Government: Jurnal Ilmu Pemerintahan
Volume 9, Nomor 1, Januari 2016 (31-38)
ISSN 1979-5645

Analisis Pengelolaan Pelabuhan di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) Batam

Ady Muzwardi
(Ilmu Hubungan Internasional, Universitas Darussalam Gontor)
Email: ady.muz16@gmail.com

Abstract

Batam is free trade zone (FTZ) prepared into the main door of freight traffic and international shipping to be a free port that can fulfill the vision and mission of Batam became the area manager's best investment destination in Asia Pacific. Problem of infrastructure, limited human capital, and licensing that has not been integated have become obstacles to make Batam as an international port and international hub port. The purpose of this study is to determine the management of Port of Batam City and port infrastructure development as a way to increase international based standard. The method used in this study is a qualitative method. In this study, it can be summed up that the condition of the cargo port of Batam management should be enhanced, especially in the expansion of ports and efficiency of licensing

Keywords: *Management, Free Trade Zone, Sea Port*

Abstrak

Batam merupakan kawasan free trade zone (FTZ) yang disiapkan menjadi pintu utama lalu lintas barang dan pelayaran internasional untuk menjadi pelabuhan bebas yang bisa memenuhi visi dan misi Kota Batam menjadi pengelola kawasan tujuan investasi terbaik di Asia Pasifik. permasalah infrastruktur, keterbatasan sumber daya manusia dan perijinan yang belum satu atap menjadi hambatan tersendiri untuk menjadikan Batam sebagai pelabuhan bertaraf internasional dan pelabuhan hub. Tujuan dari penelitian ini ialah untuk mengetahui pengelolaan Pelabuhan di Kota Batam dan pengembangan infrastruktur pelabuhan sebagai cara untuk meningkatkan sesuai standar internasional. Metode penelitian yang digunakan ialah metode kualitatif. Pada penelitian ini dapat disimpulkan bahwa kondisi manajemen pelabuhan kargo batam harus ditingkatkan terutama dalam perluasan dermaga dan efesiensi perijinan.

Kata kunci: *Pengelolaan, Free Trade Zone, Pelabuhan*

PENDAHULUAN

Pulau Batam merupakan pulau yang terletak di wilayah perbatasan, sekaligus menjadi pintu gerbang dari wilayah Indonesia. Posisi pulau Batam yang memiliki akses yang luas terhadap laut, garis pantai yang panjang, dan dengan tingkat kedalaman laut yang tidak terlalu dalam, merupakan modal dasar Batam untuk menjadi pelabuhan berskala internasional.

Kesadaran akan strategisnya pembangunan pelabuhan di pulau Batam telah dirasakan oleh negara-negara investor, seperti USA, Qatar, Jepang, dan China. Dalam upaya mengembangkan industri dan pemasaran produk. negara-negara investor memandang penting untuk mempergunakan wilayah sekitar kepulauan Riau terutama Batam sebagai pelabuhan transit maupun sebagai wilayah produksi indutsri. Kesadaran akan nilai strategis

Sedemikian strategisnya pulau Batam untuk dijadikan pelabuhan, maka Orde Baru membangun pulau Batam menjadi pelabuhan Strategis, untuk kepentingan ekonomi perdagangan. Namun dalam perkembangan selanjutnya, terdapat dinamika yang cenderung ekstrim. Pada saat tertentu, Pelabuhan di Batam ditingkatkan statusnya dari sekedar pelabuhan biasa menjadi pelabuhan bebas, bahkan pulau Batam diformat menjadi kawasan perdagangan bebas.

Status Batam sebagai kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas (KPBPB) melalui Undang-Undang No. 44 tahun 2007 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu) No 1 Tahun 2007 tentang perubahan atas Undang-Undang No.36 tahun 2000 tentang Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu) No 1 tahun 2000 menjadi Undang-Undang. Dengan status pelabuhan bebas dan didukung oleh zona perdagangan, semestinya pelabuhan Batam mampu menjadi pelabuhan hub internasional.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif, dengan menyajikan hasil temuan dan kesimpulan analisis dengan menggunakan desain studi kasus. Informan penelitian ini adalah Lingkup Kantor Sekretariat Dewan Kawasan Batam Bintan, Karimun (BBK),Kantor Bea dan Cukai Batam, Kantor Pelabuhan Laut Batam dan Pelabuhan Batu Ampar. Teknik pengumpulan data yaitu: wawancara secara mendalam dan observasi secara langsung di lokasi penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perdagangan bebas dan pelabuhan bebas merupakan konsep yang sudah sangat tua. Kedua konsep ini secara sederhana, telah dijalankan oleh kerajaan-kerajaan kuno baik Yunani maupun Romawi untuk mengembangkan perdagangan internasional dalam rangka penciptaan kemakmuran di Yunani maupun Romawi. Model yang pernah dikembangkan oleh Romawi adalah dengan membangun suatu bangunan di sekitar pelabuhan yang peruntukannya untuk menyimpan barang-barang yang akan dibongkar dari luar atau barang yang akan dikirim ke luar daerah. Pembuatan semacam gudang di pelabuhan ternyata merupakan embrio pertama fasilitasi pelabuhan dalam menunjang perdagangan internasional. Konsep ini di kemudian hari dikenal dengan model bonded warehouse (Surwandono, 2013).

Free Port (pelabuhan bebas) merupakan bagian dari Free Trade Zone yang menjadi pengembangan konsep Special Economic Zone (SEZ), dimana SEZ (Kawasan Ekonomi Khusus /KEK) sebagai sebuah terminologi makro untuk kawasan yang ditetapkan untuk menyediakan lingkungan yang secara internasional kompetitif serta bebas dari berbagai hambatan berusaha dalam rangka memacu peningkatan ekspor nasional. Konsep ini dapat ditemukan di negara India dan Filipina. Di India dikenal tiga jenis umum Special Economic Zone (SEZ) meliputi : (a) SEZ for multi-product, yaitu SEZ yang terdiri dari sejumlah perusahaan yang tergolong dalam lebih dari satu sektor, yang di dalamnya juga terdapat kegiatan perdagangan dan pergudangan; (b) SEZ for specific sector, yaitu SEZ bagi satu sektor tertentu saja (bisa lebih dari satu perusahaan) atau SEZ untuk berbagai pelayanan satu sektor, seperti dalam pelabuhan atau bandar udara; dan (c) SEZ for Free Trade and Warehouse yaitu SEZ yang secara khusus menyediakan pelayanan fasilitas kegiatan perdagangan bebas dan pergudangan, fasilitasnya bisa untuk kegiatan yang multi sektor maupun untuk satu sektor tertentu saja. Di Filipina, kawasan-kawasan semacam ini dapat berbentuk Industrial Estates (IES), Export Pro-

cessing Zones (EPZs), Free Trade Zone, dan Tourist/Recreational Centers.

Heri Muliono, mencoba membagi pelabuhan bebas menurut jenis aktivitas yang dilakukan pelabuhan. Pertama **,** kawasan pelabuhan komersial, yakni pelabuhan yang menitikberatkan aktivitasnya pada kegiatan perdagangan, di mana kegiatannya terbatas hanya untuk pengiriman barang semata. Artinya, pelabuhan bebas lebih berperan untuk proses lintas barang semata tanpa melakukan perlakuan terhadap barang dalam kegiatan perdagangan internasional dan tidak digunakan sebagai pelabuhan import hanya sebagai pelabuhan ekspor. Kegiatan utama dari pelabuhan bebas jenis ini adalah pemeriksaan barang, pengambilan contoh, pemeliharaan barang dan rangkaian kegiatan yang wajar dalam melakukan persiapan pengiriman barang. Antara lain; pengemasan untuk peningkatan nilai pemasaran atau pengepakan untuk pengapalan seperti konsolidasi dan dekonsolidasi, penyortiran dan pengemasan kembali. Semua aktivitas ini tidak dikenakan bea kepabeanan agar supaya barang yang diekpor tersebut tetap memiliki tingkat kompetisi yang tinggi di pasar.

Kedua, kawasan industri untuk kegiatan industri yang memungkinkan kegiatan pemrosesan terhadap barang yang akan dikirim atau barang dikirim sebelum distribusikan ke pasar. Dalam pelabuhan bebas kawasan industri, pelabuhan bebas tidak hanya mengatur lalu lintas barang dan jasa namun juga melakukan proses pengolahan terhadap barang untuk ditingkatkan nilai ekonomisnya. Kegiatan yang dilakukan dalam pelabuhan ini adalah pemberian izin dilakukannya proses pengolahan atau *manufacturing* yang dibebaskan dari pungutan bea dan cukai serta pajak yang berlaku (Heri Muliono dilihat dari Surwandono, 2013).

Tabel 1
Matrik Aktivitas Kawasan
Pelabuhan Bebas

Aktivitas	Industri	Komersial
Kegiatan Utama	Pemeriksaan barang pengawasan manufacturing	Pemeriksaan barang
Lalu lintas Barang	Tidak hanya sebatas lalu lintas barang	Sebatas lalu lintas barang
Pengolahan barang	Diizinkan pengolahan Barang	Tidak diizinkan melakukan pengolahan barang
Pungutan cukai	Tidak dikenakan pungutan cukai	Tidak dikenakan pungutan cukai

Sumber: Diadaptasi dari Heri Muliono, Merajut Batam Masa Depan: Menyongsong Status Free Trade Zone, Jakarta,LP3ES, 2001

SEZ sebagai sebuah model untuk menyebutkan kawasan dengan kebijakan ekonomi terbuka yang didalamnya mencakup Free Trade Zone (FTZ), Export Processing Zone (EPZ), pelabuhan (Port), High Tech Industrial Estate dan lain sebagainya atau dikenal dengan sebutan zones within zone. Konsepsi ini memberikan otoritas kepada badan pelaksana untuk mengoperasikan SEZ secara penuh atas mandat dari pemerintah pusat.

SEZ merupakan konsep pengembangan kawasan ekonomi ataupun kawasan strategis nasional yang pada umumnya bertujuan untuk meningkatkan (Pusat Kajian Strategis PU, 2012) , pembangunan dan perekonomian wilayah agar terjadi pemerataan pembangunan dan kesejahteraan masyarakat di seluruh wilayah Indonesia.”.

Penggunaan konsep Free Trade Zone merupakan pengembangan dari SEZ (Kawasan Ekonomi Khusus /KEK) dipersiapkan untuk memaksimalkan kegiatan industri, ekspor, impor, dan kegiatan ekonomi lain yang memiliki nilai ekonomi tinggi. adalah usaha pengembangan tata kelola pemerintahan dengan memanfaat semua potensi yang ada. Pengembangan Free Trade Zone bertujuan untuk mempercepat perkembangan daerah

dan sebagai model terobosan pengembangan kawasan untuk pertumbuhan ekonomi, antara lain industri, pariwisata, dan perdagangan sehingga dapat menciptakan lapangan pekerjaan.

Free trade zone merupakan konsep yang lahir dari tujuan negara-negara untuk mengejar kesuksesan melalui penggunanan kawasan bebas yang bersifat tetap dan terus menerus. Hasil yang ingin diraih melalui konsep Free Trade Zone & Free Port meliputi:

1. Membangun wilayah yang tidak merugikan
2. Membangkitkan pendapatan
3. Bursa tenaga kerja
4. Menarik investasi, terutama investasi asing (foreign direct investment/FDI)
5. Transfer tekonologi dan pengembangan SDM

Tujuan Free Trade Zone & Free Port pada umumnya untuk memberikan kemudahan di kawasan bebas dengan menyiapkan keuntungan-keuntungan dan pengelolaan perusahaan di dalam kawasan tersebut. (Torres A. Raul " Free Zones and the World Trade Organization Agreement on Subsidies and Countervailing Measures"(Global Trade and Customs Journal , 2007).

Free Trade Zone & Free Port didesain oleh pemerintah pusat sebagai sebuah jendela untuk mengamati trend global dalam ekonomi, teknologi, dan pembangunan yang bersifat ilmu pengetahuan, sebagai landasan reformasi eksperimental dan sebuah sekolah untuk pelatihan sumber daya manusia (Ng and Tabg, 195).

Free Trade Zone & Free Port memiliki fungsi untuk menyatukan area domestic dengan area global sebagai langkah untuk mempercepat kerjasama ekonomi, aliran teknologi dengan Negara-negara lain.

Pengelolaan pelabuhan bebas Batam dilaksanakan oleh Badan Pengusahaan (BP) Batam. BP.Batam merupakan lembaga yang berbentuk Badan Layanan Umum (BLU) Batam. BP.Batam dalam pelaksanaan Tupoksinya berlandasan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1973 Tentang Daerah Industri Pulau Batam dimana secara kelembagaan diselenggarakan oleh Otoritas Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam. dalam pelaksanaan tugasnya BP Batam diawasi dan diarahkan oleh Dewan Kawasan.

a. Dalam pelaksanaan tugasnya BP. Batam mengacu pada pasal 4 Kepres No.41/73 Otorita pengembangan daerah industri Pulau Batam adalah penguasa yang bertanggungjawab atas pengembangan pertumbuhan daerah industri Pulau Batam dan mempunyai tugas meliputi: (a)Mengembangkan dan mengendalikan pembangunan pulau Batam sebagai suatu daerah industri; (b) Mengembangkan dan mengendalikan kegiatan-kegiatan pengalih-kapalan (transshipment) di pulau Batam; (c) Merencanakan kebutuhan prasarana dan pengusahaan instalasi-instalasi prasarana dan fasilitas lainny; (d) Menampung dan meneliti permohonan izin usaha yang diajukan oleh para pengusaha serta mengajukannya kepada instansi-instansi yang bersangkutan; (e) Menjamin agar tata-cara perizinan dan pemberian jasa-jasa yang diperlukan dalam mendirikan dan menjalankan usaha di pulau Batam dapat berjalan lancar dan tertib, segala sesuatunya untuk dapat menumbuhkan minat para pengusaha menanamkan modalnya di pulau Batam.
b. Pengelolaa Kawasan Perdangangan Bebas & Pelabuhan Bebas sesuai pasal 4 ayat 2, Otorita Batam/BP.Batam dalam pelaksanaan tugasnya dibantu oleh suatu tim asistensi yang terdiri dari unsur-unsur: (a) Departemen Keuangan (Direktorat Jendral Pajak dan Direktorat Bea & Cukai); (b) Departemen Perhubungan (Direktorat Jendral Perhubungan Laut). (c) Departemen Perdagangan (Direktorat Jendral Perdagangan); (d) Departemen Tenaga Kerja, Transmigrasi dan Koperasi

(Direktorat Jendral Pembinaan dan Penggunaan Tenaga Kerja); (e) Departemen Dalam Negeri (Direktorat Jendral Aggraria); (f) Departemen Kehakiman (Direktorat Jendral Imigrasi)

c. Berdasarkan aturan pasal 4 ayat 2 maka Departemen Perhubungan (Direktorat Jendral Perhubungan Laut) dibawah BP Batam dan pengelolaan dan perencanaan pelabuhan dibawah koordinasi langsung BP Batam. Dalam pengelolaan BP Batam dalam menjadikan Pelabuhan Batam sebagai pelabuhan internasional masih memiliki kendala misalnya infrastruktur masih terbatas. Pelabuhan Batu masih melayani kapal yang tetap HAP-nya itu Singapura, artinya kita ekspornya semuanya masih ke Singapura. Singapura yang mendapatkan penghasilan lebih besar. Singapura merupakan pelabuhan interconnection (HAP/Pelabuhan Utama) bisa menampung barang-barang dari Negara-negara pengekspor untuk kemudian dikirim kenegara importir (Wakil Sekretaris Dewan Kawasan BBK, 2014).
d. Untuk mengelola pelabuhan bebas Batam diperlukan kerjasama antara Dewan Kawasan, BP.Batam, Direktorat Bea & Cukai dan Direktorat Jendral Perhubungan Laut. dalam pelayanan dan pengawasan pelabuhan Bea Cukai bekerjasama dengan Kantor Pelabuhan Laut melalui koordinasi BP Batam dalam memfasilitasi arus perdagangan tanpa mengabaikan tupoksinya yang berbeda-beda. Dalam melaksanakan lintas koordinasi acuannya adalah ketentuan Bea Cukai acuannya PP No 10 dan Peraturan Menteri Keuangan. Karena peraturan-peraturan tersebut diterbitkan oleh BP.Batam otomatis ada sinergi. Ada forum koordinasi antara BP.Batam dengan instansi terkait termasuk Bea dan Cukai membahas tentang hambatan-hambatan dilapangan (CC Bea dan Cukai Batam, 2014).
e. Pengelolaan pelabuhan bebas khususnya kargo Batam berusaha memaksimalkan pelayanan terhadap Labuh, Tambat, membagi barang dalam kemasan dan barang tidak dalam kemasan, mempercepat mengatur bongkar, muat, ekspor dan impor barang, palet dan unitisasi memilah barang kargo, material proyek, pipa, plat, pasir, coral/granit, batu bara, samblas, Caper Slag, CPO sejenisnya BBM, blowing semen, limbah, eksplosive (Wakil Satker Pelabuhan Batu Ampar, 2014).
f. Pendapatan Pelabuhan Kargo Batam meliputi: jasa labuh, jasa tambat, jasa dermaga, imbalan B/M, kebersihan, air, tumpuk barang, jasa alat, sewa alat, sanksi, throughput fee, sharring kso, Batam menjadi lokomotif pembangunan nasional pendapatan pelabuhan Batam akan meningkat karena Pelabuhan-pelabuhan khusus di Batam menjadi pasar potensial untuk daerah kawasan Asia. Pelabuhan Singapura yang tidak bisa menampung barang memindahkan proses barangnya ke Batam (Wakil Satker Pelabuhan Batu Ampar, 2014).

Untuk pelaksanaan teknis dan pengawasan barang di pelabuhan tetap Bea & Cukai. BP.Batam menentukan regulasi dan ketentuanya dibawah Deputi pengendalian barang. Deputi pengendalian barang memberi izin dan selanjutnya Bea & Cukai melakukan pemeriksaan barang dan mengeluarkan SPBnya. untuk menghindari keterlambatan bongkar muat pengelola pelabuhan Batam menghindari ada barang yang tertumpuk di pelabuhan karena pelabuhan kargo di Batam adalah pelabuhan kecil.

Diusahakan sirkulasi barang lancar tidak berhenti Kalau terjadi penumpukan akan memperlambat pengurusan dokumen, menambah biaya operasional kepabeanan sebagai contoh barang masuk ke tempat pen-

imbunan sementara kalau barang lambat keluar biaya akan meningkat, tentu jadi pertimbangan investor. Barang diusahkan dari 5 hari penumpukan barang menjadi 1 hari agar Batam memiliki daya saing. Dokumen bongkar muat barang harus diajukan sebelum kapal bersandar dan tugas kantor pelabuhan untuk mengecek jumlah kontainer dan jenis barang sesuai dokumen.

Tabel 2
Data Pelabuhan Batam

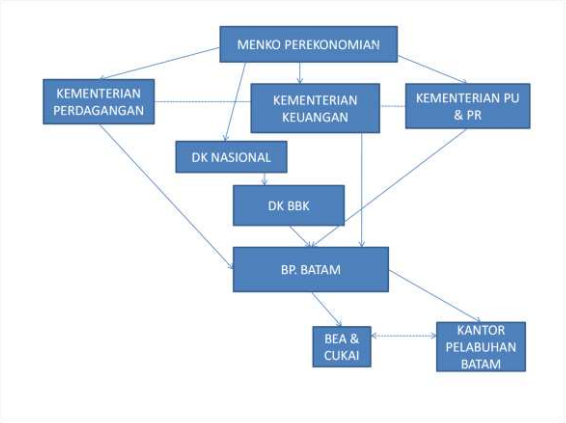
No	Pelabuhan	Kapasitas Standar	Panjang Dermaga
1	Batu Ampar	35.000 DWT	1.250 M LWS
2	Sekupang	10.000 DWT	117 M LWS
3	Kabil	35.000 DWT	420 M LWS

Sumber:/indoavis.co.id/

Untuk pelaksanaan teknis dan pengawasan barang tetap Bea & Cukai, BP.Batam menentukan regulasi dan ketentuanya dibawah Deputi pengendalian barang. Deputi pengendalian barang memberi izin dan selanjutnya Bea & Cukai melakukan pemeriksaan barang dan mengeluarkan SPBnya.

Kebijakan pelabuhan bebas harus diawasi secara ketat, jangan sampai yang masuk barang dari singapura atau china kita jual disini dan mengalir ke tempat-tempat lain di Indonesia. Kemudian barang-barang tersebut menghantam industri di wilayah-wilayah Indonesia tersebut (Wakil Sekretaris Dewan Kawasan BBK, 2014).

Gambar 1
Pola Pengelolaan Pelabuhan Batam



Sumber: Diolah dari berbagai sumber

Untuk mengejar mengejar dwelling time, dokumen bongkar muat barang harus diajukan sebelum kapal bersandar dan tugas kantor pelabuhan untuk mengecek jumlah kontainer dan jenis barang sesuai dokumen. selain kecepatan pengurusan dokumen, pembangun infrastruktur pelabuhan harus ditingkatkan kapasitas pelabuhan dengan membangun Pelabuhan Kargo Tanjung Sauh dengan kapasitas 4.000.000 TEUs. Batam juga sedang merampungkan perluasan Pelabuhan Batu Ampar yang semula hanya beroperasi untuk 90.000 TEUs menjadi 4.000.000 TEUs , dengan spesifikasi (i) Containers Terminal dengan panjang 600 m (ii) Extension Container Terminal 2015 dengan panjang 550 m (iii) Mixed Use dengan panjang 100 m (iv) Round The World Mine Line Transhipment dengan panjang 100 m (BIFZA, 2014). Pembangunan Pelabuhan Kargo Tanjung Sauh & Pelabuhan Kargo Batu Ampar di tahun 2015 mampu meningkatkan ekspor batam yang memiliki rata-rata nilai ekspor US$ 4.43 milyar dan diharapkan akan meningkat lagi dengan adanya AFTA 2015 (Wakil Satker Pelabuhan Batu Ampar, 2014).

Diterapkanya Pelabuhan Bebas maka pendapatan di sektor perhubungan juga berkurang termasuk Pendapatan Bea dan Cukai berkurang dari yang awalnya bayar sekarang tidak bayar pastinya pendapatan berkurang

yang jelas penerimaan Negara tetap ada karena pengiriman barang lokal FTZ batam ke kawasan lain tetap ada karena walaupun berkurang dalam segi pendapatan tetapi penyerapan tenaga kerja dapat meningkat, kegiatan ekonomi yang terus meningkatkan akibat banyaknya investor yang masuk mendorong penyerapan tenaga kerja dan pada akhirnya mendorong perputaran kegiatan ekonomi. Kegiatan ekonomi tersebut terkena pajak. Contoh 1) Setelah barang yang diimpor tersebut diolah dan menjadi kapal, transaksi penjualan kapal tersebut dikenai pajak .contoh 2) dari pekerja yang menerima gaji pasti kena pajak (CC Bea dan Cukai Batam, 2014).

Pihak perusahaan pelayaran menilai sarana dan prasarana pelabuhan Batam sudah baik tetapi regulasi tarif FTZ belum maksimal bongkar muat barang di pelabuhan di Batam termasuk rumit lalu-lintas barang di pelabuhan kadang lancar kadang macet (Kepala Tim Ekpedisi PT Aradex, 2014). Sementara dari sistem perizinan bongkar muat belum memiliki Pelayanan Terpadu Satu Pintu dimana izin pelayaran, bea dan cukai, karantina masih berada di kantor instansi masing-masing sehingga memakan waktu, belum efisien (Tim operasional PT. Citranstirta Tatasarana, 2014).

KESIMPULAN

Pengelolaan pelabuhan Batam dari segi infrastruktur masih dalam proses pembenahaan untuk mengejar target menjadi pelabuhan bertaraf internasional berkategori satu, saat ini Pelayanan laut di Batam termasuk lambat karena kapal harus mengantri walaupun demikian pelayanan pelabuhan laut di Batam lebih baik dibanding pelabuhan-pelabuhan laut lainnya di Indonesia contoh di Jakarta atau Banjarmasin yang lebih rumit dalam bongkar muat barang.

Dalam pengelolaan izin keluar masuk barang diperlukan pelayanan terpadu satu pintu didalam satu atap, hal ini untuk mengefisiensikan waktu pengurusan izin mulai dari izin pelayaran, bea dan cukai serta karantina dalam satu atap. selain iti diperlukan sosialisasi mendalam atas status pelabuhan bebas Batam agar para stakeholder mampu memahami perarturan keluar masuk barang di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Penanaman Modal Kota Batam. (2013). Perkembangan Kegiatan Bidang Pengawasan dan Pengendalian: Perkembangan Rencana Investasi di Kota Batam.

BIFZA. (2013). Free Trade Zone Authority Batam Industrial Estate Profile.

BIFZA. (2013). Free Trade Zone Authority Infrastructure Investment Opportunities In Batam.

BIFZA. (2013). Free Trade Zone Authority Batam Report.

BIFZA. (2013). Free Trade Zone Authority Investment Opportunities And Prospects in the Batam Free Trade Zone-Indonesia.

Batam Investment Board and Integrated Service Unit. (2013). General View on Investment Development and Opportunites in Batam.

Batam Investment Board and Integrated Service Unit. (2013). Map of Batam.

BIFZA. (2014). Infrastructure Investment Opportunities In Batam.

Edvardson. 2005. “Service portraits in service research: a critical review” ,Vol, 16, International Journal of Service Industry Management.

Graddy. 2009. Elizabeth Cross-Sectoral and Performance in Service Delivery, Vo,13, International Review of Public Administration.

Muliono, Heri. (2001). “MerajutBatamMasaDepan: Menyongsong Status Free Trade Zone, Jakarta: LP3ES.

NG, Tang. 2004. The role of planning in the development of Shenzhen, China: retoric and realities, vol,45, eurasian geography and economic, V,H,Winston&Son,Inc.

Suwandono, 2013, Naskah Akademik Pelabuhan Bebas Sabang

Torres A. Raul, 2007, Free Zones and the World Trade Organization Agreement on Subsidies and Countervailing Measures. Global Trade and Customs Journal.

WEBSITE

http://indoavis.co.id/mmap/docs/NAUTICAL%20MAPs.Indoesia/dat/batam.html

http://www.republika.co.id/berita/nasional/daerah/14/09/13/nbstpi-pengembangan-pelabuhan-batuampar-telan-anggaran-rp-45-tasikan