

## PROSPEK PENGEMBANGAN KAWASAN EKONOMI KHUSUS DI INDONESIA: PERSPEKTIF KEBIJAKAN PERDAGANGAN

Suhartono\*

*Abstract*

*To achieve a certain level of economic growth, there is a need to develop a region as a spot of growth with special treatments such as Batam island. It has inspired other regions to propose their region to be considered special economic zone. However, to be a special economic zone, the region should fulfill special requirements. From the comparative case between Batam with West Kalimantan and North Sulawesi Province, through trade perspective analysis, this paper argued that special effort should be made to develop PDRB structure from government domination to become private sector and export trade oriented. To belong to international class in special economic zone, a region should be developed evolutionary or speed up with a great number of industry installed.*

Kata Kunci: ekonomi khusus, geo ekonomi, perdagangan

### **I. Pendahuluan**

#### **A. Latar Belakang**

Akhir-akhir ini wacana kebijakan kawasan ekonomi khusus (KEK) menjadi agenda penting pembuat kebijakan, terutama terkait dengan tuntutan mempercepat pertumbuhan ekonomi dengan mempertimbangkan aspek ruang atau wilayah atau aspek ekonomi geografis. Titik tekannya ada pada pemberian prioritas pada kawasan tertentu untuk menjadi pusat pertumbuhan. Hal tersebut menjadi jawaban atas kendala luasnya wilayah Indonesia dengan karakteristik kepulauannya untuk menciptakan pertumbuhan ekonomi dan kegiatan

---

\* Peneliti Muda Bidang Kebijakan Publik pada Pusat Pengkajian, Pengolahan Dta dan Informasi, Sekretariat Jenderal DPR RI, Jakarta Email: suhartono@mail.dpr.go.id

pembangunan secara merata dan bersamaan. Prioritas pembangunan diberikan dengan perlakuan khusus dalam bentuk kawasan industri terpadu, kawasan pembangunan ekonomi terpadu (KAPET), kawasan berikat (*bonded zone*), kawasan proses ekspor (*Export Processing Zone/EPZ*), dan kawasan perdagangan dan pelabuhan bebas (*Free Trade Zone/FTZ*).

Kebijakan kawasan industri didasarkan pada konsep *cluster industry*, dimana diperlukan satu ruang kompleks industri yang sejenis baik terkait dengan alur proses produksi maupun hasil produksinya. Kebijakan kluster industri ini, juga sering dikaitkan dengan fenomena aglomerasi ekonomi yang merujuk pada pengembangan industri yang memperoleh keuntungan dari adanya urbanisasi ekonomi dan lokalisasi ekonomi. Kebijakan ini paling banyak penyebarannya, terutama di Pulau Jawa khususnya sekitar Jabodetabek banyak bermunculan kawasan industri seperti di Bekasi, Tangerang dan yang cukup lama adalah Pulogadung.

Kawasan berikat atau *bonded zone*, merupakan kebijakan bebas bea terhadap barang impor yang tujuannya untuk mendukung percepatan aktivitas industri perdagangan dan pembangunan infrastruktur kawasannya. Penerapan kebijakan ini berawal dari adanya Keppres No. 33/1974 yang menetapkan beberapa wilayah di Pulau Batam sebagai *Bonded Warehouse*. Wilayah yang ditetapkan tersebut berlaku ketentuan bebas bea masuk barang impor.

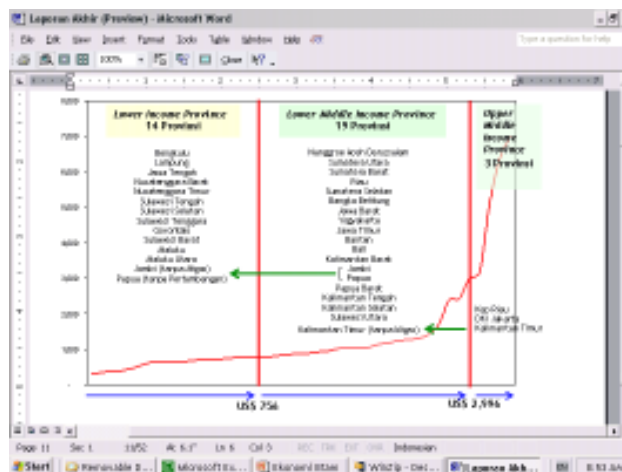
Tingkatan selanjutnya dari pengembangan kawasan adalah EPZ (*Export Processing Zone*), dimana yang mendapat fasilitas hanya industri yang terkait dengan ekspor saja. Ketika infrastruktur industri pada kawasan tersebut sudah terbangun dan berjalan, kebijakan selanjutnya memberikan insentif fiskal bagi industri yang berorientasi ekspor. EPZ ini diterapkan pada kawasan yang memiliki akses pelabuhan atau bandara (penerbangan) sehingga proses keluar masuk barang terkontrol dalam satu area. Dalam kenyataannya masih banyak industri berorientasi ekspor jauh dari akses pelabuhan ketika ada lalulintas keluar barang dari kawasan yang mendapat fasilitas bebas bea tersebut menuju kawasan lain. Kendala ini mendorong keluarnya Keppres Batam sebagai *bonded warehouse*, dimana seluruh area Pulau Batam sebagai kawasan bebas bea atau menjadi cikal bakal lahirnya *Free Trade Zone (FTZ)* sebagaimana diatur dalam UU Nomor 44 Tahun 2007 tentang Penetapan Perpu No.1 Tahun 2007 tentang Perubahan Atas UU No.36 Tahun 2000 tentang Penetapan Perppu No.1 Tahun 2000 tentang Kawasan Bebas dan Pelabuhan Bebas menjadi Undang-Undang.

Kebijakan khusus atas Batam tersebut telah menghasilkan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah Pulau Batam yang posturnya

jauh berbeda dengan daerah lain. Dalam grafik 1 tergambar bahwa Kepulauan Riau dimana Batam menjadi motor pertumbuhan telah mendorong kepulauan Riau masuk dalam kategori kelompok pendapatan atas, dengan pendapatan perkapita hampir US\$ 3000.

Keberhasilan Batam mendorong daerah lain di Indonesia mengusulkan diri untuk mendapat perlakuan yang sama. Ada 18 daerah provinsi diantaranya Riau, Sumatera Utara, Sumatera Selatan, Banten, Jawa Barat, Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Barat, Sulawesi Selatan, Sulawesi Utara, DKI Jakarta dan Papua, yang telah mengusulkan kawasan di wilayah provinsinya menjadi kawasan ekonomi khusus<sup>1</sup>. Dalam pidatonya di Singapura, Menteri Perdagangan Mari Elka Pangestu menunjukkan bahwa kebijakan kawasan ekonomi khusus yang sedang disiapkan oleh pemerintah Indonesia terkait dengan payung hukum dari kebijakan yang telah berjalan di kepulauan Riau khususnya Pulau Batam<sup>2</sup>.

**Grafik .1.Perbandingan Pendapatan Perkapita Provinsi**



Sumber: Batam Industrial Development Agency (BIDA), 2008.

Usulan tersebut tentunya harus memenuhi sejumlah syarat yang dibuat oleh Tim Nasional Kawasan Ekonomi Khusus Indonesia (Timnas KEKI) yang

<sup>1</sup> Suprpto, Hadi, "18 Provinsi Ajukan kawasan Ekonomi Khusus", diunduh dari [http://bisnis.vivanews.com/read/27913-18\\_provinsi\\_ajukan\\_kawasan\\_ekonomi\\_khusus](http://bisnis.vivanews.com/read/27913-18_provinsi_ajukan_kawasan_ekonomi_khusus) dipublikasikan 6 Februari 2009.

<sup>2</sup> Laksmna, Evan A., *Policy Approach on Special Economic Zones in Indonesia and Specifically in Riau Islands*, RSIS Seminar Notes, 2007.

dibentuk pemerintah pusat. Syarat-syarat tersebut telah menjadi bagian dari rumusan dalam Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus (UU tentang KEK). Syarat tersebut antara lain: pemerintah daerah harus memiliki komitmen yang tinggi untuk mengembangkan kawasan tersebut, berbagi kewenangan lokalnya dengan pengelola kawasan, menjamin kebijakan atas investor yang berusaha dikawasan tersebut, tunduk terhadap aturan yang telah digariskan oleh pusat, menyediakan tenaga kerja yang unggul dan infrastruktur yang memadai bagi investor untuk memulai usahanya.

## **B. Permasalahan**

Usulan sejumlah daerah di luar Pulau Batam untuk membangun kawasan ekonomi khusus di daerahnya, memunculkan pertanyaan mengenai alasan pengusulan membangun kawasan ekonomi khusus bagi daerah-daerah tersebut dan, tentunya, prospek keberhasilannya. Salah satunya dapat dilihat dari sudut pandang kebijakan perdagangan, apakah dinamika kebijakan atas Pulau Batam dapat berjalan terhadap daerah lain di Indonesia. Apakah kinerja ekonomi atau perdagangan daerah-daerah yang mengusulkan tersebut sejalan dengan arah kebijakan kawasan ekonomi khusus, yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus.

## **C. Tujuan**

Penelitian ini bermaksud untuk mendiskripsikan kawasan Pulau Batam sebagai model kawasan ekonomi yang sudah berkembang dalam kerangka kebijakan pembangunan kawasan ekonomi khusus. Selanjutnya penelitian ini juga bermaksud memperoleh gambaran mengenai usulan kawasan ekonomi khusus oleh daerah lain, diantaranya Kalimantan Barat dan Sulawesi Utara untuk memperoleh gambaran bagaimana kondisi kawasan ekonomi khusus yang diusulkan tersebut. Dari gambaran yang dipeoleh dari kawasan yang sudah berkembang dan kawasan yang diusulkan akan dikembangkan, penelitian ini berharap dapat memperoleh potret dari perspektif perdagangan mengenai potensi dan tantangan dari pengembangan kawasan ekonomi khusus bagi Indonesia, sehingga pengambil kebijakan memiliki informasi yang cukup apakah elemen kebijakan KEK dari sisi perdagangan dapat bersifat umum atau spesifik terhadap daerah yang mengusulkannya.

## D . Kerangka Pemikiran

Pemikiran klasik mengenai perdagangan antar negara terdapat pada karya Adam Smith dalam *The Wealth of Nation* dan karya Abbe de Condillac dalam *Government and Commerce*. Menurut Baghwaty karya Adam Smith lebih menginspirasi sejumlah teoritis perdagangan termasuk model-model yang dikembangkan oleh David Ricardo<sup>3</sup>. Model yang dikembangkan David Ricardo menggambarkan bagaimana bekerjanya satu variabel faktor produksi dalam proses produksi dua barang dengan asumsi tingkat produktivitas tenaga kerja konstan dari dua negara yang memiliki tingkat produktivitas relatif, dan kedua negara yang terlibat perdagangan diasumsikan memperoleh keuntungan dari perdagangan tersebut. Keberlanjutan perdagangan ditentukan oleh keuntungan, dimana berlaku hukum pasar bebas yaitu harga (keseimbangan antara *supply and demand*) menentukan alokasi sumber.

Baghwaty menilai mekanisme pasar memiliki kelemahan, ketika terjadi *market failure* (distorsi), maka perdagangan bebas bukan kebijakan terbaik, sebaliknya kebijakan tersebut dapat membahayakan dibanding bermanfaat seperti adanya monopoli dan perlindungan melalui pemberlakuan tarif impor. Negara berkembang sering memberlakukan tarif impor besar dalam kerangka kebijakan *infant industry*, yaitu dengan memproteksi industrinya yang baru tumbuh sebagai bagian dari *substitution import strategy* (yaitu strategi memproduksi barang impor untuk kebutuhan domestik, selanjutnya dikembangkan untuk kebutuhan ekspor). Tujuannya untuk menciptakan kekuatan industri dalam negeri yang monopolistik, sehingga skala ekonomi dari industri tersebut dapat lebih cepat tercapai dan mampu melakukan kompetisi dengan industri dari negara yang sudah maju. Akibatnya alokasi sumber produksi tidak dapat berjalan sesuai hukum pasar (*invisible hand*), tetapi ditentukan oleh kebijakan pemerintah.

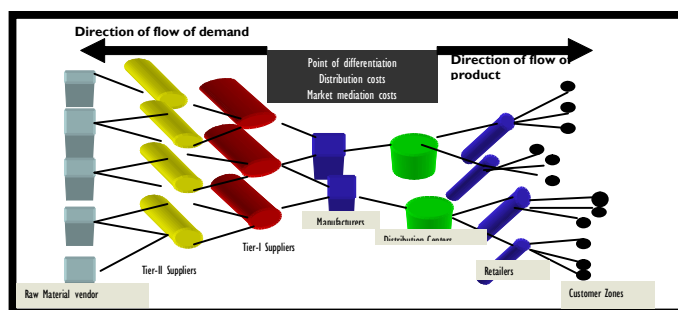
Perdagangan antar negara terjadi ketika masing-masing negara mengembangkan produk yang berbeda sehingga menciptakan permintaan dan penawaran antar negara atas dasar perbedaan barang yang diprodukannya. Perdagangan antar negara tidak hanya terjadi karena adanya perbedaan produk (*comparative advantage*) saja, tetapi juga berkembang ketika terjadi perbedaan efisiensi produk (*competitive advantage*). Perbedaan produk dan perbedaan efisiensi menjadi penggerak perdagangan antar negara.

<sup>3</sup> Bhagwati, Jagdish N. 2002, *Free Trade Today*, Princeton University Press, hal.1.

Menurut Timnas KEKI<sup>4</sup>, fenomena proses perdagangan dunia cenderung mengarah ke sistem perdagangan yang mengglobal, seperti tergambar pada gambar 1. Ciriinya rantai produksi dan distribusi (alur perdagangan) telah berkembang melewati batas negara. Keunggulan komparatif dan kompetitif bekerja dalam rangkaian rantai produksi dan distribusi yang luas.

Perluasan rantai produksi dan distribusi pada gambar 1 membuka peluang bagi setiap negara untuk menjadikan wilayahnya (dalam bentuk KEK) menjadi bagian tempat proses produksi dan sekaligus distribusi. Negara yang menjadi basis produksi akan mendapat manfaat berupa penyerapan tenaga kerja, alih teknologi dan devisa dari pajak dan pemanfaatan sumber daya alamnya, dalam jangka panjang akan mendorong pembangunan infrastruktur oleh pelaku usaha sendiri. Untuk tujuan tersebut setiap negara berlomba-lomba memberikan insentif dan kemudahan, baik dari sisi fiskal maupun infrastruktur.

**Gambar 1**  
**Rantai Produksi dan Distribusi Yang Mengglobal**



**Sumber: Timnas KEKI**

Perkembangan rantai produksi dan distribusi yang mengglobal mendorong produsen memilih mekanisme *contract manufacturing and outsourcing*. Mekanisme tersebut akan memperkecil jumlah pabrik-pabrik besar hanya di satu negara dan mendorong produksi berorientasi pada *multiple markets*. Akibatnya kompetisi diantara produsen akan bergeser kepada wilayah *supply chain management* (yaitu fenomena membengkaknya biaya logistik/distribusi melebihi biaya produksi). Produsen membangun keunggulan kompetitif dengan membentuk cluster penjualan dengan dukungan langsung kegiatan produksi,

<sup>4</sup> \_\_\_\_\_, *Pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus*, bahan rapat Timnas KEKI 1 Maret 2007.

akibatnya akan terjadi penyebaran pusat produksi ke banyak negara agar lebih mendekati konsumen.

Kebijakan KEK dengan fasilitas khusus fiskal maupun infrastruktur menjadi insentif bagi produsen atau investor untuk menanamkan modal dan mendatangkan mesin produksi, karena fasilitas tersebut akan meningkatkan efisiensi dari sisi distribusi maupun kualitas atau harga produk (dekat dengan *raw material* dan tenaga kerja berkualitas atau murah). Begitu sebaliknya untuk memenuhi permintaan konsumen dapat dipenuhi secara beragam dari sumber produksi yang tersebar di berbagai negara. Penyebaran sumber produksi juga bertujuan untuk menjamin kontinuitas pasokan bahan baku atau komponen tertentu.

Di banyak negara, kebijakan KEK dapat menjadi motor pertumbuhan, tetapi tidak sedikit yang mengalami kegagalan. Adapun indikator keberhasilan dari suatu negara membangun kawasan ekonomi khusus dapat dilihat dari tingkat penyerapan tenaga kerja yang pesat, terutama tenaga kerja wanita. Begitu juga terjadi pada tingkat gaji yang lebih tinggi dan dengan kenaikan yang relatif pesat. Dari sisi perdagangan kawasan tersebut berhasil menjadi motor pendorong ekspor, terutama pada negara kecil. Konsekuensi lain dari KEK yang berhasil adalah terjadinya proses transfer keterampilan dan teknologi.

Sedangkan kegagalan dari pembentukan KEK terjadi bila kawasan tersebut gagal mendorong pertumbuhan sektor swasta dibanding sektor publik. KEK juga akan gagal bila tidak didukung kebijakan investasi yang bersifat kompetitif, dimana prosedur dan pengawasan perijinan investasi masih cenderung bersifat birokratis. Selain itu konflik pengelolaan menyebabkan pelemahan struktur kelembagaan. Dampaknya pada pendekatan pembangunan yang tidak terintegrasi, dimana masing-masing sektor pembangunan tidak melakukan sinergi dalam pengembangan programnya.

Kebijakan pengembangan suatu kawasan ekonomi sendiri dapat dibedakan secara konsep. Dalam tabel 1 tampak bahwa ada perbedaan dan persamaan antar kawasan yang telah dibangun dengan kawasan ekonomi khusus yang akan dikembangkan menurut UU tentang KEK. KEK memiliki lahan yang lebih luas dari kawasan lainnya. Ini menunjukkan bahwa kawasan yang akan dikembangkan harus memiliki rencana tata ruang dalam jangka waktu yang panjang karena kawasan yang akan dikembangkan lebih luas. Selain itu kawasan yang lebih luas tentunya membutuhkan komitmen pemerintah daerah untuk membangun infrastruktur yang lebih banyak. Dari tujuan KEK yang

digambarkan oleh Anas Titik<sup>5</sup>, kawasan ini memiliki *multiple purpose*, selain bertujuan ekspor dapat juga memenuhi kebutuhan domestik.

**Tabel 1. Perbandingan Kawasan Industri, Kawasan Berikat, Kawasan Perdagangan Bebas dan Kawasan Ekonomi Khusus**

	Kawasan Industri	Kawasan Berikat/EPZ	Kawasan Perdagangan Bebas	Kawasan Ekonomi Khusus
Tujuan	Pengembangan industri	Ekspor	Perdagangan internasional (khususnya ekspor)	Kawasan pembangunan yang lengkap untuk menarik investor dan menciptakan lapangan kerja
Ukuran	< 100 Ha	20-1600 Ha	< 50 km <sup>2</sup>	2,4 km <sup>2</sup> s/d >400 km <sup>2</sup>
Lokasi	Campuran	Pelabuhan laut/udara	Pelabuhan laut/udara	Campuran
Kegiatan	Industri	Manufaktur	Produksi dan jasa perdagangan	Multiusaha
Pasar	Ekspor	Ekspor	Sebagian besar ekspor	Multi pasar (domestik, ekspor dan internal KEK)

Sumber: Anas Titik dkk (2006)

Berbeda dengan pandangan Anas Titik, menurut Lepi T Tarmidi<sup>6</sup> KEK seharusnya dibentuk untuk meningkatkan daya saing ekspor, karena KEK mendapat insentif khusus berupa pembebasan kepabeanan. Seharusnya pembebasan kepabeanan menjadikan barang dengan komponen impor yang diproduksi di kawasan ini menjadi lebih murah dibanding dengan barang sejenis yang diproduksi oleh negara lainnya atau adanya efisiensi dari proses produksi. Pembebasan kepabeanan atas barang impor untuk keperluan proses produksi akan mengurangi harga produk sehingga diharapkan bisa bersaing di pasar internasional terhadap barang sejenis. Selain itu, letak geografis yang strategis juga akan menurunkan biaya distribusi sampai di tingkat konsumen. Pandangan ini juga melihat bahwa ketika peran pemerintah yang besar dalam membangun infrastruktur dan pemberian insentif fiskal maka seharusnya orientasi kawasan ini sebagai kawasan dengan orientasi ekspor, agar dapat menjadi sumber devisa selain penyerapan tenaga kerja.

<sup>5</sup> Anas Titik; Yose Rizal Damuri dkk, *Memepersiapkan Batam sebagai Kawasan Ekonomi Khusus*, CSIS, Jakarta 2006.

<sup>6</sup> Suprpto, Hadi; Nurlaila Anda, "Kawasan Ekonomi Khusus Untuk Produk Ekspor", diunduh dari [http://bisnis.vivanews.com/news/read/27925-ekonomi\\_khusus\\_untuk\\_kawasan\\_produk\\_ekspor](http://bisnis.vivanews.com/news/read/27925-ekonomi_khusus_untuk_kawasan_produk_ekspor) pada 21/7/09.

Kritik atas KEK yang berkembang di India<sup>7</sup>, menyoroti pembangunan KEK yang banyak menyita atau mengorbankan lahan pertanian produktif, yang sekaligus menempatkan nilai ekonomi tanah lebih murah dari pada buruh (yang jumlah penawarannya lebih banyak). Tanah bagi seorang petani bernilai tinggi dalam proses produksi sebagaimana buruh sebagai faktor produksi. KEK juga dinilai berpotensi menyebabkan kemungkinan berkurangnya pendapatan negara karena perlakuan pajak khusus kepada investor yang berusaha di kawasan ini dan ini tidak sebanding dengan pengorbanan petani.

## **II. Metode Penelitian**

### **A. Waktu dan Tempat**

Penelitian mengenai kebijakan kawasan ekonomi khusus ini menjadikan Provinsi Kepulauan Riau dengan Pulau Batam sebagai salah satu objek penerapan kebijakan pengembangan kawasan ekonomi yang bersifat khusus. Provinsi Kalimantan Barat dan Sulawesi Utara menjadi salah satu objek penelitian dari 18 daerah yang akan mengembangkan dan mengusulkan daerahnya sebagai kawasan ekonomi khusus kepada Timnas KEKI. Penelitian ini dilakukan dalam kurun waktu tahun 2008.

### **B. Teknik Pengumpulan dan Analisis Data**

Penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data secara kualitatif dengan menetapkan informan secara bertujuan, terutama diarahkan kepada penentu kebijakan, pelaksana kebijakan dan pihak-pihak yang terkena kebijakan tersebut. Penetapan informan secara bertujuan dimaksudkan untuk memfokuskan data dari sumber yang memiliki hubungan erat dengan penelitian ini. Untuk memperoleh informasi yang luas pertama-tama penelitian ini menjadikan lembaga pemerintah sebagai sumber utama informasi dan data mengenai kebijakan kawasan ekonomi khusus. Lembaga pemerintah di sini bersumber dari Departemen Perdagangan dan pemerintah daerah yaitu satuan kerja yang bertanggung jawab seperti Badan Perencana Pembangunan Daerah

---

<sup>1</sup> Upadhyay, shoak, *SEZ idea must be re-visited*, Businessline. Chennai: 4 Oktober. 2006 hal. 1

dan Dinas Perdagangan. Selanjutnya Badan pengelola Kawasan merupakan informan utama juga karena menjadi sumber data mengenai gambaran kawasan yang dikelolanya. Untuk memperoleh gambaran dari pelaku usaha, penelitian ini menetapkan asosiasi pengusaha yang berada di kawasan ekonomi khusus tersebut.

Dalam pelaksanaan pengumpulan data, penelitian ini menggunakan instrumen pertanyaan terbuka. Pertanyaan terbuka sebelumnya telah dikirimkan terlebih dahulu kepada responden, terutama dari lembaga pemerintahan agar data sekunder yang terkait dengan penelitian ini dapat diberikan oleh responden. Selanjutnya dalam tatap muka dengan responden mengajukan pertanyaan secara langsung sesuai dengan daftar pertanyaan, namun juga diajukan pertanyaan diluar daftar pertanyaan untuk memperdalam data yang dibutuhkan. Selain dari data primer berupa hasil wawancara, penelitian ini juga menggunakan data sekunder baik bersumber dari Biro Pusat Statistik (BPS) daerah maupun lembaga pemerintah dan pengelola.

Analisis data dilakukan, pertama dengan mengklasifikasikan data menurut item pertanyaan yang telah ditentukan, selanjutnya melakukan perbandingan antara data satu daerah dengan daerah lainnya. Dari perbandingan antar daerah dalam kategori yang sama diharapkan mendapatkan gambaran baik itu persamaan dan perbedaan yang selanjutnya dianalisis lebih jauh hubungan sebab akibat dan implikasinya ke depan.

Penelitian ini secara metodologi memiliki keterbatasan dalam mengamati pelaksanaan kebijakan kawasan ekonomi khusus untuk dilakukan secara longitudinal dan dalam waktu yang cukup, agar diperoleh gambaran yang utuh dari suatu kawasan dalam suatu periode tertentu. Dengan metode kualitatif dan melakukan pengamatan dalam waktu yang terbatas, maka gambaran yang diperoleh secara langsung lebih pada gambaran pada saat peneliti berada di lapangan dan berdasarkan keterangan informan dan perkembangan kawasan dan pengembangan kebijakan lebih bersifat data sekunder.

---

<sup>12</sup> *Ibid.*

### III. Hasil Temuan dan Pembahasan

#### A. Pulau Batam

##### A.1. Dinamika Fungsi dan Posisi Ekonomi Pulau Batam

Pulau Batam memiliki sejarah khusus dalam perkembangan penerapan kebijakan ekonomi khusus di Indoensia. Penerapan kebijakan tersebut, dipengaruhi oleh faktor posisinya yang dekat dan berbatasan langsung dengan Singapura, Posisii tersebut memberikan dampak positif dari setiap perkembangan Singapura. Untuk pengembangan potensi posisi tersebut, sejak tahun 1970 melalui Keputusan Presiden Nomor 65 tahun 1970, pemerintah menjadikan Pulau Batam sebagai basis logistik dan operasional dari kegiatan eksplorasi minyak lepas pantai Pertamina. Sejak itu, untuk pertama kalinya sebuah perusahaan negara mengendalikan kegiatan dari suatu wilayah secara khusus.

Untuk mendukung fungsi kawasan Batam sebagai kawasan pendukung kegiatan eksplorasi minyak lepas pantai Pertamina, pemerintah memberikan kebijakan khusus melalui Keputusan Presiden Nomor 71 tahun 1971 yang menjadikan pelabuhan Batu Ampar sebagai pelabuhan *enterport partikelir*, yaitu pelabuhan khusus yang dapat menjadi pintu masuknya impor, dalam hal ini impor kebutuhan barang modal yang mendukung kegiatan Pertamina tersebut. Akibat dari aktivitas Pertamina tersebut Pulau Batam berkembang menjadi kawasan industri, terutama industri yang mendorong kegiatan eksplorasi Pertamina.

Untuk memperkuat pengembangan kawasan industri Batam tersebut, pemerintah memperkuat landasan hukumnya melalui Keputusan Presiden Nomor 41 tahun 1973 dengan membentuk Badan Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam yang bertanggungjawab dalam mengelola tanah daerah industri Pulau Batam, mengembangkan dan mengendalikan pengembangan industri dan *transshipment*, membangun dan merencanakan pembangunan prasarana untuk mendukung daerah industri, menerima dan memproses permohonan izin, serta menjamin kelancaran proses perizinan bagi kepentingan dunia usaha. Hal ini mempermudah koordinasi dan menciptakan kepastian hukum dalam prosedur dan efektifitas pembangunannya. Kedudukan Kepala Otorita yang setingkat menteri lebih mempermudah koordinasi lintas departemen dan dapat mengatasi hambatan yang muncul akibat hubungan lintas sektor. Selain itu dalam Keppres yang sama juga dibentuk persero Batam yang

bertanggungjawab bagi perusahaan kawasan-kawasan yang akan dijadikan tempat usaha.

Kebijakan khusus juga diarahkan pada perlakuan khusus kepabeanan dan kepemilikan pihak asing. Arah ini didasari oleh menyusutnya kegiatan Pertamina akibat merosotnya harga minyak dunia, sehingga pengelolaan berpindah dari di bawah Pertamina menjadi di bawah menteri BBPT pada waktu itu. Saat di bawah pengelolaan setingkat menteri tersebut, pemerintah melalui Keputusan Presiden Nomor 41 Tahun 1978 memberikan status *bonded warehouse* kepada Pulau Batam. Melalui kebijakan ini keseluruhan Pulau Batam mendapatkan perlakuan bebas bea masuk impor terhadap barang modal bagi kepentingan industri di Pulau Batam. Selain itu, pihak asing diberikan hak kepemilikan 100% atas usahanya di kawasan Batam, walaupun dalam 5 tahun, 5 % kepemilikan harus diberikan kepada pengusaha lokal. Kebijakan ini menjadi awal dari visi pengembangan ke arah menggantikan posisi Singapura dan tempat alternatif bagi investasi.

Dalam penjelasannya, Otorita Batam<sup>8</sup> juga memaparkan bahwa pengembangan dan proyeksi Pulau Batam saat ini telah menjadikan Singapura sebagai *benchmark*. Isu-isu penting terkait dengan konsep kota Singapura 50 tahun kedepan menjadi dasar pengembangan Pulau Batam. Isu-isu tersebut terkait dengan, keterbatasan lahan darat Singapura bagi pembangunan industri, perumahan dan daya dukung lingkungan, kebijakan isolasi terhadap industri penghasil polutan dan lahan-lahan tambahan untuk mendukung aktivitas perdagangan.

Perkembangan yang pesat dari Batam menjadi salah satu faktor terbentuknya wilayah Provinsi Kepulauan Riau (Kepri). Pembentukan Provinsi Kepri menjadikan sejumlah wilayah Kepri terutama disekitar Pulau Batam menjadi wilayah abu-abu terkait dengan penerapan kebijakan khusus kepabeanan. Untuk mendukung dan mencegah terciptanya wilayah abu-abu tersebut pemerintah melalui Undang-Undang Nomor 44 tahun 2007 tentang penetapan Perppu Nomor 1 tahun 2007 tentang Perubahan Atas Undang-Undang No.36 tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas menjadi Undang-Undang menetapkan kriteria wilayah yang diperlakukan khusus. Melalui dasar hukum tersebut pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 46, 47 dan 48 tahun 2007 yang menjadikan Pulau Batam, Bintan dan Karimun sebagai kawasan

<sup>8</sup> Wawancara dengan salah seorang Direktur BIDA, 21/4/2008

bebas dan pelabuhan bebas atau dengan kata lain kawasan kepulauan Riau ditetapkan sebagai kawasan dengan konsep *free trade zone*.

Dalam keterangannya di depan pengusaha Singapura, Menteri Perdagangan Marie Pangestu<sup>9</sup> memaparkan bahwa penetapan FTZ bagi wilayah di kepulauan Riau merupakan bagian dari kebijakan kawasan ekonomi khusus yang merupakan payung hukum FTZ. Untuk memberikan kepastian bagi investor, pemerintah memperjelas masa pemberlakuan FTZ berdasarkan PP tersebut hingga 70 tahun. FTZ memberikan perlakuan khusus berupa pemisahan daerah kepabeanan, sehingga daerah FTZ bebas dari pengenaan bea masuk (BM), pajak pertambahan nilai (PPN), pajak penjualan atas barang mewah dan cukai. Dinamika fungsi Pulau Batam menjadi lebih kompleks bila dikaitkan dengan penerapan otonomi daerah berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah serta pembentukan Provinsi Kepulauan Riau dan Kota Administratif Batam melalui UU Nomor 53 tahun 1999. Lebih kompleks, karena ada perbenturan kelembagaan antara pemerintah daerah dengan pihak otorita.

Dalam kerangka kebijakan FTZ, Batam sebagai wilayah bebas kepabeanan, dalam penerapannya tidak dikhususkan hanya untuk kegiatan produksi dan industri berorientasi ekspor, karena kegiatan ekonomi masyarakat yang bersifat konsumsi ikut dalam bingkai tersebut. Hal ini merupakan reaksi atas peristiwa saat pemerintah akan menerapkan Peraturan Pemerintah (PP) nomor 39 tahun 1998 tentang Perlakuan PPN dan PPN BM di kawasan Berikat Daerah Industri Pulau Batam memunculkan reaksi dari masyarakat dan pengusaha lokal. Kebijakan penerapan pajak berasal dari adanya potensi hilangnya pendapatan negara dan kesenjangan dengan daerah sekitarnya.

Selain itu FTZ lahir dari kelemahan yang muncul akibat karakteristik geografis kepulauan, sehingga Pulau Batam menjadi terbuka terhadap lalulintas barang. Walaupun telah ditentukan pelabuhan-pelabuhan (*outlet*) sebagai titik keluar masuk barang, masih terdapat sejumlah pelabuhan dalam lingkungan industri yang memungkinkan keluar masuknya barang secara langsung, akibatnya mempersulit pengawasan atas transaksi perdagangan di luar *outlet* yang ditentukan. Secara tradisional, juga sulit menempatkan nelayan tradisional dalam satu area yang mudah diawasi, karena tidak sedikit, lalulintas barang memanfaatkan kegiatan nelayan tradisional yang berpotensi merugikan pendapatan negara.

---

<sup>9</sup> Loc.cit, Laksamana Evan, A

## B.1. Perdagangan dan Pertumbuhan Ekonomi Pulau Batam

Dampak dari pembangunan kawasan Pulau Batam dalam kerangka perdagangan telah menunjukkan kinerjanya sendiri. Dari tabel 2 terdapat perkembangan volume ekspor yang bersifat fluktuatif, terutama dalam periode antara 2001 hingga 2004. Kinerja ekspor Pulau Batam tampak mengalami pertumbuhan terus menerus dari 2004 hingga 2006, dimana pada tahun 2006 pertumbuhan volume ekspor mencapai 7,1%.

**Tabel 2. Perkembangan Nilai Ekspor dan PDRB Batam dan Kepri**

	Perkembangan Nilai Ekspor (dalam US\$ Milyar)	Pertumbuhan Prop. Kepri (%)	Pertumbuhan PDRB PDRB Pulau Batam (%)
2001	3.130	6,49	6,67
2002	4.274	7,18	7,44
2003	3.865	7,28	6,33
2004	2.289	7,46	6,42
2005	2.479	7,65	6,57
2006	5.243	7,47	6,78

Sumber BIDA 2008 dan BPS Kepri 2006

Perkembangan hingga tahun 2006 menunjukkan bahwa perubahan status Pulau Batam tidak mempengaruhi kinerja ekspor. Namun pertumbuhan ekspor Pulau Batam tidak sebangun dengan pertumbuhan PDRB. Pada saat ekspor meningkat, PDRB justru menurun. Hal ini terjadi karena antara tahun 2001-2005 PDRB mengalami pertumbuhan terus menerus, dan ini memberikan dampak bagi pertumbuhan sektor industri untuk melakukan ekspor pada tahun 2006 hingga dua kali lipat dari tahun sebelumnya. Pertumbuhan ekspor bisa juga bersumber dari arah kebijakan atas Pulau Batam yang semakin jelas menjadi kawasan perdagangan bebas.

Tabel 3, memberikan gambaran bahwa Pulau Batam sebagai kawasan perdagangan bebas, memiliki struktur PDRB yang khusus. Hal ini dapat dilihat

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> Wawancara dengan Direktur Regional BI Ketut Sanjaya pada tanggal 11 April 2007.

<sup>18</sup> Wawancara dengan Kepala Dinas Koperasi Pengusaha Kecil dan Menengah Provinsi Bali, Nengah Artawayasa pada tanggal 10 April 2007.

dari besaran PDRB sektor industri dan perdagangan yang nilainya rata-rata mencapai diatas 85% dari nilai total PDRB yang dihasilkan oleh Pulau Batam. Sektor industri sendiri menyumbang rata-rata diatas 60 %. Walaupun tidak tersedia data yang menggambarkan kontribusi ekspor dalam PDRB, namun dapat dikaitkan antara kinerja ekspor Pulau Batam pada tabel 4 dengan kegiatan industri dan perdagangan sebagai komponen lapangan usaha terbesar dalam struktur PDRB Pulau Batam.

Pertumbuhan ekonomi Pulau Batam berada diatas rata-rata pertumbuhan ekonomi Provinsi yang menjadi induknya. Tingginya pertumbuhan ekonomi Pulau Batam memberikan sumbangan penting bagi peningkatan pertumbuhan ekonomi Provinsi Kepulauan Riau. Ini dapat menunjukkan bahwa secara agregat pertumbuhan ekonomi terjadi *spill over positive* dari pertumbuhan ekonomi Pulau Batam terhadap daerah sekitarnya.

**Tabel 3. PDRB Kota Batam dan Jenis Lapangan Usaha (Juta Rupiah)**

No	Lapangan Usaha	2003	2004*	2005**	2006	2007
1	Pertanian	252.706	270.498	290.370	311.532	334.237
2	Pertambangan	57.289	60.546	62.987	67.577	72.502
3	Industri	10.975.164	11.807.539	12.721.213	13.648.355	14.643.070
4	Listrik, Air Bersih	46.253	49.815	53.855	57.780	61.992
5	Bangunan	362.368	390.790	421.441	452.156	485.110
6	Perdagangan	4.010.761	4.258.734	4.593.209	4.927.970	5.287.128
7	Angkutan	463.588	533.554	616.994	661.962	710.207
8	Keuangan	957.828	1.033.340	1.124.844	1.206.824	1.294.779
9	Jasa-Jasa	231.855	248.677	266.980	286.438	307.314
	PDRB	17.357.812	18.653.492	20.151.892	21.620.595	23.196.339

Sumber: BPS Kepulauan Riau 2006, BIDA 2008

Adanya disparitas pertumbuhan ekspor dan ekonomi yang tinggi dengan daerah sekitar menjadi tantangan tersendiri bagi pemerintah untuk menciptakan Bintan dan Karimun yang sama dengan Pulau Batam menjadi KEK kelas dunia. Kenyataan tersebut membuktikan bahwa kawasan yang diberikan perlakuan khusus memang memberikan hasil sesuai tujuan dari kebijakan tersebut. Batam memberikan gambaran bahwa insentif fiskal, telah menciptakan Pulau Batam memiliki kekuatan sebagai kawasan industri dengan orientasi ekspor.

**Tabel 4. Perbandingan Nilai Ekspor Kab/Kota  
Se Propinsi KEPRI Januari-Desember 2006**

Kabupaten/Kota	Nilai US\$	%
1. Karimun	79.047.681	1,76
2. Bintan	340.319.231	7,58
3. Lingga	4.895.445	0,11
4. Natuna	56.393.723	1,26
5. Tanjung Pinang	139.523.187	3,11
6. Batam	3.870.085.172	86,19
Jumlah	4.490.264.439	100,00

**Sumber: BPS Kepri, 2006**

Dari tabel 4, Pulau Batam menempati posisi tertinggi, bahkan mendominasi hingga mencapai 86,19% dibanding kabupaten lain di Kepulauan Riau. Ini juga menunjukkan bahwa sekalipun Karimun dan Bintan diberikan kebijakan khusus sebagai kawasan perdagangan bebas, tetapi kinerjanya belum sebaik Pulau Batam. Menurut Deputi Pengembangan Regional dan Otonomi Daerah BAPPENAS<sup>10</sup>, kawasan ekonomi khusus yang sudah ada dan mendapatkan fasilitas belum mampu mengatasi ketimpangan pembangunan antar daerah. Gambaran tersebut didasarkan pada fakta adanya perbedaan pertumbuhan kemampuan ekspor diantara tiga kawasan yang sudah menjadi kawasan perdagangan bebas. Dampak pertumbuhan ekspor dari kegiatan ekonomi di Pulau Batam yang terasa adalah pada penyerapan tenaga kerja. Namun tenaga kerja yang diserap oleh Pulau Batam tentunya harus memenuhi kebutuhan industri yang beroperasi.

## **B. Kalimantan Barat**

### **B.1. Geoekonomi**

Basis pengembangan Provinsi Kalimantan Barat untuk menjadi kawasan ekonomi khusus, dapat dimulai dari terbentuknya kawasan pengembangan ekonomi terpadu (KAPET). Kebijakan ini merupakan bagian dari rencana strategis pemerintah untuk mengembangkan ekonomi wilayah Kalimantan Barat. Hal tersebut didasari oleh faktor posisi strategis dari Kalimantan Barat.

<sup>10</sup> Bisnis Indonesia, 14 November 2008, hal.2.

Badan Pengelola KAPET Khatulistiwa<sup>11</sup> dalam kertas kerjanya tentang KEK mengusulkan sejumlah wilayah untuk dikembangkan terkait dengan posisi geoekonomi, perangkat hukum yang tersedia dan kerangka kerjasama internasional yang telah ada. Kalimantan Barat memiliki posisi wilayah yang berbatasan langsung darat sepanjang 966 km dengan Malaysia dan bebatasan laut dengan Laut Cina Selatan yang sekaligus berhadapan dengan Singapura, salah satu episentrum perdagangan dunia. Pengembangan dibagi menjadi dua wilayah yaitu wilayah perdagangan melalui laut (bagian barat) dan perdagangan melalui darat (bagian utara). Ada 5 kabupaten masuk daerah perbatasan yaitu, Sambas, Kapuas Hulu, Bengkayang, Sanggau dan Sintang. Perbatasan darat dengan Malaysia ini memiliki empat titik pintu masuk yang besar yaitu: Entikong, Nanga Badau, Sajingan dan Aruk. Sedangkan wilayah yang berhadapan dengan laut adalah Temajo dan Paloh. Selama ini yang baru berkembang menjadi kawasan ekonomi baru Entikong, selebihnya belum dikembangkan.

Untuk mengembngkan wilayah tersebut, Kalimantan Barat termasuk 13 Provinsi yang memiliki kawasan pembangun ekonomi terpadu (KAPET). KAPET menurut Peraturan Menteri Keuangan No.11/KMK.04/2001 tentang Perlakuan Perpajakan dan Kepabeanan di Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET) mendapatkan fasilitas berupa pembebasan bea masuk impor 5% untuk mesin, 30% pengurangan penghasilan netto selama 6 tahun (5%/tahun), depresiasi dan atau amortisasi yang dipercepat, kompensasi kerugian fiskal untuk 10 tahun dan pengenaan pajak penghasilan pasal 26 atas dividen sebesar 10%.

Andalan bagi pengembangan Kalimantan Barat sebagai KEK terletak pada potensi sumber daya alam. Potensi sumber daya alam tersebut berbasis pada sumber daya pertambangan di Kalimantan Barat. Saat ini, untuk pengembangan ekonominya Kalimantan Barat masih mengandalkan sektor kehutanan dan perkebunan. Oleh karenanya, rencana pembentukan KEK akan mendorong peningkatan peran ekonomi Kalimantan Barat, dari tingkat penghasil *raw material* (bahan mentah) menjadi *supplier* tingkat 1 dan 2<sup>12</sup> yang sudah memberikan nilai tambah dari bahan mentah menjadi bagian komponen manufaktur. Bahkan tidak tertutup kemungkinan meningkat menjadi basis industri manufaktur yang berorientasi ekspor ataupun dengan tujuan substitusi impor.

<sup>11</sup> Wawancara dengan Direktur Kapet Khatulistiwa

<sup>12</sup> Lihat gambar 1

Salah satu yang berpotensi dikembangkan adalah Semparuk yang posisinya berbatasan langsung dengan Laut Natuna, sehingga prospektif untuk membangun aksesibilitas ke pasar regional, nasional maupun internasional. Kawasan ini juga ditunjang oleh adanya pelabuhan (Sintete) yang selama ini menjadi pintu gerbang lalu lintas barang dan orang serta memiliki akses langsung ke manca negara seperti Kuching (Sarawak) Sabah, Brunei Darussalam dan Singapura maupun ke pusat-pusat pertumbuhan nasional lainnya seperti Batam, Pulau Natuna, Riau Kepulauan. Kawasan Semparuk juga dekat dengan Pulau Temajo yang memiliki Pelabuhan Pulau Temajo. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KP260 Tahun 2003, pelabuhan tersebut berfungsi sebagai penghubung antara rute pelayaran nasional dan internasional dan sebagai hub rute pelayaran nasional untuk bongkar muat produk dari dan untuk lokal maupun nasional. Menurut BP Kapet Khatulistiwa<sup>13</sup>, Temajo dipersiapkan sebagai EPZ bagi pengolahan minyak dan gas yang dihasilkan oleh Pulau Natuna. Proyeksi dari eksplorasi minyak dan gas alam di Natuna menjadikan Temajo yang memiliki jarak terdekat dan area yang luas menjadi salah satu pilihan sebagai pelabuhan sekaligus *oil processing zone*.

Paloh - Sajingan yang memiliki wilayah berbatasan darat dengan Malaysia dan laut menghadap Laut Cina Selatan. Kawasan ini sudah membuat kontrak untuk membangun Kawasan Industri Terpadu (kerjasama dengan Sarawak Enterprise Corporation Sdn. Bhd). Selain itu, untuk memperkuat basis kawasan, dibentuk kesepakatan bersama (MoU) antara Pemerintah Kabupaten Sambas dengan Badan Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam dalam menggarap potensi Investasi dan pembangunan Paloh – Sajingan. Percepatan pembangunan kawasan ini sudah diperkuat dengan pembentukan Badan Pengembangan dan Pembangunan Kawasan Paloh dan Sajingan Besar Kabupaten Sambas melalui Keputusan Bersama Bupati Sambas dan Ketua Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam Nomor: 319 Tahun 2004 Nomor: 10/KA-KB/X/2004 Tahun 2004. KAPET Kahtulistiwa telah mengusulkan kawasan ini ditetapkan sebagai kawasan perdagangan bebas karena adanya lalulintas perdagangan dengan adanya Pos Pemeriksaan Lintas Batas Antar Negara dan *Dry Port*.

Entikong menjadi model *dry port* dan pembangunan ekonomi di wilayah perbatasan darat. Sejak tahun 80an hingga kini, PPLB Entikong sudah menjadi jalur perdagangan penting antara negara bagian Serawak dengan Provinsi

<sup>13</sup> Op.cit, Direktur Kapet Khatulistiwa

Kalimantan Barat dan diatur dengan keputusan Dirjen Bea Cukai Nomor: Kepa-490/WBC.09/200 yang membatasi transaksi maksimal per orang hanya sebesar Rp.500.000 (limaratus ribu rupiah) atau 600 Ringgit Malaysia. Atas dasar kebijakan tersebut, Kapet Khatulistiwa mengusulkan PPLB Entikong menjadi KEK dengan fasilitas kepebeanan dan insentif fiskal, bahkan menjadi FTZ.

## B.2. Perdagangan dan Kinerja Ekonomi

Potensi perdagangan internasional Kalimantan Barat dapat dilihat dari perkembangan volume perdagangan yang telah dihasilkan. Tabel 6 menunjukkan nilai ekspor Kalimantan Barat dari sisi nilai terus meningkat. Selain itu dari sisi neraca perdagangan Kalimantan mengalami surplus antara tahun 2003 hingga 2006. Ini menunjukkan kinerja perdagangan Kalimantan Barat cukup baik sebagai basis pengembangan ekspor. Walaupun dalam kurun waktu 2003 hingga 2006 terjadi fluktuasi yang cukup tinggi, tetapi kinerja ekspor terus meningkat. Penurunan ekspor sebagian terkait dengan harga komoditas seperti karet dan kelapa sawit.

**Tabel 6. Perdagangan Kalimantan Barat  
2003 – 2006 (ribu US \$) dan PDRB (%)**

Tahun	Ekspor	Impor	PDRB
2002			4,59%
2003	339,400	55,047	3,12%
2004	325,473	40,253	4,79%
2005	368,784	52,515	4,69%
2006	381,014	54,392	5,23%

Sumber: BPS Kalimantan Barat, 2008

Pada tabel 6. sumbangan PDRB yang berasal dari perdagangan barang dan jasa secara internasional, Kalimantan Barat menunjukkan kinerja yang baik, dimana terdapat pertumbuhan ekspor yang cukup tinggi sebesar 6,13%. Sedangkan pertumbuhan impor hanya 4,31%. Menurut BPS Kalimantan Barat tahun 2006 terjadi surplus perdagangan (ekspor-impor) sebesar 3,1 trilun. Ini memberikan indikasi bahwa kinerja perdagangan Kalimantan Barat mampu menjadikan ekspor sebagai andalan ekonominya. Namun perlu dicermati bahwa walaupun dari sisi PDRB pertumbuhan ekspor cukup tinggi namun impor juga meningkat.

Dari tabel 7, perkembangan sumbangan swasta dan pemerintah tampak fluktuatif. Walaupun pada 2002 pertumbuhan belanja pemerintah dominan, akan tetapi belanja swasta juga sempat menyentuh level tertinggi pada tahun 2004. Belanja swasta ini merupakan salah satu karakter dari kawasan ekonomi khusus. Apabila sektor pemerintah terlalu dominan, maka pembentukan kawasan ekonomi khusus berarti gagal. Namun perlu dikaji lebih jauh apakah dominannya belanja pemerintah karena terkait infrastruktur atau belanja pegawai. Bila belanja pegawai yang dominan, maka dipastikan kawasan ekonomi gagal menarik investor dan gagal berfungsi sebagai kawasan yang dibentuk sebagai motor pertumbuhan ekonomi.

**Tabel 7. Pertumbuhan PDRB  
dan Komponennya Kalimantan Barat (dalam %)**

	2002	2003	2004	2005	2006
Rumah Tangga	2,37	1,61	4,31	3,91	4,05
Lembaga Swasta	-0,53	-0,89	18,58	6,15	2,76
Pemerintah	24,23	11,5	8,65	7,76	6,33
PMTB	3,96	5,38	5,89	3,12	2,45
Ekspor	-2,31	3,56	0,36	6,25	6,13
Impor	-9,93	9,51	-0,91	2,63	4,31

Sumber: BPS Kalimantan Barat, 2008

## C. Sulawesi Utara

### C.1. Geoekonomi

Sulawesi Utara merupakan provinsi yang berada pada bagian utara di Kawasan Timur Indonesia (KTI) memiliki posisi strategis untuk disusulkan menjadi KEK. Menurut pengelola KAPET Manado Bitung<sup>14</sup>, usulan pengembangan kawasannya menjadi KEK didasarkan pada beberapa aspek, salah satunya adalah aspek geo ekonomi kawasan. Posisi KAPET Manado-Bitung berada dekat dengan jalur perdagangan dan jalur pelayaran alur laut kepulauan Indonesia seperti tampak tabel 8.

<sup>14</sup> Wawancara 2 Desember 2008. Aspek lainnya: kesanggupan pemerintah untuk mengembangkan, sesuai dengan tata ruang wilayah, adanya dukungan infrastruktur, tersedia lahan yang luas dan jelas batasnya serta telah adanya studi kelayakan finansilanya.

**Tabel 8. Perbandingan Jarak Antara Pelabuhan Bitung terhadap Pelabuhan Negara Tujuan**

PELABUHAN BITUNG	PELABUHAN NEGARA TUJUAN						
	Darwin	Kaoh siung	Hong Kong	Shanghai	Busan	Tokyo	Los Angeles
Via Tanjung Priok & Singapote (Mil Laut)		3.526	3.365	4.142	4.408	3.429	9.574
Bitung Direct (Mil Laut)	1.094	1.346	1.423	1.901	2.113	2.220	6.651
BEDA JARAK(Mil Laut)		2.180	1.942	2.241	2.295	1.209	2.923
BEDA JAM(Jam)		346,46	336,11	349,11	351,46	364,24	378,76
BEDA HARI(Hari)		14,44	14,00	14,55	14,64	15,18	15,78
Selisih Biaya Charter Kapal (US\$)		2.887.137,72	2.800.905,82	2.909.239,12	2.928.804,33	3.035.326,13	3.156.340,6

**Sumber: BP Kapet Manado Bitung**

Kawasan-kawasan di negara lain yang menjadi titik pembanding, menggambarkan nilai geo ekonomi Bitung dalam rantai produksi dan distribusi barang perdagangan antar negara. Menurut pengelola Kapet, pelabuhan Bitung memiliki keunggulan komparatif dibanding bila distribusi barang harus melewati Singapura ataupun Tanjung Priok. Perbandingan melalui Singapura atau Tanjung Priok menghasilkan efisiensi dari sisi jarak, waktu tempuh dan juga biaya pengiriman. Keunggulan komparatif menjadi faktor pendukung bagi Bitung sebagai motor pengembangan Kawasan Timur Indonesia (KTI).

Potensi tersebut membutuhkan sarana perdagangan yang memungkinkan pengembangan sehingga dapat meningkatkan daya saing produk dari Kawasan Timur Indonesia. Keunggulan dari KAPET Manado Bitung akan meningkatkan akses KTI kepada pusat-pusat perdagangan dunia. Terbukanya akses dan adanya efisiensi dari sisi distribusi ke titik perdagangan dunia seperti Hongkong, Shenzhen dan Pantai Barat Amerika memberikan keuntungan tersendiri bagi pengembangan Bitung.

Untuk mencapai tujuan KEK sebagaimana halnya Batam, skala ekonomi dari Manado dan Bitung perlu ditingkatkan agar membawa dampak ikutan positif seperti peningkatan kualitas infrastruktur. Untuk itu, Manado Bitung dapat menjadi kawasan yang terhubung secara langsung dengan kegiatan pertambangan besar di Provinsi Papua. Sekaligus dapat memanfaatkan fasilitas fiskal yang diberikan terhadap kawasan yang dikelola oleh KAPET. Fasilitas fiskal dalam bentuk paket kebijakan Kepmenkeu No. 200/KMK.04/2000 dan perubahannya No. 11/KMK.04/2001 tentang Perlakuan Perpajakan dan Kepabeanan di Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET).

Dari sisi geografis Sulawesi Utara memang dilingkupi oleh lautan dan sumber daya alam perikanan. Dari sisi ini, Sulawesi Utara memiliki keunggulan kompetitif dalam pengembangn industri perikanan, karena pasar produk ikan ekspor terbesar terdapat di kawasan Asia Pasifik khususnya, pengkomsumsi ikan terbesar dunia ada di negara Asia Timur, seperti Jepang, Taiwan dan Korea Selatan. Basis sumber daya alam ini, memiliki nilai ekonomis tinggi melihat jarak yang lebih dekat antara Bitung dengan sejumlah pelabuhan tujuan ekspor di Asia Timur.

## C.2. Perdagangan dan Kinerja Ekonomi

Kondisi perekonomian Sulawesi Utara secara agregat sejak tahun 2001 hingga 2007 tumbuh diatas kisaran 5%. Hanya pada tahun 2002 pertumbuhan mengalami penurunan dan terendah dalam kurun waktu 2001-2007. Kemampuan Sulawesi Utara untuk menjaga pertumbuhan PDRB menunjukkan bahwa Sulawesi Utara memiliki potensi ekonomi yang cukup sebagai pusat pertumbuhan ekonomi di Kawasan Timur Indonesia.

**Tabel 9. Pertumbuhan PDRB Sulawesi Utara (dalam %)**

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
4,25	3,96	5,19	4,26	4,90	6,16	6,48

sumber: BPS Sulut, 2008

Dari komponen penggunaan PDRB sendiri tampak bahwa setelah konsumsi rumahtangga, kegiatan ekspor menduduki urutan kedua terbesar. Ekspor ke manca negara lebih besar daripada untuk ekpor antar pulau. Ini menunjukkan bahwa konstruksi PDRB dari sisi perdagangan ekspor, Sulawesi Utara mampu menempatkannya sebagai faktor penting dalam pertumbuhan PDRB. Kegiatan impor juga memiliki kedudukan tersendiri, walaupun lebih rendah dari belanja pemerintah, namun aktivitas impor cukup tinggi. Kegiatan impor tentunya juga terkait dengan kegiatan ekspor, dimana produk ekspor yang berbahan baku impor tergantung terhadap aktivitas impor.

**Tabel 10. Distribusi Presentase Penggunaan PDRB atas dasar Harga Berlaku 2003-2007**

	Jumlah Penggunaan Sektor/Kelembagaan				
	2003	2004	2005	2006	2007
1. Pengeluaran Konsumsi Sektor Perseorangan (Private Consumption Expenditure)	46,39	46,39	48,72	42,39	41,39
A. Makanan/Pakan	28,79	28,62	28,94	27,80	26,89
B. Baju/Pakaian/Alas Kaki	16,37	16,39	15,78	12,84	14,93
2. Rumah Tangga (Rumah Sewa, Perbaikan, dan Sewa Perumahan) (Consumer Expenditure)	3,72	3,69	3,71	3,37	3,38
3. Pemerintah (Government Consumption Expenditure)	23,29	23,72	28,33	23,27	22,29
4. Perusahaan (Makanan, Minuman, dan Produk Industri Manufaktur) (Corporate Expenditure)	16,81	16,81	18,72	18,29	17,89
5. Perubahan Stok (Change in Stock)	0,82	0,89	0,79	1,29	0,99
6. Ekspor/Impor	9,82	41,99	42,22	42,39	49,37
A. Arah Regenerasi/Impor	13,89	22,81	22,79	28,82	29,89
B. Arah PDRB/Impor/Export	11,22	19,82	18,49	18,29	19,79
7. Impor/Luar Negara (Imports and Services)	26,47	23,62	22,87	22,89	22,49
A. Arah Regenerasi/Impor	1,29	1,82	2,49	4,29	3,89
B. Arah PDRB/Impor/Export	18,29	17,82	18,29	18,27	17,82
8. Ekspor/Impor/Export (Exports and Imports)	19,82	19,82	19,82	19,82	19,82

Sumber: BPS Sulawesi Utara, 2008

Kondisi tersebut bisa menunjukkan bahwa kegiatan impor terjadi sepanjang tahun. Hal ini dimungkinkan oleh kebutuhan bahan baku impor bagi konsumsi maupun industri di Sulawesi Utara tergantung dari impor. Struktur penerimaan pajak ekspor yang melonjak pada tahun tertentu, bisa terjadi bila ekspor tergantung pada produk yang tergantung musim atau terjadi perubahan-perubahan kebijakan terhadap ekspor barang dari Sulawesi Utara.

Sulawesi Utara sebagai pelabuhan ekspor dan impor menunjukkan bahwa penerimaan tertinggi diperoleh pada tahun 1998-1999, dimana merupakan puncak tertinggi dari penerimaan pajak ekspor. Setelah tahun 2000, pajak ekspor tertinggi dihasilkan pada tahun 2003. Dalam neraca perdagangan nilai ekspor melebihi nilai impor.

**Tabel 11 Perkembangan Penerimaan Pajak Impor dan Ekspor Sulawesi Utara**

Tahun Anggaran	Nilai Ekspor (Rp)	PPN Impor (Rp)	DPP Impor (Rp)	PPN Ekspor (Rp)		Penerimaan Ekspor (Rp)	Luaran Ekspor (Rp)
				20%	10%		
1989-1989	100.000	20.000	100.000	20.000	20.000	120.000	120.000
1990-1990	150.000	30.000	150.000	30.000	30.000	180.000	180.000
1991-1991	200.000	40.000	200.000	40.000	40.000	240.000	240.000
1992-1992	300.000	60.000	300.000	60.000	60.000	360.000	360.000
1993-1993	400.000	80.000	400.000	80.000	80.000	480.000	480.000
1994-1994	500.000	100.000	500.000	100.000	100.000	600.000	600.000
1995-1995	600.000	120.000	600.000	120.000	120.000	720.000	720.000
1996-1996	700.000	140.000	700.000	140.000	140.000	840.000	840.000
1997-1997	800.000	160.000	800.000	160.000	160.000	960.000	960.000
1998-1998	1.000.000	200.000	1.000.000	200.000	200.000	1.200.000	1.200.000
1999-1999	1.200.000	240.000	1.200.000	240.000	240.000	1.440.000	1.440.000
2000-2000	1.400.000	280.000	1.400.000	280.000	280.000	1.680.000	1.680.000
2001	1.500.000	300.000	1.500.000	300.000	300.000	1.800.000	1.800.000
2002	1.600.000	320.000	1.600.000	320.000	320.000	1.920.000	1.920.000
2003	1.800.000	360.000	1.800.000	360.000	360.000	2.160.000	2.160.000
2004	1.900.000	380.000	1.900.000	380.000	380.000	2.280.000	2.280.000
2005	2.000.000	400.000	2.000.000	400.000	400.000	2.400.000	2.400.000
2006	2.100.000	420.000	2.100.000	420.000	420.000	2.520.000	2.520.000
2007	2.200.000	440.000	2.200.000	440.000	440.000	2.640.000	2.640.000

Sumber: BPS Sulawesi Utara, 2008

Dari tabel 11 tampak bahwa penerimaan pajak dari aktivitas ekspor tidak terjadi sepanjang tahun. Kekosongan penerimaan pajak dari ekspor bisa juga mengindikasikan bahwa sumber ekspor terkait dengan produk komoditi seperti hasil laut maupun perkebunan yang dipengaruhi oleh musim dan elastisitas kondisi pasar. Dari sisi angka pada tabel 13 tampaknya aktivitas impor dan ekspor memiliki korelasi positif, dimana penambahan pendapatan impor diikuti dengan peningkatan pendapatan dari ekspor. Ini menunjukkan bahwa aktivitas impor dimungkinkan mendukung proses industri untuk ekspor.

#### **D. Prospek dan Tantangan Kawasan Ekonomi Khusus**

Untuk mengukur prospek KEK di Indonesia, perlu *benchmarking* dengan KEK kelas dunia, khususnya Asia. Kawasan ekonomi khusus dalam skala internasional memiliki ciri umum yaitu: prosedur perijinan yang sederhana, pelayanan yang lebih baik, infrastruktur yang mendukung, perlakuan kepabeanan yang berbeda dengan kawasan industri. India dan Cina mengembangkan kawasan pertumbuhan dengan fasilitas kawasan ekonomi khusus, dengan karakteristik yang digambarkan dalam Tabel 12.

Keberhasilan Cina dalam mengembangkan KEK, memiliki keterkaitan dengan kebijakan luar negerinya<sup>15</sup>. Pilihan lokasi Shenzen sebagai KEK merupakan pilihan untuk mempercepat wilayah ini mengurangi kesenjangan dengan Hongkong terutama dipersiapkan dalam kerangka integrasi Hongkong ke Cina pada tahun 1997. Begitu juga kawasan lain seperti Xiamen dan Shentao yang berhadapan dengan Taiwan, Zhuhai dengan Makao dan Hainan dengan Vietnam. Kebijakan ini sekaligus menjadi bagian untuk memperkuat daerah perbatasan terkait dengan keamanan ekonomi wilayah perbatasan.

<sup>15</sup> Nadeem "Foreign Investment Opportunities and Customs Laws in China's Special Economic Zone", *International Journal of Management*; Mar 2003; 20, 1;pg. 109.

**Tabel 12. Karakteristik KEK Cina dan India**

Aspek KEK	China	India
Dasar Hukum	Customs Administration Issue Order#29 01/09/1992 The Act of August of 1980	SEZ Act 2005
Kegiatan	Multi usaha dan multi pasar, dengan fokus aktivitas: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pertanian, Industri, jasa</li> <li>• FDI&amp;promosi ekspor</li> <li>• Teknologi dan jasa keuangan</li> <li>• Potensi wilayah</li> </ul>	Multi-usaha, industri, jasa dan pariwisata dan berorientasi ekspor.
Kelembagaan	Kementerian Perdagangan (National Development Reform Bureau) Pemda Prov dan distrik sebagai stakeholder Otoritas SEZ distrik- single window processing	Kementerian Perdagangan (Board of Approval) Otoritas SEZ tersendiri Otoritas SEZ- single window clearance
Perlakuan Kepabeanan	Tergantung jenis usaha, mencakup pembebasan bea dan pajak perdagangan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Single Window custom clearance.</li> <li>• Perusahaan di SEZ dibebaskan dari bea masuk dan pajak-perdagangan lainnya</li> <li>• Post audit system, bukan screening approval</li> <li>• Full customs clearance</li> </ul>
Perpajakan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pajak penghasilan korporasi yang lebih rendah, SEZ (15%) diluar (33%).</li> <li>• Tax holiday 2-3 tahun untuk korporasi tertentu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengelola SEZ mendapat tax holiday 100% untuk 5 tahun pertama</li> <li>• 50% untuk 5 tahun berikutnya</li> <li>• 50% atas keuntungan ekspor 5 tahun berikutnya</li> </ul>

**Sumber: Anas Titik dkk(2006) dan Firoz Nadeem (2003)**

Peluang dan tantangan yang sama dengan Cina juga dimiliki oleh Indonesia mengingat secara geografis, keberaaan bahan baku dan sumber daya manusia yang relatif murah menjadikan Indonesia memiliki peluang besar memanfaatkan kecendrungan perluasan produksi dan distribusi barang secara global. Peluang-peluang tersebut secara strategis telah dituangkan dalam kebijakan KAPET dan *Free Port and Trade zone*, dan diperkuat dengan payung hukum UU tentang KEK.

Kebijakan mengenai KAPET dan pengaturan atas Pulau Batam merupakan bentuk awal dari pengembangan bagian wilayah Indonesia menjadi KEK. Hal tersebut dapat dilihat dari tahap awal pengembangan Batam sebagai *bonded zone* atau kawasan berikat melalui Keppres Nomor 33 tahun 1974. Selanjutnya pengelolanya diatur melalui Keppres, dimana pengelola dapat dikendalikan dan berada pada lembaga yang sifatnya di luar birokrasi pemerintahan pada umumnya. Setelah tahapan pembentukan mulai berjalan, maka tahap selanjutnya adalah pemberian insentif fiskal dan pembebasan bea masuk untuk menarik investor lebih luas. Perkembangan Batam memberikan pelajaran bahwa untuk membiayai kegiatan ekonomi kawasan, pemerintah dapat menciptakan kegiatan ekonomi skala besar melalui perusahaan negara seperti

Pertamina. Selain itu, pemerintah dapat membantu daerah agar memiliki daya tarik bagi investor dengan instrumen fiskal.

Sejumlah tahap pengembangan dan insentif kebijakan harus didukung oleh geoekonomi (berada di jalur lalu lintas perdagangan). Perspektif ini harus ada pada awal pembentukan karena memegang peranan penting bagi perkembangan selanjutnya suatu kawasan. Seperti Batam keunggulan geoekonomi dikombinasikan dengan pembangunan infrastruktur, maka terjadi kegiatan ekonomi yang signifikan. Kegiatan ekonomi tersebut menghasilkan kinerja ekspor, sehingga dapat membentuk struktur PDRBnya mendekati KEK di Cina maupun India.

Kalimantan Barat dan Sulawesi Utara baru sebatas membentuk KAPET yang ruang insentif kebijakannya terbatas. Di tengah keterbatasan tersebut Sulawesi Utara memiliki potensi sebagai motor pertumbuhan di KTI, karena memiliki pelabuhan internasional bagi kegiatan perdagangan dan sumber daya manusia yang lebih baik. Untuk itu Sulawesi Utara harus mampu menangkap peluang dari kegiatan eksplorasi sumber daya alam di sekitar KTI. Sedangkan pengembangan KEK di Kalimantan Barat akan berhadapan dengan sejumlah tantangan baik dari kompetitor dalam negeri maupun luar negeri. Dari dalam negeri harus menggali potensi perdagangan yang dimilikinya dengan Malaysia, serta sejumlah titik yang diproyeksikan sebagai lokasi kegiatan pengolahan minyak masih tergantung dengan Pulau Batam. Kegiatan pengolahan minyak atas hasil kegiatan eksplorasi minyak di perairan Natuna memberikan peluang bagi menumbuhkan potensi KEK di Kalimantan Barat.

Selain itu, untuk mengejar ketertinggalan dari Batam, Kalimantan Barat dan Sulawesi Utara dapat memberikan stimulus non fiskal agar investor tertarik. Salah satunya memangkas rantai birokrasi perijinan dan menerapkan *one stop services* ataupun pelayanan satu atap. Untuk menjadi kawasan industri dan perdagangan kelas dunia, modal dasar pemerintah daerah adalah pelayanan kelas dunia. Membangun birokrasi merupakan aset yang dimiliki oleh pemda yang murah, karena sumber daya pengelolaannya berada dalam wilayah kewenangan yang dimilikinya.

Kalimantan Barat dan Sulawesi Utara juga dihadapkan pada kondisi masih belum efektifnya kinerja KAPET dalam mengatasi kesenjangan ekonomi spasial antar wilayah di Indonesia. Menurut Deputi Pengembangan Regional dan Otonomi Daerah BAPPENAS, pusat pertumbuhan dalam lingkungan KAPET masih menciptakan kesenjangan antar wilayah, setidaknya 63% Kabupaten tertinggal terdapat di Kawasan Timur Indonesia, 28% di Sumatera dan 8% di

Jawa Bali<sup>16</sup>. Ini menunjukkan pola pembangunan kawasan belum berdampak bagi upaya mengejar ketertinggalan daerah-daerah di Indonesia yang seharusnya melalui kegiatan perdagangan memiliki dampak positif dengan adanya titik pertumbuhan di suatu wilayah.

Menurut BPS Kalimantan Barat<sup>17</sup>, di Kalimantan Barat terdapat ketimpangan pada rata-rata pertumbuhan ekonomi antar kabupaten. Dalam kurun waktu 2003-2006, Kapuas hulu menjadi kabupaten dengan pertumbuhan ekonomi rata-rata terendah sebesar 0,57 persen. Kabupaten Pontianak, Kayong Utara dan Sintang memiliki pertumbuhan ekonomi di bawah 4% (empat persen). Sedangkan Ketapang menjadi kabupaten dengan pertumbuhan mencapai 13,56%, disusul oleh Bengkayang dan Sanggau. Ini mengindikasikan adanya peran KAPET terhadap pertumbuhan ekonomi daerah sekitar.

Pulau Batam juga memberikan gambaran adanya dampak kesenjangan akibat dari model pembangunan ekonomi dengan model KEK. Dari sisi pendapatan dan kegiatan ekspor saja Pulau Batam menguasai 86% kegiatan ekonomi tersebut, sehingga tidak bisa dihindari terjadinya kesenjangan dengan daerah sekitarnya. Kawasan Bintan dan Karimun yang mendapat status sebagai kawasan perdagangan bebas masih jauh tertinggal dari Batam.

Dampak kesenjangan pertumbuhan ekonomi akan menjadi kendala bagi proses pembangunan pusat pertumbuhan, karena kurang menyerap potensi perdagangan yang dimiliki kawasan penyangganya. Cina melihat ketimpangan sebagai konsekuensi logis dari pembentukan pusat pertumbuhan, sehingga pusat pertumbuhannya dibangun dekat dengan daerah perkotaan, yang telah memiliki infrastruktur perdagangan yang memadai seperti jasa keuangan dan perbankan. Hal ini mengurangi dampak ketimpangan terhadap daerah di sekitar perkotaan.

Bagi Kalimantan Barat dan Sulawesi Utara untuk berkembang menjadi KEK akan berhadapan dengan kompetitor dalam negeri lainnya, karena selain dua provinsi tersebut terdapat 13 daerah lain di Indonesia yang sudah diproyeksikan sebagai KAPET dan KEK. Walaupun dari titik geoekonomi Kalimantan Barat memiliki keunggulan dari sisi darat maupun laut, namun 13 daerah lain juga memunculkan keunggulan yang bisa jadi relatif sama. Sedangkan bagi Sulawesi Utara persaingan di KTI tidak terlalu ketat seperti halnya di Barat, namun perlu meningkatkan kemampuannya menjadi basis industri pengolahan

<sup>16</sup> Bisnis Indonesia, 14 November 2008, hal.2.

<sup>17</sup> BPS Kalimantan Barat, Produk Domestik Bruto Menurut Sektor/Region 2002-2006, hal21.

dan titik transportasi bagi *raw material* yang ada di KTI bukan hanya mengandalkan hasil laut khususnya perikanan.

Sedangkan tantangan eksternal bagi Kalimantan Barat dan Sulawesi Utara berasal dari pusat pertumbuhan yang sudah berkembang di Asia Tenggara seperti Port Kelang di Semenanjung Malaysia, Thailand, Vietnam, bahkan Singapura. Untuk dapat bersaing dengan pusat-pusat pertumbuhan tersebut selain dibutuhkan sejumlah kebijakan yang memberikan insentif bagi investor, juga diperlukan langkah taktis berupa kerjasama antar wilayah sebagaimana telah dirintis oleh pemerintah Kalimantan Barat dengan Otorita Batam bagi pengembangan Paloh dan Sajingan (Palsa). Kerjasama dibutuhkan untuk mengatasi persaingan antar kawasan dalam menarik investor proses *refinery* minyak dan gas Natuna dan menangkap peluang perluasan kawasan industri dari Pulau Batam.

#### **IV. Kesimpulan**

Dari sisi geoekonomi, Batam memiliki keunggulan strategis karena memiliki kedekatan jarak dengan Singapura yang menjadi salah satu pusat perdagangan dunia dan jalur perdagangan dunia. Kalimantan Barat dan Sulawesi Utara juga memiliki nilai geoekonomi sendiri yang berbeda dengan Batam. Hanya saja Kalimantan Barat dan Sulawesi Utara tidak pernah secara kebijakan perdagangan dipersiapkan khusus dan berkelanjutan sebagaimana halnya Pulau Batam, sehingga fasilitas kebijakan KEKnya belum dan tidak sama dengan Pulau Batam. Kalimantan Barat dan Sulawesi Utara pertumbuhannya akan bergerak secara evolusioner sebagaimana halnya Pulau Batam. Adapun untuk mempercepatnya dibutuhkan kebijakan dari pusat atau berskala nasional untuk membangun industri besar berbasis bahan baku dan sumber daya dari daerah sekitarnya, karena selain berbeda dari Pulau Batam, kedua daerah tersebut masih miskin infrastruktur keuangan yang menjadi salah satu instrumen penting pertumbuhan.

Dari sisi kinerja PDRBnya, Pulau Batam telah menunjukkan sebagai wilayah dengan struktur PDRB suatu KEK sebagaimana ciri KEK yang ideal. Sedangkan Kalimantan Barat dan Sulawesi Utara PDRBnya masih menunjukkan kinerja yang sama dengan wilayah Indonesia pada umumnya, dimana belanja pemerintah dan konsumsi rumah tangga masih dominan. Hal ini perlu diubah terutama peningkatan belanja swasta dan dari ekspor. Belanja swasta akan memberikan indikasi bergerakinya sektor industri dan memberikan sinyal

bekerjanya KEK di wilayah tersebut. Seharusnya dari tahun ke tahun terjadi perubahan struktur PDRB, seiring dengan pertumbuhan kapasitas dan fungsi Kapetnya. Bila tidak terjadi perubahan maka kebijakan pembentukan Kapet belum mampu menjadi daya tarik bagi investor.

Untuk itu, perlu upaya Kalimantan Barat dan Sulawesi Utara untuk meningkatkan kinerja ekonominya dengan memacu ekspor, dimana pendapatan devisa dipergunakan untuk membangun infrastruktur kawasan tersebut. Bila kawasan tersebut tumbuh, maka Kalimantan Barat dan Sulawesi Utara akan mampu meningkatkan posisinya dari sekedar vendor *raw material* menjadi *supplier* bahkan manufaktur berbasis *raw material* yang ada di sekitar Kalimantan Barat dan Sulawesi Utara.

## Daftar Pustaka

- Anas Titik; Yose Rizal Damuri dkk (2006), *Memepersiapkan Batam sebagai Kawasan Ekonomi Khusus*, CSIS, Jakarta.
- Ariyani, R R, Indonesia Mencontoh Kawasan Ekonomi Khusus Binaan Singapura, *Tempo Interaktif*, diunduh 15 Juli 2006.
- Astuti Dewi, 2008, Kapet dan FTZ belum efektif atasi kesenjangan, *Bisnis Indonesia*, 14 November 2008.
- Bhagwati, Jagdish N. 2002, *Free Trade Today*, Princeton University Press.  
\_\_\_\_\_, *Bisnis Indonesia*, 14 November 2008.
- BPS Kalimantan Barat, *Produk Domestik Bruto Menurut Sektoral/Produksi Provinsi Kalimantan Barat 2002-2006*.
- Firoz Nadeem M and Murray H Amy, 2003. Foreign investment opportunities and customs laws in China's special economic zone, *International Journal of Management*; Mar 2003.
- Kawirayu, Eka (2006), *Prospek Pengembangan Kawasan ekonomi Khusus Indonesia/ Free Trade Zone di Kalimantan Barat*, BP Kapet Khatulistiwa, Pontianak.
- \_\_\_\_\_, *Kawasan Ekonomi Khusus Indonesia (KEKI): Rayuan Untuk Para Investor, BEI edisi 32 Tahun V, Juli-Agustus 2006*.
- Laksamana Evan, A, "Policy Approach on Special Economic Zones in Indonesia and Specifically in Riau Islands". RSIS Seminar Notes Mari Elka Pangestu Minister of Trade – Republic of Indonesia Singapore, June 22, 2007.
- \_\_\_\_\_, Lima Pelabuhan Perdagangan Bebas, *Kompas 31 Desember 2008, hal 8*.
- Nadeem M Firoz and Murray H Ammy, "Foreign Investment Opportunities and Customs Laws in China's Special Economic Zone", *International Journal of Management*; Mar 2003; 20, 1;pg. 109
- Srinivasan, G, 2005. Special Economic Zone Act: 'Provides the right combination of facilities', *Businessline*. Chennai: Nov 29, 2005.
- Srinivasan, G. Special Economic Zone Act: Provide the Right Combaination Facilities, *Businessline, Chennai, Nov 29, 2005*,.
- Ryan Peter, Supplement: Economic Zones - Best Practices - A smoother journey, *Foreign Direct Investment*. London: *Dec 2007*.
- Zhang Wei Bin, 2008. *International Trade Theory Capital, Knowledge, Economic Structure, Money and Price Over Time*, Springer.