CONVERGENCE : THE JOURNAL OF ECONOMIC DEVELOPMENT
Vol.6, No.1, Hal.34-49, Juni 2024.

e-ISSN 2721-625X
ISSN 2721-6330

ANALISIS PENGARUH KESENJANGAN INFRASTRUKTUR TERHADAP PERKEMBANGAN KAWASAN EKONOMI KHUSUS (KEK) DI INDONESIA

Atika Fatimah[1)], Nur Puji Rahayu[2)]
[1,2]Prodi Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Sosial, Universitas Amikom Yogyakarta, Indonesia
*atika.fatimah@amikom.ac.id[1],nur.rahayu@students.amik[2]
*Corresponding Author : atika.fatimah@amikom.ac.id

ABSTRACT

Special Economic Zones (SEZ) is an area with certain limitations that has geoeconomic and geostrategic advantages. The regions that are incorporated into SEZ are given special facilities and incentives as an investment attraction so that many companies are involved in it. These special facilities and incentives include tax allowance, tax holiday, exemption from customs duties and taxes, facilitation of goods traffic and others. However, not all SEZ work. There are SEZ's in trouble so there's one SEZ that needs to be revoked and warned. This indicates that the SEZ does not have a comprehensive preparation especially infrastructure so that investors are not interested in investing. The aim of this study is to analyse the impact of infrastructure gaps represented by basic infrastructure, connectivity and fiscal stimulus on the development of the Special Economic Zone in Indonesia. The research method is panel data regression with cross section data amounting to 19 SEZ and time series over 7 years. The results of the research showed that the basic infrastructure consisting of electricity, clean water and long roads did not have a significant impact on the development of the Special Economic Zones (SEZ) in Indonesia. Meanwhile, connectivity that consisted of access to ports had a significant influence on the growth of the SEZ in Indonesia while access to airports had no significant impact.

Keywords : *Infrastructure gaps, Basic Infrastructure, Connectivity, Fiscal Stimulus, SEZ*

ABSTRACT

Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) merupakan sebuah kawasan dengan batasan tertentu yang memiliki keunggulan geoekonomi dan geostrategi. Daerah yang tergabung dalam KEK diberikan fasilitas dan insentif khusus sebagai daya tarik investasi agar banyak perusahaan yang terlibat didalamnya. Fasilitas dan insentif khusus tersebut antara lain tax allowance, tax holiday, pembebasan bea masuk dan cukai, kemudahan lalu lintas barang dan lain-lain. Namun demikian, tidak semua KEK berhasil. Terdapat KEK yang mengalami masalah sehingga ada satu KEK yang harus dicabut statusnya dan diperingatkan. Hal ini mengindikasikan bahwa KEK tersebut tidak memiliki kesiapan yang komprehensif terutama infrastruktur sehingga investor tidak tertarik berinvestasi. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh kesenjangan infrastruktur yang direpresentasikan oleh infrastruktur dasar, konektivitas dan stimulus fiskal terhadap perkembangan Kawasan Ekonomi Khusus di Indonesia. Metode penelitian ialah regresi data panel dengan data cross section yang berjumlah 19 KEK dan time series selama 7 tahun. Hasil penelitian menunjukkan bahwa infrastruktur dasar yang terdiri atas listrik, pemakaian air bersih dan panjang jalan tidak berpengaruh signifikan terhadap perkembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Indonesia. Sementara itu, konektivitas yang terdiri atas akses ke pelabuhan berpengaruh signifikan terhadap perkembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Indonesia sedangkan akses ke bandara tidak berpengaruh signifikan. Kemudian stimulus fiskal berpengaruh signifikan terhadap perkembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Indonesia.

Kata Kunci: *Kesenjangan Infrastruktur, Infrastruktur Dasar, Konektivitas, Stimulus Fiskal, KEK*

e-ISSN 2721-625X
ISSN 2721-6330

PENDAHULUAN

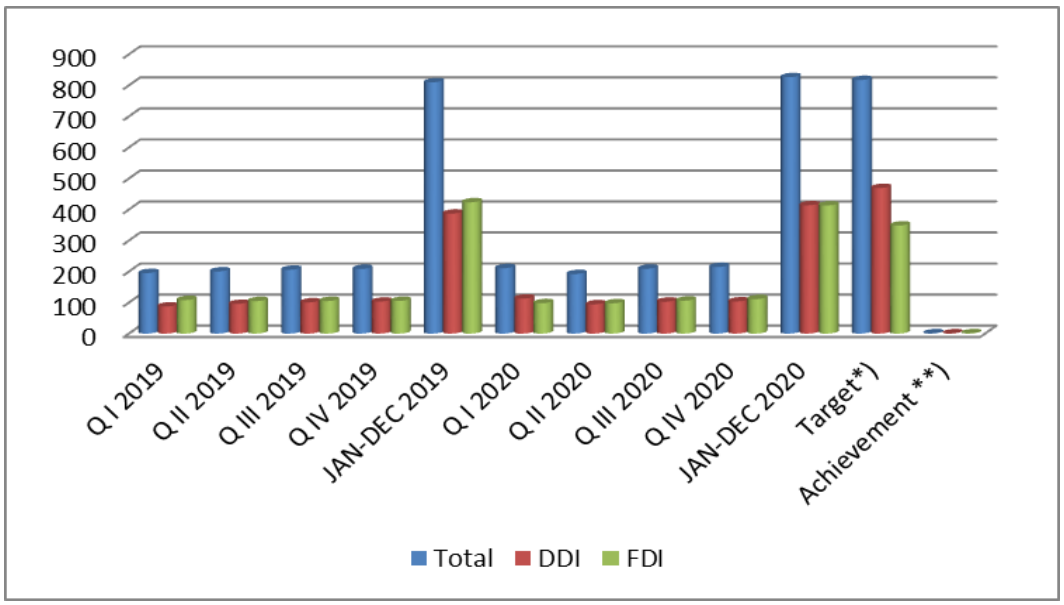
Infrastruktur merupakan lokomotif pembangunan nasional dan daerah. Penelitian Ramírez dan Esfahani dan Ramirez (2003) membuktikan bahwa infrastruktur mempunyai dampak kuat terhadap pertumbuhan ekonomi. Simon Kuznet menyatakan bahwa pembangunan infrastruktur merupakan *public service obligation* yaitu sesuatu yang seharusnya menjadi kewajiban pemerintah karena infrastruktur merupakan prasarana publik paling primer dalam mendukung kegiatan ekonomi suatu negara. Ketersediaan infrastruktur juga sangat menentukan tingkat keefisienan dan keefektifan kegiatan ekonomi serta merupakan prasyarat agar berputarnya roda perekonomian berjalan dengan baik. Pemerintah Indonesia yang sudah menyadari hal ini membuat suatu terobosan untuk memaksimalkan kegiatan industri, ekspor dan impor yang memiliki nilai ekonomi tinggi dengan membangun Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) diberbagai wilayah.

Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Indonesia sudah ditetapkan sejak tahun 2009 melalui penerbitan UU No. 39 Tahun 2009 tentang KEK. KEK merupakan sebuah kawasan dengan batasan tertentu yang memiliki keunggulan geoekonomi dan geostrategis serta didalamnya diberikan fasilitas dan insentif khusus sebagai daya tarik investasi agar banyak perusahaan yang terlibat didalamnya. Fasilitas dan insentif khusus tersebut antara lain tax allowance, tax holiday, pembebasan bea masuk dan cukai, kemudahan lalu lintas barang dan lain-lain. Jadi dalam KEK ini banyak sekali fasilitas yang dapat dimanfaatkan oleh investor dimana terbukti berhasil meningkatkan investasi di Indonesia sepanjang tahun 2020 Indonesia yang mencatat realisasi investasi sebesar Rp. 826,3 T atau mencapai 101,1 % dari target yang ditetapkan sebesar Rp. 817 T yang dibuktikan oleh data berikut (Kementrian Investasi, 2021).

Berdasarkan grafik diatas dapat diketahui bahwa berkat kehadiran KEK, realisasi investasi di Indonesia dapat melebihi targetnya. Selain itu, KEK berhasil menyerap tenaga kerja baru sejumlah 1.156.000 untuk penduduk Indonesia sehingga bisa diketahui dengan jelas besarnya manfaat KEK untuk perekonomian Indonesia terutama dibidang investasi dan pembukaan lapangan kerja. Sampai tahun 2021 sudah terdapat 19 KEK yang tersebar di berbagai daerah di Indonesia dan empat diantaranya yang masih dalam proses pembangunan serta terdapat juga kawasan industri atau KI yang berjumlah dimana pembangunan KEK dan industri termasuk dalam proyek strategis nasional yang tertera

e-ISSN 2721-625X
ISSN 2721-6330

dalam rencana pembangunan jangka menengah nasional.

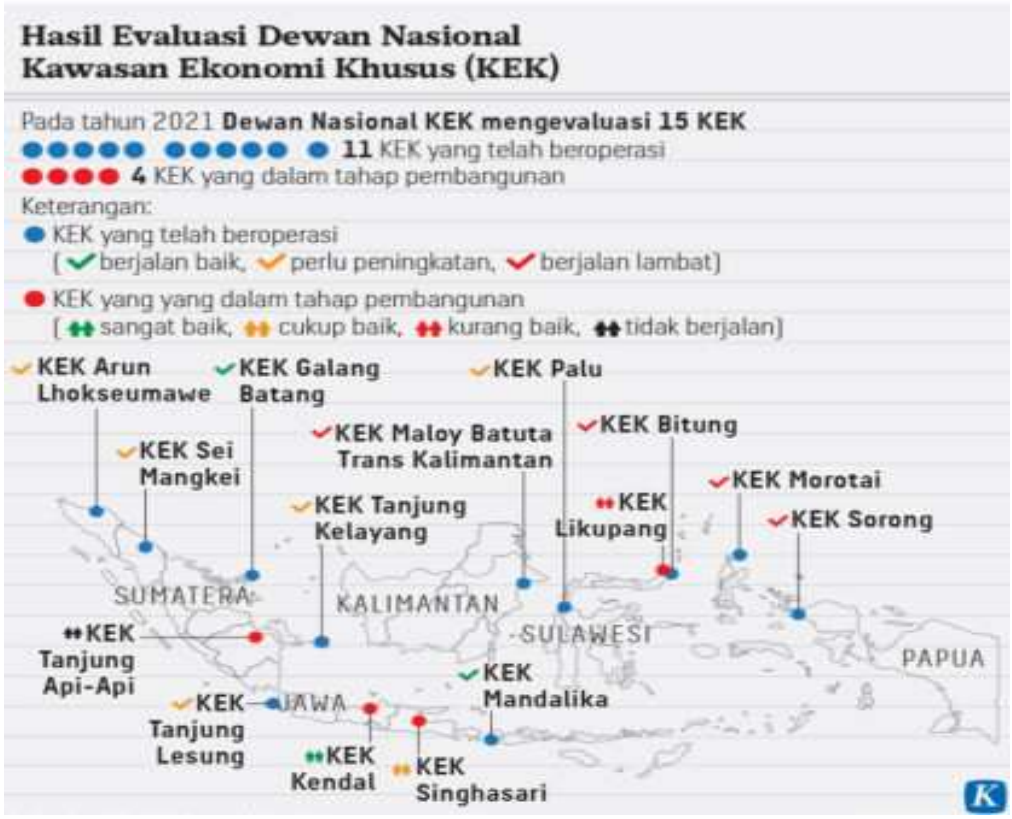


Gambar 1.1 Realisasi Investasi Pada Kuartal IV 2020 (data diolah)
Sumber: Kementrian Investasi (2021)

Potensi KEK pun semakin diperkuat dengan diterbitkannya UU Cipta Kerja Tahun 2020 yang lalu serta kehadiran Kementrian Investasi sebagai perubahan nomenklatur dari Badan Koordinasi Penanaman Modal. Hal ini tentunya untuk meningkatkan wewenang Kementrian Investasi agar dapat terus mengembangkan investasi yang ada di Indonesia. Salah satu KEK yang berhasil menyerap investasi dan berkembang pesat ialah KEK Mandalika. Realisasi investasi Mandalika pada tahun 2022 adalah sebesar 4,5 triliun dan telah menyerap 1.880 orang pelaku usaha (Dewan Nasional KEK, 2023). Hal ini disebabkan oleh dibangunnya infrastruktur sirkuit Mandalika untuk penyelenggaraan kegiatan sport tourism. Kegiatan ini berupa event-event olahraga internasional seperti MotoGP, World Superbike, Shell Eco Marathon dan lain-lain.

Namun dibalik semua ini ternyata tidak semua KEK berhasil dalam pembangunannya. Terdapat KEK yang mengalami pasang surut sehingga ada satu KEK yang harus dicabut statusnya sebagai KEK yaitu KEK Tanjung Api-api. Selain itu, terdapat pula empat KEK yang saat ini sudah diberi peringatan oleh pemerintah yakni KEK Morotai, Sorong, Bitung dan Maloy Batuta Trans Kalimantan (MBTK) sesuai dengan Hasil Evaluasi Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus berikut (Theodora dan Purnajati 2021),

e-ISSN 2721-625X
ISSN 2721-6330



Gambar 1.2 Hasil Evaluasi Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)
Sumber: Kompas (2021)

Hal ini mengindikasikan bahwa jika keempat KEK yang diberikan peringatan tidak menunjukkan perkembangan yang baik akan dicabut juga statusnya seperti yang dialami oleh KEK Tanjung Api-Api. Keputusan hasil evaluasi Dewan Nasional KEK disebabkan oleh pembangunan KEK ini tidak memiliki persiapan yang komprehensif atau menyeluruh seperti infrastruktur dasar, akses transportasi, konektivitas dan logistik agar perusahaan yang ingin berinvestasi mudah dalam beroperasi yaitu melakukan kegiatan produksi, mendatangkan bahan baku dan menjualnya ke pasar. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Chen dan Boqiang (2021) yang menyatakan bahwa infrastruktur yang sedang dibangun akan menimbulkan kesenjangan disuatu Kawasan. Oleh karena itu tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh kesenjangan infrastruktur yang direpresentasikan oleh infrastruktur dasar, konektivitas dan stimulus fiskal terhadap perkembangan Kawasan Ekonomi Khusus di Indonesia. Kontribusi penelitian ini ialah sebagai masukan atau saran bagi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yang sedang dalam tahap pembangunan agar dapat beroperasi dengan baik sehingga tidak dicabut statusnya.

e-ISSN 2721-625X
ISSN 2721-6330

TINJAUAN PUSTAKA

Infrastruktur merupakan suatu fasilitas bagi pembeli dan penjual untuk melakukan arus barang dalam suatu komponen struktur ekonomi. Infrastruktur dibagi menjadi golongan yakni,

- Infrastruktur ekonomi berupa aset fisik yang memfasilitasi jasa untuk digunakan dalam proses produksi dan konsumsi akhir seperti prasarana umum (telekomunikasi, air minum, sanitasi dan gas), pekerjaan umum (bendungan, saluran irigasi dan drainase) serta sektor transportasi (jalan raya, angkutan umum, kereta api, pelabuhan dan bandara).
- Infrastruktur sosial merupakan aset untuk mendorong kemajuan kesehatan dan keahlian masyarakat meliputi sektor pendidikan (sekolah, balai pelatihan kerja dan perpustakaan), sektor kesehatan (klinik, puskesmas, rumah sakit dan fasilitas kesehatan lainnya) serta penyediaan tempat untuk rekreasi atau hiburan (taman bermain, pantai dan museum)
- Infrastruktur administrasi atau institusi berupa upaya penegakan hukum, pengendalian untuk tertib administrasi dan kerja sama serta kebudayaan.

Penggolongan ini tidak kaku dan dapat menyesuaikan seiring berkembangnya waktu misalnya listrik yang awalnya termasuk infrastruktur pelengkap sekarang berubah menjadi golongan infrastruktur utama. Jadi pengertian infrastruktur secara garis besar mencakup fasilitas publik yang disediakan oleh pemerintah daerah hingga pusat sebagai sarana pelayanan publik dalam memicu dan menunjang aktivitas ekonomi sosial Masyarakat (Faradis dan Afifah, 2020).

Infrastruktur ekonomi dibutuhkan dunia usaha untuk meningkatkan produktivitas, memperlancar proses distribusi barang dan jasa serta untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi operasional dunia usaha. Oleh karena itu, infrastruktur ekonomi memiliki kontribusi yang sangat penting dalam menggairahkan iklim dunia usaha dan perkembangan investasi di daerah. Berbagai jenis sarana dan prasarana yang merupakan infrastruktur ekonomi dibutuhkan baik yang bersifat fisik maupun nonfisik. Lahan atau kawasan berupa areal untuk dapat berproduksi atau berbisnis. Sarana dan prasarana jalan, jembatan serta saran transportasi seperti kereta api, kapal dan pesawat untuk mendukung kegiatan distribusi barang dan jasa yang dihasilkan dunia usaha. Ketidaktersediaan

e-ISSN 2721-625X
ISSN 2721-6330

infrastruktur sudah pasti akan menyulitkan perkembangan dunia usaha dan peningkatan investasi di daerah. Oleh karena itu ketersediaan infrastruktur dan perbedaan penyerapan investasi sering kali dikaitkan dengan kesenjangan ekonomi antar wilayah (Suwika, 2018).

Selanjutnya, penyelenggaraan infrastruktur transportasi merupakan hal yang sangat vital dalam pembangunan karena berfungsi sebagai sarana untuk memperlancar dan mendukung aktivitas masyarakat. Transportasi memiliki fungsi dan peren sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan serta merupakan suatu sistem yang terdiri dari prasarana dan sarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia yang membentuk jaringan prasarana juga jaringan pelayanan. Infrastruktur transportasi dalam konteks yang sangat luas menunjukkan tidak hanya pada jumlah kontainer yang tertampung, krane dan wilayah terminal tetapi juga kualitas krane, kualitas dan efektifitas sistem informasi, kemampuan integrasi transportasi antar moda (jalan dan kereta) dan manjemen sitem Pelabuhan (Adris dan Susanti, 2016).

Mekanisme pembebasan tanah yang ada saat ini bisa dikelompokkan ke dalam 2 (dua) kategori jika ditinjau dari aspek pemilik (proyek) pembangunan dan kepentingan pembangunannya, yaitu pembebasan tanah untuk kepentingan umum yang dilaksanakan oleh pemerintah dan pembebasan tanah untuk kepentingan swasta yang dilaksanakan oleh perorangan atau perusahaan. Peraturan yang mengatur mekanisme pembebasan tanah untuk kepentingan umum yang berlaku sampai dengan saat ini adalah UU No. 20/1961 tentang Pencabut an Hak Atas Tanah dan Benda-Benda yang Ada di Atasnya, Keppres No. 55/ 1993 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan untuk Kepentingan Umum dan Permeneg Agraria/ Kepala BPN No. 1 Tahun 1994 tentang Ketentuan Pelaksanaan Keppres No. 55 Tahun 1993. Mekanisme pembebasan tanah untuk kepentingan swasta diatur oleh Permeneg Agraria/ Kepala BPN No. 2 Tahun 1999 tentang Izin Lokasi dan beberapa peraturan teknis yang dikeluarkan oleh Meneg Agraria/Kepala BPN yang mendukung pelaksanaan izin lokasi.

Khusus untuk pembebasan tanah untuk kepentingan umum yang dilaksanakan oleh pemerintah, dalam Keputusan Presiden RI No. 55 Tahun 1993 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum sudah jelas disebutkan bahwa lingkup pembangunan untuk kepentingan umum hanya dibatasi untuk kegiatan

e-ISSN 2721-625X
ISSN 2721-6330

pembangunan yang dilakukan dan selanjutnya dimiliki oleh pemerintah serta tidak digunakan untuk mencari keuntungan. Namun, sebagian persepsi masyarakat masih menunjukkan adanya keinginan untuk mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya dari kegiatan pembebasan tanah tersebut dan akhirnya terkadang menimbulkan permasalahan dalam bentuk sengketa tanah.

Sengketa yang timbul dalam pembebasan tanah milik masyarakat yang terkena proyek pembangunan infrastruktur pada umumnya berawal dari konflik, pertentangan, dan ketidaksepakatan mengenai besarnya ganti rugi yang diberikan pihak pelaku pembebasan tanah. Terlebih lagi, jika si pemilik tanah mengetahui sebelumnya, kalau tanah mereka akan dijadikan proyek infrastruktur, maka mereka dengan serta merta akan menaikkan harga jual tanahnya. Pembebasan tanah terkait dengan penguasaan tanah selain mahal juga tidak mudah dilaksanakan dan memerlukan waktu yang lama. Persoalan ganti rugi tanah menjadi komponen yang paling sensitif dalam proses pembebasan tanah. Pembahasan mengenai bentuk dan besarnya ganti kerugian seringkali berakibat pada munculnya sengketa tanah. Hal ini juga cukup banyak terjadi sebagai akibat dari adanya pembangunan fisik infrastruktur (Haris, 2009).

Beberapa penelitian terdahulu yang digunakan peneliti sebagai acuan antara lain penelitian yang dilakukan oleh Yacob dan Santoso (2018), yang telah mengkaji pentingnya pengembangan infrastruktur untuk mempercepat pembangunan KEK Tanjung Lesung sehingga dapat diketahui bahwa aspek infrastruktur sangat penting bagi pengembangan suatu Kawasan (Yacob dan Santoso 2018). Pembangunan infrastruktur dapat mengurangi kesenjangan regional dalam efisiensi faktor manufaktur hijau serta telah membahas kesenjangan infrastruktur dan dampaknya pada daerah (Chen dan Boqiang , 2021). Menurut hasil riset Yetty dkk (2021), bahwa terdapat hubungan positif konektivitas dengan pertumbuhan ekonomi. Haris (2009), menemukan bahwa pembangunan inftrastruktur yang harus menghitung ganti rugi non fisik seperti pemulihan kondisi sosial ekonomi masyarakat yang terkena proyek pembangunan sudah sangat sesuai dengan kasus pembebasan lahan KEK Tanjung Api-Api. Selanjutnya, beberapa penelitian yang sesuai dengan topic ini yaitu penelitian yang dilakukan oleh Liu dan Kevin (2022), yang mengidentifikasi dua arena tawar-menawar dimana pemerintah mengurangi kompleksitas teritorial dari perluasan perkotaan. Namun yang paling berkaitan dengan penelitian ini

e-ISSN 2721-625X
ISSN 2721-6330

ialah pembebasan lahan bukan dipandang sebagai pemulihan mata pencarian tetapi sebagai pengintegrasian penduduk lama ke dalam mode produksi perkotaan. Hariani dan Silvia (2015), juga menganalisis ketersediaan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi. Ketersediaan infrastruktur yang digunakan yaitu panjang jalan, listrik dan jumlah air bersih yang termasuk sebagai infrastruktur dasar dimana belum mencakup sarana dan prasarana pendukung, konektivitas dan stimulus fiskal. Kemudian Suryani dan Febriani (2019), hanya membahas dampak positif adanya Kawasan Ekonomi Khusus terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah namun belum membahas isu terbaru yang terjadi pada Kawasan Ekonomi Khusus.

METODE PENELITIAN

Pendekatan penelitian ini ialah kuantitatif yakni pendekatan yang dalam proses, hipotesis, pengumpulan data, analisis data dan kesimpulannya menggunakan aspek pengukuran, perhitungan, rumus dan kepastian data numerik (Martono, 2019). Pendekatan kuantitatif ini memiliki tiga premis yakni general, objektif dan terukur. Pengumpulan data dilakukan dengan metode dokumentasi yaitu menggunakan dokumen yang dapat diambil dari instansi atau lembaga pemerintah ataupun swasta. Data yang digunakan pada penelitian ini adalah data sekunder yakni data yang didapat tidak secara langsung dari objek penelitian melainkan data yang sudah jadi yang dikumpulkan oleh pihak lain seperti BPS atau BI. Untuk mendapatkan data diperlukan definisi variabel yang terdiri atas dependen variabel yakni perkembangan Kawasan Ekonomi Khusus berupa nilai investasi lalu variabel independen yang terdiri atas infrastruktur dasar, konektivitas dan stimulus fiskal dari pemerintah pusat maupun daerah.

Metode analisis data yang digunakan ialah regresi data panel merupakan analisis regresi yang mengkombinasikan data *time series* dengan data *cross section*. Pada penelitian ini data time series yang dimaksud ialah data tahun 2014 – 2020, sedangkan data cross section berjumlah 19 sesuai dengan jumlah KEK di Indonesia yakni KEK Arun Lhoksumawe, Sei Mangkei, Batam Aero Technic, Nongsa, Galang Batang, Tanjung Api-Api, Tanjung Kelayang, Tanjung Lesung, Lido, Kendal, Sorong, Morotai, Bitung, Likupang, Palu, Maloy Batuta Trans Kalimantan (MBTK), Mandalika, Singhasari, dan Gresik. Adapun model regresi data panel pada penelitian ini yaitu sebagai berikut.

e-ISSN 2721-625X
ISSN 2721-6330

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_6 + \beta_k X_{kit} + u$$

Keterangan:

Y = nilai investasi (dependent variable)

β = koefisien

X_1 = listrik (independent variable 1)

X_2 = pemakaian air bersih (independent variable 2)

X_3 = panjang jalan (independent variable 3)

X_4 = akses ke pelabuhan (independent variable 4)

X_5 = akses ke bandara (independent variable 5)

X_6 = stimulus fiskal (independent variable 6)

u = error

Adapun metode yang digunakan dalam mengestimasi model regresi dengan data panel yaitu pooled least square (*Common Effect*), pendekatan efek tetap (*Fixed Effect*) dan pendekatan efek random (*Random Effect*). Dari ketiga metode tersebut harus ditentukan model terbaik untuk memperoleh model yang tepat dalam mengestimasi regresi data panel dengan tiga pengujian yakni uji chow, uji hausman dan uji lagrange multiplier. Selanjutnya dalam penelitian ini juga dilakukan uji asumsi klasik seperti uji autokorelasi, uji heterosekedastisitas.

Selain uji asumsi klasik pada regresi data panel dilakukan juga pengujian hipotesis yang diukur dati goodness of fit fungsi regresinya yakni nilai statistik t, nilai statistik F dan koefisien determinasi. Pengujian hipotesis ini bertujuan untuk mengetahui secara parsial maupun simultan pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen serta untuk mengetahui proporsi variabel independen dalam menjelaskan perubahan variabel dependen.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Diagnosa Statistik

Untuk melihat pengaruh infrastruktur dasar, konektivitas dan stimulus fiskal terhadap perkembangan Kawasan Ekonomi Khusus di Indonesia, peneliti menggunakan listrik sebagai variabel bebas pertama, variabel penggunaan air bersih sebagai bebas kedua dan panjang jalan sebagai variabel bebas ketiga dimana ketiga variabel bebas ini

e-ISSN 2721-625X
ISSN 2721-6330

mencerminkan infrastruktur dasar. Sedangkan konektivitas menggunakan parameter akses ke pelabuhan sebagai variabel bebas keempat dan akses ke bandara sebagai variabel bebas kelima. Setelah dilakukan olah data dengan regresi data panel maka didapat model regresi sebagai berikut,

$$Y = -2820934 + 33445.29X_1 - 33122.02X_2 - 500.7757X_3 - 65144.74X_4 + 29157.95X_5 + 0.004815X_6 + \mu$$

Model regresi data panel diatas diperoleh setelah dilakukan estimasi dengan tiga pendekatan regresi data panel yaitu *fixed effect model*, *common effect model* dan *random effect model*. Kemudian diuji oleh beberapa uji yang membandingkan dua model pada regresi data panel sehingga dipilihlah *random effect model* sesuai dengan model regresi diatas.

Selain itu dilakukan juga beberapa pengujian, yaitu uji statistic yang terdiri dari uji t, uji F dan uji koefisien determinasi. Berdasarkan hasil pengujian t-statistik dengan nilai p-value diatas dapat diketahui bahwa variabel listrik, pemakaian air bersih, panjang jalan dan akses ke bandara tidak signifikan berpengaruh terhadap nilai investasi KEK. Sedangkan variabel akses ke pelabuhan dan stimulus fiskal berpengaruh signifikan terhadap nilai investasi KEK.

Tabel 2. Pengujian t-statistik

Variable	Prob t-statistik	**α**	Signifikansi
Listrik	0,1493	0,05	Tidak Signifikan
Pemakaian Air Bersih	0,6358	0,05	Tidak Signifikan
Panjang Jalan	0,9743	0,05	Tidak Signifikan
Akses ke Pelabuhan	0,0410	0,05	Signifikan
Akses ke Bandara	0,3272	0,05	Tidak Signifikan
Stimulus Fiskal	0,0080	0,05	Signifikan

Sumber: Data diolah

Selanjutnya, berdasarkan hasil pengujian F-statistik diperoleh nilai Probabilitas F-Statistik sebesar 0.000001 atau lebih kecil dari nilai α (5%), sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel listrik, pemakaian air bersih, panjang jalan, akses ke pelabuhan, akses ke bandara dan stimulus fiskal secara bersama-sama signifikan berpengaruh terhadap nilai investasi KEK. Adapun nilai probabilitas F statistic dapat dilihat pada Tabel 3 berikut.

e-ISSN 2721-625X
ISSN 2721-6330

Tabel 3. Pengujian F-statistik

Prob t-statistik	**α**	Signifikansi
0,000001	0,05	Signifikan

Sumber: Data diolah

Kemudian, berdasarkan hasil uji koefisien determinasi (R^2), diperoleh nilai R^2 adalah 0,7096 atau 70,96 persen yang berarti bahwa kemampuan variabel bebas yakni listrik, pemakaian air bersih, panjang jalan , akses ke pelabuhan, akses ke bandara dan stimulus fiskal menjelaskan variabel terikat yaitu nilai investasi KEK (Y) sebesar 70,96% sedangkan sisanya 29,04 persen dijelaskan oleh variabel lain yang tidak terdapat dalam model. Adapun hasil uji koefisien determinasi dalam dilihat pada Tabel 4 berikut.

Keterangan	**Nilai**
R^2	0.7096

Sumber: Data diolah

Pada penelitian telah dilakukan uji asumsi klasik yang terdiri uji autokorelasi dan Berdasarkan uji autokorelasi model penelitian ini telah lulus asumsi klasik. Sementara itu, untuk pemilihan *random effect model* pada regresi data panel membuat pengujian normalitas dan uji heteroskedastisitas tidak perlu dilakukan karena *random effect model* menggunakan pendekatan *Generalized Least Squared (GLS)* bukan OLS.

Pembahasan

Pengaruh Infrastruktur Dasar Terhadap Perkembangan Kawasan Ekonomi Khusus di Indonesia

Infrastruktur dasar menggunakan variable listrik, pemakaian air bersih dan panjang jalan. Hal ini sejalan dengan pendapat Firdausy dan Lestari (2020) yang membagi membagi infrastruktur menjadi infrastruktur ekonomi dan sosial. Infrastruktur ekonomi merupakan jenis infrastruktur yang secara langsung mendorong tumbuh dan berkembangnya perekonomian (Firdausy dan Lestari 2020). Listrik, pemakaian air bersih dan panjang jalan merupakan contoh dari infrastruktur ekonomi yang sangat vital bagi suatu kawasan sehingga menjadi bagian dari infrastruktur dasar. Namun berdasarkan hasil analisis regresi data panel diatas didapat bahwa ketiga variabel ini tidak signifikan terhadap nilai investasi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Hal ini disebabkan oleh adanya faktor yang lebih penting lagi bagi dibukanya suatu kawasan menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)

e-ISSN 2721-625X
ISSN 2721-6330

yakni pembebasan lahan yakni pengosongan lahan dari pemukiman penduduk yang merupakan langkah awal untuk pembangunan infrastruktur dasar seperti jalan akses menuju lokasi, jalan tol, rel kereta api dan lain-lain.

Proses pengosongan lahan ini cukup memakan waktu karena terdiri atas pengukuran, penilaian harga dan pembayaran. Hal inilah yang membuat Tanjung Api-Api dicabut statusnya sebagai KEK di Indonesia pada tahun 2021 karena masyarakat yang berada pada lokasi yang akan dijadikan KEK tidak mau digusur dari tempat tinggal mereka padahal pemerintah Sumatera Selatan sudah menganggarkan pembebasan lahan sebesar Rp. 44 M dari APBD (Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus, 2019). Tidak hanya itu untuk rencana pembangunan infrastruktur dasar seperti pengadaan jalan, air minum, instalasi pengolahan air limbah dan persampahan telah disusun bahkan aliran investasi pun telah masuk namun terkendala pada izin pembukaan lahan untuk kawasan tidak pernah didapatkan dari masyarakat sehingga Dewan Nasional KEK memutuskan mencabut status KEK Tanjung Api-Api pada tahun 2021. Kasus pembebasan lahan di KEK Tanjung Api-Api ini termasuk pada mekanisme pembebasan tanah untuk kepentingan swasta yang dilaksanakan oleh perusahaan. Menurut Liu dan Lo (2022), masalah pembebasan lahan ini menjadi masalah yang serius karena terdapat potensi konflik antara para pemangku kepentingan dimana pembebasan lahan menjadi arena tawar-menawar antara manfaat dan konsesi dari perluasan kota yang dinegosiasikan. Hal ini mengindikasikan terdapat sengketa lahan pada kasus KEK Tanjung Api-Api dimana berawal dari konflik antara masyarakat yang terkena dampak proyek pembangunan infrastruktur dengan pihak KEK Tanjung Api-Api yang tidak mencapai kesepakatan.

Pengaruh Konektivitas Terhadap Perkembangan Kawasan Ekonomi Khusus di Indonesia

Konektivitas merupakan upaya tercapainya mobilisasi barang/jasa yang lancar, aman dan efisien sehingga suatu kawasan menjadi terintegrasi (Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2012). Oleh karena itu konektivitas pada konteks prasarana ialah transportasi. Transportasi yang menunjang akses ke suatu kawasan seperti industri ialah pelabuhan dan bandara sehingga peneliti menggunakan variabel akses ke pelabuhan dan bandara untuk menggambarkan konektivitas. Berdasarkan hasil analisis regresi data panel diatas diperoleh hasil bahwa hanya variabel akses ke pelabuhan yang berpengaruh

e-ISSN 2721-625X
ISSN 2721-6330

signifikan terhadap nilai investasi KEK. Hal ini disebabkan keberadaan pelabuhan menjadi faktor penting yang diperhitungkan oleh investor untuk melakukan investasi disuatu kawasan industri seperti membuka pabrik. Pelabuhan memiliki fungsi sebagai transportasi angkut faktor produksi seperti bahan baku serta mendistribusikan output produksi untuk kebutuhan ekspor mengingat sebagian besar KEK yang bergerak disektor industri memiliki potensi ekspor.

Sebaliknya akses ke bandara lebih dibutuhkan bagi KEK yang bergerak disektor pariwisata karena dapat mengangkut wisatawan mancanegara maupun domestik. Oleh karena itu variabel akses ke bandara tidak signifikan mempengaruhi nilai KEK karena mayoritas KEK bergerak disektor industri sehingga akses pelabuhan lebih berperan penting. Hanya tujuh dari sembilan belas KEK yang bergerak disektor pariwisata antara lain KEK Tanjung Kalayang, Tanjung Lesung, Lido, Singhasari, Likupang, Mandalika dan Morotai. Kemudian dua dari tujuh KEK yang bergerak disektor pariwisata memiliki jenis wisata *urban tourism* yakni KEK Lido dan Singhasari berupa wisata museum, golf, villa dan retirement village yang dapat diakses hanya dengan transportasi darat seperti kereta api dan mobil.

Pengaruh Stimulus Fiskal Terhadap Perkembangan Kawasan Ekonomi Khusus di Indonesia

Stimulus fiskal merupakan perimbangan keuangan pusat daerah untuk mengakselerasi pertumbuhan ekonomi sehingga data yang digunakan untuk menggambarkan variabel stimulus fiskal ialah dana perimbangan. Berdasarkan hasil analisis regresi data panel, stimulus fiskal berpengaruh signifikan terhadap nilai investasi KEK. Hal ini disebabkan oleh stimulus fiskal berfungsi untuk mendorong ekonomi melalui produksi maupun investasi. Nantinya, stimulus fiskal akan dialokasikan oleh pemerintah daerah untuk peningkatan kualitas sarana dan prasarana, infrastruktur serta transportasi di daerah tersebut (Fadil, 2022). Oleh karena itu, besar kecilnya stimulus fiskal akan mempengaruhi investor untuk melihat ketersediaan fasilitas disuatu daerah. Apalagi saat suatu daerah akan dikembangkan suatu kawasan khusus, stimulus fiskal suatu daerah akan sangat menentukan bagi perkembangan kawasan tersebut karena dapat mendanai proyek-proyek infrastruktur dan pembangunan industri.

e-ISSN 2721-625X
ISSN 2721-6330

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat disimpulkan bahwa infrastruktur dasar yang terdiri atas listrik, pemakaian air bersih dan panjang jalan tidak berpengaruh signifikan terhadap perkembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Indonesia. Hal ini disebabkan oleh ada faktor lain yang lebih penting bagi dibukanya suatu kawasan menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yakni pembebasan lahan oleh masyarakat yang tidak mau digusur. Kemudian, konektivitas terdiri atas akses ke pelabuhan dan bandara. Untuk akses ke pelabuhan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perkembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Indonesia sedangkan akses ke bandara tidak berpengaruh signifikan. Hal ini disebabkan oleh akses ke pelabuhan menjadi faktor penting yang diperhitungkan oleh investor untuk berinvestasi disuatu kawasan industri sebagai transportasi angkut bahan baku dan output produksi dibandingkan dengan akses ke bandara sebagai transportasi wisatawan bagi KEK yang bergerak disektor pariwisata mengingat KEK yang bergerak disektor industri lebih banyak daripada KEK yang bergerak disektor pariwisata. Selanjutnya, stimulus fiskal berpengaruh signifikan terhadap perkembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Indonesia. Hal ini disebabkan oleh stimulus fiskal suatu daerah akan sangat menentukan perkembangan kawasan karena dapat mendanai proyek-proyek infrastruktur dan pembangunan industri.

KETERBATASAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan diatas peneliti menyarankan kepada Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yang sedang dalam tahap pembangunan dan belum beroperasi agar memperhatikan proses pembebasan lahan sehingga tidak terkendala pada penggusuran. Selain itu, bagi peneliti selanjutnya diharapkan menggunakan variabel lain seperti luas lahan, telekomunikasi, sarana dan prasarana sebagai infrastruktur pendukung untuk mengukur perkembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK).

DAFTAR PUSTAKA

Adris, A. P., & Susanti, D. (2016). Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan. *Jurnal Ilmiah Media Engineering*, *6* (1), 433-443. https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jime/article/view/11627

Chen, Y., & Boqiang, L. (2021). Understanding The Green Total Factor Energy Efficiency Gap Between Regional Manufacturing Insight from Infrastructure Development. *Energy*, 237. https://doi.org/10.1016/j.energy.2021.121553

e-ISSN 2721-625X
ISSN 2721-6330

Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus. (2019). *Laporan Tahunan Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus 2018: Menyimpul Keunggulan Memacu Daya Saing*. Jakarta: Sekretariat Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus

Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus. (2023). *Press Release: KEK Mandalika Sebagai Tujuan Sport Tourism Sukses Menggelar Balapan World Superbike 2023*. Jakarta: Sekretariat Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus

Esfahani, H. S., & Ramirez, M. T. (2003). Institutions, Infrastructure, and Economic Growth. *Journal of Development Economic*, 70, 443–477

Fadil, M. (2022). *Pengertian Dana Perimbangan, Alokasi dan Tujuannya*. Diperoleh dari https://klikpajak.id/blog/dana-perimbangan/

Faradis, Royhan., & Afifah, U. N. (2020). Indeks Komposit Pembangunan Infrastruktur Provinsi-Provinsi di Indonesia. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*, 20 (1), 33-55. https://scholarhub.ui.ac.id/jepi/vol20/iss1/3/

Firdausy, C. M., & Lestari, E. (2020). *Fundamen Konsep Pembangunan Inklusif Berdaya Saing*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia

Hariani RS, P., & Silvia, E. (2015). Analisis Pengaruh Infrastruktur Pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sei Mangkei Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Simalungun. *Ekonomikawan: Jurnal Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan*, 15 (1), 16-36. https://doi.org/10.30596/ekonomikawan.v15i1.1028

Haris, Abdul. (2009). *Pengaruh Penatagunaan Tanah terhadap Keberhasilan Pembangunan Infrastruktur dan Ekonomi*. Jakarta: Perencanaan Pembangunan Nasional

Kementrian Investasi. (2021). *Report on Investment Realization in Indonesia trhoughout 2020*. Diperoleh dari https://www.bkpm.go.id/en/publication/press-release/readmore/2413601/68801

Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2012). *Konektivitas Infrastruktur Jalan*. Diperoleh dari https://pu.go.id/berita/konektivitas-infrastruktur-jalan

Liu, Minsi., & Lo, K. (2022). The Territorial Politics of Urban Expansioan: Administrative Annexation and Land Acquisition. *Cities: The International Journal of Urban Policy and Planning*, 126, https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103704

Martono, N. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif: Analisis Isi dan Analisis Data Sekunder*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada

Suryani, N. I., & Febriani, R. E. (2019). Kawasan Ekonomi Khusus Dan Pembangunan Ekonomi Regional: Sebuah Studi Literatur. *Convergence: The Journal of Economic Development*, *1*(2), 40-54.

Suwika, T. (2018). Peran Pembangunan Infrastruktur Terhadap Ketimpangan Ekonomi Antarwilayah di Indonesia. *Jurnal Wilayah dan Lingkungan*, 6 (2), 115 – 130. https://doi.org/10.14710/jwl.6.2.115-130

Theodora, A., & Purnajati. R. (2021). *Hasil Evaluasi KEK, dari Peringatan Hingga Usulan Pencabutan*. Diperoleh dari https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2021/09/08/hasil-evaluasi-dewan-kek-dari-peringatan-hingga-usulan-pencabutan/?status=sukses_login&status_login=login

e-ISSN 2721-625X
ISSN 2721-6330

Yacob, B., & Santoso, E.B. (2018). Prioritas Pengembangan Infrastruktur Pada Kawasan Ekonomi Khusus Bidang Pariwisata Tanjung Lesung Kabupaten Pandeglang. *Jurnal Penataan Ruang*, 13 (2), pp. 35-39. http://dx.doi.org/10.12962/j2716179X.v13i2.7112

Yetty., Amin, C., & Waibot, Z. (2021). Peran Konektivitas Dalam Pembangunan Ekonomi Kepulauan Provinsi Maluku Utara. *Journal of Fiscal and Regional Economy Studies*, 4 (1), 50-60. https://doi.org/10.36883/jfres.v4i1.53