



## **Implementasi Pembangunan Infrastruktur Kota Batam dalam Rangka Pengembangan Sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)**

### ***The Implementation of Batam City Infrastructure Development in the Framework of Development as a Special Economic Zone (SEZ)***

**Winsherly Tan, Shelvi Rusdiana & Bella Oktavia Maryto S\***

Jurusan Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Internasional Batam, Indonesia

#### **Abstrak**

Keberagaman yang dimiliki Indonesia dapat menjadi magnet tersendiri untuk menarik wisatawan domestik maupun luar negeri dalam menikmati keindahan Indonesia sendiri. Pada era pemerintahan Presiden Joko Widodo direncanakan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) melalui Visi dan Misi Agenda Prioritas Pembangunan sebagaimana tertuang dalam UUD NRI Tahun 1945 No 17/2007 Tentang Pembangunan Nasional Tahun 2005-2025 Rencana Pembangunan Jangka Panjang. Ujung tombak ditujukan pada pembangunan khususnya pembangunan wilayah untuk mengurangi adanya kesenjangan pembangunan antara wilayah berkembang dan wilayah tertinggal di Indonesia dengan cara mempercepat dan meratakan pembangunan wilayah. Penulis menggunakan metode empiris menganalisis efektivitas Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur Kota Batam Dalam Rangka Pembangunan Sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) melalui metode observasi. Kesimpulan infrastruktur terhadap Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), kemudian penyempurnaan sistem One Single Submission (OSS), dan peningkatan Sumber Daya Manusia yang menjadi penyelesaian permasalahan strategis yang dialami masing-masing Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), serta beberapa hal lainnya diharapkan perekonomian Batam dapat mengalami peningkatan yang lebih jauh signifikan, masyarakat dapat merasakan kesejahteraan.

**Kata Kunci:** Implementasi Pembangunan Infrastruktur; Kawasan Ekonomi Khusus; Batam.

#### **Abstract**

Indonesia's diversity can become a magnet in itself to attract domestic and foreign tourists to enjoy the beauty of Indonesia itself. In the era of President Joko Widodo's administration, he planned the National Long Term Development Plan (RPJPN) through the Vision and Mission of the Development Priority Agenda as stated in the 1945 Constitution of the Republic of Indonesia No. 17/2007 concerning National Development for 2005-2025 Long Term Development Plan. The spearhead is aimed at development, especially regional development, to reduce the development gap between developing regions and underdeveloped regions in Indonesia by accelerating and leveling regional development. The author uses an empirical method for the effectiveness of the Implementation of Batam City Infrastructure Development in the Context of Development as a Special Economic Zone (KEK) through the observation method. In conclusion, the infrastructure for Special Economic Zones (KEK), then improving the One Single Submission (OSS) system, and increasing Human Resources which is the solution to the strategic problems experienced by each Special Economic Zone (KEK), as well as several other things that are expected by the Batam economy can experience a further significant increase, the public can feel it.

**Keywords:** Implementation of Infrastructure Development; Special Economic Zones; Batam.

**How to Cite:** Tan, W., Rusdiana, S., & Maryto S, B.O., (2024), Implementasi Pembangunan Infrastruktur Kota Batam dalam Rangka Pengembangan Sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). ARBITER: Jurnal Ilmiah Magister Hukum, 6(1) 2024: 108-117,



## **PENDAHULUAN**

Indonesia adalah suatu negara kepulauan terbesar di dunia sehingga menjadikan negara luar biasa besar dengan masyarakat multikultural baik secara sosiokultural maupun geografis. Keberagaman yang dimiliki Indonesia dapat menjadi magnet tersendiri untuk menarik wisatawan domestik maupun luar negeri dalam menikmati keindahan Indonesia sendiri (Fitri Lintang & Ulfatun Najicha, 2022). Hal ini akan sangat berdampak pada peningkatan pertumbuhan ekonomi di Indonesia dimana merupakan aspek fundamental dalam meningkatkan kesejahteraan sosial (Azwina, Wardani, Sitanggang, & Silalahi, 2023). Seperti tertulis dalam UUD NRI Tahun 1945 disebutkan mengamanatkan keharusan bagi suatu negara agar setiap warga negara memiliki hak atas tingkat kesejahteraan sosial sebaik-baiknya serta negara berkewajiban turut serta mewujudkan kesejahteraan sosial tersebut dalam ruang lingkup masyarakat luas. Dalam mewujudkan cita-cita tersebut, pembangunan nasional menjadi kunci utama dalam mewujudkan kesejahteraan sosial (Lismanto & Utama, 2020). Hal ini secara tegas tertuang dalam alinea keempat UUD NRI Tahun 1945 menyatakan bahwa salah satu tujuan dari adanya pembangunan nasional adalah untuk mewujudkan kesejahteraan umum di kalangan masyarakat luas.

Dalam suatu negara demokrasi, pembangunan nasional diupayakan berdasarkan kemauan, kebutuhan, dan kemampuan masyarakat suatu negara tersebut (Anggono & Damaitu, 2021). Ada beberapa konsep mengenai demokrasi dimana dijelaskan bahwa ada garis temu antara demokrasi dan pembangunan nasional. Kedua hal tersebut telah dianggap saling memiliki keterkaitan sebagai suatu proses mempercepat kemajuan suatu bangsa. Indonesia ialah negara hukum tentu saja dalam setiap aspek dan perumusan suatu kebijakan harus berlandaskan pada hukum yang berlaku (Dinna Ririn Agustina, 2019). Dalam kaitannya, hukum yang berlaku dijadikan tonggak pembangunan nasional. Pembangunan hukum perlu ditegaskan sedemikian rupa agar mampu meningkatkan suatu sistem hukum pembangunan nasional yang efektif sebagaimana di segala bidang kehidupan. Penataan regulasi pun harus sejalan antara perumusan kebijakan dan regulasi yang berlaku untuk mempercepat pencapaian prioritas pembangunan nasional. Penataan regulasi demikian penting untuk meniadakan adanya inefisiensi pembiayaan anggaran pembangunan infrastruktur nasional melalui penyusunan regulasi yang terukur (Sholikin, 2018).

Perubahan pandangan terhadap pembangunan nasional muncul pertama kali pada periodisasi terjadinya krisis ekonomi dan munculnya polarisasi yang tajam antar negara. Kemudian berlanjut pada masa orde baru, pembangunan nasional jauh mengutamakan adanya penanaman modal asing masuk ke Indonesia yang mengedepankan stabilitas ekonomi sehingga mengakibatkan pihak-pihak yang menentang pemerintah mengalami tekanan represif (Rachmat, 2021). Lalu pada masa demokrasi terpimpin, pembangunan nasional lebih diarahkan kepada pemusatan kekuatan ekonomi bersifat anti modal asing. Pada masa reformasi, pembangunan nasional banyak menaruh perhatian pada hak-hak masyarakat majemuk. Dengan demikian, terlihat bahwa keterlibatan politik hukum juga ikut mempunyai peranan yang krusial dalam perumusan suatu kebijakan yang berlaku, sebab politik hukum akan menjadi jembatan penghubung pada saat tahap implementasi kebijakan di masyarakat luas (Darmawan, 2020). Konsep pembangunan nasional sendiri didukung oleh pembangunan berkelanjutan yang memerlukan konsepsi holistik. Akan tetapi apabila kemudian hari pemerintah merealisasikan pembangunan berkelanjutan tanpa adanya visi, misi, dan arah yang jelas, hal tersebut tidak menjamin konsistensi dalam merealisasikan arah pembangunan berkelanjutan (Reza Hariyadi, 2021). Arah pembangunan berkelanjutan yang jelas pun tidak dapat diukur oleh masyarakat hanya dalam selang waktu dua atau tiga tahun ke depan.

Kebijakan pembangunan berkelanjutan bertujuan untuk mencapai keselarasan dan keseimbangan pembangunan nasional yang harus sesuai dengan pemberdayaan potensi yang

ada secara efektif dan efisien (Sistem & Pembangunan, 2020). Rencana pembangunan berkelanjutan ini tidak hanya berfokus pada tingkat pusat saja namun juga di tingkat wilayah untuk pembangunan berkelanjutan dalam lingkup yang lebih kecil. Hal ini dapat direalisasikan melalui provinsi, kabupaten, kecamatan, dan desa. Pembangunan wilayah ini merupakan bagian kecil dari pembangunan nasional secara keseluruhan yaitu sebuah proses pemberdayaan keunggulan sumber daya manusia maupun sumber daya alam suatu wilayah yang menjalin kemitraan antar masyarakat pembangunan dengan maksud untuk membuka lapangan pekerjaan, menstimulasi pertumbuhan ekonomi setiap daerah, serta peningkatan taraf hidup masyarakat luas (Sinaga, 2020). Lebih jauh lagi, adanya peraturan otonomi nasional yang harmonis dapat memicu pertumbuhan wilayah yang mencapai target. Konsep pembangunan berkelanjutan nasional diharapkan mampu mempercepat pertumbuhan wilayah agar tidak tertinggal jauh layaknya pembangunan wilayah Pulau Jawa lebih maju dibandingkan dengan pulau-pulau lain di Indonesia yang mengalami kesenjangan pembangunan. Perencanaan pembangunan yang matang dan menyeluruh merupakan suatu keniscayaan yang harus diwujudkan dalam pembangunan berkelanjutan khususnya dalam pembangunan suatu wilayah agar perencanaan pembangunan jangka panjang wilayah menjadi pedoman bagi setiap pemerintah nasional wilayah dalam menyelenggarakan daerah otonomnya sendiri dan menjadi rujukan bagi pemerintah daerah untuk mengetahui arah pembangunan daerah otonomnya sendiri (Suparmoko, 2020).

Rencana pembangunan nasional ini merupakan penyusunan rencanan pembangunan yang kemudian di bagi dalam tiga periodisasi pembangunan jangka panjang, jangka menengah, dan tahunan (Sinaga, 2020). Dari hasil penyusunan rencana setelah dibagi ketiga periodisasi, rencana pembangunan inilah kemudian akan dilaksanakan oleh penyelenggara pemerintahan pusat maupun daerah. Dalam era nawacita pemerintahan Presiden Joko Widodo mencanangkan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) melalui Visi dan Misi Agenda Prioritas Pembangunan Nasional sebagaimana tertuang juga dalam UUD NRI Tahun 1945 No. 17/2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 - 2025. Ujung tombak ditujukan pada pembangunan daerah untuk mengurangi kesenjangan pembangunan nasional yang ada di daerah berkembang dan daerah tertinggal di Indonesia. Hal ini dilakukan dengan mempercepat dan pemerataan pembangunan di setiap wilayah Indonesia. Pemerintah terus menempuh berbagai kebijakan untuk menghilangkan kesenjangan wilayah dan mendorong peningkatan ekonomi nasional untuk sekarang dan kemudian hari. Kebijakan pembangunan ekonomi nasional yang dikeluarkan lebih berbasis kepada pengembangan wilayah khususnya mentransformasi infrastruktur melalui prioritas Proyek Strategis Nasional (PSN). Berdasarkan Peraturan Menko No. 9/2022, kini Pemerintah sedang gencar menyelesaikan sebanyak 200 Proyek Strategis Nasional (PSN) dan 12 Program Strategis Nasional (PSN) dengan jumlah nilai investasi mencapai hingga Rp 5.481,4 triliun tersebar dari Sabang sampai Merauke. Proyek ini mencakup 14 sektor multi disiplin yang tidak hanya berfokus pada pembangunan infrastruktur secara fisik namun terhadap pemerataan ekonomi nasional. Selain itu, Proyek Strategis Nasional (PSN) memiliki dampak terhadap penyerapan tenaga kerja kurang lebih 1.95 juta orang tenaga kerja selang kurun waktu 2020 hingga 2024.

Di tengah percepatan dan pemerataan pembangunan nasional, pemerintah juga mengambil langkah politik berbasis pembangunan wilayah menyukseskan percepatan kebijakan Proyek Strategis Nasional (PSN) melalui pemberlakuan status Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) ini memgacu pada pemberdayaan keunggulan setiap wilayah berdasarkan sumber daya alam maupun sumber daya manusia yang berkualitas, penyediaan infrastruktur yang memadai, dan peningkatan kemampuan IPTEK secara berkelanjutan (Riesfandiari, Setyawan, & Wahyudi, 2023). Pemberlakuan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) terhadap wilayah tertentu membawa dampak ekonomi secara nasional dan regional. Kota Batam adalah kota yang mempunyai lokasi strategis karena berada pada lintas

jalur pelayaran internasional yang berbatasan langsung dengan Singapura dan Malaysia (Nida, Sukana, & Narottama, 2022). Kota Batam menjelma menjadi ikon Singapura di Indonesia sesuai Kepres No. 41/1973 tentang Daerah Industri Pulau Batam. Pasca pemberlakuan status Kota Batam sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kota Batam terus dikembangkan menjadi kawasan yang menghasilkan keunggulan geo-strategi serta berfungsi untuk menampung berbagai aktivitas industri, ekspor, impor, dan aktivitas ekonomi yang memiliki nilai investasi tinggi dan daya saing internasional (Fatimah, Simamora, & Silitonga, 2022). Selain itu, terdapat kenyamanan politik yang didapat investor melalui fasilitas di bidang fiskal, perpajakan, dan kepabeanan (Nida et al., 2022). Bahkan ada pula permasalahan non-fiskal seperti kesederhanaan birokrasi, pengaturan khusus dalam bidang ketenagakerjaan dan keimigrasian, serta efisiensi pelayanan dan ketertiban di daerah. Namun pencapaian status Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) juga dapat merugikan karena fasilitas infrastruktur yang belum memadai dan belum adanya mekanisme *Public-Private Partnership* dalam pembangunan nasional.

Penelitian sebelumnya artikel Hady Sucipto yang berjudul Analisis pemberdayaan perekonomian masyarakat di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) (KEK) Pariwisata Tanjung Lesung. Penelitian ini bertujuan (1) Untuk memantapkan infrastruktur di kawasan pusat-pusat pertumbuhan yaitu pemberdayaan perekonomian masyarakat di lingkungan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) pariwisata Tanjung Lesung, dan (2) Menganalisis dampak KEK pariwisata Tanjung Lesung untuk pemberdayaan perekonomian untuk Masyarakat (Musrafiyan, 2021).

Tujuan penelitian ini infrastruktur terhadap Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), kemudian penyempurnaan sistem One Single Submission (OSS), dan peningkatan Sumber Daya Manusia. permasalahan non-fiskal seperti kesederhanaan birokrasi, pengaturan khusus dalam bidang ketenagakerjaan dan keimigrasian, serta efisiensi pelayanan dan ketertiban di daerah. Namun pencapaian status Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) juga dapat merugikan karena fasilitas infrastruktur yang belum memadai dan belum adanya mekanisme *Public-Private Partnership* dalam pembangunan nasional.

## **METODE PENELITIAN**

Dalam penulisan penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian yuridis-empiris untuk menganalisis Efektivitas Pembangunan Infrastruktur Kota Batam Dalam Rangka Pembangunan Sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Secara umum, penelitian dilakukan secara bertahap. Tehnik pengumpulan data pada penelitian ini tahapan pertama penulis melakukan observasi berupa wawancara langsung ke BP Batam dengan narasumber Ibu Prajwalita Cinantya selaku Kepala Sub Bidang Analisis Makroekonomi Divisi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam serta Pusat Pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Lalu tahapan kedua penulis melakukan studi kepustakaan yang mempunyai kewenangan mengikat seperti peraturan perundang-undangan mengenai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), teori hukum pembangunan nasional, dan tidak terbatas pada buku-buku literatur seperti artikel, jurnal, tesis, disertasi, dan buku-buku terkait. Jenis pendekatan penelitian yang penulis gunakan berupa pendekatan undang-undangan, pendekatan konseptual, dan pendekatan sejarah. Analisis data yang digunakan penulis dalam penelitian adalah analisis kualitatif.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

## **Pengaturan Hukum Pembangunan Infrastruktur Kota Batam Dalam Rangka Pembangunan Sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)**

Dalam pelaksanaan pembangunan nasional, ketersediaan akses infrastruktur Indonesia masih terbilang tertinggal jauh dengan infrastruktur yang ada pada negara maju lainnya. Pemerintah terus mengenyot proyek-proyek percepatan pembangunan infrastruktur nasional. Dengan terus melakukan percepatan pembangunan infrastruktur di berbagai sektor ini diharapkan dapat memberikan dampak langsung terhadap perkembangan perekonomian setiap wilayah (Suparmoko, 2020). Salah satu upaya pemerintah terkait pengaturan hukum pembangunan infrastruktur adalah dengan mengeluarkan PP No. 42/2021 tentang Kemudahan Proyek Strategis Nasional (PSN) dan PP No. 66/2020 dimana Proyek Strategis Nasional (PSN) ini bersifat strategis guna peningkatan percepatan dan pemerataan pembangunan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan sosial dalam ruang lingkup masyarakat luas. Keberadaan Proyek Strategis Nasional (PSN) ini menjadi langkah berikutnya terhadap kebijakan lain pemerintah untuk mendukung pemerataan pembangunan dan kemajuan daerah terutama terhadap kebijakan penetapan kawasan yang ditunjukkan sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Namun secara keseluruhan, pengaturan hukum pembangunan infrastruktur yang ada lemah dalam mengkoordinasi antar pemangku kepentingan yang mana mengakibatkan tertunda pengambilan keputusan (Fatimah et al., 2022).

Pada tahap awal, terdapat permasalahan terkait akibat buruknya kualitas persiapan pembangunan proyek infrastruktur dan terbatas alokasi keuangan dalam proyek pembangunan infrastruktur tersebut. Keseriusan pemerintah terhadap pembangunan infrastruktur diperlihatkan pengalokasian anggaran pembangunan menjadi anggaran terbesar kedua pada APBN 2021 (Latif, Rusdi, & Setiawan, 2020). Perhatian khusus harus diberikan pada pembangunan infrastruktur transportasi seperti jembatan dan jalan, karena fasilitas umum ini merupakan infrastruktur yang sangat penting. Dengan anggaran APBN terbatas, namun pembangunan proyek infrastruktur tetap berjalan menjadi nilai poin utama kesulitan dalam mengakomodir pembangunan infrastruktur dan adanya resiko terhentinya proyek infrastruktur. Oleh karena itu, sejumlah alternatif pembiayaan mencakup peran swasta melalui dua skema, yakni Program Kerjasama Negara dengan Badan Usaha (KPBU) dan Program Pembangunan Infrastruktur Non-Anggaran (PINA). Peraturan pelaksanaan KPBU mengacu pada PP no. 38/2015 tentang kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha untuk menjamin ketersediaan infrastruktur. Dalam implementasinya, PP No. 38/2015 mengatur sebanyak 19 proyek infrastruktur yang dapat dilaksanakan bekerja sama dengan badan usaha seperti infrastruktur jalan, air minum warga, telekomunikasi, pendidikan, layanan kesehatan, dan perumahan rakyat.

Kedua, pada tahun 2014, Pemerintah membentuk Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) mengkoordinasikan percepatan infrastruktur prioritas dan mendorong sejumlah peningkatan kualitas persiapan proyek melalui Pedoman OBC. Pasca pembentukan komite tersebut, Pemerintah mewajibkan Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) melakukan kerja sama dengan pihak Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) untuk mempercepat proses pengadaan tanah. Dengan demikian, satu per satu tantangan terkait permasalahan pengadaan lahan infrastruktur terhadap Proyek Strategis Nasional (PSN) ini segera dapat diselesaikan. Proyek sering dipersulit terkait pengadaan lahan menyebabkan tertundanya pencapaian *financial close* untuk proyek kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha. Selain itu, tantangan dari sisi finansial seringkali terkait dengan tidak adanya dukungan pajak dari pemerintah akibat adanya perbedaan pendapat antara pemerintah dan badan usaha mengenai pembagian risiko. Selain dukungan fiskal, minat investasi di Indonesia juga berkurang karena terbatasnya jaminan pemerintah terhadap proyek infrastruktur. Untuk mengatasi masalah ini, pemerintah telah mengambil kebijakan perbaikan dari sudut pandang regulasi, fiskal dan kelembagaan.

Keberadaan Proyek Strategis Nasional (PSN) mendapat dukungan regulasi misalnya PP No. 109/2020 mengenai Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (PSN) dan Peraturan Pemerintah No. 42/2021 mengenai Kemudahan Proyek Strategis Nasional. Tatanan ini tentunya akan memudahkan pekerjaan Proyek Strategis Nasional (PSN) mulai dari perencanaan, penyiapan proyek, kemudahan administrasi, pembangunan hingga pengoperasian dan pemeliharaan. Sementara itu, dari sisi kelembagaan, Komite Pemajuan Penyediaan Infrastruktur Kritis (KPIIP) bertanggung jawab langsung kepada Presiden untuk mempercepat kemajuan Proyek Strategis Nasional (PSN). Selain itu, terdapat beberapa kemajuan dalam perolehan barang dan jasa terkait Proyek Strategis Nasional (PSN). Namun terkadang terdapat inkonsistensi dalam peraturan perundang-undangan Proyek Strategis Nasional (NSP), seperti perbedaan pendanaan, RTRW nasional dan daerah, serta RPJMN dan RPJMD. Penyelenggaraan proyek strategis nasional (PSN) mulai dari prakonstruksi hingga operasional tentunya terkendala oleh sejumlah permasalahan yang saling bertentangan. Pembentukan ketentuan hukum terjadi di lembaga yang berbeda dan dalam periode yang berbeda, hal ini menjadi tantangan bagi pejabat yang masa jabatannya dibatasi oleh undang-undang. Oleh karena itu, pendekatan harmonisasi peraturan perundang-undangan dan keterlibatan masyarakat dalam penyusunan dan pelaksanaan peraturan tersebut harus diperhatikan, agar peraturan yang ada tidak lagi menghambat pelaksanaan pembangunan infrastruktur.

### **Implementasi Pembangunan Infrastruktur Kota Batam Dalam Rangka Pembangunan Sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)**

Pada masa orde lama, strategi perencanaan pembangunan lebih ditekankan pembangunan partai politik. Singkatnya, masa orde lama, Indonesia belum kuat membiayai rencana pembangunan nasional yang ada, sehingga upaya membangun partai politik merupakan upaya untuk menggerakkan Indonesia agar lebih terbuka terhadap investasi asing dan memberikan pinjaman dari dalam maupun luar negeri. Pada masa orde baru, perencanaan pembangunan dilakukan secara konsisten dan berkesinambungan selama 30 tahun dalam suasana terpusat. Pemerintah menentukan agenda perencanaan pembangunan berdasarkan asumsi prioritas pejabat (Sistem & Pembangunan, 2020). Keadaan yang demikian menjadikan masyarakat pasif terhadap berbagai permasalahan perencanaan pembangunan yang ada, sehingga pada akhirnya melahirkan rasa permusuhan di masyarakat terhadap permasalahan pembangunan nasional dan menyerahkan segala permasalahan pembangunan menjadi tanggung jawab pemerintah daerah. Pada era reformasi, perencanaan pembangunan sedang mencari landasan yang tepat sesudah mengalami masa turbulensi selama 7 tahun sejak tahun 1997 hingga 2004 dan memasuki masa desentralisasi yang seluas-luasnya sesuai dengan kebijakan otonomi daerah setempat. Pemerintah mendorong transparansi, partisipasi, dan sistem pengelolaan sumber daya yang mempertimbangkan kepentingan masyarakat secara seimbang. Terdapat kendala pada masa reformasi akibat kegiatan menjaga surplus keuntungan, khususnya di tingkat pusat dan daerah. Di era pasca reformasi, perencanaan pembangunan semakin kokoh, sistem pembangunan nasional tidak lagi mempunyai kewenangan untuk menetapkan peraturan selain undang-undang.

Sejak tahun 1970-an, pada masa awal perkembangan Kota Batam, kawasan Kota Batam dikenal sebagai kawasan khusus. Kota Batam merupakan salah satu pulau terbesar yang ada Kepulauan Riau dengan luas wilayah mencapai 415 km<sup>2</sup> atau 67% luas Singapura (Nadjmi, 2018a). Pada tahun 1965, Kota Batam berstatus desa tidak diprioritaskan dengan kondisi tidak lebih dari pulau pedalaman yang jauh dari sarana dan prasarana seperti sekarang. Kini, Kota Batam telah berkembang pesat dengan peningkatan jumlah penduduk mencapai hampir 1,3 juta jiwa. Bahkan tak terbayangkan bahwa dulu Kota Batam ini hanya berupa gugusan rawa

dengan jumlah penduduk hanya sekitar 6.000 jiwa saja yang mendiami di pesisir pantai. Kota Batam semula hanya dijadikan sebagai kawasan Otorita Batam, kini berkembang menjadi Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) dengan sejumlah fasilitas pendukung diberikan agar industri melirik Kota Batam dan memasuki pasar. Daya saing Kota Batam ikut meningkat dengan adanya Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Perubahan Batam menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) memerlukan masa transisi yang ditargetkan selesai dalam tiga hingga enam bulan. Pada masa transisi ini, telah terjadi beberapa perubahan di BP Batam termasuk penggantian kepengurusan lama dengan yang diperbarui kemudian penugas baru yang akan diemban oleh pengurus baru adalah segera melakukan identifikasi aset, mengelola kerjasama dengan investor, menyempurnakan pembagian tugas maupun wewenang dengan Pemkot Batam, serta menyusun strategi pembangunan daerah Kota Batam ke depan (Nadjmi, 2018b).

Fasilitas Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) ini menghasilkan ruang tersendiri pada suatu kawasan khusus dimana terdapat peraturan secara khusus diberlakukan pada kawasan tersebut. Saat ini Kota Batam berdiri dua Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yaitu Kawasan Ekonomi Khusus Batam Aero Teknik (KEK BAT) yang beroperasi pada kegiatan *Maintenance, Repair and Overhaul* (MRO) pesawat udara di kawasan Bandara sementara Kawasan Ekonomi Khusus Nongsa Digital Park (KEK NDP) adalah pusat industri digital di Kota Batam dan Indonesia. Pembangunan infrastruktur Kota Batam terus mengalami kemajuan dalam beberapa tahun belakangan menunjukkan adanya dukungan serius dari Pemerintah Pusat melalui BP Batam. Seiring penyederhanaan regulasi perizinan dan transformasi layanan ke arah digital, Kota Batam bukan lagi kawasan yang hanya menaungi industri, namun lebih dari itu juga memberikan kemudahan perizinan bagi masyarakat internasional yang tinggal di Kota Batam. Beberapa belakangan terakhir, BP Batam menggenjot rencana pembangunan infrastruktur wilayah Kota Batam untuk mendukung pemberlakuan status Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Kota Batam. Dalam waktu dekat, BP Kota Batam akan memberi penawaran kepada pihak swasta dalam pengembangan infrastruktur di Kota Batam dan pulau-pulau sekitarnya. Semangat jajaran BP Batam dapat menyelesaikan proyek prioritas sesuai perencanaan anggaran yang telah ditentukan semula (Tan, 2017).

BP Batam sedang membangun tujuh proyek infrastruktur di Kota Batam antara lain; a) Pengembangan Bandara Hang Nadim menjadi kota logistik. Proyek Pengembangan Bandara Hang Nadim ditawarkan melalui Program Kerjasama Pemerintah-Swasta (KPBU) dengan investasi hingga Rp 2,7 triliun. Bandara Hang Nadim rencananya akan melayani operasional bandara, termasuk penanganan kargo. Selain pengembangan Bandara Hang Nadim, juga akan dibangun ruang komersial di atas lahan seluas 40 hektar: b) Pengembangan Pelabuhan Batu Ampar akan dibangun dalam dua tahap pengembangan dengan target 2 juta TEU. Proyek Pelabuhan Batu Ampar diusulkan dengan nilai investasi Rp 2,16 triliun. Sistem keuangan dilaksanakan oleh BP Batam bersama PT. Pelindo I. Sasaran pembangunan Batu Ampar tahun 2019-2021: c) Pembangunan Water Treatment Plan (WTP) Tembes yang didanai investasi KPBU senilai Rp 400 miliar. Proyek WTP ini rencananya akan dilelang pada bulan Maret 2018: d) Pengembangan Pelabuhan Tanjung Sauh ditawarkan secara joint venture dengan tujuan mengembangkan terminal peti kemas melalui investasi kapasitas proyek lebih dari 18 juta TEU senilai \$4 miliar. BP Batam membiayai proyek ini melalui APBN-KPBU melalui dukungan pemerintah atau swasta: e) Jembatan Batam-Bintan merupakan infrastruktur yang menghubungkan dua pulau Batam dan Pulau Bintan menjadi satu kawasan terpadu. Sistem pembiayaan infrastruktur Jembatan Batam-Bintan menggunakan pinjaman APBN atau kerja sama pemerintah-swasta dan sejumlah kompensasi kepada pihak swasta. Jembatan Batam-Bintan rencananya akan dibangun sejauh 14,753 kilometer, dengan alokasi sejauh 7,98 kilometer untuk ruas KPBU (Pulau Bintan – Pulau Tanjung Sauh) dan sejauh 6,76 kilometer untuk bantuan pemerintah pinjaman luar negeri. Nilai investasi jembatan tersebut

diperkirakan mencapai Rp 13 triliun. Pembangunan jembatan ini dijadwalkan dimulai pada tahun 2019 dan target pengerjaannya pada tahun 2023: f) Pembangunan 300 tower residensial dengan nilai investasi Rp7,2 triliun. BP Batam menganggap pembangunan unit rumah tersebut diperlukan karena daya dukung pengadaan lahan yang semakin terbatas: g) Pembangunan Light Rail Transit (LRT) Batam dimana menghubungkan Batam Center ke Tanjung Ugang melalui Muka Kuning dan Batu Ampar ke Bandara Hang Nadim. BP Batam menilai pembangunan LRT demikian memiliki nilai investasi hingga mencapai Rp 12,9 triliun dibiayai melalui KPBU. LRT rencananya akan dibangun pada tahun 2023, dengan target beroperasi pada tahun 2025.

Tidak berhenti sampai di situ saja perencanaan pembangunan Kota Batam, bahkan di bawah kepemimpinan Muhammad Rudi selaku Wali Kota Batam serta menjabat sebagai Kepala BP Batam sejak dilantik oleh Menteri Koordinator Perekonomian pada September 2019 silam telah mengalami peningkatan pesat. Muhammad Rudi menekankan pada masifnya pembangunan infrastruktur jalan, sebab infrastruktur jalan perlu terus dibangun untuk menggerakkan roda perekonomian masyarakat Batam. Hal ini akan menjadikan Batam kompetitif sebagai kota tujuan investasi. Pembangunan infrastruktur konektivitas jaringan transportasi menuju Kota Batam Maju akan berupa 22 proyek pembangunan infrastruktur jalan yang terdiri atas 5 kegiatan prioritas nasional yaitu pembangunan ruas jalan koridor utama seperti pembangunan jalan Simpang Laluan Madani sampai Simpang Bundaran Punggur sejauh 9 km dengan pembangunan 3 lajur kiri maupun 3 lajur kanan sehingga akan terdapat 5 lajur di kanan maupun di kiri, pembangunan ruas jalan Yos Sudarso tahap 3 Simpang Bengkong sampai *Underpass* Pelita sejauh 1,2 km, pembangunan jalan koridor utama dari Bundaran Punggur sampai Simpang Bandara Hang Nadim sejauh 2,6 km dengan pembangunan 3 lajur kiri maupun 3 lajur kanan, pembangunan Bundaran Punggur maupun Bundaran Bandara Hang Nadim memiliki diameter masing-masing bundaran 100 m tidak termasuk bahu jalan.

Selanjutnya, akan ada pula 17 proyek prioritas seperti pembangunan infrastruktur Jalan Hang Jebat mulai Simpang Batu Besar sampai Simpang Turi sejauh 5,5 km, kemudian pembangunan Jalan Yos Sudarso tahap 4 mulai dari *Underpass* Pelita sampai Gerbang Nagoya sejauh 1,2 km, Jalan Hang Jebat tahap 2 mulai dari Simpang Batu Besar sampai Simpang Polda Kepri, Simpang Polisi sejauh 3 km, pembangunan jalan Hang Tuah mulai dari Simpang Bandara sampai Simpang Batu Besar sejauh 3,6 km, Jalan Hang Kesturi sejauh 3,4 km, Jalan Alternatif Bandara sejauh 1,2 km, Kawasan Industri Kabil sejauh 1,3 km, Simpang Sei Harapan sejauh 0,3 km, Peningkatan Jalan Hang Lekiu sejauh 12 km, Jalan Todak Kerapu (ruas pintu keluar Pelabuhan Batu Ampar) sejauh 1,8 km, Jalan Duyung sejauh 2,6 km, Jalan Gajah Mada Tahap 3 dari SPBU Vitka sampai Sei Harapan sejauh 3,1 km, jalan ataupun drainase di Kawasan Industri Kabil sejauh 2,9 km serta revitalisasi lanskap Bundaran Sijori Batam, pembangunan *Fly Over* Sei Ladi sampai Simpang Laluan Madani sejauh 2,5 km.

Pembangunan infrastruktur yang masif di Kota Batam ini mulai membuahkan hasil dengan peningkatan nilai ekspor Kota Batam pada bulan September memberikan kontribusi sebesar 82,82 persen dari keseluruhan total ekspor ke Kepulauan Riau yakni sebesar US\$1.547,29 juta diikuti dengan meningkat jumlah wisatawan asing yang berkunjung ke Kota Batam pada bulan September 2022 silam sebanyak 78.498 kunjungan. Kondisi perekonomian Batam juga beranjak membaik, namun tidak membuat BP Batam berpuas diri. BP Batam mengajak agar perencanaan pembangunan infrastruktur Kota Batam lebih strategis sehingga memacu pembangunan berkelanjutan yang masif. Dengan adanya transformasi penyediaan dukungan infrastruktur jalan terhadap salah satu tunjukkan daerah Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), penyempurnaan sistem One Single Submission (OSS), pemberdayaan Sumber Daya Manusia yang menjadi penyelesaian permasalahan strategis yang dialami masing-masing Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), serta beberapa hal lainnya diharapkan perekonomian Batam

dapat mengalami peningkatan yang lebih signifikan supaya masyarakat dapat merasakan kesejahteraan sosial dan mengajak semua pihak berpartisipasi untuk menyambut perkembangan ini sebagai langkah positif menuju masa depan bangsa yang lebih baik.

## SIMPULAN

Fasilitas Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) ini menghasilkan ruang tersendiri pada suatu kawasan khusus dimana terdapat peraturan secara khusus diberlakukan pada kawasan tersebut. Saat ini Kota Batam berdiri dua Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yaitu Kawasan Ekonomi Khusus Batam Aero Teknik (KEK BAT) yang beroperasi pada kegiatan *Maintenance, Repair and Overhaul* (MRO) pesawat udara di kawasan Bandara sementara Kawasan Ekonomi Khusus Nongsa Digital Park (KEK NDP) adalah pusat industri digital di Kota Batam dan Indonesia. Pembangunan infrastruktur Kota Batam terus mengalami kemajuan dalam beberapa tahun belakangan menunjukkan adanya dukungan serius dari Pemerintah Pusat.

Implementasi pembangunan infrastruktur Kota Batam yang masif mulai membuahkan hasil dengan peningkatan nilai ekspor Kota Batam pada bulan September memberikan kontribusi sebesar 82,82 persen dari keseluruhan total nilai ekspor Kepulauan Riau sebesar US\$1.547,29 juta diikuti dengan meningkat jumlah wisatawan asing yang berkunjung ke Kota Batam selama bulan September 2022 silam sebanyak 78.498 kunjungan. Dengan adanya transformasi penyediaan dukungan infrastruktur terhadap Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), kemudian penyempurnaan sistem One Single Submission (OSS), dan peningkatan Sumber Daya Manusia yang menjadi penyelesaian permasalahan strategis yang dialami masing-masing Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), serta beberapa hal lainnya diharapkan perekonomian Batam dapat mengalami peningkatan yang lebih jauh signifikan, masyarakat dapat merasakan kesejahteraan dan mengajak semua pihak berpartisipasi untuk menyambut perkembangan ini sebagai langkah positif menuju masa depan bangsa yang lebih baik.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anggono, B. D., & Damaitu, E. R. (2021). Penguatan Nilai-Nilai Pancasila Dalam Pembangunan Nasional Menuju Indonesia Emas. *Pancasila: Jurnal Keindonesiaan*, 01(01), 34–44. <https://doi.org/10.52738/pjk.v1i1.22>
- Azwina, R., Wardani, P., Sitanggang, F., & Silalahi, P. R. (2023). Strategi Industri Manufaktur Dalam Meningkatkan Percepatan Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia. *Profit: Jurnal Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, 2(1), 44–55. Retrieved from <https://journal.unimar-amni.ac.id/index.php/profit/article/view/442>
- Dana, P., Infrastruktur, P., Menurut, P., Presiden, P., Maliyah, S., Rambe, J., ... Kasim, S. (2020). Juhaidi Rambe\_Skripsi.
- Darmawan, A. (2020). Politik Hukum Omnibus Law Dalam Konteks. *Indonesian Journal of Law and Policy Studies*, 1(1), 14–25.
- Dinna Ririn Agustina, R. P. W. (2019). Peran Pendidikan Berbasis Higher Order Thinking Skills (Hots) Pada Tingkat Sekolah Menengah Pertama di Era Society 5.0 Sebagai Penentu Kemajuan Bangsa Indonesia. *EQUILIBRIUM: Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Pembelajarannya*, 7(2), 137. <https://doi.org/10.25273/equilibrium.v7i2.4779>
- Fatimah, Z., Simamora, B. P., & Silitonga, F. (2022). Pemberlakuan Ftz Di Kawasan Ekonomi Khusus (Kek) Batam Dalam Peningkatan Pariwisata. *Jurnal Mekar*, 1(1), 7–13. <https://doi.org/10.59193/jmr.v1i1.16>
- Fitri Lintang, F. L., & Ulfatun Najicha, F. (2022). Nilai-Nilai Sila Persatuan Indonesia Dalam Keberagaman Kebudayaan Indonesia. *Jurnal Global Citizen : Jurnal Ilmiah Kajian Pendidikan Kewarganegaraan*, 11(1), 79–85. <https://doi.org/10.33061/jgz.v11i1.7469>
- Latif, A., Rusdi, M., & Setiawan, D. (2020). Partisipasi Masyarakat Terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan Tani Desa Teteaji Kecamatan Tellu Limpoe Kabupaten Sidenreng Rappang. *PRAJA: Jurnal Ilmiah Pemerintahan*, 8(1), 26–39. <https://doi.org/10.55678/prj.v8i1.209>
- Lismanto, L., & Utama, Y. J. (2020). Membumikan Instrumen Hukum Administrasi Negara Sebagai Alat Mewujudkan Kesejahteraan Sosial dalam Perspektif Negara Demokrasi. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 2(3), 416–433. <https://doi.org/10.14710/jphi.v2i3.416-433>

- Musrafiyan, M. (2021). Potensi Pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) halal Barsela sebagai destinasi pariwisata prioritas di era society 5.0. *Proceedings of International Conference on Islamic Studies "Islam & Sustainable Development"*, 488–501. Retrieved from <https://jurnal.ar-raniry.ac.id/index.php/icis/article/view/12700>
- Nadjmi, N. (2018a). Perkembangan Kawasan Destinasi Pariwisata Kepulauan Di Kota Batam, A087–A091. <https://doi.org/10.32315/sem.3.a087>
- Nadjmi, N. (2018b). Perkembangan Kawasan Destinasi Pariwisata Kepulauan Di Kota Batam, A087–A091. <https://doi.org/10.32315/sem.3.a087>
- Nida, H. S., Sukana, M., & Narottama, N. (2022). Manajemen Krisis di Kawasan Ekonomi Khusus Pariwisata Tanjung Lesung Pasca Tsunami Selat Sunda tahun 2018. *Jurnal Destinasi Pariwisata*, 10(1), 19. <https://doi.org/10.24843/jdepar.2022.v10.i01.p03>
- Rachmat, A. N. (2021). Faktor Domestik Dalam Kebijakan Pemerintah Hungaria Terhadap Pengungsi Dan Migran Dari Timur Tengah Periode Tahun 2015-2019. *Jurnal Academia Praja*, 4(1), 23–41. <https://doi.org/10.36859/jap.v4i1.241>
- Reza Hariyadi, A. (2021). Dinamika Kebijakan Perencanaan Pembangunan Nasional Indonesia. *JDKP Jurnal Desentralisasi Dan Kebijakan Publik*, 2(2), 259–276. <https://doi.org/10.30656/jdkp.v2i2.3887>
- Riesfandiari, I., Setyawan, B., & Wahyudi, I. T. (2023). Dampak Kawasan Ekonomi Khusus (Kek) Sei Mangkei Terhadap Perekonomian Di Kabupaten Simalungun. *Jurnal Perspektif Bea Dan Cukai*, 7(1), 147–170. <https://doi.org/10.31092/jpbc.v7i1.2131>
- Sholikin, M. N. (2018). Penataan Kelembagaan untuk Menjalankan Reformasi Regulasi di Indonesia. *Jurnal Hukum Dan Pasar Modal*, 8(15), 79–95. Retrieved from <https://pshk.or.id/dokumen/5288>
- Sinaga, E. J. (2020). Penataan Ruang dan Peran Masyarakat dalam Pembangunan Wilayah. *Pandecta: Jurnal Peneliti Ilmu Hukum*, 15(2), 242–260. Retrieved from <http://journal.unnes.ac.id/nju/index.php/pandecta%0APenataan>
- Sistem, D., & Pembangunan, P. (2020). Artikel-1-97-112-Pengaruh-Peranan-Badan-Perencanaan-Pembangunan-Daerah-Untuk-Peningkatan-Kualitas-Perencanaan-Partisipatif-Dalam-Sistem-Perencanaan-Pembangunan-Studi-Kasus-Pada-Badan-Perencan, 3, 97–112.
- Suparmoko, M. (2020). Pembangunan Nasional Dan Regional. *Jurnal Ekonomika Dan Manajemen*, 9(1), 39–50.
- Tan, W. S. (2017). Problems of Conducting Equal Education Rights for Non-Formal Education: Challenges for Batam Local Government. *Indonesia Law Review*, 7(2). <https://doi.org/10.15742/ilrev.v7n2.201>
- Tan, Win Sherly. (2021). The Problems and Concepts of Land Management Rights Improvement in Batam City. *Syariah: Jurnal Hukum dan Pemikiran*, 21(2), <https://doi.org/10.18592/sjhp.v21i2.4036>