



Kementerian PPN/
Bappenas

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN KEK DAN KPBPB DI INDONESIA 2017-2018

**DIREKTORAT PENGEMBANGAN WILAYAH DAN KAWASAN
BAPPENAS**

DAFTAR ISI

Bab I Pendahuluan	1
Bab II Perkembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) 2017- 2018	4
Kawasan Ekonomi Khusus Morotai	4
Gambaran Umum	4
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Dalam Kawasan	5
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Luar Kawasan	6
Perkembangan Investasi Kawasan	7
Regulasi Dan Kelembagaan	8
Kebutuhan Pembangunan Kawasan 2020-2024	9
Kawasan Ekonomi Khusus Tanjung Kelayang	11
Gambaran Umum	11
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Dalam Kawasan	12
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Luar Kawasan	12
Perkembangan Investasi Kawasan	13
Regulasi Dan Kelembagaan	14
Kebutuhan Pembangunan Kawasan 2020-2024	15
Kawasan Ekonomi Khusus Mandalika	17
Gambaran Umum	17
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Dalam Kawasan	18
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Luar Kawasan	19
Perkembangan Investasi Kawasan	20
Regulasi Dan Kelembagaan	21
Kebutuhan Pembangunan Kawasan 2020-2024	22
Kawasan Ekonomi Khusus Tanjung Lesung	24
Gambaran Umum	24
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Dalam Kawasan	25
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Luar Kawasan	26
Perkembangan Investasi Kawasan	26
Regulasi Dan Kelembagaan	27
Kebutuhan Pembangunan Kawasan 2020-2024	28
Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei	29
Gambaran Umum	29
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Dalam Kawasan	30
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Luar Kawasan	31
Perkembangan Investasi Kawasan	31
Regulasi Dan Kelembagaan	32
Kebutuhan Pembangunan Kawasan 2020-2024	33
Kawasan Ekonomi Khusus MBTK	35
Gambaran Umum	35
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Dalam Kawasan	36
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Luar Kawasan	37
Perkembangan Investasi Kawasan	37
Regulasi Dan Kelembagaan	38
Kebutuhan Pembangunan Kawasan 2020-2024	39
Kawasan Ekonomi Khusus Sorong	41
Gambaran Umum	41
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Dalam Kawasan	42
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Luar Kawasan	43

Perkembangan Investasi Kawasan	43
Regulasi Dan Kelembagaan.....	44
Kebutuhan Pembangunan Kawasan 2020-2024	46
Kawasan Ekonomi Khusus Bitung	49
Gambaran Umum	49
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Dalam Kawasan	50
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Luar Kawasan.....	51
Perkembangan Investasi Kawasan	51
Regulasi Dan Kelembagaan.....	52
Kebutuhan Pembangunan Kawasan 2020-2024	53
Kawasan Ekonomi Khusus Palu.....	55
Gambaran Umum	55
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Dalam Kawasan	56
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Luar Kawasan.....	57
Perkembangan	57
Investasi Kawasan	57
Regulasi Dan Kelembagaan.....	58
Kebutuhan Pembangunan Kawasan 2020-2024	60
Kawasan Ekonomi Khusus Tanjung Api-Api	61
Gambaran Umum	61
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Dalam Kawasan	62
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Luar Kawasan.....	63
Perkembangan Investasi Kawasan	63
Regulasi Dan Kelembagaan.....	64
Kebutuhan Pembangunan Kawasan 2020-2024	65
Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe	67
Gambaran Umum	67
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Dalam Kawasan	68
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Luar Kawasan.....	69
Perkembangan Investasi Kawasan	69
Regulasi Dan Kelembagaan.....	69
Kebutuhan Pembangunan Kawasan 2020-2024	71
Kawasan Ekonomi Khusus Galang- Batang.....	73
Gambaran Umum	73
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Dalam Kawasan	74
Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Luar Kawasan.....	74
Perkembangan	74
Investasi Kawasan	74
Regulasi Dan Kelembagaan.....	75
Kebutuhan Pembangunan Kawasan 2020-2024	76
Bab III Isu Strategis Kawasan Ekonomi Khusus	77
Isu Strategis Pembangunan KEK.....	77
Bab IV Perkembangan Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) 2017-2018.....	83
KPBPB Sabang	83
Gambaran Umum	83
Kondisi Infrastruktur KPBPB Sabang	84
Perkembangan Investasi	86
Regulasi Dan Kelembagaan.....	88
Isu Strategis.....	88

KPBPB Batam	89
Gambaran Umum	89
Kondisi Infrastruktur KPBPB Batam	89
Perkembangan Investasi	93
Isu Strategis	93

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Lokasi KEK yang Sudah Ditetapkan	1
Gambar 2. Konstelasi Wilayah KEK Morotai	4
Gambar 3. Masterplan KEK Morotai Tahap I.....	5
Gambar 4. Infrastruktur Pendukung di Luar KEK Morotai	7
Gambar 5. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Morotai	8
Gambar 6. Konsteasi Wilayah KEK Tanjung Kelayang.....	11
Gambar 7. Masterplan KEK Tanjung Kelayang.....	12
Gambar 8. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Tanjung Kelayang	14
Gambar 9. Konstelasi Wilayah KEK Mandalika	17
Gambar 10. Masterplan KEK Mandalika.....	18
Gambar 11. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Mandalika	21
Gambar 12. Konstelasi Wilayah KEK Tanjung Lesung (Sumber : Bappenas, 2018).....	24
Gambar 13. Masterplan KEK Tanjung Lesung	25
Gambar 14. Perkembangan Investasi di KEK Tanjung Lesung.....	27
Gambar 15. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Tanjung Lesung.....	27
Gambar 16. Konstelasi Wilayah KEK Sei Mangkei (Sumber: Bappenas, 2018).....	29
Gambar 17. Masterplan KEK Sei Mangkei	30
Gambar 18. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Sei Mangkei.....	32
Gambar 19. Konstelasi Wilayah KEK MBTK (Sumber: Bappenas, 2018)	35
Gambar 20. Masterplan KEK MBTK	36
Gambar 21. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK MBTK.....	38
Gambar 22. Konstelasi Wilayah KEK Sorong (Sumber: Bappenas, 2018)	41
Gambar 23. Pembangunan Infrastruktur Dalam Kawasan KEK Sorong	42
Gambar 24. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Sorong.....	45
Gambar 25. Konstelasi Wilayah KEK Bitung (Sumber: Bappenas, 2018)	49
Gambar 26. Masterplan Tahapan Pengembangan KEK Bitung	50
Gambar 27. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Bitung.....	52
Gambar 28. Konstelasi Wilayah KEK Palu (Sumber: Bappenas, 2018).....	55
Gambar 29. Masterplan KEK Palu.....	56
Gambar 30. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK Palu	57
Gambar 31. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Palu	59
Gambar 32. Konstelasi Wilayah KEK Tanjung Api-Api (Sumber: Bappenas, 2018)	61
Gambar 33. Masterplan KEK Tanjung Api-Api	62
Gambar 34. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Tanjung Api-Api.....	64
Gambar 35. Konstelasi Wilayah KEK Arun Lhokseumawe (Sumber: Bappenas, 2018)	67
Gambar 36. Masterplan KEK Arun Lhokseumawe	68
Gambar 37. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Arun Lhokseumawe	70
Gambar 38. Konstelasi Wilayah KEK Galang-Batang (Sumber: Bappenas, 2018).....	73
Gambar 39. Masterplan KEK Galang-Batang.....	74
Gambar 40. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Galang-Batang	75
Gambar 41. Masterplan KPBPB Sabang	83
Gambar 42. Kondisi Pelabuhan Nasional Balohan	84
Gambar 43. Rencana Revitalisasi Pelabuhan Nasional Balohan	85
Gambar 44. Bentuk Tugu 0 Km	86
Gambar 45. Pembangunan Infrastruktur di Pulo Aceh	86
Gambar 46. Wilayah KPBPB Batam, Bintan, dan Karimun	89
Gambar 47. Rencana Pembangunan Rumah Sakit Badan Pengusahaan Batam	90

Gambar 48. Rencana Pengembangan Pelabuhan Batu Ampar.....	91
Gambar 49. Grafik Bongkar-Muat di Pelabuhan Laut Batam.....	92
Gambar 50. Pembangunan Infrastruktur di Kawasan Batam.....	92
Gambar 51. Grafik Nilai Investasi PMA di Kawasan Batam	93

DAFTAR TABEL

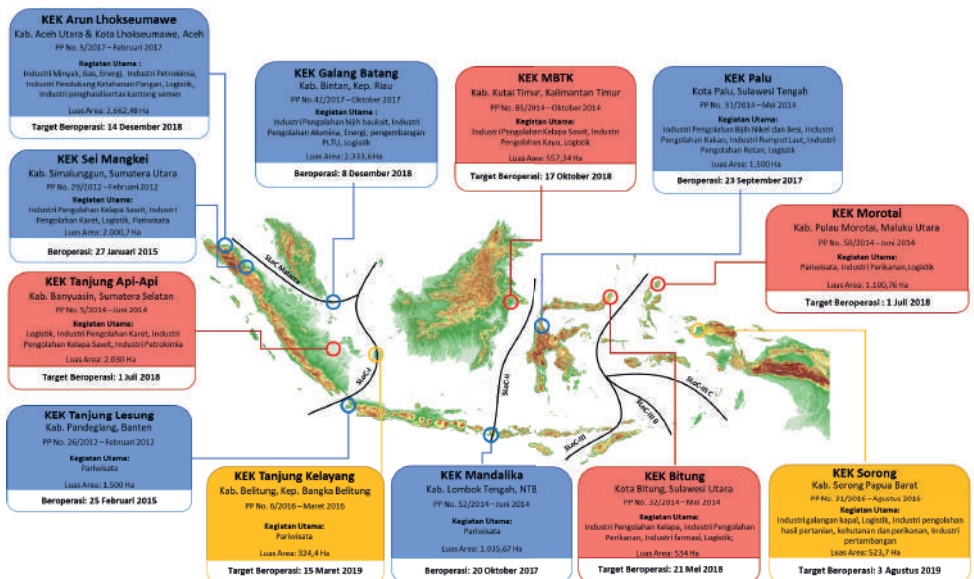
Tabel 1. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK Morotai.....	6
Tabel 2. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Morotai.....	9
Tabel 3. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK Tanjung Kelayang.....	13
Tabel 4. Perkembangan Investasi di KEK Tanjung Kelayang.....	13
Tabel 5. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Tanjung Kelayang.....	15
Tabel 6. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK Mandalika.....	19
Tabel 7. Perkembangan Investasi di KEK Mandalika.....	20
Tabel 8. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Tanjung Kelayang.....	22
Tabel 9. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK Tanjung Lesung.....	26
Tabel 10. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Tanjung Lesung.....	28
Tabel 11. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK Sei Mangkei.....	31
Tabel 12. Perkembangan Investasi di KEK Sei Mangkei.....	32
Tabel 13. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Sei Mangkei.....	33
Tabel 14. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK MBTK.....	37
Tabel 15. Perkembangan Investasi di KEK MBTK.....	38
Tabel 16. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK MBTK.....	39
Tabel 17. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK Sorong.....	43
Tabel 18. Perkembangan Investasi di KEK Sorong.....	44
Tabel 19. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Sorong.....	46
Tabel 20. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK Bitung.....	51
Tabel 21. Perkembangan Investasi di KEK Bitung.....	52
Tabel 22. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Bitung.....	53
Tabel 23. Perkembangan Investasi di KEK Palu.....	58
Tabel 24. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Palu.....	60
Tabel 25. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK TAA.....	63
Tabel 26. Perkembangan Investasi di KEK TAA.....	63
Tabel 27. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Tanjung Api-Api.....	65
Tabel 28. Perkembangan Investasi di KEK Arun Lhokseumawe.....	69
Tabel 29. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Arun Lhokseumawe.....	71
Tabel 30. Perkembangan Investasi di KEK Arun Lhokseumawe.....	75
Tabel 31. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Galang-Batang.....	76
Tabel 32. Isu Strategis Pembangunan KEK.....	77
Tabel 32. Perkembangan Kunjungan Kapal di KPBPB Sabang.....	85
Tabel 32. Perkembangan Investasi di KPBPB Sabang.....	87

BAB I PENDAHULUAN

Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), yang telah dikembangkan sejak tahun 2009, merupakan salah satu perwujudan agenda prioritas nasional yang meliputi: (1) membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan, meningkatkan kualitas hidup manusia Indonesia, (2) meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional, dan (3) mewujudkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik. Pembangunan beberapa KEK yang telah diwujudkan di Indonesia, diharapkan dapat mempercepat perkembangan daerah, serta menjadi model terobosan pengembangan kawasan untuk pertumbuhan ekonomi, dalam hal ini berupa industri, pariwisata, dan perdagangan. Kebijakan KEK juga dilatarbelakangi oleh perlunya peningkatan daya saing Indonesia dalam menarik *Foreign Direct Investment*

(FDI), perlunya *value chain* untuk mendorong ekspor Indonesia agar tidak mengandalkan bahan mentah atau barang setengah jadi, serta pengurangan ketimpangan pembangunan antar wilayah melalui pembangunan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi yang bertema optimalisasi sumber daya lokal. Sebagai bentuk upaya progresif pembangunan tersebut, dalam kurun waktu 2015-2019, telah ditetapkan 12 KEK, 6 diantaranya sudah beroperasi. KEK yang telah beroperasi tersebut antara lain KEK Sei Mangkei, KEK Palu, KEK Arun Lhokseumawe, dan Kek Galang Batang yang berbasis industri, serta KEK Tanjung Lesung dan KEK Mandalika yang berbasis pariwisata. Sementara itu, 6 KEK lainnya masih dalam tahap pembangunan kawasan.

Gambar 1. Lokasi KEK yang Sudah Ditetapkan



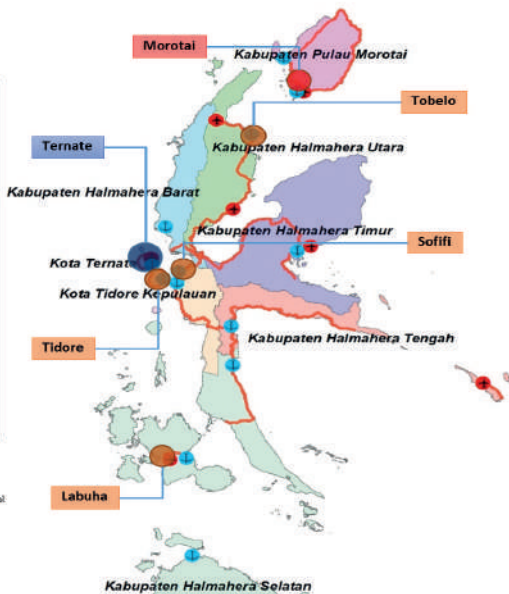
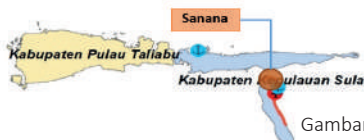
Sumber: Bappenas, 2018

Adapun landasan peraturan perundangan yang menjadi acuan dalam pengembangan KEK yaitu:

1. Undang-Undang No. 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal
2. Undang-Undang No. 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus
3. Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus
4. Peraturan Pemerintah No. 100 Tahun 2012 tentang Perubahan atas PP No.2 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus
5. Peraturan Pemerintah No. 96 Tahun 2015 tentang Fasilitas dan Kemudahan di Kawasan Ekonomi Khusus
6. Peraturan Presiden No. 33 Tahun 2010 tentang Dewan Nasional dan Dewan Kawasan Kawasan Ekonomi Khusus
7. Peraturan Presiden No. 124 tahun 2012 tentang Perubahan atas Perpres No. 33 Tahun 2010 Tentang Dewan Nasional dan Dewan Kawasan Kawasan Ekonomi Khusus
8. Keputusan Presiden No.8 Tahun 2010 tentang Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus
9. Keputusan Menko Perekonomian No. 31 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Selaku Ketua Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus No. 151 Tahun 2015 tentang Tim Pelaksana Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus
10. Peraturan Menko Perekonomian No. 7 Tahun 2011 tentang Pedoman Pengusulan Pembentukan Kawasan Ekonomi Khusus
11. Peraturan Menko Perekonomian No. 8 Tahun 2011 tentang Pedoman Evaluasi Usulan Pembentukan Kawasan Ekonomi Khusus
12. Peraturan Menko Perekonomian Nomor 15 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Menko Perekonomian Nomor 10 Tahun 2016 tentang Bidang Usaha yang Merupakan Kegiatan Utama di Kawasan Ekonomi Khusus

BAB II PERKEMBANGAN KAWASAN EKONOMI KHUSUS (KEK) 2017 - 2018

Kawasan Ekonomi Khusus Morotai



Sumber: PT Jababeka Morotai, 2018

Gambar 2. Konstelasi Wilayah KEK Morotai

Dasar Hukum Pembentukan	PP No. 50 Tahun 2014 pada tanggal 1 Juni 2014.
Target Operasional	1 Juli 2017 (Perpanjangan)
Pengusul	PT Jababeka Morotai
Luas Lahan Pengembangan	1.101,76 Ha
Kegiatan Utama	Pariwisata, Industri Perikanan, dan Logistik
Proyeksi Investasi tahun 2025	Pembangunan kawasan Rp 6,8 Triliun Investasi pelaku usaha Rp 30,44 Triliun
Penyerapan tenaga kerja tahun 2025	Proyeksi tenaga kerja 30.000 orang

GAMBARAN UMUM

Kabupaten Pulau Morotai memiliki posisi strategis karena terletak di jalur ALKI III yang merupakan di jalur pelayaran antara Filipina, Tiongkok, Jepang, Taiwan, dan Australia. Jalur pelayaran ini dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan atau mendorong pertumbuhan ekonomi di Pulau Morotai dari sektor perikanan, pariwisata, dan logistik.

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Kabupaten Morotai ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) untuk perbatasan. Hal ini sejalan dengan Perpres 34 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perbatasan Negara di Prov. Maluku Utara dan Papua Barat. Pada RTRW

Kabupaten Pulau Morotai Tahun 2010-2030, wilayah yang menjadi KEK termasuk ke dalam Kawasan Strategis Kabupaten (KSK). Sementara itu, berdasarkan Perpres No. 131 Tahun 2015 tentang Penetapan Daerah Tertinggal Tahun 2015-2019, Kabupaten Pulau Morotai ditetapkan sebagai daerah tertinggal yang harus dientaskan. Kaitannya dengan sektor pariwisata, Pulau Morotai ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) melalui PP No. 50 Tahun 2011.

Akses menuju Pulau Morotai dapat ditempuh melalui jalur darat, laut dan udara. Melalui jalur laut, Pulau Morotai dapat ditempuh menggunakan kapal laut KM Geovani maupun KM Ratu Maria dari Pelabuhan Ahmad Yani (Ternate) menuju Pelabuhan Daruba (Morotai Selatan) dengan lama perjalanan kurang lebih 10 jam, selain itu dapat menggunakan kombinasi antara jalur darat dan laut dapat melalui Ternate menuju Sofifi dilanjutkan dengan perjalanan darat menuju Pelabuhan Tobelo kemudian menggunakan speedboat menuju Pelabuhan Daruba dengan total perjalanan kurang lebih

6 jam 45 menit. Akses termudah adalah menggunakan jalur udara dengan waktu tempuh 45 menit, namun terdapat keterbatasan terkait jumlah maskapai yang melayani penerbangan rute Ternate- Pulau Morotai.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DALAM KAWASAN

Pembangunan infrastruktur dalam kawasan bertumpu pada luasan lahan yang sudah dibebaskan (*clean and clear*). Luas lahan kawasan KEK Morotai yang akan dikembangkan seluas 1.101,76 Ha, namun hingga bulan September 2018 lahan yang sudah dibebaskan pada tahap I seluas 220 Ha. Selain itu, seluas 87 Ha lahan masih dalam proses sertifikasi Hak Pengelolaan Lahan (HPL) di Kantor BPN Kabupaten Halmahera Utara, dan 10 Ha sudah dimatangkan. Permasalahan lahan ini masih terjadi disebabkan oleh lambatnya proses perizinan dan sertifikasi lahan. Adapun gambaran zonasi di dalam kawasan dituangkan dalam Gambar 4.

Gambar 3. Masterplan KEK Morotai Tahap I



Sumber: PT Jababeka Morotai, 2018

Sebagaimana dituangkan dalam Masterplan Pembangunan KEK Morotai, tahap I pembangunan direncanakan untuk residensial, pertokoan, dan utilitas kawasan hingga tahun 2023. Tahap II pembangunan sarana olahraga dan golf yang direncanakan akan dibangun mulai tahun 2022 hingga 2025.

Dalam perkembangan pembangunan kawasan, PT Jababeka Morotai sebagai pengusul dan pengelola KEK Morotai memiliki kewajiban untuk membangun kawasan. Namun, hingga batas waktu target operasional, yaitu bulan Juli 2017, tidak terdapat pembangunan yang signifikan di kawasan. Hal ini disebabkan oleh adanya kendala dalam proses sertifikasi dan pembebasan lahan.

Hasil evaluasi Sidang Dewan Nasional pada bulan Agustus 2017 memberikan tambahan waktu 1 tahun, hingga Juni 2018, untuk dapat membangun kawasan dan menyiapkan syarat-syarat operasional.

Saat ini, PT Jababeka Morotai sedang fokus untuk pembangunan infrastruktur yang mendukung pengembangan kota baru dan industri. Beberapa infrastruktur dasar yang dibangun pada tahun 2018 diantaranya adalah (a) jaringan jalan sepanjang 1,6 km; (b) gerbang kawasan; (c) kantor administrator; dan (d) 41 unit homestay. Pembangunan homestay direncanakan akan dibangun secara bertahap sesuai dengan

permintaan pasar hingga tahun 2023. Pada tahap awal, pembangunan homestay akan disertai dengan pembangunan kawasan *street mall* sebagai salah satu daya tarik kawasan perkotaan baru yang akan dibangun oleh PT Jababeka Morotai. KEK Morotai yang juga berbasis sektor pariwisata memiliki permasalahan utama tidak adanya garis pantai di dalam deliniasi kawasan. Kondisi ini menghambat akses pengelola terhadap pengelolaan objek wisata pantai dan pemanfaatan aksesibilitas dari bibir pantai. Pengelola memerlukan pengembalian addendum dari pihak pemerintah daerah agar bibir pantai bisa masuk ke dalam kawasan.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR LUAR KAWASAN

Pembangunan KEK Morotai tidak lepas dari kebutuhan akan infrastruktur di luar kawasan yang menjadi tanggung jawab dari pemerintah pusat dan daerah. Beberapa infrastruktur pendukung kawasan yang sudah dibangun oleh pemerintah pusat diantaranya: (a) pengembangan Bandara Pitu; (b) pembangunan Pelabuhan Wayabula; (c) pengembangan pelabuhan Daruba; dan (d) pembangunan Jalan Sofi – Wayabula. Adapun rinciannya terlihat pada Tabel 1.

Pelabuhan Wayabula telah diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 8 Mei

Tabel 1. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK Morotai

No	Jenis Infrastruktur	2015	2016	2017	2018
1.	Pengembangan Pelabuhan Daruba	Peningkatan dermaga	Peningkatan dermaga	-	-
2.	Pengembangan Pelabuhan Wayabula	Pembangunan dermaga	Pembangunan dermaga	-	-
3.	Pembangunan jalan Sofi-Wayabula	-	-	Pembangunan jalan 10 km	Pembangunan jalan 10 km
4.	Pengembangan Bandara Pitu	1. Pembangunan gedung operasional 2. Perluasan terminal penumpang 3. Pembangunan gedung administrasi	1. Pemotongan bukit air strip 2. Pembangunan gedung operasional	1. Perluasan Gedung Terminal 2. Pembangunan jalan akses masuk bandara	1. Pelebaran runway 2. Pembangunan jalan akses penumpang

Sumber: Bappenas, 2018

Gambar 4. Infrastruktur Pendukung di Luar KEK Morotai



Sumber: Bappenas, 2018

2017, namun saat ini pelabuhan tersebut belum berfungsi secara optimal karena belum lengkapnya fasilitas bongkar muat. Sementara, Pelabuhan Daruba yang termasuk pelabuhan singgah tol laut telah beroperasi penuh, serta dilengkapi dengan dermaga penumpang untuk kapal ferry dan kapal speed boat tujuan Daruba – Tobelo PP. Selain melalui jalur laut, Pulau Morotai dapat dijangkau juga melalui jalur udara dengan menggunakan pesawat ATR milik maskapai Wings Air yang terbang sehari sekali dari Bandara Pitu Morotai ke Bandara Ternate. Untuk meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan ke Pulau Morotai maka diperlukan adanya peningkatan runway bandara agar pesawat jenis Boeng 737-800 dapat mendarat.

Dari sisi dukungan pemerintah daerah, Pemerintah Daerah Kabupaten Pulau Morotai telah membangun infrastruktur dukungan melalui pendanaan APBD tahun 2018 yaitu pembangunan TPA di sekitar KEK Morotai. Beberapa infrastruktur yang sudah dibangun dapat dilihat pada Gambar 4.

PERKEMBANGAN INVESTASI KAWASAN

Selain sebagai pengelola KEK, PT Jababeka Morotai juga bertindak sebagai investor yang akan membangun kawasan. Salah satu rencana nilai investasi yang akan dilakukan oleh PT Jababeka Morotai sebesar Rp 2 Triliun dengan pembangunan 10.000 unit homestay dalam kurun waktu 5 tahun. Saat ini sudah terbangun 41 homestay. Selain itu, terdapat terdapat investor di bidang perikanan yaitu Zann Corporation yang telah menandatangani *investment agreement* dengan PT Jababeka Morotai dengan rencana nilai investasi sebesar Rp 700 Milyar.

Banyak investor yang tertarik akan mengembangkan pariwisata di KEK Morotai, namun terdapat kendala pengembangan investasi di lokasi KEK Morotai karena lokasi KEK yang tidak memiliki garis pantai sehingga kesulitan dalam mengembangkan pelabuhan atau jety khusus di KEK.

REGULASI DAN KELEMBAGAAN

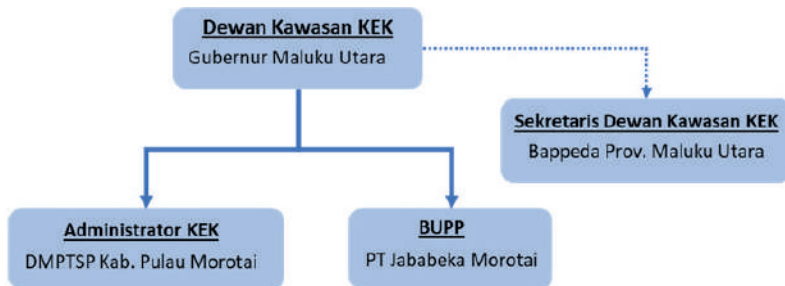
Kelengkapan kelembagaan di KEK Morotai saat ini sudah terbentuk, meliputi Dewan Kawasan, Sekretariat Dewan Kawasan, Administrator, dan Badan Usaha Pembangun dan Pengelola KEK. Struktur kelembagaan pengelolaan KEK Morotai dapat dilihat pada Gambar 5. Dalam upaya mendukung pembangunan KEK Morotai, telah terdapat dukungan Peraturan Daerah diantaranya:

1. Peraturan Bupati Pulau Morotai No. 7 tahun 2018 tentang Pendelegasian Wewenang Perizinan dan Non Perizinan yang menjadi Kewenangan Pemerintah Kabupaten Pulau Morotai kepada Kepala Administrator Kawasan Ekonomi Khusus Morotai pada 9 April 2018

2. Peraturan Gubernur Maluku Utara No. 19 tahun 2018 tentang Pelimpahan Kewenangan Perizinan dan Nonperizinan Pemerintah Provinsi Maluku Utara kepada Administrator Kawasan Ekonomi Khusus Morotai pada 10 April 2018. Sedangkan untuk regulasi yang dibutuhkan adalah regulasi terkait dengan pelepasan kawasan hutan bakau untuk dapat dimanfaatkan menjadi lahan penggunaan lain sebagai sarana pengembangan KEK.

Berdasarkan hasil evaluasi dewan kawasan provinsi, rencana aksi yang belum dilaksanakan adalah pelimpahan kewenangan perizinan dan non perizinan dari pusat. Namun, hal ini bukanlah kendala yang signifikan karena kini perizinan di KEK sudah termasuk ke dalam sistem *Online Single Submission* (OSS).

Gambar 5. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Morotai



Sumber: Sekdenas KEK, 2018

KEBUTUHAN PEMBANGUNAN KAWASAN 2020 -2024

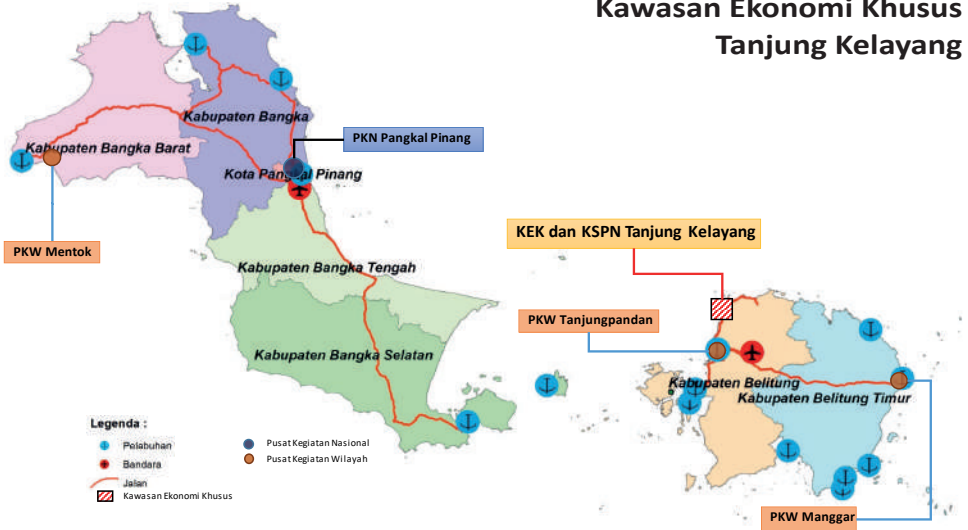
Dalam rangka mempercepat pembangunan KEK Morotai maka terdapat beberapa kebutuhan infrastruktur yang harus dibangun di dalam kawasan maupun di luar kawasan. Adapun kebutuhan dalam kurun waktu 5 tahun mendatang yang diusulkan oleh Pemerintah Daerah dan BUPP dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Morotai

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN PENERJAAN
1.	Infrastruktur di Luar Kawasan						
a.	Jalan dan Jembatan	Terdapat 104 km jalan yang rusak dan 22 titik jembatan yang belum terbangun	Peningkatan kapasitas jalan dan pembangunan jembatan	Kementerian PUPR Dinas PUPR		APBN dan APBD	2021
b.	Pelabuhan	Menangkap potensi jalur perdagangan internasional untuk wilayah Pasifik	1. Pembangunan Fasilitas Pelabuhan Kelas III Daruba 2. Pengadaan Mobil Tronton, Gantry Crane, Countainer Crane Dari Dermaga Ke Penumpukan Peti Kemas	Kementerian Perhubungan		APBN	2020
c.	Bandara	Untuk meningkatkan jumlah kunjungan wisata di Pulau Morotai	Perpanjangan Runway Bandara Pitu	Kementerian Perhubungan	4.500 m	APBN	2020
d.	Listrik	Peningkatan kebutuhan listrik jika KEK telah beroperasi	Pembangunan PLTMG 10 Mw	PLN		BUMN	2021
e.	Telekomunikasi	Jaringan telekomunikasi tidak seluruhnya bisa di akses di Pulau Morotai	Pembangunan BTS dan Peningkatan jaringan telekomunikasi di Morotai	Kemenkominfo PT Telkomsel PT Indosat PT XL		APBN BUMN	2020

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN PENERJAAN
f.	Rumah Sakit	Kebutuhan untuk peningkatan pelayanan kesehatan untuk masyarakat baik di KEK maupun diluar KEK	Pembangunan RSUD Morotai menjadi tipe B	Kementerian Kesehatan		APBN	2021
g.	Fasilitas Pendidikan	Belum adanya SDM yang professional dalam pelayanan pariwisata	Pembangunan SMK dengan kurikulum berbasis pariwisata	Kemdiknas		APBN	2020
2. Infrastruktur di Dalam Kawasan							
a.	Fasilitas Air Bersih	Belum terpasangnya jaringan air bersih di dalam kawasan	Penyambungan jaringan air bersih ke pipa utama PDAM	Pengelola KEK PDAM		BUMN	2020
b.	Telekomunikasi	Akses telekomunikasi di KEK tidak tersedia	Pembangunan BTS dan jaringan telekomunikasi di KEK	Kemenkominfo Kemenkominfo PT Telkomsel PT Indosat PT XL		APBN BUMN	2020
c.	Fasilitas Pemadam Kebakaran	Belum terbangun	Kerjasama dengan Pemda terkait ketersediaan fasilitas pemadam kebakaran	Pengelola KEK Dinas Pemadam Kebakaran		BUMN APBD	2020

Kawasan Ekonomi Khusus Tanjung Kelayang



Gambar 6. Konsteasi Wilayah KEK Tanjung Kelayang (Sumber: Bappenas, 2018)

Dasar Hukum Pembentukan	PP No. 6 Tahun 2016 pada tanggal 18 Maret 2016
Target Operasional	15 Maret 2019
Pengusul	PT Belitung Pantai Intan
Luas Lahan Pengembangan	324,4 Ha
Kegiatan Utama	Pariwisata
Proyeksi Investasi tahun 2025	Pembangunan kawasan Rp 1,5 Triliun Investasi Pelaku Usaha Rp 20 Triliun
Penyerapan tenaga kerja tahun 2025	Proyeksi 23.645 orang

yang luas di wilayah ASEAN. KEK Tanjung Kelayang berada di Kabupaten Belitung, Provinsi Kep. Bangka Belitung dengan konsep pengembangan pariwisata yang berwawasan lingkungan dengan memperhatikan keberlanjutan kondisi alam yang sudah tersedia agar tetap terawat dan terjaga.

Berdasarkan pada RTRW Kabupaten Belitung Tahun 2014 - 2034, lokasi KEK Tanjung Kelayang merupakan Kawasan Strategis Provinsi (KSP) sebagai kawasan pariwisata Tanjung Kelayang – Tanjung Tinggi Kecamatan Sijuk dan termasuk Kawasan Strategis Kabupaten (KSK) sebagai kawasan wisata Kecamatan Sijuk. KEK Tanjung Kelayang merupakan KSPN sesuai dengan PP No. 50 Tahun 2011. Selain itu, adanya KEK ini dapat mendukung berkembangnya PKW Tanjung Pandan sebagai salah satu *hinterland* untuk tujuan wisata.

Akses menuju KEK Tanjung Kelayang dari Bandara H.A.S Hanandjoeddien dapat ditempuh melalui jalur darat dengan jarak kurang lebih 40 km. Kondisi jalan cukup bagus sehingga perjalanan menuju KEK Tanjung Kelayang dapat ditempuh dalam waktu 1 jam.

GAMBARAN UMUM

Pulau Belitung terkenal dengan keindahan pantai pasir putih dan menjadi salah satu destinasi pariwisata prioritas di Indonesia. Pulau Belitung secara lokasi sangat strategis diantara Jakarta dan Singapura sehingga memiliki potensi wisatawan

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DALAM KAWASAN

KEK Tanjung Kelayang diusulkan dan dikelola oleh PT Belitong Pantai Intan (PT Belpi) yang merupakan bagian dari Dharmawangsa Group. Berdasarkan rencana pengembangannya, PT Belpi telah membebaskan lahan seluas 324,4 Ha dengan sertifikat HGB. Rencana pengembangan KEK Tanjung Kelayang dibagi ke dalam beberapa zonasi yaitu (a) beach front yang fokus untuk pengembangan hotel kelas menengah keatas; (b) residensial area dengan prinsip ecoenvironmental; (c) commercial area; dan (d) support facilities area. Untuk tahap I dengan rencana pengembangan seluas 27 Ha akan dibangun infrastruktur kawasan dan pembangunan hotel. Tahap II akan mengikuti dengan perkembangan minat investasi di KEK Tanjung Kelayang dan tetap berpedoman pada masterplan yang sudah ditetapkan.

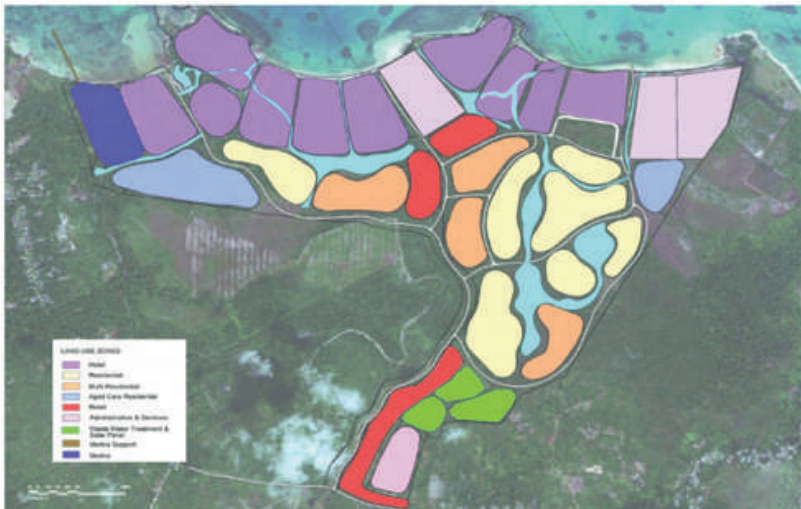
Pembangunan infrastruktur dalam kawasan yang sudah dilakukan oleh PT Belpi diantaranya adalah (a) pematangan lahan; (b) pembangunan jalan akses sementara; (c) pembangunan WWTP; dan (d) kantor administrator.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR LUAR KAWASAN

Dukungan pemerintah pusat dalam pengembangan infrastruktur di luar KEK Tanjung Kelayang hingga tahun 2018 antara lain adalah (a) pengembangan Bandara Hanandjoeddin; (b) pembangunan Waduk Gunung Tajam dengan kapasitas 100 l/d; (c) SPAM Sijuk dengan kapasitas 20 l/d; (d) pembangunan jalan nasional ruas Tanjung Pandan – Tanjung Tinggi sepanjang 27 km; (f) pembangunan jalan nasional Bandara HAS Hanandjoeddin/Buluh Tumbang – Tanjung Tinggi.

Bandara Hanandjoedin memiliki luas terminal 2.692 m2 dan panjang runway 2.225 m. Bandara ini dikelola oleh UPT Kemenhub. Pada tahun 2016 sudah menjadi bandara internasional berdasarkan Kepmenhub No. KP 856 tanggal 22 Desember 2016. Bandara ini telah dilengkapi dengan fasilitas prasarana keimigrasian CIQS dan status keimigrasiannya kelas B sehingga pihak Kemenkumham dapat menempatkan petugasnya di bandara. Terdapat 6 maskapai yang sudah beroperasi di tahun 2017 yaitu Garuda Indonesia (3 flight), Citilink (1 flight), Sriwijaya air (3 flight),

Gambar 7. Masterplan KEK Tanjung Kelayang



Sumber: PT Belpi, 2018

NAM Air (4 flight), Wings Air (1 flight), dan Lion Air (1 flight). Dalam pengembangan keselamatan bandara terdapat kendala belum terpenuhi *air strip* disisi sebelah barat dikarenakan belum ada kesepakatan ganti untung untuk tanah AU (11,8 ha) sebesar 340 Ha.

Pembangunan waduk Gunung Mentas ditargetkan selesai pada Desember 2018. Waduk ini menjadi salah satu sumber air bersih yang akan digunakan oleh KEK Tanjung Kelayang. Dengan debit yang lebih besar dari SPAM Sijuk diharapkan kebutuhan air bersih di KEK Tanjung Kelayang dapat terpenuhi.

PERKEMBANGAN INVESTASI KAWASAN

Terdapat 3 investor yang sudah melakukan MoU yaitu (i) PT Belpi dengan China Harbour Engineering Company dengan perkiraan rencana investasi US\$ 1 M; (ii) PT Hypatia Karya Pratama dengan PT Accor Asia Pacific yang akan membangun Hotel Sofitel dengan nilai investasi Rp 300 M; (iii) PT Setra Gita Nusantara dengan Starwood Asia Pacific Hotels and Resorts yang akan membangun Hotel Sheraton dengan nilai investasi Rp 400 M (sudah mulai pembangunan hotel) dengan jumlah kamar 200 kamar.

Tabel 3. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK Tanjung Kelayang

NO.	JENIS INFRASTRUKTUR	2015	2016	2017	2018
1.	Jalan	-	-	Peningkatan Jalan ruas Buluh Tumbang-Air Seru	Preservasi Tanjung Pandan - Sp. Empat Sijuk (Akses Bandara)
2.	Pelabuhan	-	-	-	Pembangunan Dermaga Penyeberangan Tanjung Nyato di Pulau Mendanau
3.	Bandara	-	-	-	Pengembangan Bandara Hanandjoedin
4.	Air Bersih	-	-	Pembangunan Waduk Gunung Mentas	Pembangunan Waduk Gunung Mentas

Sumber: Bappenas, 2018

Tabel 4. Perkembangan Investasi di KEK Tanjung Kelayang

NO.	INVESTOR	SEKTOR	PERKEMBANGAN
1.	PT Setra Gita Nusantara dengan Sheraton Hotel	Perhotelan	Dalam proses pembangunan hotel saat ini sudah 60%.
2.	Sofitel Hotel & Resort	Perhotelan	Telah melakukan MoU pada 7 Juni 2017
3.	China Harbour Engineering Company	Pelabuhan Marina	Telah melakukan MoU

Sumber: Sekdenas KEK, 2018

REGULASI DAN KELEMBAGAAN

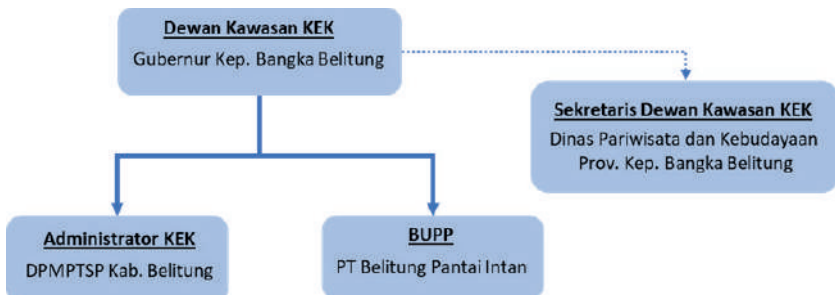
Kelembagaan KEK telah terbentuk, meliputi Dewan Kawasan, Sekretariat Dewan Kawasan, Administrator, dan Badan Usaha Pembangunan dan Pengelola KEK. Struktur kelembagaan pengelolaan KEK Tanjung Kelayang dapat dilihat pada Gambar 8.

Dalam upaya mendukung pembangunan KEK Tanjung Kelayang, telah terdapat dukungan Peraturan Daerah diantaranya:

1. Peraturan Bupati No. 30 tahun 2017 tentang Pemberian Kewenangan Perizinan dan Non Perizinan kepada Kepala Administrator KEK Tanjung Kelayang pada 29 September 2017.
2. Peraturan Gubernur No. 85 tahun 2017 tentang Pendelegasian sebagian Kewenangan Gubernur kepada Kepala Administrator KEK Tanjung Kelayang.

Selain itu, terdapat kendala di dalam implementasi dari pemberian fasilitas dan kemudahan di KEK sesuai dengan PP No.96 Tahun 2015 dimana fasilitas keringanan PPN belum bisa dilaksanakan di KEK. Hal ini menjadi hambatan dalam melakukan *market sounding* ke berbagai negara dan membuat ragu para investor, sehingga diperlukan adanya kejelasan terkait dengan implementasi PP tersebut.

Gambar 8. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Tanjung Kelayang



Sumber: Sekdenas KEK, 2018

KEBUTUHAN PEMBANGUNAN KAWASAN 2020 -2024

Dalam rangka mempercepat pembangunan KEK Tanjung Kelayang maka terdapat beberapa kebutuhan infrastruktur yang harus dibangun di dalam kawasan maupun di luar kawasan. Adapun kebutuhan dalam kurun waktu 5 tahun yang diusulkan oleh Pemerintah Daerah dan BUPP dapat dilihat pada Tabel 5.

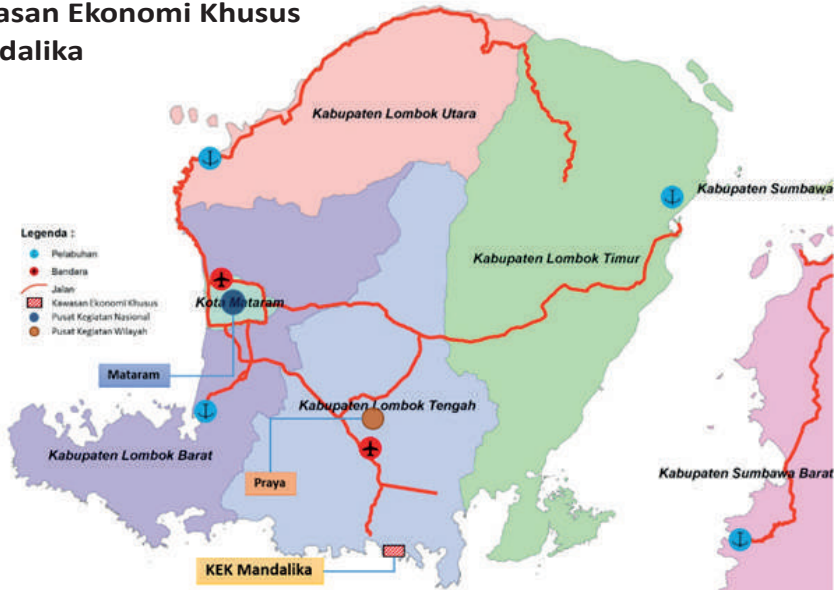
Tabel 5. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Tanjung Kelayang

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN Pengerjaan
1.	Infrastruktur di Luar Kawasan						
a.	Jalan dan Jembatan	Perlu adanya peningkatan status jalan kabupaten menjadi jalan nasional	Peningkatan status jalan kabupaten ruas Tanjung Tinggi – Kelapa Kampit – Pelabuhan Manggar – Gantung – Dendang – Membalong – Tanjung Ru sepanjang 250 km menjadi jalan nasional	Kementerian PUPR		APBN	2020- 2024
b.	Pelabuhan		Pelabuhan bongkar muat Tanjungpandan dijadikan Pelabuhan Marina Tanjungpandan	Kementerian Perhubungan		APBN	2020- 2024
c.	Bandara	Terminal penumpang masih berkapasitas 2.000 m2	Pembangunan terminal penumpang berkapasitas 11.000 m2	Kementerian Perhubungan		APBN	2020 – 2024
		Perlu peningkatan standar keselamatan untuk operasi secara penuh	Pelebaran runway strip (tanah di sisi runway)	Kementerian Perhubungan		APBN	2020 – 2024
d.	Listrik	Belum terpenuhi kebutuhan listrik di dalam kawasan	Pembangunan pembangkit kapasitas 100MW	PLN		BUMN	2020 – 2024

Sumber: Bappenas, 2018

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN Pengerjaan
e.	Air Bersih	Belum mencukupinya kebutuhan air dalam kawasan jika hotel Sheraton sudah beroperasi	<ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan jaringan distribusi air bersih menuju lokasi KEK • Pembangunan WTP Perawas 	Kementerian PUPR		APBN	2020 – 2024

Kawasan Ekonomi Khusus Mandalika



Gambar 9. Konstelasi Wilayah KEK Mandalika

Dasar Hukum Pembentukan	PP No. 52 Tahun 2014 pada tanggal 1 Juli 2014
Operasional	20 Oktober 2017
Pengusul	PT ITDC
Luas Lahan Pengembangan	1.035,67 Ha
Kegiatan Utama	Pariwisata
Proyeksi Investasi tahun 2025	Pembangunan kawasan Rp 2 Triliun Investasi Pelaku Usaha Rp 28,6 Triliun
Penyerapan tenaga kerja tahun 2025	Proyeksi 58.000 orang

Keanekaragaman budaya turut mendukung Mandalika sebagai destinasi wisata dunia. Selain itu, lokasi Mandalika yang berada dekat dengan Pulau Bali menambah keunggulan sebagai salah satu alternatif tujuan pariwisata dengan daya tarik tersendiri.

Berdasarkan RTRW Kabupaten Lombok Tengah Tahun 2011-2031, wilayah yang menjadi KEK merupakan Kawasan Strategis Provinsi (KSP) dan Kawasan Strategis Kabupaten (KSK) dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi Kawasan Kuta dan sekitarnya. Sementara itu, berdasarkan PP No. 50 Tahun 2011, kawasan ini merupakan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Pantai Selatan Lombok dan sekitarnya. KEK Mandalika didukung oleh kawasan perkotaan di Kota Mataram sebagai PKN. Selain itu, dari sisi aksesibilitas, terdapat bandar udara internasional di PKW Praya yang memiliki jarak tempuh sekitar satu jam menuju kawasan. Aksesibilitas laut dan darat dilayani oleh Pelabuhan Lembar yang bisa mendapatkan pengunjung dari Pulau Bali. Jarak tempuh dari pelabuhan ke KEK juga memerlukan waktu tempuh selama satu jam.

GAMBARAN UMUM

Kawasan Ekonomi Khusus Mandalika terletak di Kabupaten Lombok Tengah bagian selatan yang memiliki ciri khas berupa hamparan pantai pasir putih yang luas dengan panorama perbukitan.

Dari sisi kebencanaan, Provinsi NTB memiliki indeks resiko bencana alam yang tinggi. Gempa bumi yang terjadi pada bulan Agustus 2018 merupakan salah satu contoh tingginya tingkat kerawanan bencana di Provinsi NTB. Kabupaten Lombok Tengah, sebagai lokasi KEK Mandalika, memiliki ancaman terhadap bencana tsunami, tanah longsor, dan gempa bumi. Kerawanan terhadap bencana ini perlu disertai dengan pengembangan pariwisata berbasis mitigasi bencana.

Status KEK Mandalika telah operasional dengan peresmian oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 20 Oktober 2017. Pengelolaan KEK Mandalika dilaksanakan oleh PT Indonesia Tourism Development Corporation (PT ITDC) yang juga merupakan pembangun dan pengelola The Nusa Dua di Bali sehingga telah berpengalaman dalam pengelolaan pariwisata.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DALAM KAWASAN

PT ITDC sebagai pengelola KEK telah membebaskan seluruh lahan kawasan seluas 1.035,67 Ha dengan status HPL melalui SK Kepala BPN RI No. 22–23/HPL/BPNRI/2009. Dengan kepemilikan lahan secara penuh oleh PT ITDC, maka pembangunan infrastruktur di dalam kawasan akan lebih mudah dalam pelaksanaannya. Pembangunan yang telah dilaksanakan hingga tahun 2018 diantaranya adalah (a) penataan kawasan pantai Kuta; (b) jaringan jalan kawasan sepanjang 11 km; (c) Masjid Nurul Bilad-The Mandalika; (d) pemagaran kawasan sepanjang 8.5 km; dan (e) pembangunan pusat UMKM. Untuk memenuhi kebutuhan air bersih, telah dibangun penyulingan air laut menjadi air tawar yang dikelola oleh PT Perusahaan Air Indonesia Amerika dengan sistem sea water reverse osmosis (SWRO). Masterplan pengembangan KEK Mandalika dapat dilihat pada Gambar 10.

Gambar 10. Masterplan KEK Mandalika



Sumber: PT ITDC, 2018

Rencana pengembangan untuk tahap I pada tahun 2017 – 2019 adalah (a) pembangunan jaringan utilitas air dan listrik; (b) pembangunan kantor ITDC; (c) pembangunan WWTP; (d) pembangunan stand UMKM; (d) pembangunan hotel Pullman; (d) pembangunan hotel Club Med; (e) penyediaan *water sport*. Untuk tahap II pada tahun 2019 – 2025 PT ITDC berencana akan membangun (a) marina water front; (b) sirkuit motoGP; (c) *golf course* standar PGA; (d) hotel dan residence; serta (e) *branded theme park*.

Dalam pembangunan infrastruktur di dalam kawasan, PT ITDC tidak memiliki kendala yang cukup berarti karena lahan sudah dimiliki oleh pengelola. Namun untuk perawatan jalan nasional yang berada di dalam kawasan belum ada keputusan dikelola oleh Pemerintah Pusat atau akan diserahkan kepada PT ITDC. Selain itu, perlu adanya penataan kawasan kampung nelayan karena berada di dalam kawasan.

Secara visual kondisi infrastruktur di dalam KEK Mandalika pasca gempa bumi tanggal 5 Agustus 2018 tidak berdampak secara signifikan terhadap bangunan-bangunan.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR LUAR KAWASAN

Penyediaan infrastruktur pendukung di luar KEK merupakan peran pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Infrastruktur pendukung yang dibangun oleh Pemerintah Pusat antara lain (a) pembangunan jalan Penunjak – Kuta sepanjang 18,2 km; dan (b) pengembangan Pelabuhan Gili Lembar. Selain itu, terdapat peran BUMN dalam mendukung pengembangan KEK salah satunya adalah PT Angkasa Pura I sebagai pengelola Bandara Internasional Lombok yang sedang meningkatkan kenyamanan penumpang dan kelancaran penerbangan. Dengan mengelontorkan dana sebesar Rp 121,64 Milyar, PT Angkasa Pura I sedang memperbaiki fasilitas terminal, perluasan apron, dan pengadaan garbarata yang ditargetkan selesai pada tahun 2018.

Dukungan pemerintah daerah untuk pembangunan infrastruktur di luar kawasan adalah mempersiapkan pembebasan lahan untuk rencana pembangunan jalan *by pass* BIL-Mandalika.

Tabel 6. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK Mandalika

NO.	JENIS INFRASTRUKTUR	2015	2016	2017	2018
1.	Jalan	-	Peningkatan Jalan Sulin – Penunjak – Kuta	Peningkatan jalan Praya-Kuta	-
2.	Pelabuhan	-	-	Peningkatan Pelabuhan Lembar	-
3.	Bandara	-	-	-	Peningkatan Bandara Internasional Lombok <ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan Pier (Koridor Terminal), • Fixed Bridge, • Pengadaan Garbarata, • Perluasan Apron dan Fasilitas Penunjangnya

Sumber: Bappenas, 2018

PERKEMBANGAN INVESTASI KAWASAN

PT ITDC menargetkan 10.533 kamar hotel akan terbangun di KEK Mandalika pada tahap akhir pembangunan. Fokus pengembangan utama saat ini adalah pembangunan hotel berbintang 4 dan 5. Kedepannya, pembangunan hotel berbintang 3 dan kelas lainnya juga akan dibangun untuk mengakomodir pilihan pengunjung dalam

mencari tempat penginapan yang lebih terjangkau. Saat ini sudah terdapat sembilan investor yang menandatangani *Land Utilization and Development Agreement* (LUDA) dengan PT ITDC. Investor yang sudah melakukan ground breaking adalah Royal Tulip pada tanggal 26 Maret 2018 dan Paramount Hotel pada tanggal 18 April 2018. Investor yang sudah melakukan pembangunan di KEK Mandalika adalah Hotel Pullman, perkembangan pembangunan hingga tahun 2018 sudah mencapai 10%.

Tabel 7. Perkembangan Investasi di KEK Mandalika

NO.	INVESTOR	SEKTOR	PERKEMBANGAN
1.	ITDC – Pullman	Hotel Pullman	Telah menyelesaikan LUDA. Dalam tahap pembangunan hotel dengan progres 15%
2.	ITDC – Club Med Hotel	Hotel Clubmed	Telah menyelesaikan LUDA. Dalam tahap finalisasi design
3.	PT Perusahaan Air Indonesia Amerika	SWRO	Telah menyelesaikan LUDA. Telah beroperasi sejak 2017
4.	PT Perusahaan Resort Indonesia Amerika	Hotel Paramount	Telah menyelesaikan LUDA. Dalam tahap pembangunan hotel dengan progres 15%
5.	PT Lee Internasional Development	Hotel Royal Tulip	Telah menyelesaikan LUDA. Dalam tahap pembangunan hotel dengan progres 5%
6.	PT Mosaique Jiva One Sky	Hotel	Ditargetkan mulai pembangunan di akhir tahun 2018
7.	Elmar Mitra Perkasa	Hotel	Telah menyelesaikan LUDA
8.	PT Alam Hijau Permata	Mini Mall	Telah menyelesaikan LUDA. Ditargetkan mulai pembangunan di akhir tahun 2018
9.	Vinci/Roadgrip Indonesia & MRK 1	Sirkuit Moto GP	Menunggu kepastian fasilitas insentif fiskal
10.	Sazha by Kempinsky	Moslem Complex	Menunggu kepastian fasilitas insentif fiskal
11.	PT Mosaique Alun Baruna	Hotel	Dalam proses pengurusan izin investasi
12.	PT Mosaique Alun Graha	Hotel	Dalam proses pengurusan izin investasi
13.	PT Lombok Intan Paradison	Restoran	Dalam proses pengurusan izin investasi
14.	PT Mahkota Permata Mandalika	Hotel	Dalam proses negosiasi LUDA
15.	PT Palamarta Kuta Permai	Restoran	Dalam proses negosiasi LUDA
16.	PT Mandalika Mitra Bersama	Penempatan Tenaga Kerja	Dalam proses pengurusan izin investasi

Sumber: Sekdenas KEK, 2018

REGULASI DAN KELEMBAGAAN

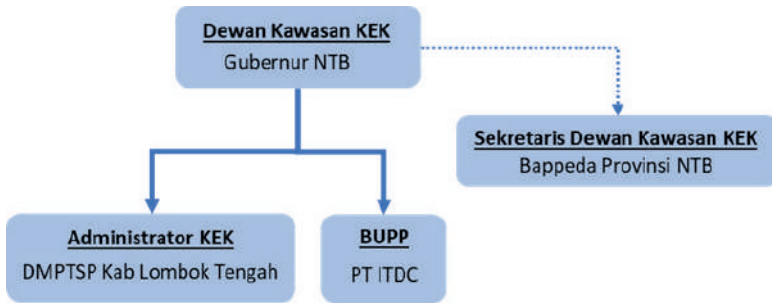
Kelembagaan KEK telah terbentuk, meliputi Dewan Kawasan, Sekretariat Dewan Kawasan, Administrator, dan Badan Usaha Pembangunan dan Pengelola KEK. Struktur kelembagaan pengelolaan KEK Mandalika terlihat sebagaimana Gambar 11.

Dalam upaya mendukung pembangunan KEK Mandalika, telah terdapat dukungan Peraturan Daerah diantaranya:

1. Peraturan Bupati No. 3 tahun 2017 tentang Pemberian Kewenangan Perizinan dan Non Perizinan kepada

2. Surat Keputusan Gubernur No. 502-123 tahun 2017 tentang Pendelegasian sebagian Kewenangan Gubernur kepada Kepala Administrator KEK Mandalika untuk Penandatanganan Perizinan dan Non Perizinan dibidang Penanaman Modal pada 20 Februari 2017. Regulasi yang dibutuhkan dalam peningkatan pelayanan di KEK Mandalika yaitu regulasi tentang insentif/kemudahan berinvestasi oleh Pemerintah Daerah

Gambar 11. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Mandalika



Sumber: Sekdenas KEK, 2018

KEBUTUHAN PEMBANGUNAN KAWASAN 2020 -2024

Dalam rangka mempercepat pembangunan KEK Mandalika terdapat beberapa kebutuhan infrastruktur yang harus dibangun di dalam kawasan maupun di luar kawasan. Adapun kebutuhan dalam kurun waktu 5 tahun yang diusulkan oleh Pemerintah Daerah dan BUPP dapat dilihat pada Tabel 8.

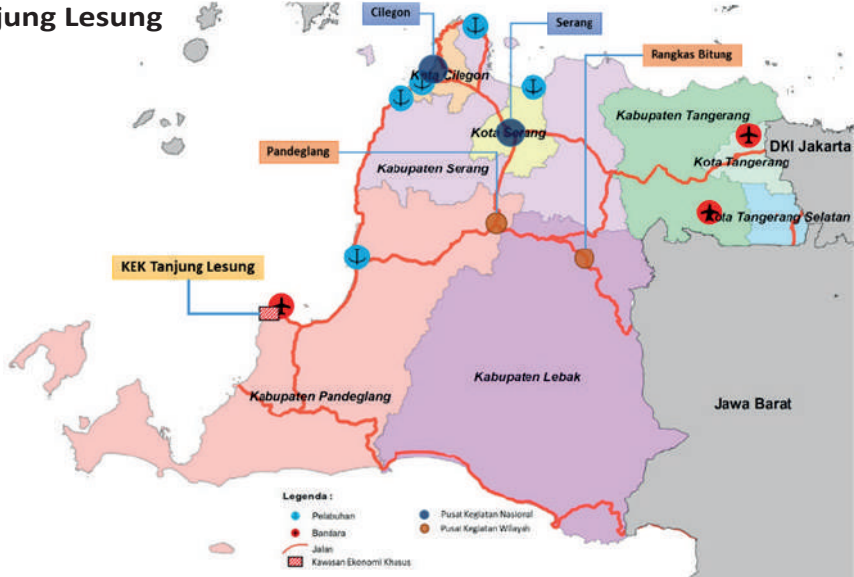
Tabel 8. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Tanjung Kelayang

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN PENERJAAN
1.	Infrastruktur di Luar Kawasan						
a.	Jalan dan Jembatan	Belum mantapnya kondisi dan kapasitas jalan kabupaten yang menghubungkan jalan nasional dengan jalan propinsi menuju KEK	<ul style="list-style-type: none"> • Ruas Truwai- Pasung • Ruas Kelekuh- Pasung • Ruas Tanak Beak- TWA Gn. Tunak • Ruas Mujur- Truwai • Ruas Rambitan- Prabu • Ruas Sengkol- Truwai • Ruas Tanak Awu- Pengembur • Ruas Pengembur- Mawun • Ruas Mangkung- Selong Belanak • Ruas Selong Blanak-Kuta • Akses jalan menuju Dusun Gerupuk • Revitalisasi jalan lingkungan dan sarana utilitas Kampung nelayan Dusun Gerupuk dan Kampung nelayan Kuta 	Dinas PUPR Provinsi Dinas PUPR Kabupaten		APBD	2020-2024
		Ruas jalan eksisting tidak memungkinkan untuk dilakukan pelebaran menjadi 2 jalur 4 lajur	<ul style="list-style-type: none"> • DED Jalan By Pass BIL-Mandalika • Konstruksi Jalan By Pass BIL-Mandalika 	Kementerian PUPR		APBN	2020

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN PENERJAAN
b.	Bandara	Kunjungan wisatawan yang semakin meningkat	Ekspansi BIL utk apron, terminal & runway	PT Angkasa Pura I		BUMN	2020
c.	Konektivitas Darat	Belum adanya angkutan umum menuju KEK Mandalika	Sub Terminal dan Trayek Shuttle Bus dari/ke kawasan The Mandalika	Kementerian Perhubungan			
d.	Perikanan	Belum tersedianya fasilitas dan penataan kampung nelayan	<ul style="list-style-type: none"> • Penataan Kampung nelayan • Pembangunan pasar Ikan / Sentral nelayan • Penyediaan Cold Storage • Pengembangan minawisata bahari • Pembibitan dan penggemukan lobster dan ikan kerapu 	Kementerian Kelautan dan Perikanan		APBN	2021
e.	Fasilitas Persampahan	Belum terkelolanya sampah dengan baik di sekitar KEK Mandalika	<ul style="list-style-type: none"> • Pengolahan Limbah Domestik Desa Kuta, Pujut • Pengelolaan sampah padat Desa Kuta, Desa Mertak dan Desa Sukadana 	Kementerian PUPR		APBN	2020

Sumber: Bappenas, 2018

Kawasan Ekonomi Khusus Tanjung Lesung



Gambar 12. Konstelasi Wilayah KEK Tanjung Lesung (Sumber : Bappenas, 2018)

Dasar Hukum Pembentukan	PP No. 26 Tahun 2012 pada tanggal 23 Februari 2012
Operasional	23 Februari 2015
Pengusul	PT Banten West Java Tourism Development
Luas Lahan Pengembangan	1.500 Ha
Kegiatan Utama	Pariwisata
Proyeksi Investasi tahun 2025	Pembangunan kawasan Rp 4,2 Triliun Investasi Pelaku Usaha Rp 92,4 Triliun
Penyerapan tenaga kerja tahun 2025	Proyeksi 36.000 orang

GAMBARAN UMUM

Tanjung Lesung terletak di Kabupaten Pandeglang, Provinsi Banten yang terkenal dengan kelestarian budayanya. Terdapat berbagai macam potensi pariwisata dan atraksi tradisional seperti keindahan alam pantai, flora dan fauna Taman Nasional Ujung Kulon serta kebudayaan badui dan debus. Hal ini membuat Tanjung Lesung menjadi salah satu destinasi pariwisata yang menarik untuk dikunjungi. Tanjung Lesung merupakan KEK pariwisata pertama yang telah operasional. Segmen wisatawan yang menjadi targetnya adalah segmen kelas menengah serta pada golongan usia dewasa dan usia lanjut.

Sesuai dengan RTRW Provinsi Banten Tahun 2010 – 2030 lokasi KEK Tanjung Lesung termasuk di dalam KSP Kawasan Wisata Tanjung Lesung – Panimbang. Secara konstelasi wilayah KEK Tanjung Lesung berlokasi di PKW Pandeglang dan termasuk kedalam daerah tertinggal sesuai dengan Perpres No. 131 Tahun

2015. Dengan adanya KEK Tanjung Lesung diharapkan Kabupaten Pandeglang mendapatkan *multiplier effect* sehingga dapat meningkatkan perekonomian daerah. KEK Tanjung Lesung didukung oleh keberadaan PKN Serang yang menjadi pusat pertumbuhan di Provinsi Banten.

Akses menuju KEK Tanjung Lesung dapat ditempuh melalui jalur darat dari Jakarta maupun Merak. Perjalanan dari Jakarta menuju KEK dapat ditempuh dalam waktu kurang lebih 6 jam, sedangkan perjalanan dari Merak menuju KEK dapat ditempuh dalam waktu 3 jam.

Dilihat dari tingkat kerawanan bencana, Provinsi Banten memiliki potensi kerawanan bencana yang cukup tinggi. Lokasi KEK yang berada di Kabupaten Pandeglang memiliki ancaman terhadap banjir, gempa bumi, dan tsunami. Kejadian tsunami Selat Sunda yang melanda KEK Tanjung Lesung pada bulan Desember 2018 merupakan salah satu bukti bahwa tingkat risiko bencana di Kabupaten Pandeglang tinggi.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DALAM KAWASAN

KEK Tanjung Lesung diusulkan dan dikelola oleh PT Banten West Java (PT BWJ) yang merupakan group dari PT Jababeka. Pembangunan KEK Tanjung Lesung sesuai dengan masterplan terbagi menjadi 6 klaster wilayah yaitu *Bayside*, *Heartland*, *Harbour*, *Straits*, *Highland*, dan *Point*. Untuk tahun 2018 PT BWJ akan fokus pada pengembangan klaster *Bayside* dengan luas lahan 132 Ha. Pada tahun 2020 yang akan dikembangkan adalah klaster *Heartland* dengan luas lahan 188 Ha. Selanjutnya, pada tahun 2021 yang akan dikembangkan adalah klaster *Harbour* dan *Straits* dengan luas lahan 402 Ha. Di tahun 2022 akan dikembangkan klaster Highland dengan luas wilayah 300 Ha. Tahun 2023 – 2024 akan dikembangkan Highland dan Point dengan luas lahan 478 Ha.

PT BWJ telah membebaskan lahan seluas 1.430 Ha dari 1.500 Ha luas kawasan yang ditetapkan.

Gambar 13. Masterplan KEK Tanjung Lesung



Sumber: PT BWJ, 2018

Lahan yang telah bersertifikat Hak Guna Bangunan (HGB) seluas 1.195 Ha dan sisanya 235 Ha dalam tahap negosiasi dengan pemilik lahan. Sedangkan sisa 70 Ha dalam proses pembebasan lahan menunggu status izin lokasi dari Kantor BPN Pandeglang.

Pembangunan infrastruktur di dalam kawasan hingga tahun 2018 diantaranya yaitu (a) jalan akses utama kawasan dengan ROW 50 sepanjang 5,11 km dan ROW 35 sepanjang 3,62 km; (b) pintu gerbang KEK Tanjung Kelayang; (c) kantor Administrator; (d) instalasi pengolahan air dengan kapasitas 4,7 l/d; (e) jaringan pipa air kotor dan IPAL dengan kapasitas 0,6 l/d; dan (f) *airstrip* pesawat yang bekerjasama dengan Susi Air untuk pendarat pesawat tipe Cessna.

Pada akhir Desember 2018 terjadi bencana alam tsunami Selat Sunda yang berdampak pada sejumlah infrastruktur di KEK Tanjung Lesung. Kerusakan terparah ada pada sektor amenitas pariwisata, kurang lebih 30% bangunan resort hancur dengan perkiraan kerugian hingga Rp 150 Milyar.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR LUAR KAWASAN

Infrastruktur yang dibangun oleh Pemerintah Pusat dalam mendukung pengembangan KEK Tanjung Lesung hingga tahun 2018 diantaranya yaitu (a) peningkatan jalan akses utama jalan

Citeurep – Tanjung Lesung; (b) pembangunan Tol Serang – Panimbang sepanjang 83 km (tahap pembebasan lahan); (c) reaktivasi jalur kereta Rangkasbitung-Labuan; dan (d) penyediaan gardu induk (2x60 Mw).

Pembangunan jalan Tol Serang - Panimbang merupakan salah satu proyek yang dilaksanakan dengan skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) antara Kementerian PUPR dengan PT Waskita Serang Panimbang selaku kontraktor dan pengelola. Pembangunan jalan tol ini dibagi atas 3 seksi yaitu seksi 1 yaitu ruas Serang hingga Rangkas Bitung, seksi 2 ruas Rangkas Bitung hingga Cileles, dan seksi 3 ruas Bojong hingga Panimbang. Untuk seksi 1 dan 2 merupakan bagian dari Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) sepanjang 50,67 km dan untuk seksi 3 menjadi bagian dari Pemerintah Pusat. Dengan adanya jalan Tol Serang-Panimbang ini diharapkan dapat memperpendek waktu tempuh menuju KEK.

PERKEMBANGAN INVESTASI KAWASAN

PT BWJ selain sebagai pengelola juga merupakan investor. Dalam kurun waktu tiga tahun sejak beroperasinya KEK Tanjung Lesung, PT BWJ telah membangun amenitas di kawasan diantaranya adalah Ladda Bay Village. Selain itu, PT BWJ berkerjasama dengan kedutaan Mongolia membangun Mogolian Culture Center sebagai

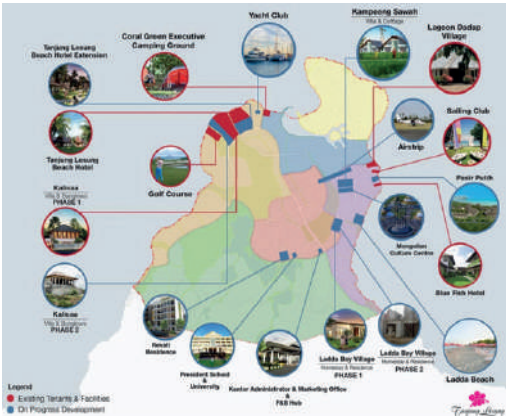
Tabel 9. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK Tanjung Lesung

NO.	JENIS INFRASTRUKTUR	2015	2016	2017	2018
1.	Jalan	-	-	Peningkatan jalan nasional ruas Citeurep – Tanjung Lesung	Pelebaran simpang jalan nasional ruas Citeurep – Tanjung Lesung
2.	Bandara	-	-	Perizinan pembangunan Bandara Banten Selatan	-
3.	Kereta Api	-	-	Reaktivasi Jalur Kereta Rangkasbitung- Labuan	Reaktivasi Jalur Kereta Rangkasbitung - Labuan

Sumber: Bappenas, 2018

sarana memperkenalkan kebudayaan Mogolia kepada para wisatawan. Luas Mogolian Culture Center ini sebesar 1,1 Ha. Selain itu, PT BWJ juga telah melakukan MoU dengan PT Nusa Flying School untuk membuka sekolah penerbangan di dalam kawasan. Sedangkan perusahaan yang akan membangun akomodasi lainnya adalah Surfer Hotel & BB Hotel sudah dalam tahap pematangan lahan, ditargetkan pada akhir 2018 dapat beroperasi. Adapun investasi yang dilakukan oleh PT BWJ dapat dilihat pada Gambar 14.

Gambar 14. Perkembangan Investasi di KEK Tanjung Lesung



Sumber: PT BWJ, 2018

REGULASI DAN KELEMBAGAAN

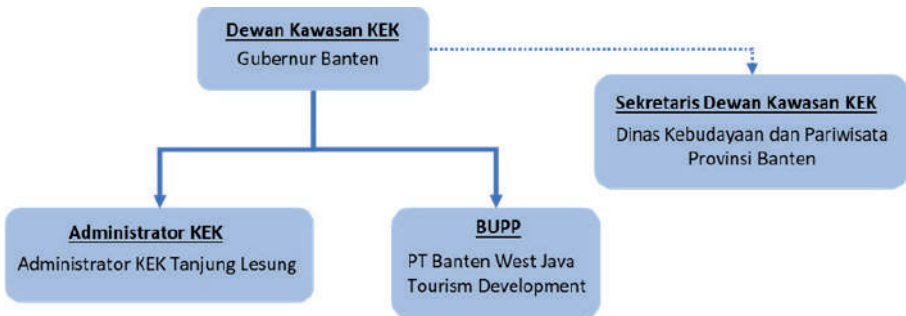
Kelembagaan KEK telah terbentuk, meliputi Dewan Kawasan, Sekretariat Dewan Kawasan, Administrator, dan Badan Usaha Pembangun dan Pengelola KEK. Struktur kelembagaan pengelolaan KEK Tanjung Lesung dapat dilihat pada Gambar 15.

Dalam upaya mendukung pembangunan KEK Tanjung Lesung, telah terdapat dukungan Peraturan Daerah diantaranya:

1. Peraturan Bupati No. 3 tahun 2015 tentang Pemberian Kewenangan Perizinan dan Non Perizinan kepada Kepala Administrator KEK Tanjung Lesung pada 2 Januari 2015.
2. Peraturan Gubernur No. 9 Tahun 2015 tentang Pendelegasian sebagian Kewenangan Gubernur kepada Kepala Administrator KEK Tanjung Lesung tanggal 18 Februari 2015.

Selain itu, terdapat kendala dalam implementasi kebijakan fasilitas dan kemudahan dalam PP No. 96 Tahun 2015 yaitu terkait dengan penerapan *tax holiday* dan *tax allowance*, pembebasan PPN dan PPNBP, pembebasan bea masuk barang modal bergerak untuk pembelian property di KEK, keringanan PPh gaji pegawai, proses KITAS belum bisa langsung 5 tahun, dan Perda insentif daerah untuk KEK Tanjung Lesung belum ada.

Gambar 15. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Tanjung Lesung



Sumber: Sekdenas KEK, 2018

KEBUTUHAN PEMBANGUNAN KAWASAN 2020 -2024

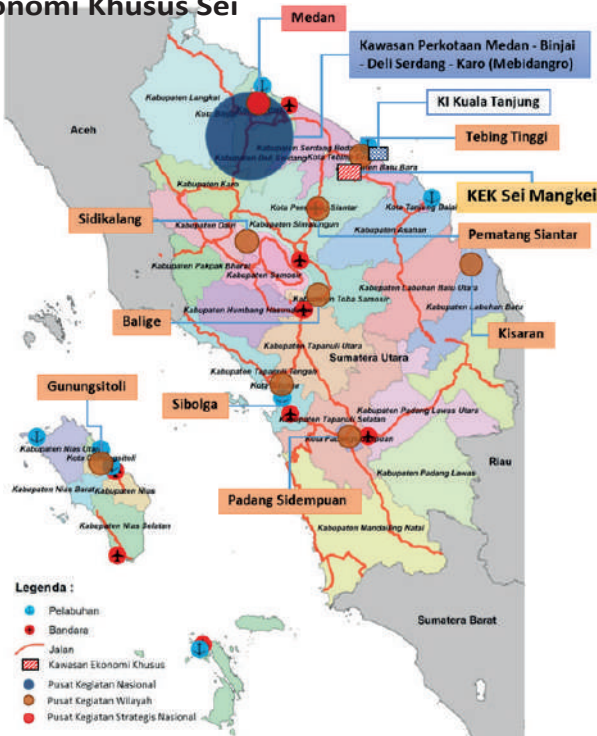
Dalam rangka mempercepat pembangunan KEK Tanjung Lesung maka terdapat beberapa kebutuhan infrastruktur yang harus dibangun di dalam kawasan maupun di luar kawasan. Adapun kebutuhan dalam kurun waktu 5 tahun yang diusulkan oleh Pemerintah Daerah dan BUPP dapat dilihat pada Tabel 10.

Tabel 10. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Tanjung Lesung

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN Pengerjaan
a.	Jalan	Proses pembangunan jalan tol Serang-Panimbang sangat lambat	Percepatan pembangunan Jalan Tol Serang- Panimbang	Kementerian PUPR		APBN	2020
b.	Bandara	Belum terbangunnya Bandara Banten Selatan	Pemberian izin untuk pembangunan Bandara Banten Selatan	Kemenhub		APBN	2020

Sumber: Bappenas, 2018

Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei



Gambar 16. Konstelasi Wilayah KEK Sei Mangkei (Sumber: Bappenas, 2018)

Dasar Hukum Pembentukan	PP No. 26 Tahun 2012 pada tanggal 27 Februari 2012
Operasional	27 Januari 2015
Pengusul	PTPN III
Luas Lahan Pengembangan	1.933,8 Ha
Kegiatan Utama	Industri Pengolahan Kelapa Sawit, Industri Pengolahan Karet, Logistik, Pariwisata
Proyeksi Investasi tahun 2025	Pembangunan kawasan Rp 5,1 Triliun Investasi Pelaku Usaha Rp 123,3 Triliun
Penyerapan tenaga kerja tahun 2025	Proyeksi 83.304 orang

GAMBARAN UMUM

KEK Sei Mangkei yang berlokasi di Kabupaten Simalungun, Provinsi Sumatera Utara, memiliki keunggulan lokasi yang dekat dengan jalur perdagangan internasional di Selat Malaka.

Berdasarkan RTRW Kabupaten Simalungun Tahun 2011 - 2031, wilayah yang menjadi KEK merupakan Kawasan Strategis Provinsi (KSP) Simalungun – Batubara – Asahan dan sekitarnya serta merupakan Kawasan Strategis Kabupaten (KSK) dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi yang berpusat di Kecamatan Bandar dan Bosar Maligas. Sesuai dengan Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional (RIPIN) Tahun 2015 – 2035, lokasi kawasan industri di Sumatera Utara terdapat di 3 wilayah yaitu Sei Mangkei, Kuala Tanjung, dan Sei Baman.

Terdapat satu PKN berupa Kawasan Perkotaan Medan-Binjai-Deli Serdang-Karo (Mebidangro) yang menjadi pusat pertumbuhan utama di Sumatera Utara. KEK Sei Mangkei dengan jarak tempuh sekitar tiga jam dari PKN tersebut juga akan menjadi pusat pertumbuhan yang menarik tenaga kerja dan akan menumbuhkan kawasan permukiman baru.

Lokasi KEK Sei Mangkei berdekatan dengan rencana pengembangan KI Kuala Tanjung yang berada di Kabupaten Batubara. Selain itu, disekitar KEK Sei Mangkei terdapat PKW Tebing Tinggi dan PKW Pematang Siantar sebagai pusat perkotaan yang dapat menunjang aktivitas KEK Sei Mangkei.

Akses menuju KEK Sei Mangkei dari Pusat Kota Medan dapat ditempuh melalui jalur darat dengan jarak 125 km dan waktu tempuh kurang lebih 3 jam, sedangkan jarak antara KEK Sei Mangkei dengan Pelabuhan Kuala Tanjung sejauh 38 km, dengan Bandara Kualanamu sejauh 106 km, dan dengan Pelabuhan Belawan sejauh 146 km.

Dari segi kebencanaan, Kabupaten Simalungun memiliki indeks resiko bencana sedang dengan ancaman gempa bumi, tanah longsor, dan kebakaran lahan/hutan.

KEK Sei Mangkei telah resmi beroperasi sejak tanggal 27 Januari 2015. Secara umum KEK Sei Mangkei belum memberikan dampak yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi secara nasional, namun dalam skala lokal KEK ini telah memberikan manfaat terhadap pertumbuhan kota kecamatan disekitarnya yaitu Kota Perdagangan. Pertumbuhan kota kecamatan sebagai kawasan perdagangan dan jasa ditandainya dengan banyak pusat-pusat perbelanjaan modern, tumbuhnya perhotelan, dan perumahan baru.

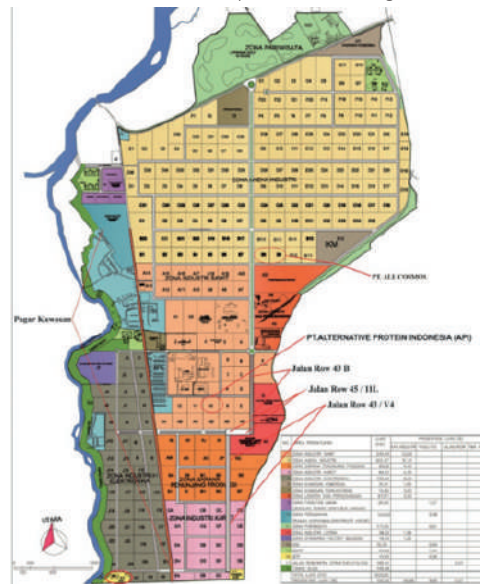
PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DALAM KAWASAN

PTPN III, sebagai pengusul KEK Sei Mangkei, memiliki rencana dalam pengembangan kawasan

hingga seluas 2.002,77 Ha. Lahan yang sudah dikuasai seluas 1.934 Ha dengan status HPL. Kondisi eksisting untuk pengembangan tahap I (2011 – 2015) adalah seluas 104 Ha dengan rencana untuk pembangunan infrastruktur dasar dan pengembangan industri kelapa sawit. Pada tahap ke II (2015 – 2020) seluas 640 Ha dengan rencana pembangunan sarana dan prasarana pengembangan infrastruktur di dalam dan di luar kawasan yang terintegrasi. Pengembangan tahap ke III (2021 – 2030) seluas 1.933,8 Ha dengan rencana pengembangan kelengkapan sarana dan prasarana infrastruktur terintegrasi untuk melayani operasional KEK Sei Mangkei.

PTPN III sebagai pengusul dan pembangun kawasan berkewajiban untuk membangun infrastruktur dasar di dalam kawasan. Adapun beberapa infrastruktur yang sudah dipersiapkan yaitu: (a) WWTP kapasitas 250 m3/jam; (b) Dry Port kapasitas 5.300 TEUs; (c) Rel KA sepanjang 2,95 Km; (d) Tank Farm kapasitas 2 x 3000 Ton (CPKO) dan 2 x 5000 Ton (CPO) bantuan dari Kemenperin; (e) jalan poros ROW 62, ROW

Gambar 17. Masterplan KEK Sei Mangkei



Sumber: PTPN III, 2018

43 dan ROW 30 sepanjang 4,785 Km serta saluran induk; (f) Instalasi Pengolahan Air (IPA) 250m³/jam; (g) jaringan listrik dan jaringan telekomunikasi. Sampai saat ini, pembangunan infrastruktur kawasan di KEK Sei Mangkei tidak memiliki kendala yang signifikan.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR LUAR KAWASAN

Pembangunan infrastruktur di luar kawasan yang menjadi peran pemerintah pusat maupun daerah diantaranya adalah (a) akses jalan ke Pelabuhan Belawan dan Bandara Kuala Namu; (b) rel kereta api akses Bandar Tinggi–Kuala Tanjung; (c) Pelabuhan Kuala Tanjung; dan (d) jalan tol ruas Medan – Tebing Tinggi, ruas Tebing Tinggi – Kisaran, dan ruas Tebing Tinggi – Pematang Siantar. Jarak antara KEK Sei Mangkei dengan Pelabuhan Kuala Tanjung sejauh 38 km, dengan Bandara Kualanamu sejauh 106 km, dan dengan Pelabuhan Belawan sejauh 146 km.

Hasil produksi dari KEK Sei Mangkei saat ini sementara diekspor melalui Pelabuhan Belawan. Jika Pelabuhan Kuala Tanjung sudah operasional diharapkan dapat memperpendek jarak distribusi dan menekan biaya logistik bagi industri di KEK Sei Mangkei sekaligus memacu investasi. Adapun rincian pembangunan dapat dilihat pada Tabel 11.

PERKEMBANGAN INVESTASI KAWASAN

Investor utama di KEK Sei Mangkei adalah PT Unilever Oleochemical Indonesia (PT UOI) yang secara resmi mulai berproduksi komersial pada 26 November 2015 dengan nilai investasi Rp 2 triliun di lahan seluas 18 ha dengan sertifikat yang telah diterbitkan oleh BPN. Kerjasama antara PT UOI dan PT Industri Nabati Lestari akan menghasilkan produk turunan kelapa sawit yang berkualitas ekspor. Hasil limbah sawit akan dimanfaatkan oleh PT Alternative Protein Indonesia untuk industri *insect bio reactor* sebagai pembuat protein dari serangga yang dikembangkan melalui limbah kelapa sawit. Perkembangan investasi yang ada di KEK Sei Mangkei secara keseluruhan dapat dilihat pada Tabel 12.

Kendala yang dihadapi dalam peningkatan investasi di KEK Sei Mangkei adalah terkait dengan kebijakan pengaturan harga jual gas yang masih terlalu tinggi sehingga membuat investor masih menunggu kepastian dari harga tersebut. Sebagai perbandingan bahwa harga jual gas di KEK Sei Mangkei mencapai \$10,72/mmbtu sedangkan harga jual gas untuk ekspor ke Singapura sebesar \$8/mmbtu. Sementara, harga keekonomian gas menurut Investor adalah sebesar \$8/mmbtu.

Tabel 11. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK Sei Mangkei

NO.	JENIS INFRASTRUKTUR	2015	2016	2017	2018
1.	Jalan	-	-	Pembangunan jalan tol ruas Medan – Tebing Tinggi	-
		-	-	Pembebasan lahan jalan tol ruas Tebing Tinggi – Pematang Siantar	-
		-	Pembangunan akses jalan ke Pelabuhan Belawan dan Bandara Kuala Namu	-	-
2.	Pelabuhan	-	-	Pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung	Pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung

Sumber: Bappenas, 2018

Tabel 12. Perkembangan Investasi di KEK Sei Mangkei

NO.	INVESTOR	SEKTOR	PERKEMBANGAN
1.	PT UOI (Tahap 2)	Ester	Telah menandatangani kontrak jual beli lahan seluas 9 Ha.
2.	PT Industri Nabati Lestari	Minyak Goreng	Konstruksi mencapai 90%
3.	PT Alternatif Protein Indonesia	Produsen Protein Alternatif	Telah melakukan perjanjian/agreement dengan PTPN III
4.	All Cosmos Industries	Pupuk dan industri lainnya	Pembangunan di targetkan November 2018
5.	PTPN III dan Pertamina	PLTBG 1,6 Mw	Pembangunan di targetkan Agustus 2018

Sumber: Sekdenas KEK, 2018

REGULASI DAN KELEMBAGAAN

KEK Sei Mangkei sudah memiliki kelengkapan kelembagaan yang terdiri dari Dewan Kawasan, Administrator dan BUPP. Struktur kelembagaan pengelolaan KEK Sei Mangkei apat dilihat pada Gambar 18.

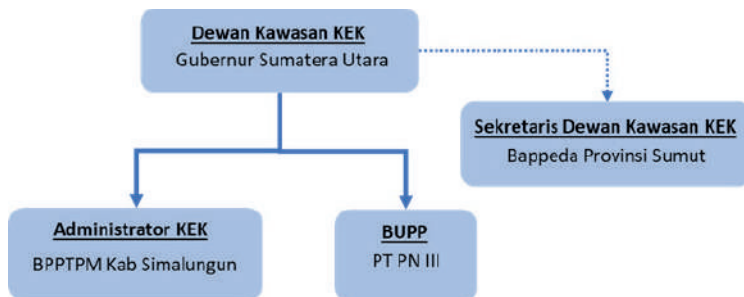
Dalam upaya mendukung pembangunan KEK Sei Mangkei, telah terdapat dukungan Peraturan Daerah diantaranya:

1. Peraturan Bupati No. 35 tahun 2014 tentang Pemberian Kewenangan Perizinan dan Non Perizinan kepada Kepala Administrator Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei pada 31 Desember 2014.

2. Peraturan Gubernur No. 4 Tahun 2015 tentang Pendelegasian sebagian Kewenangan Gubernur kepada Kepala Administrator KEK Sei Mangkei untuk Penandatanganan Perizinan dan Non Perizinan dibidang Penanaman Modal pada 15 Januari 2015.

Regulasi yang dibutuhkan dalam peningkatan pengelolaan KEK Sei Mangkei adalah regulasi tentang pemberian insentif/kemudahan investasi dari Pemerintah Daerah.

Gambar 18. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Sei Mangkei



Sumber: Sekdenas KEK, 2018

KEBUTUHAN PEMBANGUNAN KAWASAN 2020 -2024

Dalam rangka mempercepat pembangunan KEK Sei Mangkei maka terdapat beberapa kebutuhan infrastruktur yang harus dibangun di dalam kawasan maupun di luar kawasan serta kebutuhan lain untuk menunjang pengembangan kawasan. Adapun kebutuhan dalam kurun waktu 5 tahun yang diusulkan oleh Pemerintah Daerah dan BUPP dapat dilihat pada Tabel 13.

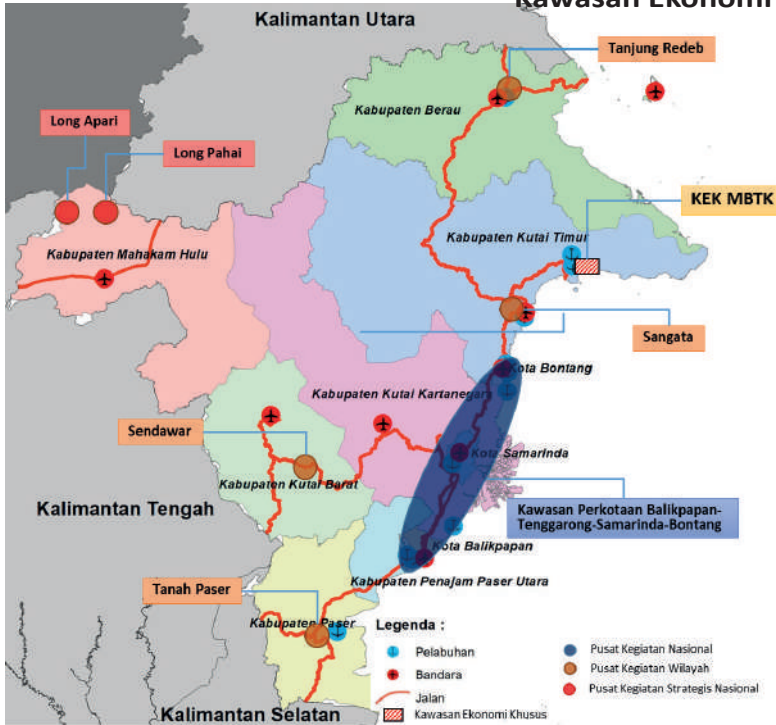
Tabel 13. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Sei Mangkei

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN PENERJAAN
1.	Infrastruktur di Luar Kawasan						
a.	Jalan	Hotmix rusak berat	Peningkatan jalan jurusan Simp. Dolok Melangir - Laras Kec. Dolok Batu Naggar/ Bandar Huluan	Dinas PUPR		APBD	2020
		Hotmix rusak berat	Peningkatan jalan jurusan Laras- Bah Gunung- Titi Besi Kec. Bandar Huluan / Pematang Bandar	Dinas PUPR		APBD	2020
		Hotmix rusak berat	Peningkatan jalan jurusan Kerasaan- Pematang Bandar Kec. Pematang Bandar	Dinas PUPR		APBD	2020
		Hotmix rusak berat	Peningkatan jalan jurusan Perdagangan - Indrapura / Bts. Kab. Batu Bara Kec. Pematang Bandar	Dinas PUPR		APBD	2020
		Hotmix rusak berat	Peningkatan jalan Terminal Perdagangan Kec. Bandar	Dinas PUPR		APBD	2020
		Hotmix rusak berat	Peningkatan jalan Lingkar Kota Perdagangan Kec. Bandar	Dinas PUPR		APBD	2020
		Hotmix rusak berat	Peningkatan jalan jurusan Perdagangan- Tj. Kasau / Bts. Kab. Batu Bara Kec. Bandar Huluan	Dinas PUPR		APBD	2020

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN PENERJAAN
		Hotmix rusak berat	Peningkatan jalan jurusan Perdagangan-Boluk Kec. Bosar Maligas	Dinas PUPR		APBD	2020
		Hotmix rusak berat	Peningkatan jalan jurusan Pasar Baru- Adil Makmur Kec. Bosar Maligas	Dinas PUPR		APBD	2020
		Hotmix rusak berat	Peningkatan jalan jurusan Adil Makmur-Empl Tinjauan Kec. Bosar Maligas / Ujung Padang	Dinas PUPR		APBD	2020
		Hotmix rusak berat	Peningkatan jalan jurusan Tanah Jawa-Pokan Baru Kec. Tanah Jawa / Huta Bayu Raja	Dinas PUPR		APBD	2020
		Kapasitas jalan non KA dari Sei Mangkei – Kuala Tanjung kurang memadai	Pelebaran jalan akses non KA dari Sei Mangkei – Kuala Tanjung	Kementerian PUPR		APBN	2020
b.	Air Bersih	Belum terbangunnya sarana air bersih di Sekitar KEK Sei Mangkei	Pembangunan SPAM di Kawasan KEK Sei Mangkei Kec. Bandar	Kementerian PUPR		APBN	2020
c.	Pengolahan Limbah	Belum tersediaanya pengolahan limbah B3 di wilayah Sumatera	Pembangunan Pengolahan Limbah B3	Kementerian LHK		APBN	2020
d.	Fasilitas Pendidikan	Belum tersediaanya kualitas SDM yang sesuai dengan kebutuhan industri di KEK Sei Mangkei	Peningkatan kurikulum pendidikan yang sesuai dengan kebutuhan industri di KEK Sei Mangkei	Kemenristekdikti Kemendikbud Kemenperin		APBN	2020

Sumber: Bappenas, 2018

Kawasan Ekonomi Khusus MBTK



Gambar 19. Konstelasi Wilayah KEK MBTK (Sumber: Bappenas, 2018)

Dasar Hukum Pembentukan	PP No. 85 Tahun 2014 pada tanggal 17 Oktober 2014
Target Operasional	17 Oktober 2018 (Perpanjangan)
Pengusul	PT MBTK
Luas Lahan Pengembangan	509,469 Ha
Kegiatan Utama	Industri Pengolahan Kelapa Sawit, Industri Pengolahan Kayu, Industri Energi, Logistik
Proyeksi Investasi tahun 2025	Pembangunan kawasan Rp 4,2 Triliun Investasi Pelaku Usaha Rp 92,4 Triliun
Penyerapan tenaga kerja tahun 2025	Proyeksi 36.000 orang

GAMBARAN UMUM

Provinsi Kalimantan Timur terletak di lintasan ALKI II yang merupakan lintasan laut perdagangan internasional dan masuk jalur interkoneksi Kalimantan dan Sulawesi. Kalimantan Timur memiliki potensi sumber daya alam seperti kelapa sawit, minyak, gas, mineral, dan batu bara sehingga bisa dikembangkan sebagai kawasan industri pengolahan dan produk turunannya.

Sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2016 – 2036, lokasi KEK merupakan Kawasan Strategis Provinsi (KSP) Kawasan Industri Oleochemical Maloy. KEK MBTK ini juga merupakan proyek prioritas di Provinsi Kalimantan Timur yang didukung oleh PKW Sangata. Namun jarak dari Sangata ke KEK memerlukan waktu tempuh yang relatif lama yaitu sekitar empat jam.

KEK MBTK dapat ditempuh melalui jalur darat dari Balikpapan dengan waktu tempuh lebih kurang 13 jam. Akses melalui jalur udara dapat menggunakan pesawat charter milik PT Kaltim Prima Coal atau milik PT AirFast dengan waktu tempuh 45 menit.

Hasil evaluasi sidang Dewan Nasional bulan Agustus 2017, KEK MBTK yang ditargetkan beroperasi pada tahun 2017 mengalami permasalahan dalam sertifikasi lahan, sehingga Dewan Nasional memberikan tambahan waktu 1 tahun untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DALAM KAWASAN

Pemerintah Daerah Kabupaten Kutai Timur telah membebaskan lahan seluas 509 Ha dan saat ini masih dalam tahap sertifikasi oleh BPN. Rencana pengembangan pembangunan KEK MBTK berdasarkan masterplan yang telah ditetapkan untuk tahap I difokuskan pada pembangunan infrastruktur dasar kawasan seperti jalan akses dan jalan lingkungan, kantor

administrator, jaringan air bersih, telekomunikasi, energi dan pengembangan industri kelapa sawit. Sedangkan pada tahap II akan difokuskan pada pengembangan industri kelapa sawit beserta turunannya dan logistik.

Beberapa infrastruktur dalam kawasan yang sudah terbangun hingga tahun 2018 diantaranya adalah (a) jalan dalam kawasan sepanjang 11,4 km dengan permukaan rigid sepanjang 3,25 km, permukaan tanah 1,4 km, dan tahap land clearing 6,79 km namun masih dibutuhkan 8 km jalan kawasan untuk pengoperasian KEK; (b) SPAM dengan kapasitas 200 l/d yang ditargetkan pada bulan November 2018 jaringan distribusi air bersih di kawasan telah terpasang; (c) menara telekomunikasi; (d) fasilitas pemadam kebakaran; (e) kantor Administrator dan BUPP; (f) bangunan workshop; dan (g) bangunan masjid. Sedangkan infrastruktur yang belum terbangun adalah jaringan listrik, fasilitas persampahan, IPAL, dan keamanan. Untuk jaringan listrik saat ini menggunakan mobile genset dengan kapasitas 1 Mw. Pembangunan fasilitas persampahan sedang dalam proses koordinasi antara Pemerintah Daerah Kabupaten Kutai Timur dengan PT MBS untuk kerjasama penggunaan lahan.

Gambar 20. Masterplan KEK MBTK



Sumber: PT MBTK, 2018

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR LUAR KAWASAN

Pembangunan infrastruktur di luar kawasan KEK MBTK yang dilakukan oleh Pemerintah Pusat diantaranya adalah (a) pembangunan Pelabuhan Multipurpose Maloy; (b) pembangunan jalan akses masuk kawasan sepanjang 17,5 km; (c) pembangunan jalan akses dari Simpang Perdau menuju kawasan KEK MBTK; dan (d) pembangunan jaringan air bersih dari transmisi Sekerat. Kondisi yang sangat memprihatinkan adalah jalan akses dari Simpang Perdau menuju KEK MBTK yang termasuk dalam kategori kurang mantap karena hanya dalam bentuk perkerasan tanpa aspal. Status jalan ini merupakan jalan nasional sehingga seharusnya terdapat penanganan yang cukup untuk menjadikan jalan yang mantap. Aksesibilitas melalui jalur udara hanya dapat menggunakan pesawat charter dari PT Kaltim Prima Coal maupun AirFast Indonesia. Adapun rincian pembangunan infrastruktur yang sudah dilakukan di sekitar KEK MBTK terlihat pada Tabel 14.

PERKEMBANGAN INVESTASI KAWASAN

Sudah terdapat beberapa investor yang mengirimkan *Letter Of Intern* (LOI) terkait dengan ketertarikan mereka untuk berinvestasi di KEK Maloy. Terdapat dua perusahaan yang telah memilih lahan dan berpotensi besar dalam pengembangan KEK Maloy yaitu pada Tabel 15.

Sebagian besar investor yang tertarik dengan KEK Maloy menginginkan adanya kepastian hukum terkait dengan jenis-jenis fasilitas dan kemudahan yang akan diberikan di dalam KEK. Hal lain yang menjadi pertimbangan adalah kesiapan kawasan untuk memberikan pelayanan kepada para investor dalam membangun infrastruktur dasar kawasan dan juga kepastian terkait dengan status lahan yang akan diberikan kepada investor.

Tabel 14. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK MBTK

NO.	JENIS INFRASTRUKTUR	2015	2016	2017	2018
1.	Jalan	-	Jalan akses menuju kawasan dari simpang perdau menuju Kawasan KEK MBTK sepanjang ±71 Km	Jalan Akses Masuk Kawasan sepanjang 17,5 Km	-
2.	Pelabuhan	-	-	<ul style="list-style-type: none"> Pembangunan Causeway Pelabuhan Maloy (jalan penghubung sisi darat ke trestle) sepanjang 1020 m Pembangunan trestle sepanjang 750 m di Pelabuhan Maloy 	Pembangunan Pelabuhan Maoy untuk segmen 1 telah terbangun dan segmen 2 dalam tahap penyelesaian
3.	Air Bersih	-			Telah terbangun Jaringan pipa Transmisi Air Baku Sekerat 250 L/d sepanjang 28,71 Km.

Sumber: Bappenas, 2018

Tabel 15. Perkembangan Investasi di KEK MBTK

NO.	INVESTOR	SEKTOR	PERKEMBANGAN
1.	PT Kilang Kaltim Kontinental	Pengolahan dan pengilangan minyak bumi	Telah memperoleh izin investasi dan izin usaha sementara dari BKPM. Saat ini dalam proses finalisasi studi kelayakan
2.	PT Anugerah Energitama	Tangki Timbun 2x 2.500 ton	Telah menyampaikan proposal pembangunan tangki timbun kepada Gubernur Kalimantan Timur

Sumber: Sekdenas KEK, 2018

REGULASI DAN KELEMBAGAAN

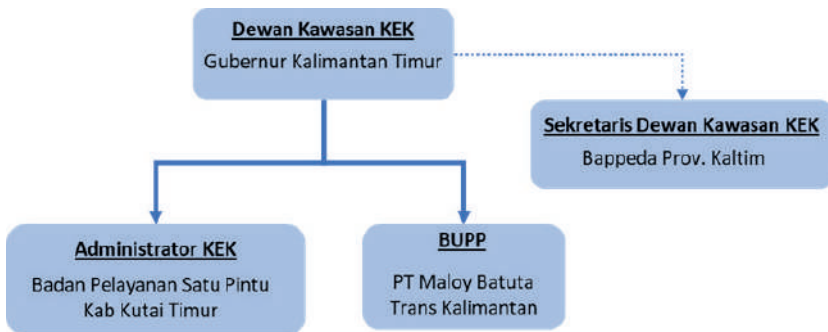
KEK MBTK sudah memiliki kelengkapan kelembagaan yang terdiri dari Dewan Kawasan, Administrator dan BUPP. Struktur kelembagaan pengelolaan KEK MBTK dapat dilihat pada Gambar 21.

Dalam upaya mendukung pembangunan KEK MBTK, telah terdapat dukungan Peraturan

Daerah diantaranya:

1. Peraturan Bupati No. 58 tahun 2017 tentang Pemberian Kewenangan Perizinan dan Non Perizinan kepada Kepala Administrator KEK MBTK pada 26 Maret 2018.
2. Peraturan Gubernur No. 4 tahun 2018 tentang Pendelegasian sebagian Kewenangan Gubernur kepada Kepala Administrator KEK MBTK pada 28 Januari 2018.

Gambar 21. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK MBTK



Sumber: Sekdenas KEK, 2018

KEBUTUHAN PEMBANGUNAN KAWASAN 2020 -2024

Dalam rangka mempercepat pembangunan KEK MBTK maka terdapat beberapa kebutuhan infrastruktur yang harus dibangun di dalam kawasan maupun di luar kawasan. Adapun kebutuhan dalam kurun waktu 5 tahun yang diusulkan oleh Pemerintah Daerah dan BUPP dapat dilihat pada Tabel 16.

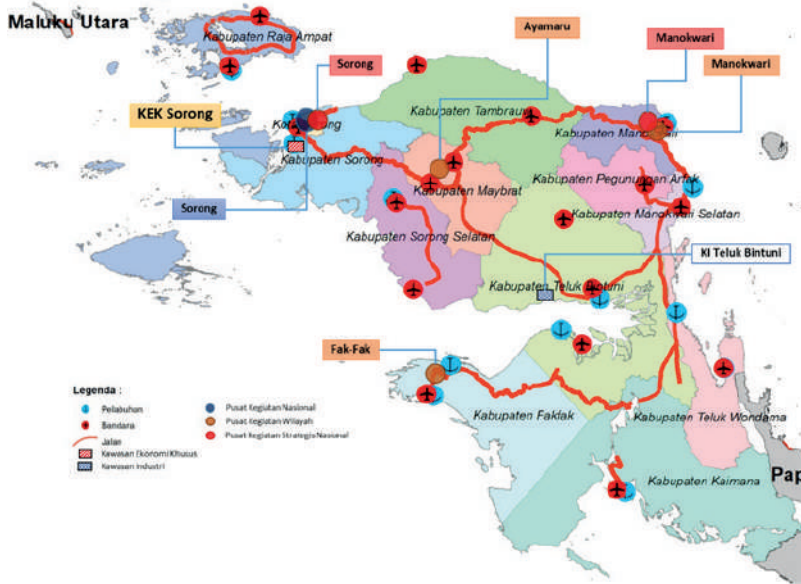
Tabel 16. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK MBTK

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN PENERJAAN
1.	Infrastruktur di Luar Kawasan						
a.	Jalan	Kondisi jalan yang rusak di beberapa titik	Pemeliharaan Jalan Akses Masuk Kawasan	Kementerian PUPR		APBN	2020- 2024
		Kondisi jalan yang rusak di beberapa titik	Peningkatan Jalan Akses menuju Kawasan KEK-BMTK : -Sangatta – Sp. Perdau 32,02 Km -Sp. Perdau – Maloy 83,17 Km -Sangkulirang – Talisayan 241 Km -Tanjung Redeb – Talisayan 152,60 Km	Kementerian PUPR		APBN	2020- 2024
b.	Pelabuhan	Kebutuhan untuk peningkatan kapasitas dermaga	Pembangunan 4 Segmen Dermaga	Kementerian Perhubungan		APBN	2020- 2024
c.	Energi		Pembangunan Pembangkit Listrik	PLN		BUMN	2020- 2024
2.	Infrastruktur dalam Kawasan						
a.	Jalan	Meningkatkan konektivitas di dalam kawasan	Lanjutan Pembangunan Jalan Dalam Kawasan	BUPP Pemda Kab. Kutai Timur		BUMN APBD	2020- 2024
b.	IPAL	Belum terbangun	Pembangunan IPAL	BUPP		BUMN	2020- 2024
c.	Energi	Belum terbangun	Pembangunan Jaringan Listrik dalam Kawasan	BUPP PLN		BUMN	2020- 2024

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN PENERJAAN
d.	Telekomunikasi	Belum terbangun	Pembangunan Jaringan Telekomunikasi/ Internet	BUPP Telkom		BUMN	2020- 2024
e.	Pengolahan Sampah	Belum terbangun	Pembangunan dan Pengelolaan Persampahan	BUPP Pemda Kab. Kutai Timur		BUMN APBD	2020- 2024
f.	Fasilitas Keamanan	Belum terbangun	Fasilitas Keamanan	BUPP		BUMN	2020- 2024
g.	Fasilitas Pemadam Kebakaran	Belum terbangun	Pengadaan Peralatan Pemadam Kebakaran	BUPP		BUMN	2020- 2024
h.	Sarana Workshop	Belum adanya sarana penunjang kegiatan di workshop	Pengadaan Sarana Penunjang Workshop	Kementerian Perindustrian		APBN	2020- 2024
i.	Tangki Timbun	Belum terbangun	Pembangunan Tanki Timbun	Kementerian Perindustrian Pemda Kab. Kutai Timur		KPBU	2020- 2024

Sumber: Bappenas, 2018

Kawasan Ekonomi Khusus Sorong



Gambar 22. Konstelasi Wilayah KEK Sorong (Sumber: Bappenas, 2018)

Dasar Hukum Pembentukan	PP No. 31 Tahun 2016 pada tanggal 3 Agustus 2016
Target Operasional	15 Maret 2019
Pengusul	Pemerintah Kabupaten Sorong
Luas Lahan Pengembangan	523,7 Ha
Kegiatan Utama	Industri Pengolahan Kelapa Sawit, Industri Pengolahan Nikel, Industri Hasil Hutan dan Perkebunan (Sagu), Logistik
Proyeksi Investasi tahun 2025	Pembangunan kawasan Rp 12,3 Triliun Investasi Pelaku Usaha Rp 125 Triliun
Penyerapan tenaga kerja tahun 2025	Proyeksi 23.645 orang

GAMBARAN UMUM

KEK Sorong terletak di Distrik Mayamuk, Kabupaten Sorong, Provinsi Papua Barat. KEK ini berada di dekat Selat Sele yang memiliki potensi perikanan dan perhubungan laut. Selain itu, Kabupaten Sorong terletak pada jalur lintasan perdagangan internasional Asia Pasifik dan Australia.

Berdasarkan RTRW Kabupaten Sorong Tahun 2012 – 2032, lokasi KEK yang berada di Distrik Mayamuk merupakan Kawasan Strategis Kabupaten (KSK) dari sudut kepentingan ekonomi dengan fungsi sebagai kawasan industri. Di dalam RIPIN Tahun 2015 – 2035, di Provinsi Papua Barat terdapat KI Sorong dan KI Teluk Bintuni dengan KI Teluk Bintuni yang masuk ke dalam Wilayah Pusat Pertumbuhan Industri (WPPI). KEK Sorong didukung oleh adanya PKN Sorong yang menjadi hub aksesibilitas bagi KEK. Akses menuju KEK

Sorong dari Pusat Kota Sorong dapat ditempuh melalui jalur darat dalam waktu kurang lebih satu jam.

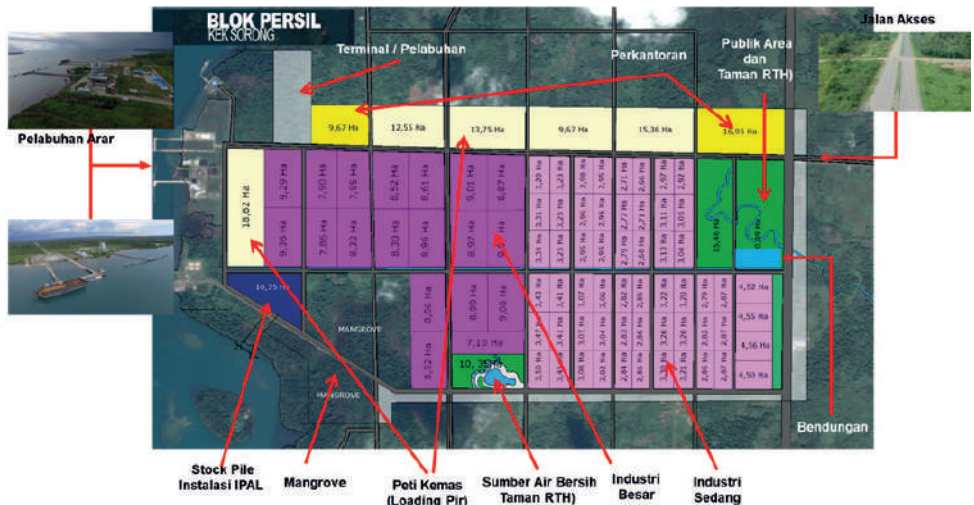
PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DALAM KAWASAN

Pemerintah Kabupaten Sorong membentuk Perusahaan Daerah bernama PT Malamoi Olom Wobok (PT MOW) sebagai pengelolaan KEK Sorong. Pembangunan KEK Sorong dibagi menjadi 4 tahap pembangunan jangka panjang selama 2015 – 2035. Tahap I (2015-2020) merupakan tahap persiapan segala kebutuhan kawasan misalnya penyiapan dan pematang lahan, persiapan organisasi pelaksana, pembangunan/reklamasi pelabuhan Sorong, dan pembangunan *outer ring road* Kota Sorong sehingga hubungan fungsional Kota Sorong dan KEK Sorong meningkat. Tahap II (2021 – 2025) merupakan tahap perkembangan ekonomi dengan produksi di kawasan industri masih relatif terbatas dan kapasitas penggunaan Pelabuhan Arar masih mencukupi. Tahap III (2026 – 2030) merupakan tahap peningkatan produksi yang cukup signifikan

sehingga membutuhkan pelabuhan laut yang cukup besar dengan memanfaatkan Pelabuhan Sorong. Tahap IV (2031 – 2035) merupakan tahap pengembangan kawasan perkotaan Sorong dengan KEK Sorong sehingga konektivitas keduanya perlu ditingkatkan.

Pada tahap I Pemerintah Daerah Kabupaten Sorong telah membebaskan lahan seluas 298,5 Ha dari total 523,7 Ha yang direncanakan. Dari lahan yang sudah dibebaskan tersebut, status lahan yang telah memiliki sertifikat HPL seluas 198,5 Ha, sedangkan seluas 100 Ha lainnya masih dalam proses sertifikasi di Kanwil BPN Papua Barat. Terdapat kendala dalam pembebasan lahan yaitu status lahan kawasan hutan yang saat ini masih berupa kawasan hutan produksi konversi. Untuk sisa lahan yang belum dibebaskan seluas 225,2 Ha merupakan tanah adat yang dimiliki oleh 1 marga keluarga sehingga bukan merupakan permasalahan yang signifikan dalam proses pembebasan dan negosiasi. Secara bertahap, lahan tersebut akan dibebaskan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Sorong dengan memperhatikan ketersediaan APBD.

Gambar 23. Pembangunan Infrastruktur Dalam Kawasan KEK Sorong



Sumber: Sekdenas KEK, 2018

Pada lahan yang sudah dibebaskan hingga tahun 2018 telah dibangun beberapa infrastruktur pendukung kawasan diantaranya adalah (a) jalan utama kawasan; (b) jalan lingkungan kawasan sepanjang 6,5 km; dan (c) peningkatan sarana Pelabuhan Arar. Sementara itu, kantor administrator KEK dan Badan Usaha Pengelola saat ini belum terbangun dan masih menggunakan kantor ASDP di Pelabuhan Arar sebagai kantor sementara dengan pola kerja sama pinjam pakai dengan pihak ASDP.

Dari sisi dukungan pemerintah daerah, infrastruktur yang telah dibangun oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Sorong dan Pemerintah Provinsi Papua Barat dengan dukungan pendanaan APBD tahun 2018 yaitu (a) pembangunan pintu gerbang KEK; (b) pemasangan jaringan telekomunikasi dan internet; (c) rehabilitasi kantor ASDP sebagai kantor Administrator dan BUPP.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR LUAR KAWASAN

Pemenuhan infrastruktur wilayah pendukung KEK Sorong yang sudah dilakukan oleh Pemerintah Pusat hingga tahun 2018 diantaranya adalah (a) pembangunan intake Sungai Warsamson; (b) preservasi jalan yang mendukung KEK Sorong; (c) pengembangan pelabuhan di sekitar KEK Sorong. Selain itu, juga terdapat rencana pembangunan jalan kereta api Sorong – Manokwari yang masih

dalam tahap penyusunan DED. Adapun rincian pekerjaan dapat di lihat pada Tabel 17.

Hingga saat ini, masih terdapat kendala dalam rencana pembangunan jalur kereta api Sorong – Manokwari. Pemerintah Kabupaten Sorong tidak menyetujui studi FS dan DED dikarenakan trase yang diusulkan oleh Kementerian Perhubungan tidak melewati KEK Sorong. Padahal dengan adanya jalur kereta api yang melewati KEK Sorong diharapkan dapat meningkatkan integrasi konektivitas antara KEK Sorong dengan KI Bintuni.

Pembangunan intake Sungai Warsamson akan digunakan untuk memenuhi SPAM Regional Sorong Raya dengan kapasitas 210 l/d dan kapasitas maksimum hingga 600 l/d, selanjutnya akan dibangun jaringan air bersih sampai pintu kawasan KEK.

PERKEMBANGAN INVESTASI KAWASAN

PT MOW selain sebagai pengelola KEK juga bertindak sebagai investor yang akan mengelola kawasan dan membangun kemitraan pada sektor migas. Selain itu, terdapat beberapa investor yang sudah beroperasi di dalam wilayah KEK Sorong dan yang sedang melakukan peninjauan awal sebagaimana terlihat pada Tabel 18.

Sebagian besar industri yang telah beroperasi

Tabel 17. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK Sorong

NO.	JENIS INFRASTRUKTUR	2015	2016	2017	2018
1.	Jalan	-	-	-	Preservasi Jalan yang mendukung KEK
2.	Pelabuhan	-	-	-	Persiapan Pembangunan Dermaga Penyeberangan Batanta
3.	Kereta Api	-	DED Pembangunan Jalur Kereta Sorong - Manokwari	-	-
4.	Air Bersih	-	-	-	Pembangunan intake Sungai Warsamson

Sumber: Bappenas, 2018

di wilayah KEK Sorong merupakan industri yang berdiri sebelum KEK Sorong ditetapkan. Hal ini menjadi kendala ketika akan mengimplementasikan fasilitas dan kemudahan di KEK. Dalam Peraturan Menteri Keuangan PMK No. 104 Tahun 2016 Pasal 4 Ayat 1 huruf F bahwa badan usaha yang memperoleh fasilitas dan kemudahan KEK merupakan badan usaha yang disahkan penetapannya sejak 15 Agustus 2011, sedangkan sebagai perusahaan yang telah beroperasi pendiriannya jauh sebelum tahun 2011 sehingga fasilitas dan kemudahan KEK tidak dapat diberikan kepada perusahaan tersebut. Diperlukan perbaikan regulasi untuk perusahaan-perusahaan yang sudah berada di kawasan tersebut sebelum ditetapkannya KEK agar bisa mendapatkan insentif yang serupa.

Dalam upaya mendukung pembangunan KEK Sorong, telah terdapat dukungan Peraturan Daerah diantaranya:

1. Peraturan Bupati No. 4 tahun 2018 tentang Pemberian Kewenangan Perizinan dan Non Perizinan kepada Kepala Administrator KEK Sorong pada 26 Maret 2018.
2. Peraturan Gubernur No. 3 tahun 2017 tentang Pendelegasian sebagian Kewenangan Gubernur kepada Kepala Administrator KEK Sorong pada 25 April 2017.

Sedangkan untuk regulasi yang dibutuhkan adalah revisi PP. No 96 Tahun 2015 tentang fasilitas dan kemudahan di KEK dan PMK No. 104 Tahun 2016 terkait dengan batas minimal pendirian perusahaan eksisting yang mendapatkan fasilitas

Tabel 18. Perkembangan Investasi di KEK Sorong

NO.	INVESTOR	SEKTOR	PERKEMBANGAN
1.	PT GAG Nikel	Pertambangan dan smelter nikel	Memiliki konsesi tambang di Pulau Gag, Raja Ampat. Dalam peninjauan dengan mitra pembangunan smelter
2.	PT Semen Gresik	Cement Packaging	Telah beroperasi
3.	PT Henrison Inti Persada	Perkebunan dan Pengolahan Sawit	Telah beroperasi
4.	PT Bumi Sarana Utama	Terminal Aspal Curah	Telah beroperasi
5.	PT Pelindo IV	Pengelolaan pelabuhan dan kawasan	Dalam tahap penyusunan rencana pengembangan kawasan Pelabuhan Arar
6.	PT Inti Kebun Makmur	Perkebunan dan Pengolahan Sawit	Telah beroperasi
7.	PT Ratson	Galangan Kapal	-
8.	PT Intermega	LPG bottling plant, tank storage BBM	-

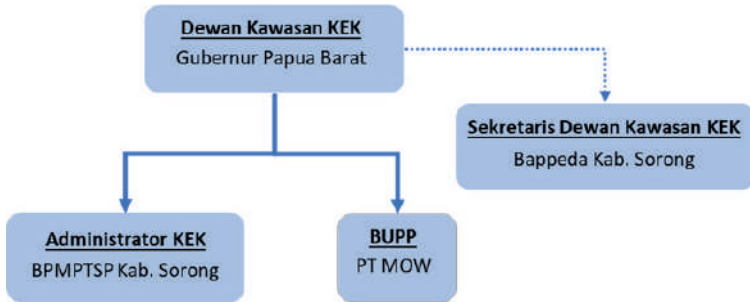
Sumber: Sekdenas KEK, 2018

REGULASI DAN KELEMBAGAAN

KEK Sorong sudah memiliki kelengkapan kelembagaan yang terdiri dari Dewan Kawasan, Administrator dan BUPP. Struktur kelembagaan pengelolaan KEK Sorong dapat dilihat pada Gambar 24.

dan kemudahan di KEK serta pelimpahan kewenangan dari BKPM terkait dengan perizinan dan non perizinan kepada Administrator KEK.

Gambar 24. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Sorong



Sumber: Sekdenas KEK, 2018

KEBUTUHAN PEMBANGUNAN KAWASAN 2020 -2024

Dalam rangka mempercepat pembangunan KEK Sorong maka terdapat beberapa kebutuhan infrastruktur yang harus dibangun di dalam kawasan maupun di luar kawasan. Adapun kebutuhan dalam kurun waktu 5 tahun yang diusulkan oleh Pemerintah Daerah dan BUPP dapat dilihat melalui Tabel 19.

Tabel 19. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Sorong

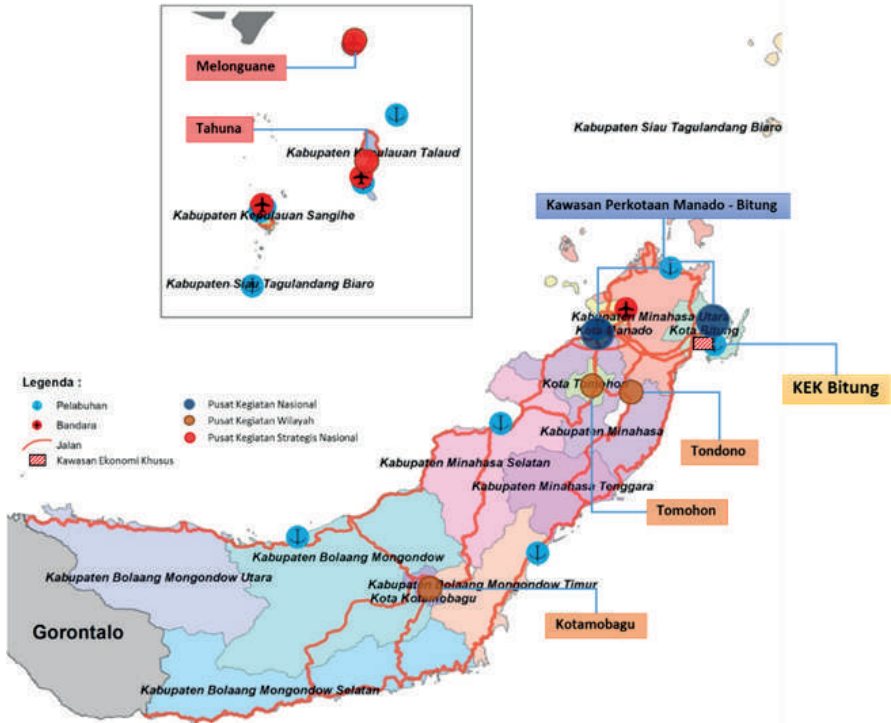
NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN Pengerjaan
1.	Infrastruktur di Luar Kawasan						
a.	Jalan	Peningkatan konektivitas kawasan	Peningkatan Jalan Pelabuhan Arar-Majaran	Kementerian PUPR		APBN	2020- 2024
		Peningkatan konektivitas kawasan	Peningkatan Jalan Majaran-Katapop Pantai	Kementerian PUPR		APBN	2020-2024
		Peningkatan konektivitas kawasan	Pembangunan Jalan Katapop Pantai -Pelabuhan Seget	Kementerian PUPR		APBN	2020-2024
		Peningkatan konektivitas kawasan	Peningkatan Jalan Canal Aimas – Mariat Pantai	Kementerian PUPR		APBN	2020-2024
		Peningkatan konektivitas kawasan	Peningkatan Jalan Klamalu – Bandara Seigun	Kementerian PUPR		APBN	2020-2024
		Peningkatan konektivitas kawasan	Peningkatan Jalan Klamalu-Majener	Kementerian PUPR		APBN	2020-2022
		Peningkatan konektivitas kawasan	Peningkatan Jalan Majener-Klasi	Kementerian PUPR		APBN	2022-2023
		Peningkatan konektivitas kawasan	Pembangunan Jalan Kawasan Industri IV	Kementerian PUPR		APBN	2020 – 2021
		Peningkatan konektivitas kawasan	Pembangunan Jalan Bandara Seigun – Pelabuhan Seget	Kementerian PUPR		APBN	2020-2024

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN Pengerjaan
b.	Pelabuhan	Peningkatan konektivitas kawasan	Perpanjangan Dermaga Pelabuhan Arar	Kementerian Perhubungan		APBN	2020-2023
		Peningkatan konektivitas kawasan	Pembangunan Pelabuhan dan Kawasan Pariwisata Mariat	Pelindo I		BUMN	2020-2024
c.	Bandara	Peningkatan konektivitas kawasan	Peningkatan runway Bandara Seigun	Kementerian Perhubungan		APBN	2020-2023
d.	Energi		Pembangunan PLTMG Sorong 2 dengan kapasitas 50 MW Pembangunan PLTMG Sorong 3 dengan kapasitas 50 MW	PLN		BUMN	2020- 2023
e.	Air Bersih		Pembangunan sarana air bersih menuju KEK Pembangunan Canal Pengendali Banjir KEK	Kementerian PUPR			
f.	Perumahan Pegawai		Pembangunan Rusunawa	Kementerian PUPR			
2.	Infrastruktur dalam Kawasan						
a.	Jalan	Peningkatan konektivitas kawasan	Pembangunan ruas jalan lingkungan KEK	Pemda Kab. Sorong BUYP		APBD	2020-2024
		Belum terbangun	Pembangunan drainase	Pemda Kab. Sorong BUYP		APBD	2020-2024
b.	Pagar	Belum terbangun	Pembangunan Pagar Pembatas KEK	Pemda Kab. Sorong BUYP		APBD	2020-2024
c.	Air Bersih	Belum terbangun	Pembangunan jaringan air bersih di dalam KEK	Pemda Kab. Sorong BUYP		APBD	2020-2021
d.	Telekomunikasi	Belum terbangun	Pembangunan jaringan telekomunikasi	Pemda Kab. Sorong BUYP		APBD	2020-2021

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN PENERJAAAN
e.	Persampahan	Belum terbangun	Pembangunan sarana persampahan	Pemda Kab. Sorong BUPP		APBD	2021-2022
f.	Air Limbah	Belum terbangun	Pembangunan IPAL KEK	Pemda Kab. Sorong BUPP		APBD	2020-2021
g.	Kantor	Belum terbangun	Pembangunan kantor administrator	Pemda Kab. Sorong BUPP		APBD	2020-2021

Sumber: Bappenas, 2018

Kawasan Ekonomi Khusus Bitung



Gambar 25. Konstelasi Wilayah KEK Bitung (Sumber: Bappenas, 2018)

Dasar Hukum Pembentukan	PP No. 32 Tahun 2014 pada tanggal 21 Mei 2014
Target Operasional	21 Mei 2018 (perpanjangan)
Pengusul	Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara
Luas Lahan Pengembangan	534 Ha
Kegiatan Utama	Industri Pengolahan Kelapa, Industri Pengolahan Perikanan, Industri Farmasi, Logistik
Proyeksi Investasi tahun 2025	Pembangunan kawasan Rp 6,8 Triliun Investasi Pelaku Usaha Rp 30,44 Triliun
Penyerapan tenaga kerja tahun 2025	Proyeksi 30.000 orang

GAMBARAN UMUM

Bitung berlokasi di Provinsi Sulawesi Utara memiliki keunggulan dilalui oleh jalur ALKI III dengan pergerakan kapal-kapal besar dan kapal tanker dari Australia bagian timur ke Asia Timur. Bitung juga ditetapkan sebagai salah satu jalur tol laut yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo untuk menunjang logistik di kawasan timur Indonesia. Peran Bitung cukup tinggi dalam mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah timur Indonesia.

Berdasarkan RTRW Kota Bitung Tahun 2013 – 2033, lokasi KEK Bitung merupakan Kawasan Strategis Kota bidang ekonomi yaitu KEK Tanjung Merah yang meliputi Kelurahan Tanjung Merah, Kelurahan Sagerat dan Kelurahan Manembo-

nebo Kecamatan Matuari. Sesuai dengan RIPIN Tahun 2015 – 2035, daerah yang termasuk di dalam WPPI adalah Bitung – Manado – Tomohon – Minahasa – Minahasa Utara dan pengembangan industrinya berada di KI Bitung, sehingga KEK Bitung juga merupakan KI Bitung. Selain itu, KEK Bitung berada di PKN Kawasan Perkotaan Manado – Bitung. Akses menuju KEK Bitung dari Pusat Kota Manado dapat ditempuh melalui jalur darat dengan waktu kurang lebih 1 jam perjalanan.

Hasil evaluasi sidang Dewan Nasional bulan Agustus 2017, KEK Bitung yang ditargetkan dapat beroperasi pada tahun 2017 mengalami kendala dalam pembebasan dan sertifikasi lahan serta permodalan dalam pembangunan kawasan sehingga Dewan Nasional memberikan tambahan waktu 1 tahun untuk menyelesaikan pembebasan lahan dan pembangunan kawasan.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DALAM KAWASAN

Berdasarkan masterplan pembangunan KEK Bitung, pada tahap I pembangunan KEK Bitung akan diarahkan pada pembangunan infrastruktur dasar di lahan yang telah dimiliki seperti pembangunan jalan, sarana air bersih, pengolahan limbah dan mengelola klaster industri perikanan dan kelapa. Pada tahap II, diarahkan untuk mendukung pengembangan industri permesinan dan peralatan tanpa meninggalkan industri perikanan dan kelapa, pengembangan fasilitas pelabuhan, pengembangan perumahan, ruang komersial, dan fasilitas publik. Pada tahap III, diarahkan untuk pengembangan industri farmasi dengan dukungan pengembangan fasilitas pelabuhan logistik dan kereta api, pengembangan perumahan, sarana pendidikan

Gambar 26. Masterplan Tahapan Pengembangan KEK Bitung



Sumber: PT MSH, 2018

dan riset.

Untuk tahap I, Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara selaku pengusul KEK Bitung membebaskan lahan seluas 92,96 Ha yang memiliki sertifikat HPL. Dalam membantu mengelola KEK Bitung, maka Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara membentuk Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang bernama PT Membangun Sulut Hebat (PT MSH). Pada tahap I, dengan bantuan dari Kementerian Perindustrian maka infrastruktur yang telah di bangun bersama dengan Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara diantaranya adalah (a) jalan kawasan sepanjang 415 m; (b) pintu gerbang KEK; (c) kantor Administrator; dan (d) fasilitas keamanan dan pagar. Selain itu, dengan kerjasama bersama PLN telah dibangun gardu listrik Tanjung Merah dengan kapasitas 30 Mw.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR LUAR KAWASAN

Dukungan pembangunan infrastruktur di luar KEK Bitung yang telah dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat hingga tahun 2018 diantaranya yaitu (a) pembangunan tol Manado

– Bitung; (b) pembangunan bendungan Kuwil; (c) pembangunan jalur kereta api Manado – Bitung. Selain itu, terdapat peran PT Pelindo I dalam pengembangan Pelabuhan Bitung sebagai Hub Port Internasional serta PT Angkasa Pura II yang turut mengembangkan Bandara Sam Ratulangi. Adapun rincian infrastruktur dapat dilihat pada Tabel 20.

PERKEMBANGAN INVESTASI KAWASAN

Kondisi perkembangan investasi di KEK Bitung hingga tahun 2018 masih belum menunjukkan hasil yang signifikan sejak diperpanjang masa pembangunan kawasan hingga tahun 2018. Belum ada investor yang benar-benar akan menanamkan modal nya di KEK Bitung. Adapun investor yang baru memberikan isyarat nota kesepahaman terlihat dalam Tabel 21.

Tabel 20. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK Bitung

NO.	JENIS INFRASTRUKTUR	2015	2016	2017	2018
1.	Jalan	-	-	Pembangunan Tol Manado – Bitung Tahap 1	Pembangunan Tol Manado – Bitung Tahap 1
2.	Pelabuhan	-	-	Peningkatan Fasilitas Bongkar Muat Pelabuhan Bitung	
3.	Bandara	-	-	Pengembangan Bandara Sam Ratulangi	
3.	Kereta Api	-	Pembebasan lahan jalur kereta api Manado-Bitung	-	
4.	Air Bersih	-	-	Pembangunan Bendungan Kuwil	Pembangunan Bendungan Kuwil

Sumber: Bappenas, 2018

Tabel 21. Perkembangan Investasi di KEK Bitung

NO.	INVESTOR	SEKTOR	PERKEMBANGAN
1.	PT Brantwood Internasional	Farm Oil Tank	Telah menandatangani nota kesepahaman dengan PT MSH tanggal 9 Mei 2018
2.	PT Bakrie Mina Bahari	Industri Perikanan	Telah menandatangani nota kesepahaman dengan PT MSH tanggal 15 Mei 2018
3.	Zhong Zhou Futai Recycled Resource Stock Co. Ltd	Kertas Daur Ulang	Telah mengajukan LOI kepada PT MSH tanggal 15 Mei 2018
4.	PT Ladang Tirta Mas	Pengolahan gula kelapa-aren, gula beet, dan tepung tapioka	Telah menandatangani nota kesepahaman dengan PT MSH tanggal 28 Juni 2018

Sumber: Sekdenas KEK, 2018

REGULASI DAN KELEMBAGAAN

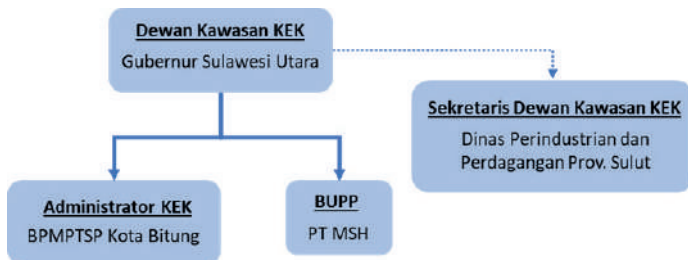
KEK Bitung sudah memiliki kelengkapan kelembagaan yang terdiri dari Dewan Kawasan, Administrator dan BUPP. Struktur kelembagaan pengelolaan KEK Bitung dapat dilihat pada Gambar 27.

Dalam upaya mendukung pembangunan KEK Bitung, telah terdapat dukungan Peraturan Daerah diantaranya:

1. Peraturan Bupati No. 35 tahun 2014 tentang Pemberian Kewenangan Perizinan dan Non Perizinan kepada Kepala Administrator KEK Bitung pada 31 Desember 2014.

2. Peraturan Gubernur No. 4 tahun 2015 tentang Pendelegasian sebagian Kewenangan Gubernur kepada Kepala Administrator KEK Bitung pada 15 Januari 2015.

Gambar 27. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Bitung



Sumber: Sekdenas KEK, 2018

KEBUTUHAN PEMBANGUNAN KAWASAN 2020 -2024

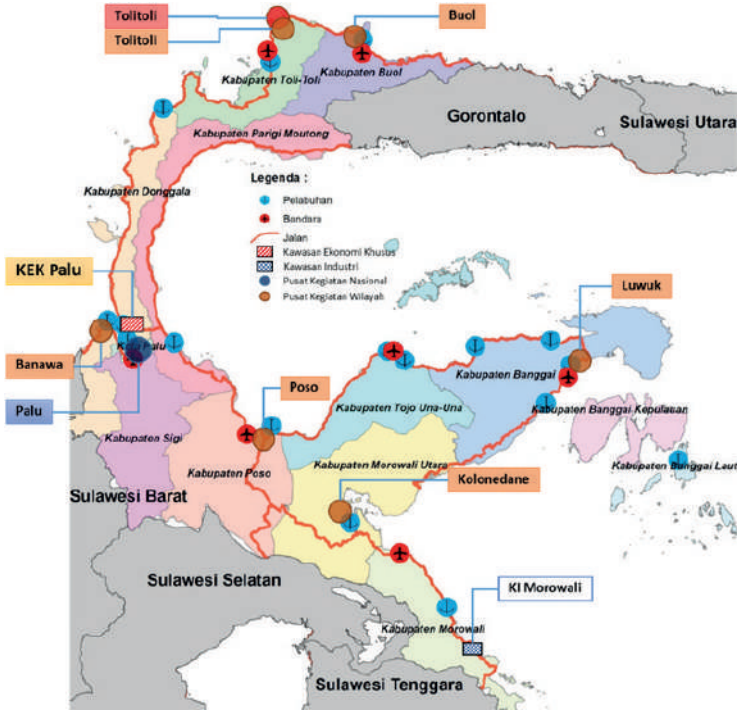
Dalam rangka mempercepat pembangunan KEK Bitung maka terdapat beberapa kebutuhan infrastruktur yang harus dibangun di dalam kawasan maupun di luar kawasan. Adapun kebutuhan dalam kurun waktu 5 tahun yang diusulkan oleh Pemerintah Daerah dan BUPP dapat dilihat pada Tabel 22.

Tabel 22. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Bitung

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN Pengerjaan
1.	Infrastruktur dalam Kawasan						
a.	Jalan	Jalan yang sudah dibangun sepanjang 200 m belum masuk ke dalam lahan 92,79 Ha	Pembangunan lanjutan jalan kawasan	Dinas PUPR Provinsi		APBD	2020
	Air Bersih	Belum terbangun	Pembangunan instalasi dan jaringan air bersih	BUPP		BUMD	2020
b.	Energi	Belum terbangun	Pembangunan jaringan listrik bekerjasama dengan PT PLN	BUPP PT PLN		BUMN	2020
c.	Telekomunikasi	Belum terbangun jaringan telekomunikasi	Pembangunan jaringan telekomunikasi	BUPP PT Telkom		BUMN	2020
d.	Persampahan	Belum terbangun	Kerjasama dengan Pemko Bitung untuk pelayanan persampahan	BUPP Pemko Bitung		APBD	2020

Sumber: Bappenas, 2018

Kawasan Ekonomi Khusus Palu



Gambar 28. Konstelasi Wilayah KEK Palu (Sumber: Bappenas, 2018)

Dasar Hukum Pembentukan	PP No. 31 Tahun 2014 pada tanggal 20 Mei 2014
Target Operasional	23 September 2017
Pengusul	Pemerintah Kota Palu
Luas Lahan Pengembangan	1.500 Ha
Kegiatan Utama	Industri Pengolahan Nikel dan Biji Besi, Industri Pengolahan Kakao, Industri Rumput Laut, Industri Pengolahan Rotan, Logistik
Proyeksi Investasi tahun 2025	Pembangunan kawasan Rp 5,78 Triliun Investasi Pelaku Usaha Rp 146,1 Triliun
Penyerapan tenaga kerja tahun 2025	Proyeksi 51.000 orang

GAMBARAN UMUM

Tertletak di Provinsi Sulawesi Tengah, KEK Palu memiliki kegiatan utama di bidang pengolahan nikel dan biji besi, pengolahan kakao, pengolahan rumput laut, pengolahan rotan dan logistik. Lokasi strategis Palu yang berada di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II menjadi keunggulan tersendiri. KEK Palu dilintasi alur pelayaran yang menghubungkan wilayah Asia Timur – Pasifik dengan wilayah Australia.

Berdasarkan RTRW Kota Palu Tahun 2010-2030, lokasi KEK Palu termasuk dalam Kawasan Strategis Kota dari sudut kepentingan ekonomi sebagai kawasan industri yang terletak di kelurahan Pantoloan, Kelurahan Baiya, dan Kelurahan Lambara dengan luas kurang lebih 1.500 Ha. Sesuai dengan RIPIN Tahun 2015 – 2035, KEK

Palu merupakan KI Palu yang terletak di WPPI Palu – Donggala – Parigi Moutong – Sigi, sehingga pengembangannya telah sesuai dengan rencana pemerintah dalam pengembangan industri. KEK Palu terletak dekat dengan PKN Palu yang dapat menjadi penunjang dalam pembangunan KEK. Akses menuju KEK Palu dari Pusat Kota Palu dapat ditempuh menggunakan jalur darat dengan waktu kurang lebih 1 jam perjalanan. Namun kondisi saat ini belum dapat mendukung beroperasinya KEK Palu akibat bencana gempa dan tsunami pada bulan September 2018.

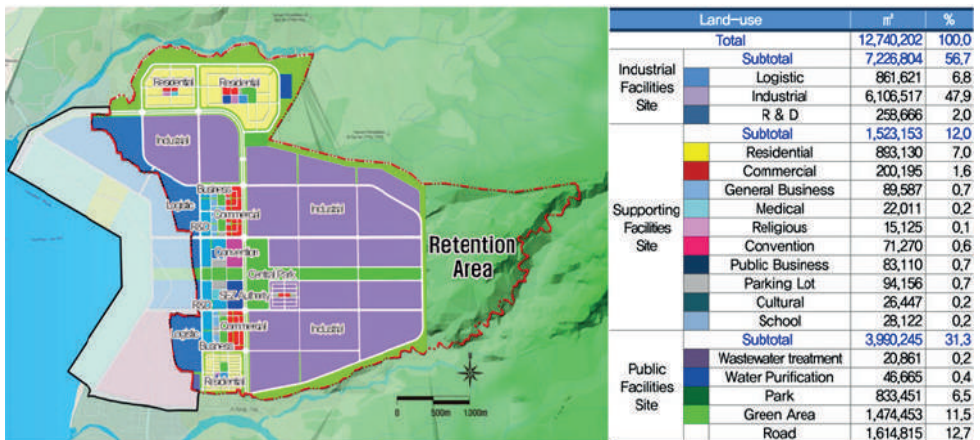
PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DALAM KAWASAN

Sesuai dengan masterplan yang telah ditetapkan oleh Pemko Palu, pembangunan KEK Palu dibagi menjadi 3 (tiga) tahap. Tahap I (2018 – 2019) dengan luas 402 Ha akan difokuskan pada pembangunan infrastruktur dasar kawasan, residensial, pusat inovasi, area komersil dan pengembangan agro industri. Tahap II (2021 – 2022) dengan luas 517 Ha akan difokuskan pada pembangunan jalan lingkar luar Palu, pengembangan industri otomotif, logistik, petrokimia, dan *agro machinery*. Tahap III (2026 – 2027) dengan luas 355 Ha akan difokuskan

pada pengembangan agro industri dan industri non metal.

Pada Tahap I PT BPST merencanakan akan mengembangkan 100 Ha untuk tahap awal pembangunan KEK. Dari 100 Ha yang direncanakan lahan yang sudah dibebaskan dan tersertifikasi seluas 77 Ha dan sisanya 23 Ha akan dibebaskan melalui skema kerjasama dengan pihak swasta. Pembangunan infrastruktur dasar yang sudah dilakukan oleh PT BPST hingga tahun 2018 diantaranya adalah (a) pintu gerbang kawasan; (b) jalan utama kawasan sepanjang 1,6 km dan jaringan jalan kawasan sepanjang 3,2 km lengkap dengan drainase; (c) jaringan *fiber optic*; (d) sarana air bersih dengan kapasitas 30 l/d dan akan ditingkatkan menunggu penyelesaian Bendungan S. Wombo; (e) fasilitas energi listrik dengan kapasitas 150 Kw dan akan dibangun gardu induk oleh PT PLN dengan pemanfaatan PLTU kapasitas 2 x 50 Mw; (f) kantor Administrator, namun pasca gempa Palu mengalami rusak sedang; dan (g) untuk pengolahan limbah di KEK Palu masih mengandalkan dari masing-masing perusahaan sehingga belum terintegrasi secara menyeluruh. Pada tahun 2020, PT BPST akan bekerjasama dengan para *tenant* untuk membangun sistem pengolahan air limbah yang terintegrasi.

Gambar 29. Masterplan KEK Palu



Sumber: PT BPST, 2018

Hasil identifikasi pasca gempa yang melanda Palu pada tanggal 28 September 2018 adalah kondisi KEK Palu tidak mengalami kerusakan yang cukup parah. Kerusakan hanya terjadi pada kantor administrator dan rumah mess karyawan yang mengalami keretakan, sedangkan untuk pabrik *tenant* yang sudah dibangun di KEK Palu tidak mengalami kerusakan.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR LUAR KAWASAN

Infrastruktur di luar kawasan yang telah tersedia diantaranya (a) Pelabuhan Pantoloan; (b) Jalan nasional yang menghubungkan Bandara Mutiara – Kota Palu – KEK – Pelabuhan Pantoloan; (c) Jalan Palu – Parigi; dan (d) Jaringan listrik PLN kapasitas 159 Mw.

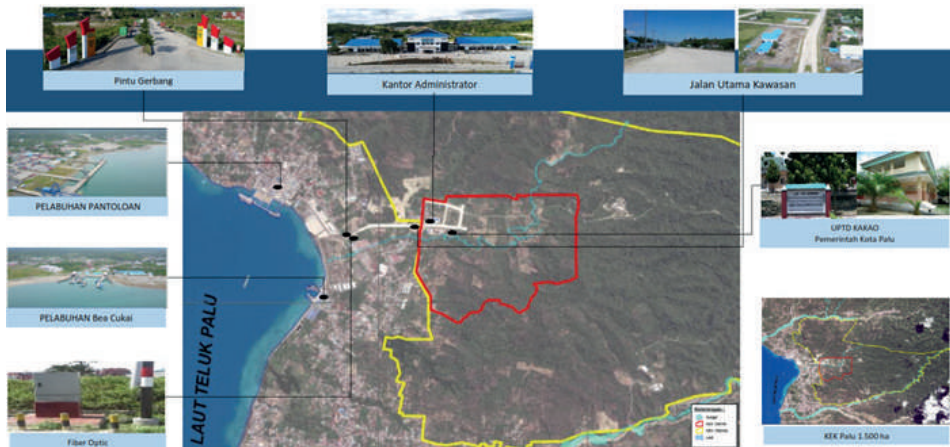
Hasil identifikasi terhadap kondisi infrastruktur di luar KEK Palu pasca gempa Palu 28 September 2018 terdapat beberapa kerusakan pada jalan akses menuju KEK Palu dan fasilitas *genty crane* Pelabuhan Pantoloan. Selain itu, terdapat keuntungan dari bencana Palu karena secara alami kedalaman *draft* di Pelabuhan Pantoloan

bertambah dari semula 14 m menjadi 18 m. Hal ini dapat meningkatkan kapasitas bongkar muat kapal yang semula 200 dwt menjadi 400 dwt.

PERKEMBANGAN INVESTASI KAWASAN

Pada tahap I pembangunan KEK Palu sudah terdapat 2 investor besar yang beroperasi yaitu PT Hongthai Internasional dengan rencana investasi 13 M yang bergerak di bidang pengolahan getah pinus dan PT Asbuton Jaya Abadi dengan rencana investasi 100 M yang bergerak dibidang perdagangan besar bahan bakar padat, cair, dan gas. Adapun investor lain yang sudah melakukan peninjakan dan kerjasama dapat dilihat pada Tabel 23.

Gambar 30. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK Palu



Sumber: PT BPST, 2018

Tabel 23. Perkembangan Investasi di KEK Palu

NO.	INVESTOR	SEKTOR	PERKEMBANGAN
1.	PT Hongthai Internasional	Pengolahan Getah Pinus	Sudah Beroperasi dan Eksport 156.840,37 Ton Olahan Getah Pinus
2.	PT Asbuton Jaya Abadi	Perdagangan Besar Bahan Bakar Padat, Cair, Dan Gas	Sudah Beroperasi
3.	PT Alfa Industri Mandiri	Industri Karbon Aktif Dari Arang Tempurung	Tahap Konstruksi
4.	PT Indo Mangan Industri	Smelter Mangan	Tahap Konstruksi
5.	PT Makmur Jaya	Manufactur Barang Dari Semen Dan Kapur Untuk Konstruksi)	Sudah Memiliki Izin
6.	PT Sofie Agro Industries	Indusri Kopra, Minyak Mentah Kelapa Dan Produk Masak Dari Kelapa	Sudah Memiliki Izin
7.	PT Hashimoto Gemilang Indonesia	Industri Wood Pelet	Sudah Memiliki Izin
8.	PT Panca Sentosa Investama	Industri Pengolahan Rumput Laut	Sudah Memiliki Izin
9.	PT Triwihaso Pilar Sukses	Perdagangan Genteng, Batu Bara, Ubin Dan Sejenisnya Dari Tanah Liat, Kapur, Semen Atau Kaca.	Sudah Memiliki Izin
10.	PT Wira Sukses Cemerlang	Industri Pengolahan Dan Pengawetan Biota Air Lainnya.	Sudah Memiliki Izin
11.	PT. Pembangkit Energi Nusantara	Pembangkit Listrik Tenaga Gas Dan Batu Bara	Sudah Memiliki Izin

Sumber: Sekdenas KEK, 2018

REGULASI DAN KELEMBAGAAN

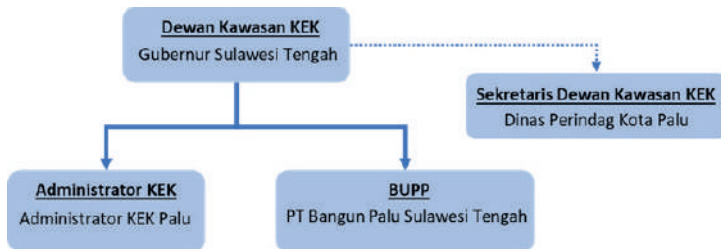
KEK Palu sudah memiliki kelengkapan kelembagaan yang terdiri dari Dewan Kawasan, Administrator dan BUPP. Struktur kelembagaan pengelolaan KEK Palu dapat dilihat pada Gambar 31.

Dalam upaya mendukung pembangunan KEK Palu, telah terdapat dukungan Peraturan Daerah diantaranya:

1. Peraturan Walikota Palu No. 3 tahun 2016 tentang Pemberian Kewenangan Perizinan dan Non Perizinan kepada Kepala Administrator KEK Palu pada 28 Januari 2016.
2. Peraturan Gubernur Sulawesi Tengah No. 11 tahun 2016 tentang Pendelegasian

sebagian Kewenangan Gubernur Sulawesi Tengah kepada Kepala Administrator KEK Palu tanggal 26 Februari 2016. Terdapat hambatan dalam pengurusan perizinan di KEK Palu karena peizinan yang ada di sektor belum sinkron dengan sistem OSS yang diberlakukan di KEK, sehingga menghambat tenant yang harus mengurus secara teknis dokumen-dokumen perizinan tersebut. Selain itu, aparat daerah kurang memahami perizinan-perizinan yang diberikan dalam KEK. Sedangkan untuk regulasi insentif daerah saat ini sudah masuk ke dalam Prolegda dan masih menunggu hasil revisi PP. No 96 Tahun 2015.

Gambar 31. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Palu



Sumber: Sekdenas KEK, 2018

KEBUTUHAN PEMBANGUNAN KAWASAN 2020 -2024

Dalam rangka mempercepat pembangunan KEK Palu maka terdapat beberapa kebutuhan infrastruktur yang harus dibangun di dalam kawasan maupun di luar kawasan. Adapun kebutuhan dalam kurun waktu 5 tahun yang diusulkan oleh Pemerintah Daerah dan BUPP dapat dilihat pada Tabel 24.

Tabel 24. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Palu

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN PENERJAJAN
1.	Infrastruktur Luar Kawasan						
a.	Jalan	Konektivits terputus pasca gempa bumi	Peningkatan jalan lingkar luar Palu	Kementerian PUPR		APBN	2020
		Konektivits terputus pasca gempa bumi	Pelebaran Jalan Dalam Kota	Kementerian PUPR		APBN	2020
		Konektivits terputus pasca gempa bumi	Pembangunan konektivitas Palu – Parigi By Pass	Kementerian PUPR		APBN	2020
		Konektivits terputus pasca gempa bumi	Pembangunan Flyover Pantoloan	Kementerian PUPR		APBN	2020
b.	Air Bersih	Belum memadainya kapasitas air bersih di KEK	Pembangunan jaringan air bersih dari Bendungan Wombo menuju kawasan KEK	Kementerian PUPR		APBN	2020
c.	Bandara	Konektivits terputus pasca gempa bumi	Peningkatan Bandara Mutiara	Kementerian Perhubungan		APBN	2020
d.	Pelabuhan	Konektivits terputus pasca gempa bumi	Peningkatan Pelabuhan Pantoloan dan fasilitas bongkar muat	Kementerian Perhubungan		APBN	2020
e.	Kereta Api	Konektivits terputus pasca gempa bumi	Pembangunan Jalur Kereta api	Kementerian Perhubungan		APBN	2021
2.	Infrastruktur Dalam Kawasan						
a.	Fasilitas Air Limbah	Belum tersedia	Pembangunan fasilitas air limbah yang terintegrasi	BUPP		BUMD	2020

Sumber: Bappenas, 2018

Kawasan Ekonomi Khusus Tanjung Api-Api



Gambar 32. Konstelasi Wilayah KEK Tanjung Api-Api (Sumber: Bappenas, 2018)

Dasar Hukum Pembentukan	PP No. 51 Tahun 2014 pada tanggal 1 Juli 2014
Target Operasional	1 Juli 2018 (perpanjangan)
Pengusul	Pemerintah Provinsi Sumatera Selatan
Luas Lahan Pengembangan	22.030 Ha
Kegiatan Utama	Industri Pengolahan Kelapa Sawit, Industri Pengolahan Karet, Industri Petrokimia, Industri Energi, Logistik
Proyeksi Investasi tahun 2025	Pembangunan kawasan Rp 12,3 Triliun Investasi Pelaku Usaha Rp 125 Triliun
Penyerapan tenaga kerja tahun 2025	Proyeksi 149.000 orang

GAMBARAN UMUM

Tanjung Api-Api terletak di Kabupaten Banyuwasin Provinsi Sumatera Selatan yang berada di wilayah sekitar wilayah penghasil karet dan kelapa sawit utama di nasional. Lokasi KEK Tanjung Api-Api berada di lintasan utama Sumatera bagian selatan ke ALKI I.

Berdasarkan RTRW Kabupaten Banyuwasin Tahun 2012 – 2032, lokasi KEK Tanjung Api-Api termasuk ke dalam Kawasan Strategis Kabupaten sebagai Kawasan Ekonomi Khusus Tanjung Api-Api/Tanjung Carat. Sesuai dengan RIPIN Tahun 2015 – 2035 lokasi KEK Tanjung Api-Api termasuk kedalam WPPI Muara Enim – Banyuwasin. Dalam WPPI ini terdapat beberapa kawasan industri yaitu KI Muara Enim, KI Palembang, dan KI Tanjung Api-Api.

KEK Tanjung Api-Api terletak berdekatan dengan PKN Kawasan Perkotaan Palembang-Betung-Inderalaya-Kayu Agung yang dapat menjadi pendukung dalam pengembangan KEK kedepan. Akses menuju KEK dari pusat Kota Palembang dapat ditempuh melalui jalur darat dengan waktu kurang lebih dua jam perjalanan.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DALAM KAWASAN

Dalam rencana pengembangan KEK Tanjung Api-Api untuk tahap I dalam kurun waktu 1-2 tahun dengan luas 217 Ha akan dibangun fasilitas penunjang, gerbang, jalan akses sementara, kantor administrator, fasilitas keamanan, fasilitas persampahan, pemadam kebakaran, power plant, WTP, WWTP, dan pabrik kelapa. Sedangkan pada tahap II dengan kurun waktu 2-10 tahun akan dikembangkan *industrial area*, *public service*, pergudangan, pusat perdagangan, jalan, dan ruang terbuka hijau.

Pemerintah Provinsi Sumsel sebagai pengusul berkewajiban untuk membangun infrastruktur dasar di dalam kawasan namun hingga batas waktu target operasional pada bulan Juli 2017 tidak terdapat kegiatan pembangunan

kawasan. Hal ini disebabkan oleh tidak adanya anggaran dari Pemerintah Provinsi Sumsel untuk mendanai pembebasan lahan sebagai modal awal pembangunan kawasan. Dengan belum terbangunnya infrastruktur dasar tersebut maka Sidang Dewan Nasional pada bulan Agustus 2017 memberikan kesempatan 1 tahun hingga Juli 2018 untuk dapat membangun kawasan dan menyiapkan syarat-syarat operasional. Dalam rangka mewujudkan pembangunan di KEK Tanjung Api-Api, pada bulan Juli 2017, Pemerintah Provinsi Sumatera Selatan membentuk dan menunjuk BUMD bernama PT Sriwijaya Mandiri Sumsel (PT SMS) untuk mengelola KEK Tanjung Api-Api.

Pada tahap I, lahan yang sudah dibebaskan oleh PT SMS seluas 67 Ha dari 217 Ha. Terdapat kendala dalam proses sertifikasi lahan karena status lahan jika pengusulnya dari unsur Pemerintah adalah HPL, sementara yang membebaskan lahan adalah pihak swasta yang hanya mendapatkan status HGB sehingga ada ketidakberpihakan terhadap pelaku pembebasan lahan. Pembangunan yang dilakukan oleh PT SMS hingga tahun 2018 diantaranya adalah (a) pematangan lahan seluas 1,8 Ha; dan (b) pembangunan pintu gerbang sementara.

Gambar 33. Masterplan KEK Tanjung Api-Api



Sumber: PT SMS, 2018

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR LUAR KAWASAN

Infrastruktur pendukung di luar kawasan yang telah dibangun oleh pemerintah pusat diantaranya yaitu (a) jalan nasional Tanjung Api-Api; (b) pelabuhan Tanjung Api-Api; dan (c) pembangunan Jalan Tol Palembang – Tanjung Api-Api.

Pembangunan tol Palembang – Tanjung Api-Api dilaksanakan oleh PT Utama Karya dengan rencana total jalan tol kurang lebih 70 km dan menghubungkan hingga KEK Tanjung Api-Api. Pembangunan tol ini perlu dilakukan revisi dokumen perencanaan pengadaan tanah karena ada perubahan trase. Saat ini dalam tahap penyiapan DED, sedangkan untuk proses lelang konstruksi dapat dilakukan tahun 2019. Target penyelesaian pembangunan tol ini tahun 2024 yang simultan dengan selesainya pembangunan KEK Tanjung Api-Api.

Dukungan Pemerintah Kabupaten Banyuasin

terhadap pengembangan KEK TAA salah satunya adalah menyediakan lahan seluas 10 Ha untuk digunakan sebagai lokasi pembangunan fasilitas pendidikan (vokasi). Lahan tersebut merupakan lahan hibah dari masyarakat yang penggunaannya untuk pembangunan fasilitas pendidikan. Pembangunan fasilitas pendidikan ini harus disesuaikan dengan timeline pembangunan industri di KEK Tanjung Api-Api.

PERKEMBANGAN INVESTASI KAWASAN

Melihat peluang pengembangan KEK Tanjung Api-Api yang cukup besar maka PT SMS bekerjasama dengan PT Sriwijaya Tanjung Carat (PT STC) mengembangkan KEK Tanjung Api-Api dan Kawasan Tanjung Carat sebagai kawasan industri siap bangun lengkap dengan fasilitasnya. Dengan kerjasama ini diharapkan dapat meningkatkan minat investor untuk berinvestasi di KEK Tanjung Api-Api. Adapun beberapa investor yang sudah melakukan kerjasama dengan PT SMS dapat dilihat pada Tabel 26.

Tabel 25. Pembangunan Infrastruktur di Luar KEK TAA

NO.	JENIS INFRASTRUKTUR	2015	2016	2017	2018
1.	Jalan	-	-	Penyiapan FS Jalan Tol Palembang – Tanjung Api-Api	Penyiapan DED Jalan Tol Palembang – Tanjung Api-Api

Sumber: Bappenas, 2018

Tabel 26. Perkembangan Investasi di KEK TAA

NO.	INVESTOR	SEKTOR	PERKEMBANGAN
1.	PT Indocoal International	PLTG Kapasitas 600 Mw	Telah melakukan kontrak komitmen dengan PT SMS dan dalam tahap perizinan investasi
2.	PT Hydro Cipto Energy	WTP kapasitas 200 l/d	
3.	WWTP kapasitas 500 l/d	Telah melakukan kontrak komitmen dengan PT SMS dan dalam tahap perizinan investasi	
4.	PT Thaindo Global Bisnis	Pengolahan Kelapa berorientasi ekspor	Telah melakukan kontrak komitmen dengan PT SMS dan dalam tahap perizinan investasi
5.	PT WASTEC International	Pengolahan Sampah dan Limbah B3	Letter of Intent

Sumber: Sekdenas KEK, 2018

REGULASI DAN KELEMBAGAAN

KEK Tanjung Api-Api sudah memiliki kelengkapan kelembagaan yang terdiri dari Dewan Kawasan, Administrator dan BUPP. Struktur kelembagaan pengelolaan KEK Tanjung Api-Api dapat dilihat pada Gambar 34.

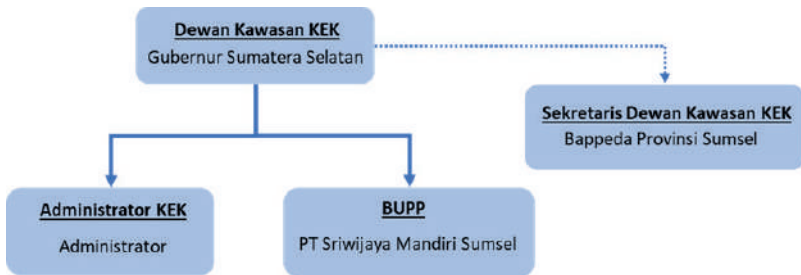
Dalam upaya mendukung pembangunan KEK Tanjung Api-Api, telah terdapat dukungan Peraturan Daerah diantaranya:

1. Peraturan Bupati No. 91 tahun 2017 tentang Pelimpahan Wewenang Pemberian Perizinan, Non Perizinan, dan Penanaman Modal dari Bupati kepada Kepala Administrator KEK Tanjung Api-Api pada 5 Juli 2017.
2. Peraturan Gubernur No. 35 tahun 2017 tentang Pendelegasian Kewenangan Pemberian Perizinan dan Non Perizinan Pemerintah Sumatera Selatan kepada Administrator KEK Tanjung Api-Api tanggal 20 Agustus 2017.

Selain itu, terdapat kendala-kendala dalam implementasi pemberian fasilitas dan kemudahan di KEK sesuai PP No. 96 Tahun 2015 diantaranya adalah:

1. Jual beli lahan masih dikenakan PPN.
2. Pemberian kemudahan PPN hanya pada barang yang akan diekspor, padahal di dalam kawasan terdapat transaksi tidak hanya barang namun juga jasa sehingga perlu juga memberikan kemudahan PPN untuk sektor jasa.
3. Penggunaan mata uang rupiah dalam transaksi di dalam KEK menyulitkan untuk tenaga kerja asing yang dikontrak melalui perusahaan asing.

Gambar 34. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Tanjung Api-Api



Sumber: Sekdenas KEK, 2018

KEBUTUHAN PEMBANGUNAN KAWASAN 2020 -2024

Dalam rangka mempercepat pembangunan KEK TAA maka terdapat beberapa kebutuhan infrastruktur yang harus dibangun di dalam kawasan maupun di luar kawasan. Adapun kebutuhan dalam kurun waktu 5 tahun yang diusulkan oleh Pemerintah Daerah dan BUPP dapat dilihat pada Tabel 27.

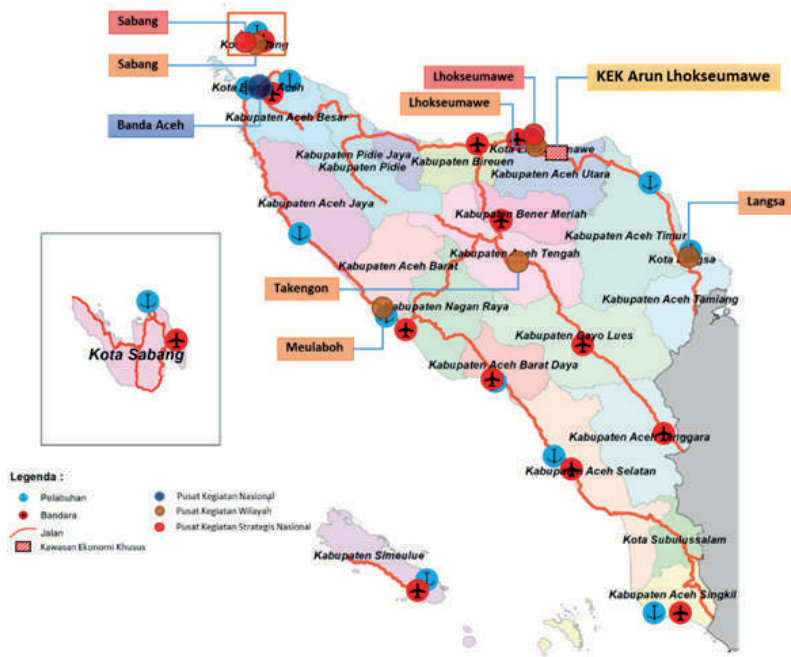
Tabel 27. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Tanjung Api-Api

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN PENERJAAN
1.	Infrastruktur Luar Kawasan						
a.	Jalan	Belum adanya konektivitas menuju KEK TAA	Tol Palembang- TAA	Kementerian PUPR		APBN	2020
		Belum adanya konektivitas menuju KEK TAA	Peningkatan Jalan Arteri Primer Tanjung Api-Api	Kementerian PUPR		APBN	2020
		Belum adanya konektivitas menuju KEK TAA	Pembangunan jalan Akses TAA-T. Carat	Kementerian PUPR		APBN	2020
		Belum adanya konektivitas menuju KEK TAA	Jalan Khusus Batubara	PT Servo		APBN	2020
		Belum adanya konektivitas menuju KEK TAA	Jalan KA Khusus Batubara	PT Servo		APBN	2020
b.	Air Bersih	Memenuhi kebutuhan dalam kawasan	Pembangunan Intake Air Baku	Kementerian PUPR		APBN	2020-2024
		Memenuhi kebutuhan dalam kawasan	Pembangunan IPA	Kementerian PUPR		APBN	2020-2024
c.	Pelabuhan	Belum memadainya pelabuhan yang ada di KEK TAA	Pembangunan tahap I Pleabuhan Curah Kering Batubara	PT Pelindo II		BUMN	2016-2022
d.	Fasilitas Pendidikan	Belum tersedianya SDM yang berkualitas	Pembangunan SMK/STM yang sesuai dengan kurikulum industri di KEK TAA	Kemendikbud		APBN	2020-2024

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN PENERJAAAN
		Belum tersedianya SDM yang berkualitas	Pembangunan Perguruan Tinggi yang sesuai dengan kompetensi industri di KEK TAA	Kemenristekdikti		APBN	2020

Sumber: Bappenas, 2018

Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe



Gambar 35. Konstelasi Wilayah KEK Arun Lhokseumawe (Sumber: Bappenas, 2018)

Dasar Hukum Pembentukan	PP No. 5 Tahun 2017 pada tanggal 20 Februari 2017
Target Operasional	Februari 2019
Pengusul	PT Patriot Nusantara Aceh
Luas Lahan Pengembangan	2.622,48 Ha
Kegiatan Utama	Industri Energi, Industri Petrokimia, Industri Pengolahan Kelapa Sawit, Industri Pengolahan Kayu, Logistik
Proyeksi Investasi tahun 2027	Pembangunan kawasan Rp 51,3 Triliun
Penyerapan tenaga kerja tahun 2027	Proyeksi 40.000 orang

GAMBARAN UMUM

Provinsi Aceh secara geografis mendapat keuntungan dilintasi oleh jalur perdagangan internasional Selat Malaka. Lokasi KEK Arun Lhokseumawe yang terletak di Kota Lhokseumawe dan Kabupaten Aceh Utara ini mendapat kesempatan untuk mengambil bagian dari jaringan produksi global (*global production network*) atau rantai nilai global (*global value chain*). Keuntungan lainnya bagi KEK Arun Lhokseumawe adalah berada di tengah pasar perdagangan ASEAN dan Asia Selatan.

Berdasarkan RTRW Kota Lhokseumawe Tahun 2012 – 2032, lokasi KEK Arun Lhokseumawe tidak termasuk ke dalam Kawasan Strategis Provinsi (KSP) maupun Kawasan Strategis Kota

(KSK) namun disebutkan bahwa Kawasan Industri Lhokseumawe termasuk Kawasan Strategis Nasional (KSN). Hal ini tidak sejalan dengan PP No. 13 Tahun 2017 tentang RTRWN, pada Lampiran X tidak disebutkan adanya Kawasan Industri Lhokseumawe sebagai KSN. Sedangkan di dalam RIPIN Tahun 2015 - 2035, Kabupaten Aceh Utara dan Kota Lhokseumawe termasuk di dalam WPPI yang ditetapkan untuk Provinsi Aceh dengan kawasan industri yang sudah ada adalah KI Ladong.

KEK Arun Lhokseumawe dibentuk melalui konsorsium empat perusahaan yaitu PT Pupuk Iskandar Muda, PT Pertamina, PT Pelindo I, dan Perusa Pembangunan Aceh. Hasil kesepakatan konsorsium dibentuk BUPP PT Patriot Nusantara Aceh sebagai pengelola KEK. KEK Arun Lhokseumawe berada di lokasi bekas kilang LNG Arun, sehingga untuk penguasaan lahan harus mendapat persetujuan dari Kementerian Keuangan untuk memanfaatkan aset negara bekas PT Arun.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DALAM KAWASAN

Berdasarkan masterplan KEK Arun Lhokseumawe infrastruktur di dalam kawasan relatif sudah memenuhi kriteria karena sudah dibangun oleh perusahaan eksisting yang ada di dalam KEK Arun Lhokseumawe. Infrastruktur dalam kawasan yang sudah ada hingga tahun 2018 diantaranya adalah (a) jaringan jalan sepanjang 164,75 km; (b) WWTP dengan kapasitas 5.200 m³/hari; (c) pengolahan air bersih dengan kapasitas 250 m³/hari; (d) instalasi listrik dengan kapasitas 55.515 Mw; (e) jaringan telekomunikasi 4G dan interner 30 Mbps; (f) tempat pembuangan sampah seluas 6 Ha dan 3 unit sarana pengangkut; (g) fasilitas keamanan; (h) fasilitas pemadam kebakaran dengan 147 hidran dan 6 unit mobil; (i) jaringan pipa gas dengan volume 2.546.014 mmbtu/hari. Namun masih ada yang perlu dibangun yaitu kantor Administrator dan BUPP seluas 30 m². Dengan sebagian besar kelengkapan infrastruktur

Gambar 36. Masterplan KEK Arun Lhokseumawe



Sumber: Bappeda Prov. Aceh, 2018

dasar terpenuhi maka diharapkan KEK Arun Lhokseumawe dapat operasional sebelum batas waktu yang ditentukan.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR LUAR KAWASAN

Infrastruktur di luar KEK Arun Lhokseumawe yang telah tersedia hingga tahun 2018 adalah (a) Bandara Malikussaleh yang berjarak 13 km dari KEK Arun Lhokseumawe; (b) jalan nasional Medan – Banda Aceh; (c) jalan provinsi yang menghubungkan lokasi utama KEK Arun Lhokseumawe dengan lokasi eks PT KAA; dan (d) Pelabuhan Krueng Geukeuh. Dari berbagai infrastruktur yang sudah ada tersebut masih diperlukan beberapa pembangunan dan peningkatan diantaranya adalah pertama, reaktivasi jalur KA Medan – Banda Aceh untuk meningkatkan konektivitas dan lalu lintas logistik di KEK Arun Lhokseumawe, saat ini sudah terdapat bekas stasiun KA yang berjarak 100 m dari lokasi KEK. Kedua, peningkatan kapasitas bandara dan penambahan panjang runway bandara Malikussaleh agar pesawat cargo jenis Boeing 737-900 ER dapat mendarat. Ketiga, peningkatan fasilitas dan kapasitas pelabuhan Krueng Geukeuh.

PERKEMBANGAN INVESTASI KAWASAN

Investasi di KEK Arun Lhokseumawe sebagian besar merupakan perusahaan eksisting yang sudah berada di dalam KEK dan perusahaan yang ikut dalam konsorsium pengusul KEK Arun

Lhokseumawe. Perkembangan investasi di KEK Arun Lhokseumawe dapat dilihat pada Tabel

REGULASI DAN KELEMBAGAAN

KEK Arun Lhokseumawe sudah memiliki kelengkapan kelembagaan yang terdiri dari Dewan Kawasan, Administrator dan BUPP. Struktur kelembagaan pengelolaan KEK Arun Lhokseumawe dapat dilihat pada Gambar 37.

Dalam upaya mendukung pembangunan KEK Arun Lhokseumawe, telah terdapat dukungan Peraturan Daerah diantaranya:

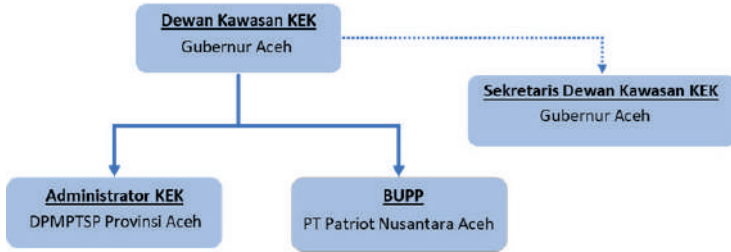
1. Peraturan Bupati No. 68 tahun 2017 tentang Pelimpahan Wewenang Pemberian Perizinan, Non Perizinan, dan Penanaman Modal dari Bupati Aceh Utara kepada Kepala Administrator KEK Arun Lhokseumawe pada 28 November 2017.
2. Peraturan Walikota No. 63 tahun 2017 tentang Pelimpahan Wewenang Pemberian Perizinan, Non Perizinan, dan Penanaman Modal dari Walikota Lhokseumawe kepada Kepala Administrator KEK Arun Lhokseumawe pada 13 November 2017
3. Peraturan Gubernur No. 76 tahun 2017 tentang Pendelegasian Kewenangan Pemberian Perizinan dan Non Perizinan Pemerintah Aceh kepada Administrator KEK Arun Lhokseumawe tanggal 22 November 2017.

Tabel 28. Perkembangan Investasi di KEK Arun Lhokseumawe

NO.	INVESTOR	SEKTOR	PERKEMBANGAN
1.	PT Pupuk Iskandar Muda	Petrokimia	Pembangunan industri pupuk NPK
2.	AKSA Energi Uretim AS	Energi	Rencana pembangunan powerplan sebesar 240 Mw, 110 Mw, dan 150 Mw
3.	PT East Continent Gas Indonesia	LNG Pressured dan Pabrik Bottling LPG	Telah melakukan MoU dengan PT Pelindo I
4.	PT Aceh Makmur Bersama	Storage Tank CPO	Dalam proses peninjauan awal

Sumber: Sekdenas KEK, 2018

Gambar 37. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Arun Lhokseumawe



Sumber: Sekdenas KEK, 2018

KEBUTUHAN PEMBANGUNAN KAWASAN 2020 -2024

Dalam rangka mempercepat pembangunan KEK Arun Lhokseumawe maka terdapat beberapa kebutuhan infrastruktur yang harus dibangun di dalam kawasan maupun di luar kawasan. Adapun kebutuhan dalam kurun waktu 5 tahun yang diusulkan oleh Pemerintah Daerah dan BUYP dapat dilihat pada Tabel 29.

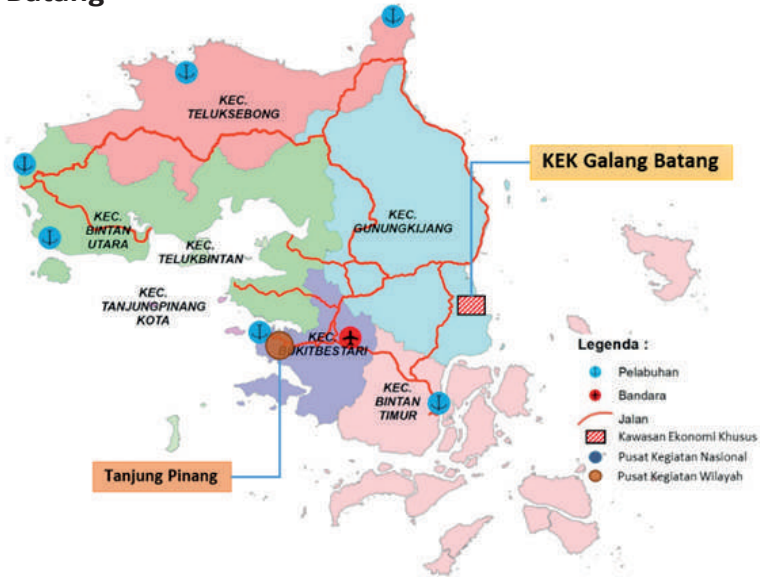
Tabel 29. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Arun Lhokseumawe

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN Pengerjaan
1.	Infrastruktur Luar Kawasan						
a.	Jalan dan Jembatan	Peningkatan konektivitas menuju kawasan	Pembangunan jalan Kr. Mane – Bts Aceh Utara/Kota Lhokseumawe – Buket Rata	Kementerian PUPR	32,58 km	APBN	2021
		Peningkatan konektivitas menuju kawasan	Pembangunan Jalan Bts Bireun/Aceh Utara – Bts Kota Lhokseumawe – Sp Cunda – Buket Rata	Kementerian PUPR	29 km	APBN	2022
		Peningkatan konektivitas menuju kawasan	Pembangunan Underpass Batuphat	Kementerian PUPR		APBN	2023
b.	Pelabuhan	Pelu adanya peningkatan kapasitas pelabuhan untuk aktivitas KEK Arun Lhokseumawe	Peningkatan kapasitas Pelabuhan Kr. Geukuh	Pelindo I		BUMN	2020
		Pelu adanya peningkatan kapasitas pelabuhan untuk aktivitas KEK Arun Lhokseumawe	Perubahan dari status pelabuhan pengumpul menjadi pelabuhan utama dan percepatan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Krueng Geukueh	Kementerian Perhubungan		APBN	2020
c.	Bandara	Peningkatan konektivitas menuju kawasan	Perpanjangan runway Bandara Malikusaleh	Kementerian Perhubungan		APBN	2020- 2022

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN Pengerjaan
d.	Kereta Api	Peningkatan konektivitas menuju kawasan	Pengembangan jalan kereta api Aceh	Kementerian Perhubungan		APBN	2021
e.	Fasilitas Pendidikan	Belum adanya SDM yang berkualitas sesuai dengan kebutuhan industri	Revitalisasi, rebranding, dan reorientasi BLK yang ada di Aceh Utara	Kemenaker		APBN	2020-2024
		Belum adanya SDM yang berkualitas sesuai dengan kebutuhan industri	Revitalisasi SMK dengan peningkatan kurikulum yang sesuai dengan kebutuhan industri	Kemedikbud		APBN	2020- 2024

Sumber: Bappenas, 2018

Kawasan Ekonomi Khusus Galang - Batang



Gambar 38. Konstelasi Wilayah KEK Galang-Batang (Sumber: Bappenas, 2018)

Dasar Hukum Pembentukan	PP No. 42 Tahun 2017 pada tanggal 12 Oktober 2017
Target Operasional	8 Desember 2018
Pengusul	PT Bintan Alumina Indonesia
Luas Lahan Pengembangan	2.333,6 Ha
Kegiatan Utama	Industri Pengolahan Bauxite Logistik
Proyeksi Investasi tahun 2027	Pembangunan kawasan Rp 36,25 Triliun
Penyerapan tenaga kerja tahun 2027	Proyeksi 21.000 orang

GAMBARAN UMUM

Kepulauan Riau secara geografis dilintasi oleh jalur perdagangan internasional Selat Malaka dan berada pada ALKI I yang melintasi Laut Cina Selatan. Lokasi KEK Galang Batang yang berada di Kabupaten Bintan memperoleh kesempatan untuk menjadi bagian dari jaringan produksi

global atau rantai nilai global. Selain itu, lokasi KEK Galang – Batang yang berada di Kabupaten Bintan merupakan daerah kerjasama segitiga pertumbuhan ekonomi Indonesia – Malaysia – Singapura melalui growth triangel Singapura-Johor-Riau dan Kep. Riau. Posisi strategis ini diharapkan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi Kabupaten Bintan.

Berdasarkan RTRW Kabupaten Bintan Tahun 2011 – 2031, lokasi KEK Galang Batang merupakan Kawasan Strategis Kabupaten yang bernama Kawasan Industri Galang – Batang. Kawasan ini dulunya merupakan bagian dari Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) Bintan. Sesuai dengan RIPIN Tahun 2015 – 2035, bahwa Kota Batam dan Kabupaten Bintan merupakan WPPi sehingga pembangunan kawasan industri menjadi perhatian khusus oleh pemerintah.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DALAM KAWASAN

PT BAI sebagai pengusul dan pengelola KEK Galang – Batang telah membangun beberapa fasilitas infrastruktur dasar hingga tahun 2018 diantaranya yaitu (a) gerbang kawasan; (b) jalan kawasan telah terbangun 1,47 km; (c) dermaga serbaguna dan dermaga tongkang dengan panjang total 900 m dan kapasitas 120.000 TEUs; dan (d) kantor administrator. Sedangkan untuk kebutuhan energi PT BAI bekerjasama dengan PLN untuk penyediaan listrik dengan kapasitas 2,08 Mw dan untuk kebutuhan telekomunikasi PT BAI bekerjasama dengan PT Telkom untuk penyediaan jaringan internet dengan kecepatan 100 Mbps.

PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR LUAR KAWASAN

Infrastruktur yang telah tersedia di luar KEK Galang Batang diantaranya adalah (a) pelabuhan Kijang; (b) jalan penghubung jalan lintas barat dan jalan Koringo – Kangka; (c) Bandara Internasional Raja Haji Fisabilillah dengan jarak 20 km dari KEK Galang Batang.

PERKEMBANGAN INVESTASI KAWASAN

Pada tahap awal investasi di KEK Galang-Batang dilakukan oleh PT BAI sebagai pengelola KEK. PT BAI saat ini sedang melakukan berbagai promosi untuk menarik minat investor di KEK. Perkembangan investai di KEK Galang – Batang dapat dilihat pada Tabel 30.

Gambar 39. Masterplan KEK Galang-Batang



Sumber: PT BAI, 2018

Tabel 30. Perkembangan Investasi di KEK Arun Lhokseumawe

NO.	INVESTOR	SEKTOR	PERKEMBANGAN
1.	PT Bintang Alumina Indonesia	Industri Pembuatan Logam Dasar Bukan Besi	Dalam tahap pembangunan Refinery Alumina, PLTU 6x25 Mw dan Bendungan

Sumber: Sekdenas KEK, 2018

REGULASI DAN KELEMBAGAAN

KEK Galang-Batang sudah memiliki kelengkapan kelembagaan yang terdiri dari Dewan Kawasan, Administrator dan BUPP. Struktur kelembagaan pengelolaan KEK Galang-Batang dapat dilihat pada Gambar 40.

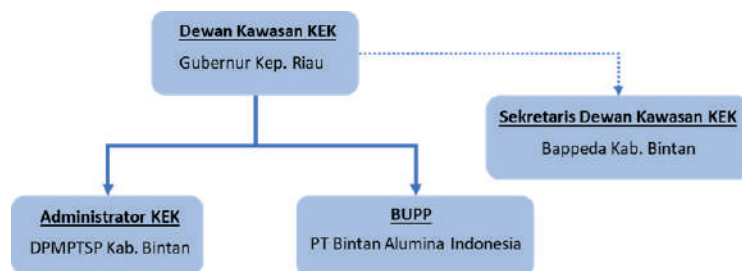
Dalam upaya mendukung pembangunan KEK Galang-Batang, telah terdapat dukungan Peraturan Daerah diantaranya:

1. Peraturan Bupati No. 20 tahun 2018 tentang Pelimpahan Wewenang Pemberian Perizinan, Non Perizinan, dan Penanaman Modal dari Bupati Bintang kepada Kepala Administrator KEK Galang – Batang pada 13 Maret 2018

2. Peraturan Gubernur No. 20 tahun 2018 tentang Pendelegasian Kewenangan Pemberian Perizinan dan Non Perizinan Pemerintah Kep. Riau kepada Administrator KEK Galang – Batang tanggal 5 Maret 2018

Dukungan regulasi yang diperlukan untuk meningkatkan pembangunan di KEK Galang -Batang adalah revisi atas PP. No 96 tahun 2015 tentang fasilitas dan kemudahan di KEK agar tidak ada keringanan terhadap PPN jasa atas semua kegiatan di dalam KEK.

Gambar 40. Struktur Kelembagaan Pengelolaan KEK Galang-Batang



Sumber: Sekdenas KEK, 2018

KEBUTUHAN PEMBANGUNAN KAWASAN 2020 -2024

Dalam rangka mempercepat pembangunan KEK Galang Batang maka terdapat beberapa kebutuhan infrastruktur yang harus dibangun di luar kawasan. Adapun kebutuhan dalam kurun waktu 5 tahun yang diusulkan oleh Pemerintah Daerah dan BUPP dapat dilihat pada Tabel 31.

Tabel 31. Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Pendukung KEK Galang-Batang

NO.	ASPEK	ISU STRATEGIS	KEBUTUHAN	KEWENANGAN	TARGET	SUMBER PERDANAAN	TAHUN Pengerjaan
1.	Infrastruktur Luar Kawasan						
a.	Jalan dan Jembatan	Kondisi jalan sebagian terputus	Pembangunan Jalan Lanjutan Lintas Barat (12.8)	Dinas PUPR		APBD	2020
		Perlu adanya pelebaran jalan	Pelebaran Jalan Nusantara KM 18-Simpang Pelabuhan Sei Kolak (5 KM)	Kementerian PUPR		APBN	2020
		Perlu adanya pelebaran jalan	Pelebaran Jalan Simp Kawal- Simp Korindo (16,6 KM)	Kementerian PUPR		APBN	2020
		Perlu adanya pelebaran jalan	Pelebaran Jalan Sp. Batu 10- Sp. Bandara- Sp. Tugu Tangan (2,5 km)	Kementerian PUPR		APBN	2020
b.	Pelabuhan	Kondisi tidak layak untuk mendukung aktifitas KEK	Pembangunan Pelabuhan Bongkar Muat Sei Kolak	Kementerian Perhubungan		APBN	2020
c.	Bandara	Runaway yang bisa digunakan 2226 m dari total 2500 m karena ada obstacle bukit	Rencana pemotongan bukit dan perpanjangan runway menjadi 3000m	Kementerian Perhubungan		APBN	2020

Sumber: Bappenas, 2018

BAB III

ISU STRATEGIS KAWASAN EKONOMI KHUSUS

ISU STRATEGIS PEMBANGUNAN KEK

Hasil pemantauan yang telah dilakukan dihasilkan beberapa isu strategis untuk setiap KEK yang dapat dilihat pada Tabel 32.

Tabel 32. Isu Strategis Pembangunan KEK

NO.	KEK	ISU STRATEGIS	REKOMENDASI
1.	Morotai	Terbatasnya akses menuju Pulau Morotai sehingga diperlukan peningkatan kemudahan akses laut dan udara menuju Pulau Morotai.	<ul style="list-style-type: none"> • Perpanjangan runway Bandara Pitu • Penambahan jumlah armada kapal tujuan Tobelo – Daruba PP • Pengoptimalan pelabuhan Wayabula
		Belum tersedianya SDM yang memiliki kualifikasi dalam pelayanan pariwisata	Pembangunan sekolah kejuruan dengan kurikulum pariwisata
2.	Tanjung Kelayang	Belum tercukupinya kebutuhan air bersih di KEK	Perlu pembangunan jaringan air bersih dari Waduk Gunung Tajam menuju KEK
		Belum jelasnya implementasi PP No.96 Tahun 2015 tentang fasilitas dan kemudahan di KEK terkait dengan keringanan PPh dan PPN agar tidak membingungkan investor	Koordinasi antara Sekdenas, BKF, dan Bea Cukai untuk memperjelas aturan terkait dengan implementasi PPN dan PPH
3.	Mandalika	Telah terjadi bencana gempa bumi di Pulau Lombok yang mengakibatkan kerusakan di daerah penyangga KEK Mandalika.	Koordinasi dengan berbagai pihak untuk melaksanakan rehabilitasi, rekonstruksi dan mitigasi bencana
		Kondisi alam KEK Mandalika yang berbatasan dengan bukit di luar kawasan perlu diwaspadai akan adanya bencana banjir ketika musim penghujan.	Perlu pembangunan penyangga banjir di sekitar KEK Mandalika yang berbatasan langsung dengan bukit-bukit.
		Belum ada keputusan terkait perawatan jalan nasional yang berada di dalam kawasan	Perlu koordinasi lebih lanjut dengan Kementerian PUPR untuk memutuskan status jalan nasional tersebut.
		Belum tertatanya kawasan kampung nelayan yang berada di dalam kawasan KEK Mandalika	Perlu koordinasi lebih lanjut dengan Kementerian ATR terkait dengan penataan kawasan kampung nelayan
		Jalan dari Bandara ke KEK Mandalika diprediksi tidak mampu mengimbangi perkembangan kawasan dan kondisi jalan tidak dapat diperlebar.	Perlu ada alternatif baru untuk pembangunan jalan menuju KEK Mandalik

NO.	KEK	ISU STRATEGIS	REKOMENDASI
		Belum terpenuhinya SDM yang kompeten di bidang pariwisata	Peningkatan SDM melalui sekolah vokasi atau SMA yang memiliki kurikulum perhotelan untuk low level worker. (hospitality)
4.	Tanjung Lesung	Belum lancarnya konektivitas menuju KEK Tanjung Lesung	Perlu peningkatan konektivitas menuju Tanjung Lesung, dengan perbaikan jalur akses darat maupun pembangunan bandara.
5.	Sei Mangkei	Belum adanya pengolahan limbah B3 di wilayah Sumatera sehingga harus dikirim ke Jawa Barat	Pembuatan pengolahan limbah B3 di wilayah Sumatera untuk efisiensi waktu dan mengurangi biaya logistik
		Tingginya harga gas di KEK Sei Mangkei	Koordinasi dengan Kementerian ESDM terkait dengan kebijakan penurunan harga gas di KEK Sei Mangkei
		Belum tersediannya kualitas SDM yang sesuai dengan kebutuhan industri di KEK Sei Mangkei	Peningkatan kurikulum pendidikan yang sesuai dengan kebutuhan industri di KEK Sei Mangkei.
6.	MBTK	Kurang efektifnya dan kurang memadainya kondisi jalan menuju KEK MBTK.	<ul style="list-style-type: none"> • Perlu adanya perbaikan jalan di ruas Sangatta – Sp. Perdau, Sp. Perdau – Maloy. • Perlu adanya pembangunan bandara komersial untuk mempersingkat waktu tempuh menuju KEK MBTK
7.	Sorong	Kebutuhan akan SDM yang berkeaitas dan profesional sesuai dengan bidang usaha di industri	<ul style="list-style-type: none"> • Perbaikan kurikulum di SMK agar sesuai dengan kebutuhan industri • Pembangunan BLK di Kabupaten Sorong
		Fasilitas dan kemudahan di KEK sesuai PP No 96 Tahun 2015 dan turunannya tidak dapat diimplementasikan karena merugikan investor.	Perlu adanya revisi PP No. 96 Tahun 2015 dan turunannya agar dapat meningkatkan iklim investasi yang kondusif.
		Tidak adanya integrasi dalam pembangunan konektivitas di KEK Sorong terutama pembangunan jalur kereta api	Perlu dilakukan koordinasi dengan Kementerian Perhubungan untuk dapat merevisi DED agar dapat melalui KEK Sorong.
8.	Bitung	Belum adanya tanggapan dari Kemenko Perekonomian terkait rencana Ground Breaking yang diusulkan oleh Gubernur Sulawesi Utara	Perlu ditinjau kembali terkait dengan kesiapan dan syarat-syarat beropersinya KEK

NO.	KEK	ISU STRATEGIS	REKOMENDASI
		Belum adanya investor yang akan berinvestasi di KEK Bitung	Perlu melakukan kerjasama dengan berbagai pihak untuk mempromosikan KEK Bitung
		Terbatasnya pendanaan APBD untuk pembangunan KEK Bitung	Perlu adanya alternatif pendanaan melalui skema KPBU atau PINA
9.	Palu	Kondisi infrastruktur di sekitar KEK Palu pasca gempa Palu 28 September 2018	Perlu pembangunan infrastruktur pendukung kawasan (bandara, jalan, pelabuhan) yang terdampak gempa bumi.
10.	Tanjung Api-Api	Lambatnya proses pengadaan tanah di KEK Tanjung Api-Api karena keterbatasan pendanaan dan belum jelasnya status lahan yang akan diberikan jika yang membebaskan adalah swasta sedangkan pengusulnya adalah Pemprov.	Perlu ada kerjasama antara PT SMS dengan perbankan.
11.	Arun Lhokseumawe	Belum tersedianya SDM yang sesuai dengan kebutuhan industri di KEK Arun Lhokseumawe	Perlu adanya revitalisasi dan reorientasi kurikulum BLK dan SMK agar sesuai dengan kebutuhan industri
		Belum optimalnya kondisi pelabuhan Krueng Geukueh	Perlu peningkatan fasilitas pelabuhan Krueng Geukueh
		Belum adanya jaminan konektivitas terhadap sumber bahan baku	Perlu pembangunan jaringan jalan yang dibutuhkan untuk menjamin ketersediaan bahan baku
12.	Galang-Batang	Belum adanya pelimpahan kewenangan dari BKPM dan Kementerian Perdagangan	Perlu koordinasi lebih lanjut dengan BKPM dan Kementerian Perdagangan dan sinkronisasi terhadap pemberlakuan OSS.
		Belum ada keringanan PPh terhadap produk jasa di KEK Galang- Batang	Perlu revisi PP. No 96 Tahun 2015 dan turunannya untuk mengakomodir keringanan terhadap PPh Jasa pada semua KEK

Sumber: Bappenas, 2018

BAB IV PERKEMBANGAN KAWASAN PERDAGANGAN BEBAS DAN PELABUHAN BEBAS (KPBB) 2017-2018

KPBB SABANG

GAMBARAN UMUM

Kawasan Sabang terdiri atas Kota Sabang (Pulau Weh, Pulau Klah, Pulau Rubiah, Pulau Seulako dan Pulau Rondo) dan Pulo Aceh, Kabupaten Aceh Besar (Pulau Breueh, Pulau Nasi, dan Pulau Teunom). Kawasan Sabang terletak di ujung barat laut Indonesia yang berbatasan langsung dengan jalur perdagangan internasional Selat Malaka maka memiliki posisi yang strategis sebagai pintu gerbang investasi barang dan jasa dari dalam dan luar negeri.

Kawasan Sabang dikelola oleh Badan Pengusahaan Kawasan Sabang (BPKS) yang ditetapkan melalui Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No. 2 Tahun 2000 tentang KPBB Sabang. Visi pengembangan Kawasan Sabang yaitu menjadikan Sabang sebagai salah satu kawasan niaga dan wisata terkemuka di dunia. Visi ini dijabarkan dalam masterplan BPKS yang terdiri atas 5 periode yaitu:

1. Periode I antara tahun 2000 - 2007



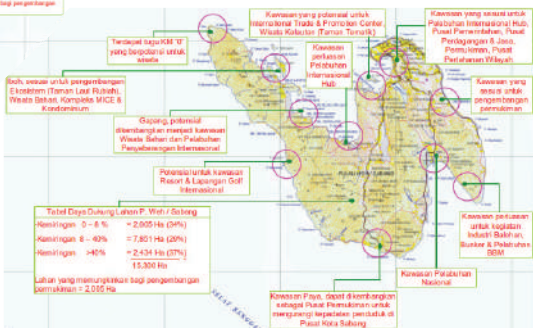
Sumber: BPKS, 2018

2. Periode II antara tahun 2007 - 2021 merupakan periode pembangunan penanaman modal
3. Periode III antara tahun 2021 - 2040 merupakan periode peningkatan daya saing kawasan
4. Periode IV antara tahun 2040 - 2060 merupakan periode stabilitas
5. Periode V antara tahun 2060 - 2070 merupakan periode pengembangan

Terdapat 5 sektor utama yang dikembangkan di Kawasan Sabang yaitu jasa pelabuhan, pariwisata, perikanan, industri dan perdagangan. Sedangkan sektor pendukungnya adalah kelembagaan dan infrastruktur. Pada tahun 2013 dilakukan review masterplan yang hasilnya mengarahkan perubahan sektor utama dari jasa pelabuhan menjadi sektor pariwisata karena melihat peluang yang lebih cepat dapat menghasilkan pendapatan bagi BPKS dan hasilnya dapat bermanfaat bagi masyarakat dengan tumbuhnya perdagangan di sektor mikro.

Pada perodesasi ke II tahun 2007- 2021, BPKS telah melaksanakan berbagai pembangunan infrastruktur guna mendorong minat investor dalam menanamkan modalnya di Sabang.

Gambar 41. Masterplan KPBB Sabang



KONDISI INFRASTRUKTUR KPBPB SABANG

Kegiatan pembangunan yang dilaksanakan di Kawasan Sabang bersumber dari APBN – Rupiah Murni (RM). Kegiatan besar yang dikerjakan pada tahun 2017 di Kota Sabang adalah revitalisasi Pelabuhan Balohan dan persiapan SAIL Sabang 2017. Sedangkan yang dikerjakan di Pulo Aceh adalah pembangunan jaringan jalan, jembatan, dan jaringan air bersih.

Revitalisasi Pelabuhan Balohan merupakan kegiatan Multi Years Contract (MYC) dengan rentang waktu 2017 – 2019. Pelabuhan Balohan sebagai pelabuhan penumpang memerlukan revitalisasi dan perbaikan karena di tahun 2016 kondisinya sudah tidak layak untuk digunakan, banyak kerusakan di dermaga seperti yang terlihat pada Gambar 42. Selain itu, penganggaran yang dialokasikan oleh Kementerian Perhubungan untuk pengelolaan Pelabuhan Balohan juga hanya sebesar 3-10 Milyar tiap tahunnya yang habis untuk operasional personil. Pengerjaan proyek yang seharusnya di mulai pada tahun 2017 mengalami gagal lelang proyek karena tidak perusahaan yang mengikuti tender tidak memenuhi syarat. Setelah dilakukan tender ulang pada tahun 2018, terdapat pemenang tender PT Cemerlang Samudra Kortindo yang menandatangani kontrak pada bulan Mei 2018.

Untuk tahap I, pekerjaan yang akan dilakukan

dalam revitalisasi Pelabuhan Balohan yaitu pekerjaan movable bridge, pembangunan dermaga kapal cepat, pembangunan gang way kapal cepat, pembangunan gudang penitipan kendaraan, reklamasi sungai, pembangunan zona antrian kapal lambat, dan pembangunan zona kantong parkir. Sedangkan untuk manajemen konstruksi dimenangkan oleh PT Aria Graha. Manajemen konstruksi bertujuan untuk merancang dan mengawasi pekerjaan revitalisasi Pelabuhan Balohan. Nantinya pengelolaan Pelabuhan Balohan akan dikerjasamakan dengan pihak ASDP atau operator lainnya.

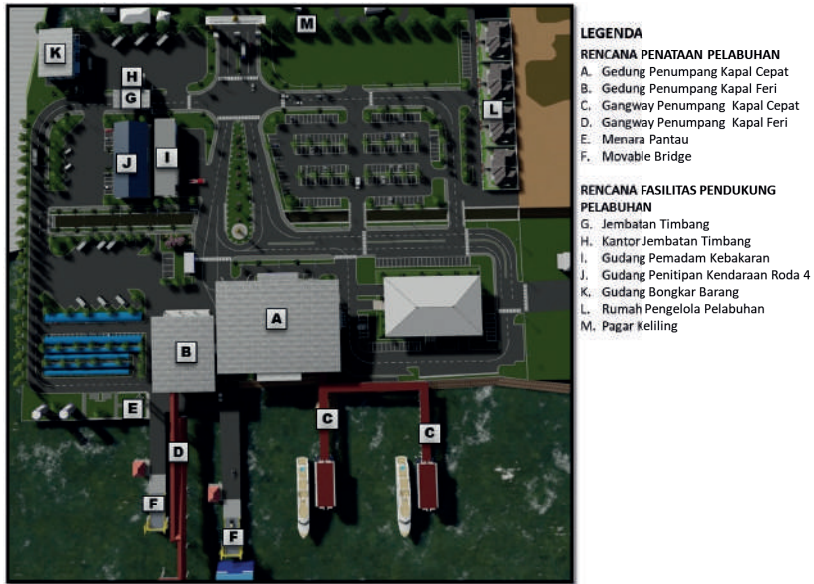
Sedangkan untuk rencana pengembangan pelabuhan Container Terminal (CT) I, II, dan III yang sudah terbangun adalah Pelabuhan CT III. Pelabuhan CT III memiliki panjang dermaga 423 m dan lebar dermaga 43 m dengan kedalaman laut mencapai 23 m. Pelabuhan CT III dapat disinggahi oleh kapal dengan kapasitas muatan hingga 5.000 TEUs. Fasilitas yang telah tersedia di area pelabuhan adalah lapangan penumpukan container, pengolahan limbah kapal, dan workshop perbaikan kapal. Namun karena aktivitas bongkar muat di pelabuhan ini sangat jarang maka Pelabuhan CT III sementara digunakan untuk bersandar kapal pesiar (cruise) sebagai alternatif dalam memperoleh pendapatan (BLU) BPKS. Jumlah kunjungan kapal pesiar di Sabang dari tahun 2013 signifikan mengalami peningkatan, hal ini menunjukkan

Gambar 42. Kondisi Pelabuhan Nasional Balohan



Sumber: BPKS, 2018

Gambar 43. Rencana Revitalisasi Pelabuhan Nasional Balohan



Sumber: BPKS, 2018

bahwa sektor pariwisata dapat menjadi alternatif dalam mencari pendapatan (BLU).

Selanjutnya untuk pembangunan tempat pembuangan akhir (TPA) sampah yang dikerjakan secara berkelanjutan dari tahun 2016 hingga tahun 2017 nampak tidak optimal pembangunannya. Hasil pemantauan menunjukkan bahwa sistem persampahan yang digunakan masih menggunakan sistem *open dumping* sehingga akan berakibat pada pencemaran lingkungan dan tidak ada pengolahan untuk kolam lindi. Sistem

yang direkomendasikan sesuai standar nasional adalah *controlled dumping/landfill* yang lebih ramah lingkungan dan penerapan-penerapan teknologi dalam pengolahan sampah.

Renovasi Tugu 0 Km yang menjadi ikon Kota Sabang sebagai wilayah yang berada diujung Indonesia ini telah selesai pada tahun 2017 dengan biaya 4,2 Milyar. Renovasi Tugu 0 km yang baru memiliki ciri khas dari kebudayaan Aceh yaitu ornamen serta senjata rengcong. Renovasi Tugu 0 Km tersebut menambah estetika keindahan pariwisata seperti pada Gambar 44.

Tabel 32. Perkembangan Kunjungan Kapal di KPBPB Sabang

TAHUN	JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL PESIAR
2013	52
2014	61
2015	81
2016	116
2017	125

Sumber: BPKS, 2018

Pembangunan View Point Sabang di Krueng Raya merupakan proyek yang dikerjakan pada tahun 2017. Berdasarkan pemantauan bahwa lokasi *view point* ini merupakan atraksi baru yang memberikan daya tarik pariwisata dengan panorama Kota Sabang.

Pulo Aceh merupakan bagian dari pengelolaan Kawasan Sabang yang dapat ditempuh selama 1,5 jam dari Kota Sabang dengan *speedboat charter* atau dapat menggunakan kapal nelayan

Gambar 44. Bentuk Tugu 0 Km



Sumber: BPKS, 2018

Gambar 45. Pembangunan Infrastruktur di Pulo Aceh



Sumber: BPKS, 2018

dan kapal motor penyeberangan dari Kota Banda Aceh. Kegiatan yang dilaksanakan di Pulo Aceh berupa pembangunan jalan, jembatan, dan jaringan air bersih. Di Pulo Aceh terdapat kantor perwakilan BPKS yang berfungsi sebagai pengawas pelaksana proyek di Pulo Aceh. Pembangunan jalan ruas Meulingge – Mercusuar sepanjang 2 km masih dalam tahap jalan krikil 1,5 km dan jalan tanah 0,5 km.

PERKEMBANGAN INVESTASI

Perkembangan investasi di Kawasan Sabang hingga tahun 2018 belum memberikan hasil yang optimal. Sebagian besar perusahaan yang akan berinvestasi di Sabang hanya sekedar melakukan MoU tanpa tindak lanjut untuk menanamkan modal di Sabang. Adapun daftar perusahaan yang telah melakukan MoU terlihat pada Tabel 32.

Tabel 32. Perkembangan Investasi di KPBPB Sabang

NO.	NAMA PERUSAHAAN	BIDANG KERJASAMA	TANGGAL	ASAL NEGARA	PERJANJIAN	STATUS
1	Protectall Sdn Bhd	Pengembangan Perikanan Di Kawasan Bebas Sabang	25-11-2011	Malaysia	KSO	Tidak Ada Realisasi
2	Three R Capital Ltd	Pembangunan Bunker Service Di Sabang	28-10-2011	China	MOU	Tidak Ada Realisasi
3	PT Sabang Mirae Energy	Pembangunan Pabrik PLTS Di Sabang	01-05-2011	Korea	MOA	Tidak Ada Realisasi
4	Universitas Syiah Kuala	Penguatan Lembaga Bpks	02-07-2013	Indonesia	MOU	Telah Berakhir
5	Rumah Sakit TNI AL J.Lilipory Sabang	Kerjasama Hyperbaric Chamber	30-07-2013	Indonesia	KSO	Berlanjut
6	PT Sabang Great Ocean	Pengelolaan & Pembangunan Perikanan Sabang	15-06-2014	Malaysia	MOU	Tidak Ada Realisasi
7	PT Amagedon	Pengembangan Pelabuhan Bebas Sabang	22-05-2014	Indonesia	MOU	Tidak Ada Realisasi
8	PT Dayamas Surya Pratama	Pembangunan PLTS Di Kawasan Bebas Sabang	11-09-2014	Indonesia	MOU	Tidak Ada Realisasi
9	China Harbour Engineering Co.Ltd & PT Tata Disantara	Pengembangan Kawasan Sabang Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas	27-03-2015	China	MOU	Tidak Ada Realisasi
10	PT Rodha Jaya Perkasa	Pengelolaan Pelabuhan Teluk Sabang	27-08-2015	Indonesia	MOU	Tidak Ada Realisasi
11	PT Perikanan Nusantara (Persero)	Pengelolaan Dan Pengoperasian Pelabuhan Perikanan Gugop Pulo Aceh	26-08-2015	Indonesia	MOU	Tidak Ada Realisasi
12	Mcc Nort East Construction & Development Co., Ltd China Dan Pt. Grand Asia Mining	Pengelolaan & Pengoperasian Pelabuhan Di Teluk Sabang	13-09-2015	China	MOU	Tidak Ada Realisasi
13	PT Acehko Energy & Resources	Pembangunan Plts 3 Mw Di Sabang	26-10-2015	Korea	MOU	Proses Sewa Lahan
14	PT Tarsindo Global Utama	Pengelolaan Kawasan Wisata Marina Lhok Weeng	08-12-2015	Indonesia	MOU	Tidak Ada Realisasi
15	PT Gunung Sejati	Pembangunan Hotel Berbintang Di Kawasan Bebas Sabang	25-01-2016	Medan	MOU	Tidak Ada Realisasi

NO.	NAMA PERUSAHAAN	BIDANG KERJASAMA	TANGGAL	ASAL NEGARA	PERJANJIAN	STATUS
16	PT Zhong Chang International Investment Group	Pengelolaan Dan Pengoperasian Pelabuhan Bebas Sabang	23-03-2016	China	MOU	Tidak Ada Realisasi
17	Port Klang Golf Resort, Selangor Darul Ehsan, Malaysia	Pembangunan Lapangan Golf Di Sabang	04-08-2016	Malaysia	MOU	Tidak Ada Realisasi
18	Globalports & Digiland	Pengembangan Destinasi Pariwisata Dan Bandara Dan Pelabuhan Di Kawasan Sabang	12-08-2016	Singapore	MOU	Proses Tender
19	Jasib	Pengelolaan Pelabuhan Bebas Sabang	21-11-2016	Malaysia	MOU	Menunggu Persetujuan
20	CCECC	Pengelolaan Pelabuhan Bebas Sabang	02-12-2016	China	MOU	Menuju Proses Tender

Sumber: BPKS, 2018

REGULASI DAN KELEMBAGAAN

KPBPB Sabang sebagai daerah yang memiliki keistimewaan terkait dengan perpajakan juga memiliki keistimewaan terhadap perizinan. Pelimpahan perizinan dari Kementerian/Lembaga dilimpahkan kepada BPKS selaku pengelola kawasan. Saat ini sudah terdapat 6 dari 8 perizinan yang sudah dilimpahkan kepada BPKS. Dua perizinan yang belum dilimpahkan adalah perizinan terkait bidang kelautan perikanan dan bidang pertambangan dan energi. Perizinan bidang kelautan perikanan sedang dalam proses koordinasi dengan Kementerian Kelautan dan Perikanan namun progresnya hingga saat ini masih belum ada. Hambatan yang dialami adalah terkait dengan perizinan kapal penangkap ikan yang memiliki kapasitas diatas 500 GT dan pihak Kementerian Kelautan dan Perikanan sedang melaksanakan moratorium izin kapal tangkap diatas 500 GT. Perizinan dibidang pertambangan dan energi belum dibahas dengan pihak Kementerian ESDM.

ISU STRATEGIS

Isu strategis dan permasalahan yang dihadapi dalam pengembangan Kawasan Sabang yaitu:

1. Belum dilimpahkannya kewenangan perizinan dari Kementerian Kelautan dan Perikanan kepada BPKS terkait dengan perizinan penggunaan kapal tangkap ukuran 500 GT.
2. Belum dilimpahkannya kewenangan perizinan dari Kementerian ESDM terkait dengan perizinan bidang energi dan pertambangan.
3. Terbatasnya SDM yang profesional di lingkungan BPKS.
4. Belum konsisten dan terintegrasinya antara perencanaan dan pembangunan infrastruktur kawasan

KPBPB BATAM

GAMBARAN UMUM

Batam, Bintan, dan Karimun berada di jalur perdagangan internasional Selat Malaka yang merupakan pintu utama menuju Asia Timur dan Asia Selatan. Untuk memanfaatkan potensi tersebut pemerintah menetapkan Batam, Bintan, dan Karimun sebagai KPBPB melalui UU No. 44 Tahun 2007 tentang Penetapan Perpu No 1/2007 menjadi undang-undang. Selain itu, penetapan KPBPB juga dimaksudkan sebagai pemacu dalam peningkatan perekonomian Indonesia. Sebagai kawasan yang memiliki pengaruh ekonomi yang sangat penting secara nasional maka KPBPB Batam, Bintan, dan Karimun ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Nasional (KSN) melalui PP No. 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) sehingga penataan ruangnya dapat diprioritaskan oleh pemerintah.

KPBPB Batam dikelola oleh badan tersendiri yaitu Badan Pengusahaan Batam (BP Batam) yang diatur melalui PP No. 5 Tahun 2011 tentang Perubahan atas PP No.46 Tahun 2007. Sedangkan jenis pengelolaan keuangan BP Batam sebagai Badan Layanan Umum (BLU) diatur melalui PP No.6 Tahun 2011 tentang Pengelolaan Keuangan

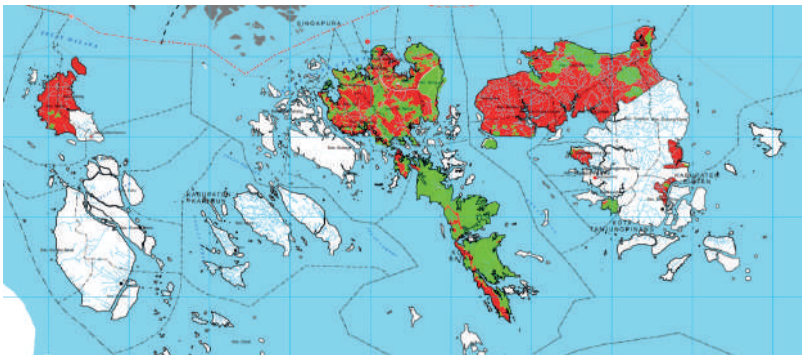
BP Batam. Dengan pola pengelolaan BLU, BP Batam dapat fleksibel dalam melaksanakan praktek bisnis yang sehat untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat.

Sesuai dengan *roadmap* yang ditetapkan oleh BP Batam, saat ini konsep pengembangan kawasan Batam lebih kepada pengembangan industri yang mendukung industri 4.0, ekonomi digital, dan *smart city*.

KONDISI INFRASTRUKTUR KPBPB BATAM

Kegiatan pembangunan di KPBPB Batam bersumber dari 3 sumber pendanaan yang berbeda yaitu Rupiah Murni (RM), Pinjaman Hibah Luar Negeri (PHLN), dan Badan Layanan Umum (BLU). Kegiatan yang dilaksanakan menggunakan RM pada tahun 2017-2018 merupakan kegiatan Multi Years Contract (MYC) yaitu pembangunan dermaga curah cair Kabil dan pembangunan Gedung B RSBP. Pertama, pembangun dermaga curah cair Kabil merupakan dermaga tambahan untuk mempercepat waktu sandar dan bongkar muat operasional pelabuhan. Hasil pemantauan pada tahun 2018, tahap pembangunan pekerjaan telah mencapai 78%. Pembangunan dermaga ini telah mendapat persetujuan untuk diperpanjang masa kontrak

Gambar 46. Wilayah KPBPB Batam, Bintan, dan Karimun



Sumber: BP Batam, 2018

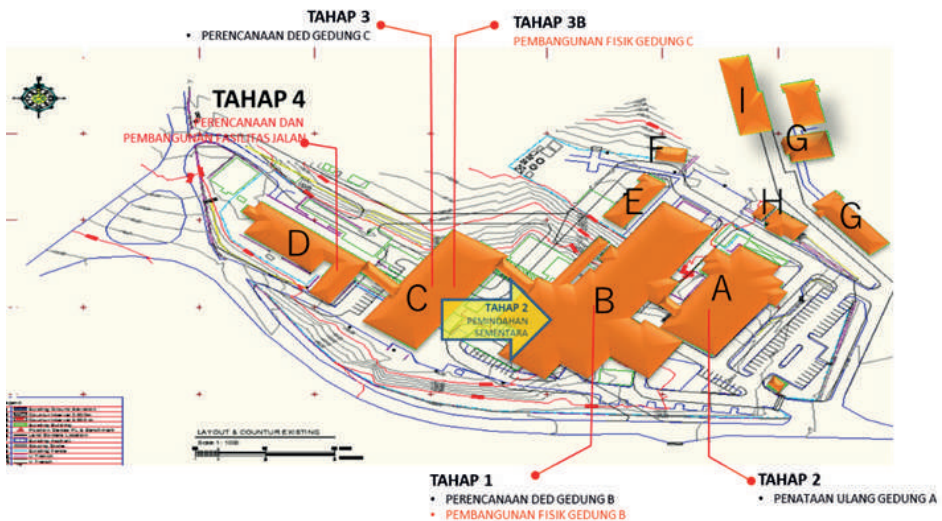
MYC karena melihat dari kendala yang dihadapi berupa cuaca ekstrim yang terjadi pada bulan November – Februari, sehingga waktu efektif pengerjaan hanya 8 bulan/tahun.

Kedua, pembangunan Gedung B RSBP merupakan pengganti Gedung A RSBP yang memiliki fungsi sebagai sebagai tempat tindakan ICU, ICCU, ruang operasi, dan ruang rawat inap pasien. Pembangunan Gedung B RSBP telah dimulai sejak tahun 2016 dan saat ini telah mencapai 98 %. Kendala yang dihadapi dalam pembangunan RSBP Batam diantaranya yaitu cut and fill lahan; keterlambatan dalam negosiasi pemasangan jaringan listrik; dan kendala pemeriksaan import

Untuk itu, RSBP sedang berkoordinasi dengan Kementerian Kesehatan untuk berinvestasi SDM sesuai bidangnya. Gedung B RSBP direncanakan akan ground breaking pada bulan Februari 2019 oleh Presiden Joko Widodo.

Kegiatan yang dilaksanakan menggunakan sumber pendanaan PHLN adalah The Development of Sewerage System In Batam Island melalui pendanaan Korea Selatan dengan jangka waktu 4 tahun (2016 – 2019). Pembangunan sistem pengolahan air limbah ini merupakan yang pertama di Indonesia karena air limbah akan didaur ulang sehingga dapat dimanfaatkan untuk kebutuhan industri. Saat ini status

Gambar 47. Rencana Pembangunan Rumah Sakit Badan Pengusahaan Batam



Sumber: BP Batam, 2018

alat-alat medis oleh Pihak Beacukai sehingga terjadi keterlambatan selama 2 – 3 minggu. RSBP mempunyai target pada tahun 2022 menjadi rumah sakit bertipe A, yang menjadi rujukan di area Kep.Riau dan Riau karena saat ini rumah sakit bertipe A di wilayah Sumatera hanya terdapat di Medan, Padang, dan Palembang. Untuk menjadi rumah sakit bertipe A maka diperlukan adanya subspesialis di tiap spesialis minimal 2-3 orang.

pengerjaan proyek telah mencapai 15% untuk pembangunan stasiun pompa dan pemasangan pipa sepanjang 25 km dari 114 km. Kendala yang dihadapi dalam pembangunan proyek ini adalah adanya pergantian desain teknologi IPAL sehingga membutuhkan waktu untuk penyesuaian dokumen tender. Sedangkan kegiatan yang dikerjakan melalui sumber pendanaan BLU sebagian besar digunakan untuk pembayaran

gaji pegawai. Untuk kegiatan pembangunan yang menggunakan sumber pendanaan BLU lebih banyak hanya untuk perawatan jalan dan perbaikan fasilitas bandara udara.

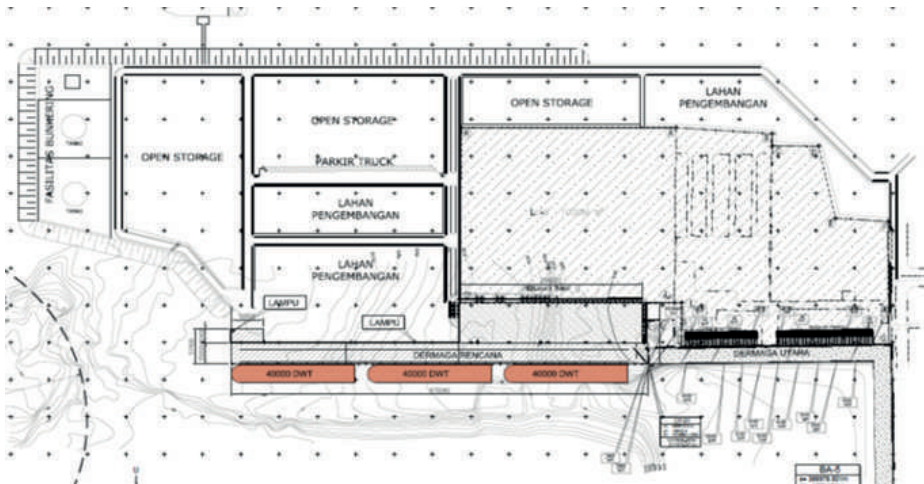
Untuk rencana pembangunan di tahun 2019, BP Batam memfokuskan pada pembangunan Pelabuhan Batu Ampar sebagai pelabuhan bongkar muat yang modern. Saat ini kondisi pelabuhan Batu Ampar sangat kurang optimal karena belum adanya fasilitas yang memadai untuk aktivitas bongkar muat dipelabuhan. Fasilitas bongkar muat yang tersedia hanya berupa *mobile craine* sehingga waktu bongkar muat membutuhkan waktu yang lebih lama jika dibandingkan dengan adanya *genty crane*. Selain itu, kondisi dermaga utama sudah banyak mengalami korosi seperti pada Gambar 50. Dalam mendukung revitalisasi dan pengembangan Pelabuhan Batu Ampar tersebut melalui APBN TA 2019 BP Batam akan melakukan kegiatan pengadaan *reach stacher*, *sideloader*,

dan revitalisasi dermaga pelabuhan.

Hal yang paling penting untuk meningkatkan aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Batu Ampar adalah pengerukan kedalaman alur dan kolam putar karena sedimentasi di area ini sudah lebih dari 6 tahun tidak dilakukan pengerukan sehingga kapal-kapal besar harus menunggu air pasang untuk dapat bersandar di dermaga. Kondisi yang diharapkan kedalaman kolam putar dapat mencapai 12 m sehingga dapat menurunkan biaya logistik dari kapal-kapal besar yang akan bersandar di Pelabuhan Batu Ampar.

Perkembangan bongkar muat barang di Pelabuhan Laut Batam (Sekupang dan Batu Ampar) dalam kurun waktu 4 tahun terakhir sangat fluktuatif. Kebutuhan barang konsumsi di Pulau Batam masih disediakan dari luar Provinsi Kepri, hal ini ditunjukkan dengan tingginya angka bongkar domestik terutama di Pelabuhan Batu Ampar. Sedangkan nilai impor yang tinggi di

Gambar 48. Rencana Pengembangan Pelabuhan Batu Ampar

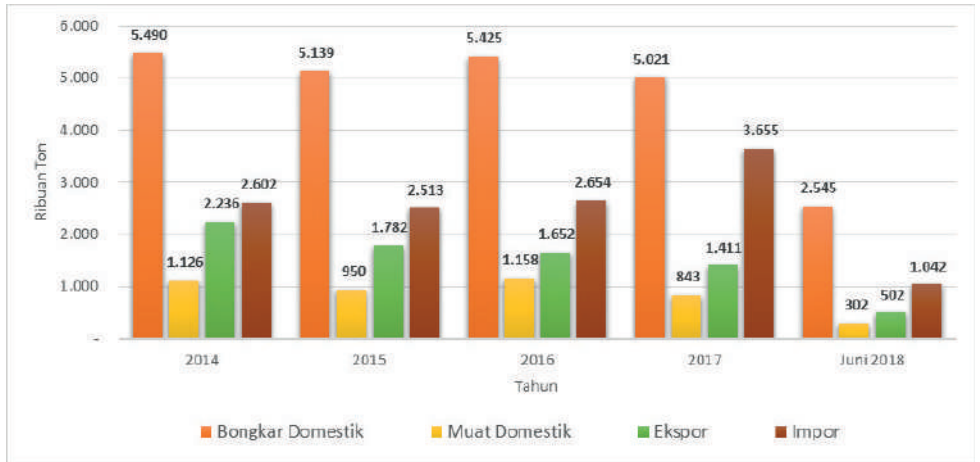


Sumber: BP Batam, 2018

fender dermaga, pembangunan jalan akses di pelabuhan, pembangunan *expansion yard* dermaga utara tahap I, pembangunan lapangan penumpukan, peningkatan kedalaman alur pelayaran dan kolam putar, serta proteksi korosi/

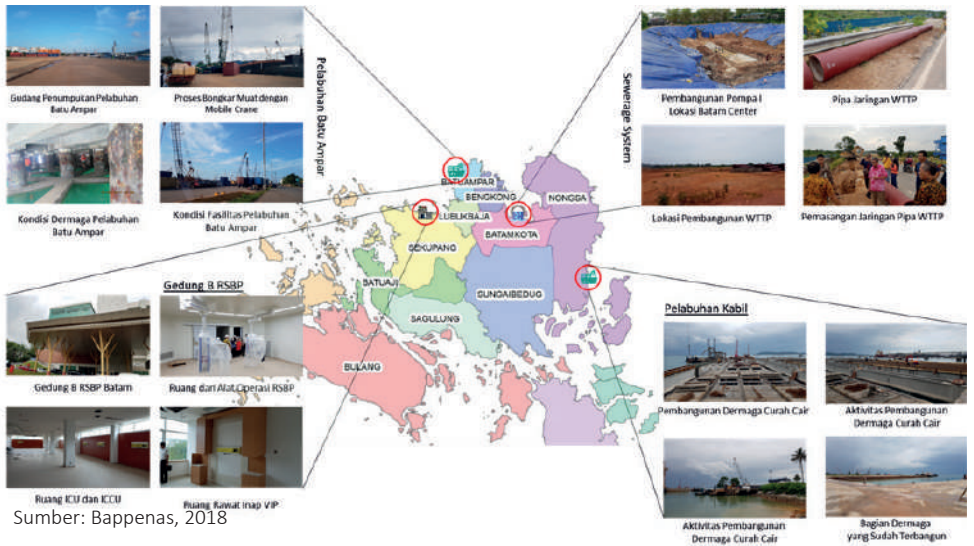
Batam masih didominasi oleh kebutuhan akan bahan baku industri.

Gambar 49. Grafik Bongkar-Muat di Pelabuhan Laut Batam



Sumber: BP Batam, 2018

Gambar 50. Pembangunan Infrastruktur di Kawasan Batam



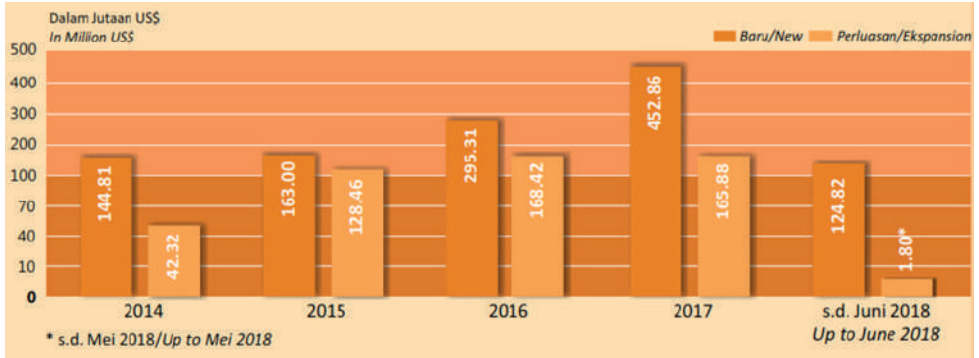
Sumber: Bappenas, 2018

PERKEMBANGAN INVESTASI

Perkembangan investasi PMA di Kawasan Batam menunjukkan peningkatan dari tahun 2014. Tren positif pembangunan infrastuktur di Kawasan Batam menjadikan salah satu kunci dalam peningkatan jumlah investasi PMA.

agar lebih baik, diantaranya adalah pembentukan KEK sebagai transisi menuju Batam sebagai Otonomi Khusus Ekonomi. Namun hal ini tidaklah mudah, terdapat kelebihan dan kekurangan dari pembentukan KEK ini diantaranya adalah terkait dengan insentif fiskal yang akan diberikan, luasan KEK yang akan dibentuk, dan kelembagaan yang

Gambar 51. Grafik Nilai Investasi PMA di Kawasan Batam



Sumber: BP Batam, 2018

ISU STRATEGIS

Belum terbentuknya Peraturan Pemerintah turunan dari UU No. 53 Tahun 1999 tentang Pembentukan Kota Batam yang mengatur hubungan kerja antara Pemerintah Kota Batam dengan BP Batam membuat ketidakjelasan dalam pengelolaan kawasan Batam. Adanya peran Walikota sebagai pimpinan daerah administratif Kota Batam dan peran Kepala BP Batam sebagai pimpinan pengelolaan atas daerah kepabeanaan memunculkan berbagai permasalahan terkait dengan pelayanan dasar maupun investasi. Dualisme kepentingan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah ini menyebabkan tidak kondusifnya iklim investasi yang di Batam.

dari Pembahasan terkait dengan pembagian kewenangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah sudah sering dibahas dan hasilnya *deadlock*. Ada berbagai alternatif yang diberikan untuk pengelolaan Kawasan Batam

akan mengelola.

Pada akhir tahun 2018, Presiden Joko Widodo dalam rapat terbatas bersama Menko Perekonomian memutuskan untuk memberikan peran ex-officio Kepala BP Batam kepada Walikota Batam sebagai solusi sementara untuk mereda dualisme di Batam.