Batu Aji, dan pendirian Politeknik Batam yang kemudian secara resmi ditetapkan melalui Peraturan Menteri Pendidikan Nasional No. 26 Tahun 2010 menjadi Perguruan Tinggi Negeri (PTN) pada 18 Oktober 2010 dengan nama Politeknik Negeri Batam (Polibatam).

Polibatam merupakan Perguruan Tinggi Negeri vokasi satu-satunya di Batam Kepulauan Riau. Politeknik Negeri Batam sudah banyak mencetak lulusan yang tidak hanya siap kerja, tapi juga memiliki daya saing yang tinggi, sebagaimana terlihat dari berbagai prestasi yang pernah diraih oleh para mahasiswanya.

Politeknik Negeri Batam yang didirikan oleh BP Batam ini menjadi role model bagi beberapa Perguruan Tinggi Vokasi yang bermunculan dan berkembang di Batam. Politeknik Negeri Batam memiliki empat jurusan dengan total 19 program studi yang merupakan program-program studi untuk mencetak tenaga kerja dengan keahlian yang dibutuhkan oleh industri di Batam. Berbagai program studi yang ada di Polibatam ini tidak lahir begitu saja, tetapi dari hasil survei yang dilakukan oleh pihak manajemen Polibatam untuk memenuhi kebutuhan industri di Batam. Oleh karena itu, para pengusaha yang berinvestasi di Batam tidak perlu kawatir tentang ketersediaan tenaga kerja yang mereka butuhkan.

Tabel di bawah ini menggambarkan persentase sebaran lulusan Polibatam yang bekerja di berbagai bidang pekerjaan dari tahun 2018 sampai dengan tahun 2020. Di sini dapat dilihat bahwa lulusan Polibatam banyak menyumbang pemenuhan kebutuhan bidang pekerjaan pada sektor industri. Mulai dari tahun 2018 sampai dengan tahun 2020, jumlah lulusan yang terdaftar juga semakin meningkat. Hal ini juga berdampak kepada kenaikan persentase lulusan Polibatam yang bekerja di sektor industri, yakni sebesar 52% pada tahun 2018,

TABEL 50. SEBARAN LULUSAN POLIBATAM YANG BEKERJA DI BERBAGAI BIDANG PEKERJAAN DARI TAHUN 2018-2020

Tahun Lulus	Jumlah Lulusan	Jumlah Lulusan Terdata	Jumlah Lulusan Bekerja	Sektor Perusahaan Tempat Lulusan Bekerja	Jumlah	%
2018	702	215	**165**	BUMN	10	6%
				Instansi pemerintah	28	17%
				Instansi pendidikan	9	5%
				Organisasi non-profit/LSM	1	1%
				Sektor Industri	**85**	**52%**
				Sektor Keuangan	4	2%
				Wiraswasta/perusahaan sendiri	28	17%
				Total	**165**	**100%**
2019	772	768	**619**	BUMN	9	1%
				Instansi pemerintah	23	4%
				Instansi pendidikan	23	4%
				Organisasi non-profit/LSM	11	2%
				Sektor Industri	**501**	**81%**
				Sektor Keuangan	27	4%
				Wiraswasta/perusahaan sendiri	25	4%
				Total	**619**	**100%**
2020	850	620	**410**	BUMN	15	4%
				Instansi pemerintah	23	6%
				Instansi pendidikan	10	2%
				Organisasi non-profit/LSM	2	0%
				Sektor Industri	**333**	**81%**
				Sektor Keuangan	8	2%
				Wiraswasta/perusahaan sendiri	19	5%
				Total	**410**	**100%**

Sumber Data: Politeknik Negeri Batam Tahun 2021

Selain Politeknik Negeri Batam, terdapat perguruan tinggi swasta, baik vokasi maupun akademik, dan juga terdapat perguruan tinggi swasta yang berbasis syariah. Daftar nama-nama Perguruan Tinggi Swasta tersebut adalah sebagai berikut:

TABEL 51. DAFTAR PERGURUAN TINGGI DI BATAM

No.	Nama Perguruan Tinggi	*Social Media*
Perguruan Tinggi Negeri		
1	Politeknik Negeri Batam	www.polibatam.ac.id
2	Universitas Terbuka Batam	www.batam.ut.ac.id
Perguruan Tinggi Swasta		
3	Politeknik Pariwisata Batam	www.btp.ac.id
4	Universitas Batam	www.univbatam.ac.id
5	Universitas Internasional Batam	www.uib.ac.id
6	Universitas Riau Kepulauan	www.unrika.ac.id
7	Universitas Putera Batam	www.upbatam.ac.id
8	Universitas Universal	www.uvers.ac.id
9	Universitas Ibnu Sina	www.uis.ac.id
10	Institut Teknologi Batam	www.iteba.ac.id
11	Sekolah Tinggi Manajemen Informatika dan Komputer GICI	www.stmikgici.ac.id
12	Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Galileo	www.stiegalileo.ecampuz.com
13	Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Nagoya Indonesia	www.stienagoyaindonesia.ac.id
14	Sekolah Tinggi Ekonomi dan Bisnis Islam Batam	instagram: stebibatam
15	Institut Kesehatan Mitra Bunda	www.ikmb.ac.id/
16	Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Awal Bros Batam	www.stikesawalbrosbatam.ac.id
17	Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Karimun	www.stikeskarimun.ac.id
18	Akademi Analis Kesehatan Putra Jaya Batam	aak_pjb@yahoo.co.id

Sumber: https://pddikti.kemdikbud.go.id/pt diakses Tahun 2021

kemudian pada tahun 2019 dan 2020 meningkat menjadi 81%.

Berkembangnya Perguruan Tinggi di Batam tentunya memberikan kontribusi terhadap perkembangan tenaga kerja di Batam. Tenaga kerja di Batam dapat terus meningkatkan kemampuan dan keahlian mereka agar dapat bersaing dengan tenaga kerja asing. Salah satu fenomena yang terjadi di Batam adalah kebanyakan dari tenaga kerja di Batam bekerja sambil meningkatkan kemampuan diri dengan melanjutkan kuliah. Maka tidak heran banyak perguruan tinggi di Batam yang menyediakan kelas malam atau biasa dikenal dengan kelas karyawan. Sudah dapat dipastikan bahwa mahasiswa/mahasiswi yang mengambil kelas malam tersebut merupakan para tenaga kerja yang bekerja di siang hari dan mengikuti perkuliahan di malam hari.

Berbagai upaya yang telah dilakukan BP Batam dalam membangun Batam menjadi kawasan investasi yang berdaya saing tinggi, meliputi penyiapan dan pengelolaan ketenagakerjaan melalui lembaga pendidikan agar dapat memenuhi kebutuhan tenaga kerja di Batam. Dengan mendirikan Polibatam, BP Batam telah menjawab tantangan di bidang ketenagakerjaan. Sampai saat ini Polibatam terus memberikan kontribusinya untuk Batam, di antaranya mencetak lulusan-lulusan yang kompeten dan mampu bersaing dengan tenaga kerja asing. Pendirian Polibatam ini juga diikuti oleh pertumbuhan dan perkembangan perguruan tinggi swasta lainnya, sehingga keanekaragaman keahlian yang dibutuhkan bisa dipenuhi, dan para investor tidak perlu lagi khawatir mengenai tenaga kerja yang mereka butuhkan.

Pengelolaan ketenagakerjaan ini adalah sebuah harapan agar ke depan ada institusi yang dapat melakukan analisis terhadap kualitas pekerja di Batam. Tidak hanya mengukur dari segi kuantitas saja karena data kualitas pekerja ini sangat dibutuhkan untuk mempromosikan Batam sebagai kawasan investasi yang dapat menyaingi negara tetangga.

Selain itu, ke depan, dibutuhkan pula sebuah sistem informasi terkait ketenagakerjaan atau pengelolaan SDM di Batam. Sistem informasi tersebut berisi data yang terintegrasi antarinstansi dan lembaga, seperti:

a. Pemerintah Kota Batam dengan data kualitas dan kuantitas perkembangan tenaga kerja di Batam;
b. Perusahaan-perusahaan di Batam dengan informasi tentang tenaga kerja yang mereka butuhkan;
c. Perguruan Tinggi di Batam dengan informasi tentang jumlah lulusan, baik yang sudah bekerja maupun yang belum bekerja, yang dihasilkan setiap tahunnya dari berbagai vokasi yang dimiliki;
d. Badan Pusat Statistik Batam sebagai lembaga survei yang selalu memperbaharui data ketenagakerjaan; dan
e. Dapat terintegrasi langsung dengan Pemerintah Pusat agar sistem informasi ketenagakerjaan di Batam ini dapat memuat informasi data tenaga kerja asing yang ada di Batam.

Harapan ke depan, dengan kolaborasi sistem informasi antarinstansi dan lembaga ini kita mampu menyajikan informasi atau kepastian data yang updated dan akurat mengenai ketenagakerjaan, sebagai modal BP Batam untuk mempromosikan kemudahan perekrutan tenaga kerja di Batam. Dengan begitu BP Batam tidak hanya mempromosikan Batam dari segi penyediaan alokasi lahan, pemberian insentif fiskal dan nonfiskal atau secara umum, tetapi juga memberikan kemudahan lainnya kepada investor, yaitu memberikan dukungan informasi mengenai ketenagakerjaan dengan tetap berkoordinasi dengan berbagai pihak terkait melalui ide sistem informasi ini.

Dampak positif dari ide sistem informasi ketenagakerjaan di Batam ini adalah ke depannya semua institusi atau lembaga di Batam dapat menekan angka pengangguran di Batam yang terus meningkat, apalagi dua tahun belakangan para pengangguran tersebut tidak bekerja karena terdampak pandemi Covid-19. Maka, sedapat mungkin dengan kelengkapan data yang terintegrasi dan ter-update tersebut, ke depannya BP Batam dapat meyakinkan para investor untuk tidak membawa serta tenaga kerja dari negara asal mereka untuk dipekerjakan di Batam. Dengan begitu, peluang (kesempatan) kerja untuk para pengangguran di Batam semakin besar.

Selain sistem informasi ketenagakerjaan tersebut, di dalam Mall Pelayanan Publik dapat ditambahkan sebuah *Job Requirement Centre*. Layanan ini bermanfaat sebagai help desk untuk menyosialisasikan sistem informasi ketenagakerjaan dan juga membantu para pencari kerja dengan memberikan saran dan edukasi seputar dunia pekerjaan. Tentu saja, *Job Requirement Centre* ini harus didukung dan bekerja sama dengan instansi-instansi dan lembaga terkait.

> ***"Dayung Sampan ke Negeri Jiran***
> ***Singgah Semalam di Pulau Penyengat***
> ***Tenaga Kerja Kompeten Lagi Cekatan***
> ***Industri Batam Semakin Pesat***

TABEL 52. JUMLAH PENGANGGURAN DAN PERTUMBUHAN EKONOMI DI BATAM TAHUN 2017-2020

No.	Batam	Tahun			
		2017	2018	2019	2020
1	Jumlah Pengangguran (orang)	47.364	64.677	57.602	87.903
2	Pertumbuhan Ekonomi (persen)	2,19	4,96	5,92	(2,55)

Sumber: www.batamkota.bps.go.id, berbagai tahun, data diolah penulis Tahun 2021

TABEL 53. PERKEMBANGAN UMR DAN INFLASI DI BATAM

No.	Batam	Tahun					
		2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	UMK	2.994.111	3.241.125	3.523.427	3.806.358	4.130.279	4.150.930
2	Inflasi	3,61	4,13	3,65	1,97	1,12	0,32

Sumber Data: www.batamkota.bps.go.id, berbagai tahun

Gambar 64. Tugu Elang di Bandara Hang Nadim

Bagian 4

Hikmah - Hikmah Pembelajaran

Merupakan pendapat dan masukan dari Dewan Kawasan, Pimpinan Otorita Batam/BP Batam, Praktisi, Akademisi dan Pelaku Usaha yang ada di Batam mengenai Pengelolaan Batam sebagai Kawasan Ekonomi Strategis

Batam: Sebuah Upaya Percontohan untuk Indonesia

Darmin Nasution

Menteri Koordinator Bidang Perekonomian R.I. Periode 12 Agustus 2015 s.d. 20 Oktober 2019 selaku Ketua Dewan Kawasan Batam

Batam pernah berjaya di masa lalu, tapi kemudian derap perkembangannya melambat. Di satu sisi, organisasinya tumbuh semakin besar, namun kurang diimbangi oleh jumlah investasi yang masuk. Di sisi yang lain, area bisnis dan pemukiman yang sudah terlanjur tidak terpisah menyebabkan terjadinya berbagai komplikasi. Ada pengalaman menarik saat saya menjadi Ketua Dewan Kawasan Batam waktu itu. Di luar dugaan, ternyata ada sejumlah orang yang sebenarnya bukan investor, namun mereka memiliki akses ke politik dan akses lainnya. Inilah yang membuat urusan lahan menjadi tidak mudah, apalagi bila dikaitkan dengan kenyataan bahwa banyak area bisnis dan pemukiman yang sudah terlanjur tidak terpisah. Semula kita ingin mencoba melakukan suatu percontohan di Batam untuk Indonesia.

Kita berpikir ketika itu bagaimana di area sekitar *ilegal housings* bisa dibangun rumah susun, dan penduduk sekitar diberi kesempatan untuk mendapatkannya. Sayangnya, hal itu sulit dilakukan di Batam. Perhitungan sudah dilakukan dengan baik, desain juga sudah didiskusikan, tapi kita terbentur pada masalah lahan. Di Batam, masalah lahan menjadi problem yang rumit, apalagi kalau rumah susun itu harus dibangun di atas lahan yang di atasnya telah tumbuh *ilegal housings*. Di sisi lain, ada banyak investor dan kelompok tertentu yang mengklaim sejumlah lahan. Jadi, ya begitulah, lahan menjadi persoalan yang rumit di Batam.

Masalah lain datang dari sektor logistik (tarif logistik). Kita tahu masalah logistik, apalagi urusan ekspor-impor, itu lebih dekat kaitannya dengan unit-unit usaha. Jadi kita mulai 'men-touch' pelabuhan waktu itu, dan ternyata ongkos angkutan itu sangat besar. Biaya-biaya logistik secara umum benar-benar mahal. Kita memang menargetkan terjadinya perubahan, walaupun kita tidak bisa memaksakan perubahan itu terjadi secara cepat, karena pelabuhan pasti butuh infrastruktur, regulasi, dan urusan lainnya. Saya melihat, logistik itu lebih banyak berhubungan dengan anak-anak organisasi usaha. Menurut saya cara pandang itu relevan untuk melakukan "benchmark". Kita bisa membandingkan bagaimana kegiatan jasa logistik pelabuhan di dalam negeri dengan di Singapura, misalnya.

Singapura itu selain memang memiliki infrastruktur yang hebat, juga memiliki bisnis yang lebih bermacam-macam. Bisnis kapal itu sebetulnya tidak hanya bongkar-muat. Di Singapura banyak kapal mampir hanya untuk mengisi bahan bakar. Di tempat kita itu belum terjadi, dan itu tentu ada hubungannya dengan regulasi di bidang BBM, sehingga saya melihat itu lebih terkait dengan pembentukan unit di pusat.

Kemudian kalau kita bicara tentang peningkatan daya saing investasi ke depan, saya ragu Batam akan bisa kembali seperti dulu, bila hanya mengandalkan sepenuhnya pada *Free Trade Zone* (FTZ). Bagaimanapun pintu KEK (Kawasan Ekonomi Khusus) harus dibuka, karena KEK inilah yang mempunyai fasilitas lebih banyak. Pada saat yang sama FTZ juga tetap harus jalan dan tidak boleh ditiadakan. Dulu, pada masa kejayaan Batam, ketika banyak sekali investor yang masuk, itu artinya pendapatan kita besar. Tetapi ironisnya, nilai ekspornya yang besar (dihitung dari nilai barangnya) itu semuanya hasil dari pekerjaan nyolder. Jumlah riil yang diperoleh Batam sebenarnya kecil sekali. Itulah sebabnya saya melihat perlunya modifikasi dengan membentuk KEK, perlunya mencari solusi terhadap masalah tanah/lahan, dan, dari sisi organisasi, perlunya pembentukan unit-unit usaha. Pendapatan dari unit-unit usaha ini bisa digunakan untuk menanggung beban gaji sebagian karyawan BP Batam yang jumlahnya sekitar 2700 orang itu. Unit-unit usaha itu merupakan anak perusahaan dengan BP Batam sebagai pemegang sahamnya, dan dengan karyawan-karyawan yang juga diambil dari BP Batam. Meskipun demikian, harus disadari bahwa sebagai organisasi sebenarnya tugas kita adalah membangun kawasan, bukan mencari uang. Untuk urusan tanah, sudah banyak pihak di Malaysia, di Singapura, dan di Thailand yang menawarkan lokasi dan mereka mungkin lebih teratur dalam urusan tanah.

Untuk solusi jangka panjang Batam, perlu kiranya dipikirkan kembali apa yang dulu pernah diusulkan oleh Pak Habibie, yakni agar kita jangan sekedar menetapkan kawasan Ekonomi Khusus/KEK, tapi lebih jauh lagi mendorong Batam mendapatkan otonomi khusus. Di UUD hal itu sudah ada, tinggal undang-undang turunannya perlu disusun. Dengan cara ini Batam nantinya bisa seperti

Shenzhen di Cina. Kepala BP Batam sekaligus bisa sebagai Gubernur, tapi harus berasal dari profesional (bukan dari politisi). Untuk itu diperlukan proses persiapan yang panjang dan berhati-hati, karena hal itu memang rawan dipolitisasi.

Ditulis oleh Cindy Claresta berdasarkan wawancara dengan Bapak Darmin Nasution, Ketua Dewan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (2016-2019) dan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian R.I. (2015-2019) pada tanggal 29 Mei 2021

Profile Narasumber

Darmin Nasution lahir di Tapanuli, Sumatera Utara, pada 21 Desember 1948. Darmin merupakan lulusan S1 Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia dan melenjutkan pendidikan S2 dan S3-nya di Paris-Sorbonne University, Perancis. Ia adalah Menteri Koordinator Bidang Perekonomian RI yang menjabat sejak 12 Agustus 2015 hingga terbentuknya Kabinet Indonesia Maju (2019-2024) pada 23 Oktober 2019, dan posisi Darmin Nasution digantikan oleh Airlangga Hartarto. Darmin juga pernah menjadi Gubernur Bank Indonesia periode 2010-2013. Periode yang lebih singkat ini karena ia meneruskan masa jabatan gubernur sebelumnya, yakni Boediono yang waktu itu menjadi Wakil Presiden RI. Sebelumnya, ia adalah Deputi Gubernur Senior Bank Indonesia dan sempat menjadi Penjabat Pelaksana Tugas Harian Gubernur Bank Indonesia. Ia juga pernah menjabat sebagai Ketua Bapepam dan Lembaga Keuangan pada tahun 2005-2006 dan Direktur Jendral Pajak pada tahun 2006-2009. Darmin juga pernah menjabat Gubernur OPEC Fund untuk Indonesia, Asisten Menteri Koordinator Pengawasan Pembangunan dan Pendayagunaan Aparatur Negara, Asisten Menteri Koordinator Produksi dan Distribusi, Asisten Menteri Koordinator Industri dan Perdagangan dan Dirut LPEM-FEUI.

Jangan Berdebat Terus, Mari Bekerja untuk Batam!

Asman Abnur

Wakil Walikota Batam (2001-2003), Menteri PAN & RB (27 Juli 2016-14 Agustus 2018), dan sekarang Anggota DPR RI (2019-2024)

Saya sudah lama menjadi orang Batam, sehingga sedikit banyak saya mengetahui sejarah Batam, sejak masih dikelola Otorita Batam hingga sekarang BP Batam. Dahulu cita-cita Pertamina pada pembangunan Batam di bawah Pak Ibnu Sutowo adalah menjadikan Batam sebagai pusat fungsi alih kapal, bukan di Singapura. Orde baru kemudian menunjuk B.J. Habibie sebagai pemimpin pilot *project* pembangunan Batam pada tahun 1978. Beberapa kewenangan terkait tata kelola Batam yang ada di beberapa Kementerian kemudian diintegrasikan dalam satu atap, yakni pada lembaga bernama Otorita Batam. Sehingga, Otorita Batam tidak lahir seketika. Pegawai yang bertugas di Otoria Batam/BP Batam pun berasal dari Kementerian yang beragam, mulai dari Kementerian Perhubungan, Kementerian Kesehatan, termasuk juga Kementerian Pekerjaan Umum yang menangani pembangunan infrastruktur.

Mungkin banyak orang bertanya, mengapa ada Otorita Batam? Jawabannya mudah sekali, karena saat itu memang belum ada lembaga yang kuat untuk membangun Batam, selain Pemerintah Provinsi Riau. Karena waktu itu terdapat keterbatasan akses dengan Pemerintah Pusat, maka saya pikir wajar apabila dari segi birokrasi terkesan ada by pass dalam pembentukan lembaga Otorita Batam /BP Batam ini.

BP Batam dengan kewenangan yang dimilikinya kemudian membangun infrastruktur, pelabuhan, serta kawasan-

kawasan yang dianggap berpotensi akan menjadikan Batam menjadi kawasan industri. Kewenangan yang diberikan Pemerintah Pusat pada BP Batam juga mencakup pada pengelolaan pertanahan di seluruh pulau Batam. Impian Presiden Soeharto saat itu ialah mewujudkan jalur segitiga Sijori: Singapura-Johor-Riau, yang kemudian impian tersebut dilaksanakan oleh B.J. Habibie. Segitiga Sijori ini diharapkan akan menjadi pusat ekonomi. Itulah sebenarnya yang menjadi filosofi dari pembangunan Batam waktu itu.

Pemerintah Provinsi Riau sebelum tahun 1999, meningkatkan status Batam menjadi Kota Administratif karena Batam sudah mulai banyak penduduknya. Pertumbuhan penduduknya pada waktu itu masuk kategori yang paling tinggi se-Indonesia. Adapun yang memicu pertumbuhan penduduk tersebut ialah karena dengan adanya industri yang berimplikasi lurus dengan pertumbuhan ekonomi, ibarat kata pepatah, "ada gula, ada semut".

Usman Draman ialah Wali Kota pertama Batam, kemudian R. Aziz menjadi Wali Kota kedua. Pada era kepemimpinan R. Aziz itulah Kota Administratif Batam dilahirkan, tepatnya pada tahun 1999. Selain mengurusi penduduk, Kota Administratif Batam tidak memiliki kewenangan lainnya, dengan lahirnya Undang-Undang Otonomi Daerah pada tahun 1999, mau tidak mau pembentukan Pemerintah Kota Batam harus dilakukan.

Setelah penetapan Pemerintah Kota Batam, situasi politik kemudian menjadi lebih dinamis, karena status tersebut berimplikasi pada kewenangan yang diamanahkan Undang-Undang kepada pemerintah kota yang baru tersebut. Sejak saat itu, mulailah terjadi tumpang-tindih penafsiran kewenangan yang termuat dalam Undang-Undang dan Keputusan Presiden, yakni antara Pemerintah Kota Batam dengan Otorita Batam. Perbedaan penafsiran terhadap kewenangan itu kerap berakhir dengan gesekan-gesekan di antara dua lembaga negara tersebut. Padahal, peran kedua lembaga negara tersebut sebenarnya sudah diatur dalam pasal 21 Undang-Undang No. 53 tahun 1999 tentang Pembentukan Pemerintah Kota Batam, namun hingga saat ini Peraturan Pemerintah yang semestinya mengatur hubungan kerja antara Pemerintah Kota Batam dengan Otorita Batam memang belum terealisasi. Saat itu, Pemerintah Kota Batam belum memiliki perangkat pemerintahan seperti dinas-dinas pada pelbagai sektor, sehingga yang dilakukan saat itu hanya memulai menata organisasinya saja.

Tahun 2001 saya memasuki dunia politik dengan menjadi Ketua DPRD pertama di Kota Batam. Wali Kota dan Wakil Wali Kota Batam saat itu masih belum dipilih oleh rakyat, kemudian saya justru ditunjuk untuk menjadi Wakil Wali Kota Batam. Sejak saat itu, mulailah dinas-dinas, dan termasuk Satpol PP, kami bentuk. Dengan adanya perangkat pemerintahan berupa dinas-dinas tersebut melalui eselon-eselon yang ada, maka secara otomatis

memiliki kewenangan memberi izin dan sebagainya, sehingga gesekan yang sudah lumayan mereda kembali muncul.

Pertumbuhan penduduk Batam saat itu sudah mencapai 15% lebih, sehingga terdapat kekhawatiran Batam akan dibanjiri oleh orang yang tidak memiliki kesiapan sarana, prasarana, dan skill untuk bekerja. Hal itu kami prediksi akan menimbulkan gejolak sosial. Sebagai Wakil Wali Kota, saya mengusulkan adanya pembatasan pendatang menggunakan Peraturan Daerah (Perda). Apabila hanya dengan Surat Keputusan (SK) Wali Kota Batam, pembatasan itu tidak akan efektif. Perda Kependudukan yang mengatur keluar-masuknya penduduk di Batam kemudian diterbitkan pada waktu itu. Adapun praktik pelaksanaannya, dibuatlah pos Dinas Kependudukan di setiap pelabuhan. Mereka bertugas yang mengatur dan memerika orang yang akan masuk ke Batam. Orang yang diperbolehkan masuk Batam ialah mereka yang menunjukkan bukti bahwa mereka mendapatkan panggilan kerja di Batam atau bukti bahwa ada saudara mereka yang akan menampung orang tersebut di rumahnya.

Menyadari bahwa solusi tersebut kurang efektif karena penduduk terus berdatangan ke Batam, maka disiapkanlah sarana dan prasarana di Batam seperti rusun Otorita Batam. Tindakan pelarangan masuk Batam berubah strategi menjadi pengendalian penduduk supaya tidak terjadi efek sosial yang destruktif. Bagaimana pun penduduk adalah modal suatu daerah untuk menjadi maju. Penduduk yang memerlukan pekerjaan perlu juga dipikirkan ketersediaan lapangan kerjanya. Tugas pemerintah dalam hal ini adalah mempermudah investasi agar membuka lapangan kerja seluas-luasnya.

Kemudian muncul pertanyaan, bagaimana mempermudah investasi di Batam? Salah satunya ialah dengan memberikan layanan perizinan investasi yang mudah. Saran saya saat itu, Otorita Batam agar mempermudah layanan perizinan investasi agar modal masuk, investasi masuk, dan menyerap tenaga kerja. Dengan demikian, lama-kelamaan Batam bisa menjadi Kota Metropolis. Kalau penduduknya sudah mencapai dua juta sekalipun akan lebih bagus lagi karena daya belinya juga akan kuat, destinasi-destinasi pariwisata dapat diciptakan, alih kapalnya semakin bergerak, investasi di bidang pelabuhan, pariwisata, dan pada bidang pendidikan juga akan maju, hal itulah yang saya lakukan sekarang.

Semboyan birokrasi zaman dahulu, “kalau bisa mempersulit, kenapa harus mempermudah?” tidak boleh diterapkan lagi. Mempercepat pertumbuhan ekonomi di Batam ini cakupannya di Batam saja, bukan Kepulauan Riau. Untuk mengatasi masalah pertumbuhan penduduk, maka saran saya lagi-lagi ialah permudah investasinya. Semisal, Singapura mau masuk pada bidang teknologi informasi, maka perizinannya harus dipermudah. Apple Academy, yang sudah bekerja sama dengan Nongsa

Digital Park jangan dipersulit perizinannya, mereka dapat dimanfaatkan untuk menampung anak-anak muda dalam mengembangkan ekonomi kreatif. Saya bicara seperti itu dalam perspektif pengusaha. Batam tidak mungkin menjadi maju apabila tidak didukung dengan SDM yang skilled. Janganlah Indonesia mengekspor pembantu ke luar negeri, sampai-sampai istilah "Indon" yang yang bermakna pembatu lekat disematkan masyarakat Malaysia pada masyarakat Indonesia.

Saran saya kepada Pemerintah Daerah untuk pengembangan SDM ialah perlunya pendirian Politeknik yang banyak. Salah satu politeknik yang telah saya dirikan ialah Batam Tourism Polytechnic (BTP) atau Politeknik Pariwisata Batam dan Institut Teknologi Batam (ITEBA). Tujuan pendiriannya adalah untuk menciptakan tenaga-tenaga yang siap pakai, profesional, dan bersertifikasi. Sertifikatnya pun bukan sertifikat lokal, melainkan internasional sehingga apabila mereka hendak ke luar negeri bisa menjadi manajer hotel, bisa jadi master chef, atau sesuai dengan keinginannya. Sehingga ketika mereka kerja hotel atau restoran bukan hanya menjadi 'pembantu' semata. Kita tidak menuntut apa-apa dari pemerintah, cukup dukungan moral dan mempermudah perizinan saja. Apa yang menjadi kebutuhan industri perlu diantisipasi, jurusan-jurusan di politeknik pada bidang perkapalan, teknologi, dan elektronik perlu dipersiapkan. Berpikirnya harus begitu agar tidak ketinggalan. Singapura itu maju karena banyak mendirikan politeknik. Jadi jangan bangga dengan gelar sarjana yang hanya paham teori saja. Khusus untuk Batam, pendidikan harus merespons cepat karena kerja sama dengan industrinya banyak, namun tenaga kerjanya masih banyak ambil dari luar, karena Batam belum dapat mencetak tenaga andalnya sendiri. Dengan pendidikanlah tenaga kerja andal menjadi siap pakai. Dengan banyaknya politeknik di Batam, maka generasi Batam tidak perlu lagi sekolah ke luar Batam. Kalau tenaga kerja industri sudah ada, maka mereka juga perlu mendapatkan program-program pelatihan mulai dari nol lagi.

Terkait Batam yang menyandang status FTZ, harusnya dapat kita manfaatkan sebaik mungkin. Daerah lain tidak memiliki FTZ, harusnya jika kita tidak berantem terus pasti Batam akan jauh lebih maju dari sekarang ini. Hal penting yang perlu dilakukan adalah optimalisasi pemanfaatan status tersebut, bukan hanya untuk kepentingan kelompok kecil, tetapi untuk kepentingan Batam secara keseluruhan. Dengan demikian, siapapun pejabatnya maka visi membangun Batam akan dilakukan di atas kepentingan lainnya. Menjadi pemimpin berarti siap menjadi negarawan yang bijak.

PP No. 41 tahun 2021 mengamanatkan bahwa FTZ Batam, Bintan, Karimun (BBK) yang masing-masing memiliki kekhasan akan digabung. Karimun dengan maritimnya, galangan kapalnya, dan kekhasan lainnya; Bintan dan Karimun pun demikian dengan masing-masing

keunggulannya. Kekhasan tersebut akan menghindarkan pada bentrok dan persaingan yang tidak perlu, justru saling melengkapi dalam format kolaborasi. Fungsi masing-masing wilayah tersebut lah yang harus dipikirkan, bukan hanya terkait pos jabatan yang memimpin wilayah tersebut. Apabila jabatannya yang diperdebatkan, maka kemudian organisasinya yang akan dipermasalahkan, ujung-ujungnya nanti ke politik jugga. Dampaknya, layanan publik menjadi kurang maksimal karena pegawai pada tataran teknis menjadi bingung lantaran para pimpinannya terus berdebat.

Terkait dengan daya kompetisi, masalah insentif ini perlu diseriusi terutama pada tata kelola dan regulasnya. Kalau pengusaha diberikan fasiltias dan sarana-prasarana yang memadai, maka mereka akan lari kencang dan investasinya pun banyak. Saat ini, masih mandeg-mandeg, urusan perizinan dapat memakan waktu berminggu-minggu, karena masih tergantung pada siapa orangnya, tergantung pada siapa eselonnya. Sistem masih ketergantungan pada individu tertentu, bukan kepada mekanismenya/sistemnya. Apabila prinsip open *system* diterapkan, maka siapa pun yang memimpin dan menjalankan tugas, maka sistem akan tetap berjalan sama dan setara untuk siapa saja.

Selanjutnya terkait logistik, tidak perlu itu jargon yang berlebihan seperti "Batam jadi daerah pusat logistik". Pusat logistik itu yang seperti apa? Apakah kapal induk, kapal besar bisa masuk Batam? Kapan-kapal besar tersebut tidak bisa berlabuh, bagaimana bisa jadi pusat logistik? Kondisi ini masih kalah jauh dengan di negara-negara lain. Kapal yang muatannya 500 kontainer apa bisa masuk Batam? Semisal ada industri, membutuhkan ekspor satu bulan 500 kontainer, 1.000 kontainer, bisa tidak di Pelabuhan Batu Ampar? Jangan menjadikan visi tersebut jargon saja, perlu aksi nyata untuk mewujudkannya. Aspek logistik ini berdampak kepada tarif, apabila masih menggunakan kapal-kapal lama yang crane-nya saja dipakai sekian tahun sudah rusak bagaimana bisa kompetitif, bagaimana bisa menurunkan ongkos logistik? Apabila kita bisa mendatangkan kapal-kapal besar, sarananya lancar, kemudian aksesibilitasnya bagus, maka tarif pasti akan lebih murah. Tapi kalau dengan kondisi yang sekarang dipaksakan tarifnya murah bagaimana? Belum lagi kapal pandunya dan ongkos angkatnya yang masih pakai asosiasi buruh pelabuhan. Sementera itu, di tempat lain sudah banyak diterapkan sistem otomasi, bagaimana Batam bisa menang dalam persaingan? Sekali lagi, jangan jargonnya saja yang besar, tapi aksi nyatanya juga harus besar. Pelabuhan Batu Ampar, dari tahun ke tahun menurut pengamatan saya tidak banyak terdapat perubahan. Crane-nya tidak ada yang seperti Tanjung Pelepas, tidak perlu dibandingkan dengan PSE Singapura. Dengan kondisi itu, bagaimana Batam mau jadi kawasan logistik? Kemudian terkait Bandara, line-nya ke mana? Paling ke Pekanbaru, Palembang, Bali, Surabaya, dan kota-kota di dalam negeri lainnya. Artinya apa, ibarat pepatah "masih jauh panggang daripada api" untuk menuju pusat logistik internasional.

Adanya regulasi terkait Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Nongsa Digital Park (NDP), dan Maintanance Repare Overhoul (MRO) di dalam Peraturan Pemerintahnya (PP) yang ditandatangi Presiden RI, apakah pelaksanaannya di lapangan sudah dilakukan? Bagaimana dengan usaha pengembangan pelabuhan yang sudah melakukan tender international untuk dikerjasamakan dengan pihak ketiga, apakah juga sudah direalisasikan? Jangan angan-angan besar, tetapi sejatinya tenaga tidak mampu melaksanakannya. Lebih baik lakukan dahulu yang mampu dilakukan. Semisal perbaikan jalan, contoh di Batu Ampar jalannya masih belum mulus, date-nya juga sedari dulu tidak berubah. Kalau yang kecil saja belum terurus, maka jangan dulu berpikir yang besar-besar. Justru yang sudah ada itu perlu dimaksimalkan dulu, disempurnakan secara bertahap, baru setelah itu berpikir untuk hal yang lebih besar apabila memang sudah memiliki kekokohan pada hal-hal kecil yang fundamental. Contoh lainnya, ketika orang turun di Bandara Hang Nadim dari Jakarta dari satu pesawat yang isinya katakanlah 180-200 orang, begitu turun ada mobil yang menjemput, di gate depan siapa yang yang menjaga? Masih manusia. Di Bandara lain di Indonesia sudah menerapkan sistem otomasi, menurut saya hanya di Batam yang masih manual seperti itu, padahal dengan sistem cashless tentu akan lebih efektif. Bisa-bisa keluar dari bandara saja sampai memakan waktu setengah jam, antre nunggu karcis, memalukan tentunya. Mengurus hal-hal kecil seperti itu saja belum mampu, masih kalah dengan mall-mall yang dikelola swasta, bagaimana bersaing di kancah internasional?

Minat investor untuk berinvestasi di Batam tergantung dengan demand-supply. Batam termasuk yang terbuka mulai dari industri perkapalan, elektronik, handphone, dan teknologi informasi. Big data, sebagai sebuah penciri revolusi industri 4.0 sudah menjadi keniscayaan dewasa ini, maka kita membutuhkan data center (pusat data). Data center ini ke depan peluangnya sangat besar, dapat dikatakan seperti Silicone Valley di Amerika. Sistem-sistem berbasis online seperti *Online Single Submission* (OSS), Sistem Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik yang dilaksanakan oleh BKPM berkaitan dengan Mall Pelayanan Publik merupakan inovasi untuk mempermudah pelayanan. Ketika saya menjadi MENPAN-RB, di seluruh Indonesia harus ada Mall Pelayanan Publik agar proses perizinan tidak perlu datang dari meja ke meja, melainkan ke portal OSS saja. Proses birokrasi yang rumit harus disederhanakan lagi agar pelayanan lebih optimal, itu PR kita bersama.

Terakhir, harapan saya yaitu: pertama, jangan bekerja untuk kepentingan individu atau kelompok, tapi untuk kepentingan Batam secara keseluruhan agar kita merasa bahwa Batam ini milik bersama, bukannya milik segelintir orang saja; kedua, investasi harus dipermudah jika diperlukan ketika hari libur pun tetap dilayani. Hal tersebut tentu semata-mata untuk Batam, dan untuk negara; ketiga, jangan melestarikan mental-mental feodal lagi di birokrasi yang mendewakan jabatan dan jenjang koordinasi seperti

eselon 1, 2, dan sebagainya. Fokuslah pada pekerjaan dan capaian sasaran kerjanya. Masing-masing posisi harus sudah memiliki rencana capaian, dan capaian itu dilakukan dengan tindakan/aksi. Percayakan pada orang yang menduduki jabatan tersebut, baru dievaluasi kinerjanya betul atau tidak, jalau betul perlu diapresiasi kalau tidak perlu dibimbing atau disanksi. Apabila hal ini dapat dipahami oleh para penyelenggara negara, saya yakin Batam dan Negeri ini akan maju.

Kemudian terkait politik, politik itu dinamis; kalau di politik tidak ada perbedaan pendapat bukan politik itu namanya, jadi tidak usah dihiraukan. Siapapun pemimpinnya, maka anda harus bekerja secara profesional. Adanya ketidakharmonisan BP Batam dengan Pemerintah Kota Batam tidak bisa dipungkiri. Presiden melihat adanya dualisme di sini, makanya disatukanlah pimpinannya.

Sekarang tinggal masalah teknisnya, yaitu cara menyelenggarakannya. Seharusnya dengan adanya dua kekuatan ini dapat menjadi modal besar bagi Batam. Ibarat mesin, Batam ini bukan mesin biasa, tetapi mesin yang ada turbonya. Maka harusnya kencang larinya, apalagi sekarang komandannya satu. Apabila sekarang yang sudah relatif ada kesatuan kekuatan masih mundur juga, maka tentu yang bermasalah selama ini bukan birokrasinya, melainkan yang menjalankannya. Maka sebaiknya jangan lagi dilihat mana yang merupakan orang Pemerintah Kota dan mana yang orang BP Batam. Komandonya satu dan sama, yang terpenting penting semua berkontribusi untuk Batam. Jangan berdebat terus terkait kewenangan, sudah saatnya saling mendukung. Jika ada yang kurang harmonis, maka harus diharmoniskan. Keikhlasan mengerjakan tugasharus dikedepankan, bukan egonya. Fokus pada tugas masing-masing, jika ada yang beririsan maka dikoordinasikan dengan baik, sudah itu saja kuncinya. Kalau masih bikin aturan terus, misalnya tentang bagaimana hubungan kerja antara BP Batam dan Pemerintah Kota Batam, lalu kapan kerjanya? Negara lain sudah take-off!

** Ditulis oleh Soeratmi berdasarkan wawancara dengan Bapak Asman Abnur, Anggota DPRD Kota Batam (2000-2001), Wakil Walikota Batam (2001-2003), Anggota DPR RI (2004-20016), Menteri PAN & RB (27 Juli 2016-14 Agustus 2018), dan sekarang Anggota DPR RI (2019-2024), pada tanggal 7 Juni 2021*

Profile Narasumber

Asman Abnur lahir di Padang Pariaman, Sumatra Barat, pada 2 Februari 1961. Menyelesaikan Pendidikan S1 di Universitas Ekasakti, Padang dan Magister Sains serta Program Doktor di Universitas Airlangga. Sebelum berkarir sebagai politikus, Asman Abnur aktif dalam pengembangan beberapa usaha di antaranya emas, bidang kesehatan, perbankan, dan kuliner. Karir politiknya dimulai dengan terpilihnya Asman Abnur pada tahun 1999 sebagai Anggota DPRD Kota Batam Fraksi Partai Amanat Nasional (PAN),

menjabat sebagai Wakil Walikota Batam pertama periode tahun 2001-2004, Anggota DPR RI Fraksi PAN periode tahun 2004-2014, hingga terpilih pada Kabinet Kerja sebagai Menteri Pemberdayaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Indonesia (PAN-RB) pada periode 2016-2018. Saat ini, Asman Abnur melebarkan bisnisnya pada bidang pendidikan, dengan membangun dua perguruan tinggi, yaitu Batam Tourism Polytechnic (BTP) dan Institut Teknologi Batam (ITEBA). Asman Abnur juga membangun sarana ibadah sekaligus wisata religi, yaitu Masjid Jabal Arafah di Kawasan Nagoya, Batam. Asman Abnur juga merupakan anggota DPR RI Fraksi PAN periode 2019-2024.

Social Development Program sebagai Solusi Atas Persoalan Sosial di Batam

Ismeth Abdullah

Ketua Otorita Batam (1998-2005), PLT Gubernur Kepulauan Riau (2004-2005), Gubernur Kepulauan Riau (2005-2010).

Kota Administratif Batam ditetapkan menjadi Kota dengan Otonomi Penuh, yaitu Pemeritah Kota Batam melalui Undang-Undang No. 53 Tahun 1999 tentang Pembentukan Kota Batam sebagai Daerah Otonom. Penetapan tersebut terjadi pada situasi pemulihan ekonomi dari krisis yang terjadi pada tahun 1998. Praktis, situasi euphoria pasca reformasi yang melanda berbagai wilayah di Indonesia waktu itu juga terjadi di Batam. Hal tersebut berdampak pada timbulnya berbagai persoalan "komplikasi sosial". Banyaknya pendatang dari wilayah lain yang menuju Batam memicu pertumbuhan pemukiman *ilegal housing* atau selanjutnya akan di sebut Rumah Liar (Ruli) sebagaimana yang banyak di pahami masyarakat Batam dalam jumlah yang masif. Proses relokasi dan pembebasan lahan kerap kali menuai unjuk rasa dan gesekan.

Di sisi lain, investor yang masuk ke Batam semakin banyak dan industri manufaktur juga tumbuh dengan pesat. Hal ini disebabkan oleh keunggulan komparatif dari Batam terkait biaya pendirian industri yang tergolong murah di wilayah Asia Pasifik. Namun demikian, prasarana dan sarana pendidikan masih belum memadai. Peran serta usaha kecil menengah juga relatif belum tumbuh. Memperhatikan dan merespons berbagai hal tersebut, Ismeth Abdullah selaku Ketua Otoria Batam pada saat itu membuat program Pengembangan Pembangunan Prasarana dan Penanaman Modal Lanjutan dengan perhatian lebih besar pada Kesejahteraan Rakyat dan Perbaikan Iklim Investasi. Program tersebut dikenal dengan Program

Social Development. Program ini digulirkan sebagai upaya penanganan/pemecahan masalah terhadap berbagai persoalan yang timbul saat itu, antara lain: pendatang, Rumah Liar , peningkatan kualitas SDM, dan peningkatan status Batam sebagai FTZ.

Untuk mengatasi permasalahan sosial yang timbul akibat bertambahnya pendatang ke Batam yakni tumbuhnya Rumah Liar akibat susahnya mencari tempat tinggal dan persoalan sulitnya bagi para pendatang untuk mencari pekerjaan, Otorita Batam bekerja sama dengan Pemerintah Kota Batam dalam membuat beberapa peraturan, yaitu Peraturan Daerah (Perda) tentang Pembatasan Pendatang Masuk ke Pulau Batam dan Peraturan Ketua Otorita Batam tentang Tata Cara dan Mekanisme Memasukan Kendaraan Bermotor dari Singapura ke Batam. Otorita Batam juga melakukan komunikasi dan sinergi dengan Pemerintah Kota Batam dan instansi terkait lainnya dalam sebuah tim. Tim tersebut bertugas untuk melakukan sosialisasi di wilayah Kota/Kabupaten di luar Batam dan instansi-instansi pemerintah pusat, termasuk DPR. Adapun bentuk kegiatan yang dilakukan oleh Otorita Batam untuk meyakinkan *stakeholder* mengenai kebijakan yang diambil Otorita Batam ialah dengan mengadakan talk show, seminar, sosialisasi petunjuk teknis, serta pelatihan untuk petugas yang berjaga di pintu-pintu masuk Batam.

Kebijakan pembatasan masuk Batam tersebut berjalan efektif untuk beberapa tahun saja. Pada tahun berikutnya, atas desakan Pemerintah Pusat/Presiden, kebijakan tersebut kemudian diberikan kelonggaran-kelonggaran. Kebijakan pembatasan pendatang yang ditetapkan oleh Otorita Batam sebagai penguasa Daerah Industri Pulau Batam tidak luput dari persoalan dan dilema. Banyak Rumah Liar berdiri yang mengganggu iklim investasi karena keberadaan mereka mengganggu kawasan industri. Hal tersebut tak pelak menimbulkan gesekan antara masyarakat dengan pemilik lahan, atau dengan Otorita Batam sendiri, terutama manakala pembangunan infrastruktur dan kawasan industri akan dibangun di lahan yang banyak berdiri Rumah Liar tersebut.

Berbagai upaya terus dilakukan oleh Otorita Batam untuk menyelesaikan persoalan Rumah Liar, salah satunya ialah pemutihan terhadap pemukiman liar yang lokasi peruntukannya ialah untuk perumahan. Orang yang mendiaminya diberikan sertifikat HGB dan diwajibkan untuk membayar Uang Wajib Tahunan. Pemukiman ilegal yang diputihkan tersebut kemudian lingkungannya ditata oleh Otorita Batam melalui pembangunan jalan lingkungan, saluran air, fasilitas umum, dan lain sebagainya agar layak ditinggali. Selain pemutihan, terdapat juga upaya penyediaan Kavling Siap Bangun (KSB) yang antara lain berlokasi di Tanjung Piayu, Batu Aji, Sagulung, dan Telaga Punggur. Dalam kurun waktu 1999-2004, setidaknya sekitar 10.000 *ilegal housings* telah dipindahkan ke lokasi-lokasi baru yang layak huni.

Persoalan *ilegal housing* tersebut sebenarnya efek domino dari rendahnya skill dari SDM pendatang saat itu. Untuk meningkatkan kualitas SDM di Batam saat itu, Otorita Batam bekerja sama dengan Institut Teknologi Bandung (ITB) dan Universitas Riau (Unri) mendirikan Politeknik Batam. Di samping itu, Otorita Batam mendorong pertumbuhan berbagai sekolah-sekolah swasta dan perguruan tinggi seperti Universitas Riau Kepulauan (UNRIKA), Universitas Batam (UNIBA), Universitas Internasional Batam (UIB), dan Universitas Ibnu Sina (UIS).

Pembangunan beberapa fasilitas umum dan sosial juga digalakkan dengan tujuan sebagai fasilitas publik guna mendukung terciptanya SDM yang memadai. Adapun beberapa fasilitas umum tersebut meliputi: tempat ibadah yang mencakup beberapa bangunan masjid (termasuk Masjid Raya Batam), vihara, gereja, serta pura untuk pemeluk agama Hindu, dan fasilitas olahraga seperti lapangan bola di beberapa wilayah (termasuk Stadion Temenggung Abdul Jamal di Muka Kuning).

Otorita Batam juga mendirikan dan mengoperasikan Balai Latihan Kerja bersama-sama Kementerian Tenaga Kerja dengan tujuan untuk meningkatkan skill tenaga kerja di Batam. Kegiatan pembinaan lainnya yang dilakukan Otorita Batam yaitu: pembinaan serta mengikutsertakan para komunitas/perkumpulan etnis di Batam pada kegiatan-kegiatan sosial kemasyarakatan; pembinaan usaha kecil dan menengah di Batam; dan pembinaan Koperasi dan Usaha Kecil Menengah (UKM). Untuk membina Koperasi dan UKM ini, Otorita Batam membentuk unit khusus setingkat eselon 2 bernama Direktorat Bina Usaha yang membawahi unit Subdit Pembinaan Koperasi dan UKM. Semua upaya peningkatan SDM di atas dapat dikatakan relatif berjalan dengan lancar dan hampir tidak pernah ada penolakan sebagaimana kebijakan yang berkaitan dengan penertiban lainnya.

Terkait dengan peningkatan status kelembagaan Batam yang menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (*Free Trade Zone*), Otorita Batam banyak menjalin komunikasi dan sosialisasi dengan beberapa pihak, yang antara lain: DPR RI; pihak pemerintah melalui berbagai Kementerian; para pengusaha; dan masyarakat. Upaya komunikasi dan sosialisasi ini dilakukan dengan cara seminar dan diskusi berkaitan dengan *Free Trade Zone* (FTZ).

Otorita Batam pada saat itu juga banyak berkonsultasi dengan ahli, yakni dengan ahli hukum tata negara. Pakar yang berkaitan dengan FTZ banyak diundang untuk memberikan pendapat dan kajiannya terkait Batam saat itu dan Batam di masa yang akan datang. Beberapa kajian dari para ahli tersebut diterbitkan menjadi buku, antara lain: Batam Jangan Sampai Arang Habis Besi Binasa oleh Jurnalis Kompas, Surya Makmur Nasution (2001); Merajut Batam Masa Depan Menyongsong Status FTZ oleh Heri Muliono (2001); Menembus Kebuntuan FTZ Batam oleh Dr. Abdul Karim Lesar (2003); Batam Komitmen Setengah Hati oleh Freddy Roeroe dkk. (2003); Batam *Free Trade Zone* Sebuah Kiat Dalam Pembangunan Ekonomi oleh Heri Muliono

dkk. (2003); Tinjauan Suatu Model FTZ di Indonesia oleh David Octarevia (2003); FTZ Batam demi Kemakmuran Indonesia oleh Dr. Abdul Karim Lesar (2003); dan Menjahit Laut yang Robek "Paradigma Archipelago State Indonesia" oleh Jeffrey Rawis (2004).

Usulan Batam menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas diajukan sebanyak dua kali. Pada tahun 2000, DPR RI menginisiasi upaya tersebut. Dua tahun kemudian (2003), RUU FTZ Batam sudah hampir disahkan oleh DPR. Namun, karena terdapat perbedaan pendapat dengan pihak pemerintah, maka undang-undang tersebut dianulir/ditunda. Pihak pemerintah mempersoalkan tentang penetapan FTZ di seluruh pulau Batam. Pemerintah menghendaki penetapan FTZ di enclave atau bukan seluruh wilayah pulau. Sebagian pakar berpendapat FTZ juga harus steril dari penduduk. Apabila FTZ ditetapkan secara menyeluruh, maka hal tersebut dapat dianggap ilegal karena bertentangan dengan Kyoto Convention. Sedangkan para Pakar yang lain menilai bahwa Kyoto Convention tidak bertentangan dengan penetapan tersebut.

Persoalan lainnya adalah adanya desakan dari para pengusaha yang memerlukan kepastian hukum pendirian dan operasi usaha di Batam yang dalam kenyataannya (de facto) sudah menjadi FTZ yang berimplikasi pada penangguhan pajak dan bebas bea masuk, juga pembebasan pajak untuk barang mewah. Selain itu, terdapat juga desakan dari masyarakat untuk segera dapat menikmati fasilitas FTZ. Masyarakat berpendapat bahwa mereka turut membantu membangun dan mengembangkan Batam. Apabila FTZ ditetapkan sebatas enclave yakni wilayahnya tidak meliputi keseluruhan Pulau Batam sebagaimana rekomendasi pemerintah, maka masyarakat merasa keberatan karena tidak dapat menikmati fasilitas FTZ.
Barulah pada tahun 2005 pada era pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) dan Wakilnya Jusuf Kalla, pembahasan Undang-Undang FTZ mencuat kembali karena dianggap terdapat desakan yang kuat dari berbagai investor di luar negeri, serta pesaing-pesaing seperti Vietnam, Malaysia, Thailand, sudah mulai mendirikan Kawasan-Kawasan FTZ. Persoalan yang dianggap urgent saat itu ialah hengkangnya beberapa investor dari Batam karena merasa tidak adanya kepastian hukum. Bersamaan dengan itu, mereka juga mempertanyakan keberadaan Pemerintah Kota Batam yang pembagian kewenangannya juga belum diatur. Setelah sekian waktu dibahas dan dinegosiasikan, pada tahun 2007 Undang-Undang FTZ Batam diitetapkan melalui Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No. 1 Tahun 2007 yang mengubah Undang-Undang No. 36 Tahan 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas.

Sejak saat itu, status Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas sudah berdasarkan Undang-Undang . Adapun khusus pembentukan FTZ Batam ditetapkan melalui Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No. 46 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas

dan Pelabuhan Bebas Batam.

Sebagai pejuang dalam meningkatkan status kelembagaan Otorita Batam, Ismeth Abdullah meyakini bahwa peningkatan status kelembagaan itu semakin menguatkan posisi hukum Otorita Batam, karena yang sebelumnya hanya berdasar Keputusan Presiden, kemudian disahkan dengan hukum yang lebih tinggi yakni Undang-Undang. Berdasarkan undang-undang tersebut selanjutnya disusun dan ditetapkan kedudukan, organasisi, pola pengelolaan keuangan, SDM, aset, serta hal lainnya dengan jelas. Dengan payung undang-undang tersebut berarti kedudukan lembaga BP. Batam ditetapkan sebagai Instansi Pemerintah, yang pola pengelolaan keuangannya mengikuti skema Badan Layanan Umum (BLU). Skema BLU memiliki konsekuensi bahwa aset dari lembaga tersebut tidak dipisahkan dari kekayaan negara, dapat mengusahakan aset yang dimiliki selayaknya diusahakan dengan cara bisnis yang sehat, dan pendapatannya pun merupakan PNBP (Pendapatan Negara Bukan Pajak, sehingga dapat digunakan langsung oleh BP Batam.

Bagi para *stakeholder*, status baru itu memberikan kepastian hukum, dan bisa mendapatkan pelayanan yang lebih baik, karena BP Batam memiliki kewenangan membuat peraturan pelaksana yang dibutuhkan selama tidak bertentangan dengan peraturan perundangan yang berlaku. Dengan status baru tersebut, ada hal penting yang berubah, yaitu pada aspek penganggaran (budgeting). Semula, Otorita Batam tidak memiliki account. Status baru tersebut menjadikan BP Batam memiliki account-nya sendiri, yaitu pada Bagian Anggaran 112. Sebagaimana Kementerian dan Lembaga Pemerintah lainnya, penganggaran tersebut diketahui dan disetujui oleh Komisi VI DPR RI. Anggaran dan aset BP Batam tercantum dalam bagian dari dokumen anggaran yang tertuang dalam Undang-Undang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN).

Banyak hal masih yang perlu terus dikembangkan pascapenetapan Batam menjadi FTZ. Undang-Undang yang berkaitan dengan FTZ masih memerlukan peraturan turunan agar lebih implementatif. Semisal, *Masterplan* Batam harus dievaluasi dan ditetapkan kembali, terutama batas-batasnya sebagai wilayah FTZ. Kemudian, berbagai tata kelola lainnya, seperti tata kelola keluar-masuk barang, pengaturan dan penetapan kuota barang konsumsi dan non-konsumsi, dan juga tata kelola di Pelabuhan dan Bandara perlu diatur dan diregulasi sebaik mungkin agar pelayanannya lebih baik lagi.

Selain menjadi Kawasan industri dan perkapalan, Batam juga sangat diharapkan dapat menjadi kawasan pemukiman yang layak, lengkap dengan sarana penunjang seperti fasilitas kesehatan yang, lembaga pendidikan, dan sarana olahraga yang bertaraf nasional maupun internasional. Karenanya, masalah sosial di Batam perlu ditangani secara sungguh-sungguh dengan menerapkan prinsip penyelesaian masalah yang berkelanjutan. Batam tidak boleh lagi memiliki kawasan pemukiman, bangunan, maupun tempat usaha yang kumuh. Begitu pula dengan Rumah Liar yang tidak diperbolehkan berdiri di Batam. Keindahan kota

hendaknya juga menjadi perhatian dari para pengelola sarana. Wali Kota Batam yang saat ini sudah menjadi Ex Officio Kepala BP Batam sangat diharapkan memanfaatkan kesempatan emas tersebut untuk membangun Batam agar menjadi lebih baik lagi.

**Ditulis oleh Firsta Putri Nodia berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Ismeth Abdullah pada tanggal 23 April 2021*

Profile Narasumber

Ismeth Abdullah merupakan Ketua Badan Otorita Batam periode 1998-2005, PLT Gubernur Kepulauan Riau (2004-2005), Gubernur Kepulauan Riau (2005-2010). Lahir di Cirebon, Jawa Barat, 29 September 1946. Sebelum menjabat sebagai Ketua Badan Otorita Batam, Ismeth Abdullah merupakan seorang banker sebagai Direktur Pemasaran di Bank Bukopin. Ia juga pernah menjabat sebagai Pimpinan Harian Dewan Penunjang Eksport (Periode 1989-1998). Jebolan Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia dan Economic Development Institute of the World Bank, Amerika Serikat ini fokus mengembangkan Batam dengan periode Pengembangan Sarana dan Prasarana serta Penanaman Modal Lanjutan dengan memfokuskan perhatian lebih besar pada kesejahteraan rakyat dan perbaikan iklim investasi. Di tangan Ismeth, prioritas pembangunan lebih ditekankan pada pengembangan investasi Batam.

Saat menjabat sebagai Ketua Badan Otorita Batam, tantangan yang dihadapi Ismeth Abdullah adalah Otonomi Daerah, yang melahirkan Pemerintah Kota Batam dalam Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (Undang-Undang 53 Tahun 1999). Berkat usulannya untuk tetap mengikutsertakan keberadaan Otorita Batam dalam penyelenggaraan pemerintah, maka dalam pasal UU tersebut, juga diamanatkan bahwa hubungan kerja Pemerintah Kota dan Otorita Batam lebih lanjut diatur dalam Peraturan Pemerintah yang sampai saat ini belum terealisasi. Masa kepimpinannya mengedepankan pembangunan fasilitas urban, berupa fasilitas peribadatan, olahraga, pemukiman, fasilitas pemerintah, dan fasilitas umum.

Upaya untuk Mewujudkan Batam menjadi *the Intelligent Island* melalui Pembangunan Infrastruktur

Mustofa Widjaja

Ketua Otorita Batam (2005-2008)
dan Kepala BP Batam
Periode (2008-2016)

Otorita Batam berdiri atas dasar Keputusan Presiden (KEPPRES) No. 41 tahun 1973. Di mata hukum, posisi Otorita Batam dengan dasar hukum tersebut dapat dikatakan relatif lemah. Pada era pascareformasi tahun 1998, lemahnya legalitas tersebut dapat saja memicu pertanyaan banyak pihak, bahkan Otorita Batam dapat saja dilikuidasi pada saat itu. Barulah pada saat Abdurrahman Wahid (Gus Dur) menjadi Presiden, Undang-Undang Nomor 1 tahun 2000, PERPPU Nomor 1 tahun 2000, dan Undang-Undang Nomor 36 tahun 2000 tentang Pelabuhan Bebas dan Perdagangan Bebas, diterbitkan.

Dengan diterbitkannya Undang-Undang tersebut, Daerah Industri Pulau Batam yang di kelola oleh Otorita Batam di usulkan menjadi *free trade zone* (FTZ), agar posisi Otorita Batam menjadi semakin kuat, bahkan Presiden pun tidak bisa membubarkannya.

Dengan lahirnya PERPPU No. 1 tahun 2007, UU No. 44 tahun 2007 dan PP No. 46 tahun 2007, Batam ditetapkan secara de jure menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) Batam dan Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam menjadi Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.

Semenjak adanya Undang-Undang tersebut, juga karena status Batam sebagai FTZ, maka secara otomatis seluruh karyawan Otorita Batam langsung menjadi karyawan BP

Batam. Begitu juga pada seluruh hak dan kewenangan, seluruh aset, termasuk pengelolaan lahan, dan seluruh perjanjian yang telah dibuat oleh Otorita Batam, hak dan kewenangannya tetap berlaku dan beralih kepada BP Batam.

Saat bertugas sebagai Kepala BP Batam 2005-2016, Mustofa Widjaja berfokus pada pembangunan infrastruktur. Menurutnya, infrastruktur adalah fondasi untuk membangun perekonomian sehingga infrastruktur harus dipersiapkan dengan sungguh-sungguh, mulai dari perencanaan sampai dengan implementasinya. Pembangunan infrastruktur yang masif menurut Mustofa harus dibarengi dengan tata kelola lingkungan hidup yang baik juga agar terjadi keseimbangan.

Infrastruktur yang representatif akan menjadikan Batam sebagai intelligent island. Persaingan global yang sangat cepat harus direspons cepat juga oleh para pemangku kebijakan di Batam. Untuk itu, penyediaan infrastruktur kelas dunia juga menjadi sebuah keharusan agar Batam menjadi kawasan strategis nasional yang juga mampu bersaing dengan kawasan lainnya. Mustofa menceritakan bahwa saat Batam masih memikirkan tata kelola transportasi darat di atas tanah, Singapura sudah melakukan pengembangan transportasi bawah tanah. Hal tersebut menjadikannya semakin semangat untuk terus menggenjot pembangunan infrastruktur, agar di kemudian hari Batam mampu mengejar tren perkembangan infrastruktur di negara-negara maju.

Ditetapkannya Batam sebagai *Free Trade Zone* (FTZ) dimaksudkan agar tercipta iklim investasi yang kondusif di Batam. Dalam FTZ tersebut terdapat ketentuan-ketentuan yang bersifat internasional, semisal terbebasnya dari penggunaan bea masuk, pajak pertambahan nilai, pajak penjualan atas barang mewah, dan cukai. FTZ tersebut menurut Mustofa merupakan suatu sweetener untuk investasi di Batam sehingga status tersebut tidak boleh disia-siakan, melainkan harus direspons dengan kesiapan. Dalam konteks ini, infrastruktur akan menjadi tumpuan yang penting, termasuk juga yang berkaitan dengan penyediaan fasilitas-fasilitas publik. Tersedianya fasilitas-fasilitas dan pelayanan publik yang baik juga akan membuat iklim kependudukan yang kondusif dan merasa nyaman sehingga turut mendukung kondusivitasnya iklim investasi.

Hal yang juga harus diperhatikan selanjutnya untuk menjaga iklim investasi ialah persoalan sosial seperti pengangguran dan minimnya skill pekerja yang sering menimbulkan multiplier effect. Untuk mengatasi persoalan yang pelik tersebut, perlu dilakukan kerja sama dan komunikasi multipihak, mulai dari antar institusi pemerintah, Lembaga, Kementerian, calon investor, dan juga masyarakat. Mustofa berpendapat bahwa dengan mengedepankan kepentingan nasional dan terjalinnya komunikasi antarpihak yang baik, maka segala persoalan akan dapat terselesaikan. Pada

sesi wawancara, Mustofa menceritakan pengalamannya ketika menjabat sebagai Direktur Pemukiman pada era kepemimpinan Ismeth Abdullah. Ia pernah diberi tugas untuk membebaskan 6.000 orang mulai dari Simpang Jam sampai dengan Simpang Kabil. Menurutnya, pengalaman tersebut menjadi pembelajaran yang berharga dalam mengambil keputusan yang arif.

Dalam perkembangannya, penggunaan teknologi digital membuat pelaksanaan tata kelola lahan di Batam semakin baik. Proses identifikasi dan pengambilan dalam hal tersebut menjadi semakin efektif dan efisien. Menurut Mustofa pembangunan infrastruktur, baik yang berupa fisik seperti sarana prasarana transportasi, logistik, dan sebagainya; dan juga infrastruktur digital seperti teknologi, akan membuat tata kelola Batam sebagai kawasan industri, pariwisata, perdagangan, dan *transhipment* untuk kapal-kapal menjadi lebih baik lagi. Infrastruktur akan menjadi variabel yang penting bagi Batam untuk menjadi intelligent island.

Dalam hal pengendalian lingkungan, prinsip pembangunan berkelanjutan harus diterapkan. Air tawar yang berasal dari hujan supaya tidak langsung terbuang ke laut perlu dimanfaatkan secara maksimal, yakni melalui upaya penangkapan air hujan yang dilaksanakan secara berkelanjutan. Selanjutnya, Pembangunan Dam Tembesi sebagai tambahan terhadap Dam yang sudah ada juga merupakan upaya pengelolaan lingkungan untuk pembangunan berkelanjutan. Pembangunan *Waste Water Treatment Plant* beserta jaringannya pun juga demikian, diperuntukkan untuk optimalisasi pemanfaatan air buangan sekaligus untuk menjaga agar lingkungan sekitar terkendali. Terkait dengan layanan perizinan, khususnya produk-produk Pemerintah Kota Batam, sinkronisasi melalui pelayanan satu atap telah dilakukan. Upaya mengomunikasikan data melalui sistem satu portal yang terintegrasi tersebut harus terus diupayakan, hal tersebut tidak lain ialah untuk mewujudkan Batam yang berbasis dengan *information* technology (IT).

** Ditulis oleh Nova Aida Nur Aini berdasarkan wawancara dengan Bapak Mustofa Widjaya, Plt. Ketua Otorita Batam (2005-2006), Ketua Otorita Batam (2006-2008), dan Kepala BP Batam Periode (2008-2013 dan 2013-2016) pada tanggal 26 April 2021.*

Profil Narasumber

Mustofa Widjaja (lahir di Kediri, 15 Desember 1951; umur 69 tahun) adalah mantan Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (BP Batam) dari tahun 2005 sampai dengan 2016 (masa transisi dari Otorita Batam menjadi BP Batam). Sebelum menjadi Kepala BP Batam, Mustofa Widjaja terlebih dahulu menjabat sebagai Ketua Otorita Batam (2006-2008).

Mustofa Widjaja menghabiskan lebih separuh umurnya

mengabdi di BP Batam yang dulu bernama Otorita Batam. Ia menjadi pegawai BP Batam sejak tahun 1982. Jabatan Pelaksana Tugas Ketua Otorita Batam disandangnya sejak 28 April 2005 selama setahun dan sejak 8 Juni 2006 menjadi Ketua BP Batam. Praktis, sepuluh tahun lebih Mustofa jadi Ketua BP Batam. Mustofa adalah ketua BP Batam terlama, setelah Habibie.

Selama 34 tahun bekerja di BP Batam, banyak hal yang berkesan bagi Mustofa. Sebab, Batam kota yang sangat dinamis dan Mustofa mengikuti derap langkah Batam sampai seperti sekarang. Selama menjabat sebagai Kepala BP Batam banyak keberhasilan yang terah diraih dan dinikmati Batam hingga kini, di antaranya adalah legalitas FTZ Batam sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam dan sekaligus legalitas BP Batam (sebelumnya Otorita Batam) serta lahirnya e-government di lingkungan BP Batam.

Mustofa Widjaya mengakhiri jabatannya sebagai Kepala BP Batam pada bulan April 2016. Mustofa Widjaja menikah dengan Indriani Yuliati dan dikaruniai tiga orang anak, yaitu Dhika Wijayanti Hapsari, Dhira Dwijayanti Yogaswari, dan Dhinda Trijayanti Vitriani.

BELIEVE IN YOURSELF!

Hatanto Reksodiputro

Kepala BP Batam (2016-2017)

Free Trade Zone (FTZ) sebetulnya bukan hal baru. Di dunia ini sudah banyak kawasan semacam. Tetapi kita semua tahu bahwa untuk menjadi sebuah *Free Trade Zone* itu berbagai kriteria harus dipenuhi. *Free Trade Zone* merupakan upaya negara untuk menarik invesatasi. Pada waktu itu ada istilah export promotion strategy yang merupakan bagian dari Strategi Pembangunan Ekonomi. Jika suatu negara mempromosikan produk tertentu dalam sebuah ekspo, bisa dipastikan produk tersebut mempunyai basis industrinya. Dari kondisi tersebut, maka dibentuklah daerah tertentu dengan peraturan khusus, lengkap dengan fasilitas yang mendukungnya.

Pada awalnya Batam dibangun bukan sebagai kawasan khusus. Pada waktu itu Presiden Soeharto melihat, Indonesia bisa menjadi salah satu pemasok peralatan industri perminyakan. Dari pemikiran tersebut, Pertamina masuk ke Batam dan memulai pembangunan Batam pada tahun 1973. Melihat keberhasilan negara tetangga yang mirip kondisinya dengan Batam, Batam kemudian dikembangkan menjadi FTZ.

Lalu, semua yang berkaitan dengan pendirian FTZ, seperti dasar hukumnya, dll., diusahakan dengan serba cepat. Dimulai dengan Keppres yang waktu itu kekuatan hukumnya sama dengan UU (mutlak). Supaya FTZ bisa efektif, maka dibangunlah infrastruktur. Seingat saya, ketika Bapak Habibie berkunjung, beliau mengingatkan bahwa dulu tahun 1970-an di Batam hanya ada sekitar 6.000 orang dan Batam

masih berupa hutan. Kemudian dibangunlah jalan raya dan sebagainya.

Maka pertanyaan pertama tentang apa itu FTZ dan apakah ini sudah tepat, menurut saya, awal persiapan dan pembangunannya sudah sangat tepat. Di wilayah ini diberlakukan aturan main yang berbeda, menyangkut kekuasaan, kewenangan, dan infrastruktur yang diperlukan. Kemudian dalam pekembangannya, kemajuan yang dicapai tidak sepadan bila dibandingkan dengan begitu banyaknya aset dan modal yang ditanamkan oleh pemerintah (pada dekade 80an dan 90an), apalagi bila dikaitkan dengan perannya menjadi penghela perekonomian Indonesia.

Amanat Bapak Darmin pada waktu itu kepada saya sederhana: kembalikan kinerja dan kemampuan Batam ini seperti dahulu, yaitu menjadi salah satu wilayah dengan FTZ yang berjalan efektif, dan menjadi pembantu pertumbuhan ekonomi Indonesia. Waktu itu sudah muncul pemikiran tentang Tol Laut seperti yang dipikirkan Bapak Presiden Joko Widodo. Tetapi harus diingat bahwa saya dkk, membangun dalam kondisi setelah FTZ Batam ini mengalami berbagai macam peristiwa dan perubahan mendasar, khususnya Otonomi Daerah. Amanat itulah yang saya terima dari Bapak Menko.

Batam ini awalnya adalah aset pemerintah pusat, baru kemudian ditetapkan menjadi wilayah dengan otonomi daerah. Perkembangan otonomi daerah itu bergulir, kemudian muncullah berbagai faktor yang, menurut saya, tidak sinkron dengan harapan bahwa Batam bisa menjadi suatu entitas ekonomi yang berdiri sendiri yang hasilnya bisa menjadi pendukung pembangunan ekonomi Indonesia. Ketika saya terima BP Batam menjadi tanggung jawab saya pada tahun 2016 itu, hal pertama yang kami bertujuh sepakati adalah mengetahui terlebih dahulu tanggung-jawab apa sebetulnya yang diberikan kepada kami?

Kami waktu itu sadar bukan orang Batam dan bukan ahli tentang Batam. Maka dalam 1-2 bulan pertama kami berusaha benar-benar mengkaji kondisi Batam, dan di mana duduk persoalannya di luar konteks politik. Saya ulangi lagi "di luar konteks politik". Jadi pure management issues. Karena kita bukan peneliti, melainkan mantan-mantan eselon 1 di birokrasi dengan keberhasilan di sektor masing-masing.

Agar bisa mengetahui duduk persoalan sedalam mungkin, maka digunakan alat manajemen ialah fish bone analysis. Kita ketahui bahwa, Ikan itu memiliki tulang besar dari ujung ke ujung. Kemudian ada anak-anak tulang, cabang, dan sebagainya. Kita bangun pertanyaan-pertanyaan kepada warga/pegawai BP Batam sendiri yang selama puluhan tahun mengelola proyek dan program di Batam. Kami rinci satu persatu sampai didapatkan yang terkecil tentang apa persoalan yang kita hadapi dan kita kelompokkan. Berhubung banyaknya persoalan maka dibuat "priority issues" ialah: pertama, lahan; kedua, perizinan; ketiga, pelabuhan dan bandara.

Masalah lahan

Lahan adalah aset utama BP Batam, yang merupakan milik pemerintah (pusat). Kalau kita mau mengundang investor, tentunya harus ada lahan. Lahan tidak boleh mahal, karena kita bersaing dengan negara tetangga (Singapura, Malaysia, Vietnam). Sebagai contoh, Cina berhasil membangun perekonomiannya dalam kurun waktu 30 tahun karena memberikan lahan secara free kepada investor untuk sekian tahun. Indonesia tidak bisa memberikan lahan secara free karena itu aset pemerintah, tetapi kita sewakan dengan harga sangat murah. Pertanyaannya, mengapa sudah disewakan secara murah tetapi sektor industri tetap tidak berkembang di Batam?

Persoalan utama terkait lahan di Batam adalah bahwa sebagian besar lahan yang ada di Batam ini sudah dimiliki (sewa) orang. Sebagian besar dari lahan itu juga tidak dimanfaatkan untuk membangun industri. FTZ (kawasan perdagangan bebas) itu dibangun untuk industri, bukan untuk pemukiman masyarakat.

Pada waktu itu, dicatat Batam memiliki luas tanah sekitar 34.000-35.000 Ha. Sebenarnya ada 49.000 Ha, tetapi setelah dipotong dengan kawasan yang dilindungi: DPCLS, lahan hutan, dan sebagainya itu menjadi 34.700 Ha. Untuk mengamankan aset lahan pemerintah ini maka dilakukan "pemetaan udara" dengan drone. Ternyata sebagian besar lahan pemerintah di dalam FTZ sudah teralokasi (disewakan). Untuk kepastian, dipetakan pula para pemiliknya supaya bisa dilakukan pengawasan atas pengusahaan lahan, karena lahan di Batam disewakan murah bukan untuk dipegang dan dijadikan aset pribadi.

Kebijakan pengamanan lahan pemerintah ternyata mendapat reaksi terutama dari para pemegang lahan pemerintah yang sudah menahun tidak membangun di atas lahan tersebut. Kebijakan BP Batam/Pemerintah dianggap seolah ingin mengambil kembali lahan dari para penyewa, yang sebetulnya banyak sekali yang perolehannya maupun penggunaannya melanggar aturan.

Ketika dicoba telusuri semua dokumen tanah yang disewakan, ternyata puluhan ribu dokumen terserak-serak di berbagai tempat, di atas lantai, di rak, di boks sehingga butuh waktu berbulan-bulan untuk mencarinya, dan menata kembali berdasarkan sistem indeksasi. Filing dokumen lahan BP Batam amburadul tanpa sistem. Dokumen-dokumen seorang pemilik tanah bisa ada di berbagai tempat, sehingga harus dikumpulkan satu per satu supaya mempermudah penataan dalam pembuatan sistem online.

Kita undang pemuda-pemuda dari Politeknik Batam, untuk membantu menyortir satu per satu. Bisa dibayangkan, berapa ribu surat yang harus diperiksa, dari mulai aplikasi lahan sampai dengan mendapatkan rekomendasi BP Batam. Ditemukan banyak dokumen lahan yang "hilang", sehingga diputuskan untuk melakukan scanning dari semua dokumen agar bisa di file secara "online". Dengan demikian bisa

dijamin kepastian pengawasan dan pengelolaan dokumen lahan di Batam dalam suatu database.

Setelah itu kita bangun "*system* pelayanan lahan", di dalamnya ada layanan perpanjangan, permintaan fotokopi, pembaruan, dan lain-lain, semuanya bisa dilakukan secara online. Mengapa ini penting?

Di sini ada satu kata kunci: tingkat moral hazard di BP Batam dan di Batam pada umumnya, termasuk tinggi dan bisa mengakibatkan terjadinya pelayanan yang bersifat transaksional. Tetapi kita tidak bisa menunggu revolusi mental terjadi. Jalan satu-satunya adalah melakukan semua layanan secara online. Dalam pelayanan, tidak ada lagi pertemuan antara dua individu, kecuali dalam kasus tertentu misalnya dibutuhkan menunjukkan dokumen asli karena dokumen rangkapnya di BP Batam tidak ditemukan. Semua dilakukan secara online. Ketika kami "diberhentikan", sistem online sudah sampai tahap 85-90%. *Land Management system* (LMS) sudah dijalankan dan ini mencakup semua permasalahan. Dalam sistem ini tanda tangan basah tidak diperlukan lagi, karena sudah menggunakan barcode. Melalui LMS, setiap persetujuan dilakukan secara online.

Perizinan

Dulu transaksi lahan, pelabuhan, dan transaksi-transaksi lainnya dilakukan secara manual. Ketika semua bank sudah menyediakan ATM dan setiap tangan sudah menggenggam handphone, orang masih membayar perizinan atau layanan lainnya secara manual. Itu yang kami anggap keterlaluan dan itu pula yang kami ubah. Kami ingin semua layanan dilakukan dengan cara yang lebih efektif dan efisien. Sekarang permohonan izin bisa diselesaikan dalam 3 jam, dengan satu syarat: pemohon izin sudah tahu terlebih dahulu dokumen apa saja yang harus dibawa. Semua itu bukan kreasi kami, tetapi "I23J" yang sudah dilakukan di BKPM. Design sudah ada tinggal Batam menerapkan.

Selain I23J BKPM juga punya *system* pelayanan lain yang bernama Kilk (Kemudahan Investasi Langsung Konstruksi), ialah bahwa seorang pemegang lahan bisa langsung diberikan izin untuk konstruksi (pabrik) sebelum menerima IMB (Izin Mendirikan Bangunan) yang memakan waktu lama. Semua itu ada di dalam program BKPM. Sekali lagi kita hindari moral hazard dan kita tekankan efisiensi.

Bandara dan Pelabuhan

Khususnya di Pelabuhan, sudah kita terapkan model layanan *Host to Host*. Begitu kapal laut di sana kirim email dan menyampaikan list dari apa yang dia perlukan, seperti perlu minyak, perlu sandar, dan sebagainya, kemudian diinfokan biayanya yang kemudian dia transfer, pelabuhan baru kemudian mengeluarkan izin. Jadi, baik dalam hal lahan maupun layanan di pelabuhan, tidak ada izin yang di bawah tangan atau berpindah tangan di antara pejabat. Semua masuk PNBP, yang kemudian digunakan untuk bayar gaji, infrastruktur, mengurus rumah susun, mengurus rumah sakit, yang defisit tiap tahun dalam jumlah miliaran itu.

Kalau semua ini bisa dilakukan secara cepat dan efisien, dan legally certain, saya yakin semua orang mau datang untuk berinvestasi di sini.

Pembangunan Pelabuhan Batu Ampar

Pernah seorang investor asing datang berkali-kali, tetapi tidak jadi menanamkan modalnya. Mengapa? Begini latar belakangnya: Waktu itu semua bingung, mengapa barang-barang yang tadinya diimpor dan diekspor ke dan dari Batam itu harus lewat Singapura. Kenapa tidak bisa langsung dari Batam? Padahal kita punya pelabuhan yang besar dan bagus. Saya langsung datang ke pelabuhan. Pertama kali datang, saya diberi tahu "ini Pak kita baru perluas dermaga tiga tahun yang lalu." Lalu pertanyaan saya "sudah berapa kapal yang sandar?" lalu dijawab "belum pak", saya jawab "What? Saya baru tahu, rupanya kedalaman airnya sangat rendah (5 meter). Selain itu juga tidak ada "Crane". Jadi yang bisa vmasuk ke sana hanya kapal Bea dan Cukai, kapal pemerintah. Itulah sebabnya kapal-kapal besar hanya singgah di Singapura dan tidak ke pelabuhan kita. Itulah pula sebabnya ekspor dan impor kita tidak efisien. Padahal kita bangga, Batu Ampar itu pelabuhan ekspor-impor internasional.

Kemudian di pelabuhan juga dibangun *monitoring system*, terhadap kapal kapal yang buang sauh di wilayah laut Indonesia, yang seharusnya menjadi pemasukan PNBP bagi pemerintah Indonesia. Dengan pakai smartphone saja, kemudian kita tahu website tertentu, kita bisa dapatkan situasi atas wilayah tertentu, tanpa bayar berdasarkan GPS. Dari situ saja kita bisa tahu betapa "ratusan kapal" buang sauh di wilayah Indonesia di sekitar Batam.

Bayangkan berapa banyak uang yang masuk untuk PNBP Pelabuhan BP Batam, dari segala macam pembelian, dari uang sewanya, dan dari keamanan. BP Batam itu sebuah Badan Pengusahaan dan BLU (Badan Layanan Umum), harus menghidupi dirinya sendiri. Maka PNBP itu penting.

Mulailah kita pasang CCTV, program *Host to Host* tadi, dll. Kita bisa meningkatkan pendapatan dengan cara itu. Bandarapun begitu. Tapi semua itu tergantung kepada kita, apakah kita mau melanjutkan apa yang telah dirintis atau tidak.

Kemudian tentang Bandara Hang Nadim

yang waktu itu seperti pasar saja, padahal adalah bandara dengan landasan pacu terpanjang di Asia! Orang-orang berjalan mondar-mandir tanpa pengawasan. CCTV tidak ada. Toilet bukan saja bau busuk tetapi juga tidak ada airnya. Berbagai macam hal tumpah di situ. Tapi tidak ada pesawat internasional yang nongkrong di situ, selain pesawat dari Cina. Jadi bisa dibayangkan berapa besar kerugian Batam sejauh ini. Itulah yang membuat saya kemudian memutuskan bahwa bandara dan pelabuhan harus dibangun, karena keduanya sangat krusial untuk membangun FTZ yang diminati investor.

Waktu itu, karena keterbatasan kemampuan, kita putuskan

untuk menangani adminstrasi yang diperlukan, sedangkan hal-hal di luar itu kita serahkan kepada ahlinya. Di luar negeripun seperti itu dan kita terima profitnya. Di sinilah muncul peran KPBU (Kerja sama Publik dan Badan Usaha). Dilakukan proses persiapan "tender" secara internasional, untuk membangun Bandara Hang Nadim.

Tarif logistk

Sektor logistik memang belum banyak mendapat perhatian. Karena waktu itu saya masih fokus kepada hal-hal yang fundamental. Kami memang sudah punya perencanaan jangka menengah, industri apa saja yang ingin kita masukan; industri barang, atau industri jasa, termasuk logistik dan sebagainya. Tapi prioritas masih kita berikan pada hal-hal lain yang lebih mendesak. Dalam pengertian yang luas, logistik itu mempunyai banyak cabang, misalnya MRO (Maintenance Repair Overhaul). Tetapi sebetulnya, mengenai logistik ini, apa yang perlu kita perhatikan adalah kemampuan kita untuk bisa menjadi bagian dari tol laut Bapak Jokowi.

Ada masalah yang cukup krusial di sini, yakni banyaknya shipyard. Memang salah satu industri terbesar di Batam adalah shipyard. Ada peraturan yang agak ganjil dan belum sempat saya tangani pada waktu itu, yaitu barang yang diproduksi di Batam itu bebas ke luar lagi; ke luar wilayah Indonesia, tetapi kalau masuk wilayah Indonesia, barang-barang itu masuk dengan berbagai macam tarif dan fiskal. Padahal hampir di seluruh Pantai Batam itu terdapat shipyard kecil dan shipyard besar. Beberapa kali pembangunan shipyard di Batam menghadapi masalah. Ada beberapa kali kejadian di mana pembangunan shipyard di Batam ini menghadapi permasalahan. Ini, saya pikir, perlu dilihat dan dianalisis kembali, sebab industri shipyard di sini berkembang begitu pesat sehingga patut mendapat perhatian. Di sini ada industri berat yang menghasilkan plat-plat tebal, dan salah satu industri terhebat di Batam adalah pembuatan truk-truk tambang berroda setinggi 3 kali manusia.

Mengenai sektor logistik, saya dahulu pernah membayangkan, juga membahas secara sederhana dan singkat: Bagaimana kalau kita mengundang Amazon, untuk menjadikan Batam sebagai salah satu base-nya. Waktu itu saya berani mengatakan bahwa sayalah yang akan mencarikan tanah dan hal-hal lain yang diperlukan. Gagasan ini menghasilkan banyak pertimbangan di pihak mereka dan satu pertanyaan yang tak bisa kami jawab, yakni pertanyaan tentang kepastian hukum.

Saya akui memang ini bukan masalah Batam saja, ini masalah Indonesia. Tapi alhamdulillah, kemunculan masalah ini justru menghasilkan PP No. 41/2021 yang memberikan kekuasaan lebih besar lagi kepada BP Batam. Ini bagus sekali, kewenangan diperbesar. Meskipun kita perlu lebih berhati-hati, sebab bila kewenangan membesar, aspek kontrol biasanya melemah.

Saya melihat, PP yang terakhir ini, juga penetapan Kawasan

Ekonomi Khusus, yang akhirnya ada perubahan dan sebagainya itu, adalah suatu hal yang mesti diperbaiki. Bapak Presiden Jokowi menurut saya bisa meraih keberhasilan besar karena beliau juga memberikan perhatian besar terhadap masalah-masalah yang fundamental dalam negara, yakni masalah aturan main. Di bidang logistik, kita mempunyai potensi yang sangat besar. Saya yakin industri manufaktur di Batam tetap merupakan industri yang mesti diberi perhatian. Ketika saya tinggalkan, lebih dari 50% industri yang ada di Batam itu hampir 60% industri yang mid-low ke low technology. Jadi sisanya 17% High Tech dan 70%- nya lagi mid-up. Jadi menurut saya fokus 17% High Technology itu yang mesti ditingkatkan. Hal inilah yang juga bisa meningkatkan penghidupan masyarakat Batam. Masyarkat Batam nantinya akan mendapatkan pendidikan dan akan terserap ke industri-industri yang membutuhkan tenaga-tenaga berketerampilan.

Kebijakan fiskal

Kami tidak keluar dari aturan, tidak memberikan sesuatu yang tidak diizinkan oleh peraturan. Kita harus membedakan antara fasilitas yang diberikan oleh FTZ dengan fasilitas yang dibayangkan dapat diberikan oleh Kawasan Ekonomi Khusus. Seperti tersirat pada namanya, yakni *Free Trade Zone*, apa yang diberikan di zona ini adalah fasilitas-fasilitas pajak, atau pungutan yang positif yang terkait dengan peredaran barang, arus barang masuk dan keluar. Beda dengan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yang sebenarnya memberikan fasilitas fiskal bagi perusahaan. Jadi di Kawasan Ekonomi Khusus diberikan fasilitas, yang dengan fasilitas itu depresiasi modal bisa dipercepat (accelerated depreciation). Bagi sebuah perusahaan, semakin cepat dia mendapatkan modal balik, semakin baik.

Ketenagakerjaan

Bila saya ditanya: apakah SDM kita sudah cakap dan apakah sudah sesuai dengan kebutuhan industri saat ini? Saya belum pernah membuat kajian tentang hal ini. Jadi sebenarnya saya tidak mengetahui dan tidak punya otoritas untuk mengatakan apakah sudah atau belum. Justru pada waktu itu SDM dan pengembangannya merupakan bagian dari yang ingin kita bangun. Memang SDM itu sangat penting. Misalnya saat ini ada industri multinasional dari luar negeri yang mau menanamkan modal di sini. Mereka tentu sudah melakukan research 2-3 tahun sebelumnya. Jika Batam tidak punya tenaga dengan skill yang dibutuhkan, mereka mau ambil dari mana? Mereka tentu sudah menghubungi tenaga-tenaga yang dibutuhkan, tapi alangkah baiknya, seandainya warga Batam sendiri yang mendapatkan kesempatan itu. Jadi masyarakat memang harus kita dorong untuk sekolah terutama di Politeknik yang sudah didirikan.

Apa yang saya bicarakan ini sebenarnya lebih berhubungan dengan soal skill dengan latar belakang pendidikan tertentu. Bukan hanya skill yang mengandalkan kekuatan tangan saja. Saya melihat, ini yang belum banyak tersedia di Batam. Memang SDM ini perlu ditingkatkan. Itu sejalan dengan pemikiran Bapak Habibi. Itulah mengapa banyak Pimpinan

BP Batam saat ini adalah orang-orang ITB yang dikirim ke Batam, dan kemudian mereka dikirim keluar negeri untuk belajar lagi, seperti Pak Novi yang belajar atom pada waktu itu. Jadi bukan orang-orang yang mainly skill, tetapi orang-orang yang mempunyai intellectual skill.

Seandainya saya ditanya: Apakah ada industri atau jasa yang patut dijalankan di Batam? Saya akan bilang, ada, yaitu pendidikan. Karena Malaysia dan Singapura juga melakukan itu. Boston U, MIT mereka dirikan. Sekarang dengan luasan area seperti ini, apakah tidak bisa kita membuat 1 kompleks yang indah dan bagus, yang kemudian di kerja samakan sebagai MIT di Batam? Apalagi saat pandemi seperti ini, kita bisa menggunakan zoom meeting. Industri pendidikan menurut saya should be in add.

Kondisi internal Batam

Berdasar kajian saya bersama teman-teman, masalah utama di Batam (BP Batam) adalah: Pertama, kurangnya kepastian hukum, kedua masalah ketenagakerjaan, ketiga persaingan dengan kawasan lain, dan keempat masalah politik. Local politics tidak kondusif, berbelit, lama, dan tidak pasti. Lalu, masalah *ilegal housings* (Ruli - Rumah Liar), keterbatasan tenaga skill, infrastruktur mulai terbatas, dan kelangkaan air dan energi. Ada 10 butir maslah yang pada waktu itu kita rumuskan dan anggap perlu disampaikan kepada Bapak Presiden.

Penyegaran SDM

Ketika saya di Batam, saya sudah menjadi pegawai negeri selama 35 tahun dan saya sudah tahulah bagaimana hidup sebagai pegawai negeri. Banyak orang berniat untuk memenuhi kebutuhan dengan berbagai cara. Tapi intinya adalah bahwa orang itu harus bisa hidup cukup. Maka dari itu, pertama kali saya datang ke Batam, PNBP yang saya pakai pertama kali adalah untuk meningkatkan gaji ditambah dengan remunerasi. Seingat saya ada 7 kali dalam kurun waktu 18 bulan saya melakukan pelantikan. Pada kesempatan itu saya mengatakan, "teman-teman kalau mau ikut saya, kalau saya lari, teman-teman juga ikut lari. Karena saya tidak punya banyak waktu. Hanya 3 tahun kami ini ditarget." Jadi, tentang SDM itu, hal pertama yang harus kita lakukan adalah membuat mereka hidup berkecukupan. Kedua, beri mereka contoh.

Pulang dari kantor, saya pasti langsung masuk rumah. Dari rumah langsung masuk kantor. Kantor – rumah – kantor. Banyak orang mengajak saya keluar, tapi saya tahu "what is Batam?" Ini menyangkut soal akhlak. Kalau orang sudah melihat akhlak saya kurang bagus, bagaimana mungkin mereka percaya pada saya.

Seorang Pimpinan itu tidak harus pintar segala-galanya. Tidak ada manusia yang hebat di segala bidang. Justru di sinilah letak urgensinya kepemimpinan. Jadi baik level atas maupun level bawah itu memang harus diisi oleh orang-orang yang berpengalaman dan mengerti. Akan susah,

bila tidak bisa memberi contoh. Dan, saya tidak akan bisa mengulang untuk mengatakan kembali bahwa membaca itu adalah kunci yang baik. Apakah itu baca soal agama atau baca soal ilmu. Orang pintar itu tidak ada yang tidak baca. Kalau kita mau menjadi pemimpin, kita harus bisa nguwongke (memanusiakan) anak buah, teman. Anggap mereka manusia. Kedua, kita harus bisa memberi contoh. Saya rasa, saya juga belajar dari Bapak Presiden dan memang demikian saya melihatnya. Beliau tidak keberatan bergaul dengan siapa saja dan beliau memberikan contoh.

Kepemimpinan

Ketika kami dipersoalkan dan prestasi kami dianggap tidak meningkat, hal itu salah besar. Kita bisa memeriksa data tahunan BKPM tentang investasi 2015, 2016, dan 2017. Pada tahun 2016 investasi yang masuk mencapai US$ 400 juta sekian, hampir 500 US$. Ketika saya ditanya oleh wartawan pada waktu itu, saya mengatakan bahwa tahun 2017 akan kurang lebih sama dengan tahun sebelumnya. Ternyata bulan September 2017 jumlah investasi sudah US$700 juta. Dan angka itu kemudian bertambah lagi menjadi US$ 1 miliar lebih. Jadi percayalah bahwa kalian ini telah banyak berbuat. Artinya staf BP Batam telah banyak berbuat untuk meningkatkan investasi. Tidak betul bahwa kita tidak berhasil menaikkan prestasi. Bahwa ekonomi itu belum meningkat dan baru setelah saya pergi meningkat, itu karena investasinya datang setelah saya pergi. Pada waktu saya berangkat, pertumbuhannya itu 2,5%. Setelah saya berangkat tahun 2018 itu 4,5%, kurang sedikit dari angka pertumbuhan yang kita harapkan, yakni 7%. Maka dari itu, sejarah ini harus diluruskan. Teman-teman di BP Batam tidak perlu berkecil hati, "You did a lot." Kalian luar biasa, bekerja bersama-sama. Pencapaian itu tidak dimungkinkan hanya oleh kerja saya dan bapak-bapak (6 orang) lainnya, tapi juga oleh kerja teman-teman. "So, believe in yourself, you can do it." Jika semua punya keteladanan dan kepemimpinan, maka insya Allah BP Batam melejit. Jadi, masalah investasi yang dianggap menurun ketika saya menjabat itulah yang mesti saya luruskan. Terakhir PDB, yang juga dikatakan menurun ketika saya menjabat. Ini juga tidak benar. Saya pernah menulis, dan tolong tulisan saya dibaca, di Media Indonesia bulan November 2017 dan di Bisnis Indonesia dan di The Jakarta Post tahun 2018. Silahkan dibaca.

**Ditulis oleh Agam Philosofhyandi berdasarkan wawancara dengan Bapak Hatanto Reksodipoetro, Kepala BP Batam (2016-2017) pada tanggal 24 Mei 2021.*

Profile Narasumber

Drs. Hatanto Reksodipoetro, MA lahir di Jakarta, 1 Februari 1953. Lulus pendidikan tinggi di Fakultas Ekonomi UI dan Kennedy School of Government, Harvard University, USA. Kariernya dimulai sebagai PNS di Departemen Perdagangan RI. Bermula dari Lembaga Pengembangan Ekspor Nasional (LPEN) ia mendalami negosiasi perdagangan yang diyakininya sebagai peralatan utama dalam mengembangkan kebijakan publik di sektor Perdagangan Luar Negeri yang membela

kepentingan nasional. Ketika menjadi Atase Perdagangan RI di Brussel, ia aktif melakukan lobby dan negosiasi dengan Komisi Eropa untuk memperoleh kuota yang cukup bagi industri tekstil Indonesia. Setelah penugasan di Brussel, Belgia, sebagai Direktur Hubungan Perdagangan Luar Negeri, ia mendorong pendirian Komite Anti-Dumping Indonesia (KADI), yang tugas utamanya adalah "menuntut" perusahaan asing yang menjual produknya ke Indonesia secara dumping.

Pengalaman bernegosiasi meningkatkan keyakinannya bahwa pasar global hanya bisa bermanfaat bagi Indonesia, apabila tercipta suatu Sistem Perdagangan Multilateral yang terbuka, namun adil. Untuk itu ia aktif memimpin Delegasi RI ke berbagai perundingan, baik bilateral, regional (APEC, ASEAN) maupun multilateral (WTO) di berbagai negara di luar negeri, untuk membawakan posisi dan kepentingan Pemerintah RI. Di lingkungan ASEAN, ia juga telah turut melahirkan ASEAN Free Trade Area (AFTA) yang tidak hanya membuka kesempatan bagi industri ekspor Indonesia, tetapi juga melindungi beberapa industri Indonesia dari keterbukaan pasar dengan memasukkannya ke dalam highly sensitive list (HSL). Produk dalam HSL diberi waktu 10 tahun untuk mempersiapkan industri menjadi mampu bersaing di pasaran domestik maupun internasional.

Ketika menjadi Direktur Jenderal Kerja Sama Internasional Departemen Perindustrian dan Perdagangan RI, ia membentuk Direktorat Pengamanan Perdagangan yang tugas utamanya "membela" perusahaan ekspor Indonesia dari tuduhan dumping/safeguard.

Sebelum selesai masa tugas sebagai Duta Besar RI di Oslo, pada Oktober 2004, diminta kembali oleh Menteri Perdagangan untuk menjadi Sekretaris Jenderal Departemen Perdagangan. Selama tenggang waktu tiga tahun ia membangun good governance a.l. dengan pengembangan sistem e-licensing dalam pemberian berbagai perizinan di Departemen Perdagangan (yang sekarang menjadi Ina-Trade) dan mengembangkan sistem Balance Score Card (BSC) untuk pengawasan anggaran dan program kerja. Selain itu, ia juga menjadi Ketua Tim Pemerintah dalam pembahasan Undang-Undang Penanaman Modal dengan DPR yang menghasilkan UU Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal.

Ketika menjadi Komisaris Utama di PT Semen Gresik Group, ia menjembatani perselisihan tentang spin off antara Pemerintah dengan pemegang modal asing, Cemex. Semenjak pensiun tahun 2009, aktif melakukan diskusi tentang tentang berbagai isyu di sektor perdagangan dengan cita-cita tercapainya kebijakan perdagangan Indonesia yang pro-bisnis dan berkeadilan. Untuk itu ia mendirikan Yayasan Forum Pengkajian Kebijakan Perdagangan (Trade Policy Forum) bersama beberapa rekan mantan pejabat tinggi Departemen/ Kementerian Perdagangan.

Hatanto Reksodipoetro pada tahun 2016—2017 menjabat sebagai Kepala BP Batam, Periode Peningkatan Kinerja Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam

dengan Kerja Nyata Menuju Kawasan yang Berdaya Saing Internasional. Hatanto Reksodipoetro yang mendapatkan tongkat estafet, dengan semangat perubahan, melakukan revitalisasi dengan sejumlah sistem yang sebelumnya dilakukan secara manual, tatap muka, dengan potensi menimbulkan moral hazard. Ia mengubah seluruh sistem ini menjadi sistem online. Ia juga optimis dengan sejumlah terobosan yang dilakukan BP Batam dan improvisasi sistem dari manual menjadi online di seluruh layanan yang dimanfaatkan oleh investor; seperti i23J dan KILK yang secara nyata masih menjadi primadona bagi investor, di samping fasilitas dan layanan lainnya, seperti Host to Host Sistem Perijinan Online Pelabuhan dan aplikasi Geographical Information System (GIS) untuk manajemen lahan dengan pemetaan menggunakan drone, seperti di Singapura.

Target BBM27

Lukita D. Tuwo

Wamen Bappenas (2010 -2014),
Sesmenko Perekonomian (2014-2017),
Kepala BP Batam
(Oktober 2017 s.d. Januari 2019)

Ketika ditugaskan ke BP Batam, saya diberi target oleh Menko Bidang Perekonomian, Darmin Nasution agar dalam 2 tahun, ekonomi Batam harus bangkit dengan pertumbuhan yang naik menjadi 7%. Target tersebut kami namakan BBM 27 yang bermakna Batam Bersatu Maju dalam 2 Tahun Pertumbuhan Ekonomi Naik menjadi 7%. Darmin Nasution melihat potensi Batam masih luar biasa, dan dukungan pemerintah tetap tinggi. Namun demikian, beliau berpendapat bahwa konsep *Free Trade Zone* (FTZ) harus dilihat kembali (direvitalisasi). Lalu muncullah tiga alternatif dalam perdebatan ketika itu, yaitu: (1) apakah Batam akan menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK); atau (2) tetap FTZ yang diperkuat, atau yang lebih jauh lagi; (3) menjadi daerah otonomi ekonomi khusus. Perubahan semacam itu tentu tidak bisa secara serta merta, karena harus berangkat dari situasi dan aturan yang ada. Dari pembicaraan-pembicaraan di pusat (Kemenko Ekonomi), ada gambaran (kecenderungan kuat) bahwa yang paling ideal adalah daerah otonomi ekonomi khusus. Hal ini secara UUD dimungkinkan, karena amandemen UUD 1945 pasal 18B memungkinkan adanya daerah-daerah khusus di Indonesia. Batam dengan lokasinya yang spesial, berhadapan dengan Singapura, di Selat Malaka yang merupakan salah satu kawasan tersibuk di dunia untuk pelayaran internasional. Maka Batam seharusnya bisa lebih fleksibel dalam mengatur dirinya sendiri untuk kepentingan nasional, terlebih – ini banyak terjadi di daerah khusus Negara lainnya yang berada di perbatasan, serta bisa menyampaikan laporan langsung ke Presiden

seperti masa sebelumnya – karena koordinasi yang kuat dan keputusan yang sangat cepat diperlukan. Namun dalam kenyataannya pengaturan Undang-Undang terkait kekhususan itu sudah berubah, terutama setelah adanya otonomi daerah. Kekhususan Batam, sebetulnya tetap diberikan ketika Undang-Undang Nomor 53 Tahun 1999 terkait antara lain Pembentukan Kota Batam menyebutkan bahwa perlu diatur hubungan kerja antara Pemerintah Kota Batam dan Badan Otorita Batam dengan Peraturan Pemerintah (PP). Namun PP ini tidak pernah diselesaikan, sehingga menimbulkan situasi tidak kondusif terhadap investasi dan kegiatan usaha di Batam. Pada gilirannya, terjadi penurunan (dan bukan percepatan) terhadap pembangunan ekonomi di Batam sebagai FTZ.

Dalam upaya merealisasikan target pertumbuhan ekonomi 7% itu (saat itu pertumbuhan ekonomi Batam berada di angka 2,4%), saya bersama para Anggota pimpinan BP Batam lainnya melihat 2 hal, yaitu: (1) apa yang menyebabkan penurunan tersebut, yaitu faktor internal dan eksternal, dan (2) ada hal lain yang bisa ditambahkan, yaitu bagaimana hubungan BP Batam dengan para pengusaha, Pemerintah Kota, dan dengan *stakeholder*s lainnya. BP Batam, meskipun merupakan Lembaga Pusat adalah juga bagian dari Kota Batam, sehingga harus bisa menyatu dengan *stakeholder* yang lain. Kita tidak akan bisa bangkit kalau antar *stakeholder*s di Batam sendiri tidak ada harmoni dan bersatu. Maka kami melakukan dua hal. Pertama, pendekatan pada pengusaha dan asosiasi pengusaha. Kedua, pendekatan pada Pemerintah Kota. Waktu itu ada isu mengenai aset-aset yang diperlukan oleh Pemerintah Kota untuk melayani masyarakat diminta untuk diserahkan. Kami merespons isu itu secara positif dengan menyatakan bahwa tempat-tempat seperti Kantor Wali Kota, Tempat Pemakaman Umum (TPU), dan Tempat Pembuangan Akhir (TPA) serta jalan-jalan sesuai aturan kewenanangannya itu, seharusnya adalah bagian dari aset Pemerintah Kota untuk melayani masyarakat. Pendekatan seperti itu juga kami lakukan kepada para pengusaha; kami mendengarkan apa saja harapan mereka waktu itu mengenai UWTO dan kebijakan yang lain. Setelah itu, situasi mulai kondusif untuk berbagai kegiatan ekonomi di Batam.

Di sisi lain untuk BP Batam sendiri, dengan adanya reformasi, dan BP Batam berubah dari yang semula Otorita menjadi Badan Pengusahaan, bukan berarti peran BP Batam menjadi berkurang. Pengusahaan itu menjadi hal yang paling penting. Sebagai BLU, BP Batam tidak ditugaskan untuk mencari untung sebesar-besarnya layaknya BUMN, tetapi diharapkan memaksimalkan pelayanan kepada masyarakat, namun dapat mandiri untuk melaksanakan tugas pokok dan fungsinya. Ketika berdiskusi dengan pengusaha masalah sewa lahan UWTO, kita mencari model penyelesaian masalah yang menguntungkan kedua pihak, win-win solution. Sebagaimana dijelaskan oleh Bapak Darmin Nasution, kita tidak ingin menarik keuntungan setinggi-tingginya dari tanah dan karena itu harga tanah

tidak dinaikkan. Kita tentukan harga yang bisa diterima oleh pengusaha, yang tidak terlalu mahal, tetapi juga bisa memenuhi kebutuhan BP Batam.

Perubahan Sikap dan Penggalian Potensi lain

Ada sikap internal BP Batam yang kami ubah, yaitu: kami bersama-sama dengan para pegawai BP Batam memperbaiki pelayanan kepada masyarakat, mempercepat pelayanan UWTO dan sebagainya. Misalnya, waktu itu izin peralihan hak (IPH) itu memerlukan waktu cukup lama, kemudian kita mencoba menyederhanakan persyaratan IPH dan memberikan batasan waktu penyelesaiannya. Kita juga ingin berbaur dengan masyarakat, karena BP Batam itu bagian dari masyarakat kota Batam. Dengan beberapa kegiatan, kita betul-betul berusaha merangkul masyarakat sekaligus berusaha menggerakkan ekonomi kota Batam, termasuk ekonomi rakyat. BP Batam tidak harus eksklusif, hanya membantu yang besar-besar, tetapi inklusif ikut mendukung Pemerintah Kota, yakni dengan menggerakkan ekonomi rakyat.

Tentang target pertumbuhan ekonomi 7% itu kita optimis karena posisi Batam tidak berubah, potensi dan lokasinya masih sama, tetap besar. Potensi Batam memang industri, sejak awal, dan ini bisa kita dorong, kita kembangkan lagi. Tetapi Batam juga memiliki potensi lain yang belum digali secara maksimal, yaitu pariwisata. Keindahan pulau-pulau di Batam, juga keberagaman masyarakat Batam yang berasal dari seluruh nusantara itu, sesungguhnya merupakan kekuatan kota Batam. Maka pariwisata saat itu kita genjot – merupakan salah satu tugas yang dapat dilakukan BP Batam dalam PP – dan itu adalah cara paling cepat untuk bangkit saat itu. Mengingat memperbaiki iklim investasi dan meyakinkan investor memerlukan waktu dan banyak perbaikan. Pada tahun pertama, selain membenahi pelayanan untuk masyarakat di PTSP, kita juga membenahi pelayanan tanah, dan semakin mendekatkan diri kepada masyarakat. Itulah mengapa kita memiliki kegiatan-kegiatan seperti car free day dan car free night. Kegiatan-kegiatan ini bertujuan untuk merangkul masyarakat, bersama membangun Batam dan sekaligus menggerakkan ekonomi rakyat.

Dengan langkah-langkah yang kita ambil, alhamdulillah, pada tahun pertama, sekitar ujung tahun 2018, kita mencapai 5,3% pertumbuhan, secara rata-rata 4,7%, dari sekitar 2% rerata tahun 2017 – kondisi pertumbuhan terendah yang pernah dialami Batam. Pada tahun 2019 kita optimis menargetkan 7% pertumbuhan, karena rasa kebersamaan dengan pengusaha yang kita bangun telah membuat masyarakat mulai bergairah dengan kegiatan-kegiatan dan ekonomi UMK bergulir. Pada awalnya kita belum bisa mengundang investor-investor besar, tetapi menuju tahun 2019 kita sudah melihat ada Pegatron, yang merupakan perusahaan elektronik Taiwan yang besar akan masuk, dan ada beberapa investor lain yang sudah tertarik untuk datang. Mc Dermott, misalnya, waktu itu yang hanya beroperasi dengan 400 karyawan, mengatakan bahwa

tahun 2019 akan meng-hire sekitar 6.000 tenaga kerja. Jadi sebenarnya kita waktu itu sudah on the track. Kita kemudian juga menggali potensi-potensi baru, antara lain dalam perikanan dan kelautan. Perairan Batam masih banyak yang belum dimanfaatkan untuk keperluan lego jangkar, maka kita segera mulai melakukannya waktu itu. Juga bandara yang akan dijadikan sebagai tempat eksibisi, *warehouse*, dan sebagainya. Saya sudah sering katakan bahwa "Batam is the blue jewel". Perairan kita yang biru, masih memiliki banyak potensi yang belum dikembangkan. Kita melihat Singapura yang sebenarnya hanya lebih besar sedikit dari Batam, tapi bisa secara maksimal memanfaatkan lokasi yang dimiliki. Bagi saya, Batam berada di depan, front *land* yang di belakangnya terhampar Indonesia yang besar. Batam ibarat ujung tombak untuk menembus pasar dunia. Jadi, pertumbuhan ekonomi belasan persen itu bukan sesuatu yang tidak mungkin; itu sebuah angka pertumbuhan yang saya yakin masih bisa dicapai juga. Tetapi tentu saja ada syarat-syarat lain yang harus kita penuhi. Maka dari itulah BBM 27 (Batam Bersatu Maju dalam 2 Tahun 7%) kurang lebih mengarah ke sana.

Hubungan Peran Pemkot Batam, BP Batam dan Pemerintah Pusat

Hubungan yang harmonis antara BP Batam dengan Pemerintah Kota Batam terus kita jaga, dengan mengacu pada pesan di dalam UU nomor 53 Tahun 1999 terkait Pembentukan Kota Batam bahwa "perlu dibuat satu PP untuk mengatur hubungan kerja antara BP Batam dengan Pemerintah Kota Batam". Jadi amanat UU sudah jelas dan tegas mengatur hubungan kerja, supaya jelas siapa melakukan apa. Dengan kejelasan hubungan kerja itu kita bisa membuat komitmen bersama, misalnya tentang berapa hari layanan kepada para calon investor sudah harus selesai dan mereka mendapat kepastian untuk menanamkan modal mereka. Ini penting, karena bila ada satu pihak sudah mengundang investor, tapi ada pihak lain yang tidak welcome, maka investasi tidak akan jalan. Sebetulnya kami bersama kawan-kawan melihat, dualisme tidak ada waktu itu, yang ada adalah sebuah prosedur berturutan (sequential). Memang terlihat menjadi lama. Namun dengan teknologi dan perubahan prosedur yang disepakati bersama, hal tersebut tetap dapat dibuat singkat. Kita berbagi tugas, misalnya dalam hal billboard, titik-titiknya dialokasikan oleh BP Batam (cukup sekali, yang di-review berkala), tetapi penerimaannya dan aturan lainnya dilakukan oleh Pemerintah Kota, sehingga ada satu urutan. Misalnya dalam hal IMB, kita menerbitkan fatwa planologi, kemudian dilanjutkanlah oleh Pemerintah Kota dengan IMB. Kami melihat dualisme itu, sekali lagi, tidak ada. Hanya memang diperlukan aturan yang jelas dan tegas agar masing-masing pihak mempunyai interpretasi yang sama, didukung penggunaan teknologi digital. Perlunya aturan yang jelas dan tegas ini terlihat misalnya ketika BP Batam mengadakan *event-event* kepariwisataan. Ketika itu BP Batam dianggap mengambil kewenangan Pemerintah Kota Batam. Masalah-masalah seperti ini hanya bisa diselesaikan bukan oleh individu tapi oleh aturan yang jelas

dan tegas. Sementara itu kami coba memulai dengan apa yang bisa kami lakukan: (1) komunikasi, kami melakukan komunikasi dengan Bapak Wali Kota saat itu, (2) mendukung kebutuhan Pemkot dalam melayani masyarakat. Aset-aset apa yang dibutuhkan oleh Pemerintah Kota untuk melayani masyarakat, sesegera mungkin kami berikan. Memang prosesnya tidak bisa cepat, karena pengalihan aset dari Pusat ke Daerah itu prosesnya panjang, ada aturannya yang di luar kendali BP Batam. Bagaimanapun, kita ingin kedua lembaga yang keberadaannya didasarkan pada undang-undang ini bekerja untuk tujuan yang sama. Persoalan kita adalah bagaimana mengatur semua ini, meskipun sekarang kedua lembaga ini sudah disatukan dalam satu kepala. Namun hal ini, satu kepala dengan dua badan, yang mempunyai karakter dan sumber daya berbeda.

Jadi, harapan saya, Batam tetap bisa memaksimalkan potensi yang dimiliki, tumbuh lebih cepat lagi, tumbuh seperti dulu. Tetapi memang ada hal-hal yang harus diperbaiki. Kalau Batam mau maju semua *stakeholder* harus memiliki pemahaman yang sama, termasuk tentang hubungan antara BP Batam dengan Pemerintah Kota Batam, tentang kejelasan siapa melakukan apa.

Sebagai orang yang meniti karir di Kementerian/Lembaga di Pusat, saya menangkap, banyak kolega di pemerintahan pusat tidak melihat lagi sisi historis dan filosofis Batam, kenapa ada Batam. Malah kadang mereka bertanya: "Mengapa Batam harus diistimewakan?". Jujur saya sedih mendengar pernyataan seperti itu. Sebenarnya kita tidak bermaskud mengistimewakan Batam untuk Batam, tetapi Batam spesial untuk kepentingan Indonesia. Batam adalah ujung tombak untuk membuka pasar internasional. Ada landasan filosofis, historis, dan ekonomis kenapa Batam, dan bukan daerah lain, diberikan status khusus, FTZ. Kita ingin Batam menjadi stimulan pertumbuhan ekonomi Indonesia. Kenapa harus Batam? Ibarat kita punya lima anak, dan setiap anak memiliki kelebihan masing-masing. Tapi karena sumber daya terbatas, maka dia yang memiliki kelebihan paling banyak yang didorong supaya pertumbuhannya maksimal. Pada gilirannya dia bisa membantu pengembangan yang lain. Memori kenapa Batam kita bangun ini semakin lama semakin hilang, sehingga mereka membuat aturan yang berlaku untuk seluruh Indonesia. Seharusnya mereka mempelajari "mengapa Batam harus dibedakan?"; "mengapa harus ada special treatment untuk Batam?". Tidak bisa kita membandingkan Batam yang mempunyai kelebihan strategis itu dengan daerah tertentu yang terletak di pedalaman sebuah pulau, jauh dari wilayah perairan internasional. Kata kuncinya maksimalisasi lokasi. Pedagang yang baik akan mencari lokasi yang strategis, dan memaksimalkan investasinya di sana. Indonesia punya itu di Batam.

Lahan Batam

Hal lainnya yang juga berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi di Batam adalah lahan. Maka kita harus pastikan 3 hal: pertama, harus ada kepastian untuk apa dan kepada

siapa alokasi lahan diberikan, yakni alokasi yang sesuai dengan tata ruang dan tujuan pemanfaatannya secara maksimal. Ini adalah isu yang paling berat. Kedua, harga sewa lahan. BP Batam bertugas mendorong investasi, dan bukan bertugas mencari pendapatan setinggi-tingginya dari lahan. Maka ketika di tempat lain tarif sewa lahan sudah begitu mahal, di Batam tarif sewa lahan masih relatif murah. Tapi tujuan kita adalah untuk mendatangkan investor. Di negara-negara lain, seperti Cina dan Vietnam dan kawasan tertentu di negara lainnya, tarif sewa lahan bahkan bisa nol (0) untuk investor, dengan alasan untuk apa takut dibawa kabur, tanah tidak akan dibawa kemana-mana. Asal investasi jelas dan pasti dimanfaatkan. Ketiga, pelayanan. Pelayanan harus kita perbaiki. Dasar yang paling penting adalah basis data tentang lahan yang antara lain berkaitan dengan koordinat lokasi, siapa penerima alokasi lahan, luasnya, dan sampai kapan. Setelah itu kita perlu perbaiki perka dan kita lakukan digitalisasi dokumen. Waktu itu saya dengan Bapak Dwi (Deputi yang menangani lahan) sangat sepakat untuk mempermudah dan menyederhanakan pelayanan kita dengan memperbaiki Perka. Kemudian digitalisasi dokumen yang kita miliki. Bayangkan kalau kita tidak mempunyai digitalized documents. Pemilik lahan itu punya berkas-berkas (dokumen) yang banyak, dan lalu disimpan di gudang kita. Ketika kita mau mencari dokumen yang diperlukan, maka kita mencarinya di antara tumpukan dokumen yang luar biasa banyak itu. Oleh karena itu, program digitalisasi dokumen yang sudah dimulai oleh Kepala BP Batam sebelumnya itu, kita percepat, supaya segala sesuatunya menjadi lebih mudah. Makanya waktu itu kalau kami rapat pimpinan membahas permintaan alokasi lahan tertentu, kami tinggal buka saja di Geographic *Information System* (GIS), langsung terlihat apakah lahan tertentu sudah dimiliki oleh seseorang, termasuk kapan dia memiliki lahan itu, kapan dia akan selesai masa UWT-nya, apakah lahan sudah dibangun atau belum. Hal ini yang paling penting. Disitulah secara bersama dan transparan, keputusan bisa diambil dengan baik. Karena kita tahu, tinggal melihat di layar bagaimana posisi suatu lahan. Hal ini memang harus terus diperbaiki dulu, datanya harus di update, dilihat juga kondisi di lapangan, sampai betul-betul bagus. Memang situasi di lapangan tidak bisa menunggu, karena ada yang sudah habis atau sudah habis tidak diperpanjang, dan sebagainya. Saya sependapat dengan dua pendekatan dari Kepala BP Batam sebelumnya, bahwa yang tidak membangun itu harus dikenai "pinalti". Karena lahan itu untuk investasi, bukan untuk disimpan-simpan, bukan lahan milik kita seperti yang di tempat lain, di kota lain, yang ber-SHM. Tetapi ini adalah lahan yang diberikan untuk diusahakan. Tetapi kita juga tidak serta merta mau mencabut itu. Kita harus menguji mereka. Apa alasannya? Mengapa tidak membangun? Kalau mereka masih mempunyai niat baik untuk membangun, kita beri kesempatan. Karena kalau kita main cabut saja, yang terjadi kemudian adalah sengketa di Pengadilan, yang tidak akan selesai-selesai juga.

Bisa dibayangkan bagaimana peliknya jika sebuah lembaga

(badan pengusahaan), yang menguasai lahan seluas 40.000 Ha lebih, harus mengawasi setiap sudut lahan itu, kalau-kalau seseorang tiba-tiba datang ke sana dan menempati lahan itu. Tak ada pilihan, ini merupakan PR yang harus segera dituntaskan oleh Kepala BP Batam dan Wali kota Batam saat ini ataupun yang akan datang. Saya melihat betul dan merasa tidak nyaman mendapati saudara-saudara kita yang sudah ber-KTP Batam, sudah masuk dalam struktur RT/RW, tapi tinggal di Ruli rumah-rumah yang tidak dikehendaki oleh pemerintah. Sementara, sebagai manusia biasa, kita tahu, setiap orang pasti ingin berumah tangga dan memiliki rumah. Tapi apabila rumah yang dibanggakan itu rumah yang tidak dikehendaki oleh pemerintah, bagaimana bisa diwariskan? Dalam hal ini legalitas menjadi sangat penting, apa lagi bagi seseorang yang telah menjadi warga Batam. Di sini, kita melihat, tidak hanya hubungan antara lahan dengan industri tapi juga hubungan antara lahan dengan perumahan. Keruwetan ini harus benar-benar diurai dan ini menjadi PR besar yang harus segera diselesaikan. Padahal sebagai manusia biasa, sebagai kepala rumah tangga, keinginannya yang paling utama adalah berumah tangga dan memiliki rumah untuk keluarga. Tetapi ketika dikatakan rumahnya ilegal, tidak akan pernah bisa diwariskan kepada anak cucunya. Legalitas ini menjadi sangat penting dan mereka sudah resmi menjadi warga kota Batam. Jadi ada kaitannya lahan dengan industri, lahan dengan perumahan, dan lahan yang peruntukannya untuk hutan lindung. Hal ini harus segera dibenahi hingga tuntas. Ini PR besar yang saya kira harus segera diselesaikan. Digitalisasi lahan kota Batam bisa menjadi kunci penyelesaian. Dengan digitalisasi lahan kita bisa mengambil keputusan yang benar dan transparan, karena kita menjadi tahu lahan tertentu milik siapa, kapan akan habis, bagaimana statusnya, apakah hutan lindung atau bukan, dan sebagainya.

Insentif untuk Investor

Sekarang tentang insentif untuk investor. Sebenarnya hal utama bagi para investor adalah kenyamanan, kecepatan, dan kepastian. Kalau kita bisa memberikan mereka kenyamanan dan kepastian, saya yakin potensi dan lokasi yang dimiliki oleh Batam akan menarik investor. Kepastian itu menyangkut soal lahan dan soal aturan. Kalau mereka mau impor barang bahan baku, di daerah FTZ seperti Batam itu semua seharusnya bisa dilakukan dengan mudah dan cepat. Hal itulah yang mereka cari, karena sebuah FTZ itu bertujuan agar kalau barang (bahan baku) datang, bahan baku itu diolah, kemudian dikeluarkan terutama untuk ekspor, tanpa ada beban pajak, bea masuk. Dan sebagainya. Selanjutnya semua proses usaha tersebut dipermudah. Hal ini sebenarnya tujuan pembentukan FTZ saat itu. Ini adalah insentif nonfiskal, di mana kita memberikan kepastian kepada mereka tentang kebijakan dan aturan-aturan yang ada serta kemudahan, termasuk tentang pelayanan. Jadi, jangan sampai terjadi, mereka masuk dan mengurus perizinan, baik perizinan di BP Batam maupun di Pemko, tanpa kepastian dan mahal. Hal itu akan menjadi pembicaraan antar investor. Apabila itu

terjadi, Batam menjadi daerah yang tidak menarik bagi para investor. Oleh karena itu, selain insentif fiskal (pajak), insentif yang lain pun perlu diberikan. Hal itulah yang saya bersama pimpinan dan staf BP Batam coba lakukan. Waktu itu kami ingin PTSP dibenahi. Bahkan bersama Bapak Wali Kota, kami sepakat membuat Mall Pelayanan Publik (MPP). Dengan MPP itu diharapkan pelayanan bisa diberikan secara cepat dan pasti, dan dengan begitu BP Batam dan Pemko Batam telah memberikan tidak hanya insentif fiskal tapi juga insentif nonfiskal untuk menarik para investor.

Duta BP Batam

Sejak awal kami bekerja ingin amanah, sesuai mandat dan aturan. Karena itu, langkah pertama kami adalah mempelajari Peraturan Pemerintah terkait Batam, apa saja sebenarnya yang bisa dilakukan oleh BP Batam, termasuk dalam hal pariwisata. Kami lalu membangun komunikasi dengan masyarakat, termasuk dengan kawula muda. Duta BP Batam adalah anak-anak muda. Dan anak-anak muda yang lahir setelah tahun 2000 bisa jadi tidak mengetahui sejarah Batam dan apa yang telah dilakukan oleh BP Batam. Kami ingin apa yang diketahui oleh generasi terdahulu juga diketahui oleh generasi belakangan. Kami juga ingin BP Batam memiliki semangat baru, wajah baru, termasuk mendorong anak-anak muda Batam di depan, untuk berkomunikasi dengan para investor dan masyarakat. Kami berharap, anak-anak muda yang akhirnya terpilih sebagai Duta BP Batam itu juga berperan sebagai duta komunikasi kepada generasi mereka. Batam memang unik, jika di daerah lain hal semacam itu cukup dilakukan oleh Pemda, tapi sesuai Undang-Undang di Batam ini terdapat dua lembaga yang melayani masyarakat. Dan kami ingin, kita bersama-sama menumbuhkan kota Batam dengan peran kita masing-masing. Duta BP Batam adalah bagian dari konsep itu.

Car Free Day, Car Free Night, dan Batam Menari

Tujuan dari diadakannya Car Free Day, Car Free Night, dan Batam Menari adalah bahwa kita ingin membuka diri, membaur dengan masyarakat dan pada saat yang sama memberi semangat kepada masyarakat kota Batam, bahwa Batam punya potensi, termasuk ekonomi rakyat juga punya potensi. Kita tahu, selama beberapa tahun itu pertumbuhan ekonomi menurun dan inflasi cukup tinggi, maka dengan *event-event* itu kita mengajak masyarakat: "ayolah yang punya potensi, dari beragam daerah, yang sudah tinggal di Batam, kita tetap semangat dan bersatu". Batam Menari berhasil memecahkan Rekor MURI. Kita berharap, orang-orang bercerita tentang Batam Menari, orang-orang bangga menjadi warga Batam. Kebanggaan inilah yang ingin ditumbuhkan saat itu, agar Batam kembali bergairah dan masyarakat menjadi dinamis. Biaya yang dikeluarkan tidak ada artinya dibanding hasil yang diperoleh, yaitu perputaran ekonomi, utamanya ekonomi rakyat dan keyakinan terhadap investor Batam bangkit bergairah.

Ekonomi rakyat mulai bergulir, lalu diadakanlah Car Free Night dengan UMKM yang berganti-ganti, dengan lapak yang gratis, dan dengan suasana yang kondusif, ekonomi rakyat itu pun bergerak, pariwisata pun bergerak. Investor mulai berdatangan, menanyakan potensi dan fasilitasi di Batam, antara lain yang besar adalah Pegatron. Pada tahun 2018 jumlah wisatawan mancanegara naik sekitar 25%, naik sekitar 350.000, dari sekitar 1,4 juta orang. Peningkatan jumlah wisman pada tahun 2018 sangat tinggi. Sebelumnya, rata-rata pertumbuhan jumlah wisman hanya 100 ribu per tahun. Akibat multiplayer effect, ekonomi juga naik, dari angka 2,19% menjadi 4,72% rerata 2018. Bahkan di kuartal 4 tahun 2018 pertumbuhan ekonomi mencapai sekitar 5,3%. Ini menunjukkan pertumbuhan ekonomi di Batam sudah pada arah yang benar. Kami optimis, BBM 27 akan terealisasi pada tahun 2019, yaitu ekonomi di Batam akan tumbuh 7% pada tahun 2019.

Semangat masyarakat waktu itu adalah semangat berkreasi, UMKM yang diundang itu pun minta untuk diundang lagi karena mereka bersemangat untuk membuat hal-hal baru. UMKM perputaran dananya cepat, mereka punya dana, mereka langsung belanja, dan belanja tersebut kemudian menimbulkan belanja yang lain, begitu seterusnya, berputar. Konsep perputaran inilah yang sebetulnya waktu itu kita dorong untuk membangkitkan kota Batam. Karena ekonomi bergerak, investor mulai tertarik berusaha di Batam. Ketika kemudian investor (besar dan kecil) datang, perputaran itu terdorong lagi oleh investasi. Karena itulah kami optimis target 7% dalam 2 tahun itu bisa tercapai.

Peningkatan Fasilitas Pelabuhan dan Penyederhanaan Perizinan

Aspirasi dari kalangan pengusaha, terutama yang menyuarakan pengusaha, juga harus ditampung. Salah satu aspirasi itu adalah di bidang kepelabuhanan. Oleh karena itu, peningkatan fasilitas Pelabuhan Batu Ampar dan penyederhanaan proses perizinan agar tarif logistik bisa lebih kompetitif, menjadi salah satu program utama kami.

Untuk kepentingan di atas, sebagian dari apa yang telah kami lakukan adalah memangkas beberapa aturan untuk mempermudah proses, dan merasionalkan tarif. Kami akhirnya bisa mengajukan perubahan Peraturan Menteri Keuangan (PMK): tarif pelabuhan dirasionalkan, sehingga turunannya di Perka bisa diubah. Kemudian kami juga memotong sistem, sehingga penerimaan di pelabuhan cukup tinggi. Memang reformasi ini dimulai oleh Pimpinan BP Batam sebelum kami, sedangkan kami meneruskan dan menyempurnakan. Yang belum terealisasi, tetapi sebenarnya waktu itu sudah akan dimulai adalah fasilitas pelabuhan, yang sudah out of date. Crane di pelabuhan itu adalah crane yang di pelabuhan internasional lain sudah tidak digunakan. Padahal pelabuhan kita ini adalah pelabuhan internasional di alur pelayaran internasional. Dermaga dan *container* yard sudah akan dibenahi waktu itu, tetapi memang memerlukan dana besar, dan karena itu diusulkan supaya dilakukan dengan kerja sama dengan

BUMN Pelabuhan.

Batam sebagai Pusat Logistik

Batam seharusnya bisa menjadi pusat logistik, baik di udara maupun di pelabuhan. Ini sesuai cita-cita Profesor B.J. Habibie, yang telah mempercepat pembangunan Batam seperti sekarang. Bahkan cita-cita Pimpinan BP Batam sebelum kami adalah membangun pelabuhan yang jauh lebih besar dibanding Batu Ampar. Terdapat dua lokasi yang potensial, yaitu Tanjung Sauh dan di seberang perairan Bandara Hang Nadim. Bandara ini mempunyai area yang masih luas. Masih ada sekitar 1300 Ha yang belum dimanfaatkan dan bisa dijadikan sebagai pusat logistik, di samping pusat Maintenance Repair and Overhaul (MRO) yang diinisiasi oleh Lion Air – sebuah perusahaan penerbangan yang telah mendapatkan insentif nonfiskal berupa masa sewa lahan selama 50 tahun.

Terkait logistik di Batam, keluhan para pelaku usaha meliputi 3 hal, yaitu: (1) kurang memadainya fasilitas di pelabuhan, sehingga pelabuhan tidak efisien; (2) kecilnya kapasitas pelabuhan, sehingga kapal-kapal yang bisa bersandar terbatas sekelas kapal-kapal kecil (tidak memenuhi skala ekonomi); dan (3) perlunya Pemerintah (BP Batam) melakukan pembicaraan dengan pihak Singapura terkait masalah ekspor-impor, termasuk masalah kemudahan dan biaya. Ketiga keluhan pengusaha ini sebenarnya sudah kami respons, fasilitas dan efisiensi sudah dilakukan di tingkat internal dan pembicaraan tahap awal dengan pihak Singapura sudah mulai dilakukan dalam kesempatan pertemuan saya dengan Menteri Luar Negeri Singapura, juga pertemuan saya dengan Konjen Singapura di Batam.

Mengapa Batam harus mengedepankan sektor logistik? Batam itu berada di halaman depan Indonesia, di daerah regional yang dinamis. Sangat disayangkan barang yang mau masuk ke Indonesia ataupun yang mau keluar dari Indonesia malah tidak melalui Batam. Karena mayoritas barang keluar dari dan masuk ke Indonesia melalui Singapura, akhirnya Singapura menjadi salah satu negara yang berbasis maritim. Indonesia sebagai Negara yang dua pertiganya adalah wilayah laut, belum bisa disebut negara berbasis maritim, karena definisi maritim yang saya ketahui merujuk pada suatu wilayah yang bisa memanfaatkan secara besar-besaran wilayah perairannya untuk urusan perekonomian. Batam berada di ujung posisi pintu masuk Indonesia dari Barat dan Utara. Barang yang mau masuk Indonesia dapat transit di sini dulu dan barang yang mau keluar dari Indonesia juga demikian. Saya berpendapat, seperti itulah seharusnya konsep logistik Indonesia. Jika itu terjadi, saya yakin poros maritim dan tol laut Indonesia akan jalan. Begitu pula untuk lapangan terbang (bandara). Batam mempunyai bandara yang begitu dekat dengan pelabuhan. Wilayah yang seperti itu tidak banyak di Indonesia, bahkan di dunia. Batam adalah satu di antara yang langka itu; karena itulah saya yakin Batam cocok menjadi MRO.

Tenaga Kerja Asing

Kami sejak awal ingin memudahkan iklim investasi di Batam. Karena itu, salah satunya izin tinggal tenaga kerja asing setingkat Direksi di Batam bisa dipermudah, juga lalu lintas orang pulang pergi ke Singapura. Beberapa tahun yang lalu, sebuah sistem auto gate pernah dibuat, dan pernah berjalan dengan baik. Jadi, hanya dengan menggunakan kartu, orang bisa melakukan perjalanan ke Singapura. Dirjen Imigrasi menyambut baik gagasan ini, hanya saja sistem ini dikelola oleh swasta waktu itu, padahal ini menyangkut kewenangan negara. Ketika sistem itu diserahkan ke Kemenkum HAM, Imigrasi harus menyediakan peralatan baru yang pengadaannya perlu dianggarkan oleh Kemenkum HAM dan memerlukan waktu. Bagaimanapun BP Batam sangat berkepentingan dan harus bisa memfasilitasi semua PMA yang datang ke Batam. Mereka yang harus pulang pergi Batam-Singapura karena kantor pusat, urusan bisnis, atau bahkan urusan keluarga yang masih di Singapura, menyatakan memperoleh kemudahan dengan sistem tersebut. Jika ini berjalan, daya tarik Batam akan bertambah di mata para PMA. Tapi kalau mereka harus mengalami antrian panjang dengan masyarakat lain, maka ini menjadi disinsentif. Ini termasuk yang dikeluhkan oleh para investor yang berasal dari luar negeri.

Pengembangan SDM

Dengan ditetapkannya BP Batam sebagai BLU (Badan Layanan Umum), sejatinya BP Batam memiliki fleksibilitas pengelolaan keuangan yang lebih tinggi dibandingkan dengan institusi pemerintah. Kita memiliki kombinasi PNS dan tenaga profesional yang bisa dikembangkan dan digabungkan di sini. Hal terpenting adalah BP Batam memiliki standar kompetensi pelayanan dan integritas. Pegawai BP Batam adalah SDM yang memiliki background sesuai pendidikan atau keahlian yang cukup tinggi. Kami pimpinan BP Batam sepakat training ataupun pendidikan itu sangat penting bagi SDM BP Batam. Itulah sebabnya kami waktu itu mendorong siapapun untuk sekolah. Siapapun yang berminat untuk sekolah harus diberi kesempatan, kalau bisa dibantu sesuai dengan ketentuan yang berlaku, atau dicarikan jalan keluarnya apabila ada kesulitan. Saya mendorong SDM BP Batam untuk melamar beasiswa LPDP di Jakarta, bagi mereka yang berminat menempuh S-2 atau S-3. Singkat kata, BP Batam ini membutuhkan SDM-SDM yang bagus, dan pada dasarnya BP Batam sudah memiliki SDM yang bagus itu. Hanya saja SDM yang bagus itu perlu terus ditingkatkan sesuai kebutuhan jaman yang berubah.

Selain dengan pendidikan, orang juga bisa meningkatkan kualitas dirinya dengan mengikuti training. Banyak kesempatan pelatihan di luar negeri yang tersedia secara gratis berdasarkan hibah kerja sama bilateral antara Indonesia dengan negara lain. Ini sangat bermanfaat untuk meningkatkan kapasitas SDM. BP Batam pernah mengirimkan 20 orang selama dua minggu untuk melihat apa yang dilakukan di Cina khususnya terkait investasi dan pengembangan kawasan, sehingga Cina maju pesat.

Juga saya mendorong Pemerintah Kota untuk membangun kerja sama Sister City, antara lain dengan Kota Yokohama Jepang. Manfaat yang bisa dilihat adalah staf-staf BP Batam bisa belajar dari orang lain yang melakukannya dengan lebih baik, misalnya dalam hal mengelola bandara dan pelabuhan. Kesempatan-kesempatan seperti itu, tidak selamanya harus menggunakan biaya BP Batam. Kita dapat mengggunakan biaya dari negara lain dalam konteks kerja sama hibah. Mudah-mudahan teman-teman BP Batam terus punya kesempatan seperti itu. Seeing is believing and doing.

FTZ, KEK dan FTZ+

Adanya Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Kawasan PBPB Batam, secara konsep tidak salah. Fasilitas yang diberikan di KEK juga banyak. Ketika masih menjabat di Kemenko Perekonomian R.I. sebagai Ketua Tim Teknis, saya adalah salah satu yang mendukung FTZ digantikan dengan KEK. Ketika ditugaskan di Batam, saya semakin memahami bahwa sebuah kebijakan tidak bisa diterapkan/diputuskan dari belakang meja saja. Kita harus melihat sendiri kondisi di lapangan. Demikian juga, jika kita ingin mempercantik sebuah rumah, rumah tersebut tak selalu harus dirobohkan hingga fondasinya, lalu diganti dengan rumah baru. Rumah itu bisa kita perbaiki, kita poles, sehingga menjadi kembali indah menarik tanpa menghabiskan biaya yang terlalu banyak dan resiko yang besar. Setelah melihat secara langsung kondisi Batam, perbaikan FTZ lah yang waktu itu saya sampaikan ke pimpinan. KEK tidak menggantikan seluruh FTZ Batam. Kami berpendapat KEK akan lebih pas kalau dibangun di tempat baru, bukan di tempat yang sudah ada; karena di dalam KEK itu tidak boleh ada wilayah pemukiman. Sedangkan industri Batam karena kebijakan masa lalu, saat ini sudah jadi satu dengan wilayah pemukiman. Industri di Batam juga terpencar-pencar. Bagaimana nanti lalu lintas antar industri ini, karena ada input yang mereka bisa kirim dari industri A yang ada di Batu Ampar, lalu dikirim barang tersebut ke Batam Centre. KEK bisa dibangun di tempat tertentu untuk tujuan tertentu. Jadi bukan saya mengatakan serta merta tidak boleh. Usul saya dalam rapat Tim Teknis Dewan Kawasan BP Batam, coba dilihat dan dikaji lagi situasi dan kondisi lapangan di Batam, apakah KEK di seluruh Batam menggantikan FTZ ini menjadi suatu solusi terbaik. Untuk wilayah tertentu mungkin bisa. Kemudian kami mengusulkan KEK MRO di Bandara Hang Nadim, dan KEK di Nongsa. Tetapi itupun tetap harus dikaji secara mendalam. Kami tidak mengatakan konsep KEK lebih buruk, apa yang kami tekankan adalah di mana KEK itu harus ditempatkan. Batam menurut kami lebih baik menjadi FTZ++, sebuah FTZ dengan fasilitas yang diperbanyak. KEK sebaiknya dibangun di tempat yang lain seperti Galang Batang, Bintan, Sei Mangke, dan lainnya. Batam kurang sesuai untuk menjadi KEK; apalagi di dalam UU disebutkan bahwa FTZ itu berlaku selama 70 tahun. Ini menyangkut kredibilitas, komitmen dan kepastian pemerintah kepada investor.

Ke depan, FTZ sangat bergantung pada bagaimana Pemerintah Pusat melihat pentingnya Batam dalam konteks khususnya geoekonomi. Kalau ingin FTZ berjalan dengan benar, tempatkan FTZ sebagaimana konsep FTZ. Dan berikan fasilitas tambahan yang diperlukan. Kalau masih seperti sekarang, FTZ berjalan, tapi tidak bisa cepat. Bahkan penuh ketidakpastian. Ada perubahan situasi internasional yang harus kita sadari, bahwa dengan adanya Free Trade Agreement di berbagai negara, barang yang dulu masuk ke Indonesia dengan harga mahal, sekarang bahan baku dan bahan jadi itu murah. Dulu bila kita beli sesuatu di Batam, kita mendapat harga yang lebih murah dibanding apa bila beli di daerah lain di Indonesia, sekarang tidak harus begitu. Harga Handphone, TV, dan lain-lain lebih murah kalau sudah Free Trade. Begitu juga dengan bahan baku. Artinya konsep FTZ yang kita terapkan ini memang harus dilihat lagi, dalam bentuk penerapannya secara benar dan adanya tambahan fasilitas lain. Tujuan utama Batam tetap untuk kawasan industri, khususnya untuk ekspor. Sebetulnya hal itu juga yang diminta oleh para pengusaha. Mereka mengirim barang ke Jakarta dengan biaya yang lebih mahal dibandingkan bila barang tersebut dikirim langsung dari Cina atau Singapura. Situasi ini sudah berubah karena adanya agreement perdagangan antar berbagai negara. Kita punya AFTA (ASEAN Free Trade Area, CAFTA (China ASEAN Free Trade Area), dan Bilateral Agreement lainnya. Inland free trade belum dilaksanakan secara optimal. Bagaimana bahan baku datang dari luar, dengan komposisi yang telah ditentukan, dan ini dapat dijual di Indonesia dari Batam dengan ketentuan yang sama seperti jika barang tersebut datang dari luar.

Kembali ke soal Pemerintah Pusat. Pemerintah Pusat harus melihat lagi. Batam ini dahulu dan saya percaya hingga sekarang, dapat menjadi stimulus untuk memacu pertumbuhan ekonomi, terutama ekspor. Jika ada peraturan dari Kementerian/Lembaga tertentu yang pada akhirnya justru membatasi minat orang untuk datang ke Batam, itu yang harus dikaji lagi. Jadi sekali lagi, kembalikan FTZ Batam ini kepada FTZ yang seharusnya, bahkan apabila diperlukan, berikan tambahan fasilitas sesuai perkembangan zaman! FTZ sekarang tidak dilakukan dengan benar, dan karena itu kita tidak bisa berlari cepat. Apa yang dulu dikhawatirkan mulai terjadi. Ketika kita mengadakan acara "Batam Menari", banyak rekanan mengatakan: Batam itu historisnya industri, mental masyarakatnya industri. Jadi tidak bisa diubah menjadi pariwisata. Bukannya tidak bisa. Itu bisa saja, kalau yang dilakukan adalah FTZ++. Sudah banyak contoh kawasan serupa di Negara lain, setelah industri juga berkembang jadi daerah pariwisata dan industri jasa lainnya. Jadi, terus saja diperjuangkan itu ke forum-forum, diskusi, adakan pembahasan-pembahasan/pertemuan dengan Kementerian/Lembaga di Pusat. Yakinkan lagi Dewan Kawasan, karena kebijakan strategis terkait ekonomi Batam juga diputuskan di sana, di mana Menteri-Menteri yang berkaitan erat dengan FTZ menjadi anggota Dewan Kawasan. Dan, satu hal lagi: Potensi ekonomi yang harusnya dibangun di pulau-pulau

wilayah kerja BP Batam belum maksimal. Lahan Rempang dan Galang yang menurut Peraturan Pemerintah adalah wilayah kerja BP Batam, seharusnya bisa dimanfaatkan. Apa lagi nantinya akan dibangun Jembatan Batam-Bintan. Sehingga mobilitas Batam – Bintan pulang pergi menjadi mudah dan cepat. Bahkan orang bisa tinggal di Bintan yang tanahnya masih luas, dengan penduduk sedikit, tapi bekerja di Batam. Bintan banyak memiliki pemandangan yang indah. Jika jembatannya telah selesai dibangun, maka perjalanan dari Bintan ke Batam hanya butuh waktu 15-20 menit. Maka saya yakin ke depan Batam dan Bintan akan saling melengkapi dan berkembang dengan pesat, menjadi Jewel Provinsi Kepulauan Riau.

Sebagai penutup, saya yakin Batam tetap punya potensi yang luar biasa. Terutama lokasi. Dalam arena perdagangan lokasi tidak pernah bohong. Posisi pentingnya lokasi sudah dibuktikan oleh Singapura, Shen Zen dan kemudian Dubai. Mereka berhasil memanfaatkan keunggulan tersebut sehingga maju dengan pesat. Betapa banyak wilayah yang iri, ingin seperti Batam dilayari lalu lintas pelayaran internasional yang tersibuk di Dunia. Singapura sudah sangat was-was apabila Terusan Kra jadi dibangun. Supaya Batam maju, kuncinya kepastian status Batam dan kemudahannya. Hormati status FTZ secara murni sesuai Undang-undang. Berikan otonomi yang diperlukan. Apabila Batam dikelola seperti Singapura, atau Shen Zen atau Dubai, saya yakin Batam dalam waktu singkat akan tumbuh dengan pesat.

Saya dan pimpinan BP Batam lainnya pada periode Oktober 2017 sampai dengan Januari 2019, mempunyai visi, bukan mimpi – karena dapat direalisasikan, bahwa Batam berkembang pesat menjadi kota modern, sebagai hub logistik laut dan udara, disertai industri 4.0 dan pusat pengembangan digital (Nongsa), sekaligus sebagai destinasi pariwisata terkemuka, termasuk untuk keperluan pendidikan dan kesehatan. Visi itu antara lain meliputi: modernisasi Pelabuhan Batu Ampar, pembangunan pelabuhan baru yang besar, di area sekitar Bandara Hang Nadim atau Tanjung Sauh, pengembangan Bandara Hang Nadim termasuk untuk MRO dan aero city, pengembangan water city di Batam Centre, pengembangan tiga jalur LRT, modernisasi Baloi, pengembangan Nongsa, pengembangan kawasan industri modern di Rempang, pengelolaan sampah dan limbah RT terpadu, pengembangan kawasan Duri Angkang, pengembangan kota modern Rempang City, pengembangan Kawasan Elang Laut di Tanjung Pinggir, modernisasi Marina City, dan pengembangan Theme Park di Rempang dan Galang. Kami yakin semua itu secara bertahap bisa dibangun di kota Batam, dengan syarat sebagaimana yang sudah saya sebutkan di atas.

**Ditulis oleh Cindy Martiani berdasarkan wawancara dengan Bapak Lukita D. Tuwo, Kepala BP Batam (Oktober 2017 s.d. Januari 2019) pada tanggal 3 Mei 2021*

Profile Narasumber

Lukita Dinarsyah Tuwo lahir di Bandung, 25 September 1961. Lukita menempuh pendidikan S1 di Institut Teknologi Bandung (ITB) kemudian melanjutkan studi S2 di University of Vanderbilt, USA dan studi S3 di University of Illinois, USA. Lukita Dinarsyah Tuwo adalah birokrat senior dari Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS) di era Pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono dan menjabat sebagai Sekretaris Menteri Perekonomian (Sesmenko) di era pemerintahan Joko Widodo, sebelum menjabat menjadi Kepala BP Batam pada periode 2017-2019. Dalam perjalanan karirnya, Lukita juga pernah menduduki posisi komisaris di PT Pelindo I dan Komisaris PT Bank Permata. Kiprahnya dalam meningkatkan perekonomian Kota Batam melalui sektor Pariwisata menorehkan beberapa prestasi, di antaranya pecahkan Museum Rekor Indonesia (MURI) Tahun 2018 Peserta Tari Terbanyak sebanyak 22.700, pecahkan Museum Rekor Indonesia (MURI) Tahun 2018 Roti Jala Terpanjang dan pecahkan Museum Rekor Indonesia (MURI) Tahun 2018 Turnamen Golf Peserta Terbanyak.

SDM: Antara Kualitas dan Kepangkatan

Edy Putra Irawady

Kepala BP Batam
(Januari-September 2019)

Ketika saya bertugas di Batam, saya melihat sumber daya manusia (SDM) di BP Batam sebenarnya sudah sangat cukup secara potensi, baik dari segi kompetensi maupun kapasitas. Apa yang saya lakukan dulu hanyalah bagaimana membuat sinergi dan meningkatkan kapasitas masing-masing orang. Waktu itu, semua orang saya suruh ke luar, "Pergilah kalian cari dimensi!". Untuk tampil sebagai sumber daya manusia yang mumpuni, mempunyai technical skill saja tidak cukup, perlu ditambah dua hal lain, yaitu managerial skill dan leadership. Itulah yang coba saya bangun pada 2.700 SDM waktu itu. Saya mempunyai bermacam-macam program, termasuk kompensasi. Kita harus berpikir profesional, memilah SDM yang sifatnya supporting dan harus digaji dengan APBN, dan SDM yang kita gaji secara profesional sesuai dengan kompetensi dan kapasitasnya. Kompensasi harus sesuai dengan output yang diberikan. Maka, awalnya kita lakukan reorganisasi. Kita perlu deputi yang bertugas mencari uang melalui Badan Usaha, kita perlu SDM yang memberikan fasilitas pelayanan, kita perlu SDM untuk supporting, dan sebagainya.

Yang kedua, kita membentuk beberapa cluster. Ada Cluster Migas, Cluster Wisata, Cluster Aqua Culture, dan Cluster Jasa. Dulu, saya ingin Pulau Batam menjadi pusat pengembangan investasi jasa, terutama jasa keuangan. Saya pernah berbicara dengan Bapak Dendi: kita harus memperbanyak orang-orang finance, orang-orang yang bisa melakukan financial engineering. Ini dibutuhkan untuk mendukung Batam sebagai satu-satunya kawasan regional

bagi Kawasan Ekonomi Khusus bidang financial district, mencontoh Delaware, London City, atau Dubai. Secara politik kita memperoleh dukungan sangat besar. Bahkan, Dirjen dan Menko pun sempat membicarakan hal ini. Saya ingin Pulau Batam dikembangkan sebagai Pulau Jasa: Jasa Kesehatan, Jasa Keuangan, dan Jasa Logistik. Selebihnya, Cluster Migas, Cluster Pertanian, Cluster Wisata. Itulah mengapa kita perlu merombak SDM yang ada, supaya setara dengan SDM lain. Misalnya, kalau staf saya mau dipromosikan sebagai direksi BUMN, Dirjen atau Deputi, ya dia harus punya talenta dan harus ada penerimaan di tempat lain.

Namun, persoalannya selama ini memang banyak teman-teman BP Batam yang memerlukan bantuan. Dulu saya berjuang supaya kawan-kawan di Batam yang di BKO-kan, maupun yang masuk di Batam itu, memiliki kepastian pangkat, sebab hal itu akan mendorong mereka untuk lebih bersemangat dalam bekerja.

Untuk mendapatkan penerimaan di tempat lain memang ada kendalanya. Saya tahu persis kawan-kawan BP Batam rata-rata berpangkat rendah, karena mereka tidak mempunyai kesempatan untuk mengikuti pola karir atau pola jenjang yang sama dengan Kementerian/Lembaga. Padahal mereka banyak yang berasal dari Kementerian/Lembaga(?). Saya pernah mengatakan pada PAN-RB (sebagai unit Menko) bahwa hal itu sebenarnya tergantung pada Menko. Saya mengatakan, kalau empat tahun pangkat harus naik, ya harus naik seperti yang lain. Ketika ada pangkat pilihan, ya harus naik. Ketika ada open bidding terbuka di suatu Kementerian, mereka seharusnya punya kesempatan untuk masuk. Ketika ada BUMN yang membutuhkan Direksi, kita punya talenta untuk dikirim.

Di BP Batam ini terdapat SDM yang profesional dan SDM yang di-BKO. Menurut saya, yang penting SDM di internal BP Batam disamakan dulu, supaya mereka mempunyai jenjang yang sama sesuai dengan kompetensi dan kapasitasnya. Sekarang ini pemerintah sudah terbuka, baik swasta maupun Pegawai Negeri/ASN boleh menduduki jabatan. Batam memang wilayah yang diciptakan untuk mengembangkan ekonomi, terutama melalui sektor investasi, alih kapal, dan logistik. Untuk keperluan itu minimal kita harus bisa menunjukkan kredibilitas, konsistensi, dan compliance.

Selanjutnya saya akan fokus membahas Batam itu sendiri sebagai kawasan khusus yang mengemban tugas pengembangan pertumbuhan ekonomi darti pusat. Secara normatif, pembangunan ekonomi dapat dilakukan dengan tiga pendekatan yaitu: 1) pendekatan sektor, yang artinya kita mengutamakan pembangunan itu berdasarkan untuk meningkatkan elektronik, otomotif, tekstil, sepatu, dan lainnya supaya bisa mendorong pertumbuhan ekonomi masyarakat; 2) trickledown effect, yakni kita mencari bidang usaha yang besar supaya mengalir ke bawah; 3) pendekatan pembangunan regional, yakni dengan

meningkatkan pertumbuhan pembangunan regional supaya bisa berpengaruh terhadap lingkungannya. Batam lah yang pertama kali melakukan pendekatan kawasan sehingga Batam juga dipilih untuk menjadi contoh pertumbuhan ekonomi dalam bentuk kawasan. Batam juga disebutkan sebagai yang pertama mengembangkan FTZ.

Waktu itu, ketika kita akan mengundang investor, Batam kita coba fokuskan pada beberapa sektor yang meliputi: kawasan investasi untuk industri manufaktur; alih kapal; pariwisata; dan perdagangan. Oleh karena itu, diberikanlah insentif cross border, yaitu mempermudah masukan dan luaran bahan baku, juga menyediakan fasilitas reparasi semacam bengkel atau mesin untuk barang-barang yang nilai ekonomisnya masih ada, namun nilai teknisnya sudah mati. Di Batam banyak tumbuh industri yang berbasis pada kegiatan repairing/rekondisi. Oleh karena itu, Pemerintah memberikan fasilitas yang mempermudah keluar masuknya barang, sedangkan insentif itu dimaksudkan untuk mengangkat beban berbagai biaya yang meliputi: biaya produksi, biaya transaksi, biaya logistik, dan segala macamnya, sehingga Batam menjadi kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas.

Lalu lintas perdagangan ini tidak memberlakukan pungutan sekaligus dibebaskan dari regulasi sehingga kemudian dinamakan *free trade zone* (FTZ). Dalam perkembangannya, peranan Batam ialah sebagai regulator untuk mengatur ekosistem sosial. Peranan ini dapat dikatakan berlangsung pada masa Otorita Batam. PT Persero Batam ditugaskan untuk membangun ekosistem yang meliputi pembangunan pelabuhan, pembangunan kawasan, dan pembangunan infrastruktur logistik pada tahun 1973. Batam yang diberikan tugas mengemban pembangunan ekonomi, maka perlu ditopang dengan adanya ekosistem yang baik pula. Maka, untuk mewujudkannya dibangunlah berbagai ekosistem untuk membantu pembangunan pemerintahan, terutama dalam bidang administrasi yang mengurusi penduduk, keamanan, dan kesehatan.

Kemudian, untuk menarik daya saing atau meningkatkan efisiensi kegiatan usaha, dibangunlah infrastruktur secara masif. Sampai sekarang pembangunan infrastruktur Batam masih dibangun dengan sumber dana APBN. Tidak mungkin bagi suatu kawasan menjadi atraktif apabila infrastrukturnya tidak memadai. Bagi investor, infrastruktur yang paling penting adalah adanya utilitas listrik, air, dan kompetensi tenaga kerja yang tersedia. Kemudahan investasi berupa penyediaan infrastruktur, lahan, kemudahan regulasi, dan kemudahan tenaga kerja ialah hal penting untuk disiapkan untuk menjadikan Batam sebagai destinasi investasi. Selain itu, insentif nonfiskal juga harus diberikan. Insentif ini dapat dilakukan dengan tidak mengenakan biaya masuk dan spending. Kendati Batam tidak memiliki sumber daya alam yang melimpah sebagaimana daerah lainnya, tetapi secara geoekonomi Batam berada pada posisi yang strategis menurut para investor. Posisinya menghubungkan kawasan laut Samudra

Atlantik dan Samudra Pasifik.

Apabila saya membandingkan kondisi Batam yang sekarang dengan kondisi Batam pada tahun 1973, saya yakin apabila pembangunan di era itu sudah seperti sekarang pasti Batam akan menjadi destinasi investasi sedari dulu. Namun, dinamika global dan faktor lainnya membuat Batam jauh tertinggal. Yang cukup kentara ialah pada persyaratan bagaimana memulai usaha di Batam, sudah jauh tertinggal dengan Vietnam dan Kamboja. Kita memang terus membangun, tetapi seperti tidak memiliki visi sehingga tidak mengetahui harus melangkah kemana. Kita banyak membangun perumahan, bukan kawasan ekonomi seperti fasilitas dan infrastruktur pendukungnya. Artinya, kita sudah menyimpang dari apa yang seharusnya dikembangkan di Batam. Pembangunan juga hanya terpusat pada pulau Batam, padahal seharusnya pembangunan lebih difokuskan untuk membangun FTZ di delapan gugus pulau yang meliputi: Pulau Batam, Pulau Tonton, Pulau Setokok, Pulau Nipah, Pulau Rempang, Pulau Galang, dan Pulau Galang Baru. Pembangunan di pulau selain Batam tidak merata, sehingga terjadi ketimpangan antara satu pulau dan lainnya.

Saat kepemimpinan saya, saya membuat gugus-gugus. Jika tidak salah, terdapat sekitar 82.000 hektar lahan yang masih terbuka, dan itu pun baru gugusan di Batam belum mencakup wilayah pantai-pantai Batam. Saat itu saya dorong supaya aktivitas pindah ke pesisir pulau Batam. Pulau Batam sebagai pusat logistik Batam memiliki pesisir wilayah yang berhadapan langsung dengan pasar internasional, apabila potensi dan kehasan masing-masing pulau ditonjolkan maka daya saing akan meningkat. Misalnya, pulau A difokuskan pada sektor pariwisata, pulau B sektor industri, dan seterusnya. Ada beberapa catatan terkait dengan hal ini:

pertama, ditetapkannya Batam sebagai FTZ sebelum KEK ialah berorientasi agar Batam mampu menghasilkan keuntungan bagi Indonesia secara finansial, namun faktanya infrastruktur dasar seperti air, listrik, dan sejenisnya yang diperlukan untuk menopang tujuan tersebut tidak tersedia secara memadai; kedua, Batam yang secara geoekonomi terletak pada jalur logistik internasional merupakan daya tarik tersendiri bagi investor, terutama apabila hal tersebut ditambah dengan insentif dari Pemerintah. Namun justru yang menjadi masalah justru pada policy untuk mengoptimalisasi keunggulan Batam tersebut. Seharusnya terdapat satu policy yang memiliki kredibilitas, konsistensi, dan dipatuhi (compliance). PMA ialah salah satu sumber penopang ekonomi Batam, namun peraturan investasi PMA hanya diperbolehkan 49% untuk membangun pelabuhan, hal ini dapat dikatakan tidak kredibel. Selanjutnya terkait konsistensi, saya menemukan beberapa peraturan yang sudah berlaku secara internasional namun penerapannya dalam cakupan lokal tidak konsisten. Terakhir terkait kepatuhan, saya melihat kepatuhan di Batam terhadap kebijakan sangatlah lemah. Saya pernah katakan di Batam

banyak invisible authority.

Dalam regulasi perdagangan, regulasi industri, ataupun regulasi lainnya, seluruh Kementerian/Lembaga menyebutkan bahwa masalah yang terjadi di Batam ialah masalah teknis di lapangan saja. Bea cukai mengatakan bahwa importir harus menunjuk distributor sesuai dengan Peraturan Menteri Perdagangan. Dalam peraturan Menteri Keuangan, tidak ada ekspor-impor di Batam, melainkan masuk-keluar, dan bea cukainya hanya satu. Dalam Peraturan Menteri Perdagangan tersebut hanya disebutkan Batam, tidak membedakan Batam sebagai FTZ maupun Batam sebagai non-FTZ, sehingga memicu pertanyaan dan masalah. Banyak sekali pemasukan yang sudah disetujui kemudian oleh pihak instansi vertikal Bea Cukai maupun Dinas ditolak karena harus ada surat izin perdagangan. Ketika saya sudah menyetujui ekspor, tiba-tiba ada surat dari instansi vertikal ataupun dari Dinas yang mengatakan bahwa hal tersebut tidak boleh dikeluarkan atau dimasukkan, dan masih banyak contoh lainnya yang menurut saya, perihal policy ini justru menghambat investasi di Batam. Jika hendak demikian, saya persilakan di Belakang Padang, bukan di BP Batam. Saya pernah menyampaikan ke pihak Bea Cukai agar tegas dalam hal ini. Seharusnya ada dua Bea Cukai, yaitu Bea Cukai Belakang Padang dan Bea Cukai Batu Ampar. Batam bertanggungjawab kepada Kementerian Keuangan, bukan pada Kementerian Perdagangan. Itulah yang saya sampaikan bahwa terdapat kewenangan tidak terlihat (invisible authority) yang 'menggerogoti' kewewenangan BP Batam. Saya mempunyai kewenangan dari semua instansi untuk melakukan kebijakan yang mendorong investasi baik masuk atau keluarnya barang.

Dengan kondisi yang ada tersebut, Batam adalah deret hitung sedangkan yang lain deret ukur, dengan kata lain Batam kalah cepat dalam merespons kebutuhan dalam bidang investasi. Sebagai contoh, pada tahun 1970-an, Pelabuhan Batu Ampar yang dikatakan Bapak Jusuf Kalla (saat menjadi Wakil Presiden), peralatan dan pelayanannya yang tidak mencerminkan suatu pelabuhan. Jarak antara cita-cita dan apa yang tersedia terlampau jauh, dan hal tersebut membuat investor tidak tertarik. Kemudian terkait tarif logistik, bagaimana dapat dikatakan murah apabila biaya angkut dari Batu Ampar ke Singapura yang hanya 17 miles freed, cost-nya sampai dengan US$485? Sedangkan untuk hal yang sama dari Tanjung Priok ke Singapura hanya US$250. Hal tersebut terjadi karena Batam tidak memiliki gudang yang bagus, port management, yard management, dan tracking management. Dapat dibayangkan di Batu Ampar dalam satu jam maksimal hanya mampu memindah lima boks, padahal di tempat lainnya mungkin dapat 40 boks. Kemudian, kapal yang masuk hanya mampu mengangkut maksimal 120 boks, akhirnya diperlukanlah tongkang. Tongkang kemudian masuk Batu Ampar, namun tongkang tidak bisa masuk ke PSA dan harus masuk ke Jurong. Dari Jurong dimasukkan lagi ke PSA, sehingga bagi investor biaya logistik dari Batam dianggap sangat mahal. Semula investasi di Batam dianggap murah karena

tanahnya murah, terdapat fasilitas lahan, fasilitas fiskal, dan dukungan lainnya namun ternyata biaya logistiknya sangat mahal. Saya berharap selepas masa kepemimpinan saya pembangunan infrastruktur dan konsep gugus-gugus pulau terus dilanjutkan. Hal tersebut secara perhalan tapi pasti akan memaksimalkan wilayah investasi luar pulau Batam. Adapun pulau Batam dapat difokuskan pada layanan jasa seperti jasa rumah sakit, keuangan, dan wisata. Adapun layanan lainnya dapat difokuskan pulau lainnya semisal Setokok, Rempang, ataupun Galang. Delapan pulau ini memiliki kewenangan untuk mengatur diri sendiri dalam upaya peningkatan kegiatan ekonomi. Kebijakan yang mendukung hal ini sangatlah diperlukan segera. Saya berharap the new management, di bawah kepemimpinan Bapak Rudy dapat memahami dan berupaya mengejar ketertinggalan Batam.

** Ditulis oleh Rachma Utari Damarasri berdasarkan wawancara dengan Bapak Edy Putra Irawady, Kepala BP Batam (Januari s.d. September 2019) pada tanggal 25 Mei 2021.*

Profile Narasumber

Lahir di Kualatungkal, 5 Oktober 1957 silam. Sarjana S1 di bidang Hukum dari Universitas Indonesia (1981) lalu meraih gelar Master of Arts in International Graduate Transaction dari George Mason University, Amerika Serikat.

Ia dipercaya menjabat sebagai Asisten Deputi Menko Ekuin Urusan Industri Olahan (2000 - 2001), Pelaksana Harian Asisten Deputi Menko Perekonomian Urusan Pemanfaatan SDA Pertanian dan Peternakan (2002 - 2004), lalu menjadi Asisten Deputi Menko Perekonomian Urusan Kelautan dan Perikanan (2001 - 2005), Deputi Bidang Koordinasi Industri dan Perdagangan (Juni 2005 – Januari 2013), Deputi Bidang Koordinasi Perniagaan dan Kewirausahaan (Januari 2013 – Maret 2015), Deputi Bidang Koordinasi Perniagaan dan Industri (Maret 2015 – Oktober 2017) Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, dan setelah purna tugas ia diminta untuk menjadi Staf Khusus Menko Bidang Perekonomian.

Edy Putra Irawady ditunjuk oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian sebagai Kepala BP Batam pada Periode Transisi dengan membawa tiga tugas utama, yaitu Menyatukan Proses Bisnis di PTSP, Menganalisa Gambaran Tugas Kepala BP Batam saat dirangkap oleh Wali Kota ke depannya, dan Melaporkan Perkembangan Investasi di Kota Batam.

Guna memenuhi tugasnya, Edy segera memperbaharui sistem perizinan usaha terpadu, yaitu Online Single Submission (OSS) yang selanjutnya disebut dengan sebutan Indonesia Batam Online Single Submission (IBOSS). Sinkronisasi layanan perizinan ini dilakukan berdasarkan koordinasi antara PTSP BP Batam dengan DPMPTSP Pemko Batam serta instansi terkait lainnya.

Edy juga memperkuat fronliner untuk meningkatkan kemudahan pelayanan perizinan investasi dengan membentuk Klinik Berusaha yang bertugas untuk melayani konsultasi dan penyelesaian kasus terkait investasi. Selaiin itu, Edy juga membentuk Garda Pengawal Investasi dan Blink yang merupakan unit layanan investasi secara mobile.

Di bawah kepemimpinan Edy Putra Irawady, BP Batam telah meminta dukungan kepada Dewan Kawasan dan BKPM agar dapat mengintegrasikan pelayanan perizinan dengan sistem OSS guna meningkatkan kecepatan investasi di Kota Batam.

Kemajuan Adalah Keniscayaan

Purwiyanto Pranoto Suwiryo

Wakil Kepala BP Batam
(September 2019 s.d. sekarang)

Sejak tahun 1971, di Batam telah dirintis pembentukan Otorita Batam, yang saat ini menjadi BP Batam, untuk menghasilkan suatu bentuk kemajuan. Kemajuan tersebut diharapkan dihasilkan dari pemanfaatan wilayah Batam yang saat itu belum cukup dimanfaatkan padahal dinilai sangat potensial untuk mencapai suatu kemajuan. Untuk mencapai kemajuan yang dimaksud, berbagai hal dicurahkan oleh para pendahulu kita, mulai dari semangat dan dedikasi yang tinggi, pemikiran yang komprehensif, Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkualitas dan siap berjuang, kucuran anggaran yang signifikan, insentif fiskal dan non fiskal, pemeliharaan keamanan dan ketertiban serta afirmasi yang tinggi dalam hal kebijakan dan anggaran. Kemajuan yang ingin dicapai bukan sekedar untung-untungan atau yang biasa-biasa saja, tetapi kemajuan yang luar biasa dan berkelanjutan sehingga diharapkan dapat menjadi salah satu tonggak untuk menaikkan martabat bangsa Indonesia. Berbagai upaya tersebut dijalankan secara berkualitas, terbukti dari prestasi-prestasi yang dicapai pada waktu itu, dari pertumbuhan ekonomi yang tinggi, perdagangan internasional yang berkembang, dan juga terbukti bahwa program yang dijalankan waktu itu telah menjadi acuan bagi pengembangan Kawasan serupa di negara lain, yang saat ini dinilai sukses.

Kemajuan, yang dalam hal ini cenderung kita maksudkan sebagai kemajuan di bidang ekonomi, bisa jadi sederhana untuk disebut atau diucapkan, tetapi belum tentu sederhana untuk diterjemahkan atau diwujudkan dalam kehidupan

bernegara, apalagi dalam kehidupan ekonomi masyarakat dunia. Seperti apa kemajuan yang kita harapkan untuk kita capai dalam hal efisiensi misalnya, apakah dalam pengertian rasio efisiensi yang tinggi secara individu saja, atau rasio efisiensi yang lebih tinggi dari rasio yang dicapai oleh unit kerja serupa; atau bahkan dalam pengertian rasio efisiensi yang relatif tinggi dibanding rasio yang dicapai wilayah lain atau negara lain. Dalam pendekatan berfikir yang sempit (*partial equilibrium*), kemajuan bisa diterjemahkan sebagai suatu kondisi, ketika dalam periode waktu (t) tertentu suatu unit kerja/usaha secara rill mencapai kondisi yang lebih baik dari periode waktu sebelumnya (t-1), seberapapun besaran perbaikan. Tetapi dalam pendekatan berfikir yang luas (*general equilibrium*), hal tersebut tidak cukup, karena kemajuan yang kita capai tersebut harus dibandingkan dengan target yang ingin dicapai, atau dibandingkan dengan kondisi yang dicapai oleh pelaku lain seperti unit kerja lain atau negara lain. Secara *general equilibrium*, kita dianggap mengalami kemajuan kalau kemajuan yang kita capai itu melebihi kemajuan yang dicapai oleh negara lain, atau oleh negara-negara lain secara rata-rata. Dengan demikian, kemajuan itu adalah keniscayaan atau keharusan untuk dicapai, tetapi tidak semua kemajuan layak untuk dinilai sebagai kemajuan, karena idealnya yang harus dicapai adalah kemajuan dalam pengertian luas, bukan hanya sempit. Tanpa kemajuan yang memadai, kita akan tenggelam dalam perputaran kehidupan dunia, karena dalam kehidupan yang bersaing ini, semua hal bersifat dinamis dan bergerak cepat meninggalkan kita. Dalam ekonomi pembangunan, dikenal kondisi *"untuk bisa tetap berdiri di suatu tempat tertentu, kita harus berlari makin cepat."* Oleh karena itu tanpa kemajuan yang memadai, jangankan untuk menjadi pesaing bagi negara atau kekuatan ekonomi yang sudah maju, untuk menjadi mitra pun mungkin kita tidak akan mendapat tempat yang layak atau bahkan tidak diperhitungkan.

Sehubungan dengan tugas dan fungsi utama BP Batam untuk mengelola kawasan Batam menjadi kawasan ekonomi strategis guna menarik investasi, konsep kemajuan yang harus dipahami oleh SDM BP Batam sebagai bagian dari ekosistem pengembangan Kawasan ekonomi strategis adalah konsep berpikir dengan pendekatan *"general equilibrium"*. Konsep tersebut bermakna bahwa derajat kemajuan yang kita capai harus relatif lebih tinggi dari kemajuan yang dicapai kawasan lain, karena upaya menarik investasi berkaitan erat dengan terminologi persaingan ekonomi global yang sangat dinamis, atau kemenangan bersaing. Menyadari situasi kebutuhan, Pemerintah Pusat dan BP Batam telah memberikan berbagai dukungan seperti insentif perpajakan, kemudahan dan kemurahan lahan, kemudahan perizinan, kemudahan pengelolaan anggaran melalui sistem keuangan BLU dan kucuran anggaran dari Rupiah Murni APBN, kemudahan impor bahan baku dan bahan pembantu untuk industri hasil investasi dan berbagai langkah afirmatif lainnya. Sejalan dengan itu, di Internal BP Batam telah ditempuh berbagai upaya dengan menggunakan sumber daya yang ada secara optimal, hati-hati, penuh strategi, serius, dan profesional. Sumber daya yang dimaksud adalah

SDM, organisasi (BP Batam dan Dewan Kawasan), regulasi (UU Cipta Kerja) dan NSPK yang mendukung, dukungan pemangku kepentingan lain, peluang dan potensi yang ada, komunikasi, sinergi, IT, dan juga insentif. Berbagai upaya tersebut ditujukan untuk menghasilkan kemajuan yang tidak biasa saja, tetapi luar biasa. Jangan sampai kemajuan yang dicapai oleh Batam, kalah dibanding kemajuan Kawasan lain yang tidak memperoleh insentif. Namun harus kita sadari bahwa dalam mencapai kemajuan tersebut tidak ada jaminan berhasil secara optimal, bahkan bisa tidak berhasil sama sekali. Dengan demikian, kemajuan itu harus diperjuangkan dengan usaha yang sangat komprehensif, fokus dan tidak setengah-setengah. Selain itu juga perlu dipahami bahwa sejalan dengan pengertian tersebut, kemajuan menjadi bersifat relatif sehubungan dengan dinamika dari pembandingnya. Oleh karena itu, bukan tidak mungkin bahwa kemajuan kita tercapai bersama dengan penurunan daya saing kita karena pesaing kita mencapai kemajuan lebih signifikan, atau kemunduran kita tercapai bersama dengan peningkatan daya saing kita karena pesaing kita mengalami kemunduran lebih signifikan.

BP Batam atau dulu Otorita Batam dibentuk dengan tugas, fungsi, dan harapan yang spesial, yaitu menjadi ujung tombak bagi Kawasan Batam dan sekitarnya serta seluruh wilayah Indonesia untuk menarik investasi, yang didukung dengan penciptaan daya saing kuat dan selanjutnya mendorong ekonomi Kawasan Batam dan Nasional. Untuk itu Pemerintah memberikan berbagai dukungan dan insentif yang tidak murah, tetapi menimbulkan banyak potensi kerugian *("potential loss")* yang pemerintah bersedia melepaskan, dengan harapan dapat dikompensasi dengan dampak positif ekonomi makro dari kebijakan tersebut. Dampak ekonomi makro tersebut antara lain adalah investasi, pertumbuhan ekonomi, ekspor, penghematan devisa, berkembangnya dunia usaha, kesempatan kerja, kenaikan penerimaan perpajakan dari berkembangnya basis pajak, PNBP, dan dampak ekonomi lainnya. Hal penting lainnya diharapkan dapat adalah peningkatan kapasitas SDM (transfer teknologi) dan organisasi yang didapat dari upaya dalam mencapai berbagai hal tersebut. Terdapat porsi pengorbanan yang disebut *potential loss* karena kehilangan tersebut belum merupakan kerugian, mengingat besaran nilai kehilangan tersebut sebetulnya tidak ada, karena objek dari penerima insentif tersebut sebetulnya juga tidak ada (bila tidak ada insentif tersebut). Objek dari penerimaan tersebut menjadi ada karena terdapatnya kesediaan Pemerintah untuk melepaskan potensi yang mungkin didapat dari kegiatan ekonomi yang diharapkan. Pengertian kesuksesan atau kemajuan dalam dimensi ini adalah ketika besaran *potential loss* tersebut mampu menghasilkan besaran kompensasi, yang pada tahap awal mungkin cukup dalam nilai positif. Namun dalam tahap selanjutnya, besaran kompensasi tersebut tidaklah cukup dalam nilai positif, tetapi harus lebih besar dari besaran *potential loss*-nya (neto positif). Kondisi ideal yang harus dicapai adalah "rasio kompensasi terhadap *potential loss*" yang jauh lebih besar dari yang dicapai oleh wilayah lain yang juga merupakan wilayah yang mendapat

pengecualian, apalagi kalau dibandingkan dengan wilayah yang tidak mendapat pengecualian. Harapan yang lebih jauh lagi adalah bahwa rasio kompensasinya terhadap *potential loss*-nya lebih tinggi dari yang dicapai oleh wilayah serupa di negara lain.

Kemajuan atau pencapaian kemajuan merupakan bagian dari dan ditentukan oleh ekosistem yang saling menentukan dari banyak faktor yang bersinergi dalam dimensi yang variatif, dengan arah dan besaran dampak yang variatif juga. Konsekuensi dari kondisi tersebut adalah bahwa pencapaian kemajuan itu harus direncanakan secara memadai. Selanjutnya, proses pencapaiannya memerlukan strategi dan langkah-langkah yang memadai, termasuk untuk menjamin pencapaiannya dalam jangka panjang. Hal lain yang tidak boleh dilupakan adalah pemenuhannya terhadap keperluan sumber daya yang diperlukan, baik secara kuantitas maupun kualitas, antara lain SDM, organisasi dan kelembagaan, anggaran, regulasi dan NSPK, sistem IT, sistem manajemen, dan persepsi positif serta dukungan Pimpinan. Diperlukan kombinasi dari berbagai faktor tersebut dalam kondisi yang ideal atau bahkan luar biasa untuk mencapainya, bukan hanya yang diperoleh secara untung-untungan. Bisa jadi kemajuan seperti ini memerlukan biaya yang sangat mahal, tetapi hasil yang diharapkan dari kemajuan ini juga sangat besar. Oleh karena itu menjadi sangat layak kalau suatu kemajuan atau daya saing itu kita perjuangkan dan pertahankan dengan *"at all cost"*, dalam arti bahwa setiap potensi, usaha, waktu dan kesempatan harus kita manfaatkan untuk mencapai kemajuan tersebut.

Berbagai usaha untuk mencapai sesuatu pastilah menghadapi tantangan. Untuk BP Batam, tantangan dalam mencapai kemajuan pengelolaan kawasan Batam antara lain adalah kedekatan lokasi Batam dengan para pesaing yang antara lain berdampak terhadap indeks harga konsumen dan tingkat upah yang relatif tinggi di Batam sehingga dapat menurunkan daya saing. Untuk mencegah hal tersebut, tingginya upah tersebut harus diimbangi dengan produktivitas yang tinggi. Kedekatan lokasi dengan pesaing tersebut juga menjadi tantangan bagi BP Batam ketika melaksanakan penyusunan dan implementasi dari strategi pencapaian kemajuan yang ingin dicapai. Tantangan lainnya adalah daya saing para pesaing kita yang sangat tinggi; dan sangat siap mengikuti dinamika ekonomi global; perlunya soliditas persepsi dan implementasi langkah-langkah (*measures*) yang didukung kelengkapan data dan kecanggihan IT aplikasi, baik kebijakan *(policies)* maupun administrative dari para pemangku kepentingan. Selanjutnya, yang tidak kalah pentingnya adalah perlunya soliditas, stabilitas semangat, dan daya juang dari para pemangku kepentingan di dalam wilayah Batam sendiri, untuk selalu bersama-sama fokus pada tujuan jangka panjang bersama dan siap untuk lebih banyak menginjak "pedal gas", daripada "pedal rem" (istilah dari Bapak Sofyan Djalil). Harus dipahami bahwa pola pikir seperti itu sangat diperlukan karena keputusan investasi sangat terkait dengan peluang dan "*time value of money*". Oleh karena itu, kalau

misalnya yang diperlukan adalah "*ngegas pol*" tetapi yang terjadi adalah "*ngerem pol*" maka hampir bisa dipastikan bahwa peluang dan "*time value of money*" akan berkurang atau bahkan hilang. Hal lain yang merupakan tantangan dari pengelolaan Batam adalah optimalisasi tugas dan fungsi BP Batam untuk mengelola kawasan Batam dengan pendanaan yang sebagian besar bersumber dari pendapatan yang dikumpulkan sendiri, yaitu PNBP BLU BP Batam. PNBP tersebut sebagian besar bersumber dari layanan yang menggunakan beberapa fasilitas, yang kaitannya dengan daya saing bisa dibagi dalam tiga kelompok, yaitu: kelompok yang erat hubungannya, tidak erat hubungannya, dan tidak berhubungan. Kelompok yang berhubungan erat dengan tugas pengelolaan kawasan yaitu, pelabuhan, bandara; fasilitas yang berhubungan tetapi tidak erat dengan pengelolaan Kawasan yaitu Rumah Sakit dan SPAM; serta fasilitas yang tidak berhubungan dengan usaha pengelolaan kawasan yaitu aset lainnya seperti pemukiman, gedung pertemuan, agribisnis, destinasi wisata dan lainnya. Terkait hal tersebut, diperlukan perencanaan dan pengambilan keputusan yang akurat mengenai posisi optimal dari pelaksanaan tugas dan fungsi BP Batam secara keseluruhan sehingga tidak bersifat kontra produktif, dalam arti bahwa upaya memungut PNBP yang tinggi justru mengganggu upaya pengelolaan Kawasan atau daya saing. Selain itu, keterbatasan potensi dan realisasi dari pemungutan PNBP tersebut juga merupakan tantangan, mengingat kebutuhan pengelolaan kawasan ekonomi strategis yang maju tidaklah murah. Kondisi dasar yang juga merupakan tantangan yang serius adalah terdapat skala non-ekonomi (*diseconomies of scale)* dari kecilnya kuantitas pengguna layanan di Batam, seperti kapasitas pelabuhan dan bandara, yang bermuara pada biaya yang tinggi. Tantangan yang lain adalah terdapat potensi benturan pencapaian indikator kinerja utama (IKU) dari para pihak menyangkut *output/outcome* yang ditugaskan ke BP Batam, yang tidak jarang menyebabkan lebih banyaknya "*ngerem*" dari SDM di BP Batam. Para pihak yang dimaksud di sini juga bisa dari sisi Pemerintah; yang antara lain meliputi K/L lain, Pemerintah Daerah, internal BP Batam, aparatur pengawasan, aparatur penegak hukum, masyarakat (anggota masyarakat, awak media, LSM, dan lembaga lainnya); investor dalam negeri, dan luar negeri. Terkait hal tersebut diperlukan solidaritas pemahaman mengenai kepentingan Bersama yang akan dicapai secara *Good Governance*. Di antara para investor juga terdapat prioritas yang perlu diselaraskan, misalnya antara investor yang padat modal dengan keperluan kesempatan kerja, antara industri teknologi tinggi dengan tradisional, antara investasi berbahan baku B2 atau B3 dengan tuntutan *Green Industry* atau energi, dan lain-lain.

Sejalan dengan itu, dapat diilustrasikan secara sederhana, bahwa kapasitas untuk bersaing dan bekerjasama itu ujung-ujungnya adalah bagaimana menjual dengan harga yang lebih murah dari pesaing kita di pasar tertentu. Untuk hal tertentu, jika kita bisa menjual dengan harga yang lebih murah, artinya kita kuat bersaing atau kuat untuk bermitra. Faktor penentu dari hal tersebut banyak sekali,

antara lain produktivitas riil tenaga kerja, kekayaan sumber daya alam, teknologi, pasar dalam negeri yang luas, posisi strategis kawasan, kondisi logistik (transport, penyimpanan, persediaan), pelayanan air dan bahan bakar, kondisi infrastruktur, jenis dari volume insentif, dan juga kecepatan kualitas pelayanan. Jika semua itu bisa dimanfaatkan untuk menciptakan harga yang murah, maka faktor-faktor tersebut dikategorikan memperkuat daya saing. Kondisi lain yang bisa menyebabkan produksi kita bisa lebih murah daripada produksi negara lain adalah tercapainya skala ekonomis (*economics of scale*) dari infrastruktur, teknologi, dan kapasitas produksi kita. Pemahaman terhadap arti penting dari skala ekonomis inilah yang jika dibandingkan sangat jauh antara negara-negara maju dengan kita. Di negara-negara maju, skala ekonomis sangat diperhatikan atau malah menjadi penentu utama keputusan produksi, sehingga mereka lebih memilih memproduksi barang atau jasa yang mencapai skala produksi yang ekonomis, yaitu skala produksi dengan unit *cost* yang semakin murah, karena hal tersebut akan bermuara pada harga yang makin murah secara lebih permanen. Skala produksi ekonomis di negara maju tidak dicapai dengan serta merta, tetapi berdasarkan usaha yang gigih, terstruktur, kontinyu, konsisten dan mungkin dengan biaya mahal, dan jangka Panjang. Skala ekonomis tidak hanya soal aspek produksi, tetapi juga menyangkut pengembangan permintaan yang luas dengan elastisitas yang sesuai, dan rantai pasokan faktor produksi dan hasil produksi yang memadai.

Saat ini satu faktor penentu kemajuan dan daya saing yang sedang menjadi pusat perhatian bersama adalah biaya logistik di Batam yang dinilai masih sangat mahal. Hal tersebut terjadi bukan hanya karena tarif pungutannya; tetapi karena hal-hal lainnya, seperti banyaknya jalur yang harus dilewati serta prosedur-prosedur yang harus dipenuhi, jenis pungutannya, ketersediaan fasilitasnya, dan kecepatan pelayanannya; tetapi juga karena skala ekonomis dari pelayanannya. Saat ini di Batam, biaya logistik masih sekitar 23 persen sedangkan negara tetangga kita sudah ada yang mencapai 13 persen. Sejalan dengan langkah dari Pemerintah Pusat, BP Batam sedang bersinergi dengan para pemangku kepentingan untuk memperbaiki struktur dan besaran biaya logistik dalam rangka meningkatkan daya saing Batam. Hal-hal yang dilakukan antara lain adalah program pembangunan dan penyediaan sarana, perbaikan sistem pelayanan, penyederhanaan tarif pungutan, penyempurnaan sistem layanan online, serta perbaikan organisasi dan SDM. Dengan usaha tersebut diharapkan struktur biaya logistik akan menurun menjadi sekitar 17 persen.

Sebagai penutup, dapat kiranya kami sampaikan kondisi untuk evaluasi, apakah upaya untuk mencapai kemajuan dan tingkat kemajuan yang dicapai selama ini di Batam sudah memadai atau belum. Untuk menjawabnya, tidaklah sulit karena banyak indikator yang bisa dipakai, misalnya:

1. Tingkat pertumbuhan ekonomi Batam, yang dicapai dengan insentif, lebih tinggi dibanding wilayah lain yang tidak mendapat insentif;

2. Kondisi Hasil pengelolaan Kawasan Batam dengan Kawasan di negara lain, yang menurut berbagai info, dulu belajar dari Batam;
3. Kondisi Batam dengan berbagai Kawasan serupa di Vietnam yang menurut informasi yang beredar sudah melewati Batam dan bahkan Kamboja yang menurut informasi yang beredar sudah hampir menyusul Batam;
4. Mendengar dari para investor atau para penerima layanan dari pengelola kawasan Batam yang banyak menyampaikan berbagai masukan dan sekaligus membandingkan dengan kondisi Kawasan lain.

Melalui berbagai hal tersebut kiranya kita bisa melakukan evaluasi, apakah berbagai upaya, biaya, pengorbanan, dan kerugian potensial yang kita lakukan hingga saat telah memberikan hasil seperti yang diharapkan oleh para pendahulu kita, yaitu daya saing yang kuat, atau kemajuan luar biasa, seperti yang disebutkan dalam pengertian "Kemajuan Secara *General Equilibrium*". Apabila belum, maka kita semua perlu melakukan introspeksi dan perbaikan. Dan, saya yakin bahwa hal tersebut dapat kita lakukan bersama untuk Batam yang lebih maju.

Kebijakan Internal Untuk Pembenahan

Gani Lasa

Anggota 1/ Deputi Bidang Administrasi dan Umum (2014-2016)

Lepas dari letaknya yang strategis untuk perdagangan internasional, Batam pada awalnya hanya diperuntukkan sebagai *logistic* base oleh Pemerintah. Dalam perjalanan waktu, Batam akhirnya dibangun yang pada awal mula dikembangkan masuk ke dalam wilayah Provinsi Riau sebelum terbentuknya Provinsi Kepulauan Riau (Kepri). Pemerintah Daerah Provinsi Riau saat itu menempatkan perwakilannya di Sekupang untuk kepentingan koordinasi dan jalinan informasi.

Batam ini awalnya sebagai *bonded zone*. Semua itu tidak lepas dari lex specialis (keistimewaan) untuk mendorong laju pembangunan. Batam ini merupakan proyek mandataris, proyek nasional yang ada di daerah. Pulau Batam terletak di Kepri, tapi pengembangan Batam berskala nasional dan internasional. Sehingga dasar hukum penetapannya melalui sebuah Keputusan Presiden (Keppres). Pada tahun 2000-an Batam mulai berkembang, dan dalam grand *Masterplan* disebutkan bahwa Batam hanya dipersiapkan untuk menampung tenaga-tenaga terampil yang dipekerjakan di daerah industri dengan kapasitas 500 jiwa.

Perencanaan pembangunan infrastruktur, termasuk dam, listrik dan telekomunikasi dan sistem transportasinya, juga segera dilakukan. Sebagaimana dijelaskan oleh Pak D. Hernomo waktu itu, Batam akan dijadikan lokasi untuk menampung hasil-hasil produksi dari Sumatera dan Kalimantan (Indonesia Bagian Barat) untuk diolah dan lalu didistribusikan ke dalam negeri dan sebagian lagi diekspor.

Batam juga akan dijadikan sebagai daerah *transhipment*.

Ketika itu, terdapat aturan tentang pembatasan jumlah orang untuk masuk ke Batam dengan persyaratan yang sangat ketat, sehingga ada orang/pihak yang menyebut bahwa Batam adalah "Negara dalam Negara". Aturan itu merupakan kebijakan Otorita Batam yang bertujuan agar Batam kelak dapat dikembangkan menjadi daerah perdagangan dan industri. Kebijakan pembatasan ini pada awalnya berjalan baik, namun seiring dengan munculnya reformasi, kebijakan pembatasan tersebut tidak dapat dikendalikan. Hal ini seperti kata pepatah "di mana ada gula, di situ ada semut," orang-orang dari luar Batam berduyun-duyun datang ke Batam. Puncak kedatangan mereka terjadi pascareformasi 1998. Sementara itu, Otorita Batam secara konsisten menjalankan *Masterplan* yang sudah dibuat dengan tetap mempersiapkan infrastruktur hingga selesai sesuai perencanaan.

Pembentukan Otorita Batam berdasarkan Keputusan Presiden (Keppres) dan memiliki kisah. Ada pemikiran dari sejumlah staf/pegawai Otorita Batam yang menanyakan mengapa pembentukan Otorita Batam tidak berdasarkan Undang-Undang Lalu banyak juga orang yang mempermasalahkan, karena legalitas Keppres itu tidak sekuat undang-undang, maka dijelaskan oleh Pak Hernomo pada waktu itu bahwa kalau kita memakai undang-undang, maka akan halnya sama seperti Sabang (Aceh) yang tidak berjalan. Untuk percepatan pembangunan Batam cukup dengan Keppres karena Presiden dapat memerintahkan para menterinya untuk membantu pembangunan Batam. Saat desakan itu semakin kuat, Pak Hernomo kurang lebih mengatakan: "Kalau kita pakai undang-undang itu sama dengan Sabang, tidak akan jalan itu…". Kenapa tidak akan jalan? Karena undang-undang itu akan berbenturan dengan banyak undang-undang lain. Jadi, kita berpendapat, Keppres dan komando langsung dari Presiden sudah cukup. Presiden tinggal memerintahkan menteri-menterinya untuk membantu Otorita Batam dan proses pembangunan sudah bisa jalan. Akhirnya keluarlah Keppres itu, dan di situ ada Dewan Pembina dan tim antardepartemen yang membantu Otorita Batam. Dengan dikeluarkannya Keppres, kita tidak lagi bertengkar soal undang-undang dan aneka peraturan. Setelah itu, saat kepemimpinan Ketua Otorita Batam Ismeth Abdullah, muncul pemikiran agar pengelolaan Batam didasarkan pada undang-undang FTZ (*Free Trade Zone*). Dalam pembahasan UU FTZ waktu itu, muncul dua opsi, yaitu: menyeluruh dan enclave, dan kita memilih opsi yang pertama.

Sebagaimana kita ketahui berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 28 Tahun 1992 tentang Penambahan Wilayah Lingkungan Kerja Daerah Industri Pulau Batam dan Penetapannya sebagai Wilayah Usaha Kawasan Berikat (*bonded zone*), di mana Batam juga sebelumnya telah ditetapkan sebagai daerah *bonded warehouse* sesuai dengan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1978 Tentang Penetapan Seluruh Daerah Industri Pulau

Batam Sebagai Wilayah Usaha *Bonded Warehouse*, hal itu dilakukan semata-mata untuk mempermudah lalu lintas barang dari luar negeri (non kepabenanan) ke Batam dan dalam rangka mendorong percepatan pembangunan Batam.

Isi UU FTZ ini sebenarnya adalah tentang bagaimana kebijakan dan aturan yang ada kita jalankan untuk menarik investasi dari luar. Di situ ada fasilitas (kemudahan-kemudahan) yg diberikan kepada investor yang akan berinvestasi ke kita sehingga akan muncullah industri-industri, pabrik-pabrik, yang pada akhirnya mempunyai *multiplier effect* terhadap pertumbuhan ekonomi. *Multiplier effect* itu di antaranya perputaran uang, logistik, distribusi, pergudangan dan sebagainya. Tanpa semua itu, Batam akan jadi kota mati, karena Batam tidak mempunyai sumber daya alam. Daya tarik Batam adalah letaknya yang strategis, berdampingan dengan Singapura dan berada di jalur pelayaran tersibuk di dunia.

Selain kebijakan yang terkait dengan hal-hal eksternal, kita juga memiliki kebijakan serta strategi internal, khususnya dalam pengelolaan dan pengembangan organisasi. Salah satu di antaranya adalah kebijakan diterapkannya asesmen bagi SDM. Asesmen terhadap eselon I sampai eselon IV dilakukan untuk mendapatkan potret kompetensi para pejabat. Kebijakan ini akhirnya dijadikan rujukan untuk mengatur, menata, dan menempatkan mereka sesuai dengan kompetensinya. Hasil asesmen ini juga memudahkan pemetaan SDM terkait dengan proyeksi pengembangan organisasi ke depan. SDM menjadi tahu ke mana arah pengembangan organisasi dan apa yang bisa mereka lakukan. Hal ini menumbuhkan rasa pengabdian yang tinggi terhadap organisasi. Selain itu, melalui asesmen ini kita juga memperkuat landasan untuk mengubah sistem penempatan SDM yang sebelumnya bercorak transaksional menjadi profesional. Mereka yang masih muda kita dukung untuk meningkatkan pendidikan mereka ke jenjang yang lebih tinggi (S2 dan S3). Misalnya, pemimpin unit yang harus mampu melakukan perencanaan strategis, harus menempuh jenjang pendidikan S3. Dukungan ini juga berpengaruh terhadap loyalitas dan jaminan kesejahteraan hidup yang bersangkutan.

Terkait tata pengelolaan arsip, sewaktu masih bertugas di pelabuhan saya sudah berpikir tentang pengarsipan. Akhirnya saya dipromosikan sebagai Kepala Biro Sekretariat, dan di situlah saya mulai membenahi pengarsipan di mana sebelumnya arsip BP Batam tidak terkelola dengan baik, dan dalam kurun waktu delapan bulan pembenahan tersebut selesai yang seiring dengan pembentukan perpustakaan. Terwujudlah ketika itu sebuah perpustakaan khusus yang sekaligus berfungsi sebagai wahana pengelolaan karya-karya besar dan ilmiah Otorita Batam yang belum terkelola untuk kemudian diolah sebagai bahan pustaka sehingga dapat menjadi bahan informasi kepada masyarakat dan bermanfaat bagi penelitian, pembelajaran dan edukasi masyarakat. Pembenahan kearsipan dan pembangunan

perpustakaan ini dengan menjalin kerja sama ANRI dan Perpusnas R.I.

Dari segi pelayanan kita terapkan smiling services, melayani dengan senyum. Hal ini untuk mendorong tumbuhnya budaya kerja yang baik. Dengan budaya kerja yang baik itu sistem pelayanan kita menjadi lebih baik, dan pelayanan yang sebenarnya adalah integritas kita pada pengabdian. Budaya kerja BP Batam itu dengan memegang teguh Konsep SPIRIT (service excellent, professional, innovative, integrity, entrepreneurship), karena dengan budaya kerja kita akan bangkit di dalam sistem pelayanan. BP Batam ini merupakan sebuah lembaga pelayanan. Jiwa pelayanan itu orang yang entrepreneurship. Orang yang entrepreneurship tidak akan berfikir short time, dan saya banyak melihat di lingkungan kita ini short time, dia butuh waktu pendek untuk mendapatkan sesuatu untuk dia dan tidak peduli perusahaannya. Hal seperti ini tidak mempunyai jiwa entrepreneurship. Pulau Batam ini berada di daerah, tapi dia berskala nasional dan internasional. Itu harus dipahami sehingga cara berfikirnya juga harus seperti itu, termasuk para pegawai. Tidak berfikir kedaerahan artinya berfikir nasional wawasannya internasional. Inilah yang akan membentuk jiwa-jiwa kita untuk memberi pelayanan terbaik yang tercemin dalam SPIRIT.

Orang mau mengajukan usaha ke Otorita Batam/ BP Batam, mengurus perizinan dll, karena dia ingin mendapatkan sebuah manfaat atau keuntungan dari usaha yang akan dijalankan, dan dari usaha yang akan dijalankan tersebut tentu menimbulkan multiplier efek bagi Batam, akan ada lapangan kerja sehingga menyerap tenaga kerja dan tentu saja terdapat perputaran uang di situ. Itu yang harus ditanamkan dan dipahami, sehingga kita melayani dengan profesional dengan penuh integritas pengabdian kita. Bahkan budaya kerja tersebut telah ditetapkan dalam Perka BP Batam. BP Batam juga terdaftar di Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara (Kemenpan RB) sebagai lembaga ke delapan di seluruh Indonesia yang menerapkan budaya kerja. "Kita itu sebenarnya hebat, tapi kadang-kadang kita juga di dalam tidak sadar kalau kita hebat."

Bagaimana dengan transformasi dari Otorita Batam menjadi BP Batam? Menurut saya pribadi, dengan perubahan ini kita seperti ter-bonsai, karena kewenangan kita banyak yang hilang. Pertama, apa yang selama ini bisa kita sampaikan langsung ke Presiden, kali ini kita harus ke Gubernur. Hal ini berdampak luas terhadap kebijakan-kebijakan. Kedua, BP Batam memiliki dua fungsi, pertama, fungsi regulasi dan kedua fungsi pengusahaan. Dalam pelaksanaan, kedua fungsi ini acapkali berbenturan. Hal inilah yang harus segera disesuaikan agar rentang kendali tidak terlalu panjang dan bisa lebih efektif.

** Ditulis oleh Yudi Haripurdaja berdasarkan wawancara dengan Bapak Gani Lasya pada tanggal 22 April 2021.*

Profile Narasumber

Gani Lasa, jabatan terakhir sebagai Anggota 1/ Deputi Bidang Administrasi dan Umum Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (BP Batam) yang mempunyai tugas menyelenggarakan pelaksanaan di bidang Umum dan Sekretariat, Keuangan, Sumber Daya Manusia, Hukum dan Organisasi, Kantor Perwakilan dan Pengelolaan Data dan Sistem Informasi (PDSI).

Awalnya bekerja di Departemen Dalam Negeri yang ditempatkan di Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam di Batam dari tahun 1982. Periode tahun 1980-an adalah periode awal geliat pembangunan Pulau Batam yang ditetapkan sebagai daerah perdagangan bebas oleh pemerintah pusat. Pesatnya laju pembangunan Pulau Batam ikut mengasah kemampuan manajerialnya sehingga dipercaya oleh Otorita menangani beberapa bidang kerja yang membutuhkan pembenahan dan penataan.

Mobilitas penempatan kerja yang bersangkutan lebih bersifat perpindahan penempatan kerja horizontal daripada vertikal. Kepercayaan akan kemampuan skill pembenahan tersebut membuat Gani Lasa berpindah dari satu bagian ke bagian yang lain di lingkungan Otorita Batam yang kini menjadi BP Batam. Dari bagian Hukum ke bagian Keuangan. Kemudian dipercaya untuk melakukan pembenahan di bidang komersil UPT Pelabuhan Laut Otorita Batam selama 12 tahun dengan pembenahan, antara lain memperbaiki Sistem Management Pelabuhan, menyusun pentarifan, menyusun SOP Sistem Pelayanan berbasis IT (SIMOPEL), melakukan pembinaan terhadap stakeholder pelabuhan dengan membina kerja sama yang baik.

Kesibukan di birokrasi Otorita batam tidak menghalangi kiprah Gani Lasa untuk aktif dalam berbagai organisasi sosial dan politik. Gani Las pernah aktif di Partai Golkar hingga keluarnya pelarangan PNS aktif terlibat dalam kepengurusan organisasi politik termasuk Partai Golkar. Gani Lasa kemudian mencurahkan perhatiannya untuk berkiprah di dalam ormas terbesar di Indonesia, Nahdlatul Ulama hingga dipercaya sebagai Ketua Pengurus Wilayah Nahdlatul Ulama (PWNU) Kepulauan Riau. Melalui NU inilah Gani Lasa mencurahkan perhatiannya yang menjadi panggilan jiwanya dalam pengembangan masyarakat. Batam yang modern, tapi juga religious adalah impian Gani Lasa.

Optimlisasi Hak Pengelolaan BP Batam

Maria S. W. Sumardjono

Sejak tahun 1973, sesuai Keputusan Presiden (Keppres) Nomor 41 Tahun 1973, Hak Pengelolaan (HPL) untuk seluruh lahan di Pulau Batam diberikan kepada BP Batam (dahulu Otorita Batam). Saat ini, HPL tersebut berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam yang menjadi kewenangan Otorita Batam, dan HPL yang menjadi kewenangan Pemerintah Kota Batam yang berada di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, dialihkan kepada Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (BP Batam). Di samping itu, sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, pulau Janda Berhias dan gugusannya ditambahkan sebagai bagian dari wilayah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.

Sebagai pemegang HPL seluruh lahan di pulau Batam, BP Batam menghadapi permasalahan karena belum semua tanah HPL didaftarkan sehingga belum ada kepastian hukum terhadap letak, luas, dan batas-batas HPL yang bersangkutan. Sebelum bidang tanah HPL dialokasikan kepada pihak ketiga, bidang tanah tersebut harus disertifikatkan terlebih dahulu atas nama BP Batam. Di atas HPL tersebut, pengembang yang telah mendapatkan alokasi lahan tersebut mengajukan permohonan Hak Guna Bangunan (HGB) di atas HPL BP Batam. Selanjutnya,

HGB tersebut bisa dipecah-pecah lagi untuk para pembeli perumahan, dan dengan pemecahan itu setiap pembeli mendapatkan HGB masing-masing. Bila masa berlaku HGB telah habis, dan pengembang semula sudah tidak ada bangunan atau dapat ditemukan lagi, pra pemegang HGB dapat mengajukan permohonan perpanjangan dan/atau pembaharuan HGB melalui pemegang HPL, yakni BP Batam.

Dalam menjalankan kewenangannya sebagai pemegang HPL untuk seluruh lahan di Batam, BP Batam sudah menjalankan fungsinya sebagai bank tanah. Kenapa demikian? Karena sebagai pemegang HPL itu, BP Batam mempunyai kewenangan untuk melakukan:

a. Perencanaan;
b. Perolehan tanah (HPL melalui Keppres No. 41/1973);
c. Pengadaan tanah (secara langsung);
d. Pengelolaan tanah (melalui kegiatan pengembangan dan pengendalian tanah);
e. Pemanfaatan tanah (melalui kerja sama dengan pihak lain); dan
f. Menyalurkan tanah (untuk berbagai kepentingan).

BP Batam mempunyai beberapa opsi dalam memanfaatkan lahan yang merupakan asetnya, dengan cara: (1) sewa; (2) pinjam pakai; (3) kerja sama pemanfaatan (KSP), sewa untuk infrastruktur, KSP infrastruktur. Pemanfaatan oleh pihak ketiga bisa meliputi tanah saja, tanah dan bangunan, bisa juga sebagian tanah dan atau sebagian bangunan. Tata cara pemanfaatan HPL atas nama BP Batam diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 59/PMK.6/2020.

Bila pemegang alokasi lahan tidak memperpanjang haknya dan meninggalkan bangunan yang telah ia dirikan di atas lahan itu, maka bangunan tersebut tidak serta merta menjadi aset BP Batam. Karena HGB sudah berakhir, tanahnya kembali menjadi HPL BP Batam. Dalam Hukum Pertanahan Nasional terdapat asas pemisahan horizontal. Seyogianya, pemegang alokasi lahan yang telah mendirikan bangunan itu dicari terlebih dahulu keberadaannya, antara lain melalui media cetak. Perjanjian antara BP Batam dengan pemegang alokasi perlu diperiksa kembali terkait klausula tentang penyelesaian masalah aset tetap milik pemegang hak yang sudah berakhir jangka waktunya. Hal ini perlu dilakukan untuk menghindari kemungkinan gugatan di kemudian hari oleh pemilik bangunan, bila misalnya bangunan itu dirobohkan atau dimanfaatkan oleh BP Batam untuk keperluan lain. Jika pemegang hak tidak dapat ditemukan lagi, bangunan dapat dikuasai oleh BP Batam.

Pemegang alokasi lahan itu mempunyai dua kewajiban. Pertama, dia wajib membayar biaya untuk pelayanan pertanahan dalam rangka pendaftaran tanah dan Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan (BPHTB). Kedua, untuk memanfaatkan tanah HPL BP Batam, dikenakan tarif sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Karena HPL untuk seluruh lahan di Pulau Batam itu diserahkan kepada BP Batam, maka fasilitas umum dan atau fasilitas sosial yang dibangun di atas lahan itu harus diserahkan terlebih dahulu kepada BP Batam. Kemudian BP Batam, melalui prosedur hibah, menyerahkan fasilitas umum dan atau fasilitas sosial itu kepada Pemerintah Kota Batam untuk bisa dimanfaatkan oleh masyarakat.

Ke depan, hal mendesak yang harus dilakukan oleh BP Batam adalah menyelesaikan pensertifikatan tanah GPL. Tanpa sertifikat, tidak ada kepastian hukum atas subjek/pemegang hak dan objeknya. Di samping itu, perlu juga dilakukan tiga pengamanan sekaligus: pertama, pengamanan administrasi, yang mencakup seluruh dokumen, termasuk dokumen sertifikat tanah; kedua, pengamanan fisik; dan ketiga, pengamanan hukum. Pengamanan hukum sangat bergantung pada pengamanan pertama. Bila terjadi sengketa, BP Batam harus berusaha semaksimal mungkin, dan untuk itu diperlukan dokumen yang lengkap dan rapih.

Dalam rangka peningkatan daya saing kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas Batam, hal-hal yang perlu dilakukan adalah:

a. Sertipikatkan semua tanah aset BP Batam;
b. Pastikan semua aset, khususnya tanah dalam keadaan clear and clean sehingga ketika dimanfaatkan tidak mengundang permasalahan;
c. Fasilitas yang tersedia harus dalam keadaan prima, disertai dengan pemberian insentif yang menarik;
d. Pelayanan yang diberikan harus cermat, diselesaikan tepat waktu dan bersih dari korupsi, kolusi, dan nepotisme (KKN); dan
e. Tidak melupakan perhatian BP Batam kepada masyarakat kecil yang membutuhkan tanah.

** Ditulis oleh Agam Philosofhyandi berdasarkan wawancara dengan Prof. Dr. Maria S.W. Sumarjono, Guru Besar Hukum Agraria Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada pada hari Minggu, tanggal 20 Juni 2021.*

Profile Kontributor

Maria S.W. Sumardjono, lahir di Yogyakarta, 23 April 1943. Menyelesaikan pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang pada 1966. Ia meraih gelar Master of Comparative Law (M.C.L.) dari Southern Methodist University (SMU) Dallas, Texas, tahun 1978. Selain itu, ia juga mendapatkan gelar Master of Public Administration (M.P.A.) pada 1984. Maria juga meraih gelar Doktoral (Ph.D.) pada 1988 dari University of Southern California (USC), Los Angeles, California, Amerika Serikat. Maria merupakan ahli di bidang hukum agraria/pertanahan, hukum yang berkaitan dengan pengelolaan sumber daya alam, pengadaan tanah dan pemukiman kembali, serta hukum terkait dengan hak-hak masyarakat hukum adat. Maria merupakan Guru Besar Hukum Agraria Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada dan pernah menjabat sebagai Dekan Fakultas Hukum UGM

pada 1991-1997, Kepala Pusat Pengkajian Hukum Tanah (PPHT), Fakultas Hukum UGM sejak 1995 serta Wakil Kepala Badan Pertanahan Nasional (2002-2005). Maria banyak melakukan penelitian dalam kaitan pertanahan dan terlibat langsung dalam menyusun UU, terutama yang terkait dengan pertanahan, dan masyarakat adat. Salah satunya, ia menjadi bagian dari tim Penyusun Naskah Akademik dan Rancangan Perubahan Undang-Undang No. 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (UUPWP-3-K) (2011). Ia juga aktif menulis di media massa dan jurnal, sekaligus aktif menjadi pembicara di berbagai seminar serta memberikan legal opinion untuk berbagai perusahaan swasta, Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Pemerintah Provinsi dan Kabupaten.

Pembangunan Ekonomi dan Problematika Sosial

Hotman Siahaan

Dalam kapasitas saya sebagai Ketua Dewan Riset Daerah Provinsi Jawa Timur, saya pernah dua kali datang ke Batam. Pada kesempatan itu, saya bertemu dengan teaman-teman dari BAPPEDA Batam yang waktu itu mewakili Walikota Batam. Lalu kami mendiskusikan beberapa hal, salah satunya adalah persoalan yang dihadapi BAPPEDA Batam, yakni sebuah persoalan struktural menyangkut peran BP Batam dan Pemerintah Kota Batam dalam pengembangan Batam. Ketika itu teman-teman dari BAPPEDA Batam merasa tidak memiliki wewenang. Semua urusan mengenai pengembangan Batam ditangani oleh sebuah badan tersendiri. Seperti kita tahu, di Batam ada dua pimpinan ketika itu, yakni Walikota Batam dan Kepala BP Batam. Meskipun informasi terakhir menyebutkan bahwa saat ini Batam dipimpin oleh seorang Walikota Batam yang sekaligus Kepala BP Batam. Tentu kondisi Batam hari ini berbeda dengan kondisi sebelum dua jabatan itu menyatu dalam diri satu orang.

Jika memang dua jabatan pimpinan Batam itu telah (harus) disatukan, pertanyaannya, apakah jabatan sebagai Kepala BP Batam itu ex-officio atau memiliki kewenangan penuh? Problem kita sekarang di Indonesia adalah problem mengenai Otonomi Daerah. Ketika Undang-undang Otonomi Daerah dibuat, banyak ahli politik dan ilmu sosial mengatakan bahwa kita ini mendahului zaman. Seperti pendulum, kita berayun dari pemerintahan sentralistik langsung ke pemerintahan desentralistik. Peralihan ini sekarang memunculkan problem di mana-mana.

Sementara, tuntutan otonomi daerah itu pada umumnya diajukan demi rasa keadilan.

Jika semua urusan pemerintahan itu dikendalikan oleh pusat, trickle down effect atau efek menetes ke bawah, daerah tidak kebagian. Ketika kemudian undang-undang tersebut diubah sedemikian rupa, muncul euforia dimana-mana dan hampir semua wilayah kemudian berlomba-lomba menuntut otonomi daerah. Pada awalnya semua tuntutan otonomi daerah itu disuarakan demi kesejahteraan (welfare) masyarakat di daerah yang bersangkutan. Namun, setelah sekian tahun otonomi daerah itu berjalan ternyata tingkat kesejahteraan masyarakat tidak juga meningkat. Lalu, muncullah analisa-analisa baru bahwa daerah menuntut otonomi lebih karena persoalan etnopolitik. Itu terjadi di Sumatera dan di Kalimantan. Di Kalimantan, suku-suku Dayak tertentu meminta kabupaten berdasarkan etnik mereka sendiri. Jadi, sejak awal, tuntutan otonomi bukan dimotivasi oleh keinginan untuk menyejahterakan masyarakat, tetapi lebih untuk memperkuat etnopolitik. Itulah kendala dari otonomi daerah kita. Sekarang di Papua, misalnya, banyak wilayah yang memekarkan diri bukan berdasarkan potensi yang dimiliki, tetapi lebih didasarkan pada primordialisme.

Dalam hal ini, Batam mungkin berbeda. Sebelum reformasi, Batam sudah terbentuk sebagai suatu wilayah otonom (disebut Otorita Batam) dengan satu misi khusus dari pemerintah pusat, yakni membangun Batam sebagai satu kawasan industrialisasi tersendiri. Di kemudian hari, Batam tiba-tiba menjadi enklave baru dan berbarengan dengan itu janji-janji baru menebar di masyarakat bahwa Batam adalah masa depan. Maka berbondong-bondonglah orang dari seluruh penjuru negeri datang ke Batam, berharap akan kesejahteraan dari industrialisasi yang berkembang dan kehidupan yang jauh lebih baik. Ini yang menjadi latar belakang kenapa terjadi migrasi besar-besaran ke Batam. Puncak migrasi itu terjadi sekitar tahun '80-an dan '90-an. Semua orang menyatakan bahwa hidup yang lebih baik ada di Batam. Dari Sumatera Utara, Jawa, NTT dan dari mana-mana, mereka datang dan berkumpul di sana. Ini harus dipahami betul sebagai latar belakang karena sudah menjadi enklave baru dari konteks etnisitas baru di Batam. Saya membaca laporan cukup lama, tentang bagaimana kesukuan di Batam. Ada demarkasi-demarkasi suku tertentu, kemudian terjadi pula proses marginalisasi: ada yang dianggap sebagai native, penduduk lokal dari Suku Melayu yang merasa berada di hinterland, tergusur. Saya kira ini tidak hanya terjadi di Batam, tapi juga di Jakarta: Suku-Suku Betawi tergusur. Hal yang sama juga terjadi di Kota Medan. Suku-Suku Melayu tergusur ke pinggiran ketika orang-orang dari Batak, dari Minang, dari Aceh datang ke Kota Medan. Itu menjadi problem besar.

Dalam perspektif teori-teori Sosiologi Pembangunan (berkembang sejak tahun '60an), Batam –dalam konteks sejarahnya sebagai sebuah badan otorita—identik dengan janji-janji modernisasi. Hampir semua negara yang

merdeka atau mulai melepaskan diri dari penjajahan pada tahun '60-an dan '50-an menaruh harap pada janji kemerdekaan yang berupa modernisasi. Janji modernisasi inilah yang dipahami menjadi pedoman di banyak negara. Sayangnya, modernisasi yang diikuti dengan industrialisasi sebagaimana berkembang di Indonesia (termasuk Batam), bukanlah modernisasi dalam konteks modernisasi sikap dan perilaku sosial sebagaimana terjadi di Jerman dan Jepang, dua bangsa yang kalah dalam Perang Dunia Ke-2 tapi bisa kembali bangkit. Kedua bangsa itu bisa segera bangkit dari keterpurukan karena mereka memiliki spiritualitas, mentalitas, dan kultur yang cukup kuat untuk memasuki modernisasi atau industrialiasi. Di Batam, yang terjadi adalah industrialisasi yang dicangkokkan, dengan spirit modernisasi yang utamanya diprakarsai oleh dan dengan industrialisasi. Dalam Sosiologi Pembangunan, ada dua kubu pemikiran: People Centered Development Approach (pembangunan yang bertumpu kepada rakyat), dan Production Centered Development Approach, (pembangunan yang bertumpu pada produksi).

Pada awal pembangunannya, Batam, saya kira, menerapkan pendekatan yang ke dua, Production Centered Development Approach. Batam dibangun dalam satu pertumbuhan industri yang mengutamakan produktivitas (Growth Centered Development Approach), dengan prinsip "yang penting pertumbuhan dulu". Karena itu dibangunlah peranti-peranti industri sembari membayangkan bagaimana Batam bisa menyaingi Singapura. Apa problemnya kalau sebuah wilayah dibangun berdasarkan pertumbuhan? Pembangunan model ini mengandaikan bahwa suatu saat ketika ekonomi tumbuh dengan baik, kesejahteraan yang dihasilkan oleh pertumbuhan ekonomi itu akan menetes ke bawah (trickle down effect). Pembangunan model ini membayangkan kesejahteraan yang menetes ke bawah dan dinikmati oleh masyarakat. Hal ini memberikan harapan dan janji-janji yang begitu tinggi bagi masyarakat Indonesia, dan pada saat yang sama, mendorong orang-orang untuk datang berbondong-bondong ke sana. Itulah yang disebut problem ketergantungan. Asumsi bahwa dengan modernisasi melalui industrialisasi orang akan sejahtera, digugat oleh teori Ketergantungan. Menurut teori ini, justru industrialisasi yang masuk ke wilayah tertentu malah melahirkan keterbelakangan. Kenapa? Karena pertumbuhan ekonomi dengan sistem modernisasi atau industrialisasi itu akhirnya memunculkan apa yang disebut dengan Kolonialisme Internal, atau bahkan apa yang disebut dengan Kolonialisme Kesejahteraan. Kita merasa paling tahu dan paling hebat memahami apa yang dibutuhkan oleh masyarakat.

Modernisasi di Batam ini lebih berjalan dengan pengelola-pengelola dari luar ketimbang dengan kemampuan memberdayakan masyarakat lokal. Saya tidak tahu persis bagaimana ini dipahami di Batam. Industrialisasi yang berkembang sangat pesat di Kota Batam pada tahun '80-an dan '90-an itu menimbulkan 'keterbelakangan' bagi masyarakat kota (marginalisasi). Mereka yang terlibat dalam

proses produksi bukanlah orang-orang lokal, melainkan orang-orang dari luar Batam, dan ini menimbulkan permasalahan baru, yaitu heterogenitas di Batam. Maka dari itu pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) hendaknya tidak hanya berorientasi pertumbuhan (growth centered) tapi juga pada manusia (people centered), apa lagi gelombang migrasi ke Batam itu telah menyebabkan Batam menjadi sangat heterogen.

Seperti telah disinggung di atas, terlepas dari keberhasilan yang telah dicapai, proses-proses pembangunan itu telah juga menyebabkan terjadinya marginalisasi. Ujung dari marginalisasi ini adalah munculnya pemukiman-pemukiman tidak sah (*ilegal housings*). Ini merupakan problem sosial yang tentunya harus dibicarakan baik oleh para akademisi di Batam maupun para birokrat di BAPPEDA Batam. Apabila pendekatan pembangunan yang digunakan masih dualisme, konsekuansi berikutnya adalah munculnya disparitas. Akan muncul juga enklave-enklave miskin, yang kemudian akan menimbulkan dua golongan baru: The Loser dan The New Have. Kondisi ini bisa memantik terjadinya ketidakstabilan. Golongan The Loser akan lebih mudah marah, karena mereka merasa adanya proses yang tidak adil. Di sisi lain The New Have atau orang-orang kaya baru, akan menjadi orang-orang yang mudah marah juga, karena aspirasi-aspirasi mereka yang bertumbuh berkat keunggulan ekonomi yang mereka peroleh tidak bisa diikuti oleh sistem yang ada.

Memadukan pembangunan sosial dan pembangunan ekonomi memang bukan hal yang sederhana. Arah kedua pembangunan (sosial dan ekonomi) itu berbeda, sehingga selalu akan terjadi kontradiksi. Pembangunan ekonomi yang terlampau cepat bisa menimbulkan problematika sosial, karena ekses yang muncul adalah kesenjangan. Hal penting yang harus dilakukan adalah bagaimana mengurangi kesenjangan ini, dan dalam hal ini, pemberdayaan masyarakat/komunitas bisa menjadi salah satu cara mempertemukan kepentingan pertumbuhan ekonomi dengan pembangunan sosial untuk meminimalkan munculnya golongan The Looser dan bukan munculnya golongan orang kaya baru yang menguasai sesuatu/hal tertentu.

Semua itu bisa diupayakan bila permasalahan pada tingkat struktural sudah clear, tidak ada masalah dengan pembagian peran dan wewenang antara BP Batam dan otonomi Batam.

** Ditulis oleh Rachma Utari Damarasri berdasarkan wawancara dengan Bapak Prof Hotman Siahaan, Guru Besar Ilmu Sosiologi Universitas Erlangga pada tanggal Senin, 2 Agustus 2021.*

Profile Kontributor

Hotman Siahaan lahir di Lumban Gorat pada 26-11-1951. Ia merupakan Guru Besar Ilmu Sosiologi di Fakultas Ilmu

Sosial dan Politik (Fisipol) Universitas Airlangga. Hotman Siahaan menempuh Pendidikan S1-nya Fisipol UGM pada tahun 1976 dan melanjutkan Program Studi Pascasarjana di Universitas Airlangga pada tahun 1996. Hotman Siahaan pernah menjadi Ketua Dewan Riset Daerah (DRD) Provinsi Jawa Timur (2009-2014), menjabat Dekan Fisipol Unair (2001-2007), Ketua Program Studi Pascasarjana dan Doktoral Universitas Airlangga (2003-2007).

Beberapa karyanya: Pengaruh keanekaragaman struktur kehidupan masyarakat tepian kota terhadap derajat urbanisasi, 1985; Kampung Surabaya Menuju Metropolitan, 1996 Johan Silas, Hotman Siahaan, dan Tjahjo Purnomo W. (Eds.). Surabaya: Yayasan Keluarga Bhakti Surabaya; Pamong Mengabdi Desa; Biografi Mohammad Noer, 1997. Editor dan TjahjoPurnomo W. Surabaya: Yayasan Keluarga Bhakti Surabaya; Pers Yang Gamang, 2001. Karya Hotman Siahaan dengan Tjahjo Purnomo W. Lembaga Studi Perubahan Sosial

Pencapaian SDGs Indonesia

Setyo Budiantoro

Manager Pilar Pengembangan Ekonomi di Bappenas sejak Januari 2018

"Kalau kita tidak mengikuti, maka kita akan tereksklusi dari dunia global"

Keterlibatan aktif Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) Batam dalam mendukung pencapaian *Sustainable Development Goals* (SDGs) Indonesia merupakan sebuah keharusan. Pasalnya, Batam memiliki posisi yang strategis dan KPBPB Batam sendiri memiliki multiperan dalam hal tersebut. Bidang-bidang yang ditangani KPBPB Batam antara lain: industri, pariwisata, perdagangan jasa, infrastruktur, sumber daya air, daya saing kawasan, energi, dan agribisnis.

Pembangunan berkelanjutan sudah menjadi tren global. Target-target besar berbasis 17 Goal yang diadopsi United Nations (UN)/Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) sejak 2015 mulai diimplementasikan di seluruh dunia. Dalam sejarah, belum pernah ada kesepakatan global yang begitu ambisius seperti *Sustainable Development Goals* (SDGs): merengkuh tujuan sosial, ekonomi dan lingkungan sekaligus. SDGs mendorong pemenuhan kebutuhan pembangunan masa kini tanpa mengorbankan generasi masa depan. Sebagaimana yang telah diketahui bersama bahwa sejak akhir 2019 dunia dilanda pandemi Covid-19, oleh karenanya *sustainability* adalah suatu sikap yang sangat dibutuhkan untuk tetap bertahan.

Saat ini, dunia menghadapi dua tantangan besar: pertama, pandemi Covid-19; dan Kedua, *climate chance*. Berdasarkan

informasi dari Inter*government*al Panel Climate Change (IPPC) diketahui apabila peningkatan suhu lebih dari satu setengah derajat Celcius, semisal dua derajat Celcius, maka dampaknya bagi planet ini tidaklah akan baik. Kekeringan akan terjadi di mana-mana, dan kemudian es di kutub akan mencair dan meneggelamkan daerah-daerah di sekitar Pasifik yang berkategori small island developing state, yang termasuk beberapa pulau di wilayah Indonesia. Pada aspek lingkungan, terutama life below water peningkatan suhu tersebut akan berdampak pada kerusakan 99% terumbu karang yang menyebabkan kehidupan laut akan mati. Kekeringan yang terjadi akan menyebabkan munculnya masalah pada ketersediaan air bersih beserta krisis pangan, kelaparan, wabah, dan pengungsian yang kemudian akan menjadi bencana berskala masif.

Potret mengerikan tersebut itu sudah dapat dibayangkan dengan jelas oleh para ahli dan ilmuwan. Saat ini, bumi dihuni oleh lebih dari tujuh miliar manusia, sedangkan menurut para ahli kapasitasnya hanya cukup untuk delapan miliar penghuni. Artinya, dalam beberapa waktu ke depan sebenarnya daya tampung dan daya dukung bumi tidak akan cukup lagi untuk menghidupi manusia secara layak apabila tidak terdapat pola hidup dan perubahan besar untuk memperbaiki lingkungan.

Eropa telah mencanangkan carbon neutrality pada tahun 2050, lalu juga Jepang dan Korea. Sebelum carbon neutrality dilaksanakan secara penuh, maka akan ada carbon barrier. Dalam konteks perdagangan, tujuan-tujuan sebagaimana yang dicontohkan di atas dapat berwujud keaktifan dan kemampuan beradaptasi dengan situasi global. Carbon neutrality yang telah disebutkan di atas dimaksudkan untuk turut serta menjadi salah satu upaya dari perbaikan lingkungan. Kemudian dengan ditetapkannya carbon barrier, maka nantinya produk-produk yang dikeluarkan akan ditarik tarif barrier. Semakin tinggi karbon emisinya, maka untuk memproduksi barang tersebut biayanya akan semakin tinggi juga. Indonesia juga akan mengeluarkan SDGs bond, yaitu obligasi berkelanjutan yang sesuai dengan SDGs dalam bidang sosial dan lingkungan. Belum lama ini, Indonesia baru saja mendapatkan review dari CICERO, yakni lembaga tingkat dunia yang kredibel dalam hal evaluasi obligasi hijau berbasis penelitian independen. Apabila lolos dalam review tersebut, maka Indonesia dapat mengeluarkan bond, yaitu obligasi di tingkat pasar global. Selain itu, G-20 juga mendorong diterapkannya sustainable financial linked instruments agar berbagai macam produk finance sesuai dengan parameter-parameter yang berkaitan dengan aspek keberlanjutan.

Indonesia juga cukup maju dalam mengarahkan bisnis agar berkelanjutan. Otoritas Jasa Keuangan (OJK) bahkan memiliki roadmap dan regulasi keuangan berkelanjutan, berisi tahapan sektor bisnis terintegrasi SDGs. Awal 2019, bank besar dan bank asing wajib memiliki rencana aksi dan sustainability report. Tahun selanjutnya, wajib untuk bank lebih kecil, semua lembaga keuangan, emiten dan perusahaan publik. Saat ini, proses tersebut sudah berjalan

sampai tahap kedua, yaitu pembuatan green taxonomy. Kegiatan ini dilakukan dengan memetakan sektor-sektor usaha dan kegiatan yang dipandang green, maka kemudian sektor tersebut akan menjadi referensi apabila sektor keuangan bersedia membiayainya. Upaya-upaya di atas dilakukan tidak lain ialah agar Indonesia tidak terekslusi dari pasar global.

SDGs telah memberikan parameter-parameter yang terukur terkait bagaimana untuk mencapainya. SDGs ini telah menjadi framework bagi strategi kebijakan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) yang meliputi 124 target. Tercapainya SDGs ini akan menguatkan kualitas kehidupan masyarakat secara sistematis dan terukur dalam berbagai hal. Selain karena sejalan dengan amanat pembangunan Indonesia, urgensi untuk menuju SDGs ialah upaya agar Indonesia tidak tereksklusi dari dunia global.

Berkaitan dengan daya tarik investasi KPBPB Batam pada tingkat global, aspek keberlanjutan juga perlu menjadi perhatian yang serius. Semisal pada bidang kepelabuhanan, maka pelabuhan yang berkelanjutan (sustainable port) juga perlu menjadi fokus bagi KPBP Batam dan parameter-parameter untuk mencapainya juga harus dimiliki. Contoh lainnya ialah berkaitan dengan komitmen untuk menjaga environment, social, and *government* (ESG). Komitmen untuk menjaga keberlangsungan dan peningkatan daya tarik investasi perlu ditunjukkan dengan keseriusan mengelola ESG tersebut. Pihak pengelola kawasan perlu mencari tahu, apabila memang pengelolaan ESG tersebut memiliki parameter untuk mencapainya, maka parameter tersebut juga harus dimiliki dan dilaksanakan.

Segala bentuk parameter tersebut dapat menjadi rambu-rambu untuk mencapai perubahan ke arah yang lebih baik, semisal parameter: pengurangan emisi, pengelolaan sampah, pengelolaan isu gender, dan pengelolaan mengenai multiplier effect terhadap lingkungan sekitar. Visi sustainability tersebut juga berlaku untuk bidang-bidang lainnya seperti: pariwisata, infrastruktur, perhubungan, energi terbarukan, agribisnis, dan lain sebagainya. Berdasarkan laporan dari McKinsey, yang merupakan sebuah lembaga konsultan bisnis berskala internasional, diketahui bahwa pada tahun 2030 Indonesia diprediksi akan masuk dalam tujuh (7) besar negara di dunia, visi sustainability perlu menjadi semangat pelaksanaan berbagai aktivitas kehidupan.

Berkaitan dengan pengembangan Batam pada sektor kesehatan dan jasa keuangan, yang baik dilakukan oleh BP Batam maupun Pemerintah Pusat, maka pandangan SDGs adalah sebagai berikut: Pertama, COVID-19 menunjukkan bahwa sistem kesehatan dunia dapat dikatakan cukup rapuh. Reformasi kesehatan menemukan urgensinya sehingga menjadi salah satu dari fokus rencana kerja pemerintah. Hal ini secara berkelanjutan akan berimplikasi pada transformasi ekonomi. Adapun kondisi yang ada saat

ini menunjukkan bahwa kesiapan fasilitas kesehatan dan perangkat kesehatan sangat terbatas, selain itu rasio dokter dan pasien juga tidak seimbang. Keterbatasan tersebut justru sebenarnya dapat menjadi peluang, semisal dengan keterbatasan tersebut maka pengembangan telemedicine dapat mulai dirintis. Digitalisasi pada seluruh aspek kehidupan manusia yang contact less akan mengefektifkan seluruh proses bisnis dan pelayanan. Apabila bercermin dari Sri Lanka, negara yang tergolong miskin, namun memiliki human development index yang lebih bagus dari Indonesia. Hal tersebut terjadi karena Sri Lanka mempunyai sistem jaminan kesehatan yang baik untuk semua orang. Meskipun infrastrukturnya terbatas, Sri Lanka mampu mengupayakan jaminan kesehatan yang baik. Reformasi kesehatan juga sebaiknya difokuskan pada upaya preventif dan promosi kesehatan, karena biaya untuk mengobati selalu lebih besar daripada untuk mencegahnya.

Kedua, pentingnya bagi BP Batam untuk memiliki visi sustainable finance. Melalui visi sustainability tersebut maka sebuah organisasi akan mengetahui secara mendalam mengenai supply dan demand-nya. Berkaitan dengan supply untuk tujuan sustainable finance, OJK memiliki sustainable finance roadmap yang harus dipenuhi oleh lembaga keuangan (bank), perusahaan terbuka, dana pension, multifinance, juga termasuk lembaga asuransi (leasing company). Karena skalanya yang besar, diharapkan terdapat sebuah fasilitas pembelajaran bersama berkaitan dengan hal tersebut. Upaya ini dapat dilakukan oleh lembaga yang dianggap kredibel, semisal Lembaga Pengembangan Perbankan Indonesia (LPPI) yang dapat melakukan pelatihan kepada para calon eksekutif perbankan untuk mewujudkan visi sustainable finance. Upaya ini dilakukan agar bisnis dapat diterima oleh pihak yang berada di luar produk tersebut. Contoh praktik baik lainnya ialah adanya ruang diskusi berkaitan dengan sustainable finance bernama Center for Sustainable Finance yang dimiliki Universitas Udayana Bali. Melalui platform tersebut, siapapun dapat berdiskusi mengenai sustainable fianance, mulai dari supply sampai dengan demand-site. Apabila belajar dari beberapa praktik baik di atas, maka Batam sudah semestinya melakukan upaya-upaya untuk mewujudkan sustainable industry.

Selain hal yang disebutkan di atas, pengembangan innovative financing juga diperlukan. Saat ini, pembiayaan campuran (blended finance) tengah menjadi tren. Blended finance ialah strategi pembiayaan yang memanfaatkan sektor swasta seperti filantropi dan Corporate Social Responsibility (CSR) agar dapat turut berkontribusi pada pembiayaan pembangunan nasional. Terobosan melakukan blended finance melalui sinergi dari swasta dengan filantropi dan CSR-nya dapat berimplikasi sangat besar bagi pembangunan.

Sektor commercial finance yang sebelumnya tidak bersedia masuk namun kemudian menjadi bersedia karena kajian terkait subsidi bunga, feasibility study, dan partial finance

dari filantropi secara bisnis akan memungkinkan untuk sustainable. Blended finance ini bukan bertujuan untuk menjadi ketergantungan pada hanya pada filantropi dan CSR, keterlibatannya sebatas menjadi elemen pendukung yang paling tidak dapat membantu pada pembayaran satu sampai dengan lima tahun pertama saja. Saat ini, inovative financing menjadi perhatian dunia karena revenue ekonomi Indonesia yang cukup jatuh, rasio pajak yang tergolong sangat kecil apabila dibandingkan dengan GDP, yakni hanya mencapai 8%. Kondisi yang demikan dirasakan sangat berat, sehingga inovative financing melalui blended finance menjadi sangat urgent untuk dilakukan. Untuk melaksanakannnya, insentif, kebijakan, mekanism, dan regulasinya perlu dipersiapkan secara matang agar implementasinya di lapangan dapat berjalan lancar.

Untuk mewujudkan sinergi, kolaborasi, dan harmonisasi antara Pemerintah Kota Batam dengan BP Batam terkait akselerasi tercapainya SDGs Indonesia, maka antara Pemerintah Kota dan BP Batam perlu menjadikan SDGs ini sebagai parameter dan kerangka bersama dalam melaksanakan tugas-tugasnya. Pada tataran desa, berdasarkan informasi dari para pendamping dan pihak Kementerian Desa, SDGs sudah mulai disosialisasikan dan diterapkan. Terkait hal tersebut, pembangunan desa tergantung seberapa inovatif pemerintah desa dalam membangun desanya. Desa yang mendasarkan arah perencanaan pembangunan berdasar SDGs yang terukur misalnya terkait kesehatan, ekonomi, dan infrastruktur, tentunya lebih baik ketimbang desa yang dibangun hanya berdasarkan intuisi saja. Sedangkan pada tingkat nasional, mainstreaming SDGs sudah dituangkan dalam RPJMN.

Kebersamaan arah antara Pemerintah Kota Batam dan BP Batam dalam mewujudkan SDGs di Batam akan membuat keduanya semakin kompak dalam melaksanakan kegiatan yang menjadi tanggung jawab dan kewenangannya masing-masing. Tidak hanya menyelaraskan dua lembaga saja, namun SDGs juga akan memperkuat kontribusi dan sinergi inklusif dari dunia usaha, perguruan tinggi, filantropi, dan *stakeholder* lainnya dalam pembangunan Batam. Melalui SDGs seluruh pihak tersebut akan mengetahui indikator dan program kerjanya masing-masing, bahkan membantu menentukan arah strategis, semisal untuk mengetahui faktor mana yang berdaya ungkit tinggi dan memiliki multiplier effect besar.

Untuk *monitoring* dan evaluasi, SDGs juga telah memiliki rambu-rambunya. Penerapannya akan meningkatkan keterbukaan, transparansi, dan inklusivitas, terlebih apabila diimplementasikan menggunakan teknologi digital. *Monitoring* dan evaluasi perkembangan program secara digital melalui dashboard sistem akan memudahkan pengawasan dari pelaksanaan program tersebut. *Monitoring* ini juga sekaligus dapat menjadi early warning *system*. Hal ini akan memudahkan pemangku kebijakan dalam mengambil keputusan, sebagai contoh; ketercapaian indikator strategis baru mencapai 30%, maka pada sistem

hal ini akan menjadi peringatan dan membantu pembuat kebijakan untuk mengambil langkah yang tepat. Kunci dari akselerasi SDGs ialah inclusivity, sense on belonging, dan engagement. Nilai-nilai tersebut sangat sejalan dengan sari dari Pancasila, yakni gotong-royong.

Beberapa hal yang harus dilakukan Batam agar berkontribusi secara signifikan dalam pencapaian SDGs Indonesia adalah: Pertama, memperkuat komitmen untuk melaksanakan tujuan pembangunan berkelanjutan. Peraturan Presiden (PERPRES) tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan Nomor 59 tahun 2017 merupakan payung hukum dalam melaksanakan komitmen tersebut. Mencakup di dalamnya mengenai kewajiban untuk menjalankan proses yang inklusif, mulai dari tingkat pusat sampai dengan daerah.

Kedua, perlunya untuk membangun kepercayaan. Komunikasi dengan berbagai pihak mutlak dilakukan untuk membantu proses sosialisasi, diskusi, dan mengetahui engagement. Melalui engagement ini perlu melibatkan *stakeholder* yang strategis. Organisasi keagamaan seperti Nahdlatul Ulama (NU), Muhammadiyah, Persekutuan Gereja-Gereja di Indonesia (PGI), Konferensi Waligereja Indonesia (KWI), Perwakilan Umat Buddha Indonesia (Walubi), dan lain sebagainya, merekalah yang memiliki jalur komunikasi sampai dengan masyarakat di akar rumput. Melibatkan organisasi-organisasi tersebut untuk membantu mengomunikasikan SDGs merupakan strategi yang tepat. Pelibatan organisasi-organisasi tersebut juga dapat diterapkan pada organisasi di dunia bisnis, dalam tingkat nasional misalnya terdapat Asosiasi Pengusaha Indonesia (APINDO), Kamar Dagang dan Industri Indonesia (KADIN), Corporate Forum for CSR Development (CFCD), dan lain sebagainya. Hingga kini, terdapat 15 asosiasi bisnis dan pengusaha yang memiliki filantropi dan bisnis untuk mendukung SDGs. Perguruan tinggi juga penting untuk dilibatkan karena institusi tersebut dianggap terbebas dari kepentingan. Adapun keterlibatannya dalam membantu pemerintah dapat berupa menjadi partner/narasumber untuk dan menjelaskan persoalan-persoalan yang tidak bisa diselesaikan oleh pemerintah.
Setelah terbangun trust dari masing-masing pihak, maka langkah selanjutnya ialah merencanakan program kerja dari masing-masing pihak di atas. Pembuatan matriks dan parameter yang jelas akan membuat tujuan semakin mudah untuk dicapai, semisal matriks 1 mengenai capaian bersama, matriks 2 terkait program dari pemerintah; matriks 3 mengenai program non-pemerintah seperti ormas, filantropi, dan media massa; matriks 4 mengenai program dari sektor bisnis dan keuangan; dan lain sebagainya. Apabila ttsemua matriks tersebut tertulis dengan jelas dan transparan serta terbuka satu sama lain, maka semangat kerja sama serta menjalankan bersama juga akan semakin tinggi.

Perlu ada pihak yang menggerakkan, mendalami, memastikan, dan mengupayakan tercapainya SDGs di

tingkat daerah. Dalam konteks nasional, peran tersebut dikerjakan oleh Sekretariat SDGs nasional. Dengan adanya kerja sama multipihak, tercapainya SDGs Indonesia bukan hal yang mustahil. Kendala seperti ego sektoral mungkin saja terjadi, akan tetapi dengan adanya komunikasi yang baik hal tersebut dapat diselesaikan. Prinsip inklusivitas dan transparansi harus menjadi pegangan mulai dari perencanaan, pelaksanaan, *monitoring*, dan evaluasi. Untuk membangun trust seperti itu membutuhkan waktu dan kemauan untuk mendengar pihak yang berbeda pendapat. Seiring dengan dilewatinya kesulitan-kesulitan secara bersama-sama, maka pengalaman berharga tersebut akan menjadi modal yang besar untuk pencapaian tujuan pembangunan bangsa (S. Budiantoro, personal communication, July 12, 2021).

Referensi: Budiantoro, S. (2021, July 12). Pencapaian SDGs Indonesia [Zoom Meeting].

**Ditulis oleh Agam Philosofhyandi berdasarkan wawancara dengan Bapak Setyo Budiantoro, Manajer Pilar Pembangunan Ekonomi Sekretariat SDGs BAPPENAS pada tanggal Senin, 12 Juli 2021*

Profil Kontributor

Setyo Budiantoro, akrab disapa Budi, merupakan alumni Teknik Mesin dari Institut Teknologi Nasional Yogyakarta (ITNY) tahun 2001 sebelum mengambil studi double degree dari Universitas Indonesia dan International Institute of Social Studies dari Erasmus University Rotterdam dan memperoleh gelar Master of Science dan Master of Arts dalam bidang Economi Pengembangan. Budi juga mengambil studi mengenai Multidimensional Poverty Analysis dari Oxford University bekerja sama dengan George Washington University pada tahun 2013.

Mengawali karir sebagai asisten pimpinan di Yayasan Trubus-Bina Swadaya pada tahun 2002, hingga saat ini Budi menjabat sebagai Manager Pilar Pengembangan Ekonomi di Bappenas sejak Januari 2018. Sebelumnya, Budi merupakan expert/manager untuk Sustainable Development Goals of Economic Development Pillar (2016-2017) dan sebagai National Advisor (2015-2016) di United Nations Development Programme (UNDP). Budi juga lama berkecimpung di Perkumpulan Prakarsa sebagai Executive Director, dan bergabung juga dalam Indonesian Public Health Association sebagai Manajer Penelitian dan Program.

Pria dengan berbagai skill dan kompetensi ini sering memenangkan beberapa kompetisi ide yang dihelat oleh LP3ES dan Yayasan Damandiri, Universitas Indonesia dan Kementerian Sosial. Budi juga aktif menjadi dosen tamu, supervisor, bahkan reviewer bagi calon penerima beasiswa ke Netherlands. Budi sangat aktif menulis di koran dan media, essai terkait kebijakan, reviu kebijakan, beberapa buku dan laporan, dan jurnal penelitian serta menjadi reviewer jurnal.

Kehormatan Seorang Pemimpin

Suyoto

Bupati Bojonegoro 2 periode (2008-2018)

Seperti kita tahu, berdasarkan PP 62 tahun 2019 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, ada dua pemerintah di Batam, yaitu BP Batam dan Pemerintah Kota Batam. Sejauh menyangkut urusan kesejahteraan rakyat, kedua pemerintah ini, hemat saya, bisa melakukan kolaborasi strategis dalam menjalankan roda pemerintahan dan menerapkan open governance partnership. Mengapa demikian? Berikut adalah penjelasan singkat yang mungkin perlu kita renungkan. Pertama, kita mesti kembali pada misi awal. Sampai tingkat yang signifikan, kembali pada misi awal didirikannya kedua lembaga pemerintahan ini (kenapa ada BP Batam dan kenapa ada Pemerintah Kota Batam) adalah sesuatu yang perlu—jika bukan mendesak. Dengan cara itu kita akan kembali diingatkan bahwa pada dasarnya kita ingin ekonomi di Batam tumbuh, dan karena pertumbuhan ekonomi itu kesejahteraan menjadi dimungkinkan. Itu yang pertama. Kedua, pertumbuhan ekonomi akan berimbas pada pertumbuhan modal sosial, sebab sejalan dengan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan itu sumber daya manusia juga akan mengalami peningkatan. Ini semua pada gilirannya mengantar kita pada kemungkinan tercapainya misi yang ketiga, yakni sebuah tatanan lingkungan hidup yang bisa berjalan dengan baik.

Keempat, kita ingin Batam berkembang optimal dengan dukungan tata kelola dan pemerintahan yang baik. Batam yang berkembang dan mempunyai daya saing tinggi adalah

Batam yang kita bayangkan, dan itu menjadi kepentingan kita bersama. Kelima, kita ingin semua kerja pembangunan dalam rangka pengembangan Batam itu dilakukan dengan strategi pembiayaan yang tepat. Keenam, semua yang telah disebutkan ini sesungguhnya sangat dimungkinkan dengan adanya kepemimpinan yang baik. Seperti yang telah ditetapkan, terdapat dua kepemimpinan di Batam. Dua kepemimpinan itu, hemat saya sekali lagi, tidak perlu berjalan sendiri-sendiri, melainkan perlu saling menguatkan satu sama lain dalam satu sinergi yang solid. Kita mesti ingat, kedua kepemimpinan ini dihadirkan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi di Batam dan memberikan kesejahteraan pada rakyat. Jadi, kita mesti mencari satu pendekatan yang memungkinkan kedua pihak bisa saling support. Misi dan harapan sebagaimana diurai di atas mesti menjadi arah yang kita tuju, lalu kita periksa bersama dan kita petakan masalah-masalah yang kita hadapi bersama. BP Batam mesti tahu masalah apa yang dihadapi Pemerintah Kota Batam, dan sebaliknya, Pemerintah Kota Batam mesti tahu masalah apa yang sedang dihadapi BP Batam, lalu keduanya bersinergi, saling support, inilah yang menjadi kunci keberhasilan bersama.

Dan kalau sekarang kepemimpinan itu menyatu dalam satu kesatuan, apa yang dibutuhkan hanyalah berbagi peran. Selebihnya, kita mesti tahu apa sebenarnya yang menjadi kesulitan utama: apakah akselerasi ekonomi; atau bagaimana melibatkan masyarakat; atau bagaimana memastikan aspek lingkungan hidup berjalan baik; ataukah masalah governance yang perlu dibenahi? Di sinilah saya sering mengatakan bahwa dalam situasi transformasi seperti ini kita memerlukan apa yang kita sebut sebagai keyakinan bersama, nilai-nilai kebangsaan yang menginspirasi kedaulatan kita, ketahanan kita, daya saing kita, dari situlah BP Batam kemudian kita buat, dengan harapan Batam akan menjadi pintu daya saing bagi Indonesia. Intensi itu kita tetapkan dan kita berangkat ke arah itu.

Dari sisi sejarah, kita bisa menelisik, apa sesungguhnya yang telah diurus oleh Pemerintah Kota Batam dan apa pula yang telah diperbuat BP Batam hingga sejauh ini? Output mereka ini bisa beda, tapi outcome mereka sama: kesejahteraan masyarakat melalui pembangunan Batam. Dari situ kemudian strategi-strategi bibuat dan sinkronkan. Satu hal yang perlu dicatat, BP Batam dan Pemerintah Kota Batam hadir untuk mengelola pertumbuhan ekonomi dan memberikan kesejahteraan pada rakyat. BP Batam melakukan akselerasi di bidang investasi dan pelayanan dasar yang menjadi kewenangannya, satu wilayah strategis yang yang tidak mungkin dilepas dan diserahkan pengelolaanya pada Pemerintah Kota Batam. Sementara itu, kita biarkan semua hal yang berhubungan dengan masyarakat dikelola oleh Pemerintah Kota Batam. Ini mirip dengan pembagian Exxon dan BP Migas: Exxon mempunyai mandat tertentu, dan BP Migas mempunyai mandat yang lain. Pada konteks seperti ini, hal terpenting adalah bagaimana kedua pihak bisa bersinergi. Sebab jika industri di Batam berhasil, PAD Pemerintah Kota Batam pasti naik, dan kesejahteraan

masyarakat juga naik. Kemudian karena PAD naik dan kesejahteraan naik, maka APBD menjadi bagus dan mampu memberikan layanan yang baik kepada masyarakat. Itu artinya sama dengan berinvestasi untuk jangka panjang bagi kesejahteraan masyarakat Batam. Pada level operasional tentu ada banyak hal yang perlu dikoordinasikan. Maka koordinasi menjadi penting dan tak terelakkan, termasuk bagaimana melakukan transformasi cara berpikir, dari ego to eco. Kita lihat apa yang menjadi masalah kita bersama, kita berbagi peran, kita ciptakan mekanisme penyelesaiannya, dan lalu kita evaluasi apa yang telah kita lakukan demi perkembangan yang lebih baik.

Ada kesan Pemerintah Kota Batam dipimpin oleh figur yang lekat dengan politik, sedangkan BP Batam lebih netral. Lalu orang bertanya: Bagaimana menjamin BP Batam untuk berdiri netral, tidak terpengaruh oleh politik? Sejatinya kerja dan kehadiran BP Batam juga di-drive oleh politik, tapi politik kenegaraan. Negara perlu melakukan akselerasi ekonomi dan mempunyai daya saing tinggi dalam konteks hubungan antarnegara dan global. Untuk kepentingan itu, negara membutuhkan satu instrumen/lembaga yang bisa mengelola dengan baik potensi yang dimiliki, maka lahirlah BP Batam. Sama halnya dengan wali kota, produk politik yang mendapat mandat dari rakyat. Apa sesungguhnya mandat dari rakyat itu? Jawabannya adalah sustainable development, sebuah proses berkelanjutan yang memungkinkan sumber daya manusia tumbuh, ekonomi tumbuh, kesejahteraan tumbuh, modal sosial tumbuh, lingkungan hijau dikelola dengan baik, dan semua problem rakyat dicarikan solusinya oleh pemerintah. Hanya saja wali kota dipilih oleh masyarakat lokal. Di sinilah letak beda wali kota dengan BP Batam, yang notabene lebih banyak berurusan dengan pengusaha. Tapi sebenarnya apa yang dihadapi oleh masyarakat lokal, juga dihadapi oleh pengusaha; nah, pada titik inilah kedua institusi itu bertemu. Saya kira, kita bisa mengatakan, bila masyarakat lokal senang, pengusaha, yang juga merupakan bagian dari masyarakat, juga senang. Di sinilah letak titik temu misi pertumbuhan ekonomi yang kita inginkan itu.

BP Batam mendapatkan mandat secara politik untuk mengakselerasi investasi, melakukan pembangunan ekonomi. Pemerintah Kota Batam mendapatkan mandat yang diperluas, mencakup berbagai aspek, seperti aspek sosial, aspek kesehatan, aspek pendidikan, aspek lingkungan hidup, aspek ketertiban kota, dsb. Pada hakekatnya mandat yang mereka terima sama, hanya beda peran saja. Output secara lokal jelas. Bedanya BP Batam mendapatkan beban: output harus ber-impact secara rasional. Kita semua produk politik, dan itu tak perlu diingkari, tapi kita mesti ingat bahwa muara dari politik itu adalah kesejahteraan bersama. Itulah yang juga disebut sebagai statesman leadership atau kepemimpinan kenegarawanan.

Lalu, dengan adanya pengaruh politik untuk posisi kepemimpinan (Pemerintah Kota Batam), adakah potensi terjadinya abuse of power? Sebenarnya isu abuse of power tak berhubungan dengan apakah seorang pemimpin

ditunjuk oleh rakyat atau secara politik. Kemungkinan terjadinya abuse of power ada pada setiap kekuasaan, terlepas dari bagaimana kekuasaan itu didapat. Tergantung manusianya. Selalu ada kemungkinan celah negatif dari setiap kewenangan yang sesungguhnya positif. Sehebat apapun aturan dibuat, tidak ada yang bisa menjamin bahwa aturan tersebut tidak akan pernah dilanggar. Apa yang perlu kita catat dari aturan-aturan itu adalah bahwa aturan-aturan itu dibuat lebih untuk ketertiban ketimbang kemajuan atau progress. Aturan tidak dibuat untuk membuat kita maju, aturan dibuat untuk membuat kita tertib. Di sinilah perlunya terobosan-terobosan (inovasi) dalam menjalankan roda organisasi, karena yang membuat sebuah lembaga maju adalah inovasi. Sayangnya, inovasi-inovasi itu juga mengandung kemungkinan abuse of power, karena karakter inovasi yang cenderung melampaui aturan. Pada akhirnya kita mesti membedakan apakah sebuah tindakan termasuk abuse of power ataukah inovasi, apakah diskresi atau bukan. Undang-undang Cipta Karya itu produk diskresi. Salah satu elemen dalam rumusan abuse of power adalah ketika kita masuk di dalam kepentingan. Oleh karena itu, dalam banyak kasus, kita mesti bisa menjelaskan bahwa kepentingan kita adalah kepentingan publik itu sendiri. Bukan kepentingan diri sendiri yang dibungkus dengan kepentingan publik.

Sebagai kawasan yang memiliki garis (hubungan) langsung dengan pemerintahan pusat, Batam kadang dihadapkan dengan situasi konflik kepentingan antar kementerian. Konflik itu, hemat saya, bisa diselesaikan dengan komunikasi terbuka yang melibatkan semua pihak yang terkait secara langsung maupun tidak langsung. Solusi harus disepakati bersama. Saya pernah berada dalam situai yang tidak mengenakkan: tiba-tiba saya divonis oleh Kementrian ESDM sebagai pemerintah daerah yang menghambat industri migas. Saat itu saya kaget, vonis itu menerpa saya karena saya tidak menandatangani IMB pembangunan jembatan layang. Saya tidak membantah, karena memang benar saya tidak menandatandatangani, sebab jembatan layang itu melewati rel.

Saya bersedia menandatangani kalau ada surat rekomendasi dari Kementerian Perhubungan. Tapi karena saya keburu divonis, saya langsung membuat press release, pemerintah pusat menghambat pembangunan karena saya tidak diberi surat rekomendasi dengan cepat. Tujuan saya saat itu: agar diajak ngobrol. Lalu saya undang 16 kementerian dan lembaga dan Pemprov ke Bojonegoro. Kemudian semua memeriksa apa saja isu teknis, sosial, dan bisnis yang menghambat. Kejaksaan dan polisi juga saya undang. Lalu kita duduk bareng menggelar masalah, mendiskusikan berbagai aspek, mulai dari aspek teknis, sosial, bisnis, hingga aspek legalitas. Dari situ flow chart dibuat, ini bagian siapa itu bagian siapa. Kemudian ketahuan, bahwa kita tidak bisa tidak berkomunikasi. Sekarang semua orang tahu, izin bisa dikeluarkan oleh bupati kalau ada rekomendasi dari Menteri Perhubungan. Jadi menteri ESDM tidak bisa hanya menyalahkan bupati. Kalau waktu itu saya tandatangani, saya menyalahi aturan. Jadi saya bertanya ke kejaksaan,

supaya kejaksaan tidak perlu repot memanggil saya, dan kita bereskan masalahnya. Jadi kita selesaikan secara paralel, dengan catatan Menteri Perhubungan mengeluarkan surat rekomendasi. Selanjutnya dirumuskan 16 isu oleh 16 kementerian, semua menandatandatangani untuk menyelesaikan secara cepat. Apakah proses administrasi dibuat satu pintu atau seribu pintu, jika dilandasi dengan niat mempersulit, proses itu akan tetap sulit. Saya mengatakan, tidak ada satu pebisnis pun yang ingin menyuap, sebab suap justru merugikan dia sendiri. Sepanjang dilayani dengan baik, dia pasti senang. Kita harus duduk bareng, setelah itu masalah menjadi mudah. Dengan duduk bareng, Pemerintah Kabutan yang berbulan-bulan mengurus izin Perhutani tak juga selesai, bisa mengurai dan berbagi masalah dengan pihak-pihak terkait, dan ururusan pun menjadi lebih mudah. Karena itu, janganlah satu masalah didekati hanya oleh satu pihak, ajaklah pihak-pihak terkait menyumbangkan pemikiran, sehingga semua pemikiran bisa dijadikan satu kesatuan untuk memecahkan masalah. Dalam bahasa lain, ini merupakan kepemimpinan gotong royong atau bisa disebut holistic leadership. Harmoni semacam ini harus terus dijaga oleh BP Batam dan Pemerintah Kota Batam karena mereka melayani *stakeholder* yang lebih besar. Kalau harmoni tidak terjaga, siapa yang rugi? Rakyat.

Lalu, soal lain yang sering ditanyakan orang: Apakah selama ini pemerintah pusat sudah memberikan kemudahan bagi Batam, mengingat Batam adalah kawasan khusus? Urusan Pemerintah Pusat itu banyak sekali. Ini mesti kita pahami. Banyak sekali hal yang harus diurus oleh Pemerintah Pusat. Oleh karena itu, kita harus bisa 'menjual' masalah, bukan hanya menunggu perhatian. Kita harus bersikap proaktif dan membuang jauh-jauh mentalitas yang membuat kita hanya bisa mengeluh. Saya masih ingat bagaimana awal saya menjabat, tidak ada dana, tidak ada ini dan itu, dsb. Lalu saya bilang kepada teman-teman, jangan pernah bilang tidak ada duit, jangan pernah bilang itu bukan tanggung jawab kita, walaupun saya tahu itu urusan Pemerintah Pusat, dan jangan pernah mengeluh di depan rakyat. Kita dekati dan kita yakinkan Gubernur, juga Pemerintah Pusat yang begitu kompleks itu. Secara proaktif kita tunjukkan persoalan kita. Ternyata Pemerintah Pusat juga tidak mempersulit. Ketika kita mengajukan persoalan yang jelas, dengan alternatif solusi yang jelas pula, Pemerintah Pusat bisa segera mengambil keputusan. Kalau perlu kita ajukan masalah ke level yang lebih tinggi, ke level Menko. Jadi mesti pintar-pintarlah kita 'menjual' masalah untuk mendapatkan solusinya.

Sebagai kawasan khusus yang memiliki peran penting untuk mengakselerasi investasi dan pembangunan ekonomi secara nasional, Batam perlu menyusun action plan yang jelas dan terukur. Ada beberapa hal yang harus diperhatikan dalam hal ini. Pertama, take all the problems as our problems. Sikapilah semua masalah yang berkembang sebagai masalah bersama. Kedua, buat mekanisme yang memungkinkan kita bisa duduk bareng dan berbagi peran. Ketiga, buat mekanisme yang memungkinkan semua pihak bisa saling komplain dan

ada ruang bersama untuk menyelesaikan. Keempat, undang berbagai pihak untuk bersama menyelesaikan masalah. Kelima, saling belajar terus menerus. Open Governance Partnership (OGP) adalah bagaimana membangun kepercayaan, dan bagaimana melibatkan masyarakat untuk berpartisipasi semaksimal mungkin dalam memecahkan problem yang kita hadapi bersama. Setelah itu kita akan melihat dengan lebih jelas, ini problem *Free Trade Zone*, itu problem Pendidikan, di sini ada regulasi yang harus kita kuatkan, dst. Kita lakukan mapping dan evaluasi bareng secara terbuka, itulah esensi dari OGP, dengan nilai-nilai yang menyertai, seperti openness, trust, participativeness, dan tidak kalah penting adalah innovation. Karena terbuka dalam menghadapi masalah, kita bisa menyelesaikan masalah dengan cepat.

Kita harus benar-benar menyadari bahwa pemerintah adalah pelayan publik. Pemerintah berurusan dengan bagaimana bisa nyambung dengan publik, nyambung dengan problem publik, peduli dengan problem publik, dan terakhir, dengan bagaimana melakukan upaya (effort) untuk memberi solusi atas setiap problem publik. Sangat disayangkan, banyak ASN yang baru membuat perencanaan sudah merasa bekerja. Saya selalu berpikir bagaimana bekerja dengan cepat, solutif, dan dengan manfaat yang jelas. Jargon saya bukan "kerja, kerja, kerja" tapi "kerja cepat, tepat, dan bermanfaat untuk rakyat". Rakyat dalam hal ini mencakup semua orang, termasuk pengusaha. Sebagai pelayan publik, kita perlu beralih dari selfish ke service. Ini memang tidak mudah, butuh konsistensi, tapi jika terus menerus diusahakan akan berhasil juga. Pada akhirnya akan terlihat jelas perbedaan orang yang benar-benar bekerja dengan yang tidak.

Terakhir, tentang jabatan Kepala BP Batam yang statusnya ex-officio Walikota Batam, terlepas ini akan berlangsung lama atau tidak; apakah ke depan nanti diperlukan pengaturannya? Menurut saya, Ex-officio itu jauh lebih mudah sebenarnya. Jika, misalnya, pertumbuhan ekonomi mandeg, dan *Free Trade Zone* tidak berkembang, siapa harus disalahkan? Walikota, karena dia Ex Officio. Karena tanggung jawabnya yang tidak ringan, pemimpin diberi kewenangan, otoritas. Dalam kewenangannya itu terkandung kehormatan sekaligus tanggung jawab yang berat. Kesediaan seorang pemimpin adalah kesediaan menanggung beban. Kehormatan seorang pemimpin ada karena kesediaannya untuk mengambil masalah (the reason you are a leader, because you take a problem). Pemimpin adalah ia yang berada di depan ketika ada masalah dan tak mengambil kredit ketika berhasil menyelesaikan masalah itu. Saya kira kita harus lebih jernih melihat apakah sebenarnya problem yang kita hadapi, apakah problem policy, relationship, ataukah leadership. Sekarang sudah kita coba menerapkan konsep Kepala BP Batam adalah sekaligus ex-officio Walikota Batam. We will see.

** Ditulis oleh Firsta Putri Nodia berdasarkan wawancara dengan Bapak Suyoto pada tanggal Senin, 12 Juli 2021*

Profil Kontributor

Suyoto, atau Kang Yoto, adalah Bupati Bojonegoro 2 periode (2008-2018). Ia juga seorang Pengajar Kepemimpinan Universitas Muhammadiyah Gresik dan UMM, penemu Model Generative Self Governance. Lahir pada 17 Februari 1965 di Bojonegoro. Faculty member di United in Diversity Jakarta, Anggota Dewan Penasehat the Indonesian Institute. Ketua DPP Partai Nasdem, dan Kordinator Bidang Kebijakan Publik dan isu-isu strategis. Pernah menjabat Kepala Lembaga Studi Islam dan Kemuhammadiyahan Universitas Muhammadiyah Malang, Wakil Kepala Lembaga Penelitian Universitas Muhammadiyah Malang, Rektor Universitas Muhammadiyah Gresik Tahun 2000 sampai 2005. Pimpinan Pusat Pemuda Muhammadiyah, dan Anggota DPRD Provinsi Jawa Timur (2005-2008).

Selama 10 tahun memimpin Kabupaten Bojonegoro dari tahun 2008—2018, keberhasilannya antara lain 1) Menjadikan menjadikan Bojonegoro dari rangking 3 termiskin di Jawa Timur (2008) menjadi rangking 11 tahun (2016). 2) Menjadikan Bojonegoro sebagai pilot project pemerintahan terbuka dan partnership (open government Partnership sub-National Level pilot project) bersama dengan 15 kota terkemuka dunia, yaitu Seoul, Madrid, Paris, Ontario, Scotland, Sao Paulo, Bounes Aries, Austin dan lain lain. 3) Mengubah wajah Bojonegoro yang tadinya hanya dikenal karena banjir dan kekeringannya, menjadi daerah yang mendapatkan penghargaan tingkat Nasional maupun Internasional.

Kang Yoto menjadi salah satu Bupati yang kerap mewakili Indonesia di Forum International, terutama forum Extractive Industry for sustainable development and Poverty Reduction, antara lain 1) Forum Badan PBB UNDP 2014 di Brazilia Brazil, 2) Badan PBB untuk pembangunan berkelanjutan (UNSDN) dan, 3) di Vatican tahun 2014). Selain itu juga dalam forum tata kelola pemerintahan, antara lain 1) Open Government Partnership forum di Washington dan Paris, 2.) World Bank dalam forum Asia Pacific untuk pengelolaan pemerintah Daerah, 3) Making all voice account, Belanda (2017).

Selain juga sharing di MIT USA, University of Briton dan Manschester UK (Ingris), Tsinghua University China dan International Dialog New Meaning in Business and Politics (juli 2014). Kang Yoto juga menulis beberapa buku dan artikel, antara lain 1. Buku Al-Fatekah Codes, 2. Buku Melawan Kutukan Sumber Daya Alam, 3. Buku Spirit of Love, 4. Buku Resonansi Kepemimpinan Transformatif, The Essence of Leadership.

Perjalanan kepemimpinan Kang Yoto telah menjadi objek penelitian dan menghasilkan beberapa penerbitan. Berikut beberapa BUKU TENTANG Kang Yoto, antara lain a) Leading from emerging future, Otto C. Scharmer, MIT USA (2013), b) Curse to blessing, Renald Kasali, PT Mizan, 2016, c) Kepemimpinan Transformatif, Cahyo Suryanto, PT Mizan, 2016, d) Kepemimpinan Transformatif, Prof. Munir Mulkhan, Suara Muhammadiyah, 2016, e) Belaian Simbok, novel tentang Kang Yoto, Kristin Samah, PT Gramedia, 2016, serta beberapa Disertasi, Tesis dan Skripsi.

Batam dan Kebijakan Menarik Investor Asing

Michael Gautama

Batam telah ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (*Free Trade Zone*) sebelum Cina dan Malaysia menetapkan kawasan serupa. Karena letaknya yang berseberangan dengan Batam, Singapura berpengaruh besar terhadap penetapan tersebut. Menilik sejarah, kita tahu perdagangan dunia meningkat luar biasa sejak tahun 1950. Pada tahun 1970-an Presiden RI ke-2, Soeharto, dan Ketua Otorita Batam BJ. Habibie, memiliki dedikasi terhadap pengembangan dan pembangunan Batam. Pulau Batam pada awalnya diharapkan bisa menjadi partner baik bagi Singapura maupun bagi hubungan regional. Namun kondisi perekonomian dunia yang berubah-ubah membuat sinergitas ini menurun. Ada delapan (8) elemen yang perlu diupayakan agar Batam dapat bersinergi dengan Singapura, yaitu:

Elemen pertama, support dan komitmen. Selama dua tahun menjabat sebagai Kepala BP Batam ex Officio Walikota Batam, HM. Rudi sudah menunjukkan dukungan dan komitmennya untuk menggairahkan iklim investasi, termasuk menjalin sinergi dengan Singapura. Sayangnya kondisi pandemi yang mendera sejak awal tahun 2020 membuat gema jalinan sinergi ini kurang terdengar, meski sudah dilakukan. Elemen kedua, provincial *government*. Presiden Jokowi telah menerbitkan peraturan yang luar biasa. Hadirnya UU Cipta Kerja beserta turunannya bertujuan untuk mempermudah proses perizinan, dan di Batam elemen ini telah dipenuhi. Elemen ketiga, policy a.k.a kebijakan.

Saat ini pemerintah pusat maupun daerah sudah bersinergi sehingga ketika terdapat hambatan dalam investasi dapat diselesaikan dengan lebih cepat. Elemen keempat, comparative adjust. Ini merujuk pada bagaimana kita bisa melihat bahwa Batam mempunya comparative adjust. Pada tahun 2016 pernah dikatakan bahwa lahan mahal. Nah, masalah yang kita hadapi di Indonesia adalah masih banyaknya orang yang menguasai lahan besar, tapi lahan tersebut menjadi lahan tidur, sedangkan competitor kita (negara lain) dapat memberikan lahan secara free atau dengan harga murah, dan karena itu menjadi lebih kompetitif. Inilah yang menjadi PR dan harus diselesaikan oleh pimpinan kita agar lahan-lahan yang selama ini tidur dapat diproduktifkan (menghasilkan). Elemen kelima, modal kita untuk mengundang orang berinvestasi itu masih perlu dikembangkan. Seumpama membangun rumah, kita harus memperkuat pondasinya.

Untuk mengundang investor datang itu butuh proses, termasuk butuh menciptakan value, sehingga ketika investor datang, ada value yang dia peroleh. Hal ini terlihat dari angka investasi Indonesia, termasuk Batam, yang meningkat pada tahun 2021. Elemen keenam, social capital. Beberapa tahun lalu kondisi Batam memang agak melemah karena banyak trust issue, seperti demo, masalah politik dalam negeri. Tapi sekarang ini kelihatannya positif dan bagus untuk menggairahkan investasi. Elemen ketujuh, local element support. Pimpinan BP Batam saat ini sudah menunjukkan upayanya untuk merangkul semua pihak sehingga menciptakan kepercayaan investor. Ini adalah sebuah perbaikan yang luar biasa. Dan Elemen kedelapan, ini menyangkut karakter. Jadi peluang yang dikembangkan Singapura adalah konsep kesetaraan. Ini juga yang saya lihat di Pemerintah Batam selama 20 tahun lebih. Dalam enam tahun terakhir, telah dilakukan perbaikan-perbaikan yang luar biasa, terutama dalam setengah tahun terakhir ini.

Sejak awal Singapura didirikan sebagai *transhipment*. Untuk mencapai tujuan tersebut, Pemerintah Singapura memberikan kemudahan-kemudahan, menyangkut pajak dan jaminan hukum, kepada para investor dan pengguna jasa. Dengan kemudahan-kemudahan inilah Singapura berhasil menarik banyak investor untuk menanamkan modal mereka di sana. Hal ini harus dicontoh oleh Batam. Poin penting yang harus diperhatikan dalam hal ini adalah karakter, dan ini menyangkut apakah orang-orang kita mampu memberikan pelayanan yang prima bagi para investor dan apakah kebijakan yang ditetapkan pemerintah dapat memberi kepastian berusaha bagi para investor. Batam sudah memberikan kemudahan berinvestasi berupa insentif berusaha, namun masih terkurung dalam anggapan sendiri bahwa insentif terbaik adalah bagaimana memberikan pelayanan yang terbaik semata.

Banyak orang mempertanyakan mengapa tarif logistik dari Batam ke Singapura lebih mahal dibandingkan dari Jakarta ke Singapura, padahal lokasi Batam berseberangan

dengan Singapura. Hal ini karena Pelabuhan Batu Ampar yang menjadi gerbang bagi distribusi logistik kargo internasional belum memiliki nilai lebih. Singapura dapat menjadi salah satu pelabuhan tersibuk di dunia bukan hanya karena faktor lokasi yang strategis (berada di jalur pelayaran Selat Malaka), tapi juga karena memiliki value, termasuk jejaring ke market yang besar sehingga dapat mendatangkan kargo puluhan juta TEUs per tahunnya. Bisa dikatakan bahwa lokasi geografis dan strategis adalah dua hal yang berbeda. Sebuah pulau akan bernilai lebih kalau kita menaruh value di dalamnya. Fungsi dari social capital dengan network-nya itulah yang akan menaikkan value dan akan membuat Batam menjadi strategis. Beberapa kali BP Batam menggandeng pihak lain untuk mengembangkan Pelabuhan Batu Ampar, tapi selalu gagal, karena tidak ada value yang kita tawarkan. Agar Batam semakin maju, peningkatan SDM sangat diperlukan. Di sinilah peran pemerintah sangat diharapkan, yakni untuk menyiapkan beberapa poin tentang social capital, termasuk peningkatan kualitas SDM.

Untuk menarik investor, Singapura memang telah maju beberapa langkah di depan kita, termasuk dalam menyiapkan financial service yang matang sebagai salah satu bentuk insentif. Di Singapura, nomor satu adalah benefit pajak, nomor dua jaminan hukum, sehingga perusahaan-perusahaan di Singapura tidak boleh dinaturalisasi dan boleh mengirim uangnya ke luar. Selanjutnya benefit terbesar yang Singapura berikan adalah akses untuk pinjaman. Untuk menyamai Singapura, Batam harus mengtahui kesempatan apa yang ada sekarang dan bagaimana tantangannya. Selain itu, financial service adalah hal yang sangat penting bagi setiap perusahaan. Kita mesti membantu mereka untuk mendapatkan kemudahan ini agar mereka dapat berinvestasi di Indonesia.

** Ditulis oleh Soeratmi berdasarkan wawancara dengan Bapak Michael Gautama berdasarkan wawancara melalui zoom meeting pada tanggal 21 Juni 2021*

Profil Kontributor

Michael Goutama Ph.D adalah Ketua Kamar Dagang dan Industri Indonesia Singapura. Ia memiliki beberapa ragam bisnis dan investasi di perkebunan kelapa sawit, pertanian, ilmu kehidupan, lingkungan serta perusahaan investasi. Beberapa bisnis yang dimilikinya telah bersinergi dengan beberapa perusahaan Asia dan Eropa. Michael Goutama juga melayani sebagai Penasihat Strategis untuk berbagai perusahaan swasta, terbuka dan juga pemerintahan.

Dr. Goutama saat ini juga merupakan seorang Profesor di University of Tsukuba, Jepang pada Algae Biomass dan Energy System R&D Center (ABES), Sekolah Pascasarjana Ilmu Kehidupan dan Lingkungan. Penelitian beliau meliputi Algae to fuel bioprocess and design, algae bioprocess POME (Palm Oil Mills Effluent) to DHA, bioprocess of CPO (Crude Palm Oil) to high value products such as lubricant etc.

Dr. Goutama juga aktif mengajar ekonomi, keuangan dan teknologi digital yang terorganisir dalam pendekatan sistem di Kementerian Luar Negeri, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, dan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. Michael Goutama memegang gelar Teknik BASc, MASc dan Ph.D dari University of Toronto Kanada, serta sertifikat lainnya dari berbagai universitas seperti MIT dan University of Michigan.

BP Batam di Mata Para Pengusaha

Abidin

Direktur Utama PT Sat Nusapersada Tbk

Dalam perspektif pengusaha, situasi sosial dan keamanan di Batam masih tergolong kondusif. Para pelaku usaha mengapresiasi kebijakan pemerintah, baik Otorita Batam (sekarang BP Batam) maupun Pemerintah Kota Batam dalam mendukung para pelaku usaha di Kawasan Perdagangan Bebas Batam (*free trade zone*/FTZ).

Selain situasi sosial, kualitas sumber daya manusia (SDM) di Batam juga cukup memadai, hanya saja tetap diperlukan adanya peningkatan, khususnya pada bidang teknologi. Upaya-upaya yang perlu BP Batam lakukan untuk meningkatkan kualitas SDM ini salah satunya ialah dengan menyelenggarakan pelatihan dan sarana Pendidikan, terutama dalam bidang dengan teknologi. Sebagaimana yang telah diketahui bersama bahwa revolusi industri 4.0 yang ditandai dengan penerapan dan pengintegrasian teknologi internet of things, big data, artificial intelligence, dan sebagainya mengharuskan SDM-nya juga cakap akan hal tersebut. Melalui pelatihan dan pendidikan yang memadai, SDM Batam akan mampu bersaing dalam kancah global.

Para pengusaha berharap agar BP Batam senantiasa meningkatkan layanan dan inovasinya dalam hal perizinan usaha, agar proses perizinan menjadi lebih efektif dan efisien. Selain itu, pemberian insentif pemotongan biaya retribusi, pajak, dan lainnya juga sangat diharapkan oleh para pengusaha, terutama di tengah pandemi Covid-19 yang banyak mengancam keberlangsungan berbagai

bidang usaha. Bantuan tersebut tentu akan sangat berguna untuk mendukung kelangsungan hidup usaha di Batam.

Terakhir, biaya logistik yang dari kaca mata pengusaha masih tergolong mahal. Untuk kebanyakan perseroan, biaya logistik yang hampir mencapai 20% dari biaya produksi dianggap terlalu memberatkan para pengusaha. Mahalnya biaya pengiriman dan biaya *container* dari Batam ke Singapura perlu segera dicarikan solusi. Penurunan biaya logistik ini diyakini oleh para pengusaha akan mampu meningkatkan daya saing Batam dalam hal investasi.

** Ditulis oleh Bella Febiola berdasarkan jawaban tertulis dari Abidin, Direktur Utama PT Sat Nusapersada Tbk Nomor 073/PTSN/VIII/2021 pada Rabu, tanggal 18 Agustus 2021.*

Profil Kontributor

Abidin menjabat sebagai Direktur Utama PT Satnusa Persada Tbk., sejak 1990. Ia pernah menjadi Manajer Produksi PT Singamip (1989-1990) dan General Manager PT Hi Tech Agratekron Sempurna (1987-1989). Abidin juga merupakan Ketua Dewan Pimpinan Kota (DPK) APINDO Batam dari tahun 2003-2009, Ketua Dewan Pengurus Propinsi (DPP) APINDO Kepulauan Riau tahun 2004-2009, dan Dewan Penasihat Paguyuban Sosial Marga Tionghoa Indonesia (PSMTI) sejak tahun 1998. Dewan Kehormatan APINDO Kepri sejak tahun 2009. Beliau ditunjuk berdasarkan akta Berita Acara Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa Perseroan Nomor 14 tanggal 7 Agustus 2007.

Peran HKI dalam Menciptakan Iklim Investasi yang Kondusif di Batam

Oka Simatupang

Ketua Himpunan Kawasan Industri Kepulauan Riau (HKI Kepri)

Secara umum pengaturan pajak di *Free Trade Zone* (FTZ) Batam sudah cukup bagus, hanya saja prosedur pengenaan pajak biaya masuk dan pajak untuk barang yang akan dijual di pasar domestik perlu lebih disederhanakan dengan menggunakan SKA. Dalam konteks konten lokal, SKA tersebut perlu disesuaikan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih sederhana.

Satu hal yang barangkali perlu diperhatikan adalah kenyataan bahwa mayoritas tenaga kerja di Batam masih belum memiliki kapasitas yang memadai. Masih banyak posisi yang diisi oleh orang yang bukan dari ahlinya. Oleh karena itu, program pendidikan dan pelatihan perlu menjadi prioritas, guna meningkatkan kapasitas/skill tenaga kerja sekaligus memenuhi tuntutan pasar kerja di Batam. Untuk memenuhi tuntutan ini, Himpunan Kawasan Industri (HKI) menyelenggarakan Pendidikan Vokasi Industri, sebuah program yang bertujuan untuk menciptakan tenaga kerja dengan keterampilan dan daya saing tinggi yang mampu berkontribusi dalam peningkatan sektor industri. Untuk rekruitmen tenaga kerja, HKI bekerja sama dengan beberapa penyedia tenaga kerja, salah satunya, dengan PT Tunas Karya Indoswasta.

Sehubungan dengan keberadaan (kebutuhan) tenaga kerja asing, apa yang perlu diberikan oleh BP Batam bukanlah keistimewaan terkait keimigrasian, melainkan peraturan ketenagakerjaan yang fleksibel untuk kesepakatan kontrak dalam masa tertentu. Sejauh ini HKI bisa dikatakan

mendukung keberadaan (peran) mereka, karena memang beberapa skill yang dibutuhkan belum belum bisa dipenuhi oleh tenaga kerja dalam negeri. Kendati demikian, keberadaan mereka perlu diatur dengan regulasi, terutama berkaitan dengan batas waktu tenaga kerja asing (TKA) tersebut. Saat ini sebagian dari 24 Kawasan Industri sudah berstatus objek vital nasional bidang industri (OVNI). HKI mengapresiasi kebijakan Kementerian Perindustrian (Kemenperin) dalam memberikan kemudahan-kemudahan fasilitas fiskal untuk tenaga kerja asing.

Berkaitan dengan pemanfaatan Kawasan Industri Batam, HKI memang tidak mengolah dan tidak memiliki lahan, namun HKI memiliki peran sebagai jembatan komunikasi antara pemerintah dengan pengusaha. Dan peran ini cukup sentral dalam menciptakan iklim investasi yang kondusif di Batam.

Strategi HKI dalam menghadapi persaingan antar Kawasan Industri baik dalam skala lokal, regional, dan nasional ialah dengan terus menambah kemampuan berbisnis, meningkatkan kreativitas, dan menguasai perkembangan teknologi. Sejumlah langkah untuk meningkatkan daya saing sangat perlu dilakukan pada sektor-sektor strategis, seperti industri manufaktur. Industri manufaktur ini perlu diliberalisasikan agar mampu bersaing menuju pasar tunggal ASEAN. Selain berimplikasi positif pada produk domestik bruto nasional, industri ini juga merupakan industri padat karya yang menyerap banyak tenaga kerja. (Tulisan ini disarikan dari wawancara eksklusif dengan Bpk. OK Simatupang, Ketua Himpunan Kawasan Industri Kepulauan Riau, oleh Tim Penulis)

** Ditulis oleh Yudi Haripurdaja berdasarkan jawaban tertulis dari Oka Simatupang Ketua HKI Kepri tanggal 12 Agustus 2021.*

Profil Kontributor

OK Simatupang lahir di Sidikalang pada tanggal 22 September 1940. Ia merupakan Ketua Himpunan Kawasan Industri Koordinator Kepulauan Riau (HKI Kepri). Pria lulusan Sekolah Menengah Pertanian ini pernah menjabat sebagai General Manajer Kabil Integrated Industrial Estate (KIIE), Direktur KIIE, dan Advisor KIIE. Terakhir, OK Simatupang menjabat sebagai Direktur PT Ladi Kawasan Industri.

EPILOG

Wakil Kepala Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam

KPBPB merupakan kawasan khusus yang melaksanakan tugas tertentu dari pemerintah. Karena itu, pembuatan regulasi khusus dan pendelegasian kewenangan yang memadai sangat diperlukan dan direkomendasikan. Regulasi khusus dan pendelegasian kewenangan ini diperlukan untuk, misalnya, memberikan layanan perizinan yang cepat dan dalam lingkup yang luas. Selanjutnya, pelayanan perizinan di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam dapat diintegrasikan di IBOSS yang telah terintegrasi dengan OSS, sehingga pelayanan perizinan di KPBPB Batam ini dapat dilakukan secara lebih cepat. IBOSS juga diintegrasikan dengan Kantor Pemerintah Kota, Kantor Bea & Cukai setempat, Kantor Imigrasi, dan lembaga terkait lain yang ada di Batam. Hal ini perlu dilakukan demi mempercepat pembangunan dan pengembangan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam agar makin mampu bersaing dengan kawasan-kawasan serupa dan menarik investor sebanyak mungkin.

Gagasan Batam sebagai hub logistik internasional perlu dikukuhkan dalam *Masterplan* sebagai bagian ekosistem pengembangan pelabuhan dan bandara, agar pola integrasinya dengan kawasan lain, seperti Bintan dan Karimun, dapat lebih mudah direalisasikan. Ini akan menjadi sangat strategis untuk mendukung upaya pengembangan industri, perdagangan, maritim, dan pariwisata yang terpadu dan berdaya saing tinggi. Tentang daya saing ini, Batam tidak bisa hanya mengandalkan *Free Trade Zone* (FTZ). Pintu KEK (Kawasan Ekonomi Khusus) harus dibuka sebagai kawasan yang mempunyai fasilitas lebih banyak. Pada saat yang sama FTZ juga tetap harus jalan dan tidak boleh ditiadakan.

Sudah saatnya beberapa infrastruktur disiapkan dan disesuaikan dengan kebutuhan dan kemajuan ekonomi masa depan. Terutama infrastruktur yang menghubungkan kawasan produksi dengan kawasan distribusi, infrastruktur yang mempermudah akses ke kawasan wisata, mendongkrak lapangan kerja baru, serta yang dapat mempercepat peningkatan nilai tambah perekonomian rakyat. Selain pembenahan infrastruktur, koordinasi *government to government* (G to G) untuk menetapkan tarif logistik Batam juga perlu segera dilakukan. Menggandeng

pemain industri *freight forwarding* lokal sehingga tarif logistik tidak dikendalikan pengusaha dari negeri tetangga, adalah hal lain yang juga perlu dilakukan oleh BP Batam.

Melakukan benchmark terhadap pengelolaan kawasan lain juga sangat penting. Perlu juga membandingkan bagaimana kegiatan jasa logistik pelabuhan di Batam dengan di negara lain seperti Singapura misalnya. Seperti yang telah kita ketahui, selain memiliki infrastruktur yang hebat, Singapura juga memiliki bisnis yang lebih beragam dan berhubungan erat satu sama lain. Bisnis kapal sebetulnya tidak hanya bongkar-muat. Di Singapura banyak kapal singgah hanya untuk mengisi bahan bakar, di Indonesia hal itu belum banyak terjadi.

Terkait dengan daya saing, masalah efektivitas dari pemberian insentif perlu untuk diseriusi terutama pada aspek tata kelola dan regulasinya. Jika pengusaha diberikan fasilitias dan sarana-prasarana yang diperlukan secara memadai, maka mereka akan datang untuk berinvestasi. Saat ini, masalah tersebut masih belum berjalan secara konsisten. Urusan perizinan, misalnya, dapat memakan waktu berminggu-minggu, karena sistemnya belum memadai sehingga menyebabkan biaya tinggi. Sistem masih sering bergantung pada individu tertentu, bukan kepada mekanismenya. Apabila prinsip open *system* diterapkan, maka siapa pun yang menjalankan tugas, maka sistem akan tetap berjalan dengan irama yang sama untuk siapa saja sehingga pasti, kredibel, dan efisien.

Minat investor untuk menanamkan modal di Batam dipengaruhi oleh prinsip demand-supply. Batam termasuk kawasan yang terbuka untuk berbagai usaha, mulai dari industri perkapalan, elektronik, handphone, sampai teknologi informasi. *Big data,* sebagai sebuah penciri revolusi industri 4.0 sudah menjadi keniscayaan dewasa ini, maka dibutuhkan adanya data center (pusat data) yang mampu mengikuti atau bahkan mengantisipasi dinamika bisnis. Data center ini ke depan mempunyai peluang yang sangat besar, dapat dikatakan seperti *Silicone Valley* di Amerika. Sistem berbasis online, seperti *Online Single Submission* (OSS), Sistem Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik yang dilaksanakan oleh BKPM yang bermuara pada pelayanan di Pusat Layanan Terpadu (PTSP) merupakan inovasi untuk mempermudah pelayanan. Proses birokrasi yang rumit harus disederhanakan agar pelayanan bisa diberikan dengan lebih optimal.

Masalah-masalah sosial, seperti rumah liar (ruli), pengangguran, kriminal, dan lain-lain, dapat menjadi beban yang signifikan bagi upaya pengembangan Kawasan Strategis Batam. Hal tersebut bukan hanya menjadi tanggung jawab BP Batam, tapi menjadi tanggung jawab kita bersama. Oleh karena itu diharapkan semua *stakeholder* terkait dapat membangun dan berusaha mewujudkan visi dan misi bersama untuk mengambil langkah searah sesuai kecepatan yang diperlukan guna menyelesaikan persoalan-persoalan sosial tersebut.

Dalam hal pengendalian lingkungan, prinsip pembangunan berkelanjutan harus diterapkan. Air tawar yang berasal dari hujan agar semaksimal mungkin dapat dimanfaatkan melalui upaya penangkapan air hujan yang dilaksanakan secara menyeluruh dan berkelanjutan. Selain itu, pembangunan Waduk Tembesi dan waduk-waduk lain sesudahnya sebagai tambahan terhadap waduk yang sudah ada, juga merupakan upaya peningkatan layanan dan pengelolaan lingkungan untuk pembangunan berkelanjutan. Pembangunan *z* beserta jaringannya juga penting untuk optimalisasi pemanfaatan air buangan sekaligus untuk menjaga agar kualitas air dan lingkungan sekitar terkendali.

Selain menjadi kawasan industri dan perkapalan, Batam juga sangat diharapkan dapat mempunyai kawasan pemukiman yang layak, lengkap dengan sarana penunjang, seperti fasilitas kesehatan yang memadai, lembaga pendidikan, dan sarana olah raga yang bertaraf nasional maupun internasional. Oleh karena itu, masalah sosial dan lingkungan di Batam perlu ditangani secara sungguh-sungguh dengan menerapkan prinsip penyelesaian masalah berkelanjutan. Banyak hal masih perlu terus dikembangkan pasca penetapan Batam menjadi FTZ. Undang-Undang yang berkaitan dengan FTZ masih memerlukan peraturan turunan agar lebih implementatif. *Masterplan* Batam harus dievaluasi dan ditetapkan kembali, terutama menyangkut batas-batasnya sebagai wilayah FTZ. Kemudian, berbagai tata kelola lainnya, seperti tata kelola keluar-masuk barang, pengaturan dan penetapan kuota barang konsumsi dan non-konsumsi, dan juga tata kelola di Pelabuhan dan Bandara, perlu diatur dan diregulasi sebaik mungkin agar pelayanan bisa diberikan dengan lebih baik lagi.

Kawasan ekonomi strategis Batam, yang dulu diinisiasi oleh para pimpinan yang unggul di zamannya, didukung dengan berbagai langkah afirmasi, dari insentif perpajakan, keleluasaan anggaran, pendelegasian kewenangan perizinan, KEK, dukungan regulasi yang sangat kuat (PP 41 Tahun 2021) dan sinergi yang kuat dari para pemangku kepentingan mestinya lebih dari cukup untuk mewujudkan cita-cita yang ingin kita capai. Kalau tangan-tangan kita, yang tentu disertai doa yang khusyuk, belum berhasil memajukan Batam secara memadai, maka kita perlu merenung dan mawas diri terhadap hal-hal yang telah kita upayakan, apakah sudah serius atau belum, ataukah integritas dan daya juang kita yang harus kita tingkatkan.

"Ramai orang di dalam dusun
Dusun merapat di Bukit Barisan
Rampung sudah buku disusun
Semoga menjadi pelita wawasan

MARS BP BATAM

Cipt. Titiek Puspa

Lihat, barisan seksama. Tangkas wibawa dan perkasa.
Putra bangsa berpotensi. Sanggup tampil percaya diri.
Cermat, didalam merancang misi nya tuk kawasan barelang
Jadikan lokomotif pembangunan nasional
Pusat pertumbuhan regional
Kami siap sebagai abdi negara, profesional dan bertakwa
Demi tanggung jawab nya bagi nusa dan bangsa
Wujudkan pembangunan negara
Ya Ya Ya
Batam pelopor pembangunan lintas ekonomi nasional,
Industri perdagangan wisata dan alih kapal
Karya nyata putra bangsa
BP Batam Kujaga
BP Batam kubina
BP batam ku cinta
BP Batam Jayaaaaaa

HYMNE BP BATAM

Cipt. Titiek Puspa

Sujud kami bagi mu yang esa Dari putra putri bangsa
Yang tulus berbakti padamu Mohon ampun dan karunia Mu
Ya tuhan bimbing lah kami Satukan tekad langkah kami
Lestarikan bumi pertiwi Mengabdi hingga akhir nanti
Batam rempang galang rumah kami Indonesia tanah air kami
Tugas mulia nafas kami Taburkan cinta suburkan semangat kami
BP batam tulus berkarya bagi negeri

Scan QR untuk mendengarkan Lagu

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1. PANORAMA KAWASAN KANTOR BP BATAM DI BATAM CENTRE xxv
GAMBAR 2. KEPALA BP BATAM MEMANDANGI PERAIRAN BATAM YANG BERBATASAN DENGAN SINGAPURA xxviii
GAMBAR 3. PENATAAN PEMUKIMAN PENDUDUK BATAM 2
GAMBAR 4. POLITEKNIK NEGERI BATAM MERUPAKAN SALAH SATU PERGURUAN TINGGI YANG DIDIRIKAN OLEH OTORITA BATAM/BP BATAM UNTUK MENYIAPKAN TENAGA KERJA SIAP PAKAI YANG DIBUTUHKAN DUNIA INDUSTRI DI BATAM 6
GAMBAR 5. TAMPILAN BERANDA WEBSITE BP BATAM WWW.BPBATAM.GO.ID 14
GAMBAR 6. LAUNCHING PERIZINAN ONLINE TERPADU 24
GAMBAR 7. KOLABORASI PEMKO BATAM DAN BP BATAM ERA KEPEMIMPINAN HATANTO REKSODIPOETRO 30
GAMBAR 8. RAPAT DEWAN KAWASAN TAHUN 2016 DI KANTOR BP BATAM 36
GAMBAR 9. RAPAT DENGAR PENDAPAT DENGAN KOMISI VI DPR-RI 37
GAMBAR 10. PANORAMA KAWASAN NAGOYA - BATAM 38
GAMBAR 11. KEGIATAN PROMOSI INDONESIA - SINGAPURA 45
GAMBAR 12. PELUNCURAN EKSPOR PERDANA, PIPA PRODUKSI CITRA TUBINDO BATAM 50
GAMBAR 13. KUNJUNGAN PRESIDEN SBY KE BATAM 55
GAMBAR 14. PELUNCURAN PROGRAM BLINK (BP BATAM LAYANAN KELILING) 59
GAMBAR 15. PELUNCURAN PROGRAM IZIN INVESTASI 3 JAM (I23J) DAN KEMUDAHAN INVESTASI LANGSUNG KONSTRUKSI (KILK) DI MAL PELAYANAN PUBLIK BATAM. 60
GAMBAR 16. PERESMIAN PT PEGATRON TECHNOLOGY INDONESIA YANG MERUPAKAN PABRIK PEGATRON (PERUSAHAAN PERAKIT IPHONE) PERTAMA DI ASIA TENGGARAT 61
GAMBAR 17. PERKEMBANGAN REALISASI INVESTASI (IZIN USAHA) TAHUN 1971 S.D. SEPTEMBER 2017 (NILAI INVESTASI DALAM US$ JUTA) 65
GAMBAR 18. GRAFIK PERKEMBANGAN REALISASI INVESTASI (IZIN USAHA) TAHUN 1971 S.D. SEPTEMBER 2020 (JUMLAH PROYEK) 66
GAMBAR 19. INFOGRAFIS NILAI BUKU BARANG MILIK NEGARA (BMN) BP BATAM PER 31 DESEMBER 2018 67
GAMBAR 20. INFOGRAFIS ASET-ASET YANG DIUSAHAKAN DAN PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP) PER 31 DESEMBER 2018 68
GAMBAR 21. KRONOLOGIS DAN CATATAN PERJALANAN PERUBAHAN KELEMBAGAAAN BP BATAM DARI MASA KE MASA 70
GAMBAR 22. GEDUNG KANTOR OTORITA PENGEMBANGAN DAERAH INDUSTRI PULAU BATAM DI SEKUPANG 72
GAMBAR 23. NERACA PERUNTUKAN WILAYAH KPBPB BATAM 86
GAMBAR 24. KAWASAN INDUSTRI BATAMINDO 92
GAMBAR 25. RUSUN MUKA KUNING BP BATAM 96
GAMBAR 26. PEMASANGAN PAPAN PENGUMUMAN PENCABUTAN ALOKASI LAHAN OLEH BP BATAM 99
GAMBAR 27. INFOGRAFIS ALUR PENGALOKASIAN LAHAN TAHUN 2021 102
GAMBAR 28. INFOGRAFIS PROSES PELAKSANAAN PEMBANGUNAN DI KPBPB BATAM SESUAI ALUR PERIZINAN 103
GAMBAR 29. SEBARAN TERKAIT LAHAN DI BATAM 112

GAMBAR 30. JEMBATAN TENGKU FISABILILLAH 121
GAMBAR 31. INFRASTRUKTUR JALAN BATAM 123
GAMBAR 32. FERRY TERMINAL INTERNATIONAL BATAM CENTRE 125
GAMBAR 33, JOGGING TRACK DAN TAMAN RUSA SEKUPANG 128
GAMBAR 34. GEDUNG RUMAH SAKIT BP BATAM 129
GAMBAR 35. WADUK SEI LADI 132
GAMBAR 36. PELABUHAN CURAH CAIR KABIL 135
GAMBAR 37. JALAN LAYANG LALUAN MADANI 145
GAMBAR 38. KEGIATAN STS-FSU DI PERAIRAN FTZ BATAM 146
GAMBAR 39. PETUGAS PELABUHAN LAUT BP BATAM 151
GAMBAR 40. SIMULASI KEBAKARAN DILAKUKAN OLEH PBK BP BATAM 162
GAMBAR 41. SITUASI PELAYANAN BLINK 169
GAMBAR 42. MALL PELAYANAN PUBLIK KOTA BATAM 186
GAMBAR 43. PELAYANAN PTSP BP BATAM DI MPP 189
GAMBAR 44. PELAYANAN IMIGRASI 192
GAMBAR 45. MAL PELAYANAN PUBLIK 196
GAMBAR 46. GEDUNG PDSI BP BATAM 199
GAMBAR 47. KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN 203
GAMBAR 48. PEMBAGIAN WILAYAH KERJA PELABUHAN KPBPB BATAM 207
GAMBAR 49. PETUGAS CARGO BANDARA INTERNASIONAL HANG NADIM 213
GAMBAR 50. KEADAAN PELABUHAN BATU AMPAR TERKINI 216
GAMBAR 51. ALUR PELAYANAN BONGKAR MUAT PETIKEMAS EKSISTING PELABUHAN BATU AMPAR 218
GAMBAR 52. SKEMA LOGISTIK PELABUHAN 224
GAMBAR 53. SKEMA LOGISTIK BANDAR UDARA HANG NADIM 225
GAMABAR 54. PELABUHAN BATU AMPAR SEKARANG 227
GAMBAR 55. LAUNCHING BLE 230
GAMBAR 56. AUTO GATE SYSTEM DI PELABUHAN BATU AMPAR 232
GAMBAR 57. MOU ANTARA BKPM BERSAMA BP BATAM DAN PEMERINTAH KOTA BATAM TENTANG PENYELENGGARAAN SISTEM ONLINE SINGLE SUBMISSION (OSS) TERINTEGRASI SISTEM INDONESIA-BATAM ONLINE SINGLE SUBMISSION (IBOSS) 240
GAMBAR 58. PROSES BISNIS PERIZINAN BERUSAHA 248
GAMBAR 59. PP NO. 5 TAHUN 2021 TENTANG PENYELENGGARAAN PERIZINAN BERUSAHA BERBASIS RISIKO (P2B2R)*: 249
GAMBAR 59. PERSYARATAN DASAR PERIZINAN BERUSAHA 250
GAMBAR 60. DASAR HUKUM PERIZINAN BERUSAHA BP BATAM 251
GAMBAR 61. ALUR PENERBITAN PERIZINAN BERUSAHA - BP BATAM 252
GAMBAR 62. ALUR PENERBITAN PERIZINAN BERUSAHA - KPBPB BATAM 253
GAMBAR 63. KAWASAN INDUSTRI BATAMINDO 256
GAMBAR 64. TUGU ELANG DI BANDARA HANG NADIM 268

DAFTAR TABEL

TABEL 1. PERKEMBANGAN PENDUDUK DI BATAM TAHUN 1996-2020 9
TABEL 2. PERKEMBANGAN INVESTASI PMA DI BATAM BERDASARKAN NEGARA 2016 S.D 2021 62
TABEL 3. PERKEMBANGAN INVESTASI PMA DI BATAM BERDASARKAN SEKTOR 2016 S.D 2021 63
TABEL 4. PERKEMBANGAN INVESTASI PMDN DI BATAM BERDASARKAN SEKTOR 2016 S.D 2021 64
TABEL 5. REALISASI PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP) DALAM JUTA RUPIAH TAHUN 2016 S.D. 2021 69
TABEL 6. TABEL PERUNTUKAN WILAYAH KPBPB BATAM
TABEL 7. TARIF LAYANAN ALOKASI LAHAN 30 TAHUN (PER M2) BERDASARKAN PERATURAN KEPALA BP BATAM NO. 1 TAHUN 2018 87
TABEL 8. TABEL TARIF LAYANAN PERPANJANGAN ALOKASI LAHAN 20 TAHUN (PER M2) BERDASARKAN PERATURAN KEPALA BP BATAM NO. 1 TAHUN 2018 91
TABEL 9. JENIS DAN TARIF LAYANAN ADMINISTRASI LAHAN TAHUN 2018 BERDASARKAN PERATURAN KEPALA BP BATAM NO. 1 TAHUN 2018 93
TABEL 10. INFRASTRUKTUR JALAN, JEMBATAN, DAN DRAINASE 94
TABEL 11. INFRASTRUKTUR AIR BERSIH DAN PENAMPUNGAN AIR 130
TABEL 12. INFRASTRUKTUR INSTALASI PENGELOLAAN AIR LIMBAH (IPAL) 131
TABEL 13. INFRASTRUKTUR BANDARA HANG NADIM 133
TABEL 14. PENGEMBANGAN BANDARA HANG NADIM 134
TABEL 15. PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN 134
TABEL 16. REALISASI PENDAPATAN PENGUSAHAAN INFRASTRUKTUR PERIODE 2017 S.D. 2021 136
TABEL 17. REALISASI ANGGARAN BELANJA PROGRAM PENGEMBANGAN KAWASAN 2016 – 2020 138
TABEL 18. PERBEDAAN KONDISI TERMINAL PETI KEMAS (EXISTING) 140
TABEL 19. KEGIATAN INFRASTRUKTUR TAHUN 2021 141
TABEL 20. DISTRIBUSI PNS BERDASARKAN INSTANSI INDUK TAHUN 2020 – 2021 142
TABEL 21. PROFIL PIMPINAN BP BATAM PERIODE 2008 S.D. 2019 149
TABEL 22. KEKUATAN SDM BP BATAM 2017 S.D. 2021 152
TABEL 23. KEKUATAN SDM BP BATAM PERUNIT KERJA 2017 S.D 2020 164
TABEL 24. KEKUATAN PEGAWAI BP BATAM BERDASARKAN PENDIDIKAN TAHUN 2020 – 2021 165
TABEL 25. PENGEMBANGAN SDM BP BATAM PERGURUAN TINGGI, PROGRAM STUDI DAN JUMLAH PESERTA TUGAS BELAJAR 2019 – 2020 166
TABEL 26. REMUNERASI PEGAWAI BP BATAM BERDASARKAN KELAS JABATAN (GRADE) 2016 – 2021 (ORANG) 168
TABEL 27. INSENTIF DAN FASILITAS PERPAJAKAN 172
TABEL 28. ASPEK DAN FASILITAS KELUAR MASUK BARANG 177

TABEL 29. FASILITAS BEA CUKAI 179
TABEL 30. FASILITAS PERTANAHAN 180
TABEL 31. FASILITAS KEIMIGRASIAN 185
TABEL 32. PERBANDINGAN DAYA SAING KPBPB BATAM DENGAN KAWASAN EKONOMI SEJENIS DI ASIA DAN ASEAN 2021 193
TABEL 33. KAWASAN INDUSTRI DI PULAU BATAM 2021 202
TABEL 34. PEMBAGIAN TERMINAL DI WILAYAH KERJA PELABUHAN KPBPB BATAM 203
TABEL 35. SPESIFIKASI TERMINAL UMUM BATU AMPAR 210
TABEL 36. SPESIFIKASI TERMINAL UMUM CURAH CAIR KABIL 211
TABEL 37. SPESIFIKASI TERMINAL UMUM PENUMPANG INTERNASIONAL 212
TABEL 38. SPESIFIKASI TERMINAL UMUM PENUMPANG DOMESTIK 212
TABEL 39. SPESIFIKASI TERMINAL UMUM BETON SEKUPANG 213
TABEL 40. SPESIFIKASI TERMINAL KHUSUS PARIWISATA 213
TABEL 41. SPESIFIKASI BANDARA HANG NADIM BATAM 214
TABEL 42 . PERBANDINGAN BIAYA BONGKAR MUAT PETI KEMAS YANG BERLAKU DI BP BATAM DAN PELABUHAN LAINNYA 216
TABEL 43. PERBANDINGAN BIAYA LABUH DAN TAMBAT DI BP BATAM DAN PELABUHAN LAINNYA 221
TABEL 44. PERBANDINGAN BIAYA LABUH DAN TAMBAT DI BP BATAM DAN PELABUHAN LAINNYA 222
TABEL 45. PERBANDINGAN BIAYA LABUH DAN TAMBAT DI BP BATAM DAN PELABUHAN LAINNYA 223
TABEL 46. PERHITUNGAN BIAYA BONGKAR MUAT PETI KEMAS DI BP BATAM DAN PELABUHAN LAINNYA 225
TABEL 47. DAFTAR IZIN BERUSAHA DARI 8 SEKTOR 245
TABEL 48. DATA PERKEMBANGAN TENAGA KERJA INDONESIA DAN TENAGA KERJA ASING YANG ADA DI BATAM 257
TABEL 49. PERKEMBANGAN REALISASI INVESTASI PMA DAN PMDN, SERTA PENGGUNAAN TENAGA KERJA INDONESIA 261
TABEL 50. SEBARAN LULUSAN POLIBATAM YANG BEKERJA DI BERBAGAI BIDANG PEKERJAAN DARI TAHUN 2018-2020 265
TABEL 51. DAFTAR PERGURUAN TINGGI DI BATAM 266

DAFTAR PUSTAKA

Abdillah, A. (2018). Peranan Pulau Batam dalam Perdagangan Indonesia-Singapura [Skripsi, Universitas Padjadjaran]. http://repository.unpad.ac.id/frontdoor/index/index/docId/19856

antaranews.com. (2019, April 6). Jokowi janjikan sertifikasi Kampung Tua di Batam. Antara News. https://www.antaranews.com/berita/821107/jokowi-janjikan-sertifikasi-kampung-tua-di-batam

BatamEkbiz.com. (2016, April 5). Menko Perekonomian Lantik Tujuh Pimpinan Baru BP Batam. BatamEkbiz.com. https://batamekbiz.com/menko-perekonomian-lantik-tujuh-pimpinan-baru-bp-batam/

BP Batam. (2019). Latar Belakang. BP Batam. https://bpbatam.go.id/en/profile/background/

BP Batam. (2019). Latar Belakang. BP Batam. https://bpbatam.go.id/en/profile/background/

BP Batam. (2020, August). Sejarah Batam. BP Batam. https://bpbatam.go.id/tentang-batam/sejarah-batam/

BP Batam. (2020, August). Sejarah Batam. BP Batam. https://bpbatam.go.id/tentang-batam/sejarah-batam/

BP Batam. (2020, August). Sejarah Batam. BP Batam. https://bpbatam.go.id/tentang-batam/sejarah-batam/

BP Batam. (2020, August). Sejarah Batam. BP Batam. https://bpbatam.go.id/tentang-batam/sejarah-batam/

BP Batam. (2020). Survei Kepuasan Masyarakat Pelayanan Terpadu Satu Pintu BP Batam 2020. BP Batam. https://e-ppid.bpbatam.go.id/wp-content/uploads/2021/05/Laporan-Akhir-Survei-Kepuasan-Masyarakat-PTSP-BP-Batam-2020.pdf

BP Batam. (2021). Fasilitas dan Insentif. BP Batam. https://bpbatam.go.id/investasi/peluang-investasi/fasilitas-dan-insentif/

Budiyantini, Y., & Amalia, T. (2021). Penilaian Kinerja Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) dan Pembangunan Kota Batam. REKALOKA Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, 1(1), 44–55.

Dwiatmoko, H. (2018). Peran Perkeretaapian dalam Menunjang Sistem Logistik Nasional. Jurnal Transportasi, 18(2), 87–96. https://doi.org/10.26593/jtrans.v18i2.3038.87- 96

Garside, A. K. (2017). Manajemen Logistik. UMMPress.

Hasibuan, A., Banjarnahor, A. R., Sahir, S. H., Cahya, H. N., Nur, N. K., Purba, B., SN, A., Prasetio, A., Ardiana, D. P. Y., Purba, S., & Mardia, M. (2021). Manajemen Logistik dan Supply Chain Management. Yayasan Kita Menulis.

Hati, S. W. (2013). Analisis Kebutuhan Tenaga Kerja di Kota Batam. https://p2m.polibatam.ac.id/wp-content/uploads/2013/01/Microsoft-Word-Analisis-Kebutuhan-Tenaga-Kerja-Batam-_Shinta-_-1.pdf

Hendrayady, A. (2019). Membangun Wilayah Perbatasan di Provinsi Kepulauan Riau (Mencari Solusi Untuk Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat Di Pulau-Pulau Terdepan). KEMUDI: Jurnal Ilmu Pemerintahan, 4(1), 34–49.

Hidayat, S., Suryani, E., & Hendrawan, R. A. (2017). Sistem Dinamik Spasial Untuk Meningkatkan Efektifitas Dan Efisiensi Logistik Pada Rantai Pasok Pangan. INTEGER: Journal of *Information* Technology, 1(2), 43–52. https://doi.org/10.31284/j.integer.2016.v1i2.64

Jati, D. (2020, January 15). Throughput Peti Kemas Singapura Naik 1,6% Menjadi 37,2 Juta TEU Pada 2019. Indonesia Shipping Gazette. https://indoshippinggazette.com/2020/throughput-peti-kemas-singapura-naik-16-menjadi-372-juta-teu-pada-2019/

Maileni, D. A. (2019). Kepastian Hukum terhadap Hak Milik Diatas Hak Pengelolaan di Kota Batam. Jurnal Hukum De Rechtsstaat, 5 (1), 119–127. https://doi.org/10.30997/jhd.v5i1.1729

Muazzin, M. (2014). Hak Masyarakat Adat (Indigenous Peoples) atas Sumberdaya Alam: Perspektif Hukum Internasional. Padjadjaran Journal of Law, 1(2), 322–345. https://doi.org/10.22304/pjih.v1n2.a7

Muhtamil, M. (2017). Pengaruh Perkembangan Industri Terhadap Penyerapan Tenaga Kerja di Provinsi Jambi. Jurnal Perspektif Pembiayaan Dan Pembangunan Daerah, 4(3), 199–206. https://doi.org/10.22437/ppd.v4i3.3642

Mulyadi, D. (2011). Pengembangan Sistem Logistik yang Efisien dan Efektif dengan Pendekatan Supply Chain Management. Journal of Industrial Research (Jurnal Riset Industri), 5(3), 275–282.

Muzwardi, A., & Nurmandi, A. (2014). Analisis Hubungan Antar Organisasi dalam Pengembangan Investasi di Kawasan Perdagangan dan Pelabuhan Bebas Batam. Journal of Governance and Public Policy, 1(1), 27–52. https://doi.org/10.18196/jgpp.v1i1.2092

Polibatam. (2020). Sejarah. Polibatam. https://www.polibatam.ac.id/sejarah/

PSA Singapore. (2018). News and Media Sections. PSA Singapore. https://www.singaporepsa.com/news-and-media

Riwanti, S., & Kartikasari, D. (2019). Persepsi Antara Tenaga Kerja Pendatang Laki-Laki dan Perempuan Terhadap Push and Pull Factors. Journal of Applied Business Administration, 3 (1), 148–161. https://doi.org/10.30871/jaba.v3i1.1301

Roeroe, F. et.al. (2003). Batam, Komitmen Setengah Hati. Aksara Karunia.

Spelt, N. M., & Berge, J. B. J. M. ten. (1993). Pengantar Hukum Perizinan (P. M. Hadjon, Ed.). Yuridika.

Sudirman, L. (2016). Iklim Investasi di Indonesia. Jurnal Selat, 3(2), 463–471.

Sutedi, A. (2010). Pengurusan Perizinan. Pusat Pendidikan dan Pelatihan ST Aloysius.

Sutedi, A. (2011). Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik. Sinar Grafika.

Swastiwi, A. W. (2015, February 10). Pulau Galang dari Masa ke Masa. Balai Pelestarian Nilai Budaya Kepulauan Riau. https://kebudayaan.kemdikbud.go.id/bpnbkepri/pulau-galang-dari-masa-ke-masa/

Syahrianto, Asmarazisa, D., & Sriwati, S. (2015). Pengaruh Kompensasi dan Motivasi terhadap Kinerja Pegawai pada Bagian Biro Umum BP. Batam. BENING, 2(1), 1–12. https://doi.org/10.33373/bening.v2i1.757

Tobing, J. I. L., & Pramono, N. (2007). Hak Pengelolaan Lahan dan Investasi Properti di Pulau Batam [Tesis, Universitas Gadjah Mada]. http://etd.repository.ugm.ac.id/penelitian/detail/36924

Zaenuddin, M., Kumorotomo, W., Saleh, S., & H. Hadna, A. (2018). Dualisme Kelembagaan Antara Pemerintah Kota dan BP Batam serta Dampaknya terhadap Kinerja Perekonomian di Kota Batam. Journal of Applied Business Administration, 1(2), 219–231. https://doi.org/10.30871/jaba.v1i2.613

Zaenuddin, M., Kumorotomo, W., Saleh, S., & Hadna, A. H. (2018). Identifikasi Permasalahan Pasca Diterapkan Otonomi Daerah di Kota Batam dan Alternatif Solusi Kebijakan Mendatang. Prosiding Seminar Nasional Cendekiawan, 2, 1095–1104. https://doi.org/10.25105/semnas.v0i0.3441

INDEKS

A

Administratif xvi, 48, 126, 260, 275, 282
Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) 7
Alokasi 90, 91, 93, 98, 99, 100, 101, 187, 372, 374
Amortisasi xxi, 175, 178
Anggaran ix, xv, 7, 25, 35, 42, 43, 46, 47, 54, 56, 57, 98, 124, 139, 142, 174, 239, 286, 301, 325, 326, 328, 370
Auto Gate System 234, 373

B

Badan Layanan Umum xix, 56, 57, 59, 73, 77, 82, 124, 148, 170, 197, 219, 286, 296, 313
Badan Pengusahaan Batam iv, viii, ix, x, xxvi, 77, 100, 210, 211, 237
Badan Pertanahan Nasional xvi, xix, 19, 20, 53, 85, 95, 98, 340
Badan Usaha Bandar Udara 25, 227
Badan Usaha Pelabuhan 141, 190, 210, 211, 212, 213, 214, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 233, 235
Barang Milik Negara 59, 67, 89, 127, 372
Batam Logistic Ecosystem 204, 231, 233
Batam Seaport Information Management System 214, 233, 235
Batam Single Window 244
BLINK 12, 59, 169, 190, 372, 373
BMTB xxii, 13, 16, 17, 18, 241
B-SIMS 214, 233, 235
BUBU 25, 230
Build Operate Transfer 126

C

CIQP 233
Container 231, 233, 311, 365
Cukai xix, 27, 53, 179, 180, 181, 182, 233, 240, 241, 296, 322, 368, 375

D

Desalinasi 22
Dewan Kawasan vi, viii, ix, x, xii, xix, xx, 33, 34, 53, 54, 56, 150, 170, 206, 242, 270, 271, 273, 314, 315, 324, 327, 372
Dewan Pembina 333
Dewan Pengawas xviii, xix, 47, 57
DLKp 21, 214
DLKr 21, 214

E

Economics of scale 330
E-Government 52
Ex-officio 57, 341, 358

F

FBMS xxii, 15, 104
FTZ v, 146, 174, 176, 184, 194, 201, 272, 277, 283, 284, 285, 286, 288, 289, 291, 292, 293, 294, 296, 298, 303, 304, 307, 309, 314, 315, 316, 320, 321, 322, 333, 334, 364, 366, 368, 370, 373

G

Good governance xxii, 15, 301
Government to government 235, 368

H

Hak Guna Bangunan 89, 95, 100, 337
Host to host xxii, 12, 13, 21, 104, 190
HPL xvii, 19, 85, 88, 89, 98, 100, 117, 191, 194, 337, 338, 339
HSCODE 16

I

IBOSS xx, 18, 25, 26, 27, 41, 59, 100, 243, 244, 323, 368, 373
Iinfrastruktur vi, xv, xvi, xx, xxiii, xxiv, 1, 3, 5, 7, 8, 33, 35, 39, 40, 43, 47, 49, 52, 58, 85, 89, 90, 113, 114, 115, 120, 122, 124, 126, 127, 139, 140, 142, 144, 175, 190, 201, 202, 204, 206, 208, 228, 231, 235, 256, 272, 274, 283, 289, 290, 292, 293, 295, 299, 320, 321, 323, 330, 332, 333, 338, 346, 348, 350, 368, 369
Illegal housings 51
Indonesia National Single Window 16, 184
Inovasi xxi, xxii, 12, 13, 175, 187, 191, 279, 356, 369
Insentif vi, x, xx, xxi, xxiii, 29, 33, 35, 38, 40, 41, 84, 97, 118, 174, 175, 176, 181, 182, 184, 190, 194, 197, 198, 201, 235, 236, 259, 268, 278, 309, 310, 312, 320, 321, 325, 326, 327, 330, 339, 350, 361, 362, 364, 369, 370, 376
IUK 16, 17, 18, 181, 182, 201
Izin Prinsip 89, 95, 240, 244

K

Kampung Tua 8, 10, 114, 116, 117, 376
Kawasan Ekonomi Khusus xx, 174, 175, 176, 201, 272, 279, 297, 298, 303, 314, 319, 344, 368
Konsorsium xvii, 85, 134, 144, 216
KPBPB v, viii, ix, x, xi, xxiv, 15, 21, 32, 33, 35, 39, 53, 54, 59, 86, 87, 103, 113, 122, 124, 126, 181, 202, 209, 210, 214, 219, 228, 230, 237, 238, 240, 241, 242, 244, 255, 259, 288,

346, 348, 368, 372, 373, 374, 375, 376
KPBU 11, 120, 126, 134, 139, 144, 216, 297
KSN xvii, 53, 59, 73, 88, 241

L

Land Information System 104, 113
Land Management System xxii, 12, 13, 100, 187, 244
Lartas 16, 17

M

Masterplan xvi, xvii, 43, 47, 49, 85, 89, 90, 233, 235, 286, 332, 333, 368, 370

N

Nasional Logistic Ecosystem 204
NIB xxii, 12, 13, 16, 17, 18, 27, 100, 184, 187
NIK 200
NPWP 16, 100, 244

O

One stop service xx, 41
Online Single Submission xx, xxii, 13, 18, 25, 39, 41, 58, 65, 66, 100, 184, 187, 243, 244, 279, 323, 369, 373
Otorita Batam v, vi, xv, xvi, xvii, xviii, xix, xx, xxvi, 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 22, 23, 25, 39, 40, 44, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 54, 56, 57, 59, 73, 84, 85, 88, 89, 90, 94, 95, 97, 115, 116, 117, 122, 127, 139, 147, 148, 150, 170, 198, 200, 237, 238, 239, 240, 256, 260, 270, 274, 275, 276, 282, 283, 284, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 304, 320, 325, 327, 333, 334, 335, 336, 337, 342, 360, 364, 372

P

Pajak Bumi dan Bangunan 175
Pajak Pertambahan Nilai xx, 175
Partial Equilibrium 326
PDSI 52, 199, 336, 373
Pejabat Pembuat Komitmen 126
Pembebasan Lahan xvi, 85, 88, 94, 97, 98, 114, 115, 139, 282
Penanaman Modal Asing xxi, xxiii, 40, 176, 191, 238
Pernyataan Umum Kedatangan dan Keberangkatan Kapal xxii, 12, 13, 21
Perpu 52, 53
Petikemas 220, 373
PNBP ix, xix, 47, 57, 59, 68, 69, 85, 113, 120, 124, 126, 127, 190, 286, 295, 296, 299, 327, 329, 372, 374
Politeknik xvii, xxiii, 3, 6, 8, 9, 10, 40, 51, 127, 200, 264, 265, 266, 277, 284, 294, 298, 372
Port to port 228, 230
PPn-BM xx, xxi, 175
PTSP xxiv, 21, 65, 66, 183, 184, 187, 189, 194, 200, 201, 236, 244, 305, 310, 323, 369, 373, 376

Q

Quarantine 233

R

Renstra 122, 124
RPBK 183
Rupiah Murni 57, 120, 326

S

Sijori 275
SIKMB xxii, 12, 13, 15, 18, 181, 183, 244
Social development 198, 200
Special Economic Zone xxi, 174, 175
SPIPISE 39, 58, 65, 66, 184, 244
SPIRIT xxiv, 163, 167, 200, 335
STS-FSU 146, 373

T

Tax Holiday 174
TEUs 1, 144, 210, 219, 362
TIK 183
TLDDP xxii, 13, 17, 18, 176, 181, 182
Transhipment 39, 44, 237, 290, 333, 361

U

UWT 19, 84, 85, 88, 100, 113, 119, 182, 184, 187, 190, 238, 308
UWTO 8, 46, 88, 89, 95, 117, 238, 304, 305

W

Waste Water Treatment Plant 290, 370

5 DASAWARSA
PENGELOLAAN BATAM SEBAGAI KAWASAN EKONOMI STRATEGIS
Panorama dan Catatan Hikmah Pembelajaran

Batam adalah salah satu dari 329 pulau dalam gugusan Kepulauan Riau yang terletak di antara Selat Malaka dan Singapura. Sebelum mendapat perhatian khusus dari pemerintah pusat, Batam adalah sebuah pulau dengan hamparan hutan belantara yang nyaris tanpa denyut kehidupan. Baru pada tahun 1970-an, Batam mulai dikembangkan menjadi basis logistik dan operasional bagi industri minyak dan gas bumi oleh Pertamina. Selanjutnya, melalui Keputusan Presiden (Keppres) Nomor 41 Tahun 1973, pembangunan Batam dikelola oleh Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam (Otorita Batam).

Sejak saat itu, berbagai infrastruktur modern berstandar internasional terus dibangun yang dibarengi dengan ragam regulasi tentang insentif dan fasilitas, dalam rangka meningkatkan daya tarik investasi. Semua upaya tersebut dilakukan guna mengukuhkan keunggulan kompetitif dan komparatif Batam di wilayah Asia Pasifik. Alhasil, kuncup-kuncup perekonomian semakin merekah. Berbagai sektor perdagangan, pariwisata, jasa keuangan dan lain-lain menggeliat dengan pesat.

Seiring dengan merekah dan menggeliatnya pertumbuhan ekonomi tersebut, Batam ditetapkan menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas melalui Undang-Undang Nomor 44 Tahun 2007. Penetapan tersebut selanjutnya ditindaklanjuti dengan terbitnya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 46 Tahun 2007 yang mengamanatkan pengelolaan kawasan Batam dilaksanakan oleh lembaga/instansi pemerintah pusat bernama Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (Badan Pengusahaan Batam). Setelah ditetapkan menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, pada tahun 2021 ini pemerintah juga menetapkan dua KEK di Batam, yaitu KEK Nongsa dan KEK BAT (Batam Aero Technic).

Derap Langkah perjalanan selama 5 dasawarsa pengelolaan Batam telah memberikan sumbangsih bermakna, yakni: **pertama,** terbukanya lapangan usaha yang mampu menyerap angkatan kerja dari seluruh wilayah tanah air; **Kedua,** meningkatnya jumlah penerimaan daerah maupun pusat; serta **ketiga,** menjadi model dan wahana pembelajaran untuk semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung terlibat dalam pengelolaan dan pengembangan kawasan ekonomi di seluruh wilayah Indonesia. Sumbangsih ketiga inilah yang menjadi intensi dari penulisan dan penerbitan buku ini. Dengan harapan, para pembaca tidak semata-mata belajar dari pengalaman. Lebih dari itu, Anda semua dapat menemukan hal-hal baik yang dikembangkan menjadi lebih baik. Selamat membaca.

9 786021 901243