



# **MENJAGA INDONESIA DARI KEPRI**

**Peluang, Tantangan & Profil  
19 Pulau Terdepan Indonesia  
di Kepulauan Riau**

**Dr. Achmad Nurmandi, M.Sc.  
Trisno Aji Putra  
Nikolas Panama**

# **MENJAGA INDONESIA DARI KEPRI**

Peluang, Tantangan, & Profil 19 Pulau Terdepan Indonesia  
di Kepulauan Riau

Dr. Achmad Nurmandi M. Sc  
Trisno Aji Putra  
Nikolas Panama



BADAN PENGELOLA PERBATASAN PROVINSI KEPRI

2012

Perpustakaan Nasional: Katalog Dalam Terbitan (KDT)  
Nurmandi, Dr. Achmad, M.Sc, Trisno Aji Putra, Nikolas Panama  
Menjaga Indonesia dari Kepri: Peluang, Tantangan, & Profil 19 Pulau Terdepan Indonesia di Kepulauan Riau  
Cet. I -- Riau: Badan Pengelola Perbatasan Provinsi Kepri, 2012, 224 hlm, 14x21 cm

ISBN: 602-199217-2

1. Profile      I. Judul  
                  II. Nurmandi, Dr. Achmad, M.Sc, Trisno Aji Putra, Nikolas Panama

Menjaga Indonesia dari Kepri:  
Peluang, Tantangan, & Profil 19 Pulau Terdepan Indonesia di Kepulauan Riau

Pertama kali diterbitkan dalam Bahasa Indonesia  
oleh Badan Pengelola Perbatasan Provinsi Kepri

Cetakan Pertama, Oktober 2012

Penulis                                 : Dr. Achmad Nurmandi M.Sc, Trisno Aji Putra, Nikolas Panama  
Perancang Sampul & Isi         : Aksarabumi  
Foto Cover                         : Pulau Sekatung, Pulau Perbatasan di Natuna/Trisno Aji Putra  
Foto Halaman Dalam             : Milik Lembaga Partisipasi Garis Depan Nusantara/Tim Ekspedisi  
  Garis Depan Nusantara. Pemuatan foto sudah melalui izin.



Penerbit:  
Badan Pengelola Perbatasan Provinsi Kepri  
Jalan Seijang Nomor 34 Tanjungpinang, Provinsi Kepri  
Telp: (0771) 317004, Fax : (0771) 314559

Hak Cipta pada Badan Pengelola Perbatasan Provinsi Kepri  
Hak cipta dilindungi oleh undang-undang. Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian  
atau seluruh isi buku ini tanpa izin tertulis dari Badan Pengelola Perbatasan Provinsi Kepri.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2002 tentang Hak Cipta

Pasal 2

1. Hak cipta merupakan hak eksklusif bagi pencipta atau pemegang hak cipta untuk mengumumkan dan memperbanyak ciptaannya, yang timbul secara otomatis setelah suatu ciptaan dilahirkan tanpa mengurangi pembatasan menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Ketentuan Pidana

Pasal 72

1. Barang siapa dengan sengaja atau tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1), atau Pasal 49 ayat (1) dan ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).
2. Barang siapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran Hak Cipta atau Hak Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun dan/atau denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).



## GUBERNUR KEPULAUAN RIAU

### KATA SAMBUTAN

*Assalamualaikum warahmatullaahi wabarakaatuh.  
Bismillahir rahmaanir rahiim.*

Puji syukur kita panjatkan kehadiran Allah SWT., Tuhan Yang Maha Kuasa, karena berkat rahmat, nikmat dan karunia-Nya, kita masih dalam keadaan sehat walafiat. Sholawat dan salam kita ucapkan pula untuk junjungan alam Nabi Muhammad SAW., *allahumma shalli ala saiyidina Muhammad, waala ali Muhammad.*

Provinsi Kepulauan Riau (Kepri) yang terbentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2002 merupakan provinsi yang dianugerahi dengan luas laut yang mencapai hampir 96 persen dengan segala potensinya. Meski terbentuk tahun 2002, namun secara de facto, operasional penyelenggaraan pemerintahan baru dimulai pada 1 Juli 2004, ketika Menteri Dalam Negeri melantik Pelaksana Tugas Gubernur Kepri.

Sejak awal, kesejahteraan memang menjadi mimpi bersama pembentukan Kepri sebagai provinsi, selain memperpendek rentang kendali. Mimpi itu tergambar dalam visi Kepri yaitu, Terwujudnya

Kepulauan Riau Sebagai Bunda Tanah Melayu Yang Sejahtera, Berakhlak Mulia dan Ramah Lingkungan.

Sebagai daerah kepulauan, pembangunan di Kepulauan Riau sangat berorientasi kelautan, yang menjadi salah satu penggerak pertumbuhan ekonomi. Di antaranya adalah menempatkan dua dari sembilan misi Kepri berbasis kelautan dalam rencana pembangunan jangka menengah hingga 2015 nanti. Kedua misi itu yaitu meningkatkan pendayagunaan sumberdaya kelautan, perikanan dan pulau-pulau kecil terdepan secara efisien, lestari untuk kesejahteraan warga serta misi mengembangkan wisata berbasis kelautan, budaya lokal dan keunggulan wilayah.

Dalam misi itu terlihat jelas bahwa pulau-pulau terdepan menjadi perhatian khusus Pemerintahan Provinsi Kepri. Karena, Kepri memang menjadi salah satu provinsi perbatasan Indonesia di bagian barat. Dari 92 pulau terdepan Indonesia yang langsung berbatasan dengan negara tetangga, 19 pulau di antaranya berada di Kepri. Dengan demikian, Provinsi Kepri ikut memainkan peran strategis dalam menjaga kawasan perbatasan Indonesia.

Pengelolaan daerah perbatasan, tidak hanya masalah keamanan, namun juga perlu pendekatan kesejahteraan. Dengan meningkatnya kesejahteraan masyarakat yang berada di pulau-pulau terdepan, maka dengan sendirinya akan menjadi pagar kokoh untuk menjaga kedaulatan Indonesia.

Saat ini, Pemprov Kepri mendorong agar di pulau-pulau terdepan, dibangun fasilitas air dan listrik, baik melalui APBN, APBD maupun program CSR sejumlah perusahaan swasta. Selain itu, masalah keterhubungan ke pulau-pulau terdepan terus dilakukan. Dengan terjalinnya konektiviti, maka arus uang, arus barang dan arus orang akan lancar, yang nantinya bermuara pada aktivitas ekonomi yang akan membawa pada peningkatan kesejahteraan.

Pendekatan kesejahteraan ini perlu dikembangkan, mengingat tiga negara tetangga yang berbatasan langsung dengan Kepri, adalah negara dengan kekuatan ekonomi yang maju. Ketiga negara tetangga

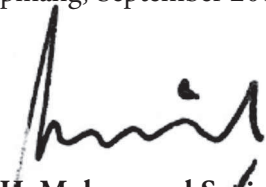
itu adalah Singapura, Malaysia, dan Vietnam. Singapura, sebagaimana dikenal sejak lama adalah pusat perdagangan di kawasan Asia Tenggara. Malaysia juga tidak kalah maju. Dan terakhir, Vietnam, kini juga tumbuh menjadi salah satu kekuatan ekonomi baru.

Karena itu, bagi Kepri, tentu yang diperlukan adalah bagaimana membangun seluruh garis perbatasan Indonesia di kawasan ini menjadi pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru. Kepri memiliki potensi untuk itu. Karena itu, sudah jelas digariskan dalam strategi pembangunan Kepri salah satunya adalah Mendorong Percepatan Pembangunan Daerah Tertinggal dan Kawasan Terdepan.

Buku "*Menjaga Indonesia dari Kepri*" ini sangat menarik untuk dibaca. Di dalamnya dikupas tentang 19 pulau terdepan Indonesia yang berada di Kepri. Serta ada juga kajian landasan teoritis dan berbagai alternatif pemikiran yang ditawarkan oleh penulisnya untuk pengembangan kawasan perbatasan di masa yang akan datang. Ditulis oleh akademisi dan jurnalis, buku ini akan bisa menjadi bahan rujukan bagi berbagai kalangan untuk mengetahui dan memikirkan bagaimana langkah terbaik guna memajukan kawasan perbatasan di Kepri.

*Akhirukalam*, saya mengucapkan tahniah kepada para penulis dan sejumlah pihak yang telah terlibat dalam penerbitan buku ini. Semoga ide-ide untuk membangun kawasan perbatasan di Kepri akan terus tumbuh dan berkembang, guna menjadi dasar pengambilan kebijakan bagi pemerintah pusat dan daerah dalam menjaga kawasan perbatasan. Selamat membaca. Terima kasih.

Tanjungpinang, September 2012



**Drs. H. Muhammad Safi**  
Gubernur Kepulauan Riau



# KATA PENGANTAR

## BADAN PENGELOLA PERBATASAN

### PROVINSI KEPULAUAN RIAU

Kepulauan Riau adalah beranda terdepan Indonesia. 19 dari 92 pulau terdepan Indonesia berada di Kepri. Dengan demikian, peran Kepri dalam menjaga kedaulatan Indonesia pun cukup besar. Sebab, 17 persen pulau terdepan itu adalah di provinsi kepulauan ini.

Membangun kawasan perbatasan, tentu saja tidak semudah membalikan telapak tangan. Sejumlah kendala, seperti akses yang sulit akibat minimnya sarana transportasi laut dari dan menuju ke 19 pulau perbatasan, ketersediaan air bersih di pulau-pulau terdepan, dan sekaligus kondisi alam dan faktor lainnya, dapat menjadi penyebab lambannya pembangunan di perbatasan. Namun, dengan upaya yang sungguh-sungguh, maka Badan Pengelola Perbatasan Provinsi Kepri ingin memberikan kontribusi maksimal dalam menjaga kedaulatan Indonesia di wilayah barat ini.

Sebagaimana kita ketahui, untuk memajukan kawasan perbatasan, maka harus dilihat dari tiga pendekatan, yakni keamanan, kesejahteraan dan ramah lingkungan. Dengan membangun kawasan perbatasan yang sejahtera, maka secara tidak langsung, kawasan itu akan menjadi pagar kokoh bagi upaya menjaga kedaulatan NKRI.



Karena itulah, sejumlah program pun kini telah dirancang dan dilaksanakan oleh Badan Pengelola Perbatasan Provinsi Kepri. Tujuan akhirnya tentu saja membangun kesejahteraan di garis depan republik yang ada di Kepri ini. Selain itu, aspek keamanan juga harus diperhatikan, karena di pulau-pulau terdepan inilah, titik kedaulatan Indonesia harus ditegakkan. Selanjutnya, dengan pendekatan ramah lingkungan, maka pola pembangunan di kawasan perbatasan juga harus mengacu pada kelangsungan ekosistem kawasan sekitar. Kemajuan pembangunan di kawasan perbatasan tidak boleh merusak tatanan lingkungan.

Saat ini, telah terjadi pergeseran orientasi pembangunan kawasan perbatasan menjadi *outward looking* (melihat ke luar), artinya membangun kawasan perbatasan untuk menangkap peluang-peluang yang ada di negara tetangga. Pergeseran orientasi ini diperlukan untuk mengembangkan perekonomian daerah sehingga kesejahteraan masyarakat dapat meningkat. Upaya ini menjadi bagian dari pendekatan kesejahteraan sebagai pelengkap pendekatan keamanan.

Buku ini, tentu adalah sebuah dasar pijakan kita bersama untuk melihat kondisi 19 pulau terdepan Indonesia di Kepri, di mana ada peluang dan tantangan yang bisa kita gunakan untuk membangun kawasan perbatasan ini. Karena itu, dengan membaca buku ini, diharapkan dapat memperluas cakrawala berpikir kita, dan sekaligus menambah ide-ide yang kreatif dan inspiratif untuk memajukan kawasan perbatasan Indonesia yang ada di Kepri. Akhir kata, selamat membaca dan mari kita bersama-sama membangun beranda terdepan Indonesia di Kepri ini.

Tanjungpinang, Oktober 2012

**Drs. Edy Sofyan M.Si**  
Kepala Badan Pengelola Perbatasan Provinsi Kepri

## UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur atas nikmat dan karunia yang diberikan oleh Allah SWT, dan shalawat teriring salam untuk Nabi Muhammad SAW. Atas limpahan berkat dan karunia-Nya, maka buku ini bisa terselesaikan.

Akhirnya, setelah melewati proses panjang, buku kajian tentang perbatasan ini sampai juga di tangan Anda, para pembaca. Proses pengerjaannya dilakukan di dua kota, yakni di Tanjungpinang dan Yogyakarta. Ada banyak kisah di sana, dan juga tentu ada banyak catatan-catatan yang menarik untuk disimpan dan dikembangkan pada masa-masa selanjutnya. Penulisan buku ini bermula dari sebuah keprihatinan tentang masih minimnya buku-buku yang terkait dengan kajian perbatasan di negeri ini. Padahal, setelah mengkaji secara mendalam, maka ancaman dan peluang di perbatasan ternyata penuh dinamika. Sebuah patok yang bergeser, atau pulau karang di perbatasan yang tenggelam, akan memberikan dampak besar bagi kedaulatan Indonesia. Karena itu, dengan kerendahan hati, kami berharap semoga buku ini bisa menjadi titik masuk bagi lahirnya buku-buku kajian perbatasan lainnya di kemudian hari, yang ditulis oleh para penulis dengan sejumlah latar belakang keilmuan. Dan semoga, kajian tentang perbatasan nantinya bisa terus berkembang, terutama di perguruan tinggi di Indonesia, khususnya yang berada di kawasan perbatasan.

Proses pengerjaan buku ini dapat berjalan dengan lancar atas bantuan sejumlah nama. Karena itu, kembali dengan kerendahan hati, kami ingin menyebut sejumlah nama, yang kepada mereka kami berhutang budi dan berterima kasih. Yang pertama, kepada jajaran Badan Pengelola Perbatasan Provinsi Kepri, yang telah menjadi mitra diskusi dan sekaligus sahabat mengobrol yang luar biasa bagi penemuan topik-topik baru dalam kajian perbatasan. Kepada Bapak Drs. Edy Sofyan M.Si., Bapak Sukardi, Bapak Hendrija, ST, Bapak Roby Cahyadi, ST dan jajaran kapid serta kasubbid dan staf di Badan Pengelola Perbatasan Provinsi Kepri, kami ucapkan terima kasih.

Kepada jajaran pengurus dan anggota Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara dan Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara di Bandung, yang telah melakukan “petualangan nekat” menjelajah 92 pulau terdepan selama periode 2008-2010, kami berhutang budi atas inspirasi, ide, dan sekaligus semangat “orang-orang gunung” tersebut. Kami juga berhutang budi atas kesediaannya memberikan izin dalam penggunaan foto-foto eksklusif dari Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara untuk dimuat dibuku ini. Kepada Bapak Irwanto Iskandar dan Bapak Didi Sugandi, salam bahari, dan terima kasih yang tak terhingga.

Kepada Bapak Rianto, S.Sos., MA., Sekretaris Prodi Sosiologi STISIPOL Raja Haji Tanjungpinang, kami ucapkan terima kasih atas kesediaannya menjadi narasumber dan sekaligus berbagi pengalaman tentang kehidupan di pulau terdepan di acara bedah draft buku ini yang diselenggarakan di Hotel Nuansa Bintan, Tanjungpinang, 3 Oktober 2012. Selain itu, kepada para aktivis mahasiswa, baik dari organisasi intra dan ekstra kampus, Ormas, LSM, OKP, akademisi, dan kelompok masyarakat lainnya yang telah hadir untuk memberikan masukan yang kritis-konstruktif di acara bedah buku tersebut, kami turut mengucapkan terima kasih. Kepada sahabat kami Komarudin Yusuf di Jogja, yang telah ikut membantu dalam proses desain dan pencetakan buku, kami ucapkan terima

kasih. Kepada rekan jurnalis, aktivis, dan mahasiswa di Tanjungpinang, kami juga mengucapkan terima kasih. Khususnya kepada Komunitas Merah Putih, Komunitas Bakti Bangsa, dan Pusat Studi Perbatasan, serta rekan kami Suprpto, kami ucapkan terima kasih.

Kepada sejumlah nama yang luput dituliskan, kami memohon maaf dan sekaligus mengucapkan terima kasih tak terhingga. Proses penulisan buku ini menjadi waktu yang teramat panjang dan sekaligus penuh tantangan. Semoga semua kerja-kerja ini hanya menjadi ibadah kepada Allah SWT. *Akhirukalam*, banyak lubang kajian yang masih tersisa di buku ini, semoga kelak, para penulis-penulis lain yang luar biasa, bisa segera menutupinya dan melahirkan buku-buku yang luar biasa tentang kajian perbatasan. Terima kasih.

Tanjungpinang, Oktober 2012

**Penulis**



# DAFTAR ISI

Kata Sambutan Gubernur Kepulauan Riau .....	3
Kata Pengantar Badan Pengelola Perbatasan Provinsi Kepulauan Riau .....	7
Ucapan Terima Kasih .....	9
Daftar Isi .....	13

## BAGIAN SATU

Kepri, Beranda Terdepan di Barat Indonesia .....	17
Otonomi Daerah Kepulauan: Pelajaran dari Kepri .....	22
Nasionalisme dari Perbatasan .....	24
Kesejahteraan .....	27
Sudut Pandang .....	30
Perbatasan, Sebuah Penelusuran Teoritik .....	34
Deklarasi Djuanda dan Konsep Negara Kepulauan .....	43
Kepri, Sebuah Serpihan Kepulauan Indonesia .....	49
Perbandingan Lautan dan Daratan di Kepri .....	52

## BAGIAN DUA

19 Pulau di Titik Kedaulatan: Gambaran Pulau-Pulau Terdepan Indonesia di Kepri .....	55
---	----

Pulau Terdepan di Kabupaten Natuna .....	57
Pulau Sekatung .....	60
Petugas Navigasi di Sekatung .....	68
Antara Sekatung dan Setakong .....	69
Diundang Presiden .....	72
Pulau Sebetul .....	77
Pulau Semiu .....	81
Pulau Kepala .....	86
Pulau Senua .....	90
Pulau Subi Kecil .....	95
Pulau Tokong Boro .....	101
Pulau Terdepan di Kabupaten Kepulauan Anambas .....	105
Pulau Damar .....	110
Pulau Mangkai .....	114
Pulau Tokong Berlayar .....	120
Pulau Tokong Malang Biru .....	123
Pulau Tokong Nanas .....	127
Pulau Terdepan di Kota Batam .....	130
Pulau Nipa .....	137
Pulau Nongsa .....	143
Pulau Batu Berhanti .....	147
Pulau Pelampong .....	150
Pulau Terdepan di Kabupaten Bintan .....	154
Pulau Sentut .....	158
Pulau Terdepan di Kabupaten Karimun .....	162
Pulau Karimun Kecil .....	165
Pulau Tokong Hiu .....	168

## **BAGIAN TIGA**

Sebuah Lompatan ke Masa Depan:

Peluang dan Tantangan Pengelolaan Perbatasan di Kepri ...	171
Pemanasan Global dan Ancaman Hilangnya Pulau di Perbatasan Kepri .....	178

Laut China Selatan dan Tantangan Bagi Kepri .....	183
Pengelolaan Perbatasan dan Tantangan ke Depan .....	191
Isu Strategis .....	197
Tantangan bagi Kepri .....	200
Malaysia-Indonesia: Peluang Mengelola Hubungan di Perbatasan .....	204
Pemuda di Perbatasan: Sebuah Upaya Mendorong Kemajuan SDM di Tepian Tanah Air .....	209
Epilog: Kisah Unik dari Perbatasan .....	213
Daftar Pustaka .....	219
Tentang Penulis .....	221





## BAGIAN SATU

# KEPRI, BERANDA TERDEPAN DI BARAT INDONESIA

Perjalanan sejarah Kepri sebagai sebuah daerah otonom, menampilkan banyak wajah. Kawasan ini pernah menikmati diri sebagai ibu kota provinsi, untuk kemudian menjelma menjadi kabupaten kecil, sebelum kemudian menjelma lagi menjadi sebuah provinsi mandiri. Rekam jejak perjalanan sejarah administrasi pemerintahan Kepri itu berikut disajikan dalam cuplikan-cuplikan singkat.

Semuanya bermula ketika republik baru merdeka. Berdasarkan Surat Keputusan Delegasi Republik Indonesia, Provinsi Sumatera Tengah tanggal 18 Mei 1950 No. 9/Deprt/1950 menggabungkan diri ke dalam Republik Indonesia, dan Kepulauan Riau diberi status daerah otonom tingkat II yang dikepalai oleh bupati sebagai kepala daerah dengan membawahi empat kewedanan sebagai berikut: Kewedanan Tanjungpinang meliputi wilayah Kecamatan Bintan Selatan (termasuk Kecamatan Bintan Timur, Galang, Tanjungpinang Barat dan Tanjungpinang Timur sekarang), Bintan Utara dan Batam. Kewedanan Karimun meliputi wilayah Kecamatan Karimun,

Kundur dan Moro, Kewedanan Lingga meliputi wilayah Kecamatan Lingga, Singkep dan Senayang, serta Kewedanan Pulau Tujuh meliputi wilayah Kecamatan Jemaja, Siantan, Midai, Serasan, Tambelan, Bunguran Barat dan Bunguran Timur.<sup>1</sup>

Setelah revolusi fisik dan morat maritnya pemerintahan pada awal kemerdekaan, sekitar November 1950, pemerintah RI mengeluarkan peraturan pemerintah pengganti undang-undang (Perpu) Nomor 4 Tahun 1950. Pada pasal satu, ayat satu, disebutkan bahwa kawasan yang meliputi Daerah Karesidenan Sumatera Barat, Riau, dan Jambi, ditetapkan sebagai Provinsi Sumatera Tengah.

Dengan demikian, Kepri pun secara otomatis masuk wilayah Provinsi Sumatera Tengah. Namun hanya tujuh tahun umur Provinsi Sumatera Tengah itu. Tim kewilayahan yang turun dari Jakarta membuat rekomendasi tentang pembagian provinsi itu menjadi Provinsi Riau dan Provinsi Jambi. Langkah pertamanya, adalah dengan membentuk kabupaten/kotamadya di wilayah ini.

Maka kemudian dikeluarkanlah Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1956 untuk membentuk kabupaten/kota madya dari bekas *onderafdeeling* di Karesidenan Riau tanpa merubah batas wilayahnya.

Dalam perkembangan selanjutnya, Pembentukan Provinsi Riau ditetapkan dengan Undang-undang Darurat Nomor 19 Tahun 1957. Kemudian diundangkan dalam Undang-undang Nomor 61 tahun 1958. Sama halnya dengan provinsi lain yang ada di Indonesia, untuk berdirinya Provinsi Riau memakan waktu dan perjuangan yang cukup panjang, yaitu hampir 6 tahun (17 November 1952 s/d 5 Maret 1958).<sup>2</sup>

Dalam Undang-undang pembentukan daerah swatantra tingkat I Sumatera Barat, Jambi dan Riau, junto Lembaran Negara No 75 tahun 1957, daerah swatantra Tingkat I Riau meliputi wilayah daerah swatantra tingkat II: Bengkalis, Kampar, Indragiri, Kepulauan

---

1 Bappenas RI, draft buku "*Rencana Induk Pengelolaan Perbatasan Negara: Buku Rinci di Provinsi Kepulauan Riau*" (2005): Hal 5.

2 Dikutip dari [http://id.wikipedia.org/wiki/Sejarah\\_Riau](http://id.wikipedia.org/wiki/Sejarah_Riau)

Riau, termaktub dalam UU No. 12 tahun 1956 (Lembaran Negara tahun 1956 No.25), dan Kotaparaja Pekanbaru, termaktub dalam Undang-undang No. 8 tahun 1956 No. 19.

Dengan surat keputusan Presiden tertanggal 27 Februari 1958 No. 258/M/1958 telah diangkat Mr. S.M. Amin, Gubernur KDH Provinsi Riau dilantik pada tanggal 5 Maret 1958 di Tanjungpinang oleh Menteri Dalam Negeri yang diwakili oleh Sekjen Mr. Sumarman. Pelantikan ini diwarnai oleh gejolak pemberontakan PRRI di Sumatera Tengah.

Setelah pemberontakan dapat dikendalikan, Menteri Dalam Negeri mengirim kawat kepada Gubernur Riau tanggal 30 Agustus 1958 No. Sekr. 15/15/6. Setelah itu dengan Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Swatantra tingkat I Riau tanggal 22 September 1958 No.21/0/3-D/58 dibentuk panitia Penyelidik Penetapan Ibukota Daerah Swatantra Tingkat I Riau.

Akhirnya dipilihlah Pekanbaru. Tanggal 20 Januari 1959 dikeluarkan Surat Keputusan dengan No. Des.52/1/44-25 yang menetapkan Pekanbaru sebagai ibukota Provinsi Riau.<sup>3</sup> Sejak saat itu, Tanjungpinang mulai menyusut masa kejayaannya.

Kemudian berdasarkan Surat Keputusan No. 26/K/1965 dengan mempedomani Instruksi Gubernur Daerah Tingkat I Riau tanggal 10 Februari 1964 No. 524/A/194 dan Instruksi No.16/V/1964 dan Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Riau tanggal 9 Agustus 1964 No.UP/247/5/1965, tanggal 15 Nopember 1965 No.UP/256/5/1965 menetapkan bahwa, terhitung mulai tanggal 1 Januari 1966 semua daerah Administratif Kewedanan dalam Kabupaten Kepulauan Riau dihapuskan.

Pada tahun 1983, sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 31 tahun 1983, telah dibentuk Kota Administratif (Kotif) Tanjungpinang yang membawahi dua kecamatan yaitu Kecamatan Tanjungpinang Barat dan Kecamatan Tanjungpinang Timur, dan pada

---

3 *Ibid.*

tahun yang sama sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 34 tahun 1983 telah pula dibentuk Kota Madya Batam.

Dengan adanya pengembangan wilayah tersebut, maka Batam tidak lagi menjadi bagian Kabupaten Kepulauan Riau. Berdasarkan Undang-Undang No. 53 tahun 1999 dan diperbaharui dengan UU No. 13 tahun 2000, Kabupaten Kepulauan Riau dimekarkan lagi menjadi 3 kabupaten yakni, Kabupaten Kepulauan Riau, Kabupaten Karimun dan Kabupaten Natuna. Selanjutnya, berdasarkan Undang-Undang No. 5 tahun 2001, terhitung 17 Oktober 2001, Kota Administratif Tanjungpinang ditingkatkan statusnya menjadi Kota Otonom yang terpisah dari Kabupaten Kepulauan Riau dengan memiliki empat kecamatan, yakni Kecamatan Tanjungpinang Barat, Tanjungpinang Timur, Tanjungpinang Kota dan Bukit Bestari.

Sedangkan Kabupaten Kepulauan Riau setelah pemekaran memiliki 11 kecamatan, yaitu Kecamatan Bintan Utara, Bintan Timur, Teluk Bintan, Gunung Kijang, Senayang, Lingga, Singkep, Singkep Barat, Tambelan, Lingga Utara dan Teluk Sebong. Disamping itu, sebagian wilayah kecamatan Galang (kini Teluk Bintan) dan Bintan Utara digabung dengan Kota Batam.<sup>4</sup>

Sejak 15 Mei 1999, masyarakat Tanjungpinang membuat deklarasi “Hari Marwah” di mana salah satu intinya adalah meminta kepada pemerintah pusat untuk menjadikan Kepri sebagai provinsi mandiri, lepas dari Riau. Keinginan ini baru terealisasi pada 24 September 2002, setelah DPR RI mengesahkan RUU Pembentukan Provinsi Kepri menjadi Undang-Undang. Kemudian undang-undang itu dikenal sebagai UU Nomor 25 Tahun 2002 tentang Pembentukan Provinsi Kepri. Namun sejak undang-undang disahkan, ada jeda waktu sampai 1 Juli 2004, ketika Pemerintah Provinsi (Pemprov) Kepri memiliki pejabat caretaker gubernur. Pada tahun 2005, dilakukan pemilihan gubernur Kepri untuk yang pertama kali, dan lima

---

4 Bappenas RI, *op cit.*

tahun setelahnya, pada 2010, diikuti pemilihan secara langsung untuk yang kedua kali.

Provinsi Kepulauan Riau memiliki batas wilayah:

- a. Sebelah Utara dengan Laut Cina Selatan;
- b. Sebelah Timur dengan Negara Malaysia dan Provinsi Kalimantan Barat;
- c. Sebelah Selatan dengan Provinsi Sumatera Selatan dan Provinsi Jambi; dan;
- d. Sebelah Barat dengan negara Singapura, Malaysia, dan Provinsi Riau.

Adapun daerah-daerah di Kepri yang berbatasan langsung dengan negara tetangga adalah: kawasan Pulau Nipah yang berada langsung di perbatasan dengan Singapura. Perbatasan laut antara Indonesia dengan Singapura berdasarkan perjanjian tanggal 25 Mei 1973 (UU No. 7 tahun 1973).

Selain itu, juga masih ada Pulau Sekatung berada di bagian utara Kepulauan Natuna berbatasan langsung dengan Vietnam. Jarak dari Pulau Sekatung ke Ibu Kota Kecamatan Bunguran Barat di Sedanau kurang lebih 65 mil dan dipisahkan oleh Laut Natuna. Selain itu Pulau Sekatung, di Kepulauan Natuna juga terdapat juga sebuah pulau kecil yaitu Senua, karena Pulau Senua ini menjadi tapal batas dan menjadi titik penting untuk menentukan batas wilayah teritorial dan kedaulatan Indonesia di perairan utara provinsi Kepulauan Riau tersebut. Selain itu, jika ke arah timur laut maka berbatasan dengan Filipina dan ke arah timur berbatasan dengan Malaysia. Waktu tempuh dari Pulau Senua ini menuju Vietnam sekitar 16 jam, sedangkan waktu tempuh antara Ranai ke Batam mencapai lebih dari 24 jam.<sup>5</sup>

---

5 *Ibid.*

## Otonomi Daerah Kepulauan: Pelajaran dari Kepri

Undang-undang No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah tidak secara spesifik mengatur tentang daerah kepulauan, dan bahkan peraturan pelaksanaannya pun tidak mengatur secara khusus. Berdasarkan hal ini maka banyak kebijakan otonomi daerah tidak memperhatikan unsur luas lautan dan kepulauan. Apakah penting aspek laut? Sebagaimana kita kita ketahui bahwa luas lautan negara Indonesia mencapai lebih kurang 85 persen dari luas wilayah.

Di dalam teori desentralisasi dikenal dengan teori desentralisasi asimetris. Indonesia memiliki tiga contoh desentralisasi asimetris, yaitu Otonomi Khusus Aceh, Otonomi Khusus Papua dan Otonomi Khusus Daerah Istimewa Yogyakarta. Model desentralisasi ini memiliki perbedaan dengan desentralisasi yang diatur berdasarkan Undang-undang No. 32 Tahun 2004, dan bahkan diatur dengan undang-undang tersendiri. Kota Batam dapat dikatakan sebagai bentuk desentralisasi asimetris dengan kekhususan-kekhususan di bidang ekonomi. Demikian pula Kawasan Khusus Karimun dan Pulau Bintan. Setelah menjadi provinsi pada tahun 2002 dan baru 10 tahun, kemajuan ekonomi Provinsi Kepulauan Riau melampaui ekonomi nasional dengan pertumbuhan rerata di atas tujuh persen atau di atas pertumbuhan ekonomi nasional. Pusat-pusat pertumbuhan mulai tersebar di Kabupaten Karimun dan Kabupaten Bintan serta Kota Tanjungpinang. Artinya keleluasan yang diberikan kepada daerah untuk membangun infrastrukturnya terbukti memberikan dampak penting pada perekonomian daerah dan nasional.

Dalam industri pariwisata, jumlah wisatawan asing yang berkunjung ke Kepri pada 2011 mencapai 1,7 juta orang, mengalami kenaikan sebesar 12,45 persen dibanding jumlah wisman pada 2010 yang mencapai 1,5 juta orang. Kunjungan wisman ke Kepri selama 2011 memberikan kontribusi sebesar 22,35 persen terhadap jumlah wisman yang berkunjung ke Indonesia. Selama 2011, wisman yang

berkunjung ke Kota Batam mencapai 1.16 juta orang, ke Bintan sebanyak 337.353 orang, Karimun sebanyak 104.397 orang dan ke Kota Tanjungpinang sebanyak 106.180 orang (sumber: antaranews). Dengan asumsi seorang wisatawan dengan masa tinggal dua hari berbelanja sebanyak 200 US\$/hari, maka dapat disimpulkan bahwa 340 juta US\$ dana yang beredar di Kepulauan Riau.

Dari pengalaman ini, pemerintah pusat dapat belajar untuk mengembangkan desentralisasi asimetris di daerah-daerah perbatasan. Mengapa kita tidak mengembangkan model otonomi daerah Kepulauan Riau di perbatasan Serawak dan Kepulauan Sangihe? *Lesson learned* otonomi kepulauan Riau dapat dijadikan model nasional untuk mengangkat “marwah” warga negara Indonesia di depan Malaysia atau Brunei Darussalam.



## NASIONALISME DARI PERBATASAN

Kisah nasionalisme terhadap Indonesia dari orang-orang di Kepri sudah berlangsung lama. Dulu, semuanya hanya bermula dari radio saja. Ketika orang-orang republik di Jakarta mendeklarasikan gagasan mereka tentang sebuah negara bersatu yang disebut sebagai Indonesia, maka orang-orang di perbatasan pun menyambutnya. Mereka ikut mengibarkan merah putih dan mulai melakukan pengambilalihan aset-aset Belanda dan Jepang yang tersisa. Mereka waktu itu masih sangat muda, tidak menonton televisi, melainkan mendengar dari radio bahwa Indonesia telah menjelma menjadi negara dalam sebuah proklamasi di Jakarta.

Kemudian, orang-orang perbatasan itu pun mulai membangun kampungnya, dengan arah hadap tujuan ke Jakarta, bukan ke Singapura, atau Malaysia. Sejarah boleh saja bernostalgia bahwa dulu mereka menjadi bagian tak terpisahkan dari Singapura dan Malaysia. Namun Traktat London 1824 yang dibuat oleh Belanda dan Inggris telah membelah dua wilayah Kesultanan Melayu di Semenanjung Malaya. Bagian sebelah utara, dari mulai Singapura sampai terus ke atasnya, masuk di bawah kendali Inggris. Sementara bagian sebelah selatan, dari mulai Karimun sampai ke bawahnya, masuk ke garis demarkasi Belanda. Dan, wilayah itu pun terbelah.

Begitu pemuda republik di Jakarta mendeklarasikan gagasan mereka menjadi sebuah negara, wilayah yang dimaksud sebagai Indonesia pada masa itu adalah seluruh wilayah bekas jajahan Belanda yang berada di gugus kepulauan yang dikenal sebagai nusantara. Kepri sendiri masuk dalam gugus gagasan Indonesia itu. Dan pemuda Melayu Kepri pun sepakat, bahwa dulu mereka adalah bagian dari Kesultanan Melayu, namun kini, setelah era negara-bangsa (*nation-state*), maka mereka pun harus menjadi bagian dari Indonesia. Dan Merah-Putih pun berkibar di atas langit Tanjungpinang, untuk pertama kali, dan untuk puluhan tahun selanjutnya.

Sejumlah penyaksi sejarah masih berdebat tentang kapan dan di mana Merah-Putih untuk pertama kali berkibar. Ada satu versi mengatakan bahwa kawasan bukit yang sekarang menjadi kompleks Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) Tanjungpinang, adalah tempat pertama kalinya Merah-Putih menancap tegak lurus membelah langit. Tapi ada satu versi lagi mengatakan bahwa bendera dua warna itu berkibar pertama kali di kawasan Tepi Laut, atau tempat yang sekarang disebut sebagai Tugu Proklamasi.

Terlepas dari dualisme pandangan itu, satu hal yang perlu digarisbawahi bahwa Merah-Putih telah berkibar di langit Tanjungpinang. Dan itu tentu berarti pula adalah sebuah proklamasi dari orang-orang perbatasan di Kepri, bahwa mereka telah memutuskan menjadi bagian tak terpisahkan dari Indonesia.

Pasang surut nasionalisme memang terjadi, karena pada masa itu adalah tahap yang sering disebut oleh Bung Karno sebagai periode *nation and character building*, pembangunan bangsa dan pembangunan karakter orang-orang yang disebut bangsa itu sendiri. Ada banyak gelora, tapi tidak pernah terledakkan dalam bentuk letusan senjata. Ini beda misalnya dengan sejumlah kawasan di Indonesia, seperti di Sumatera dengan kemunculan DI/TII, atau di Maluku dengan kemunculan RMS, dan lain sebagainya. Di Kepri, mereka tidak pernah mau terlalu bersebalahan pendapat dengan para pemimpin. Mungkin ada kritik, tapi itu tentu hal yang wajar.

Dan kritik itu pun tidak pernah menjelma menjadi letusan bedil atau dentuman meriam.

“NKRI itu sudah harga mati,” kata Huzrin Hood, mantan orang nomor satu di Kepri, yang sekaligus menjadi motor pembentukan Provinsi Kepri. “Kita bagian tak terpisahkan dari Indonesia,” kata Ismeth Abdullah, gubernur pertama Kepri. “Kita harus ikut membangun perekonomian Indonesia, dari Kepri ini,” kata Muhammad Sani, gubernur Kepri saat ini.

Sempat ada riak memang. Seperti misalnya pemasangan spanduk di kawasan Palmatak, Anambas beberapa tahun silam. Saat itu sejumlah anak muda yang kalap, menuntut bagi hasil minyak dan gas secara lebih adil kepada pemerintah pusat. Sebab, dari minyak dan gas lah mereka berharap kampung mereka bisa sejahtera. Waktu itu, dengan emosi anak muda, mereka mengatakan, kalau pusat tidak mau adil dan menyejahterakan mereka, maka mereka mungkin akan berpikir balik kanan dari Indonesia. Namun, itu hanya berlangsung beberapa jam saja. Sebab, para Muspida (Forum Komunikasi Pimpinan Daerah) di Kepri yang turun tangan berhasil mengajak para pemuda itu untuk tetap berada di jalur semula, tak perlu balik kanan dari Indonesia. Masalah kesejahteraan, bisa diperjuangkan bersama, melalui jalur lobi ke pemerintah pusat. Setelah itu, tidak ada riak berarti.

Lalu kemudian, di tahun 2010, sejumlah anak muda lagi, yang mengepung Kantor KPU Provinsi Kepri di Tanjungpinang, juga membuat sejumlah tuntutan. Mereka saat itu kecewa dengan kinerja KPU Kepri dalam menyelenggarakan pemilihan gubernur Kepri periode 2010-2015. Karena itu, mereka menuntut sejumlah transparansi dan penerapan peraturan yang adil. Beberapa hari mereka mengepung kantor itu, bahkan mendudukinya. Sebuah spanduk pun mereka pajang, yang isinya sedikit banyak terkait dengan gagasan “merdeka”. Namun, setelah terjadi negosiasi panjang, spanduk itu pun turun dengan sendirinya, massa pun bubar, pemilu

tetap berjalan, gubernur terpilih berhasil dilantik, dan Kepri tetap menjadi bagian dari Indonesia.

Geliat pasang surut cinta dari orang-orang perbatasan ini memang sedikit berbeda dengan sejumlah perbatasan lain di Indonesia, termasuk Riau. Dulu, bahkan di Riau pernah ada sebuah gerakan yang dikenal sebagai “Riau Merdeka”. Namun itu pun surut, dan semuanya kembali menjadi bagian dari Indonesia. Pun demikian di Aceh. Mereka angkat senjata sejak puluhan tahun lampau, namun kemudian bersepakat bahwa mereka tetap bisa hidup di bawah naungan Merah-Putih, meski dengan sistem aturan kedaerahan yang sedikit istimewa. Dari ujung Timur, kawasan perbatasan pun bergolak. Lihat saja yang pernah terjadi di Maluku, Papua. Bahkan Timor-Timur, sekarang sudah menjelma menjadi Timor Leste, sebuah negara, yang menjadi anggota kesepuluh asosiasi negara-negara Asia Tenggara.

Praktis, kalau melihat sebagian besar rekam jejak sejarah itu, maka hanya Kepri, bisa dikatakan sebagai kawasan perbatasan yang tidak pernah menjadikan kata merdeka sebagai bahasa teriakan, atau lebih jauh, mengubahnya menjadi letusan mesiu dan dentuman meriam. Paling jauh, di Kepri hanya muncul spanduk, yang setelah itu dilipat, dimasukkan ke dalam kantong, dibawa pulang, disimpan dalam gudang.

Dengan melihat rekam jejak seperti ini, berarti pula bisa dikatakan Kepri sebagai daerah perbatasan yang memiliki loyalitas tinggi kepada Indonesia. Dan orang-orang Kepri pun selalu membuang jauh-jauh gagasan tentang merdeka itu sendiri. Sejak pertama kali Merah Putih berkibar di langit Kepri, sampai saat ini belum ada bendera lain yang bisa menggantikannya.

## **Kesejahteraan**

Sebenarnya, godaan terhadap nasionalisme itu di zaman yang berputar cepat seperti ini, bisa jadi muncul dari sisi fenomena *borderless*

*world*, sebuah dunia di mana batas-batas kedaulatan semakin menyusut. Tentu, di era ketika negara-bangsa sudah menjadi pakem-pakem yang kaku dan tak bisa diganggu gugat lagi, gagasan membentuk negara baru bisa jadi bukanlah hal yang menarik. Namun mari kita lihat tesis dari Kenichi Ohmae, seorang sosiolog, yang memberi gambaran bahwa dunia yang dihadapi kini adalah sebuah *global village*, kampung global. Internet telah mengubah wajah dunia. Mereka yang berada di pedalaman Desa Tajur Biru, Senayang, tiba-tiba bisa melihat dan terkoneksi dengan orang yang berada di New York, Baghdad, bahkan Mekah. Jemaah haji yang sedang tawaf keliling Masjidil Haram di Mekah bisa mereka saksikan secara langsung lewat televisi.

Nah, batas-batas negara pun mulai meluruh. Dulu, sebelum kemajuan internet, maka batas negara masih kuat dan berdaulat. Sebab, segala sesuatu harus melewati batas negara secara fisik bila ingin masuk ke dalam negara lain. Namun kini, dunia maya sudah mengubah semuanya. Komunikasi, pengiriman gambar, tulisan, foto, bahkan saling menatap saat berbicara sudah bisa dilakukan tanpa melewati batas negara secara fisik, melainkan melewati dunia maya. Karena itu, menjaga kedaulatan pada saat ini relatif sulit dari pada menjaga kedaulatan di masa sebelum terkoneksi manusia sejagat raya dalam dunia internet.

Namun terlepas dari persoalan dunia maya itu, ancaman terbesar terhadap perbatasan suatu wilayah adalah terkait dengan kesejahteraan. Rata-rata, daerah yang belakangan menuntut merdeka, dimulai dari ketidakpuasan secara ekonomi. Mereka merasa memiliki sumber daya alam yang besar, namun pembangunan daerahnya tertinggal.

Selain itu, juga ada keunikan tersendiri bagi kawasan perbatasan. Keunikan itu adalah seputar rantai ekonomi yang bahkan bisa melakukan lintas batas. Bagi kita yang berada di Kepri, harga beras atau gula bisa naik karena alasan ikut kurs dolar yang naik, tentu bukan hal yang asing. Dulu, sejumlah pedagang di Pasar

Tanjungpinang selalu mengungkapkan alasan ini ketika mendapat protes dari pelangganya. Namun saat ini sudah jarang kita mendengar hal seperti itu. Mengapa demikian? Sebab, ketergantungan kita terhadap produk dari Singapura, Malaysia serta Vietnam untuk urusan beras dan gula masih sangat tinggi. Saat ini, suplai barang di Kepri terutama dari produk elektronik juga masih tergantung pada negara tetangga itu. Dulu masih ada produk sembako, namun sejak beberapa tahun terakhir, mulai berkurang.

Kalau kita misalnya membeli laptop atau *handphone* di Batam, maka sang penjual akan terlebih dahulu menekan beberapa tombol di kalkulator mereka. Hal itu mereka lakukan untuk menghitung kurs dolar Singapura. Maka jangan heran, kadang ada kalanya produk yang sama bisa kita beli dengan harga yang berbeda, meski pun di toko yang sama. Kalau kebetulan saat kita membeli kurs dolar sedang turun, maka kita pun akan mendapat harga barang dengan lebih murah. Namun bila keesokan harinya kondisi berubah, maka harga pun ikut tergerek naik.

Dulu, sebelum 1963, Kepri pernah menggunakan mata uang dolar sebagai alat tukar resmi di pasaran. Karena sejarah ini, maka ketergantungan psikologis terhadap mata uang dolar Singapura masih sangat tinggi. Mungkin hanya di Kepri lah, pihak perbankan mau menerima tabungan dalam bentuk dolar Singapura. Sebab, di tempat lain, rata-rata mereka hanya menyediakan fasilitas tabungan dalam bentuk mata uang dolar Amerika atau mata uang lainnya. Jarang, atau bahkan tidak ada yang menerima dalam bentuk mata uang dolar Singapura.

Kemudian setelah 1963, perlahan mulai dilakukan kebijakan dedolarisasi, alias menjadikan mata uang rupiah sebagai satu-satunya alat tukar resmi. Sempat ada transisi selama satu tahun, di mana dikenal ada mata uang yang beredar, yakni KR, atau singkatan dari Kepulauan Riau. Setelah itu berlaku mata uang rupiah secara luas. Namun dalam prakteknya, tetap saja pelaku ekonomi di Tanjungpinang, Batam dan sekitarnya, masih menggunakan mata

uang dolar Singapura untuk transaksi tertentu. Kalau pun ingin menjualnya dalam bentuk mata uang rupiah, tetap saja mereka kalkulasikan dengan kurs dolar Singapura pada saat transaksi.

“Sulit menghilangkan ketergantungan penggunaan dolar di wilayah Provinsi Kepulauan Riau,” kata Ketua Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi Kepri Nur Syafriadi. Menurut Nur, hal ini disebabkan kebiasaan yang sudah berlangsung puluhan tahun. “Kami terimbas dengan kehidupan ekonomi negara tetangga. Ini dilematis, karena kami di daerah perbatasan,” kata Nur. Tapi yang kadang-kadang membuat konsumen tak habis pikir adalah, tak hanya produk impor saja yang dikurskan dengan dolar Singapura. Produk yang mereka ambil dari Jakarta juga demikian. “Penyakitnya pedagang, belanja barang di Jakarta, namun di sini dihitung dollar. Apa lagi kalau belanja barang dari Singapura. Kita belanja rupiah, tapi konversi dolar,” kata Nur.

## Sudut Pandang

Rasa nasionalisme daerah perbatasan khususnya di Kepri yang berbatasan dengan Singapura, Malaysia, dan Vietnam tidak bisa disamakan dengan daerah lain atau Jakarta, kata pakar politik Zamzami A Karim sebagaimana dikutip oleh Kantor Berita *Antara*.

“Orang Jakarta mengukur nasionalisme dari ukuran Jakarta, tidak pernah melihat dari perspektif masyarakat perbatasan. Terkadang maksud nasionalisme itu adalah yang menguntungkan Jakarta, tidak peduli dengan nestapa yang dirasakan masyarakat di perbatasan,” kata Zamzami yang juga Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Sosial dan Politik Raja Haji Tanjungpinang.

Pengalaman sejarah antara Jakarta dan Jawa dengan komunitas daerah perbatasan menurut dia sangat jauh berbeda, terutama di Kepri. “Dari dulu Kepri merupakan daerah yang sangat terbuka dan plural, sehingga makna nasionalisme Indonesia yang mereka rasakan

tidak terlalu *'chauvinis'* seperti Jakarta dengan jargon *'right or wrong is my country'*," katanya.

"Pengalaman sejarah yang berbeda juga membuat ekspresi nasionalisme yang beda pula, bukan berarti tidak cinta Tanah Air," kata Zamzami. Menurut dia, pemerintah pusat harus menunjukkan kewibawaannya berhadapan dengan negara tetangga dimulai dari kawasan perbatasan agar kepentingan nasional benar-benar dilindungi.

Negara harus berwibawa, jangan justru tunduk pada kepentingan negara lain yang membuat kita malu sebagai warga negara, katanya. Sebagai contoh menurut dia, pemerintah tidak berdaya menghadapi penjarahan pasir, ikan, bauksit, bahkan hasil minyak bumi dan gas sehingga masyarakat tidak tahu berapa yang mengalir ke luar negeri, jangankan untuk ikut menikmatinya. "Agar kecintaan kita terhadap Indonesia terbalaskan, kedaulatan sebagai bangsa yang merdeka, yang harus ditegakkan," tegasnya. Namun demikian, rasa nasionalisme warga Kepri menurut Zamzami tetap tinggi, walaupun mereka selalu membandingkan nasib mereka dengan saudara-saudara mereka di negara tetangga. Hal itu menurut dia juga ditunjukkan dengan tidak banyak warga yang secara serius mau pindah kewarganegaraan hanya karena perbedaan kesejahteraan. "Sepatutnya hal itu bisa mendorong pemerintah pusat agar menaruh perhatian besar kepada kesejahteraan masyarakat perbatasan, terutama meningkatkan infrastruktur, agar mendapat kemudahan akses ke berbagai pusat ekonomi," katanya.

Usaha pemerintah saat ini menurut dia sudah ada, tetapi mungkin belum sistematis karena selalu muncul program yang sifatnya tidak berjangka panjang dan berkelanjutan. Misalnya membantu nelayan dengan alat tangkap dan perahu, permodalan usaha, atau bedah rumah. "Itu semua hanya bersifat jangka pendek, dan biasanya tidak *'sustainable'* (berkesinambungan) agar bisa diukur dampak program-program tersebut dari tahun ke tahun yang bisa



meningkatkan pertumbuhan ekonomi masyarakat perbatasan,” ujar Zamzami.

Rasa nasionalisme di Kepri tidak lepas dari pengaruh kesamaan budaya dan rasa persaudaraan seperti dengan negara tetangga Singapura dan Malaysia. Kepri secara historis memiliki hubungan emosional dengan Malaysia dan Singapura. Bahkan dulu wilayah Malaysia, Singapura adalah satu bagian kesultanan Melayu yang tak terpisahkan. Namun tetap saja Kepri sudah memutuskan menjadi bagian tak terpisahkan dengan Indonesia, sementara pada sisi lain warga Kepri tetap menganggap orang Malaysia dan Singapura adalah bagian dari saudara mereka.

Jadi untuk memandang nasionalisme di Kepri, bisa dilihat dari teori kedaulatan di perbatasan. Bahwa terkadang kawasan perbatasan agak “aneh” dibanding kawasan lain, sebab di perbatasan bukannya nasionalisme sudah luntur, tetapi karena adanya hubungan emosional, sejarah, budaya dan lain sebagainya yang terjadi di masa lalu.

Yang perlu dilakukan sekarang, dalam rangka terus memupuk rasa nasionalisme itu, adalah membangun kesejahteraan di perbatasan. Wakil Ketua DPRD Provinsi Kepri Ing. Iskandarsyah mengatakan bahwa dengan kondisi geografis berbentuk kepulauan, maka dibutuhkan strategi tersendiri untuk membangun kesejahteraan di beranda terdepan Indonesia tersebut. Pola pembangunan perbatasan yang berbentuk pulau memang membutuhkan biaya yang cukup besar. Sebab, sebaran penduduk tidak merata di setiap pulau. Ada sebuah pulau yang hanya dihuni oleh misalnya sepuluh kepala keluarga (KK). Kalau ingin membangun infrastruktur dasar, seperti Puskesmas, sekolah, listrik, sampai air bersih, tentu membutuhkan biaya yang tidak sedikit. Karena itu, Iskandarsyah menawarkan konsep relokasi. Masyarakat yang ada di pulau-pulau kecil dikumpulkan ke dalam sebuah pulau, di mana di pulau itu dibangun infrastruktur dasar yang dibutuhkan, dari mulai listrik, sekolah, kesehatan, pasar, sampai hal lainnya. Sementara, pulau

lama yang mereka tempati, bisa diubah menjadi kawasan perkebunan. Sehingga setiap hari masyarakat tetap dapat berpergian ke pulau lama mereka untuk bercocok tanam. Strategi ini ditempuh demi penyediaan fasilitas kebutuhan dasar masyarakat dengan biaya yang rendah.

Terlepas dari itu, Iskandarsyah tetap berpandangan bahwa diperlukan sejumlah terobosan visioner untuk membangun kawasan perbatasan Indonesia di Kepri. Sebab, ketika kesejahteraan itu sudah terjadi di perbatasan, maka rasa nasionalisme pun akan semakin mengental.

## PERBATASAN, SEBUAH PENELUSURAN TEORITIK

Konsep perbatasan dikenal sejak era lahirnya negara-bangsa (*nation state*). Semuanya bermula ketika 24 Oktober 1648, ditandatangani Perjanjian Westphalia, yang menjadi salah satu cikal bakal lahirnya konsep negara bangsa. Dalam perkembangan selanjutnya, juga lahir semangat nasionalisme, yang pada akhirnya membentuk negara.

Era kemerdekaan negara yang terjadi mulai abad 18 inilah yang pada akhirnya memunculkan fenomena bahwa dunia kemudian diisi oleh sejumlah negara berdaulat dengan model pemerintahan yang berbeda-beda. Lahirnya negara inilah yang kemudian membawa konsekuensi berupa munculnya kawasan perbatasan negara (*state's border*).

Perbatasan negara inilah yang kemudian menghasilkan banyak fenomena, dari mulai perang, sampai bangsa yang terbelah oleh ideologi yang berbeda. Dalam perjalanan sejarah, tidak sedikit perang yang muncul akibat konflik perbatasan. Selain itu juga, fenomena perbatasan menghasilkan sejumlah bentuk, dari mulai kawasan perbatasan yang diberi pagar berupa gedung bertingkat, jembatan, laut yang jernih, gurun yang berdebu, kawat berduri,

tembok beton, sampai yang sekedar ditandai dengan cat tembok di lantai saja.

Mencermati perbatasan negara saat ini, setidaknya kita bisa melihat ada dua bentuk, yakni perbatasan yang dibentuk oleh alam, maupun perbatasan buatan. Untuk perbatasan buatan, di antaranya kita bisa melihat Tembok Berlin yang menjadi pemisah Jerman Barat dan Jerman Timur, sebelum dihancurkan pada 1989 lalu. Sementara untuk perbatasan alam, dapat dilihat dalam sejumlah bentuk.

Selain perbatasan darat, juga ada perbatasan yang dibentuk oleh sungai, perbatasan yang berbentuk pegunungan, perbatasan berupa lautan dan terakhir adalah perbatasan negara di udara.<sup>6</sup> Pembuatan batas wilayah sendiri bisa ditempuh melalui serangkaian perundingan. Namun demikian, sampai saat ini, masih ada sejumlah batas wilayah yang belum selesai dibahas dalam perundingan bilateral antardua negara yang bertetangga tersebut. Hal ini contohnya adalah antara Indonesia dengan Singapura, untuk batas wilayah yang ada di sekitar antara Pulau Bintan dengan Singapura dan Pulau Karimun Besar dengan Singapura. Konsep perbatasan negara sendiri awalnya adalah batas yang membelah sebuah wilayah yang dipisahkan oleh tata kelola pemerintahan negara yang berbeda. Karena itu, perbatasan negara pada titik paling awal hanyalah berbicara tentang konsep geografis-spasial. Namun kemudian, tidak semua wilayah perbatasan adalah tanah yang kosong melompong. Tidak semuanya berupa gurun pasir, atau hutan belantara tanpa penghuni, dan tidak semuanya juga berupa pegunungan yang dingin dan bisu. Justru di banyak kawasan perbatasan, wilayah geografis-spasial yang terlihat adalah pemukiman warga, yang

---

6 Ade Priangani, "Pengelolaan Potensi Ekonomi Wilayah Perbatasan Indonesia – Singapura dalam Upaya Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat Perbatasan", *Jurnal Westphalia*, Vol. 11, No. 1 Januari-Juni 2012 (2012): hal 57-73.

kemudian atas perundingan dua buah negara, ditetapkan menjadi daerah yang terbelah. Artinya ada kehidupan sosial di sana. Karena itu, pembicaraan tentang konsep perbatasan negara pun berubah dari konsep awal yang berbentuk geografi spasial, menjadi konsep sosial. Nah, ketika dilihat dari perspektif sosial inilah, maka perbatasan pun tampil dalam banyak wajah, sekaligus banyak persoalan.

Menurut Riswanto Tirtosudarmo (2002), perbatasan negara atau *state's border* dikenal bersamaan dengan lahirnya negara. Perbatasan adalah sebuah ruang geografis yang sejak semula merupakan wilayah perebutan kekuasaan antarnegara, terutama ditandai oleh adanya pertarungan untuk memperluas batas-batas antar negara. Dengan demikian, memang perbatasan negara sendiri adalah sebuah kajian yang baru muncul seiring dengan lahirnya konsep negara itu sendiri. Kajian tentang hal ini semakin mendapat porsi yang besar setelah kemunculan era kemerdekaan negara (*state*) pada Abad XVIII dan selanjutnya diikuti oleh konflik-konflik di wilayah perbatasan negara setelahnya.

Riwanto Tirtosudarmo, mengutip Ricklefs (1981), menyebutkan bahwa perbatasan dari negara yang kini bernama Indonesia adalah dibangun oleh kekuatan militer kolonial (Belanda) dengan mengorbankan nyawa manusia, uang, perusakan lingkungan, perenggangan ikatan sosial dan perendahan harkat dan kebebasan manusia. O.J. Martinez, sebagaimana dikutip Riwanto Tirtosudarmo, mengategorikan ada empat tipe perbatasan:

- a. *Alienated borderland*: suatu wilayah perbatasan yang tidak terjadi aktifitas lintas batas, sebagai akibat berkecamuknya perang, konflik, dominasi nasionalisme, kebencian ideologis, permusuhan agama, perbedaan kebudayaan dan persaingan etnik.
- b. *Coexistent borderland*; suatu wilayah perbatasan dimana konflik lintas batas bisa ditekan sampai ke tingkat yang bisa dikendalikan meskipun masih muncul persoalan yang terselesaikan misalnya

yang berkaitan dengan masalah kepemilikan sumberdaya strategis di perbatasan.

- c. *Interdependent borderland*; suatu wilayah perbatasan yang di kedua sisinya secara simbolik dihubungkan oleh hubungan internasional yang relatif stabil. Penduduk di kedua bagian daerah perbatasan, juga di kedua negara terlibat dalam berbagai kegiatan perekonomian yang saling menguntungkan dan kurang lebih dalam tingkat yang setara, misalnya salah satu pihak mempunyai fasilitas produksi sementara yang lain memiliki tenaga kerja yang murah.
- d. *Integrated borderland*; suatu wilayah perbatasan yang kegiatan ekonominya merupakan sebuah kesatuan, nasionalisme jauh menyurut pada kedua negara dan keduanya tergabung dalam sebuah persekutuan yang erat.<sup>7</sup>

Mengacu pada tipologi Martinez di atas, Riwanto Tirtosudarmo mengkategorikan wilayah perbatasan Indonesia dan Malaysia termasuk di antara tipe kedua dan ketiga yaitu *coexistent* dan *interdependent borderland*. Terlepas dari tipologi perbatasan yang dikemukakan di atas, ada baiknya bila kita melihat satu persatu konsep dan pengertian dari masing-masing bentuk perbatasan.

#### **a. Perbatasan darat**

Perbatasan darat adalah tempat kedudukan titik-titik atau garis-garis batas yang memisahkan daratan atau bagiannya ke dalam dua atau lebih wilayah kekuasaan yang berbeda. Perbatasan mempunyai sifat ganda, artinya bahwa garis batas tersebut mengikat kedua belah pihak pada sebelah menyebelah perbatasan tersebut. Jadi apabila terjadi perubahan pada satu pihak, akan menimbulkan

---

<sup>7</sup> I Ketut Ardhana, et.al. *Dinamika Etnisitas dan Hubungan Ekonomi pada Wilayah Perbatasan di Kalimantan Timur – Sabah, Studi Kasus di Wilayah Krayan dan Long Pasia* (Jakarta : Pusat Penelitian Sumber Daya Regional Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, 2007), hal. 1.

perubahan pada pihak lain, demikian pula hak-haknya (hak bersama/*res communis*).<sup>8</sup>

Dalam perjalanan sejarah, memang perbatasan darat selalu menampilkan sejumlah konflik. Hal ini menjadi wajar mengingat perbatasan darat kadang hanya dipisahkan oleh sebuah ruas jalan, atau oleh patok buatan manusia saja. Sehingga tidak ada pembatas yang jelas yang bisa menunjukkan bahwa kawasan ini masuk negara A, sementara kawasan di sebelahnya masuk ke dalam wilayah negara B.

Unsur terpenting dari perbatasan adalah tempat kedudukan dari perbatasan tersebut, yaitu harus jelas, tegas dan dapat diukur. Sebab bila tidak memenuhi unsur itu, dipastikan bahwa potensi konfliknya akan tinggi. Perbatasan yang tidak jelas akan menjadi bom waktu yang siap diledakkan kapan saja.

Perbatasan pada umumnya adalah kawasan dua dimensi, yakni bahwa yang dibatasi bukan hanya keadaan topografi di atas permukaan tetapi perbatasan itu sendiri juga membagi tanah dan kerak bumi di bawahnya serta ruang udara di atasnya. Terkait dengan persoalan batas daratan, mungkin agak mudah mencari penyelesaian konfliknya, dan juga mudah memberikan batas penanda. Namun bagaimana dengan kawasan di bawah permukaan tanah, apalagi udara? Seperti contohnya saja kawasan perbatasan antara Indonesia dengan Singapura yang berada di Kepri. Untuk kawasan perbatasan udara, sampai tahun 2012 juga masih berada dalam tahap perundingan. Sebab, sampai 2012, ruang udara Indonesia di sebagian wilayah Kepri masih belum jelas titik perbatasannya. Pesawat-pesawat yang hendak mendarat di Bandara Raja Haji Fisabilillah Tanjungpinang, atau di Bandara Hang Nadim Batam, atau juga di Palmatak, Anambas, meski melakukan koordinasi dengan pusat kontrol udara di Singapura. Padahal ketiga wilayah ini adalah bagian yang tak terpisahkan dari Indonesia.

---

8 Ade Priangani, *op.cit*

Hal ini seperti yang ditegaskan oleh Wakil Menteri Perhubungan (Wamenhub) RI Bambang Susantono, bahwa pemerintah RI berkecenderungan untuk mengambil kembali ruang udara Indonesia dari Singapura. Bambang menjelaskan, langkah ini sudah berkali-kali dilakukan, tapi selalu gagal. Kini kembali pemerintah mencoba mengambil langkah itu, yakni dengan mewujudkan Jakarta Air Traffic Services (JATS) pada 2012 dan 2013. Indonesia juga akan melakukan pembicaraan-pembicaraan dengan IGO (International Geotrafic Organization) tentang tujuan Indonesia mengambil ruang udara Batam dan sekitarnya yang dikuasai Singapura.<sup>9</sup>

Sebelum ruang udara itu diambil oleh Indonesia, maka saat ini Indonesia memerlukan izin dari Singapura saat pesawat militer ingin berangkat, mendarat, atau melintas di atas Batam, Tanjungpinang, dan Natuna. Begitupun juga saat pesawat komersial dari dan ke Bandara Hang Nadim akan mendarat atau *take off*. Sejak 1946, setahun setelah bangsa ini merdeka, ruang udara Indonesia di Kepulauan Riau (mencakup Batam, Tanjungpinang, Natuna) berada di bawah kendali Singapura. Luas penguasaan Singapura atas wilayah udara kita mencapai 100 nautical mile. Satu nautical mile setara 1,825 kilometer. Luas kekuasaan Singapura di atas negara kita sekitar 200 kilometer dari garis batas kedua negara, nyaris masuk ke wilayah Pangkal Pinang (Bangka) dan Palembang.<sup>10</sup>

Terlepas dari persoalan batas wilayah udara ini, perbatasan di atas permukaan tanah juga tetap memiliki potensi konflik yang tinggi. Karena itu, umumnya bagian perbatasan di permukaan tanah diberi lagi jalur-jalur perbatasan yang lain (zona) pada sebelah menyebelah perbatasan yang mempunyai jarak tertentu dari perbatasan sesungguhnya. Zona ini kadang-kadang disebut dengan *free zone*, atau *safety zone*, *demilitarry zone*, *no man's land* dan

---

9 *Batam Pos*, 15 Agustus 2012.

10 *Ibid.*



seterusnya, yang masing-masing istilah sesuai dengan tekanan fungsinya.<sup>11</sup>

Akan tetapi dengan adanya zone bebas ini tidak berarti bahwa kedudukan perbatasan yang sebenarnya itu berubah. Pengertian “*no man’s land*” tidak berarti bahwa tidak ada pemiliknya, tetapi berarti bahwa kawasan tersebut harus dibebaskan dari hak-hak perdata. Di daerah itu tidak diperbolehkan terdapat perkebunan, pertanian, rumah dan seterusnya. Lebar zona-zona tersebut bervariasi ada yang 9 mil, 10 mil, bahkan sampai 20 mil, dan ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara kedua belah pihak.<sup>12</sup>

## **b. Perbatasan yang dibentuk oleh sungai**

Selain perbatasan darat, juga masih ada perbatasan yang dibentuk oleh sungai-sungai. Perbatasan seperti ini menjadikan sebuah aliran sungai sebagai pembatas antara wilayah dua negara yang bertetangga. Yang menarik adalah bahwa sungai bukanlah sebuah bagian alam yang statis, melainkan selalu dinamis. Sering terjadi pendangkalan alur, yang tentunya ini akan menjadi persoalan tersendiri bagi pembentukan garis perbatasan. Apalagi ada semboyan yang mengatakan, sejengkal tanah pun di perbatasan akan diper-tahankan, demi menjaga nasionalisme. Padahal, kalau terjadi pendangkalan sungai, tanahnya tentu tidak sejengkal lagi, melainkan berjengkal-jengkal.

Karena itu, umumnya dua negara yang mendasari batas wilayahnya pada sungai, selalu mengadakan perjanjian yang memberikan gambaran aturan secara rinci. Sebut saja antara Indonesia dengan Papua Nugini, atau antara Amerika Serikat dan Kanada. Inti dari perjanjian itu adalah bahwa perbatasan akan terletak pada sumbu sungai yang dapat dilayari.

Contohnya adalah dalam Article III Konvensi 1895 tentang perbatasan antara Indonesia dengan Papua Nugini menyebutkan:

---

11 Ade Priangani, *op.cit.*

12 *Ibid.*

“From that point the waterway (“Thalweg”) of the fly river forms the boundary up to the 141st degree of east longitude”. Menurut perjanjian tahun 1973 (UU No.6 Tahun 1973) disebutkan: “to the point of its most northerly intersection with the waterway (“Thalweg”) of the fly river”. Demikian halnya dengan perjanjian perbatasan tahun 1908 antara Amerika Serikat dengan Kanada di sungai St. Croix menyebutkan: “The line should follow the center of the main channel of Thalweg as naturally existing”.<sup>13</sup>

### c. Perbatasan berbentuk pegunungan

Perbatasan juga menjadikan gunung sebagai salah satu titik awal pengukurannya. Kondisi seperti ini biasanya terjadi di negara-negara yang berada di dataran tinggi, dengan banyak pegunungan di sekelilingnya. Bila melihat dari kronik sejarah, memang sejak zaman dahulu, kawasan pegunungan merupakan bagian alam yang memiliki tingkat kesulitan tersendiri untuk dijajah. Karena itu, kebanyakan pasukan tempur menjadikan kawasan pegunungan sebagai benteng alami bagi mereka untuk menghindari serangan musuh. Demikian juga, biasanya wilayah-wilayah kerajaan juga menjadikan pegunungan sebagai batas terjauh mereka.

Setelah lahirnya konsep negara-bangsa, dan munculnya fenomena *state's border* (batas negara), pegunungan tetap dijadikan salah satu bentuk favorit untuk mengatur batas negara. Bagian dari pegunungan yang menjadi perbatasan pada umumnya adalah bagian-bagian tertinggi pada pegunungan tersebut. Perbatasan yang demikian sering disebut dengan “Watershed” yang artinya bahwa bagian-bagian tertinggi dari pegunungan itu merupakan pemisah dari semua aliran sungai-sungai yang mengalirkan ke jurusan-jurusan yang berlawanan.

Perbatasan Kalimantan Indonesia dan Kalimantan Malaysia merupakan jenis perbatasan alam yang disebut sebagai watershed.

---

13 *Ibid.*, Hal 62

Watershed merupakan perbatasan alam terbaik, sebab tidak dapat diragukan lagi kedudukannya, bersifat abadi dan merupakan pemisah yang paling efisien.<sup>14</sup>

#### **d. Perbatasan laut**

Bentuk perbatasan yang satu ini memang banyak sekali di muka bumi. Laut dijadikan sebagai garis pemisah antara dua negara, mengingat memang batas teritorial mereka dibatasi tengahnya oleh lautan. Untuk mengatur batas laut ini, sudah dilakukan beberapa kali konvensi, seperti misalnya Konvensi Jenewa 1958 dan Konvensi Hukum Laut 1982. Sementara itu, untuk menghadapi kasus di mana laut sebagai batas dua negara ternyata saling bersinggungan atau berhimpitan, maka dilakukan perundingan bilateral antara dua negara untuk menyelesaikannya. Dalam kasus bila ternyata perundingan gagal menemukan kata sepakat, maka perselisihan bisa dibawa ke Mahkamah Internasional di Den Haag, Belanda.

#### **e. Perbatasan udara**

Ruang udara yang merupakan bagian wilayah negara adalah ruang udara yang terletak di atas permukaan wilayah daratan dan di atas wilayah perairan. Teori-teori tentang hal ini pun muncul. Namun secara garis besar dapat dikelompokkan menjadi dua kelompok besar, yaitu mereka yang berpendapat bahwa udara memiliki sifat yang bebas (penganut teori udara bebas/"The Air Freedom Theory") dan mereka yang berpendapat bahwa negara memiliki kedaulatan terhadap ruang udara di atas wilayah negaranya (The Air Sovereignty Theory).<sup>15</sup>

---

14 *Ibid.*

15 *Ibid.*

## DEKLARASI DJUANDA DAN KONSEP NEGARA KEPULAUAN

Provinsi Kepri sendiri adalah sebuah provinsi yang muncul di era otonomi daerah. Setelah berakhirnya episode sentralisasi kekuasaan selama Orde Baru, maka munculah kebijakan otonomi daerah. Kebijakan ini hadir dengan semangat untuk memberikan kesejahteraan yang lebih bagi masyarakat di daerah. Buah dari kebijakan ini adalah keluarnya undang-undang otonomi daerah. Di tengah hiruk pikuk tuntutan kesejahteraan yang lebih bagi daerah itu, muncul gerakan masyarakat di empat wilayah untuk membentuk provinsi mandiri, lepas dari provinsi sebelumnya. Keempat wilayah itu adalah Gorontalo, Bangka Belitung, Banten, dan Kepri.

Tiga daerah pertama berhasil dengan mulus mendapatkan keinginan mereka. Namun khusus untuk Kepri, meski geliat pembentukan provinsi sudah bermula sejak sekitar 15 Mei 1999, namun baru pada 24 September 2002, masyarakat daerah ini mendapatkan keinginan mereka. Hal ini seiring lahirnya Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2002 tentang Pembentukan Provinsi Kepri. Cikal bakal lahirnya undang-undang ini adalah melalui hak inisiatif yang diajukan oleh DPR RI.

Setelah itu, maka resmilah kawasan ini menjalankan tata kelola pemerintahan daerahnya sendiri yang lepas dari Provinsi Riau.

Provinsi Kepri sendiri terbilang cukup unik. Wilayahnya hampir 96 persen berupa lautan, sementara daratan hanya empat persen saja. Secara geografis, kawasan yang disebut sebagai Kepri atau Kepulauan Riau ini berbatasan langsung dengan tiga negara tetangga, Malaysia, Singapura, dan Vietnam. Karena berada di wilayah paling utara dari kawasan Indonesia bagian barat, maka Kepri yang memiliki sekitar 1.795 pulau ini pun berada di garis perbatasan langsung dengan negara tetangga. Dari jumlah pulau sebanyak itu, 19 di antaranya termasuk pulau terdepan Indonesia.

Keberadaan pulau terdepan ini menjadi sangat penting bagi penentuan batas wilayah. Hal ini tidak lepas dari kebijakan pemerintah pusat, yang sudah diawali oleh Deklarasi Djuanda yang dicetuskan pada tanggal 13 Desember 1957 oleh Perdana Menteri Indonesia pada saat itu, Djuanda Kartawidjaja. Deklarasi Djuanda adalah deklarasi yang menyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut sekitar, di antara dan di dalam kepulauan Indonesia menjadi satu kesatuan wilayah NKRI.

Sebelum deklarasi Djuanda, wilayah negara Republik Indonesia mengacu pada Ordonansi Hindia Belanda 1939, yaitu *Teritoriale Zeeën en Maritieme Kringen Ordonantie* 1939 (TZMKO 1939). Dalam peraturan zaman Hindia Belanda ini, pulau-pulau di wilayah Nusantara dipisahkan oleh laut di sekelilingnya dan setiap pulau hanya mempunyai laut di sekeliling sejauh 3 mil dari garis pantai. Ini berarti kapal asing boleh dengan bebas melayari laut yang memisahkan pulau-pulau tersebut.<sup>16</sup>

Deklarasi Djuanda dengan demikian secara otomatis menghasilkan sebuah garis maya yang mengelilingi wilayah nusantara. Bila sebelum adanya deklarasi ini wilayah Indonesia hanya sekitar 2.027.087 km<sup>2</sup>, maka setelah deklarasi, dengan memasukkan wilayah laut, maka meningkat sampai 2,5 kali lipatnya, yakni menjadi sekitar 5.193.250 km<sup>2</sup>. Hal inilah yang tertuang dalam UU

---

16 Data ini bersumber dari [http://id.wikipedia.org/wiki/Deklarasi\\_Djuanda](http://id.wikipedia.org/wiki/Deklarasi_Djuanda)

No.4/PRP/1960 tentang Perairan Indonesia. Nah, kalau dihitung berdasarkan perhitungan 196 garis batas lurus (*straight baselines*) dari titik pulau terdepan (kecuali Irian Jaya), terciptalah garis maya batas mengelilingi RI sepanjang 8.069,8 mil laut.<sup>17</sup>

Setelah melalui perjuangan yang panjang, deklarasi ini pada tahun 1982 akhirnya dapat diterima dan ditetapkan dalam konvensi hukum laut PBB ke-III tahun 1982 (United Nations Convention On The Law of The Sea/UNCLOS 1982). Tentu kehadiran Deklarasi Djuanda ini sebenarnya sangat memberikan dampak yang besar bagi kawasan kepulauan di Indonesia, terutama Kepri. Pulau-pulau yang berada di kawasan ini pun menjadi semakin begitu berharga. Meski kadang pulau itu tanpa penghuni, atau bahkan hanya berupa batu cadas, dengan tanpa pohon sekalipun, dan tidak memberikan potensi sumber daya alam di bawahnya, tetap saja pulau itu berharga bagi Indonesia. Sebab, dari pulau terdepan itulah dilakukan penghitungan kawasan perbatasan Indonesia dan negara tetangganya.

Mari kita bayangkan begini, bila Republik Indonesia masih mengacu pada Ordonansi Hindia Belanda 1939, yaitu *Teritoriale Zeeën en Maritieme Kringen Ordonantie 1939* (TZMKO 1939), maka akan banyak sekali wilayah di Kepri ini yang masuk dalam kawasan perairan internasional, dan bukan menjadi milik Indonesia. Sebab, dalam peraturan zaman Hindia Belanda ini, pulau-pulau di wilayah nusantara dipisahkan oleh laut di sekelilingnya dan setiap pulau hanya mempunyai laut di sekeliling sejauh 3 mil dari garis pantai. Setelah lebih dari tiga mil, berarti kapal asing boleh dengan bebas melayari laut yang memisahkan pulau-pulau tersebut.

Setelah Deklarasi Djuanda yang menyatakan bahwa Indonesia adalah negara dengan bentuk kepulauan, maka ada perubahan dalam memandang ribuan pulau yang tersebar dari Sabang sampai

---

17 *Ibid.*

Merauke ini. Apalagi kemudian pada 1982 deklarasi ini ditetapkan dan diterima dalam Konvensi Hukum Laut PBB ketiga.

Menurut pasal 2 Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982 yang dianggap sebagai wilayah negara, yaitu yang terdiri dari: (1) wilayah daratan, (2) perairan pedalaman, (3) khusus untuk suatu negara kepulauan: perairan kepulauan, dan (4) laut teritorial. Khusus laut teritorial, pasal 3 Konvensi 1982 menetapkan bahwa: “setiap negara berhak menetapkan lebar laut teritorialnya hingga suatu batas yang tidak melebihi 12 mil, diukur dari garis pangkal yang ditentukan”.

Selanjutnya mengenai zona laut/maritim, Konvensi Hukum Laut (UNCLOS)1982 memuat berbagai ketentuan yang mengatur penetapan batas-batas terluarnya (outer limit) dengan batas-batas maksimum sebagai berikut:

1. Laut teritorial sebagai bagian dari wilayah negara: 12 mil-laut
2. Zona tambahan dimana negara memiliki yuridiksi khusus: 24 mil-laut
3. Zona ekonomi eksklusif: 200 mil-laut
4. Landas kontinen: antara 200-350 mil-laut<sup>18</sup>

Selain itu, Konvensi Hukum Laut 1982 juga menetapkan bahwa suatu negara kepulauan berhak untuk menetapkan: 1. Perairan kepulauan pada sisi dalam dari garis-garis pangkal kepulauannya, dan 2. Perairan pedalaman pada perairan kepulauannya. Hal inilah yang kemudian menjadikan wilayah Indonesia yang berbentuk kepulauan tidak terpecah-pecah menjadi beberapa bagian. Hal ini terjadi karena seluruh lautan di dalam titik-titik yang menghubungkan pulau terdepan Indonesia menjadi bagian yang tak terpisahkan dari Indonesia. Karena itulah, antarsatu pulau terdepan dengan pulau terdepan lainnya, yang jumlahnya mencapai 92 pulau, terbentuk sebuah garis maya. Wilayah di dalam garis inilah yang menjadi bagian dari kedaulatan Indonesia.

---

18 *Ibid.*

Deklarasi Djuanda sendiri mengambil nama Ir Djuanda, selaku deklarator. Saat itu Ir Djuanda adalah Perdana Menteri Indonesia dan sekaligus menjabat sebagai Menteri Pertahanan. Deklarasi itu diucapkan pada 13 Desember 1957, yang berbunyi: “Segala perairan di sekeliling dan di antara pulau-pulau di Indonesia merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari daratan dan berada di bawah kedaulatan Indonesia”. Deklarasi ini dibacakan dalam sidang kabinet oleh Ir Djuanda sebagai landasan hukum bagi penyusunan rancangan undang-undang yang nantinya dipergunakan untuk menggantikan *Territoriale Zee and Maritime Kringen Ordonantie* tahun 1939, terutama pasal 1 ayat 1 yang menyatakan wilayah teritorial Indonesia hanya 3 mill diukur dari garis air rendah setiap palung.

Saat deklarasi itu diucapkan, memang belum ada pengakuan internasional terhadap klaim Indonesia, atau klaim negara kepulauan lainnya. Namun Pemerintah RI bergerak cepat. Deklarasi ini diundangkan melalui Undang-Undang/Prp No. 4/1960, bulan Februari 1960. UU ini kemudian diperkuat dengan Keputusan Presiden (Kepres) No. 103/1963 yang menetapkan seluruh perairan nusantara Indonesia sebagai satu lingkungan laut yang berada di bawah pengamanan Angkatan laut RI.

Setelah itu, Indonesia pun terus memperjuangkannya di berbagai forum internasional. Upaya ini membuahkan hasil manis ketika digelar Konvensi Hukum laut PBB di Montego Bay, Jamaika, 10 Desember 1982. Pemerintah Indonesia kemudian meratifikasinya dalam UU No. 17/1985 pada tanggal 31 Desember 1985. Namun efektivitas klaim negara kepulauan ini baru terjadi setelah diakui secara internasional pada 16 November 1994, setelah 60 negara meratifikasinya. Inilah akhir yang manis, setelah 37 tahun Deklarasi Djuanda itu dideklarasikan.

Dengan demikian, setelah ratifikasi itu, maka Indonesia pun mendapat pengakuan internasional sebagai negara kepulauan. Jumlah pulaunya mencapai 17.506 pulau. Indonesia masih



merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan panjang garis pantai lebih dari 80.570 km, luas laut teritorial sekitar 285.005 km, luas laut perairan ZEE 2.692.762 km, luas perairan pedalaman 2.012.392 km, luas wilayah daratan 2.012.402 km, luas wilayah perairan Indonesia 5.877.879 km, yang langsung menjadi batas Indonesia dengan negara tetangga.<sup>19</sup>

Indonesia mempunyai batas maritim dengan 10 (sepuluh) negara tetangga yaitu: India, Thailand, Malaysia, Singapore, Vietnam, Philipina, Palau, Papua New Guinea, Australia dan Timor Leste. Untuk penetapan batas maritim tersebut, Indonesia sendiri sudah mengacu pada United Nations of Convension on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 82) yang telah diratifikasi oleh Pemerintah RI melalui UU No. 17 Tahun 1985. Secara teknis penentuan batas maritim diatur dalam “*A Manual on Technical Aspects United Nations of Convension on the Law of the Sea*” (TALOS) yang dikeluarkan oleh International Hydrographic Organization (IHO). Di Indonesia sendiri, lembaga yang mewakili pemerintah RI di IHO adalah Dinas Hidro-Oseanografi (Dishidros) TNI AL. Sesuai Keppres No. 164/1960, Dishidros TNI AL ditunjuk sebagai anggota IHO mewakili pemerintah RI, ikut terlibat menjadi anggota delegasi dalam setiap perundingan perbatasan laut dengan negara tetangga.<sup>20</sup> Berdasarkan hasil survei *base point* atau Titik Dasar yang telah dilakukan Dishidros TNI AL, untuk menetapkan batas wilayah dengan negara tetangga, terdapat 183 titik dasar yang terletak di 92 pulau terluar.

---

19 Data dikutip dari situs resmi Dinas Pembinaan Potensi Maritim TNI AL: <http://info.tnial.mil.id/dispotmar/NewsArticles/Articles/tabid/224/articleType/ArticleView/articleId/136/12-PULAU-TERLUAR.aspx>

20 *Ibid.*

## KEPRI, SEBUAH SERPIHAN KEPULAUAN INDONESIA

Kepulauan Riau adalah sebuah provinsi dengan ribuan pulau di dalamnya. Provinsi ini hanya menyisakan sekitar empat persen daratan, sementara sisanya adalah lautan. Dari empat persen daratan itu, dibagi menjadi sekitar 2.408 pulau. Namun belakangan, setelah dilakukan identifikasi lanjutan, jumlah perkiraan pulau yang ada di Kepri pun menyusut menjadi hanya 1.795 pulau saja.

Apa yang terjadi? Apakah sekitar 613 pulau di Kepri telah tenggelam dalam periode beberapa tahun belakangan? Atau apakah kepemilikan pulau itu telah beralih ke provinsi atau negara lain? Jawabannya tentu tidak. Hal ini tidak lepas dari dasar pengukuran yang berbeda. Jumlah pulau di Kepri 2.408 sendiri ditetapkan oleh pemerintah pusat, dan kemudian revisi jumlah itu juga dilakukan oleh pemerintah pusat.

Dasar pertimbangannya adalah aturan internasional UNCLOS 1982, pasal 121. Definisi pulau adalah daratan yang selalu di atas muka air pada saat air laut pasang naik tertinggi. Dengan kata lain, sebuah pulau tidak boleh tenggelam pada saat air pasang naik. Implikasinya, ada beberapa syarat yang harus dipenuhi agar dapat disebut sebagai pulau. Dia harus memiliki lahan daratan. Meskipun

cuma luasnya satu meter persegi, tapi saat air pasang, pulau tersebut tidak tenggelam karena berada di atas garis pasang tertinggi.

Nah, aturan di dalam UNCLOS inilah yang membuat kemudian pulau di Kepri menjadi menyusut. Sebagai areal yang dikenal dengan keluasan lautannya, memang banyak pulau di Kepri yang tiba-tiba bisa muncul saat air surut, dan kemudian saat air pasang, benar-benar tidak menyisakan jejaknya di permukaan laut. Karena itulah, menghitung pulau di Kepri adalah persoalan yang tidak mudah.

Namun demikian, berdasarkan acuan UNCLOS tersebut, semuanya menjadi tampak lebih mudah. Yang masuk kategori pulau adalah sebuah daratan yang muncul di permukaan laut, baik itu saat air pasang maupun surut. Karena itu, penghitungan pulau-pulau di Kepri yang dilakukan pada saat air pasang, akan menemukan jumlah 1.795 pulau. Tak hanya itu, aturan internasional yang menyebutkan bahwa gosong pasir, lumpur ataupun karang, yang terendam air pasang tinggi, menurut definisi di atas tak masuk kategori pulau. Begitu pun gosong lumpur atau paparan lumpur yang ditumbuhi mangrove, yang terendam oleh air pasang tinggi, meskipun pohon-pohon bakaunya selalu muncul di atas muka air.

Sebelumnya, lembaga Regional Initiatives for Governance, Human Rights and Social Justice Asean mencatat bahwa sekitar 1.000 pulau di Kepri belum memiliki nama. Kondisi ini dinilai akan menimbulkan konflik teritori antara Singapura dan Malaysia. Namun kondisi ini tidak sepenuhnya demikian adanya. Upaya penamaan pulau-pulau di Kepri sudah dilakukan sejak tahun 2004. Bahkan mungkin tepatnya, bukan pulau itu belum punya nama, namun mungkin hanya karena persoalan belum terdata saja. Sebab, masyarakat nelayan Kepri sudah sejak ratusan tahun lampau memberikan nama pulau-pulau di sekitar lokasi pencarian ikan mereka dengan nama-nama khusus. Sebab, pulau bagi para nelayan sekaligus berfungsi sebagai alat navigasi. Nelayan tradisional Kepri yang tidak dilengkapi dengan GPS maupun kompas, bisa tetap dapat melaut

dan pulang tanpa tersesat. Mereka menggunakan kompas alam, yakni membaca arah bintang di langit. Sementara itu untuk posisi tertentu, mereka memanfaatkan pulau-pulau kecil, gugusan karang yang muncul di permukaan, atau pertanda lain sebagai alat navigasi. Karena itu, setiap pulau pun sudah diberi nama oleh mereka. Namun penyebutan nama itu masih sangat tradisional, seperti misalnya pulau berimpit, yang artinya ada dua pulau yang lokasinya berdekatan.

Yang menarik dalam proses penamaan seluruh pulau-pulau di Kepri itu, ternyata harus diusulkan sampai ke Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Adalah Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP) RI yang bertugas mengajukan pengusulan untuk disetujui oleh PBB tersebut. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Dr Noraida Mokhsen, sewaktu ia masih menjabat sebagai Asisten Ekonomi dan Pembangunan (Ekbang) Setdaprov Kepri, pertengahan Mei 2007 lalu. Nuraida menjelaskan bahwa beberapa waktu lalu pihaknya sudah mengusulkan nama-nama pulau itu ke DKP. Prosedurnya, DKP-lah nanti yang mengusulkan ke PBB.

Mengapa harus diusulkan ke PBB? Sebab ini terkait dengan penamaan, agar nantinya seragam pada peta. Nah, persoalan peta dan navigasi internasional inilah yang kemudian membuat proses penamaan pulau tidak bisa dilakukan dalam waktu cepat. Bayangkan saja begini, kita memberi nama pulau tertentu dengan sebutan Pulau Alas Langit. Namun ternyata, nama ini tidak pernah diusulkan ke PBB. Sehingga dalam peta-peta pelayaran dunia, nama Pulau Alas Langit itu tak pernah muncul dan diketahui. Bisa jadi malah dalam peta internasional, pulau itu tetap diberi kode sebagai pulau tak bernama.

Namun demikian, upaya penamaan itu sudah berakhir setelah dikerjakan selama beberapa tahun. Dan kini, Direktorat Jenderal Pemerintahan Umum (Ditjen PUM) Kementerian Dalam Negeri RI memastikan bahwa seluruh pulau-pulau di Kepri sudah memiliki nama. Yang jadi persoalan justru bukan nama, melainkan penghuni.

Bahwa jumlah pulau tak berpenghuni di Kepri mencapai 1.401 pulau. Sementara yang berpenghuni hanya 394 pulau.

Dari total 1.795 pulau itu, tersebar di lima kabupaten dan dua kota di Kepri. Di Kota Batam terdapat 373 pulau, Kota Tanjungpinang 9 pulau, Kabupaten Bintan 240 pulau, Kabupaten Karimun 251 pulau, Kabupaten Natuna dan Anambas 392 pulau, dan Kabupaten Lingga 530 pulau. Untuk Kabupaten Natuna dan Anambas masih disatukan karena pada saat pemetaan dilakukan, masih merupakan sebuah kabupaten yang sama.

No	Nama Kabupaten/Kota	Jumlah Pulau
1	Lingga	530
2	Natuna dan Anambas	392
3	Batam	373
4	Karimun	251
5	Bintan	240
6	Tanjungpinang	9
	<b>TOTAL</b>	1.795

Tabel 1 : Jumlah pulau di Kepri berdasarkan kabupaten/kota

## Perbandingan Lautan dan Daratan di Kepri

Provinsi Kepulauan Riau memiliki potensi yang sangat besar khususnya di sektor kelautan dan perikanan. Data-data di sektor kelautan dan perikanan seperti wilayah laut, pesisir, pulau-pulau kecil, dan perairan tawar Provinsi Kepri sangat mendukung hipotesis tersebut sebagaimana tertera dibawah ini :

- Luas Total Wilayah : 251.810,71 Km<sup>2</sup>,
- Luas Daratan : 10.595 Km<sup>2</sup> (4,21%)
- Luas Perairan Laut : 241.215 Km<sup>2</sup> (95,79%)
- Panjang Garis Pantai : 2.367,6 Km

- Pulau-pulau kecil : 1.795 buah
- Pulau Berpenghuni : 385 buah
- Pulau Terdepan : 19 buah
- Wilayah Sungai (WS) : Batam-Bintan, Natuna-Anambas, Karimun dan Lingga – Singkep.

Sumber: wikipedia

#### Luas Daratan di Kabupaten/Kota

Karimun	: 1.524 Km <sup>2</sup> (16%)
Natuna	: 3.235,2 Km <sup>2</sup> (33%)
Lingga	: 2.117,72 Km <sup>2</sup> (22%)
Kepri	: 1.946,01 Km <sup>2</sup> (20%)
Batam	: 715 Km <sup>2</sup> (7%)
Tanjungpinang	: 239,6 Km <sup>2</sup> (2%) <sup>21</sup>

---

21 Data dikutip dari situs resmi kepolisian RI, <http://www.kepri.polri.go.id/profile.php?sub=astagatra>



## BAGIAN DUA

# 19 PULAU DI TITIK KEDAULATAN: GAMBARAN PULAU-PULAU TERDEPAN INDONESIA DI KEPRI

19 pulau itu menyebar dari barat ke timur wilayah Kepri. Inilah provinsi kepulauan dengan jumlah pulau yang mencapai 1.795. Kepri hanya memiliki daratan empat persen saja dari total luas wilayahnya. Dari 19 pulau terdepan Indonesia yang ada di Kepri itu, menyebar di lima kabupaten/kota. Hanya Kabupaten Lingga dan Kota Tanjungpinang saja yang tidak memiliki pulau terdepan Indonesia di wilayahnya. Sebab, dua daerah otonom ini letaknya agak ke selatan dari garis batas teritorial Indonesia di Laut Cina Selatan, Selat Melaka, dan Selat Singapura. Karena itu, pada bagian ini, akan dipaparkan pulau-pulau terdepan tersebut, berdasarkan kabupaten/kota yang menaunginya, serta sedikit gambaran tentang kabupaten/kota tersebut.

Provinsi Kepulauan Riau sendiri memiliki luas wilayah 251.810 km<sup>2</sup>, dengan 96 persen wilayahnya didominasi oleh lautan yang luasnya sekitar 241.215 km<sup>2</sup>. Sedangkan luas daratannya hanya sekitar 10.595 km<sup>2</sup> atau hanya empat persen. Kepri saat ini terdiri



dari lima kabupaten dan dua kota, 59 kecamatan, 133 kelurahan, dan 218 desa, dengan jumlah penduduk berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2010 berjumlah 1.685.698 jiwa.

Di Kepri, dari 19 pulau terdepan itu, menyebar di lima kabupaten/kota. Berikut gambaran singkat kabupaten/kota di Kepri yang memiliki pulau terdepan tersebut.

1. Di Kabupaten Natuna, terdiri atas Pulau Tokong Boro, Pulau Semiun, Pulau Sebetul, Pulau Sekatung, Pulau Senoa, Pulau Subi Kecil dan Pulau Kepala.
2. Di Kabupaten Kepulauan Anambas, terdiri atas Pulau Tokong Malang Biru, Pulau Damar, Pulau Mangkai, Pulau Tokong Nanas, dan Pulau Tokong Berlayar.
3. Di Kabupaten Karimun, terdiri atas Pulau Karimun Kecil dan Pulau Hiu Kecil.
4. Di Kota Batam, terdiri atas Pulau Nipa, Pulau Pelampong, Pulau Batu Berhenti, dan Pulau Nongsa.
5. Di Kabupaten Bintan, terdiri atas Pulau Sentut.

## PULAU TERDEPAN DI KABUPATEN NATUNA

Sejarah keberadaan kabupaten ini, adalah sejarah tentang kejayaan cengkeh sebagai komoditas utama pertanian. Dulu, orang-orang Natuna pernah menikmati masa pertumbuhan ekonomi yang tinggi berkat keberhasilan komoditas cengkeh dikembangkan di wilayah itu. Dan cengkeh sendiri sudah dikembangkan sejak masa Kesultanan Johor-Riau-Lingga dan Pahang. Zaman kesultanan dulu, bahkan pernah berdiri sebuah perusahaan multinasional, yakni Ahmadi & Co. Ahmadi & Co ini digawangi oleh para pemikir yang tergabung dalam Rusdiyah Club, yang berpusat di Pulau Penyengat. Anak usaha perkebunan cengkeh mereka kembangkan di Midai, sementara untuk percetakan di Singapura. Dari cengkeh, dulu Natuna pernah merasakan kejayaan perekonomian.

Natuna dulu dikenal sebagai salah satu bagian dari Pulau Tujuh. Pulau Tujuh adalah istilah yang digunakan untuk menyebut kawasan yang sekarang menjelma menjadi Kabupaten Anambas, Natuna, dan Bintan. Namun sesungguhnya, Pulau Tujuh adalah istilah administrasi pemerintahan. Pertama kali istilah ini digunakan dalam pemerintahan adalah ketika keluar Surat Keputusan Delegasi Republik Indonesia, Provinsi Sumatera Tengah tanggal 18 Mei 1956 menggabungkan diri ke dalam wilayah Republik Indonesia

dan Kepulauan Riau diberi status Daerah Otonomi Tingkat II yang dikepalai bupati sebagai kepala daerah yang membawahi empat kewedanaan sebagai berikut:

1. Kewedanaan Tanjungpinang, meliputi Kecamatan Bintang Selatan (termasuk Bintang Timur, Galang, Tanjungpinang Barat dan Tanjungpinang Timur).
2. Kewedanaan Karimun, meliputi wilayah Kecamatan Karimun, Kundur dan Moro.
3. Kewedanaan Lingga, meliputi wilayah Kecamatan Lingga, Singkep dan Senayang.
4. Kewedanaan Pulau Tujuh, meliputi wilayah Kecamatan Jemaja, Siantan, Midai, Serasan, Tembelan, Bunguran Barat dan Bunguran Timur.

Kawedanaan ini adalah daerah setingkat kecamatan. Dengan demikian, maka kemudian dikenalah daerah Pulau Tujuh ke mana-mana, dan bahkan hingga sekarang sebutan itu masih kuat melekat. Namun sesungguhnya, Pulau Tujuh sendiri kini sudah bukan menjadi daerah yang utuh. Wilayahnya kini terpecah ke dalam tiga kabupaten, yakni Natuna, Anambas, dan Bintan.

Kawasan Pulau Tujuh berada pada sisi paling utara Kepri. Ketika perang Asia Timur Raya berkecamuk pada sekitar 1942, Jepang yang datang dari utara dan berusaha untuk menaklukan kawasan selatan, akhirnya masuk ke Natuna. Titik masuk mereka ada di sejumlah kawasan, termasuk di Pulau Subi. Pada 1942, Jepang membangun landasan pacu pesawat tempurnya di pulau itu, tentu dengan menggunakan tenaga kerja masyarakat Subi, dalam bentuk kerja paksa (rodi). Pulau Subi juga tercatat oleh masyarakat setempat sebagai tempat yang nyaris hancur setelah dijatuhi bom oleh pesawat tempur Belanda. Saat itu, Belanda yang bercokol di Ranai tahu tentang keberadaan Jepang di Subi. Karena itu, pasukan pesawat tempur Belanda pun mulai membombardir pulau kecil itu.

Kini Subi menjadi salah satu kecamatan di Natuna. Sama seperti daerah lainnya, seperti di Ranai dan Serasan, pembangunan terus dilakukan. Subi sendiri memang lebih dekat ke Serasan dibanding Ranai. Jarak tempuh ke Ranai bisa menembus angka tujuh jam bila menggunakan pompong, sementara ke Serasan hanya sekitar tiga jam saja. Akses lain adalah menuju Pontianak, Kalimantan Barat, yang bisa menghabiskan waktu di atas 20 jam perjalanan laut. Namun kini, transportasi sudah semakin terbuka. Di Ranai sendiri sudah ada bandara, sehingga bisa digunakan untuk mereka yang ingin mencapai Natuna lewat jalur udara. Sementara kapal perintis dan kapal Pelni juga rutin singgah di kawasan ini.

Kabupaten Natuna sebelum menjadi wilayah otonom, adalah bagian dari Kabupaten Kepri. Kabupaten Natuna dibentuk berdasarkan Undang-Undang No. 53 Tahun 1999 yang disahkan pada tanggal 12 Oktober 1999. Wilayah Natuna pada masa itu termasuk di dalamnya adalah Palmatak, Jemaja, dan Siantan. Namun belakangan, wilayah-wilayah itu terpisah dari Natuna dan membentuk kabupaten sendiri, yakni Kabupaten Kepulauan Anambas. Dalam konsteks pertahanan dan keamanan, Natuna termasuk menjadi salah satu titik paling strategis wilayah Indonesia. Sebab, Natuna adalah salah satu kabupaten perbatasan di bagian utara Indonesia. Di kabupaten ini, terdapat lima pulau terdepan Indonesia, yang langsung berbatasan dengan negara tetangga, seperti Singapura, Malaysia, dan Vietnam.

## PULAU SEKATUNG

Pulau ini ada di ujung utara Indonesia. Alamnya masih sangat asli, lautnya begitu biru dan jernih, namun ombaknya kadang bisa menembus ketinggian lima sampai enam meter. Untuk mencapai kecamatan yang berada di garis paling utara Kepri ini, kita bisa menggunakan pompong dari Ranai, ibu kota Kabupaten Natuna.

Pulau Sekatung sendiri masuk dalam wilayah Kecamatan Pulau Laut. Sekatung awalnya tidak berpenghuni, karena memang cadangan air bersihnya yang tidak ada. Namun belakangan, seiring dengan gencarnya upaya pemerintah Indonesia untuk mengamankan perbatasan, maka selain ditempatkan sejumlah pasukan TNI, juga dari petugas Distrik Navigasi ditempatkan di pulau yang habis dikelilingi dalam hitungan tak sampai satu jam ini.

Namun sebelum membahas lebih jauh tentang Sekatung, ada baiknya kita melihat kondisi kehidupan masyarakat di sekitar pulau terdepan itu. Masyarakat umumnya tinggal di Pulau Laut, yang berjarak hanya sepelemparan batu dari Sekatung. Pulau Laut sendiri statusnya adalah sebuah kecamatan di Kabupaten Natuna.

Pulau Laut kini dihuni oleh sekitar dua ribu jiwa penduduk. Di kecamatan ini, terdapat tiga pulau terdepan Indonesia. Masing-masing adalah Pulau Sekatung, Pulau Sebetul, dan Pulau Semiun. Ketiganya berada di bawah tata kelola pemerintahan kecamatan

yang sama, yakni Kecamatan Pulau Laut. Namun desa yang menaunginya berbeda. Pulau Sebetul dan Pulau Semiun berada di bawah Desa Air Payang, sementara Pulau Sekatung berada di Desa Tanjungpala. Kecamatan Pulau Laut sendiri berdiri pada 15 Juni 2004, yang diresmikan oleh Bupati Natuna waktu itu, Drs. Hamid Rizal.

Titik koordinat kecamatan ini terletak di antara  $4^{\circ}30'30''$  -  $4^{\circ}48'02''$  Lintang Utara dan  $107^{\circ}43'06''$  -  $108^{\circ}01'46''$  Bujur Timur. Luas wilayah Kecamatan Pulau Laut sekitar  $37,58 \text{ km}^2$ , dengan rincian:<sup>1</sup>

Desa Air Payang:  $\pm 18,10 \text{ km}^2$

Desa Tanjung Pala:  $\pm 11,67 \text{ km}^2$

Desa Kadur:  $7.81 \text{ km}^2$

Kecamatan ini bisa dikatakan sebagai kecamatan paling utara Indonesia. Batas wilayahnya juga langsung berhadapan dengan negara tetangga, yakni Vietnam dan Malaysia. Batas wilayah paling utara dari kecamatan ini adalah Laut Cina Selatan, di mana di depan lautan yang dikenal dengan ombak ganasnya ini, berada negara Vietnam. Sementara sebelah timur, setelah dipisahkan oleh Laut Cina Selatan, juga ada wilayah Malaysia. Untuk batas selatan, kecamatan ini langsung bersebarangan dengan wilayah Kecamatan Bunguran Utara dan di barat, bersebarangan dengan Kecamatan Siantan.

Secara geologi, wilayah Kecamatan Pulau Laut terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil. Jumlah keseluruhan pulau di Kecamatan Pulau Laut mencapai delapan pulau. Pulau ini bila dilihat di peta, seperti sebuah gambaran titik hitam yang teronggok sunyi, terpisah jauh dari daratan besar (main land). Dari delapan pulau yang ada di kawasan ini, hanya dua pulau yang berpenghuni. Adapun delapan

---

1 Data yang dikutip di sini bersumber dari situs wikipedia.com dan data dari Biro Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Natuna. Data diolah dan dikembangkan sesuai dengan tujuan penulisan buku ini.

pulau yang ada di Kecamatan Pulau Laut itu adalah: Pulau Laut, Pulau Semiun, Pulau Sunyut, Pulau Sekapul, Pulau Sebatut, Pulau Sekatung, Pulau Batu Imong, dan Pulau Batu Buruk.

Bentuk permukaan sebagian besar daratannya landai, atau dataran rendah dan sebagian berbukit-bukit yang masih merupakan hutan dan sebagian lainnya dimanfaatkan sebagai lahan pertanian dan perkebunan rakyat. Di daratan pesisir vegetasi masih dalam keadaan baik, jenis tanaman yang banyak ditemui adalah pohon kelapa, serta terdapat bagian pantai yang ditumbuhi vegetasi mangrove yang cukup rapat dari jenis *Avicenia*.

Kecamatan Pulau Laut dikelilingi gugusan terumbu karang. Jarak batas terumbu karang dengan tubir karang relatif besar, mencapai dua kilometer. Pada surut rendah dan terendah sebagian areal tersebut kering, kecuali bagian cekungan merupakan alur keluar masuk perahu atau kapal nelayan. Masyarakat Melayu menyebut kapal kayu mereka sebagai pompong.

Pada saat pasang dan digenangi air, dalam areal pesisir ditemukan beberapa biota antara lain penyu sisik, gerombolan ikan hias dan anakan ikan baronang. Pada tanggal 29 Mei 2006 seluruh masyarakat Kecamatan Pulau Laut telah mengeluarkan kesepakatan bersama bahwa pelarangan keras terhadap kegiatan yang merugikan masyarakat Pulau Laut. Khususnya bagi orang yang menggunakan penangkapan ikan dan kegiatan lain-lain secara ilegal (*illegal fishing*). Seperti potasium, pengeboman, penyalahan penggunaan kompressor dan lain-lain dilarang beroperasi diperairan Kecamatan Pulau Laut.

Meski berbentuk pulau kecil, menariknya, di Pulau Laut tetap ditemukan sungai. Jumlah sungai itu ternyata bukan satu, melainkan sampai delapan sungai. Kedelapan sungai itu adalah Sungai Numuk, Sungai Purun, Sungai Air Papan, Sungai Capa, Sungai Air Mali, Sungai Air Tuapi, Sungai Air Hitam, dan Sungai Arung Batang.

Pulau laut ini termasuk daerah terisolir, karena letaknya yang berjauhan dengan daerah lain. Bila berada di kawasan ini, sejauh mata memandang, kita hanya menemukan hamparan laut biru yang

teramat luas, seperti nyaris tanpa batas. Mari kita hitung betapa terasingnya Pulau Laut dari kawasan-kawasan sekitarnya. Untuk sampai ke Kecamatan Bunguran Utara, dibutuhkan paling tidak jarak tempuh sampai 50 mil. Untuk ke Kecamatan Bunguran Barat dan Bunguran Timur lebih jauh, yakni 65 mil. Sementara untuk sampai ke Kecamatan Pulau Tiga sekitar 67 mil, ke Kecamatan Midai sekitar 137 mil, dan Kecamatan Siantan sekitar 295 mil. Untuk ke Kecamatan Palmatak sekitar 80 mil, dan ke Kecamatan Jemaja sekitar 325 mil. Sementara untuk ke Vietnam, hanya 60 mil. Dengan menggunakan speed boat, jarak tempuh Sekatung ke Vietnam memakan waktu hanya tiga jam.

Di Pulau Laut, dari sekitar dua ribu lebih penduduknya, memiliki mata pencaharian yang berbeda-beda. Meski umumnya mayoritas adalah nelayan, namun banyak juga yang bekerja di sektor pertanian, perkebunan, buruh bangunan, perdagangan, angkutan, peternakan dan lainnya. Umumnya penduduk bermatapencaharian sebagai nelayan. Namun begitu kondisi ombak laut tinggi, serta merta mereka berubah menjadi petani yang menggarap kebun yang tak jauh dari rumahnya.

Juga ada kelompok masyarakat yang berprofesi sebagai peternak ikan kerapu. Potensi budidaya ikan jenis ini luar biasa menjanjikan, terutama jenis ikan kerapu napoleon. Sayangnya, belum banyak masyarakat di Pulau Laut yang mengembangkan potensi ini. Para nelayan umumnya menampung ikan hasil tangkapan laut mereka di keramba yang ada di sekitar pantai, sambil menunggu datangnya pembeli dari Tanjungpinang, Kalimantan, Singapura, Malaysia, dan Hongkong. Selain ikan napoleon, kerapu sonok, juga masih ada teripang yang digemari pembeli dari Hongkong, yang datang dua sampai tiga kali dalam sebulan.

Transportasi laut utama di Kecamatan Pulau Laut ini masih mengandalkan pompong nelayan. Namun demikian, dalam beberapa tahun terakhir, kapal Pelni dan kapal perintis mulai rutin menyinggahi kawasan Pulau Laut. Hal ini berdampak positif,



mengingat kedatangan kapal besi tersebut tidak sekedar membawa orang saja, melainkan juga mengganggu suplai sembako dari Tanjungpinang dan Kalimantan. Jumlah pompong milik nelayan di Pulau Laut sendiri diperkirakan sekitar 160 unit, yang terdiri dari berbagai macam ukuran. Sementara itu, berdasarkan data dari Kantor Camat Pulau Laut, ternyata sudah ada kendaraan roda empat di kawasan ini. Jumlahnya mencapai sepuluh unit, yang berada di tiga desa, yakni Air Payang, Tanjungpala, dan Kadur. Sementara sepeda motor mencapai sekitar 533 unit.

Untuk komunikasi, warga Pulau Laut sudah banyak mengandalkan ponsel. Setidaknya ada dua menara BTS operator seluler yang beroperasi dengan baik di kawasan ini, sehingga membuat komunikasi warga dengan kawasan lainnya menjadi terbuka. Data tentang kesehatan juga menarik untuk dicermati. Sampai tahun 2010 lalu, pos kesehatan pembantu sudah dimiliki oleh Desa Air Payang dan Polindes di Desa Tanjung Pala. Sementara di kawasan kecamatan, sudah berdiri puskesmas yang dilengkapi dengan perumahan dokter dan perawat. Proyek pembangunannya sudah dilakukan sejak tahun 2007 lalu.

Sementara itu, sejarah pembangunan infrastruktur pendidikan di Pulau Laut juga sudah bermula sejak beberapa tahun silam. Khusus untuk pembangunan gedung sekolah permanen, telah dimulai sejak tahun 2006. Hasilnya adalah tiga gedung SD, satu gedung SMP dan satu gedung SMA Negeri Pulau Laut. Sekolah-sekolah ini berada di kawasan yang berdekatan, yakni di Kota Baru, sebuah kawasan yang didesain memang sebagai tempat pengembangan Pulau Laut di masa mendatang. Tenaga guru didatangkan dari luar daerah, seperti Pontianak, Jogja, dan daerah lain.

Sementara itu, untuk bidang pertahanan dan keamanan, saat ini Pulau Laut sudah memiliki Pos TNI AL dan Pos Pengamanan Daerah Terluar di Sekatung. Personil yang ditempatkan di Sekatung ini lebih besar dari yang di Pulau Laut, mengingat strategisnya Sekatung sebagai titik terdepan Indonesia. Sebenarnya, sejak tahun

1985, sudah ada pos marinir di Desa Air Payang. Personil TNI yang ditempatkan di kawasan ini meliputi TNI Angkatan Laut dan Angkatan Darat. Juga sudah ada Koramil, dan Babinsa di tiga desa yang ada di Pulau Laut. Selain itu, terbangun dua mercusuar dan tiga rambu suar di kawasan ini. Salah satu mercusuar itu ditempatkan di Sekatung. Sementara lainnya di Pulau Semiun dan Sebatut.

Dengan mata pencaharian sebagian besar masyarakat berupa nelayan, tidak membuat sektor pertanian terlupakan. Pada kondisi angin kencang sehingga nelayan tidak bisa melaut, mereka akan menggarap lahan pertanian. Karena itu, sektor pertanian juga menghasilkan sejumlah komoditas yang bernilai ekonomis, seperti kelapa rakyat, cengkeh, mangga, sagu, dan sayur mayur. Untuk kelapa rakyat, umumnya setelah diolah menjadi kopra, maka akan dijual ke Kalimantan dan Kuala Enok. Satu lagi komoditas pertanian yang menjanjikan adalah cengkeh, atau emas hitam dari Natuna. Diperkirakan hasil panen cengkeh setiap tahunnya di Kecamatan Pulau Laut sekitar 25-40 ton dengan jumlah pohon sekitar 15.000 batang yang ditanam di areal seluas sekitar 400 hektar. Satu lagi komoditas pertanian yang menjadi andalan adalah mangga. Di Kecamatan Pulau Laut memiliki sekitar 23.000 batang pohon mangga dengan areal tanam seluas 150 hektar. Sementara untuk sagu, pohon sagu yang terdapat di Kecamatan Pulau laut tahun 2010 sekitar 7.000 batang, yang ditanam di areal seluas sekitar 39 hektar.

Pulau Laut juga menarik untuk dikembangkan sebagai kawasan wisata bahari. beberapa daerah yang ada di Kecamatan Pulau Laut yang bisa dijadikan tempat wisata, seperti misalnya di Pulau Sekatung, Pulau Semiun, Pulau Sunyut dan beberapa tempat yang ada di Pulau Laut itu sendiri.

Kedaaan terumbu karang yang masih utuh dan terpelihara di Pulau Sekatung dan Pulau Semiun memiliki beraneka ragam jenis bentuk ikan hias serta diiringi bentuk pesisir pantai yang indah, menunjukkan betapa indahnya kedua pulau tersebut. Untuk wisata pegunungan di Kecamatan Pulau Laut, hutan dan pegunungan

yang ada masih terpelihara dengan baik. Program pemerintah kecamatan akan membuat hutan lindung yang luas  $\pm$  300 ha untuk dijadikan kawasan wisata.

Untuk kawasan wisata sejarah juga terdapat beberapa tempat di Kecamatan Pulau Laut salah satunya Batu Keramat (batu AU) bertempat di Dusun Kadur, keramat tersebut memiliki makna yang sangat luas terhadap asal muasal terjadinya Pulau Laut, monumen masyarakat “Datuk Kaya Muhammad Dun” yang terletak di Pulau Sekatung .

Sementara itu, dengan melihat kondisi alam di Pulau Laut, maka hambatan utama masyarakat adalah ketinggian gelombang. Bila musim utara, ombak laut musim utara telah membuat sedikitnya 500 nelayan Pulau Laut, tak bisa mencari nafkah ke laut sejak dua bulan terakhir. Namun pasokan sembako masih lancar, karena menggunakan kapal besi jenis perintis.

“Sudah dua bulan nelayan di sini tak bisa melaut,” kata Junaidi, mantan kepala desa di Pulau Laut. Kondisi alam di Pulau Laut telah menimbulkan kearifan lokal. Setiap tahun mereka menghadapi kondisi seperti ini. Karena itu, mereka pun mengolah lahan untuk ditanami cengek ketika tak bisa turun ke laut.

Pulau Laut sendiri masih wilayah Kabupaten Natuna, berjarak sekitar delapan jam perjalanan laut dari ibukota Natuna di Ranai. Pulau yang didiami sekitar 2500 jiwa penduduk ini berada di utara Natuna, dan berbatasan langsung dengan Laut China Selatan yang dikenal memiliki ombak ganas. Berbeda dengan gugus kepulauan lain di sekitar Natuna, Anambas dan Bintan yang berbentuk kepulauan dengan sejumlah pulau kecil, Pulau Laut justru hanya memiliki delapan pulau. Selain Pulau Laut, satunya lagi adalah Pulau Sekatung, yang sudah ditempati. Jarak tempuh ke Vietnam lebih dekat dari pada ke Ranai, hanya sekitar lima jam perjalanan laut.

Tak seperti Sekatung yang tak memiliki sumber air bersih, Pulau Laut memiliki banyak kandungan air, sehingga menjadi kawasan pemukiman warga. Mayoritas penduduk berprofesi sebagai

nelayan, dan sangat mengandalkan hidup pada hasil laut. Namun meski sudah dua bulan tak melaut, para nelayan masih bisa mengandalkan hidup dari uang tabungan mereka. Bagi yang sudah menghabiskan tabungan, menurut Junaidi, mereka meminjamnya ke tauke ikan di Pulau Laut, dan menggantinya nanti setelah angin teduh dan mereka bisa turun ke laut.

Pasokan Sembako pun masih berjalan lancar, karena dibawa oleh kapal besi, yakni kapal perintis. Pasokan sembako ini dikirim dari Sintete, Kalimantan Barat dan dari Tanjungpinang, sesuai dengan jalur yang dilalui oleh kapal perintis tersebut. Kini yang dikhawatirkan warga di musim utara ini adalah hantaman ombak yang membawa balok-balok kayu besar ke arah pemukiman warga. Meski berada persis di utara Indonesia, pemukiman warga justru dibangun dalam bentuk rumah-rumah panggung dan menghadap ke utara. Padahal tidak ada pulau lain lagi yang menghalangi hantaman gelombang, sehingga pemukiman itu benar-benar berhadapan dengan terjangan ombak musim utara.

“Kalau malam, kami justru berjaga-jaga, sebab, air pasang dan gelombang kuat terjadi saat malam hari,” papar Junaidi lagi. Meski demikian, ia bersyukur sampai saat ini belum ada rumah warga yang roboh dihantam balok-balok kayu besar tersebut. Tak bisa terlalu banyak yang diharapkan oleh Junaidi hari itu. Ia hanya duduk di depan teras rumah, memandang ombak yang menggulung di depannya. Ombak menjadi pisau bermata dua. Satu sisi, ketika ia teduh, maka ombak adalah sahabat bagi nelayan yang akan antar mereka pulang. Sisi lain, ketika mereka mengganas, maka itu berarti pertanda bahwa jangan pernah berpikir melayarinya. Periode itu biasanya bermula dari Oktober, hingga terkadang sampai ke Januari atau Februari, adalah masa ketika warga harus beralih menjadi petani dan meninggalkan laut sebagai tempat mencari nafkah utama. Meski kadang ketinggian ombak belum tembus enam meter, tetapi kecepatan angin relatif lebih tinggi. Bila sebelumnya angin

hanya bertiup sekitar 10 kilometer per jam, di musim utara bisa mencapai dua kali lipatnya.

Hambatan lain yang dirasakan oleh warga adalah kenaikan harga BBM. Bila musim utara, bahkan harga BBM bisa mencapai dua kali lipatnya. Hal ini terjadi karena memang pasokan BBM ke Pulau Laut semuanya diambil dari Selat Lampa, yang berada di Ranai. Tidak semua kapal barang berani melayari perairan ketika musim utara tersebut. Akibatnya, pasokan BBM pun terputus. Untuk sampai ke Pulau Laut, BBM mesti diangkut dengan kapal kayu dengan lama perjalanan sampai sekitar delapan jam.

## **Petugas Navigasi di Sekatung**

Bekerja di dunia navigasi, memang harus akrab dengan ombak dan keheningan. Hal itu pulalah yang terjadi dengan para petugas Distrik Navigasi yang ditempatkan di Pulau Sekatung. Di tempat ini, jangan kan mall, warung pun tak ada. Jangankan kedai kopi, mau menyeruput hangatnya teh saja mesti harus merajang air mendidih sendiri.

Para petugas Distrik Navigasi itu ditempatkan di sebuah rumah beton dengan tipe barak. Pintu rumah saling berhadap-hadapan. Rumah-rumah ini dibangun di atas ketinggian. Jadi begitu membuka jendela, maka kita akan disuguhkan oleh indahnya Laut Cina Selatan.

Deru angin, ombak laut ganas China Selatan di bawahnya, serta perbukitan dengan bebatuan cadas, adalah sahabat para petugas itu. Luas daratan pulau ini hanya sekitar 1,65 kilometer persegi. Selain petugas navigasi, sejumlah personil TNI juga ditempatkan untuk menjaga pulau yang menjadi satu dari 12 pulau terdepan yang rawan infiltrasi asing itu. Karena itu, para petugas Navigasi dan prajurit TNI di sana pun kadang menghabiskan waktu untuk saling mengobrol serta mamantau keadaan dari atas bukit. Pos jaga

TNI sendiri berada di puncak bukit, langsung menghadap Laut Cina Selatan.

Kondisi perairan di Sekatung sendiri dikenal dengan kejernihannya. Bila melihat ke dasar laut, maka kita seperti melihat ke dalam bak akuarium. Terumbu karang ditemukan pada kedalaman sekitar tiga sampai lima meter dengan persentase penutupan terumbu karang sekitar sembilan persen. Genus-genus karang yang ditemukan di Pulau Sekatung adalah *Porites*, *Acropora*, *Favites*, *Goniopora*, *Fungia*, *Pocillopora*, *Favia*, *Lobophyllia*, *Stylophora*, *Astreopora*, *Montipora* dan *Galaxea*. Jenis pantai di Pulau Sekatung yaitu pantai bertebing curam dan vegetasi yang dominan terdapat di pulau ini adalah semak belukar berupa pohon hutan dengan kerapatan 5 s/d 10 individu/100m<sup>2</sup> yang tumbuh.

## **Antara Sekatung dan Setakong**

Baharuddin Thalib, si putra asli Pulau Laut itu, mencatat prestasi tertinggi, sebagai Camat Pulau Laut. Ia adalah lelaki yang ramah dan mau berbagi cerita. Mulai Baharuddin bercerita tentang sebuah kekhawatiran: klaim negara asing terhadap Sekatung dan Pulau Laut. Meski Vietnam hanya sejengkal jaraknya dalam peta, tapi juga masih ada Republik Rakyat Cina (RRC), Malaysia, Brunia Darusalam dan negara lain yang berhadapan langsung dengan pulau-pulau itu.

Sejauh ini, memang belum ada klaim. Sebab, di tanah Sekatung belum ditemukan emas terpendam. Apalagi, sulit untuk mencari cadangan air bersih. Pada masa kejayaan *illegal fishing* periode 2000-an lalu, kapal-kapal nelayan asing lebih memilih Pulau Samiun yang masuk lebih dalam ke wilayah Indonesia sebagai basis persinggahan. Samiun memiliki cadangan air bersih. Sementara Sekatung, meski jadi pintu masuk, tetapi tak memiliki daya tarik.

Baharuddin melanjutkan ceritanya. Ada banyak tempat di Kecamatan Pulau Laut yang namanya memakai kosa-kata asing.

Seperti Sekatung misalnya. Apa arti Sekatung, orang pun bingung. Tapi kalau arti Setakong penduduk Pulau Laut masih ingat. Setakong berasal dari dua suku kata. Suku kata pertama adalah Sek yang berarti sebuah marga dalam budaya Tionghoa, serta Takong yang diartikan sebagai wadah. Jadi Setakong bisa diartikan sebagai wadah untuk kumpulan marga Sek.

Bila membuka literatur-literatur sejarah, nama Sek sebagai nama marga, tidak ada. Yang ada Shek atau Shi. Namun secara kuantitas pemakai nama marga ini terbilang kecil bila dibandingkan dengan marga Tan, Lim atau Chua misalnya. Marga Shek sendiri diperkirakan adalah marga yang ke-63 di RRC. Marga ini berasal dari Provinsi Gansu di daratan RRC. Penamaan daerah di gugus kepulauan Kepri kala itu memang ada beberapa di antaranya yang memakai kosa-kata Tionghoa. Seperti kalau di Pulau Bintan, di kenal daerah-daerah seperti Lagoi, Ekang Anculai, Toa Paya dan lainnya.

Sulit dilacak mengapa pulau terdepan yang menjadi penentu tapal batas negara Indonesia itu awalnya diberi nama Setakong. Kalau mengacu pada nama itu, tentu asumsinya, di pulau itu banyak warga Tionghoa dari marga Shek yang bermukim. Tapi hal itu tak terbukti, sebab menurut penuturan beberapa penduduk Pulau Laut, sudah beberapa generasi terakhir, pulau tersebut tak berpenghuni. Adalah cadangan air bersih yang menjadi alasan mengapa orang enggan bermukim di pulau seluas 25 kilometer persegi itu.

Seiring dengan keluarnya Undang-Undang tentang Pembentukan Kabupaten Natuna, kata Baharuddin, nama Setakong pun diubah menjadi Sekatung. Wilayah Kabupaten Natuna menjadikan Pulau Sekatung--bukan Setakong--sebagai batas paling Utaranya.

Selain Sekatung, beberapa daerah di Pulau Laut sendiri ada yang menggunakan kosa-kata Tionghoa. Seperti misalnya, Kampung Batu Cina, Tiongkok, Sebatun dan Sekapur. Pun demikian, sebenarnya kata Baharuddin, keindonesiaan sudah menjadi bagian tak

terpisahkan dari Sekatung dan Pulau Laut. Bisa saja mereka berasal dari latar belakang yang berbeda, dari bangsa yang juga berbeda.

Tetapi ketika hidup di Pulau Laut, Indonesia sudah begitu terasa. Perayaan 17 Agustus tiap tahunnya ramai oleh pesta rakyat. Seragam sekolah SD Putih-Merah, yang mengingatkan kepada warna bendera Indonesia. Apalah arti sebuah nama, kata William Shakespeare. Ketika keindonesiaan sudah menyatu, nama hanya sebagai penanda, bukan lagi ingatan masa lalu. “Kami memang tengah berusaha menuliskan sejarah kami,” kata Baharuddin.

Namun di Pulau Laut sendiri, Baharuddin menjelaskan bahwa ada banyak keturunan Jawa di sana. Nama-nama mereka juga terdengar sangat Jawa. Hanya saja, ketika diminta berbicara bahasa Jawa, mereka sudah tidak paham. Diperkirakan mereka adalah generasi kesekian dari perantau Jawa yang sampai di Pulau Laut. Berdasarkan hikayat warga setempat, dulunya Pulau Laut adalah pulau kosong. Waktu itu, Patih Gajah Mada dari Kerajaan Majapahit hendak mengirimkan ekspedisinya ke kawasan di sekitar Laut Cina Selatan. Gajah Mada pada masa itu tengah membangun kejayaan Nusantara dan menyatukan kawasan Nusantara di bawah panji Majapahit. Namun nahas, salah satu bagian dari ekspedisi laut itu dihantam oleh ombak Laut Cina Selatan. Kapal pun karam di sekitar Pulau Laut. Mereka yang selamat kemudian menetap di sana, dan beranak pinak, hingga sampai ke generasi saat ini. Namun hikayat ini tentu perlu ditelusuri kebenarannya secara ilmiah. Namun demikian, setidaknya, hikayat ini bisa sedikit membantu menjadi titik masuk untuk mengetahui sejarah Pulau Laut tersebut.

Terlepas dari itu, Sekatung sendiri menyimpan potensi wisata yang luar biasa banyak. Selain alam yang menawan disertai terumbu karang yang masih perawan, juga di salah satu sudut pantainya, dijadikan oleh penyu untuk bertelur. Kawasan pantai yang biasa disinggahi induk penyu untuk bertelur itu berada di sisi timur laut Sekatung. Kawasan ini menyimpan pantai dengan pasir putih yang indah. Diperkirakan penduduk, penyu tersebut adalah dari jenis



penyu merah. Pada bulan-bulan tertentu, banyak warga Pulau Laut yang datang ke Timur Laut pulau itu untuk mengambil telur penyu.

## Diundang Presiden

Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada peringatan Hari Kemerdekaan RI ke-66, 17 Agustus 2011 lalu secara khusus mengundang dua orang guru asal Kepri yang mengajar di kawasan perbatasan. Keduanya diundang untuk menemui presiden langsung di Jakarta. Kedua guru itu adalah Erlin Suara (46), guru SD 001 di Pulau Laut dan Syawir (49) guru SD 007 di Pulau Mentebung, Kecamatan Tambelan, Kabupaten Bintan.

Undangan ini tentu sangat berarti bagi Erlin. Ia mengaku mendengar kabar gembira itu dari staf di Dinas Pendidikan Kabupaten Natuna. Waktu itu ia pertama kali mendapat kabar pada 15 Juli 2011. Erlin sendiri adalah tipe guru perbatasan murni. Sejak tahun 1988, ia sudah mengabdikan hidupnya dengan menjadi guru dan mengajar anak-anak di perbatasan Indonesia. Setidaknya, ia sudah sekitar 24 tahun menjalani hari sebagai seorang guru di perbatasan. Karena itu, ada banyak kisah yang bisa diceritakan dari sana, termasuk dari sisi infrastruktur pendidikan.

SD 001 Pulau Laut kini, jelas adalah sekolah yang berbeda dibanding tahun 1988 lalu. Waktu itu semuanya masih sangat sederhana. Namun kini, sekolah itu sudah berinding beton. Kekurangannya adalah, karena animo orangtua untuk menyekolahkan anaknya semakin tinggi, maka sekolah itu mulai kekurangan kelas. Kesadaran untuk bersekolah semakin tinggi. Namun, tetap saja, sebagai seorang guru di perkampungan nelayan, ia pun harus arif ketika menyikapi para siswanya sepulang sekolah langsung terjun ke laut untuk membantu orangtua mereka mencari ikan.

Erlin sangat menikmati pekerjaannya. Namun, di antara suka dan duka, ada kisah unik yang harus dilalui wanita ini selama puluhan tahun. Ternyata setiap awal bulan, ia mesti bertarung

dengan ombak ganas Laut Cina Selatan, untuk sekedar pergi ke Ranai, guna mengambil gajinya. Kalau nasibnya baik, maka ia akan mendapat tumpangan kapal kayu kecil milik nelayan yang hendak mengantar ikan ke sana. Lama perjalanan sekitar tujuh jam. Tapi kalau ada kapal perintis, kapal besi yang melayari kawasan ini, maka ia pun akan menumpang kapal itu. Namun lama perjalanan pun menjadi panjang, bisa sampai satu hari satu malam baru merapat di Ranai. Dan kondisi ini terjadi setiap bulan, saat hendak mengambil gaji.

Sebagai wanita, Erlin memang dikenal cukup berani. Namun, ia juga rasional. Ketika ombak tinggi seperti pada musim angin utara, maka terkadang sampai dua bulan ia baru pergi ke Ranai untuk mengambil gaji. Ya, itu demi keselamatannya. Namun menunggu dua bulan, tentu adalah persoalan tersendiri. Erlin mesti hidup hemat. “Semoga, pemerintah terus memperhatikan keberadaan transportasi di kampung kami ini,” harapnya.

Tingginya ombak laut di kawasan Pulau Laut ini juga dirasakan oleh warganya. Di Pulau Laut sendiri, ada tiga pulau terdepan Indonesia, yakni Pulau Semiun, Pulau Sebetul, dan Pulau Sekatung. Pulau Sekatung merupakan pulau terluas, dengan luas keseluruhan mencapai sekitar 1,65 kilometer persegi. Sementara Semiun, adalah pulau tempat persinggahan para nelayan dalam pelayarannya mencari ikan. Ada tiga kepala keluarga yang mendiami Semiun. Ketiganya adalah penduduk Pulau Laut.

\*\*\*

Dengan melihat kondisi geografis dan berbagai aspek lainnya seperti yang telah dipaparkan di atas, pengembangan Pulau Sekatung di masa depan dapat mencermati beberapa hal. Bila kita mengkaji berdasarkan analisa SWOT, maka akan ditemukan sejumlah hal menarik yang bisa menjadi bahan pertimbangan untuk pengembangan kawasan ini ke depan.

Kekuatan (*strengths*) atau keunggulan yang dimiliki oleh pulau ini adalah kondisi alamnya, terutama kawasan perairan yang memiliki terumbu karang yang jernih sehingga bisa dikembangkan sebagai kawasan wisata menyelam (*diving*). Selain itu, dengan kondisi ekosistem lautnya yang masih terjaga saat ini, membuat potensi perikanan pun tetap menjanjikan. Nelayan setempat juga menjadikan perairan sekitar pulau ini sebagai tempat untuk mencari ikan. Di tengah keunggulan itu, ada sisi lain dari pulau ini yang juga harus mendapat kajian dan pemikiran, yakni seperti misalnya kelemahan (*weaknesses*) dari sisi akses terhadap Pulau Sekatung itu sendiri. Untuk mencapai kawasan ini, tidak ada transportasi umum. Adapun transportasi umum dengan menggunakan kapal Pelni hanya sampai di Pulau Laut. Dari sana, meski jaraknya sudah tidak terlalu jauh, pilihan transportasi yang bisa digunakan adalah dengan menggunakan kapal nelayan. Selain itu, ketersediaan air bersih juga menjadi persoalan tersendiri. Di pulau ini, sama sekali belum ditemukan sumber air bersih, sehingga baik petugas Navigasi maupun prajurit TNI yang tinggal di sana, hanya mengandalkan air tadah hujan, dan juga suplai air dari Kecamatan Pulau Laut.

Aspek lain yang bisa dicermati adalah peluang (*opportunities*) pengembangan kawasan ini sebagai salah satu tujuan wisata internasional masih terbuka lebar. Hal ini mengingat salah satu pilihan wisata internasional adalah dengan menggunakan yacht, atau kapal layar mewah dengan tujuan wisata ke berbagai penjuru dunia. Bila promosi dilakukan secara gencar, bukan tidak mungkin para wisatawan yang biasa berpergian ke berbagai penjuru dunia dengan menggunakan yacht, akan tertarik untuk singgah dan melihat eksotisme alam di Pulau Sekatung ini. Namun demikian, tetap saja masih ada ancaman (*threats*) bagi keberhasilan pengembangan potensi kawasan ini, seperti misalnya sudah adanya kawasan serupa yang ditawarkan lebih dahulu dan secara gencar kepada para wisatawan. Seperti misalnya Malaysia, dengan manajemen pengelolaan pariwisata yang

baik, mereka sudah terlebih dahulu mempromosikan wisata pulau-pulau mereka ke berbagai penjuru dunia.

Dengan melihat kondisi Sekatung yang ada sekarang, memang alternatif pilihan terbaik adalah menjadikan kawasan ini sebagai tujuan wisata internasional. Namun demikian, berdasarkan pemaparan di atas, sejumlah hal masih harus diperbaiki, demi men-sukseskan tujuan tersebut.



Pulau Sekatung. Tampak dari jauh sebuah menara suar tegak berdiri, di puncak bukit. Pulau ini dikelilingi oleh perairan yang jernih. Untuk sampai ke atas bukit, para p engunjung meski melewati jalan setapak menuju puncak dengan kemiringan sampai sekitar 65 derajat. Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara



Pulau Sekatung (paling kanan) dipotret pada pagi hari (atas). Terdapat sebuah tugu yang menjadi simbol kedaulatan Indonesia di punggung bukit yang ada di pulau tersebut (bawah). Foto-foto: Trisno Aji Putra

## PULAU SEBETUL

Pulau ini tidak terasing sendirian di tengah lautan luas. Meski termasuk pulau terdepan Indonesia, namun letak Pulau Sebetul masih berdekatan dengan Pulau Laut. Kalau datang ke pulau ini, maka batu karang pun menanti kita. Hampir di keseluruhan pulau dipenuhi bebatuan karang. Namun di bagian yang berhadapan dengan Pulau Laut, ada pasir putih landai. Di ujung pasir putih inilah dibangun menara mercusuar.

Pulau yang masuk wilayah Desa Air Payang, Kecamatan Pulau Laut, ini berbatasan langsung dengan Vietnam. Secara geografis pulau ini terletak pada koordinat 04°42'25" LU dan 107°05'20" BT. Pulau Sebetul merupakan salah satu pulau terdepan di Kepulauan Riau yang dijadikan sebagai garis batas negara dengan titik dasar No. TD. 030A dan titik referensi No. TR. 030A. Perairan Pulau Sebetul relatif berombak dengan tingkat kecerahan antara 3-7 meter, tipe substrat dasarnya adalah berbatu. Kondisi perairan Pulau Sebetul nilai rerata untuk masing-masing parameter adalah: suhu 29,7° C, pH 7-8, salinitas 32 o/oo, DO 1,00 mg/l, BOD 3,60 mg/l, ammonia 0,004 mg/l, nitrat 0,076 mg/l, nitrit <0,004 mg/l, dan sulfide <0,01 mg/l.<sup>2</sup>

---

2 Data dari: [http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com\\_content&view=article&id=117%3Apulau-sebetul&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in](http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com_content&view=article&id=117%3Apulau-sebetul&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in)

Untuk sampai ke Sebetul, dibutuhkan waktu tak sampai setengah jam dari Desa Air Payang. Tidak ada transportasi umum ke sana, kecuali hanya menumpang perahu nelayan. Kawasan perairan sekitar Pulau Sebetul sendiri memang kerap dijadikan nelayan sebagai tempat untuk mencari ikan. Namun kawasan sekitar tidak menyimpan potensi terumbu karang, mengingat laut di bawahnya sangat landai dan berpasir putih. Kedalaman lautnya hanya sekitar setengah meter saja, alias bisa dipakai untuk berenang dan berjemur di sekitar pesisir pantainya. Laut agak jauh dari pulau memang lumayan dalam, yakni sekitar sepuluh meter. Yang paling menarik adalah kejernihan laut di sekitar pantai Pulau Sebetul.

Namun pulau ini juga sangat rawan dari ancaman abrasi pantai. Hal ini mengingat pada satu sisi pulaunya, terdapat hamparan pasir putih yang tidak dikelilingi oleh karang. Karena itu, hantaman ombak yang secara terus menerus, akan membuat pasir menjadi semakin surut jauh ke laut, dan dikhawatirkan, bagian pulau tersebut akan tenggelam. Karena itu bisa jadi tindakan penyelamatan yang perlu diambil adalah membangun tembok pemecah gelombang dan penanaman pohon bakau di sekitar kawasan pantai.

\*\*\*

Dengan melihat kondisi geografis dan berbagai aspek lainnya seperti yang telah dipaparkan di atas, pengembangan Pulau Sebetul di masa depan dapat mencermati beberapa hal. Bila kita mengkaji berdasarkan analisa SWOT, maka akan ditemukan sejumlah hal menarik yang bisa menjadi bahan pertimbangan untuk pengembangan kawasan ini ke depan.

Kekuatan (*strengths*) atau keunggulan yang dimiliki oleh pulau ini adalah kondisi alamnya, terutama kawasan perairan yang memiliki terumbu karang yang jernih sehingga bisa dikembangkan sebagai kawasan wisata menyelam (*diving*). Selain itu, kawasan sekitar pulau adalah laut dangkal dengan kedalaman sekitar setengah meter saja. Jarak puluhan meter di depan pulau, baru terdapat laut

dalam dengan kedalaman sekitar sepuluh meter. Karena itu, kawasan pantai pasir putih di sekitar Pulau Sebetul ini bisa dijadikan sebagai areal wisata berenang. Ditambah lagi dengan airnya yang jernih, maka tentu akan menjadi daya pikat tersendiri bagi para wisatawan. Di tengah keunggulan itu, ada sisi lain dari pulau ini yang juga harus mendapat kajian dan pemikiran, yakni seperti misalnya kelemahan (*weaknesses*) dari sisi akses terhadap Pulau Sebetul itu sendiri. Untuk mencapai kawasan ini, tidak ada transportasi umum. Adapun transportasi umum dengan menggunakan kapal Pelni hanya sampai di Pulau Laut. Dari sana, meski jaraknya sudah tidak terlalu jauh, pilihan transportasi yang bisa digunakan adalah dengan menggunakan kapal nelayan. Selain itu, ketersediaan air bersih juga menjadi persoalan tersendiri. Bila ingin membangun kawasan ini sebagai daerah tujuan wisata, maka tentu perlu dipikirkan bagaimana menyalurkan cadangan air bersih di Pulau Laut ke Pulau Sebetul. Jarak kedua pulau ini hanya sepelemparan batu saja, sehingga tidak akan menghabiskan biaya tinggi untuk pembangunan suplai cadangan air bersih ke Sebetul.

Aspek lain yang bisa dicermati adalah peluang (*opportunities*) pengembangan kawasan ini sebagai salah satu tujuan wisata internasional masih terbuka lebar. Tak berbeda dengan pengembangan Pulau Sebetul, kedua pulau ini berpotensi dikembangkan sebagai salah satu daerah tujuan wisata internasional berbasis pulau. Hal ini mengingat salah satu pilihan wisata internasional adalah dengan menggunakan yacht, atau kapal layar mewah dengan tujuan wisata ke berbagai penjuru dunia. Bila promosi dilakukan secara gencar, bukan tidak mungkin para wisatawan yang biasa berpergian ke berbagai penjuru dunia dengan menggunakan yacht, akan tertarik untuk singgah dan melihat eksotisme alam di Pulau Sebetul ini. Namun demikian, tetap saja masih ada ancaman (*threats*) bagi keberhasilan pengembangan potensi kawasan ini, seperti misalnya sudah adanya kawasan serupa yang ditawarkan lebih dahulu dan secara gencar kepada para wisatawan.





Pulau Sebetul, pantainya berpasir putih dengan susunan bebatuan karang di sekitarnya. Perairan di sekitar Pulau Sebetul dikenal sebagai perairan yang jernih. Kejernihannya bisa sampai beberapa meter ke dasar laut. Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara.



Pulau Sebetul yang eksotis. Sebuah menara suar berdiri di satu sisi pulau. Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara

## PULAU SEMIUN

Pemkab Natuna kini punya dua program di pulau ini. Yang pertama adalah menancapkan patok tanda merah, sebagai penunjuk bahwa Pulau Semiun adalah bagian tak terpisahkan dari Indonesia, dan yang kedua, adalah membuat program transmigrasi di pulau ini. Pulau Semiun adalah satu dari 19 pulau terdepan Indonesia di Kepri, yang langsung berbatasan dengan Malaysia. Pulau ini memang ukurannya lebih besar dari Pulau Sebetul. Namun untuk sampai ke Semiun, medan yang ditempuh relatif sulit. Pilihan terbaik adalah setelah mengunjungi Pulau Sebetul, maka bisa melanjutkan ke Pulau Semiun.

Dengan menggunakan perahu nelayan, dibutuhkan waktu sampai 2,5 jam sebelum bisa menjejakkan kaki di pulau yang bagian pantainya berpasir putih ini. Namun begitu sampai, setidaknya perjalanan yang cukup jauh dan medan yang menyulitkan itu akan segera terobati oleh kedamaian di Pulau Semiun. Pulau ini tidak berupa gugusan batu karang belaka, melainkan banyak rerimbunan pepohonan hijau di atasnya. Bila Pulau Sebetul rawan terhadap abrasi yang bisa menenggelamkannya, Pulau Semiun relatif cukup aman. Sebab, bentuk pulau ini adalah bukit yang cukup tinggi. Sehingga bagian yang bersentuhan langsung dengan ombak laut adalah di sisi pantainya. Sementara, dari pantai, untuk menikmati pulau ini, kita bisa mendaki tebing-tebing yang tak terlalu terjal,

untuk sampai di puncak bukit. Pada bagian puncak bukit, terdapat lampu mercusuar milik Distrik Navigasi. Para penjaga mercusuar pun menjadi penghuni pulau kosong itu. Selain mereka, hanya keheningan yang memenuhi keseluruhan isi pulau.

Pulau Semiun masuk dalam wilayah Desa Air Payang, Kecamatan Pulau Laut. Secara geografis, Pulau Semiun terletak pada titik koordinat 04o 31' 09" LU dan 107o 43' 17" BT. Di pulau ini terdapat Titik Dasar No. TD 029 dan Titik Referensi No. TR 029. Topografi Pulau Semiun berupa bukit dengan pantainya yang ber-tebing curam. Kedalaman perairan di sekeliling pulau adalah 1-5 meter dan kedalamannya bertambah seiring makin jauh jaraknya dari pulau, hingga kedalaman di atas 10 meter. Perairan di Pulau Semiun relatif berombak dengan tingkat kecerahan antara 5-10 meter dan tipe substrat dasarnya berbatu. Parameter kualitas air di sekitar Pulau Semiun masing-masing adalah suhu 31 C, pH 7-8, salinitas 32 o/oo, DO 9,20 mg/l, BOD 3,20 mg/l, ammonia 0,016 mg/l, nitrat 0,468 mg/l, nitrit 0,016 mg/l dan sulfide < 0,01 mg/l.<sup>3</sup>

Meski terasing di tengah Laut Cina Selatan, namun Pulau Semiun adalah surga bagi mereka yang ingin mencari kedamaian alami di alam. Bila memanjat ke puncak bukit, maka kita bisa melihat hamparan lautan yang seperti tak pernah berujung. Pepohonan kelapa yang tumbuh liar menjadi bagian dari puncak bukit di pulau itu. Andai bisa diberikan izin, maka menyantap kelapa muda di siang hari yang panas, di puncak bukit Pulau Semiun, tentu adalah kenikmatan tersendiri. Sementara saat senja, kita bisa berlarian ke bagian bawah pulau, di hamparan pasir putih, kita bisa menikmati keindahan panorama alam. Apalagi perairan sekitar Pulau Semiun sangat cerah, di mana kita bisa melihat dasar laut sampai pada kedalaman lima hingga sepuluh meter. Kalau bermalam di situ, maka saat menjelang subuh, kita pun masih bisa menyaksikan jejak

---

3 Data dari [http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com\\_content&view=article&id=114%3Apulau-semiun&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in](http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com_content&view=article&id=114%3Apulau-semiun&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in)

induk penyu yang habis menelurkan telurnya di dalam tumpukan pasir putih pantai. Ya, bersama Sekatung, Semiun memang dikenal sebagai pulau tempat persinggahan penyu.

Apakah kita bisa bermalam di Semiun? Jawabannya tentu saja bisa. Sebab, meski pulau ini berstatus sebagai pulau kosong, namun ada petugas Navigasi yang mendiami pulau itu. Mereka tinggal di pinggir laut, di pantai pasir putih. Rumah yang mereka bangun sebanyak dua unit, yang persis berada di pasir putih pantai. Tak ada pilihan menginap lagi, kecuali di salah satu dari dua rumah itu. Tak jauh dari rumah, juga terdapat tempat tambat kapal. Karena pada sisi pantai yang berpasir putih, karang tidak terlalu banyak, maka pompong nelayan pun bisa merapat sampai bagian pantai.

\*\*\*

Dengan melihat kondisi geografis dan berbagai aspek lainnya seperti yang telah dipaparkan di atas, pengembangan Pulau Semiun di masa depan dapat mencermati beberapa hal. Bila kita mengkaji berdasarkan analisa SWOT, maka akan ditemukan sejumlah hal menarik yang bisa menjadi bahan pertimbangan untuk pengembangan kawasan ini ke depan.

Kekuatan (*strengths*) atau keunggulan yang dimiliki oleh pulau ini adalah penyu dan keindahan alam. Pantai pasir putihnya yang landai membuat penyu-penyu sering menjadikan tempat ini sebagai kawasan bertelur. Tentu di masa depan, juga perlu dipikirkan bagaimana melestarikan hewan langka ini. Sebab, nantinya bila semakin banyak orang datang ke Pulau Semiun, tentu saja akan berpengaruh terhadap populasi penyu. Mitos mengkonsumsi telur penyu bisa menghasilkan efek tertentu pada kaum lelaki jelas akan membuat telur penyu di kawasan ini akan diburu. Bila itu terjadi, jelas saja populasi penyu yang memang sudah menipis di kawasan ini, suatu saat berpotensi untuk hilang.

Selain penyu, potensi yang dimiliki oleh kawasan ini adalah ikan kerapu. Hal ini mengingat ekosistem laut di sekitar pulau

masih terjaga dengan baik. Di tengah keunggulan itu, ada sisi lain dari pulau ini yang juga harus mendapat kajian dan pemikiran, yakni seperti misalnya kelemahan (*weaknesses*) dari sisi akses terhadap Pulau Semiun itu sendiri. Untuk mencapai kawasan ini, tidak ada transportasi umum. Adapun transportasi umum dengan menggunakan kapal Pelnih hanya sampai di Pulau Laut. Dari sana, meski jaraknya sudah tidak terlalu jauh, pilihan transportasi yang bisa digunakan adalah dengan menggunakan kapal nelayan.

Aspek lain yang bisa dicermati adalah peluang (*opportunities*) pengembangan kawasan ini sebagai salah satu tujuan wisata internasional masih terbuka lebar. Hal ini mengingat salah satu pilihan wisata internasional adalah dengan menggunakan yacht, atau kapal layar mewah dengan tujuan wisata ke berbagai penjuru dunia. Bila promosi dilakukan secara gencar, bukan tidak mungkin para wisatawan yang biasa berpergian ke berbagai penjuru dunia dengan menggunakan yacht, akan tertarik untuk singgah dan melihat eksotisme alam di Pulau Semiun ini. Namun demikian, tetap saja masih ada ancaman (*threats*) bagi keberhasilan pengembangan potensi kawasan ini, seperti misalnya sudah adanya kawasan serupa yang ditawarkan lebih dahulu dan secara gencar kepada para wisatawan.

Pulau Semiun, berpenguni tiga kepala ►►  
keluarga, luas sekitar delapan hektar.  
Bertanah subur dan memiliki aliran sungai.

Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis  
Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi  
Masyarakat Garis Depan Nusantara



## PULAU KEPALA

Warga setempat menyebutnya sebagai Pulau Cempala, atau Sepala. Tapi di peta internasional, tidak ada yang mengenal nama itu. Yang tertera adalah Pulau Kepala. Pulau Kepala adalah sebuah penanda kedaulatan Indonesia di Natuna. Dari jauh, pulau ini tampak seperti gugusan batu karang semata. Namun setelah mendekat dan naik ke daratan, maka bagian tengah pulau menyisakan tanah berpasir. Sekeliling pulau ini saja yang dipenuhi oleh bebatuan karang. Luas Pulau Kepala sendiri mencapai sekitar 0,02 km<sup>2</sup>. Di bagian tengah pulau, terdapat pepohonan kelapa dan tumbuhan perintis, yang membuat pulau ini agak sedikit hijau. Namun pepohonan kelapanya bisa dihitung dengan jari, bisa jadi tak lebih dari 30 batang saja. Namun keberadaan pepohonan kelapa ini cukup membantu pengunjung yang ingin berteduh sewaktu terik matahari sedang menyengat di siang hari.

Di bagian tengah pulau, terdapat lampu mercusuar setinggi 30 meter. Pulau ini menjadi pembatas Indonesia dengan Malaysia. Berbeda dengan pulau terdepan lain yang ada di Kepri, untuk mencapai Pulau Kepala relatif lebih mudah, karena bisa menumpang perahu nelayan yang kebetulan melintas. Nelayan sekitar menjadikan Pulau Kepala sebagai salah satu tempat untuk menangkap ikan. Bila kita bertolak dari dermaga Serasan, maka hanya dibutuhkan waktu sekitar tiga jam untuk sampai ke pulau ini.

Pulau ini sendiri masuk wilayah Desa Air Nusa, Kecamatan Serasan. Secara geografis, pulau ini berada di titik koordinat 02o 10' 04" BT. Pulau Kelapa menjadi salah satu pulau yang menjadi dasar acuan garis batas pulau-pulau terdepan di Kepulauan Riau dengan Titik Dasar No. TD 033 dan Titik Referensi No. TR 033. Pulau Kepala sangat landai dengan ketinggian lebih dari dua meter dpl. Pantainya berbatu dan sedikit berpasir putih. Kedalaman perairan di sekeliling pulau ini berkisar antara satu sampai enam meter sedangkan kedalaman perairan pada daerah yang lebih jauh dari pulau dapat mencapai lebih dari 15 meter.<sup>4</sup>

Namun demikian, bila musim angin utara (nelayan setempat menyebutnya sebagai angin barat), yang biasa berlangsung antara periode Oktober sampai Desember, bahkan hingga Januari akhir, maka untuk mencapai pulau ini relatif sulit. Sebab, ketinggian ombak bisa menembus tiga meter. Hal ini lumrah terjadi di kawasan Natuna dan Anambas. Sebab, kedua kabupaten ini berbatasan langsung dengan Laut Cina Selatan, yang dikenal berombak ganas sejak zaman dahulu.

Namun, di luar musim angin utara, kita bisa menikmati keindahan panorama laut, mengingat perairan di kawasan ini sangat jernih dan terang. Kecerahan perairan bahkan bisa membuat kita melihat ke kedalaman lima sampai tujuh meter. Kondisi perairan Pulau Kepala mempunyai nilai rata-rata untuk masing-masing parameter kualitas air adalah: suhu 30o/oo, DO 8,40 mg/l, BOD 2,40 mg/l, ammonia 0,012 mg/l, nitrat 0,7772 mg/l, nitrit 0,012 mg/l dan sulfide < 0,01 mg/l. Terumbu karang sendiri dapat ditemukan pada kedalaman tiga hingga lima meter. Persentase penutupan terumbu karang di wilayah ini cukup baik yaitu sekitar 85 persen. Kelompok genus karang yang dominan di perairan ini adalah dari genus *Acropora*, dengan *life form* karang yang dominan

---

4 Data dari: [http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com\\_content&view=article&id=128%3Apulau-kepala&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in](http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com_content&view=article&id=128%3Apulau-kepala&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in)



adalah *Acropora branching* (karang bercabang). Genus-genus karang lain yang dapat ditemui antara lain *Acropora Millepora*, *Pocilopora*, *Favites*, *Plalygyra*, *Symphyllia*, *Porites*, *Galaxea*, *Favia*, *Hydropora*, *Heliphora* dan *Millepora*.<sup>5</sup>

Sementara jenis ikan yang dapat ditemukan di Pulau Kepala antara lain *Thalassoma lunare*, *Thalassoma hardwickei*, *Siganus vulpinus*, *Lutjanus guttatus*, *Chaetodon baronessa*, *Chaetodon lunula*, *Chaetodon speculum*, *Zanclus cornutus*, *Labroides dimidiatus*, *Gomphosus varius*, *Halichoeros hortulanus*, *Chaetodon trifascialis* dan *Scolopsis bilineatus*.<sup>6</sup>

\*\*\*

Pulau ini juga menyimpan sejumlah potensi pengembangan. Bila kita mengkaji berdasarkan analisa SWOT, maka akan ditemukan sejumlah hal menarik yang bisa menjadi bahan pertimbangan untuk pengembangan kawasan ini ke depan.

Kekuatan (*strengths*) atau keunggulan yang dimiliki oleh pulau ini kawasan perairan sekitar yang cukup tenang dan jernih. Setidaknya, pulau ini kalau dikembangkan menjadi sebuah resort, bisa menjadi hunian yang menyenangkan. Selain itu, potensi perikanan di sekitar pulau juga cukup besar, mengingat ekosistem terumbu karangnya yang masih terhaga dengan baik. Namun, kelemahan (*weaknesses*) pulau ini, selain dari sisi akses transportasi, juga sekaligus cadangan air bersih dan luas pulau yang sangat kecil.

Sama seperti pulau-pulau terdepan lainnya di wilayah Natuna, peluang (*opportunities*) pengembangan kawasan ini sebagai salah satu tujuan wisata internasional masih terbuka lebar. Sementara dari sisi ancaman (*threats*) bagi keberhasilan pengembangan potensi kawasan ini, tak lain sudah adanya kawasan serupa yang ditawarkan lebih dahulu dan secara gencar kepada para wisatawan.

---

5 *Ibid.*

6 *Ibid*



Pulau Kepala, satu dari 19 pulau terdepan Indonesia yang berada di Kabupaten Natuna. Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Garis Depan Nusantara.

## PULAU SENUA

Sekilas, nama pulau ini mirip dengan sebuah negara pulau di Lautan Pasifik, yakni Samoa. Pulau Senua menjadi begitu penting dalam konteks menjaga kedaulatan Indonesia, mengingat pulau ini menjadi salah satu pulau terdepan. Nama Senua sendiri diambil dari bahasa Melayu. Senua memiliki arti yang kira-kira berbadan dua.

Pulau ini sendiri berada di bagian paling ujung dari Tanjung Senubing, Kecamatan Bunguran Timur. Senua bukanlah pulau yang asing bagi masyarakat sekitar. Bahkan sempat ada cerita rakyat tentang pulau ini. Dalam bahasa setempat, Senua berarti satu tubuh berbadan dua. Dalam hikayat rakyat setempat, dulunya ada wanita hamil yang kemudian menjadi pulau. Wanita itu bernama Mai Lamah. Awalnya ia adalah seorang istri nelayan miskin. Namun keberhasilan suaminya mencari teripang membuat ekonomi keluarga membaik, dan mereka menjadi saudagar teripang. Karena menjadi kaya, maka terjadi perubahan sikap pada Mai Lamah. Ia menjadi kikir dan tak mau membantu tetangganya. Suatu hari, saat hendak melahirkan, ia diajak suaminya mencari bidan. Tapi nahas, kapal yang ditumpanginya tenggelam bersama harta bendanya. Konon, jasad Mai Lamah itulah yang menjelma menjadi Pulau Senua. Sehingga bila dilihat dari kejauhan, pulau ini mirip dengan bentuk tubuh seorang wanita hamil yang sedang dalam posisi telentang.

Terlepas dari dongeng masyarakat setempat itu, Pulau Senua adalah bagian dari gugusan Pulau Natuna Besar dan terletak di perairan Laut Cina Selatan dan berbatasan langsung dengan Malaysia. Pulau Senua berbentuk bukit dengan pantainya yang landai dan berpasir putih. Pulau ini merupakan pulau yang tidak berpenghuni dengan luas 0,32 km<sup>2</sup>. Di salah satu sisi pulau, terdapat tebing yang curam, sementara sisi lainnya adalah pantai berpasir putih. Kedalaman laut di sekitar pantai sekitar satu sampai empat meter, sementara di sisi pantai yang berbentuk tebing baru, kedalamannya bisa mencapai dua hingga tujuh meter. Laut di depan Pulau Senua, kedalamannya mencapai sekitar sepuluh meter. Daerah sekitar pulau, lautnya cukup terang, sehingga bisa melihat dasar laut dengan jelas.

Secara administrasi, Pulau Senua termasuk dalam wilayah Desa Sepempang, Kecamatan Bunguran Timur. Pulau ini tidak terlalu jauh dari Bunguran Timur. Jarak perjalanan hanya sekitar setengah jam saja dari dermaga Teluk Baru di Desa Sepempang. Secara geografis, Pulau Senua terletak pada titik koordinat 04<sup>o</sup> 00' 48" LU dan 108<sup>o</sup> 25' 04" BT. Di ujung pulau ini dibangun mercusuar sebagai penanda bahwa pulau tersebut termasuk pulau terdepan milik Indonesia. Di pulau ini terdapat titik dasar No. TD 031 dan titik referensi No. TR 031. Untuk kondisi perairan Pulau Senua nilai rata-rata untuk masing-masing parameter adalah: suhu 31,5<sup>o</sup>C, pH 8, salinitas 32 o/oo, DO 10,80 mg/l, BOD 4,80 mg/l, ammonia 0,020 mg/l, nitrat 0,094 mg/l, nitrit 0,020 mg/l dan sulfide < 0,01 mg/l.<sup>7</sup>

Terumbu karang ditemukan pada kedalaman tiga sampai tujuh meter di sekitar perairan Pulau Senua. Persentase penutupan terumbu karangnya yaitu sekitar 30 persen. Life form karang yang dominan adalah *Acropora Encrusting*, *Scolopis trilineatus* dan

---

7 Data dari: [http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com\\_content&view=article&id=122%3Apulau-senua&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in](http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com_content&view=article&id=122%3Apulau-senua&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in)

Acopora Tabulate. Adanya Acropora encrusting menunjukkan bahwa koloni karang tersebut dalam masa pertumbuhan. Suatu daerah yang di dominasi oleh bentuk pertumbuhan ini menunjukkan bahwa daerah tersebut sedang dalam fase *recovery*. Genus-genus karang yang ditemukan di Pulau Senua adalah Acropora, Pocillopora, Montipora, Millepora, Symphyilla, Diploastrea, Favites, Galaxea dan Porites Grandoculis.<sup>8</sup>

Meski pulau ini tanpa penghuni, tetapi masyarakat setempat menjadikannya sebagai kebun. Adapun tumbuhan yang meraka tanam adalah kelapa. Setiap sekitar tiga bulan sekali, ada warga yang datang untuk memanen kelapanya. Selain itu, juga ada jambu, sukun, mangga dan semak belukar. Selain kelapa, di bagian lautnya, nelayan setempat juga kerap menangkap ikan karang. Jenis-jenis ikan yang banyak terdapat di perairan Pulau Senua adalah jenis ikan karang seperti *Acanthurus Lineatus*, *Acanthurus Leucosternon*, *Ctenochaetus Striatus*, *Chaetodon Baronessa*, *chaetodon Ornatissimus* dan *Acanthurus Nigricans*.<sup>9</sup>

Dengan melihat kondisi geografis dan berbagai aspek lainnya seperti yang telah dipaparkan di atas, pengembangan Pulau Senua di masa depan dapat mencermati beberapa hal. Bila kita mengkaji berdasarkan analisa SWOT, maka akan ditemukan sejumlah hal menarik yang bisa menjadi bahan pertimbangan untuk pengembangan kawasan ini ke depan.

Kekuatan (*strengths*) atau keunggulan yang dimiliki oleh pulau ini adalah keindahan alam. Pantai pasir putihnya yang landai, dan kejernihan air di sekeliling pulau membuat kawasan ini adalah salah satu pilihan wisata *diving* yang menarik. Selain itu, dengan lahan yang realtif subur, bagian atas pulau juga masih bisa dikembangkan sebagai perkebunan, meski dalam jumlah yang terbatas. Selama ini, memang penduduk sekitar telah menjadikan Senua sebagai tempat berkebun, di antaranya adalah kelapa. Potensi lain yang dimiliki

---

8 *Ibid.*

9 *Ibid.*

oleh kawasan ini adalah ikan kerapu. Hal ini mengingat ekosistem laut di sekitar pulau masih terjaga dengan baik. Di tengah keunggulan itu, ada sisi lain dari pulau ini yang juga harus mendapat kajian dan pemikiran, yakni seperti misalnya kelemahan (*weaknesses*) dari sisi akses terhadap Pulau Senua itu sendiri. Untuk mencapai kawasan ini, tidak ada transportasi umum. Pilihan transportasi yang bisa digunakan adalah dengan menggunakan kapal nelayan.

Aspek lain yang bisa dicermati adalah peluang (*opportunities*) pengembangan kawasan ini sebagai salah satu tujuan wisata internasional masih terbuka lebar. Hal ini mengingat salah satu pilihan wisata internasional adalah dengan menggunakan yacht, atau kapal layar mewah dengan tujuan wisata ke berbagai penjuru dunia. Bila promosi dilakukan secara gencar, bukan tidak mungkin para wisatawan yang biasa berpergian ke berbagai penjuru dunia dengan menggunakan yacht, akan tertarik untuk singgah dan melihat eksotisme alam di pulau ini. Namun demikian, tetap saja masih ada ancaman (*threats*) bagi keberhasilan pengembangan potensi kawasan ini, seperti misalnya sudah adanya kawasan serupa yang ditawarkan lebih dahulu dan secara gencar kepada para wisatawan.



Pulau Senua, yang berdekatan dengan Ranai. Pulau ini termasuk satu dari 19 pulau terdepan Indonesia yang berada di Kabupaten Natuna.

Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Garis Depan Nusantara.

## PULAU SUBI KECIL

Ini adalah satu-satunya pulau terdepan di Natuna yang sudah didiami oleh penduduk sejak ratusan tahun lampau. Kesan bahwa pulau perbatasan itu adalah gugusan karang yang curam serta angker dan tanpa penghuni, serta merta luruh begitu melihat Pulau Subi Kecil. Bahkan, ada keriuhan di sana, tawa dan teriakan bocah kecil yang mandi di laut saban sore, juga sekaligus ada keakraban dan persahabatan yang ditunjukkan oleh penduduk. Kalau tidak melihat peta, mungkin saat berada di Pulau Subi Kecil ini, kita sama sekali tidak merasakan sedang berada di satu dari 92 pulau perbatasan Indonesia.

Subi Kecil sendiri berada di bagian selatan Natuna. Ada satu pulau karang kecil, di depan Pulau Subi Kecil yang menjadi penanda titik terdepan itu. Namun pulau itu murni berupa gugusan karang saja, tanpa menyisakan sedikit pun pasir, apalagi tanah di bagian atasnya. Tidak ada pohon tumbuh di sana. Warga setempat menyebut tumpukan karang itu sebagai Baturaya Subi Kecil. Nah, beberapa tahun lalu, di tumpukan karang inilah, para anggota ekspedisi Garis Depan Nusantara yang mengelilingi 92 pulau terdepan di Indonesia, menyinggahi Baturaya Subi Kecil ini. Kemudian mereka memasang tonggak penanda, yakni dua buah patung Proklamator RI, Bung Karno dan Bung Hatta. Patung Bung Karno yang memakai kopiah keseluruhan berwarna merah, sementara



patung Bung Hatta yang memakai kacamata, keseluruhan berwarna putih. Kedua patung ini menyimbolkan warna bendera Indonesia, yakni merah dan putih.

Kembali lagi ke Subi Kecil, secara geografis pulau ini memiliki koordinat 03o01'51" dan 108o54'52" T. Pulau Subi Kecil merupakan salah satu pulau yang dijadikan sebagai titik dasar No. TD 032 dan titik referensi No. TR. 032.<sup>10</sup> Sama seperti kehidupan masyarakat di Pulau Laut, di Subi Kecil, mereka juga relatif sedikit terisolir karena ketiadaan transportasi umum. Warga yang hendak berpergian mengandalkan pompong-pompong milik nelayan setempat. Jarak tempuh dari pulau ini ke Pelabuhan Penagi, Ranai, menghabiskan waktu sampai sekitar 15 jam dengan menggunakan perahu atau kapal mesin dengan kecepatan rata-rata dua sampai tiga knot.

Pulau Subi Kecil berupa relatif datar baik di tepi pulau maupun di tengah pulau, dengan pantainya berpasir putih dan berbatu. Ketinggian daratan mencapai 1-3 meter dpl. Pada sisi lain pulau ditumbuhi mangrove yang cukup lebat. Perairan di sekitarnya mempunyai kedalaman antara 1-5 meter. Kondisi arus di perairan Pulau Subi Kecil relatif berombak. Kecerahan (*visibility*) perairan antara 5-7 meter. Tipe substratnya berbatu. Untuk kondisi perairan Pulau Subi Kecil nilai rerata untuk masing-masing parameter adalah: suhu 30,1o C, pH 7-8, salinitas 30 o/oo, DO 7,20 mg/l, BOD 1,60 mg/l, ammonia 0,041 mg/l, nitrat 0,093 mg/l, nitrit 0,041 mg/l, dan sulfide < 0,01 mg/l.<sup>11</sup>

Selain ekspedisi yang pernah dilakukan oleh Tim Garis Depan Nusantara di atas, ekspedisi lain yang pernah singgah ke Subi Kecil di antaranya adalah Bank Indonesia dalam rangka menukar uang lusuh. Dengan menumpang Kapal Republik Indonesia (KRI) Teluk Sibolga, anggota tim ekspedisi bisa sampai di sana dengan tempo

---

10 Data dari: [http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com\\_content&view=article&id=125%3Apulau-subi-kecil&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in](http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com_content&view=article&id=125%3Apulau-subi-kecil&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in)

11 *Ibid.*

hanya sekitar tujuh jam, atau lebih cepat delapan jam dibandingkan bila menggunakan pompong. Subi Kecil sebenarnya lebih dekat ke Kalimantan Barat dan Malaysia. Namun bila menggunakan kapal besi, terpaksa lego jangkar kapal agak berjauhan dari pulau. Hal ini mengingat kondisi karang di perairan sekitar Subi Kecil yang memang dikenal tajam dan bergelombang. Hal ini akan menyulitkan kapal dengan tonase besar untuk mendekat.

Dalam ekspedisi ini, praktisi perbankan yang ikut berkunjung, memberikan analisa bahwa sudah saatnya Subi Kecil memiliki fasilitas perbankan sendiri. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh seorang staf Kantor Kecamatan Subi di Pulau Subi Kecil tersebut. “Kami butuh bank, di sini telah banyak minimarket ukuran besar hingga kecil. Juga ada penginapan dan juga banyak sarana umum lainnya. Satu-satunya belum ada bank. Warga bingung, ketika hasil panen ikan atau hasil panen ikan kering nilai mencapai jutaan, duitnya disimpan dimana. Kami yakin, kalau ada bank di sini, pasti akan hidup, apalagi warga yang memiliki tabungan di sini dan menabung di Ranai hampir merata,” ujar Tri Didik, Staf Kecamatan Pulau Subi.<sup>12</sup>

Yusfinaldi dari perwakilan BNI wilayah Padang mengakut Pulau Subi berpotensi untuk pelayanan bank. Jika melihat pola kehidupan masyarakat yang konsumtif, tapi juga produktif BNI bisa mempertimbangkan. Hanya saja, masalah listrik yang hidup jam 5 sore hingga 12 malam patut menjadi kendala yang harus dicarikan solusinya.<sup>13</sup>

Itulah kondisi Subi Kecil saat ini. Ekonomi terus bergeliat. Di Natuna sendiri, berdasarkan sensus penduduk yang dilakukan oleh BPS pada 2010 lalu, jumlah penduduknya mencapai 69.319 jiwa. Kecamatan Bunguran Timur tercatat sebagai daerah terpadat dengan 23.230 jiwa dan Kecamatan Pulau Laut jadi daerah berpenduduk paling sedikit yakni 2.200 jiwa. Midai sendiri

---

12 *Tribun Batam*, 2 Agustus 2011

13 *Ibid.*

berpenduduk 5.015 jiwa, Pulau Tiga 4.822 jiwa, Serasan 4.458 jiwa, Bunguran Timur Laut 4.296 jiwa, Bunguran Utara 3.807 jiwa, Bunguran Tengah 2.830 jiwa, Serasan Timur 2.723 jiwa, Bunguran Selatan 2.535. Sementara penduduk di Kecamatan Subi mencapai 2.576 jiwa.

Karena penduduknya cukup banyak, dan sekaligus menjadi ibu kota kecamatan, Pulau Subi Kecil memiliki infrastruktur yang cukup lengkap bagi sebuah pulau perbatasan. Di sana sudah ada bangunan gedung sekolah, dari mulai tingkat dasar sampai SMA. Air bersih juga tersedia dalam jumlah yang cukup, yang didukung oleh fasilitas kesehatan. Di pulau ini juga sudah ada jalan beraspal, meski panjangnya bisa diukur dengan berjalan kaki.

Dengan melihat kondisi geografis dan berbagai aspek lainnya seperti yang telah dipaparkan di atas, pengembangan Pulau Semiun di masa depan dapat mencermati beberapa hal. Bila kita mengkaji berdasarkan analisa SWOT, maka akan ditemukan sejumlah hal menarik yang bisa menjadi bahan pertimbangan untuk pengembangan kawasan ini ke depan.

Kekuatan (*strengths*) atau keunggulan yang dimiliki oleh pulau ini adalah keindahan alam dan dinamika sosial masyarakat di perbatasan. Sangat jarang sekali ada pulau di perbatasan Indonesia yang dihuni penduduk sampai ribuan orang jumlahnya. Karena itu, kehidupan masyarakat di sini tentu sangat menarik, apalagi mereka masih menjaga adat istiadat Melayu dalam kehidupan keseharian. Setidaknya hal ini bisa menjadi daya tarik tersendiri. Selain itu, lengkapnya infrastruktur di kawasan ini, dari mulai fasilitas kesehatan, penerangan, sampai jalan raya, juga akan menjadi penunjang pengembangan pulau ini sebagai kawasan wisata perbatasan.

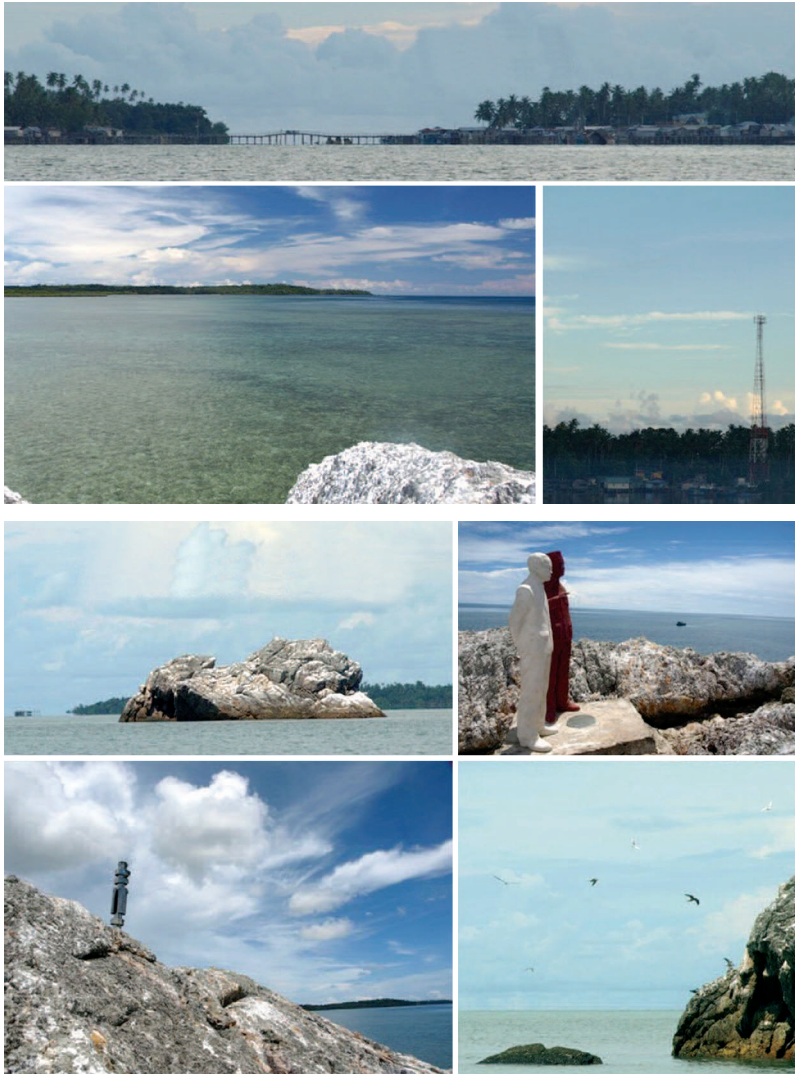
Di tengah keunggulan itu, ada sisi lain dari pulau ini yang juga harus mendapat kajian dan pemikiran, yakni seperti misalnya kelemahan (*weaknesses*) dari sisi akses terhadap Pulau Subi Kecil itu sendiri. Untuk mencapai kawasan ini, memang sudah ada transportasi umum, namun lebih banyak mengandalkan sampan

kayu. Tentu bagi wisatawan yang tidak terbiasa dengan kalat penyebarangan seperti ini, jelas ini merupakan sebuah hambatan besar.

Aspek lain yang bisa dicermati adalah peluang (*opportunities*) pengembangan kawasan ini sebagai salah satu tujuan wisata internasional masih terbuka lebar. Hal ini mengingat salah satu pilihan wisata internasional adalah dengan menggunakan yacht, atau kapal layar mewah dengan tujuan wisata ke berbagai penjuru dunia. Bila promosi dilakukan secara gencar, bukan tidak mungkin para wisatawan yang biasa berpergian ke berbagai penjuru dunia dengan menggunakan yacht, akan tertarik untuk singgah dan melihat eksotisme alam di Pulau Subi Kecil ini. Namun demikian, tetap saja masih ada ancaman (*threats*) bagi keberhasilan pengembangan potensi kawasan ini, seperti misalnya sudah adanya kawasan serupa yang ditawarkan lebih dahulu dan secara gencar kepada para wisatawan.

Pulau Subi Kecil adalah pulau terluar Indonesia di Kepri ►►  
yang paling ramai dihuni penduduk. Perkampungan  
nelayan menjajar di pinggir pantai.

Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan  
Nusantara/Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan  
Nusantara



Pulau Subi Kecil. Di depan pulau ini, terdapat tumpukan karang putih yang sering disebut masyarakat setempat sebagai Batu Raya Subi Kecil. Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara membangun patung dua Proklamator RI, Bung Karno dan Bung Hatta di atas tumpukan karang tersebut. Patung itu berwarna merah dan putih, sebagai penanda bahwa pulau ini adalah bagian tan terpisahkan dari Indonesia. Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara

## PULAU TOKONG BORO

Pulau ini masuk dalam wilayah Desa Kelarik Barat, Kecamatan Bunguran Utara. Pulau Tokong Boro termasuk salah satu pulau yang terletak di gugus Pulau Natuna Besar. Pulau ini berupa batu dengan tebing curam. Namun, di tengah tumpukan karang itulah, berdiri menara mercusuar bercat putih bersih. Sehingga dari jauh, ada tiga warna kontras di Tokong Boro. Pertama warna putih dari mercusuar, kemudian warna kekuning-kuningan dari karang terjal di sekeliling pulau, dan terakhir warna biru pekat, yakni warna perairan yang mengelilingi Tokong Boro. Warna pekat ini tentu tampak sangat indah, apalagi kecerahan dasar laut juga masih bisa dilihat sampai pada kedalaman tiga sampai lima meter. Di sekitar pulau, kedalaman laut mencapai dua hingga enam meter. Sementara di bagian agak jauh sedikit, kedalaman laut sekitar 13 meter.

Secara administrasi, Tokong Boro masuk dalam wilayah Desa Kelarik, Kecamatan Bunguran Utara, Natuna. Pulau ini berbatasan langsung dengan Malaysia. Secara Geografis pulau ini memiliki koordinat 04° 04' 01" U dan 107° 02' 09" T. Pulau Tokong Boro merupakan salah satu pulau yang dijadikan sebagai titik dasar No. TD. 028 dan titik referensi No. TR. 028.<sup>14</sup>

---

14 Data dari [http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com\\_content&view=article&id=112%3Apulau-tokongboro&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in](http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com_content&view=article&id=112%3Apulau-tokongboro&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in)

Untuk sampai ke pulau ini, titik terdekat adalah Pelabuhan Penagi di Bunguran Utara. Dari sana, memang tidak ada transportasi rutin ke Tokong Boro, mengingat kawasan ini adalah pulau tanpa penghuni. Satu-satunya cara yang bisa digunakan adalah dengan mencarter pompong nelayan setempat. Bila kecepatan pompong hanya pada kisaran lima sampai tujuh knot saja, maka dibutuhkan waktu 12 jam untuk sampai ke Tokong Boro.

Kondisi arus di perairan Pulau Tokongboro adalah berombak. Kecerahan (*visibility*) perairan antara 3-5 meter. Tipe substratnya berbatu. Untuk kondisi perairan Pulau Tokong Boro nilai rerata untuk masing-masing parameter adalah: suhu 29,7 o C, pH 7,7, salinitas 34 o/oo, DO 6,6 mg/l, BOD 1,80 mg/l, amonia 0,320 mg/l, nitrat 0,518 mg/l, nitrit < 0,001 mg/l, dan sulfida < 0,01 mg/l.<sup>15</sup> Vegetasi utama yang tumbuh di pulau ini hanyalah semak belukar.

Dengan melihat berbagai aspek lainnya seperti yang telah dipaparkan di atas, kekuatan (*strengths*) atau keunggulan yang dimiliki oleh pulau ini adalah keindahan alam dan kejernihan laut di sekitar pulau. Dengan tingkat kecerahan laut sampai sedalam lima meter, tentu akan memanjakan mata wisatawan melihat keindahan terumbu di dasar lautan, sekaligus menikmati dinamika sosial kehidupan masyarakat di perbatasan. Sangat jarang sekali ada pulau di perbatasan Indonesia yang dihuni penduduk sampai ribuan orang jumlahnya. Karena itu, kehidupan masyarakat di sini tentu sangat menarik, apalagi mereka masih menjaga adat istiadat Melayu dalam kehidupan keseharian. Setidaknya hal ini bisa menjadi daya tarik tersendiri. Selain itu, lengkapnya infrastruktur di kawasan ini, dari mulai fasilitas kesehatan, penerangan, sampai jalan raya, juga akan menjadi penunjang pengembangan pulau ini sebagai kawasan wisata perbatasan.

---

15 *Ibid.*

Di tengah keunggulan itu, ada sisi lain dari pulau ini yang juga harus mendapat kajian dan pemikiran, yakni seperti misalnya kelemahan (*weaknesses*) dari sisi akses terhadap Pulau Subi Kecil itu sendiri. Untuk mencapai kawasan ini, memang sudah ada transportasi umum, namun lebih banyak mengandalkan sampan kayu. Tentu bagi wisatawan yang tidak terbiasa dengan alat penyebarangan seperti ini, jelas ini merupakan sebuah hambatan besar.

Aspek lain yang bisa dicermati adalah peluang (*opportunities*) pengembangan kawasan ini sebagai salah satu tujuan wisata internasional masih terbuka lebar. Hal ini mengingat salah satu pilihan wisata internasional adalah dengan menggunakan yacht, atau kapal layar mewah dengan tujuan wisata ke berbagai penjuru dunia. Bila promosi dilakukan secara gencar, bukan tidak mungkin para wisatawan yang biasa berpergian ke berbagai penjuru dunia dengan menggunakan yacht, akan tertarik untuk singgah dan melihat eksotisme alam di Pulau Subi Kecil ini. Namun demikian, tetap saja masih ada ancaman (*threats*) bagi keberhasilan pengembangan potensi kawasan ini, seperti misalnya sudah adanya kawasan serupa yang ditawarkan lebih dahulu dan secara gencar kepada para wisatawan.





Pulau Tokong Boro, pulau tanpa penghuni dengan luas sekitar satu hektar.  
Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara

## **PULAU TERDEPAN DI KABUPATEN KEPULAUAN ANAMBAS**

**K**abupaten Kepulauan Anambas adalah kabupaten termuda di Provinsi Kepri. Sebelumnya, kabupaten ini merupakan bagian tak terpisahkan dari Kabupaten Natuna. Setelah terbentuknya Anambas, Kepri yang awalnya hanya diisi oleh enam daerah otonom (empat daerah setingkat kabupaten dan dua kota), kita menjadi tujuh.

Proses pembentukan Kabupaten Anambas sendiri adalah setelah lahirnya aspirasi masyarakat di kawasan tersebut. Kemudian para wakil rakyat Natuna mengeluarkan Keputusan Dewan Perwakilan Daerah Kabupaten (DPRD) Natuna Nomor KPTS.05/DPRD/2006 tanggal 22 Maret 2006 tentang persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Natuna terhadap pembentukan Kabupaten Anambas.

Sebelum itu, juga sudah ada Surat Bupati Natuna Nomor 125/PEM/22/2006 tanggal 27 Januari 2006 perihal Persetujuan Pembentukan Kabupaten Anambas, Surat Keputusan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi Kepulauan Riau Nomor 04/ktps-DPRD/160/11/2007 tanggal 9 Februari 2007 tentang persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi Kepulauan Riau terhadap Pembentukan Kepulauan Anambas, Surat Gubernur

Provinsi Kepulauan Riau Nomor 0040/Kdhkepri.135/02.07 tanggal 5 Februari 2007 Perihal Usulan Pembentukan Kabupaten Anambas, Surat Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Natuna Nomor 25/DPRD/II/2007 tanggal 8 Februari 2007 Perihal Penetapan Ibu Kota Kabupaten Kepulauan Anambas, dan Surat Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Natuna Nomor 21/SID-RIS/DPRD/2007 tanggal 3 Februari tentang Penyiapan Alokasi Dana untuk Kabupaten Pemekaran Anambas.

Puncaknya adalah keluarnya Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2008, tentang Pembentukan Kabupaten Kepulauan Anambas di Provinsi Kepulauan Riau. Maka resmilah Anambas menjadi kabupaten ketujuh di wilayah Kepri. Pada tahap awal, terbentuk enam kecamatan di Anambas, yaitu Kecamatan Siantan, Kecamatan Jemaja, Kecamatan Palmatak, Kecamatan Jemaja Timur, Kecamatan Siantan Selatan dan Kecamatan Siantan Timur. Saat pemekaran wilayah itu, Kabupaten Kepulauan Anambas memiliki penduduk hanya sekitar 41.341 jiwa.

Adapun batas wilayah Anambas adalah sebagai berikut:

- Sebelah utara berbatasan dengan Laut Cina Selatan.
- Sebelah timur berbatasan dengan Laut Natuna.
- Sebelah selatan berbatasan dengan Kepulauan Tambelan.
- Sebelah barat berbatasan dengan Laut Cina Selatan.

Berdasarkan batas wilayah ini, sudah sangat jelas, Anambas merupakan salah satu kabupaten perbatasan di Indonesia. Di sebelah utara, kawasan ini berbatasan langsung dengan Laut Cina Selatan, di mana pada sisi lain dari laut itu, terdapat negara Malaysia dan Vietnam. Sementara di sisi barat, juga berbatasan dengan Laut Cina Selatan yang di ujungnya ada wilayah Malaysia.

Sesuai dengan namanya, Kabupaten Kepulauan Anambas memang mayoritas berbentuk lautan. Luas wilayah Kabupaten Kepulauan Anambas keseluruhan adalah sekitar 46.664,14 kilo meter persegi. Dari jumlah ini, luas lautan mencapai 46.033.81 kilo

meter persegi, atau 98,65 persen dari total luas keseluruhan. Sedangkan luas daratan 592,14 kilo meter persegi atau hanya 1,35 persen saja.

Jumlah pulau keseluruhan mencapai 238, yang berpenghuni 26 pulau dan yang belum berpenghuni 212 pulau. Dengan melihat kondisi geografis dan berbagai aspek lainnya, pengembangan lima pulau perbatasan Anambas di masa depan dapat mencermati beberapa hal. Bila kita mengkaji berdasarkan analisa SWOT, maka akan ditemukan sejumlah hal menarik yang bisa menjadi bahan pertimbangan untuk pengembangan kawasan ini ke depan.

\*\*\*

Kelima pulau perbatasan di Anambas itu masing-masing terdiri atas Pulau Tokong Malang Biru, Pulau Damar, Pulau Mangkai, Pulau Tokong Nanas, dan Pulau Tokong Berlayar. Bila dikaji berdasarkan analisa SWOT, maka sejumlah potensi akan muncul ke permukaan. Kelima pulau ini memiliki karakter yang khas, yakni berbentuk karang dan rata-rata berukuran kecil. Kekuatan (*strengths*) atau keunggulan yang dimiliki oleh pulau ini adalah kondisi alamnya, terutama kawasan perairan yang memiliki terumbu karang yang jernih sehingga bisa dikembangkan sebagai kawasan wisata menyelam (*diving*). Tren wisata dunia ke depan, satu di antaranya adalah konsep *back to nature* atau kembali ke alam. Karena itu, alam laut yang memikat, disertai potensi di dasar laut yang dimiliki oleh kelima pulau terdepan di Anambas ini akan menjadi daya pikat tersendiri bagi wisatawan, terutama wisatawan asing. Keberadaan terumbu karang yang masih terjaga dengan aneka warna indah di dasar laut tersebut, akan menjadi sebuah tantangan tersendiri bagi pencinta *diving*. Selain itu, laut di sekitar lima pulau terluar ini rata-rata tidak dalam dan tidak berombak tinggi, sehingga tidak terlalu menyulitkan bagi para pencinta *diving*.

Potensi yang menjadi kekuatan lainnya dari lima pulau ini adalah ikan karang. Anambas dikenal sebagai salah satu dari sedikit

daerah penghasil ikan napoleon di Indonesia. Kerapu napoleon ini memiliki harga jual yang tinggi di pasaran internasional, terutama di Jepang dan Hongkong. Karena itu, bila terumbu karang terus terjaga di sekitar perairan kelima pulau terdepan ini, maka sumber mata pencarian nelayan setempat yang kerap berburu kerapu napoleon juga akan terus terjaga.

Di tengah keunggulan itu, ada sisi lain dari pulau ini yang juga harus mendapat kajian dan pemikiran, yakni seperti misalnya kelemahan (*weaknesses*) dari sisi akses terhadap kelima pulau terluar di Anambas ini sendiri. Rata-rata, untuk mencapai pulau terdepan ini, diperlukan perjuangan ekstra, mengingat hanya bisa ditempuh lewat jalur laut. Transportasi umum tidak ada, karena itu, pilihannya bila bertolak dari Tarempa, Ibu Kota Kabupaten Anambas, maka hanya bisa menggunakan jasa pompong nelayan dengan lama perjalanan bisa mencapai hitungan jam. Ketersediaan air bersih juga menjadi persoalan tersendiri. Kelima pulau ini dengan struktur batu karang dan luas yang sangat terbatas, membuat bagian dasar pulau sama sekali tidak menyimpan kandungan air bersih. Dengan kondisi ini, tentu saja membangun resort adalah pilihan yang tidak mungkin.

Aspek lain yang bisa dicermati adalah peluang (*opportunities*) pengembangan kawasan ini sebagai salah satu tujuan wisata internasional masih terbuka lebar. Hal ini mengingat salah satu pilihan wisata internasional adalah dengan menggunakan yacht, atau kapal layar mewah dengan tujuan wisata ke berbagai penjuru dunia. Bila promosi dilakukan secara gencar, bukan tidak mungkin para wisatawan yang biasa berpergian ke berbagai penjuru dunia dengan menggunakan yacht, akan tertarik untuk singgah dan melihat eksotisme alam di lima pulau perbatasan ini. Selain itu, seperti Pulau Mangkai, lokasinya berdekatan dengan Malaysia. Bukan tidak mungkin bila ada kerjasama yang baik dengan Malaysia di ke depan hari, maka bisa ditawarkan paket wisata bersama mengunjungi pulau perbatasan di kedua negara ini. Malaysia sampai saat ini relatif lebih lengkap infrastruktur wisatanya. Karena itu, peluang kerjasama jika bisa

dilakukan, maka akan menguntungkan kepada dua negara yang wilayahnya berbatasan laut di Anambas ini.

Namun demikian, tetap saja masih ada ancaman (*threats*) bagi keberhasilan pengembangan potensi kawasan ini, seperti misalnya sudah adanya kawasan serupa yang ditawarkan lebih dahulu dan secara gencar kepada para wisatawan. Selain itu, seperti Pulau Mangkai, yang jaraknya berdekatan dengan jalur lalu lintas laut internasional dari dan menuju ke Asia Timur, sangat rawan untuk dijadikan sasaran opini sebagai tempat bersarangnya teroris dan bajak laut. Karena itu, perlu dilakukan upaya strategis untuk menjaga pulau ini dari pembentukan opini internasional seperti telah disebut di atas.

## PULAU DAMAR

Nelayan setempat lebih mengenalnya sebagai tokong atap. Di lidah Melayu, pulau-pulau karang disebut sebagai tokong. Dan atap, adalah atap, atau bagian atas dari sebuah bangunan. Orang Melayu memiliki kebiasaan memberikan nama sesuatu sesuai dengan tampilannya, agar mudah diingat dan sesuai fakta. Karena itu, pulau di perbatasan ini pun mereka beri nama sesuai tampilan fisiknya, yang berupa karang di mana bentuknya seperti tudung atap.

Namun, dalam peta Indonesia dan internasional, Pulau Tokong Atap itu dikenal sebagai Pulau Damar. Nama pulau yang menggunakan kata damar sendiri sebenarnya bukan hanya di Kepri. Sebelumnya sudah ada Pulau Damar Besar atau Pulau Edam, yang berada di gugusan Kepulauan Seribu, Jakarta. Di pulau ini berdiri tegak sebuah mercusuar yang disebut Vast Licht, setinggi 65 meter. Mercusuar ini, menurut catatan sejarah, dibangun pada tahun 1879 dengan tinggi 52 meter atas izin Raja ZM Willem II. Pulau itu diberi nama demikian, karena memang banyak tumbuh pohon damar di atasnya.

Penggunaan nama Pulau Damar juga ada di kawasan Kabupaten Katingan, Kalimantan Tengah. Bahkan nama damar juga digunakan sebagai nama pulau di Laut Banda, Maluku Timur. Di pulau itu terdapat gunung berapi, yang dikenal dengan sebutan Gunung

Wurlali. Karena itu, damar bukanlah nama yang asing lagi digunakan sebagai nama pulau. Tidak ada sejarah rinci penamaan pulau dengan nama ini, kecuali penjelasan yang paling kuat adalah bahwa banyaknya ditemukan pepohonan damar di pulau tersebut, sehingga disebut Pulau Damar.

Pulau Damar di Kabupaten Anambas sendiri adalah pulau terdepan Indonesia yang terletak di Laut Natuna, atau bagian dari Laut Cina Selatan yang berbatasan dengan negara Malaysia. Pulau ini berada di sebelah barat dari Pulau Jemaja dan Pulau Anambas dengan koordinat 2°44'29" LU dan 105°22'46" BT. Secara geografis pulau ini terletak pada titik koordinat 02o 22' 46" BT. Di pulau ini terletak Titik Dasar pengukuran wilayah laut Indonesia yaitu No. TD 023 dan Titik Referensi No. TR 023.<sup>16</sup>

Pulau Damar kini sudah melekat bagi satu dari 92 pulau terdepan Indonesia tersebut. Apalagi pemerintah RI sendiri sudah melaporkan ke Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tentang status pulau dan namanya. Sebab, ada aturan bahwa setiap negara anggota PBB harus melaporkan jumlah dan penamaan pularnya kepada PBB setiap lima tahun sekali, dalam bentuk *National Report*. Satu di antara hasil laporan itu adalah nantinya dibahas nama-nama pulau di negara bersangkutan, guna kepentingan pembuatan peta internasional yang standar.

Bentuk Pulau Damar sendiri hanya berupa batuan besar yang kokoh dan bertebing curam. Sekilas, tidak ada yang menarik dari pulau ini. Meski kecil, namun sudah ditemukan cadangan air bersih di bagian tengah pulau. Hanya saja, tetap belum ada penduduk yang tinggal di sana. Pulau ini berbentuk batu besar yang menyerupai atap dengan tebing curam. Kondisi ini membuat perairan sekitar pulau memiliki kedalaman enam meter dan untuk daerah yang lebih jauh dari pulau memiliki kedalaman lebih dari 15 meter. Tipe

---

16 Data dari [http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com\\_content&view=article&id=102%3Apulau-damar&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in](http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com_content&view=article&id=102%3Apulau-damar&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in)



pantainya bertebing curam dengan dasar perairan berupa batu karang. Perairan pulau ini memiliki gelombang yang besar apabila memasuki musim “Angin Barat” dan akan memasuki musim laut tenang pada bulan April sampai Agustus. Kualitas air yang ada di Pulau Damar meliputi: suhu 29,80o C, pH 8; salinitas 31-31,5 o/oo; DO 6,6 mg/l; BOD 2,3 mg/l; ammonia 0,22 mg/l; nitrat 0,04 mg/l; nitrit 0,015 mg/l dan sulfida < 0,001 mg/l.<sup>17</sup>

Secara administrasi, Pulau Damar masuk ke dalam wilayah Desa Mampok, Kecamatan Jemaja. Untuk mencapai Pulau Damar, perjalanan dapat diawali dari Batam menuju Palmatak di Pulau Matak dengan menggunakan pesawat perintis, dilanjutkan dengan menyewa *speedboat* menuju Letung yang merupakan Ibu Kota Kecamatan Jemaja. Dari Letung perjalanan dilanjutkan dengan menyewa kapal motor berukuran sedang menuju Pulau Damar dengan waktu tempuh selama empat jam. Namun jelas pengunjung tidak bisa bermalam, karena memang tidak ada tempat yang bisa ditumpangi kala malam. Satu-satunya infrastruktur hanyalah lampu navigasi di pulau itu.

Meski hanya pulau kecil tanpa penghuni, namun Pulau Damar menyimpan sejumlah potensi. Satu di antaranya adalah potensi perikanan. Ikan-ikan yang menjadi hasil tangkapan utama di perairan ini adalah ikan tongkol dan tenggiri.

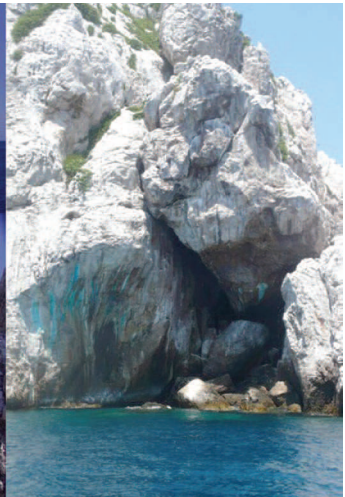
Menariknya, meski Pulau Damar sendiri adalah tumpukan karang, namun ternyata tidak ada potensi wisata diving di sini. Keindahan terumbu karang di kawasan ini tidak bisa dinikmati, mengingat kawasan pantai sangat dalam dan ombak yang tinggi, membuat siapapun yang berkunjung, akan kesulitan untuk melakukan penyelaman di sekitar pulau.

Ada sebuah goa di bagian bawah Pulau Damar, sebuah goa karang yang cukup gelap. Konon kabarnya, pernah ada empat buah kapal memuat benda bernilai sejarah tinggi yang pernah tenggelam

---

17 *Ibid.*

di sekitar goa ini. Goa itu sendiri tak terlalu besar. Hanya saja dari salah satu sudut batu karang, kita bisa melihat dengan jelas mulut goa. Untuk masuk ke goa ini, jalur yang bisa ditempuh adalah lewat laut dengan menggunakan pompong. Atau pilihan lain adalah menuruni tebing karang dengan kemiringan nyaris 90 derajat.



Pulau Damar, terkenal dengan karang berwarna putih dan camar laut yang terkadang hinggap di atas bagian pulau. Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara.

## PULAU MANGKAI

Pulau terdepan ini persis berada di jalur perairan Laut Cina Selatan. Nama pulau ini sekitar September 2010 lalu mencuat ke dunia internasional akibat terjadinya perompakan terhadap sebuah kapal tanker berbendera Jepang. Kapal tanker yang melintas di sekitar pulau tersebut disergap sekelompok kawan bajak laut. Berita ini sempat menghebohkan dunia internasional dan mendapat liputan media dari sejumlah negara.

Badan Internasional Pemantau Aktivitas Perompakan saat itu melaporkan bahwa tanker nahas itu dalam pelayaran dari Singapura menuju China, dan membawa bahan-bahan kimia. Kejadian itu diperkirakan menjadi yang ke 27 sejak periode Februari sebelumnya. Pulau Mangkai sendiri memang berada di jalur lalu lintas internasional dari Asia menuju Pasifik. Pulau ini secara administratif masuk wilayah Kabupaten Kepulauan Anambas, tepatnya di Desa Keramut, Kecamatan Jemaja. Bentuk pulaunya berkontur perbukitan dengan batu-batu cadas yang mengelilingi. Ada juga pantai pasir putihnya. Di bagian utara pulau, pantainya berupa pasir putih dengan dasar perairan pasir bercampur batu karang. Sementara di selatan pulau, berupa pantai berbatu dan bertebing dengan dasar perairan yang berbatu pula.

Kedalam laut di sekitar Pulau Mangkai tak sedalam Pulau Damar. Di kawasan sekitar pantai, kedalamannya hanya sekitar satu

sampai empat meter saja. Sementara agak jauh sedikit, kedalaman lautnya sekitar delapan meter. Saat ini, pulau tersebut sama sekali tak berpenghuni. Tak jauh dari Pulau Mangkai, terdapat Pulau Mangkai Kecil. Di pulau inilah baru ada penghuninya, namun bukan nelayan setempat, melainkan prajurit TNI AL dan penjaga lampu mercusuar.

Secara geografis, pulau ini terletak pada titik koordinat 03o 05' 32" LU dan 105 o 35' 00" BT. Pada pulau ini terdapat Titik Dasar No. TD 024 dan Titik Referensi No. TR 024. Luas pulau ini sekitar 2,27 km<sup>2</sup>.<sup>18</sup> Akses terhadap pulau ini juga sama dengan Pulau Damar. Bila bertolak dari Batam, maka bisa menggunakan pesawat menuju Bandara Palmatak. Dari sana bisa menggunakan transportasi laut menuju Letung, ibu kota Kecamatan Jemaja. Sementara bila ingin menggunakan jalur Tanjungpinang, selain bisa dengan pesawat ke Palmatak, juga bisa menempuh perjalanan laut dengan kapal perintis maupun kapal Pelni. Jarak yang memisahkan Tanjungpinang-Letung sekitar delapan jam perjalanan laut. Sampai di Letung, harus mencarter pompong khusus, sebab sama sekali tidak ada transportasi umum ke Pulau Mangkai. Jarak perjalanan sekitar 1,5 jam dari Letung menuju Pulau Mangkai.

Tingkat kecerahan perairan di sekitar pulau ini antara 5-10 meter. Kondisi perairan Pulau Mangkai memiliki nilai kualitas air sebagai berikut: suhu 31o C, pH 7,8, salinitas 31‰, DO 12,4 mg/l, BOD 6,40 mg/l, ammonia 0,035 mg/l, nitrat 0,88 mg/l, nitrit 0,051 mg/l dan sulfide < 0,01 mg/l.<sup>19</sup>

Meski tak terlalu luas dan sejumlah sudutnya terdiri dari bebatuan karang, namun ada juga tumbuhan yang bisa hidup di Pulau Mangkai. Sejumlah pepohonan yang tumbuh di sana di

---

18 Data dari [http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com\\_content&view=article&id=104%3Apulau-mangkai&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in](http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com_content&view=article&id=104%3Apulau-mangkai&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in)

19 *Ibid.*

antaranya adalah tanaman perdu, semak belukar, rerumputan, dan kelapa.

Nelayan setempat juga terkadang menjaring ikan di kawasan sekitar pulau ini. Umumnya ikan yang didapat adalah jenis tongkol dan kerapu. Meski demikian, keberadaan pulau ini sangat vital bagi lalu lintas laut. Sebab, di Pulau Mangkai Kecil, sudah ada dua lampu mercusuar. Bahkan lampu yang pertama dibuat tahun 1817, dan saat ini sudah tidak berfungsi. Sedangkan lampu yang kedua relatif baru, sekaligus dilengkapi dengan pembangunan Pos TNI AL yang sangat dekat jaraknya. Dengan melihat tahun pembuatan lampu mercusuar yang pertama, yakni pada 1817, tentulah kita bisa menarik kesimpulan sederhana, bahwa keberadaan pulau ini sangat vital sejak zaman dahulu, sebagai salah satu bagian dari navigasi pelayaran internasional.

Letak geografis Pulau Mangkai yang berada dekat sekali dengan jalur pelayaran internasional membuat sejumlah pemikiran pun disiapkan untuk pengembangan pulau ini di masa depan. Hal ini seperti pernah disampaikan oleh Bupati Anambas Tengku Muhtaruddin. Ia menjelaskan bahwa pulau ini dilirik investor untuk industri shiping service.

“Sudah ada investor nasional yang berminat untuk membuka servis perkapalan di Anambas. Karena perairan Anambas dilewati oleh kapal-kapal asing dari Jepang, Cina dan kapal-kapal yang berlabuh di Asia Tenggara lainnya, menuju kota Batam dan Singapura. Investor asal Surabaya ini berniat membuka service kapal di Anambas,” kata Tengku.<sup>20</sup>

Kalau ini terjadi, maka sudah tentu akan membuat Pulau Mangkai tidak lagi dijadikan tempat persinggahan para bajak laut dalam menjalankan aksinya. Hal ini sekaligus akan membuat Anambas menjadi pelabuhan internasional, sehingga kapal-kapal yang mengangkut kargo antarnegara dapat singgah di Anambas.

---

20 *Haluan Kepri*, 25 Juni 2012

Selain potensi sebagai areal pengembangan pelabuhan internasional dan jasa servis perkapalan, Pulau Mangkai sendiri juga menyimpan potensi penyu di pantai pasir putihnya. Di kawasan itu, nelayan setempat juga sudah melakukan konservasi penyu laut. Namun populasi penyu terus anjlok. Salah satu indikatornya adalah berkurangnya jumlah penyu yang bertelur setiap tahunnya di habitat bertelur penyu di Kepulauan Anambas seperti Pulau Mangkai, Pahat, dan Durai.

Sebelum tahun 1990-an, setiap musim bertelur mulai Juli sampai dengan September, rata-rata 40 ekor penyu bertelur di pantai tersebut per malam. Kemudian, jumlahnya berangsur-angsur merosot. Kini, penyu yang bertelur paling banyak lima ekor per malam. Bahkan tak jarang nihil sama sekali.<sup>21</sup>

Kepala Stasiun Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) Pontianak Bambang Nugroho, menyatakan, anjloknya populasi penyu salah satunya disebabkan masih maraknya perdagangan telur penyu dan daging penyu. Jalur perdagangan yang volumenya tinggi adalah melalui Kalimantan Barat untuk diselundupkan ke Malaysia. Upaya pelestarian penyu oleh Pemerintah Provinsi Kepri, sendiri mulai dilakukan dengan cara penangkaran. Pada tahap awal, Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Kepri telah membentuk tiga kelompok masyarakat konservasi penyu laut di Pulau Mangkai.

Berdasarkan situs Wikipedia, di dunia saat ini hanya ada tujuh jenis penyu yang masih bertahan, yakni penyu hijau (*Chelonia mydas*), penyu sisik (*Eretmochelys imbricata*), penyu Kemp's ridley (*Lepidochelys kempi*), penyu lekang (*Lepidochelys olivacea*), penyu belimbing (*Dermochelys coriacea*), penyu pipih (*Natator depressus*), dan penyu tempayan (*Caretta caretta*). Kecuali penyu Kemp's ridley, semua jenis penyu tercatat pernah ditemukan di perairan Indonesia.<sup>22</sup>

---

21 *Kompas*, 3 Mei 2011

22 *Ibid.*





Pulau Mangkai, yang eksotis di jalur pelayaran internasional dari dan ke Asia Timur.  
Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara



## PULAU TOKONG BERLAYAR

Pulau ini dari jauh tampak mengapung di permukaan laut dalam bentuk yang unik. Sekumpulan batu cadas tersusun dengan pola sendiri, hingga layaknya tampak seperti kapal. Karena itu, nelayan setempat memberi nama pulau ini sebagai Tokong Belayar. Tokong adalah kata lain untuk pulau yang terbentuk dari gugusan batu karang, dan belayar adalah sebutan yang digunakan untuk menamai bentuk batu yang seperti kapal sedang belayar tersebut. Bebatuan karangnya ada yang berbentuk cerobong asap dan ada pula yang berbentuk sekoci.

Pulau ini menjadi pembicaraan dan belakangan mendapat perhatian penuh karena menjadi satu dari 92 pulau terdepan di Indonesia. Di ujung pulau ini berdiri tegak mercusuar. Secara administrasi, Pulau Tokong Belayar termasuk dalam wilayah Desa Mubur, Kecamatan Palmatak, berbatasan langsung dengan Malaysia. Secara geografis, Pulau ini terletak pada titik koordinat 03o 27' 04" LU dan 106 16' 08" BT. Pulau ini mempunyai Titik Dasar No. TD 026 dan Titik Referensi No. TR 026.<sup>23</sup>

Untuk sampai ke Tokong Belayar, bisa menempuh perjalanan dari Palmatak dengan menggunakan pompong carteran, dengan

---

23 Data dari [http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com\\_content&view=article&id=110%3Apulau-tokongbelayar&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in](http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com_content&view=article&id=110%3Apulau-tokongbelayar&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in)

masa tempuh sekitar lima jam. Topografi pulau ini berupa tumpukan batu-batu besar yang tersusun dengan kokoh, namun sangat rawan apabila terjadi gelombang besar.

Perairan Tokong Berlayar lebih dalam dari Pulau Damar dan Pulau Mangkai. Kedalaman laut di sekitar pulau bisa menembus enam meter, sementara laut di depan pulau bisa mencapai kedalaman 15 meter. Namun demikian, karena airnya jernih, maka pengunjung yang datang bisa melihat dengan jelas kedalaman air bahkan sampai 12 meter.

Nilai beberapa parameter kualitas air yang diukur pada beberapa tempat relatif homogen, yaitu suhu 30,6 C, pH 7-8 salinitas 31o/oo. DO 6,8 mg/l, BOD 4,00 mg/l, ammonia 0,005 mg/l, nitrat 0,076 mg/l, nitrit 0,005 mg/l dan sulfide <0,01 mg/l.<sup>24</sup>

Di perairan sekitar pulau, terumbu karang dapat ditemukan pada kedalaman antara 3-4 meter. Persentase penutupan terumbu karangnya mencapai 90% dan tergolong cukup baik. *Life form* karang yang dominan disini adalah *coral foliose* (lembaran) dan *coral encrusting* (mengerak). *Coral encrusting* menunjukkan bahwa koloni karang tersebut dalam masa pertumbuhan (*immature*). Suatu daerah yang didominasi oleh bentuk pertumbuhan karang yang berupa *coral encrusting* menunjukkan bahwa daerah tersebut sedang dalam *fase recovery*. Genus-genus karang yang ditemukan di Pulau ini antara lain Montipora, Acropora, Goniastrea, Symphyllia, Galaxea, Favia, Favites, Porites, Pocillopora, Leptoria, Platygyra, Diploastrea, Millepora dan Cyphastrea.

Sementara itu untuk jenis ikan yang ada di perairan sekitar pulau, adalah lain Acanthurus lineatus, Chaetodon rafflesi, Chaetodon Speculum, Chaetodon baronessa, Zanclus cornutus, Scolopis bilineatus dan Siganus fuscescens.<sup>25</sup>

---

24 *Ibid.*

25 *Ibid.*



Pulau Tokong Berlayar. Darei kejauhan, tumpukan batu karang ini menyerupai bentuk kapal layar, sehingga masyarakat setempat memberinya nama Tokong Berlayar.

Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara

## PULAU TOKONG MALANG BIRU

Pulau yang terletak di Desa Kiabu, Kecamatan Siantan ini hanyalah berupa tumpukan batu karang yang didominasi warna putih. Pada bagian atasnya, memang ada warna sedikit hijau, namun sangat kecil. Warna itu muncul dari tumbuhan perintis yang tumbuh di sela-sela bebatuan karang.

Pulau Tokong Malang Biru adalah salah satu pulau terdepan yang tak berpenghuni. Selain luasnya yang sangat kecil, yakni hanya sekitar 0,1 kilo meter persegi, juga tak ditemukan cadangan air bersih di sana. Meski kecil, namun pulau ini memainkan peranan besar dalam menjaga kedaulatan Indonesia, karena menjadi salah satu dari 92 pulau terdepan Indonesia. Pulau Tokong Malang Biru ini langsung berbatasan dengan Malaysia.

Selain sebuah menara suar, di tengah pulau juga terdapat sebuah prasasti yang menandakan pulau ini termasuk pulau terdepan Indonesia. Secara Geografis, Pulau Tokong Malang Biru terletak pada titik koordinat 020 18' 00" LU dan 1050 35' 47" BT. Di pulau ini terdapat Titik Dasar No. TD 022 dan Titik Referensi No. TR 022.<sup>26</sup>

---

26 Data dari [http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com\\_content&view=article&id=99%3Apulau-tokongmalangbiru&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in](http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com_content&view=article&id=99%3Apulau-tokongmalangbiru&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in)

Untuk sampai di pulau ini, maka dari Palmatak, harus menuju ke Letung, Jemaja. Sebab, akses terdekat ke pulau ini adalah dari Letung. Bila menempuh rute pesawat dari Batam dan Tanjungpinang, bisa singgah di Palmatak. Sementara bila menempuh rute kapal perintis atau kapal Pelni, dari Tanjungpinang bisa langsung menuju Letung.

Tidak ada transportasi umum ke Pulau Tokong Malang Biru. Karena itu, bila hendak ke sana, maka pilihan satu-satunya adalah dengan mencari pompong sewaan. Jauh jarak tempuh juga cukup panjang, yakni sekitar tujuh jam dari Letung. Karena itu, ada baiknya bila hendak mencapai kawasan ini, maka persediaan mesti disiapkan dengan seksama. Sebab, selama perjalanan, pompong hanya melewati beberapa pulau yang ada perkampungan nelayannya. Sisanya adalah lautan luas yang seakan tanpa titik akhirnya.

Usai menempuh perjalanan sekitar tujuh jam itu, maka kita akan disuguhkan pada pemandangan sebuah pulau yang hanya terdiri dari gugus batu karang. Ada dua bukit batu karang di pulau ini. Satu bukit yang lebih tinggi, nyaris gundul, alias sama sekali tak ada tumbuhan di atasnya. Tumbuhan perintis hanya ada di bukit satunya lagi, yang juga terdapat lampu mercusuar.

Tepian Pulau ini cukup curam sampai kedasar laut yang dalam. Pantainya bertebing curam sehingga pada tepian pulau kedalaman pantai cukup dalam yaitu mencapai lima meter dan sedikit ke arah luar pulau kedalaman perairannya mencapai 20 meter. Untuk kondisi perairan di Pulau Tokong Malang Biru nilai rata-rata masing-masing parameter adalah suhu 29<sup>o</sup>C, pH 7-8, salinitas 32‰, DO 7,6 mg/l, BOD 3,2 mg/l, amonia 0,017 mg/l, nitrat 0,05 mg/l, nitrit 0,017 mg/l dan sulfida < 0,01 mg/l.<sup>27</sup>

Sekilas, pulau ini tampak begitu dingin. Ia agaknya kurang bersahabat bagi para pengunjung yang hendak mendaratkan kaki di sana. Maklum, untuk bisa naik ke bagian atas pulau, kita mesti

---

27 *Ibid.*

harus memiliki ekstra nyali, yakni mendaki tebing karang yang terjal. Kemiringan tebing karang itu bahkan di beberapa bagian, bisa mencapai 75 derajat. Ada sisi yang menarik dari pulau karang ini. Pada bagian tengah, terdapat sebuah celah karang sempit, yang bisa menghubungkan satu sisi pulau dengan sisi di sebaliknya. Sekilas celah sempit ini mirip dengan goa. Dari celah ini, kita bisa melihat bagian sebalik pulau. Bila dilihat dari kejauhan, tampak bebatuan karang itu berwarna putih cerah. Namun bila sudah mendekat, ternyata warna putih cerah itu adalah tumpukan kotoran burung. Pulau ini memang menjadi tempat persinggahan kawanan burung camar.

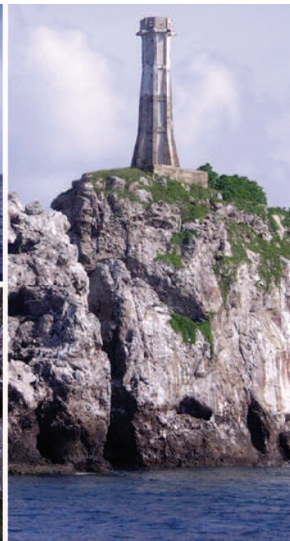
Potensi yang disimpan oleh pulau terdepan ini adalah keindahan terumbu karang. Karena relatif terisolir dari akses manusia, maka sejumlah keanekaragaman hayati di kawasan ini masih alami, belum banyak disentuh tangan manusia. Pulau ini mempunyai kedalaman perairan sekitar 6-7 meter dengan kondisi perairan yang jernih dengan dasar perairan yang berbatu (*reeflat*). Kondisi terumbu karang di sekitar pulau ini masih bagus dengan presentase penutupan karang sekitar 70 persen. Jenis-jenis karang yang ditemukan di perairan pulau ini yaitu dari genus *Acrophora*, *Pocillophora*, *Leptoria*, *Favites*, *Favia*, *Porites*, *Millephora* (karang api), *Montiphora*, *Platygyra*, *Heliophora* (karang biru), *Psammophora*, *Goniastrea* dan *Hydnophora*, dengan jenis karang yang paling dominan adalah genus *Porites* dan *Montiphora*. Sedangkan *life form* karang yang dominan adalah *coral massive*.<sup>28</sup>

Satu lagi potensi yang dimiliki oleh Pulau Tokong Malang Biru ini adalah ikan kerapu. Jenis-jenis ikan yang ditemukan di perairan ini berdasarkan hasil riset Kementerian Kelautan dan Perikanan antara lain *Aconthurus lineatus*, *Pomacanthus* sp., *Gymnothorax javanicus*, *Caesio teres*, *Caesio cuning*, *Ctenoacetus striatus* dan *Amphiprion* sp. Namun karena menyimpan potensi perikanan yang

---

28 *Ibid.*

besar ini, maka praktek illegal fishing, atau penangkapan ikan ilegal pun marak terjadi di kawasan ini. Pelakunya adalah nelayan asing, terutama dari Thailand. Nelayan asing umumnya menggunakan kapal penangkap modern, sehingga membuat nelayan setempat tidak bisa mengalahkan mereka dalam hal jumlah tangkapan yang berhasil diperoleh.



Pulau Tokong Malang Biru, yang berupa tumpukan batu karang putih kehitaman. Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/ Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara.

## PULAU TOKONG NANAS

Ini adalah pulau yang merupakan bagian dari eksotisme Anambas. Pulau yang merupakan tumpukan bebatuan karang dengan susunan yang kokoh ini merupakan satu dari lima pulau terdepan Indonesia yang ada di Kabupaten Kepulauan Anambas. Pulau Tokong Nanas terletak di Laut Natuna, yang juga merupakan bagian dari Laut Cina Selatan. Tokong Nanas adalah merupakan pembatas antara Indonesia dengan Malaysia. Pulau ini berada di sebelah timur laut Pulau Jemaja dengan koordinat  $3^{\circ} 19' 52''$  LU,  $105^{\circ} 57' 4''$  BT.

Untuk mencapai pulau ini, memang tidak ada transportasi umum. Pilihan paling baik hanyalah mencarter pompong nelayan. Dari Tarempa, ibu kota Kabupaten Kepulauan Anambas, untuk mencapai Pulau Tokong Nanas dengan menggunakan pompong nelayan, setidaknya menghabiskan waktu sampai dua jam 45 menit. Jika ada speed boat, jarak tempuh bisa lebih dipersingkat, yakni hanya satu setengah jam saja. Namun di musim angin utara, ketika ombak naik begitu tinggi, maka pilihan terbaik memang tidak menggunakan speed boat berbahan dasar fiberglass, melainkan harus menggunakan kapal besi. Sebab terkadang, hantaman ombak bisa berpotensi menenggelamkan kapal yang berbahan dasar non besi. Meski untuk mencapai pulau ini penuh perjuangan, namun



begitu sampai di pulau ini, kita akan menemukan sebuah bagian dari dunia yang indah.

Meski permukaan air di sekitar pulau relatif bergelombang, namun bagi pencinta diving, mereka hanya membutuhkan kedalaman menyelam sekitar lima sampai enam meter saja untuk melihat tumpukan terumbu karang yang indah di dasar laut. Menurut penuturan penduduk Tarempa, nama Tokong Nanas sendiri diberikan sesuai dengan tampilan fisik pulau. Tokong dalam bahasa Melayu adalah pulau karang. Tampilan fisik Tokong Nanas memang merupakan gundukan batu karang cadas. Nah, di salah satu bagian tumpukan batu karang itu, terdapat beberapa pepohonan nanas. Karena itulah, penduduk pun segera menyebut pulau ini sebagai Tokong Nanas, yang berarti tumpukan batu karang yang memiliki pepohonan nanas di atasnya.

Prajurit TNI AD dan Koramil 02 Tarempa sendiri pernah melaksanakan upacara sekaligus pengibaran bendera Merah Putih di Pulau Tokong Nanas saat peringatan HUT Kemerdekaan RI pada 17 Agustus 2010. Upacara itu dilaksanakan oleh Danramil 02 Tarempa, Kapten CZI I Putu Suparna B beserta empat anggotanya. Tidak banyak memang anggota TNI yang bisa ditampung di pulau itu, mengingat luas pulau hanya sekitar 475 meter persegi.

Secara administratif, Tokong Nanas masuk dalam wilayah Desa Telaga Kecamatan Siantan Selatan. Dengan kondisi tanpa air bersih, sudah tentu pulau itu sama sekali tidak berpenghuni. Tumbuhan yang bisa bertahan di pulau karang itu hanyalah tumbuhan perintis. Ancaman terbesar bagi pulau sekecil ini adalah abrasi. Hantaman ombak Laut China Selatan yang terkenal ganas secara terus menerus akan menyebabkan pengikisan bagian tepian pulau. Dan hal ini bila terjadi terus menerus, maka akan berpotensi menyebabkan hilangnya pulau ini dari permukaan air suatu saat nanti.

Di tengah pulau ini, terdapat mercusuar setinggi 30 meter. Namun karena terkadang tidak mendapat penjagaan ketat, menara mercusuar yang dilengkapi pintu dan jendela itu pun rawan dari

penjarahan tangan-tangan usil. Kini pintu dan jendela sudah hilang. Namun menara tetap berdiri kokoh, dan menjadi pemandu bagi lalu lintas kapal di sekitar perairan tersebut.

Menjadi bagian dari total 175 pulau di Kabupaten Anambas, Tokong Nanas sendiri menambah panjang deretan pulau tak berpenghuni. Diperkirakan, saat ini pulau berpenghuni di Anambas hanya sekitar 53 pulau saja. Meski demikian, Tokong Nanas tetap menggoda nelayan setempat untuk datang. Sebab, di perairan sekeliling pulau inilah, menjadi tempat bagi tumbuh dan berkembangnya habitat bagi ikan napoleon, kerapu tikus, dan lain-lain. Ikan-ikan ini memilih kawasan sekitar Pulau Tokong Nanas, mengingat kawasan ini masih memiliki terumbu karang yang baik. Ikan-ikan jenis napoleon dan kerapu ini adalah ibarat emas hidup, mengingat harganya yang memang mencapai jutaan rupiah per kilogramnya.



Pulau Tokong Nanas, yang hanya menyisakan tumbuhan perintis di bagian atas bebatuan karang. Sebuah menara mercusuar berdiri tegak, dengan burung-burung camar yang kerap terbang rendah di atasnya.

Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara.

## PULAU TERDEPAN DI KOTA BATAM

Batam adalah salah satu wajah kota industri di Indonesia. Pulau ini tumbuh dengan geliat investasinya. Pada awal 1970-an, pulau ini masih berupa perencanaan saja. Sebelumnya, pulau ini hanya perkampungan nelayan kecil. Adalah BJ Habibie yang kemudian menyulap wajah Batam. Perkampungan nelayan pun kemudian menjelma menjadi pusat industri baru di bagian barat Indonesia, yang langsung berhadap-hadapan dengan Singapura.

Karena itu, Batam adalah kota yang berubah. Berawal dari pemukiman nelayan, kini Batam telah menjelma menjadi metropolis baru, dengan segudang areal industri, pusat rekreasi, maupun perkantoran.

Sesungguhnya perkembangan Batam setidaknya dapat dibagi menjadi dua tahapan. Tahapan awal, memuat seluruh fakta sejarah yang terkait keberadaan Batam di zaman kesultanan Melayu Riau-Lingga hingga awal kemerdekaan Indonesia. Pada tahapan kedua, akan lebih banyak mengisahkan seputar fakta bagaimana kebijakan pemerintah pusat menyulap pemukiman nelayan menjadi sebuah metropolis baru.

Semuanya tak terlepas ketika terjadi konfrontasi Indonesia-Malaysia. Batam yang berada di bagian paling depan dari kawasan

Indonesia dan langsung berhadapan dengan Singapura dan Malaysia kemudian dijadikan sebagai satu di antara sejumlah basis militer republik. Dari sana, sejumlah pengambil kebijakan di pusat, termasuk Soeharto sendiri, yang kemudian hari menjadi Presiden RI, mengenal lebih dekat Batam.

Perubahan besar terjadi pada dasawarsa awal 1970-an. Saat itu, perekonomian Indonesia tengah tumbuh, seiring dengan terjadinya booming minyak mentah di pasaran dunia. Indonesia yang dikenal sebagai negara produsen minyak mentah dunia menikmati harga minyak di pasaran dunia yang melangit. Soeharto saat itu melihat sebuah peluang ekonomi besar untuk menjadikan Batam sebagai basis pangkalan logistik dan operasional Pertamina.

Semuanya bermula pada tahun 1970, ketika Soeharto mengeluarkan Keputusan Presiden (Keppres) Nomor 65 Tahun 1970 tentang proyek pembangunan Pulau Batam. Keppres ini terbit pada 19 Oktober 1970. Dari sanalah sejarah Batam modern bermula. Hampir satu tahun kemudian, tepatnya 26 Oktober 1971, Soeharto kembali menerbitkan Keppres Nomor 74 Tahun 1971 yang berisi tentang pembangunan Pulau Batam dengan membentuk Badan Pimpinan Daerah Industri (Badan Penguasa). Selang dua tahun kemudian, tepatnya pada 22 November 1973, kembali Soeharto menandatangani Keppres Nomor 41 Tahun 1973, yang berisi penegasan bawah seluruh Pulau Batam ditetapkan sebagai daerah industri.

Pada tahun 1978, Soeharto menunjuk putra Sulawesi untuk memimpin Batam: BJ Habibie. Pada masa Habibie inilah yang dicatat dalam tinta emas pembangunan Batam. Selanjutnya pada 1998, keluar Keppres No 94 Tahun 1998 tentang Penyempurnaan atas Keputusan Presiden Nomor 41 Tahun 1973 tentang Daerah Industri Pulau Batam. Lalu setahun kemudian, lahirlah UU No 53 Tahun 1999 tentang Pembentukan Kota Batam dan Kedudukan Badan Otorita Batam dalam Pembangunan Batam. Landasan hukum inilah yang kemudian melahirkan Pemerintah Kota Batam,

lengkap dengan perangkatnya, sebagai sebuah pemerintahan otonom baru di Indonesia. Setelah itu, perubahan pun terus terjadi, termasuk berubahnya Otorita Batam menjadi Badan Pengusahaan (BP) Kawasan Batam atau Batam Indonesia Free Zone Authority (BIFZA). BP Kawasan Batam dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah No 46/2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam.

Kisah kejayaan pembangunan Batam tak sekedar tentang Otorita Batam saja, tetapi sekaligus kisah tentang institusi pemerintahan daerah di sana: Pemerintah Kota (Pemko) Batam. Pemko Batam sendiri memiliki sejarah panjang dalam proses pembentukannya. Semula, Pemko Batam lahir melalui Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 34 Tahun 1983, dengan nama Kota Madya (Kodya) Administrasi Batam.

Sejarah mencatat bahwa pembentukan institusi pemerintahan daerah di Batam itu pertama kali terjadi pada 24 Desember 1983. Saat itu, Kodya Batam hanya memainkan peran terbatas, yakni dalam pengembangan kemasyarakatan saja. Sementara untuk pembangunan fisik, sepenuhnya masih merupakan wilayah Otorita Batam. Tetapi pembentukan Kotamadya Batam ini sekaligus meningkatkan status kawasan ini. Semula, Batam hanyalah sebuah kecamatan di wilayah administrasi Kabupaten Tingkat II Kepulauan Riau (Kepri).

Saat pembentukan Kodya Administratif Batam ini, seluruh wilayah Kepri masih berada di bawah Provinsi Riau. Baru pada tahun 2002 lalu, dengan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2002, Batam menjadi bagian dari Provinsi Kepri. Provinsi Kepri sendiri lahir dari pemekaran wilayah Provinsi Riau. Batam ditunjuk sebagai ibu kota Provinsi Kepri untuk sementara, dan selanjutnya pindah ke Tanjungpinang setelah terpilih dan dilantiknya gubernur definitif pada tahun 2005.

Ketika itu, Batam hanya dibagi menjadi tiga kecamatan, yakni Belakngpadang, Batam Barat, dan Batam Timur. Dalam per-

kembangannya, terjadi pemekaran wilayah di Batam yakni pembentukan satu kelurahan dan 11 desa. Tahun 1989, empat desa otonomi diatur kembali persiapannya untuk menjadi tujuh desa melalui Keputusan Gubernur Riau No. 152/IV/1989, tanggal 11 April 1989. Dua tahun kemudian tepatnya tanggal 27 Juli 1991, dengan keputusan lain yakni Kpts/403/VII/1991, kedelapan belas desa tersebut akhirnya terbentuk. Dalam perjalanannya, Wali Kota Batam RA Aziz pada Juni 1992 mengusulkan pemekaran wilayah lagi melalui surat No. 448/Pem/1992. Namun baru lima tahun kemudian, Gubernur Riau menyetujui rancangan itu melalui surat No. 493/1997. Sehingga jumlah desa ketika itu menjadi 35 unit. Pada perkembangannya kemudian, kembali terjadi pemekaran kecamatan di Batam menjadi 12 dengan 64 kelurahan melalui Peraturan Daerah (Perda) Nomor 5 Tahun 2005.

Bila melihat jejak sejarah ke belakang, penduduk asli Kota Batam diperkirakan adalah orang-orang Melayu yang dikenal dengan sebutan Orang Selat atau Orang Laut. Penduduk ini paling tidak telah menempati wilayah itu sejak zaman kerajaan Tumasik (sekarang Singapura) dipenghujung tahun 1300 atau awal abad ke-14. Namun ada juga versi yang mengatakan bahwa Pulau Batam telah didiami oleh orang laut sejak tahun 231 M yang di zaman Singapura disebut Pulau Ujung.

Awalnya, Batam berada di bawah Kesultanan Melaka, di bawah kekuasaan Laksamana Hang Tuah. Kemudian Batam berada di bawah kekuasaan Sultan Johor sampai pada pertengahan abad ke 18. Dengan hadirnya kerajaan di Riau Lingga dan terbentuknya jabatan Yang Dipertuan Muda Riau, maka Pulau Batam beserta pulau-pulau lainnya berada di bawah kekuasaan Yang Dipertuan Muda Riau, sampai berakhirnya kerajaan Melayu Riau pada tahun 1911.

Kini Batam terus tumbuh, dan berdasarkan hasil pencacahan Sensus Penduduk 2010, jumlah penduduk Kota Batam sementara adalah 949.775 orang, yaitu 486.404 laki-laki dan 463.371

perempuan. Kota Batam merupakan wilayah kepulauan dengan pusat Kota di Pulau Batam dan secara otomatis persebaran penduduk terkonsentrasi di Pulau Batam sedangkan wilayah kecamatan kepulauan masih relatif sedikit penduduknya. Kota Batam memiliki luas wilayah 1.038.840 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk tersebut diatas maka rata-rata tingkat kepadatan penduduk di Kota Batam 91 orang per kilo meter persegi. Sebagai kota metropolis, Batam ternyata memiliki kawasan hinterland. Kawasan ini terdiri dari pulau-pulau, yang pembangunannya agak tertinggal. Di antara pulau-pulau itu, ternyata Batam juga memiliki pulau terdepan Indonesia.

\*\*\*

Uniknya, meski Batam adalah sebuah kota metropolis, namun kawasan ini memiliki empat pulau terdepan Indonesia. Keempat pulau perbatasan di Batam ini adalah Pulau Nipa, Pulau Pelampong, Pulau Batu Berhenti, dan Pulau Nongsa. Bila dikaji berdasarkan analisa SWOT, maka sejumlah potensi akan muncul ke permukaan. Kekuatan (*strengths*) atau keunggulan yang dimiliki oleh pulau ini adalah kedekatan geografis dengan Singapura. Singapura sendiri dikenal sebagai negara yang mampu menciptakan konsep pemasaran wisata secara jitu. Meski tidak memiliki potensi keindahan alam yang luar biasa, namun setiap tahun, jumlah kunjungan wisatawan ke negeri ini bisa mencapai lebih dari tiga kali lipat penduduknya. Karena itu, bila misalnya seperti Pulau Pelampong, Pulau Nipa dan Pulau Nongsa dikemas menjadi sebuah daerah tujuan wisata, maka bukan tidak mungkin wisatawan yang sudah berkunjung ke Singapura juga tertarik untuk meneruskan perjalanan ke tiga kawasan ini. Sebab ketiga pulau ini sangat berdekatan dengan Singapura, hanya membutuhkan waktu tempuh beberapa puluh menit saja.

Khusus untuk Pulau Nipa, yang berada di depan jalur lalu lintas laut yang padat di Selat Singapura, juga dapat dikembangkan

sebagai areal labuh jangkar kapal-kapal kargo raksasa yang sedang antre untuk merapat ke Singapura. Di kawasan areal labuh jangkar itu, kebutuhan kapal adalah mengisi air bersih. Memang Nipa saat ini sama sekali tidak memiliki kandungan air bersih. Namun bila peluang ini digarap, bisa saja cadangan air bersih didatangkan dari pulau-pulau sekitar Nipa, seperti misalnya Belakangpadang dan lainnya. Reklamasi Nipa yang kini membuat pulau ini memiliki areal luas sampai sekitar 60 hektar juga memunculkan potensi lain, yakni dikembangkan sebagai areal resort. Bila terbangun resort bertaraf internasional di kawasan ini, tentu akan menjadi magnet tersendiri bagi para wisatawan mancanegara.

Di tengah keunggulan itu, ada sisi lain dari pulau ini yang juga harus mendapat kajian dan pemikiran, yakni seperti misalnya kelemahan (*weaknesses*) dari sisi akses terhadap keempat pulau terdepan di Batam ini. Ketiga pulau sama sekali tidak memiliki layanan transportasi umum. Satu-satunya cara adalah dengan mencarter pompong nelayan atau menggunakan kapal pribadi. Hanya ke Pulau Nongsa saja yang kini sudah memiliki akses transportasi umum, karena memang kawasan ini sudah dikembangkan menjadi daerah tujuan wisata sejak beberapa tahun terakhir. Selain itu, ancaman abrasi juga menjadi persoalan tersendiri. Seperti misalnya Pulau Pelampong, yang bagian pantainya tidak memiliki tembok penghalang gelombang. Akibat banyaknya lalu lintas kapal tanker raksasa di kawasan ini, membuat hantaman gelombang menjadi kuat sekali menerpa tepian pantai. Hal inilah yang berpotensi menjadi penyebab terjadinya abrasi. Selain itu, seperti Pulau Batu Berhanti, sama sekali belum bisa dikembangkan menjadi kawasan wisata atau lainnya, mengingat luas dan kondisi pulau ini. Batu Berhanti hanya merupakan tumpukan batu karang kecil, dengan bagian tengahnya terbangun sebuah menara suar.

Aspek lain yang bisa dicermati adalah peluang (*opportunities*) pengembangan kawasan ini sebagai salah satu tujuan wisata internasional dan industri jasa perkapalan masih terbuka lebar. Dengan



tingginya biaya sewa untuk labuh jangkar di sekitar perairan Singapura, maka ketika Pulau Nipa dikembangkan menjadi daerah labuh jangkar baru bagi kapal-kapal tanker tersebut, jelas akan menjadi alternatif yang menguntungkan. Apalagi memang jarak Nipa dengan Singapura sangat berdekatan, sehingga tidak membutuhkan waktu lama bagi kapal tanker untuk bergerak dari Nipa masuk ke pelabuhan di Singapura.

Namun demikian, tetap saja masih ada ancaman (*threats*) bagi keberhasilan pengembangan potensi kawasan ini juga terkait dengan politik luar negeri Indonesia terhadap Singapura. Sampai saat ini perjanjian batas laut antara Singapura dan Indonesia masih belum membuahkan kesepakatan secara tuntas. Batas laut yang sudah selesai dibahas di meja perundingan adalah di bagian tengah. Sementara bagian lainnya masih dalam proses. Karena itu, perlu ada upaya yang sungguh-sungguh dari pemerintah Indonesia untuk segera menuntaskan batas kedaulatan di kawasan ini.

## PULAU NIPA

Ini adalah pulau terdepan Indonesia yang paling sering mendapat sorotan dan menjadi bahan pembicaraan sejak lama. Pulau ini adalah titik terdepan Indonesia, yang langsung berhadapan dengan Singapura. Pulau ini ada di Kota Batam. Jarak Batam dengan Singapura sendiri hanya sekitar 12,5 mil atau sekitar 20 kilo meter, dan pulau ini persis berada di tengah jarak yang memisahkan kedua wilayah ini.

Uniknya, meski sering menjadi pembicaraan, penyebutan nama pulau ini sendiri sering salah. Dalam peta Indonesia dan dunia, pulau ini diberi nama Pulau Nipa. Namun dalam keseharian, bahkan penulisan di beberapa media, masing menggunakan nama Pulau Nipah. Huruf terakhir memang tidak memberikan perbedaan bunyi yang kentara pada penyebutan nama pulau ini. Namun dalam penulisan, perbedaanya tentu sangat mencolok.

Pulau ini pada tahun 2002 lalu, sudah nyaris tenggelam. Ketika air pasang, maka yang tampak di permukaan adalah beberapa batang pohon bakau saja. Sementara bagian pasirnya sudah hilang. Disinyalir, pulau ini menjadi rusak parah dan nyaris tenggelam, tidak lain karena aktivitas penambangan pasir ilegal. Pada tahun-tahun itu, memang pemerintah Indonesia masih memperbolehkan ekspor pasir laut ke Singapura. Pasir biasanya diambil dari sejumlah kawasan di Kepri, seperti dari Karimun, pesisir Batam, Pulau Bintan

dan beberapa pulau kecil lainnya. Di tengah aktivitas ekspor pasir itu, ternyata Pulau Nipa yang waktu itu belum mendapat pengawasan yang ketat, menjadi sasaran aktivitas penambangan pasir ilegal. Hal ini dapat mengerti apabila melihat kedekatan jarak antardua wilayah ini. Selain itu, pasir yang terkandung di Nipa juga memenuhi standar ekspor. Karena itu, ada aktivitas ilegal yang dilakukan oleh tangan-tangan tak bertanggungjawab untuk membawa pasir dari Nipa ke Singapura. Pada awalnya, hanya bagian tengah pulau yang dikeruk. Sehingga kalau dilihat dari atas, bagian tengah ini menyisakan kubangan, seperti danau raksasa. Namun belakangan, aktivitas penambangan ilegal bahkan menjalar ke seluruh pulau, yang nyaris menenggelamkan tapal batas kedaulatan Indonesia di selat ini.

Karena itu, sejak beberapa tahun lalu, pemerintah Indonesia pun mengambil sejumlah tindakan serius untuk menjaga eksistensi Pulau Nipa. Di pulau ini juga ditempatkan sejumlah prajurit TNI untuk berjaga-jaga. Pulau Nipa sendiri merupakan satu bagian dari kawasan perbatasan antara Indonesia dengan Singapura. Singapura sendiri adalah negara pulau, dengan luas sekitar 500 Km persegi. Sampai saat ini, sisi barat dan timur batas laut wilayah Indonesia dan Singapura masih terdapat area yang belum mempunyai perjanjian perbatasan. Di mana wilayah itu merupakan wilayah perbatasan tiga negara, yakni Indonesia, Singapura dan Malaysia.

Nipa sendiri sebenarnya lebih dikenal masyarakat sekitar dengan sebutan Pulau Angup. Penggunaan kata Nipa sendiri sesuai dengan peta Dishidros TNI-AL. Pulau ini masuk wilayah Desa Pemping, Kecamatan Belakngpadang, Kota Batam. Luasnya saat ini sekitar 63 hektar ketika permukaan air laut sedang dalam posisi terendah, atau 58 hektar ketika permukaan air laut berada dalam titik rata-rata, atau 28 hektar saat permukaan air laut berada dalam

titik tertinggi. Koordinat Pulau Nipah 103 39'04.68" - 103 39' 39.384" BT dan 1 8' 26.88" - 1 9' 12.204" LU.<sup>29</sup>

Secara geologi Pulau Nipa adalah kelanjutan gugusan pulau Batam-Rempang-Galang, khususnya Pulau Pemping, Pulau Kelapa Jerih, dan Pulau Bulan. Secara geografis Pulau Nipah terletak antara Selat Singapura, yang berbatasan langsung dengan Singapura. Pulau Nipa merupakan batas laut antara Indonesia dan Singapura sejak 1973, di mana terdapat Titik Referensi (TR 190) yang menjadi dasar pengukuran dan penentuan media line antara Indonesia dan Singapura. Hilangnya titik referensi ini dikhawatirkan akan menggeser batas wilayah Indonesia.<sup>30</sup>

Tahun-tahun belakangan, memang Nipa terus menjadi perhatian dan mengalami pembangunan pesat. Namun pada Februari 2004, Presiden Megawati Sukarnoputri mengunjungi Nipa dan menanam pohon cemara laut, Pulau Nipah yang hanya tersisa 0,62 hektar saat pasang. Dengan kucuran dana Rp 300 Milyar, reklamasi kembali Pulau Nipa dilakukan di bulan Oktober 2004. Dan setelah lima tahun kemudian, 5 Februari 2009 luas reklamasi telah mencapai 60 hektar. Peran Saka Nasional di Batam dan Pulau Nipah pada 16-21 Juni 2010 melakukan aktivitas penanaman bakau (mangrove) sebanyak sekitar sepuluh juta pohon.<sup>31</sup>

Di pulau ini, kini sudah terbangun Pos Satuan Tugas Pengamanan Korps Marinir TNI Angkatan Laut. Pos luasnya setengah lapangan sepakbola. Pada salah satu bagiannya, terdapat genangan air ketika hujan turun. Fungsi genangan air itu adalah untuk cadangan air untuk mandi dan masak. Maklum, Nipa adalah pulau tanpa sumber air bersih. Karena itu, pilihan untuk menikmati air

---

29 Data dikutip dari <http://info.tnial.mil.id/dispotmar/NewsArticles/Articles/tabid/224/articleType/ArticleView/articleId/136/12-PULAU-TERLUAR.aspx>

30 *Ibid.*

31 *Ibid.*

bersih hanyalah dengan dua cara, memanfaatkan air tadah hujan atau mengambil dari pulau di sekitarnya.

Untuk memanfaatkan air tadah hujan, maka diletakkan tangki penampung di sejumlah tempat. Namun bila dalam waktu lebih dari tiga hari tak ada hujan, maka air pun habis. Dan kalau itu terjadi, maka cadangan air yang kedua dimanfaatkan, yakni yang berbentuk genangan air di tanah tadi.

Jumlah personil TNI yang ditempatkan di pulau ini mencapai sekitar 60 orang. 30 lainnya ditempatkan di Pulau Sambu. Mereka menjalani rotasi tiap enam bulan sekali. Tentu persediaan air menjadi persoalan tersendiri. Untuk mengatasi persoalan air ini, sebenarnya bisa memanfaatkan teknologi penyulingan air laut menjadi air tawar. Namun dana operasionalnya besar, karena membutuhkan persediaan solar.

Di tempat ini juga, para tentara memasak dengan menggunakan gas elpiji, atau ada juga yang menggunakan kayu. Kayu diambil dari perairan sekitar, sisa-sisa pembuangan dari kapal. Keterbatasan lain di pulau ini adalah ketersediaan listrik. Andai malam hari kita duduk di luar bangunan dan menatap ke seberang, maka kerlap kerlip jutaan lampu Singapura di antara gedung-gedung bertingkatnya, terasa begitu kontras dengan Pulau Nipa. Di Nipa, malam gelap begitu panjang, sementara di seberang sana, lampu Singapura begitu indah dipandang dan menggoda untuk dikunjungi. Memang ada listrik di Pulau Nipa. Listrik ini memanfaatkan teknologi sel surya. Kalau langit terang dan sinar matahari banyak yang tertangkap oleh penampang kecil sel surya itu, maka persediaan listrik bisa mengalir dari pagi sampai sekitar pukul 20.00 WIB. Namun, saat hujan atau mendung, maka kadang lepas maghrib, sudah tidak ada energi yang bisa digunakan untuk menghidupan lampu. Sebenarnya ada mesin pembangkit listrik. Namun karena solarnya mahal, maka mesin itu hanya dioperasikan secara terbatas, yakni dari pukul 20.00 WIB sampai 00.00 WIB.

Memang serba salah juga hidup di Pulau Nipa. Bila kita berdoa agar sepanjang hari panas, agar bisa mendapat pasokan listrik, maka yang terjadi adalah tangki air tadah hujan akan berkurang, atau kering. Sementara bila kita berhadap agar turun hujan sepanjang hari agar persediaan air cukup, maka siap-siaplah untuk menikmati gelap gulita datang lebih cepat di malam hari.

Untuk bisa mengakses Pulau Nipa, tidak ada transportasi umum. Satu-satunya akses yang bisa digunakan secara rutin adalah pompong nelayan. Titik teramai paling dekat adalah Belakang Padang. Dari pulau kecil itu, butuh ratusan ribu rupiah untuk membayar ongkos kapal. Selain itu, karena terlalu dekat dengan Singapura, maka sinyal operator seluler di negara pulau itu lebih dominan di Nipa.

Meski pulau ini relatif kecil, namun pemerintah sendiri sudah punya sejumlah perencanaan pengembangan menjadi kawasan terpadu di sektor ekonomi dan pertahanan-keamanan. Dari 43,37 hektar luas daratannya, 28,47 hektar akan dikembangkan menjadi kawasan industri jasa maritim di bawah Kementerian Kelautan dan Perikanan. Adapun 15 hektar lagi akan dikembangkan menjadi kawasan pertahanan-keamanan di bawah Kementerian Pertahanan.<sup>32</sup>

Pembangunan kawasan ini sendiri akan mulai dilakukan pada 2013 nanti. Ada juga perencanaan untuk menggunakan areal seluas 12 hektar untuk bangunan fasilitas labuh kapal. Selain labuh jangkar, juga akan dikembangkan usaha yang berkaitan dengan itu, yaitu pengisian bahan bakar dan penjualan air. Bahan bakar akan dipasok dari Depo Pertamina Pulau Sambu sedangkan air dari Pulau Karimun Besar. Diperkirakan kebutuhan bahan bakar untuk usaha itu sebanyak 6 juta liter. Sedang air bersih sebanyak 2,5 juta liter.<sup>33</sup> Gambarnya, kalau itu bisa terwujud, maka Pulau Nipa akan mampu melayani lima kapal berbobot 50 ribu GT. Jelas ini adalah peluang ekonomi yang cukup menjanjikan.

---

32 *Kompas*, Kamis, 28 Juli 2011

33 *Kompas*, Minggu, 3 Juni 2012



Pulau Nipa, adalah pulau yang sering diperbincangkan. Reklamasi pulau telah membuat kawasan ini menjadi cukup luas. Ke depan, pulau ini bakal dikembangkan sebagai kawasan dengan nilai ekonomis tinggi. masuk wilayah Kota Batam. Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/ Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara.

## PULAU NONGSA

Luas Pulau Nongsa hanya 0,077 kilo meter persegi. Pulau Nongsa langsung berhadap-hadapan dengan Singapura. Meski tidak sedekat Pulau Nipa jaraknya dengan Singapura, namun keberadaan pulau ini menjadi bagian penting dari kedaulatan Indonesia di tepian Selat Phillips. Lokasi pulau sendiri tidak jauh dermaga feri Nongsa. Dari dermaga ini, ada kapal cepat (feri) yang menghubungkan Batam dengan dermaga Tanah Merah, Singapura.

Pulau Nongsa tidak sendirian. Kalau air surut, maka akan tampak tiga bagian pulau menjadi satu. Pulau ini hanya sepelemparan batu saja dari Pantai Nongsa, pantai yang berpasir putih, yang menjadi kawasan wisata bagi warga Batam. Jarak dari tepian pantai ke pulau ini hanya sekitar satu kilometer saja. Berdiri di pantai ini, maka dengan mata telanjang, bila melihat ke depan, kita akan bisa menyaksikan dua pulau ini tegak di tengah selat, dengan latar belakang kapal-kapal berukuran besar lalu lalang, dan gedung-gedung pencakar langit di Singapura yang tampak samar.

Pantai Nongsa sendiri memiliki panjang sekitar 1,3 kilo meter. Ada beberapa resort bertaraf internasional di sepanjang pantai ini. Di sebelah timur, terdapat Nongsa Point Marina dan Turi Beach. Sedangkan di sebelah barat ada Palm Spring. Pantai ini sendiri berjarak sekitar 15 kilometer dari Batam Center, pusat pemerintahan di Pulau Batam. Untuk sampai ke pantai ini, bisa menggunakan



aneka jenis kendaraan, dari mulai kendaraan pribadi sampai carteran. Kemudian akses ke Pulau Nongsa sendiri tidak sulit, mengingat ada pompong yang akan mengantarkan wisatawan ke sana. Tarifnya juga tidak terlalu tinggi, sekitar sepuluh ribu rupiah perorang. Namun pengemudi pompong baru akan menjalankan sampan kayu bermesin tempel itu apabila minimal sudah ada tiga penumpang. Kalau masih ada dua, namun keduanya bersedia membayar seharga tiga penumpang, maka si pengemudi pompong tidak akan keberatan untuk memacu pompongnya ke Pulau Putri.

Jarak tempuh dari Pantai Nongsa tak sampai sepuluh menit. Begitu sampai di Pulau Putri, maka pengunjung bisa melompat dari pompong dan langsung berlari di pasir putih pantai. Kebetulan hanya pada bagian pantai yang menghadap ke Nongsa saja, ada pasir putihnya. Di bagian lain, yang tersisa hanya karang. Uniknnya, ketika air pasang, dari jauh kita melihat tiga bagian pulau yang terpisah. Namun ketika air surut, ketiganya adalah bagian dari pulau yang sama, yakni Pulau Nongsa, atau kadang dikenal dengan sebutan Pulau Putri.

Bagian paling tengah ditumbuhi pepohonan perintis. Ada beberapa batang pohon yang ketika air pasang, ia seperti tampak tumbuh di laut. Padahal, akarnya tetap berada di tanah. Hanya kebetulan saat pasang saja, air naik dan sampai ke bagian batang pohon paling bawah. Sehingga bila dilihat sekilas, maka akan tampak seperti pohon itu tumbuh di air. Setidaknya ada lima sampai enam batang pohon yang seperti itu. Sementara di sisi sebelah kiri pulau, terdapat satu bagian pulau yang dipasang mercusuar. Inilah bagian pulau yang terdepan. Di bagian ini, relatif terjaga dengan baik, mengingat batu miring dipasang mengelilingi pulau, untuk menghindari abrasi. Ini berbeda dengan di bagian tengah, di mana abrasi terjadi terus menerus, dan berpotensi menenggelamkan pulau tersebut. Sementara di bagian paling kanan pulau, hanya tampak satu sampai dua batang pohon saja. Ketika air pasang, bagian pulau ini adalah paling kecil dibanding dua bagian lainnya yang sudah

disebutkan di atas. Potensi abrasi juga sangat tinggi, dan dikhawatirkan, pulau ini, sama seperti bagian tengahnya, akan berpotensi untuk tenggelam.

Namun demikian, berbeda dengan beberapa pulau terdepan lainnya, Pulau Nongsa tidak terlalu rawan infiltrasi asing. Meskipun tanpa penduduk, pulau tanpa kandungan air bersih ini relatif ramai dikunjungi oleh wisatawan pada akhir pekan. Nah, hal inilah yang membuat pulau akan terjaga dengan sendirinya dari klaim asing. Namun, ancaman terbesar bagi pulau ini adalah abrasi. Ketika kapal-kapal dengan tonase besar melintas di Selat Phillips, yang merupakan jalur pelayaran internasional, maka sisa hempasan ombaknya pun akan memukul pantai Pulau Nongsa. Hal inilah yang berpotensi mempercepat terjadinya abrasi di pulau itu. Jarak pulau ini sendiri, meski hanya satu kilometer dari Pantai Nongsa, namun juga relatif dekat dengan Singapura. Dengan kasat mata, maka pengunjung akan bisa melihat gedung-gedung pencakar langit di Singapura, karena jaraknya hanya sekitar 13 kilometer saja. Kawasan terdekat adalah Pantai Changi, yang tak berjauhan dengan Bandara Internasional Changi, satu-satunya bandara pesawat komersil di Singapura. Selain itu, jarak Pulau Nongsa ke Malaysia juga tak terlalu jauh. Dua kawasan ini hanya dipisahkan laut sejauh 16 kilometer. Kawasan terdekat di Malaysia adalah Pantai Pengerang, negeri bagian Johor.



Pulau Nongsa, yang eksotis, masuk dalam wilayah Kota Batam. Pulau ini menjadi tempat tujuan rekreasi. Ada pompon yang bisa mengantar pengunjung untuk sampai ke sini.

Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara.

## PULAU BATU BERHANTI

Pulau yang satu ini relatif berbeda dengan 18 pulau terdepan Indonesia lainnya yang ada di Kepri. Meski pulau-pulau yang lain ada juga yang hanya berbentuk bebatuan cadas tanpa pepohonan, namun tetap saja berbeda dengan Pulau Batu Berhenti. Pulau Batu Berhenti hanya seonggok karang hitam kecil, tanpa ada bongkahan batu raksasa di atasnya. Namun karena vitalnya keberadaan pulau yang satu ini, maka Pemerintah Indonesia pun memasang menara mercusuar di atasnya. Sehingga saat ini, dari jauh, menara mercusuar itulah yang menjadi satu-satunya pemandangan paling menonjol di pulau ini.

Pada bagian bawah mercusuar, beton yang berdiri kokoh sama sekali tidak bercat. Sementara pada bagian atasnya, yang dipisahkan oleh pagar bulat, baru diberi cat putih, merah dan putih kembali di atasnya. Pulau ini berada di sebelah barat laut Pulau Sambu. Pulau Sambu sendiri selama ini cukup dikenal sebagai pangkalan minyak milik PT Pertamina, perusahaan BUMN Indonesia yang bergerak di bidang minyak dan gas. Ketika melintas dengan kapal cepat (*ferry*) dari Pelabuhan Batam Center menuju Harbor Front, Singapura, maka pulau ini dapat dilihat dengan jelas. Tidak ada penduduk di pulau ini. Sebab, jangankan penduduk, selain tidak ada kandungan air bersihnya, juga pulau ini sama sekali tidak menyalakan tanah atau pun pasir. Semuanya adalah tumpukan karang

hitam. Yang sering singgah di pulau ini hanyalah kawan burung pemangsa ikan.

Awalnya, nelayan setempat menyebut pulau ini sebagai Pulau Batu Berantai. Penyebutan ini diberikan bisa jadi karena melihat kondisi fisik pulau, yang terdiri dari bebatuan bersusun dan menyambung satu dengan lainnya, layaknya sebuah rantai. Kondisi arus permukaan di sekitar Pulau Batu Berhanti berombak. Arus perairan di sekitarnya cukup kencang dan bergelombang karena merupakan pertemuan perairan dari wilayah Indonesia dan Singapura. Selain itu, lewatnya kapal-kapal besar di sekitar pulau ini, juga menyebabkan munculnya ombak yang cukup besar. Terumbu karang di perairan pulau ini dapat ditemukan pada kedalaman sekitar tujuh meter.

Pulau ini sendiri rawan tenggelam, mengingat fisiknya yang teramat kecil. Bila terjadi kenaikan permukaan laut, atau abrasi yang terus menerus, maka bisa jadi pulau ini akan hilang dari pandangan. Karena itu, diperlukan tembok pemecah gelombang di sekitar pulau, dan juga sekaligus reklamasi seperti halnya Pulau Nipa. Letak koordinat dari pulau Batu Berhanti adalah 1°11'6"LU, 103°52'57"BT.



Pulau Berhanti yang masuk wilayah Kota Batam. Inilah pulau paling kecil dari 19 pulau terluar Indonesia yang ada di Kepri. Pulau ini hanya tumpukan batu karang, dengan sebuah lampu suar di atasnya. Nama pulau ini tidak begitu familiar di kalangan masyarakat, namun sangat diketahui oleh para pelaut yang biasa menempuh rute melewati Selat Melaka dan Selat Philips.

Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara

## PULAU PELAMPONG

Pulau ini berjarak sekitar enam kilo meter di timur Pulau Nipa. Sama seperti halnya Pulau Nipa, Pulau Batu Berhanti, juga Pulau Nongsa, Pulau Pelampong langsung berhadap-hadapan dengan Singapura. Hanya Selat Phillips, sebuah selat sempit yang padat, menjadi pemisah antara pulau ini dengan Pulau Singapura.

Luas pulau ini hanya sekitar 0,23 km<sup>2</sup>. Selain itu, dari segi geografis kondisi pulauanya sangat rawan di mana tanahnya landai dan berpasir. Gelombang lautnya sedang dengan tinggi sekitar 0-1,5 m. Pulau ini berada di sebelah barat laut dari pulau Batam dengan koordinat 1° 7' 44" LU, 103° 41' 58" BT .

Pulau Pelampong, sama seperti pulau-pulau terdepan di Selat Philips, seperti Pulau Iyu Kecil, Pulau Karimun Kecil dan lainnya, merupakan tinggian struktur dari cekungan Sumatera Tengah di Provinsi Riau, dan secara geologi struktur serta ketebalan sedimen di sekitar perairan pulau-pulau ini relatif tipis, sehingga diperkirakan tidak terdapat sumber daya energi. Namun demikian, persoalannya Pulau Pelampong tak sekedar ada tidaknya kandungan energi saja di dasar lautnya, melainkan pulau ini adalah salah satu dari 92 titik terdepan Indonesia, dan langsung berhadap-hadapan dengan Singapura. Apabila pulau ini hilang, maka sudah pasti garis kedaulatan Indonesia pun akan bergeser.

Namun menariknya, meski pulau ini kecil, dan dalam peta hanya tampak seperti titik hitam saja, namun ternyata, Pelampong adalah pulau berpenghuni. Adalah Hasan dan delapan orang lainnya menghuni pulau tersebut. Menariknya lagi, Hasan adalah seorang sarjana, jebolan dari Universitas Pembangunan Nasional (UPN) Veteran Yogyakarta. Mereka mendiami pulau ini dengan profesi mengeksplor ikan ke Singapura.

Hasan, sebagaimana kita yang peduli terhadap batas teritorial Indonesia, sangat resah dengan kondisi Pulau Pelampong sendiri. Pasalnya, pulau ini rawan abrasi. Sejumlah bagian pulau yang dulu muncul di permukaan ketika air laut pasang, kini sudah tak berbekas. Hanya saat air surut saja masih tampak bagian-bagian pulau. Sementara bila sudah air pasang, maka yang terlihat dari kejauhan, pulau ini tampak begitu kecil dan nyaris tenggelam juga.

Mengelilingi pulau ini, maka akan ada pantai berpasir kuning yang tidak terlalu luas. Bagian tengah pulau ditumbuhi oleh pepohonan kelapa, dengan ketinggian sudah lebih dari delapan meter. Selain itu, rumah-rumah penduduk terselip di antara pepohonan tersebut. Ada juga satu rumah yang dibangun dalam bentuk panggung, yakni di tepian pantai. Sehingga ketika air pasang, maka bagian bawah rumah pun akan dikelilingi oleh air laut. Namun rumah yang lain, dibangun di daratan.

Selain rumah, juga ada mercusuar. Bagian bawah mercusuar yang berpagar besi ini berwarna putih. Mercusuar ini ada di antara pepohonan kelapa. Sementara jarak beberapa langkah, berdiri tugu Indonesia. Tugu ini dibuat dari bahan dasar semen, tanpa dicat. Bagian atas tugu, tertulis titik koordinat Pulau Pelampong dan lambang Garuda.

Pulau Pelampong sendiri masuk menjadi bagian Kecamatan Belakang Padang. Di depan Pelampong, ada sejumlah kawasan Singapura, seperti Pulau Senang dan kawasan reklamasi laut Tuas. Tentu kita menjadi khawatir bila Pelampong tenggelam, mengingat reklamasi laut yang dilakukan oleh Singapura di kawasan Tuas akan



terus bertambah. Penghitungan batas negara sendiri biasanya diambil dari pulau terdepan terdepan.

Perjalanan Tim Kapal Ekspedisi Garis Depan Nusantara pada tahun 2008 lalu, satu di antaranya mengunjungi Pulau Pelampong. Data Badan Koordinasi Survei dan Pemetaan Nasional (Bakosurtanal) menyebutkan bahwa pulau Pelampong tak berpenghuni. Namun keadaan yang berbeda ditemukan tim ekspedisi berbeda saat ber-tandang ke sana.

“Ada dua kepala keluarga yang tinggal di pulau ini,” ujar Haris Mulyadi, Komandan Operasional Ekspedisi. Diperkirakan keduanya merupakan penghuni baru. Mereka bekerja sebagai nelayan yang mengekspor hasil lautnya ke Singapura.<sup>34</sup> “Pulau Pelampong hampir habis karena abrasi,” ujar Haris. Di sepanjang garis pantai tak ada satupun pohon Bakau. Kontur pulau yang sedikit menanjak memudahkan ombak untuk mengikis pantai. Kondisi seperti itu membuat penanaman pohon bakau harus segera dilakukan di pulau ini.<sup>35</sup>

Tahun 2012, pemerintah pusat sendiri mulai membangun tembok pemecah gelombang di bagian paling utara pulau. Langkah ini mutlak harus dilakukan, demi menyelamatkan Pelampong dari abrasi. Sebab bila tidak dilakukan, dalam hitungan puluhan tahun ke depan, mungkin pulau ini pun akan hilang dari peta dunia.

---

34 *Kompas*, Selasa, 22 Juli 2008

35 *Ibid.*



Pulau Pelampong, yang masuk wilayah Kota Batam. Pulau ini terancam abrasi secara terus menerus. Pembangunan tembok pemecah gelombang menjadi kebutuhan mutlak untuk menghindarkan pulau ini dari ancaman tenggelam. Meski kecil, pulau ini dihuni oleh sejumlah nelayan, yang bekerja mengeksport ikan ke Singapura.

Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara

## PULAU TERDEPAN DI KABUPATEN BINTAN

Kabupaten Bintan adalah induk dari seluruh kabupaten dan kota di Provinsi Kepri. Kabupaten inilah yang melahirkan Provinsi Kepri. Karena itu, sejarah Kabupaten Bintan pun lebih tua dari sejarah Provinsi Kepri itu sendiri.

Penggunaan nama Kabupaten Bintan sendiri baru dilakukan pada tahun 2006. Sebelumnya kawasan ini dikenal sebagai Kabupaten Kepri. Namun mengingat ada kesamaan nama dengan nama provinsi, maka kemudian diwacanakan untuk melakukan penggantian nama Kabupaten Kepulauan Riau waktu itu. Maka kemudian, setelah terbit Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2006, tertanggal 23 Februari 2006, kawasan ini pun resmi menyandang nama Kabupaten Bintan.

Luas wilayah Kabupaten Bintan kini menyusut jauh. Dulu, wilayahnya sampai Natuna, Lingga, Karimun dan bagian lainnya di Kepri. Namun kini, wilayah Kabupaten Bintan hanya berada di sebagian Pulau Bintan, serta beberapa pulau kecil di sekitarnya. Pulau terjauh yang dimiliki Bintan adalah gugus kepulauan Tambelan.

Bila melihat jejak sejarah ke belakang, maka sejarah Bintan sendiri sudah teramat panjang. Dalam catatan sejarah, kerajaan pertama yang ada di kawasan ini adalah Kerajaan Bentan, yang lokasinya berada di kaki Gunung Bintan. Kerajaan ini berdiri pada sekitar tahun 900 masehi. Namun data pasti mengenai tahun pendirian kerajaan ini masih harus diteliti lebih dalam, mengingat masih terbatasnya literatur yang membahas masalah itu. Kemudian Bintan sempat menjadi pembicaraan kembali setelah jatuhnya Kesultanan Melaka, di mana para penerus kerajaan mundur ke selatan, hingga akhirnya membangun benteng pertahanan di Kota Kara, atau kawasan yang saat ini masuk dalam wilayah kaki Gunung Bintan.

Terlepas dari jejak sejarah itu, setelah Indonesia merdeka, Bintan menjadi bagian tak terpisahkan dari Provinsi Sumatera Tengah, sebelum akhirnya menjelma menjadi Provinsi Riau, dan terakhir menjadi Provinsi Kepri. Pada tahun 1983, sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 31 tahun 1983, dibentuk Kota Administratif (Kotif) Tanjungpinang yang membawahi dua kecamatan, yaitu Kecamatan Tanjungpinang Barat dan Kecamatan Tanjungpinang Timur, dan pada tahun yang sama sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 34 tahun 1983 telah pula dibentuk Kotamadya Batam. Keluarnya keputusan ini membuat wilayah Bintan pun semakin menyusut.

Berdasarkan Undang-Undang No. 53 tahun 1999 dan diperbaharui dengan UU No. 13 tahun 2000, Kabupaten Kepulauan Riau dimekarkan lagi menjadi 3 kabupaten yakni, Kabupaten Kepulauan Riau (Bintan), Kabupaten Karimun dan Kabupaten Natuna. Dan tahun tahun selanjutnya, Lingga pun menjadi kabupaten sendiri, sehingga lepas dari Bintan. Kini, Bintan membangun pusat pemerintahannya di kawasan Bandar Seri Bentan, yang berada di tengah Pulau Bintan. Meski memusatkan pembangunan di kawasan Pulau Bintan, namun sejumlah kawasan pesisir juga menjadi fokus pengembangan pembangunan. Sebab,

Bintan sendiri memiliki sejumlah pulau, baik besar maupun kecil. Selain itu, Bintan juga memiliki satu pulau yang merupakan pulau terdepan Indonesia, yakni Pulau Sentut.

\*\*\*

Pulau Sentut hanyalah tumpukan karang dengan pepohonan yang terbatas tumbuh di atasnya. Sampai saat ini, belum ditemukan cadangan air bersih di pulau ini. Bila dikaji berdasarkan analisa SWOT, maka sejumlah potensi akan muncul ke permukaan. Kekuatan (*strengths*) atau keunggulan yang dimiliki oleh pulau ini adalah kedekatan geografis dengan Pulau Mapur, pulau berpasir putih yang sudah dilengkapi oleh sebuah resort yang dikembangkan oleh investor. Mapur dikenal sebagai kawasan wisata menyelam (*diving*), mengingat kondisi terumbu karangnya yang masih bagus. Konservasi terumbu karang di sekitar Mapur sendiri dilakukan dalam program Coremap. Di mata wisatawan asing, nama Mapur juga relatif telah terkenal. Pemasaran keunggulan wisata di kawasan ini termasuk gencar dilakukan lewat dunia maya. Karena itu, potensi Sentut yang belum tergarap, bisa dijadikan peluang untuk sekaligus mengunjungi pulau ini. Bisa saja dibuat satu paket wisata yang mencakup kunjungan ke Mapur dan Sentut secara bersamaan. Meski sama sekali belum dikembangkan, namun karena jarak tempuh yang relatif dekat dengan Mapur, membuat wisatawan tak perlu bermalam di Pulau Sentut.

Di tengah keunggulan itu, ada sisi lain dari pulau ini yang juga harus mendapat kajian dan pemikiran, yakni seperti misalnya kelemahan (*weaknesses*) dari sisi akses terhadap Pulau Sentut itu sendiri. Meskipun wisatawan telah sampai di Mapur, namun untuk melanjutkan perjalanan ke Pulau Sentut, belum tersedia transportasi umum. Pilihannya adalah membawa kapal sendiri atau menyewa pompong nelayan. Ketersediaan air bersih juga menjadi kendala bagi pengembangan pulau ini. Tanpa cadangan air bersih, jelas akan menjadi persoalan tersendiri bagi pengembangan resort di pulau ini.

Aspek lain yang bisa dicermati adalah peluang (*opportunities*) pengembangan kawasan ini sebagai salah satu tujuan wisata internasional sebenarnya masih terbuka lebar. Kedekatan dengan Pulau Mapur yang relatif lebih lengkap fasilitas infrastrukturnya bisa menjadi peluang yang dapat dikembangkan untuk menutupi kelemahan kondisi Pulau Sentut tersebut. Namun demikian, tetap saja masih ada ancaman (*threats*) bagi keberhasilan pengembangan potensi kawasan ini juga dengan pembangunan infrastruktur dan pembenahan kondisi pulau. Bila ia hanya berupa pulau kosong saja, mungkin tidak begitu menarik bagi wisatawan.

## PULAU SENTUT

Pulau Sentut merupakan satu-satunya pulau terdepan Indonesia yang berada di Kabupaten Bintan. Kabupaten Bintan sendiri sebenarnya adalah induk dari seluruh kabupaten/kota hasil pemekaran di Provinsi Kepri. Namun setelah terjadinya pemekaran dan terbentuknya Provinsi Kepri, kabupaten ini pun kini hanya memiliki sepuluh kecamatan. Kini satu-satunya pulau terdepan itu masuk dalam wilayah Desa Mapur, Kecamatan Bintan Pesisir, tak jauh dari Pulau Mapur. Mapur sendiri sudah jauh dikenal sebelumnya, mengingat pulau ini menjadi salah satu kawasan penyelamatan terumbu karang yang dikelola oleh Coremap. Selain itu, pantai pasir putih di kawasan Mapur membuat daerah ini banyak dikunjungi turis asing. Di pulau ini juga berdiri resort yang dikelola oleh investor asing. Jarak dari Pulau Mapur ke Pulau Sentut tidak terlalu jauh, dan dua pulau ini berada di perbatasan Indonesia dengan Malaysia.

Pulau Sentut sendiri sejauh ini belum bisa dihuni masyarakat, mengingat bentuk pulau yang terdiri dari bebatuan cadas. Juga belum ditemukannya sumber air bersih membuat Pemkab Bintan sejauh ini belum ada rencana untuk memukimkan transmigran lokal ke pulau ini. Namun untuk membangun tapal batas, maka Pemkab Bintan pun mengalokasikan anggaran sekitar Rp 180 juta

untuk membangun tugu di kawasan bagian atas pulau ini. Pembangunan tugu ini tak lain adalah simbol, bahwa Sentut adalah milik Indonesia. Hal ini untuk menghindari klaim dari negara tetangga yang berbatasan dengan pulau tersebut. Sentut sendiri berada di alur pelayaran kapal, persis di utara Bintan. Pulau ini menjadi titik simpul perekat perbatasan Bintan, Singapura dan Malaysia. Selain menara suar, juga sudah ada radar yang dipasang di pulau tersebut agar tetap terpantau. Radar yang juga difungsikan sebagai penanda wilayah NKRI ini baru dibangun oleh pemerintah pusat.

Jika kita menyempatkan diri menuju pulau tersebut maka hal pertama yang perlu kita persiapkan adalah pompong. Namun sebaiknya berhati-hati dalam memiliki alat angkutan laut ini, karena laut yang akan dilalui adalah medan berat dan ganas. Biasanya melalui penyeberangan Kijang banyak masyarakat yang menyewakan pompong untuk menuju Mapur, nama desa yang berdekatan dengan pulau Sentut.

Meski di perbatasan, namun posisi Sentut tidak serawan pulau terdepan lainnya, misalnya Pulau Nipa di Batam maupun Sekatung di Natuna. Sebab, Sentut lebih menjorok ke perairan Bintan, dan berdekatan dengan pulau Mapur, yang dihuni oleh ratusan warga. Sejauh ini pulau tersebut belum bisa diberdayakan. Nelayan sekitar hanya menjadikan pulau tersebut sebagai penanda saat mengarungi laut lepas.

Secara geografis, Pulau Sentut terletak pada titik koordinat 01o 02' 52" LU dan 104o 49' 50" BT. Di pulau ini tidak terdapat menara suar dan hanya ditemukan batu sebagai tanda titik Dasar No. TD 001 A dan titik Referensi No. TR 001 A.<sup>36</sup> Untuk sampai ke Sentut, memang tidak ada transportasi umum. Namun pengunjung bisa menggunakan jalur masyarakat, yakni lewat kawasan Berek

---

36 Data dari [http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com\\_content&view=article&id=97%3Apulau-sentut&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in](http://www.kp3k.kkp.go.id/old/index.php?option=com_content&view=article&id=97%3Apulau-sentut&catid=1%3Alatest-news&Itemid=56&lang=in)



Motor, Kijang, Bintang Timur, kemudian menuju Pulau Mapur. Dari Mapur, bisa menggunakan pompong nelayan. Jarak tempuh perjalanan dari Kijang sendiri sekitar 1,5 hingga dua jam.

Kondisi pulau sendiri cukup hijau, karena ditumbuhi sejumlah pepohonan. Pohon yang tumbuh adalah ketapang dan beberapa jenis tanaman perintis lainnya. Selain itu, di sela-sela pohon, juga ada semak belukar. Pada satu bagian pulau, terdiri dari bebatuan cadas yang curam. Sementara bagian lainnya cukup landai, di mana bebatuan karang memanjang sampai beberapa meter dari pulau. Ketika air pasang, bebatuan ini pun akan tenggelam. Namun saat surut, kita bisa melihat genangan air di antara bebatuan karang itu.

Pulau ini berbentuk bukit dengan ketinggian di tengah pulau sekitar lima meter di atas permukaan laut. Jenis pantai di Pulau ini adalah pantai bertebing curam dan berbatu, dengan jenis batu yang berwarna hitam dan tajam. Kedalaman perairan di tipe pantai yang berbatu adalah 0-6 meter di sekitar pulau dan untuk jarak yang lebih jauh dari pulau kedalamannya dapat mencapai delapan meter.<sup>37</sup>

Kondisi perairan di sekitar pulau ini cukup jernih dengan substrat dasar berupa bebatuan. Arus di sekitar pulau ini tidak terlalu deras, yaitu sekitar 0,6 meter/detik untuk arus permukaan. Nilai rata-rata untuk kondisi perairan di Pulau Sentut masing-masing parameternya adalah suhu 29,7o C, pH 7,7, salinitas 34%, DO 6,6 mg/l, BOD 1,80 mg/l, ammonia 0,320 mg/l, nitrat 0,518 mg/l, nitrit <0,001 mg/l dan sulfide < 0,01 mg/l.<sup>38</sup>

Untuk pemburu pemandangan bawah laut yang indah, maka memang kawasan sekitar Pulau Sentut ini menawarkan potensi yang menarik. Pusat keindahan terumbu karang memang ada di sekitar Pulau Mapur. Namun di sekitar Sentut, juga tidak kalah menarik. Wajar jika terumbu karang di sekitar Pulau Mapur masih terjaga dengan baik. Hal ini mengingat program penyelamatan

---

37 *Ibid.*

38 *Ibid.*

terumbu karang melalui wadah Coremap, sudah dijalankan di Mapur sejak tahun 2006 lalu. Luas Pulau Mapur sekitar 4.400 meter<sup>2</sup>. Jumlah kepala keluarga yang mendiami pulau tersebut mencapai 267. Bagian utara pulau ini berbatasan dengan Laut Cina Selatan dan Malaysia, selatan berbatasan dengan Kelong, barat berbatasan dengan Kecamatan Gunung Kijang, serta timur berbatasan dengan Laut Cina Selatan.



Pulau Sentut yang masuk wilayah Kabupaten Bintan. Inilah satu-satunya pulau terluar Indonesia yang ada di wilayah Kabupaten Bintan.

Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara

## PULAU TERDEPAN DI KABUPATEN KARIMUN

Konon, nama Karimun berasal dari Chi ke Wan. Namun asal muasal nama ini masih belum bisa dipastikan keilmiahannya. Namun sejarah keberadaan kawasan ini dikenal sudah cukup lama. Hal ini seiring ditemukannya prasasti di Desa Pasir Panjang, Kecamatan Meral. Dari prasasti itu diperkirakan penduduk Karimun sudah menjalin interaksi dan komunikasi dengan penduduk dari pulau di sekitarnya, bahkan sampai ke Cina. Diperkirakan, hal itu terjadi sejak abad IX sampai X masehi.

Diperkirakan pada masa kekuasaan Kerajaan Sriwijaya, Karimun menjadi salah satu wilayah taklukan kerajaan maritim terbesar pertama di Nusantara itu. Karena letak Karimun yang sangat strategis, di tepi Selat Melaka, maka kawasan Pasir Panjang pun kemungkinan dijadikan Sriwijaya sebagai pos terdepan pengamanan laut.

Karena letaknya yang strategis itu pula, maka gugus pulau di Karimun pun jadi tempat bersemayam bajak laut yang mengganggu alur pelayaran perdagangan internasional di Selat Melaka. Hal ini berdasarkan catatan Fa-Hsien, seorang pengelana dari Cina. Dan Tao-I Chih, yang datang ke Karimun sekitar tahun 1330 – 1340 M, juga menyatakan hal yang sama.

Setelah Kerajaan Melaka berdiri, Karimun pun masuk menjadi bagian tak terpisahkan dari kerajaan tersebut. Pada 17 Maret 1824, Inggris dan Belanda membuat perjanjian yang dikenal sebagai Traktat London. Dalam Traktat London, antara Inggris dan Belanda menyepakati untuk membagi wilayah dua kekuasaan Kerajaan Riau-Lingga. Semenanjung Melaka dan Singapura menjadi daerah Inggris, sedangkan Kepulauan Riau dan Lingga menjadi milik Belanda. Karimun pun kemudian masuk ke dalam wilayah Belanda.

Dalam perjalanan sejarah selanjutnya, lahir Undang-Undang Nomor 53 Tahun 1999 tentang pembentukan Kabupaten Karimun, bersama 35 Kabupaten lainnya diseluruh Indonesia. Undang-undang itu ditandatangani Presiden RI tanggal 4 Oktober 1999 dan Kabupaten Karimun diresmikan oleh Mendagri RI pada tanggal 12 Oktober 1999.

Pada awalnya Karimun hanya terdiri dari tiga Kecamatan: Kecamatan Karimun, Kecamatan Kundur dan Kecamatan Moro. Selanjutnya dimekarkan menjadi sembilan kecamatan: Kecamatan Karimun, Kecamatan Meral, Kecamatan Tebing, Kecamatan Buru, Kecamatan Kundur, Kecamatan Kundur Utara, Kecamatan Kundur Barat, Kecamatan Moro dan Kecamatan Durai.

Secara geografis, Kabupaten Karimun berada pada posisi 000 – 50' – 25" Lintang Utara, 010 – 10' – 30" Lintang Selatan, 030 – 31' – 20" Bujur Barat dan 1020 – 15' – 15" Bujur Timur. Kabupaten Karimun mencakup wilayah seluas 7.984 kilo meter persegi, yang terdiri dari wilayah daratan seluas 1.524 Km<sup>2</sup> dan wilayah lautan seluas 6.460 Km<sup>2</sup> serta memiliki tapal batas wilayah langsung dengan Selat Singapura, Selat Malaka dan Semenanjung Malaysia.

Karimun membentang di sepanjang tiga gugusan kepulauan yang mencakup 251 pulau. Hanya 54 pulau yang berpenghuni, sisanya, sama sekali kosong. Karimun sendiri memiliki dua pulau terdepan Indonesia, yakni Pulau Tokong Hiu dan Pulau Karimun Kecil.

\*\*\*

Kedua pulau terdepan Indonesia di Karimun ini masih bisa dikembangkan untuk masa-masa yang akan datang. Bila dikaji berdasarkan analisa SWOT, maka sejumlah potensi akan muncul ke permukaan. Kekuatan (*strengths*) atau keunggulan yang dimiliki oleh Karimun Kecil adalah ketersediaan cadangan air bersih. Rata-rata pulau di perbatasan tidak memiliki sumber daya alam yang satu ini. Dengan adanya cadangan air bersih, maka pengembangan infrastruktur selanjutnya pun bisa dilakukan. Bila ada kebijakan dari Pemkab Karimun untuk menjadikan kawasan ini sebagai salah satu daerah tujuan wisata, tentu tidak akan terhambat oleh ketersediaan air bersih. Selain itu, kedekatan jarak tempuh ke Karimun Kecil dan Tokong Hiu juga bukan hambatan berarti. Apabila dikembangkan, areal pulau juga cukup luas. Potensi pengembangan resort yang menyatu dengan alam dan laut, tentu bisa menjadi pilihan yang menguntungkan di masa yang akan datang.

Di tengah keunggulan itu, ada sisi lain dari pulau ini yang juga harus mendapat kajian dan pemikiran, yakni seperti misalnya kelemahan (*weaknesses*), yakni infrastruktur umum di sekitar pulau yang masih minim. Ketersediaan dermaga untuk sandar kapal tentu menjadi hal yang mutlak diperlukan. Karena itu, di masa mendatang, perlu mulai dipikirkan penyediaan infrastruktur dasar untuk akses ke kedua pulau terdepan ini. Ancaman abrasi juga harus menjadi pertimbangan tersendiri. Aspek lain yang bisa dicermati adalah peluang (*opportunities*) pengembangan kawasan ini sebagai salah satu tujuan wisata internasional sebenarnya masih terbuka lebar. Kedekatan lokasi pulau terdepan dengan Karimun adalah pendukung utama bagi peluang pengembangan pulau ini ke depan. Namun demikian, tetap saja masih ada ancaman (*threats*) bagi keberhasilan pengembangan potensi kawasan ini juga dengan pembangunan infrastruktur dan pembenahan kondisi pulau. Bila ia hanya berupa pulau kosong saja, mungkin tidak begitu menarik bagi wisatawan.

## PULAU KARIMUN KECIL

Pulau ini hanya bersebelahan dengan Pulau Karimun Besar, pusat aktivitas Pemkab Karimun. Namun karena memang tidak ada pulau lain lagi di depan Pulau Karimun Kecil, maka pulau ini pun masuk dalam kategori pulau terdepan Indonesia. Pulau ini masuk dalam bagian Selat Malaka, dan berbatasan langsung dengan Malaysia. Pulau ini berada di utara pulau Karimun. Kalau naik kapal cepat (ferry) dari Pelabuhan Tanjungbalai Karimun menuju Pelabuhan Harbor Front, Singapura, maka kita dapat melihat dengan jelas keberadaan pulau ini.

Adanya cadangan air membuat pulau ini dihuni oleh penduduk. Ada sekitar delapan kepala keluarga yang menempati pulau ini. Sebaran penduduk terdapat pada dua tempat yaitu pemukiman sebelah barat pulau yang disebut Alor Besar dan pemukiman sebelah timur yang dinamakan Pegamai. Dan untuk mencapai pulau ini pun, relatif tidak terlalu sulit. Ada pompong carteran dari Dermaga Pongkar, yang akan menghubungkan pengunjung ke pulau ini. Tarifnya sekitar Rp 200 ribu.

Namun meski dihuni penduduk cukup banyak, pulau ini belum memiliki fasilitas pendidikan yang memadai. Selain itu, rumah-rumah penduduk pun hanya berdinding papan, malah sebagian di antaranya masuk dalam kategori rumah tak layak huni. Keterbatasan masyarakat yang tinggal di sini memang segera perlu dicarikan

solusi, mengingat sampai saat ini, sejumlah fasilitas umum belum mereka nikmati. Seperti misalnya penerangan di malam hari, kawasan ini sama sekali belum dialiri listrik. Adapun sumber listrik, itu hanya berasal dari genset, yang tidak bisa dinikmati oleh keseluruhan warga. Bahan bakar genset yang membutuhkan solar juga cukup menyulitkan, mengingat BBM sendiri harus disuplai dari Pongkar, ibu kota kecamatan terdekat.

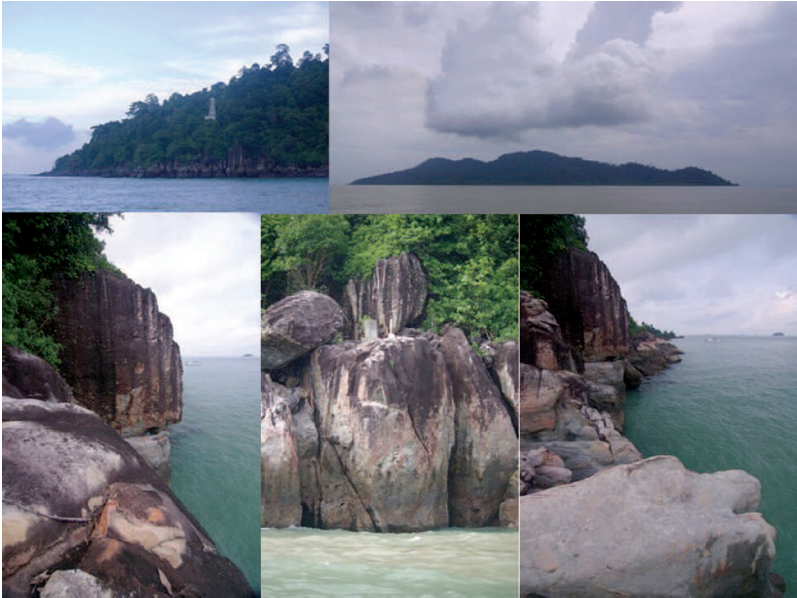
Untuk fasilitas kesehatan, juga sangat minim. Dinas Kesehatan Karimun sendiri hanya berkunjung sekitar sebulan sekali, dengan mengerahkan tenaga dokternya. Namun bila ada yang sakit mendadak, maka tidak ada pilihan lain kecuali membawa dengan sampan ke Pongkar. Jarak tempuh dari Pulau Karimun Kecil ke Pongkar sendiri sekitar setengah jam dengan menggunakan pompong. Masyarakat Karimun Kecil sendiri kebanyakan nelayan, yang sesekali menggarap perkebunan kelapa di belakang rumah.

Pulau ini terletak di Kelurahan Pongkar, Kecamatan Tebing, Kabupaten Karimun, Provinsi Kepulauan Riau. Pulau Karimun Kecil dari kejauhan berbentuk seperti gunung di tengah lautan. Pulau ini berbentuk bukit dengan ketinggian dapat mencapai di atas 50 meter di atas permukaan laut. Sementara itu, di beberapa bagian pulau yang merupakan batu karang cadas, tingkat kemiringan bisa mencapai 15 hingga 45 persen.

Pulau ini berpantai bebatuan dengan dengan luas sekitar 8 km<sup>2</sup> dan panjang garis pantai 13,2 km. Lebih dari 90 % tutupan lahan di pulau ini adalah pohon atau semak belukar sehingga menyebabkan pulau ini cukup kaya akan potensi kayu. Secara geografis terletak pada koordinat 01°09"59" U dan 103°23"20" T, mempunyai tanda titik dasar dengan nomor TD.189 dan titik referensi TR.189.

Pada tahun 2010 proyek pemerintah mulai menyentuh kawasan ini. Adapun pembangunan yang dilakukan adalah dermaga beton untuk nelayan setempat. Panjang dermaga sekitar 70 meter dengan lebar 1,5 meter. Juga ada pembangunan mushola. Namun mushola

tidak dibangun di pinggir pantai, melainkan agak sedikit masuk ke daratan.



Pulau Karimun Kecil, dengan bebatuan karang di sisi tepian pulau. Bagian atas pulau ditumbuhi oleh pepohonan yang cukup rimbun.

Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara



## PULAU TOKONG HIU

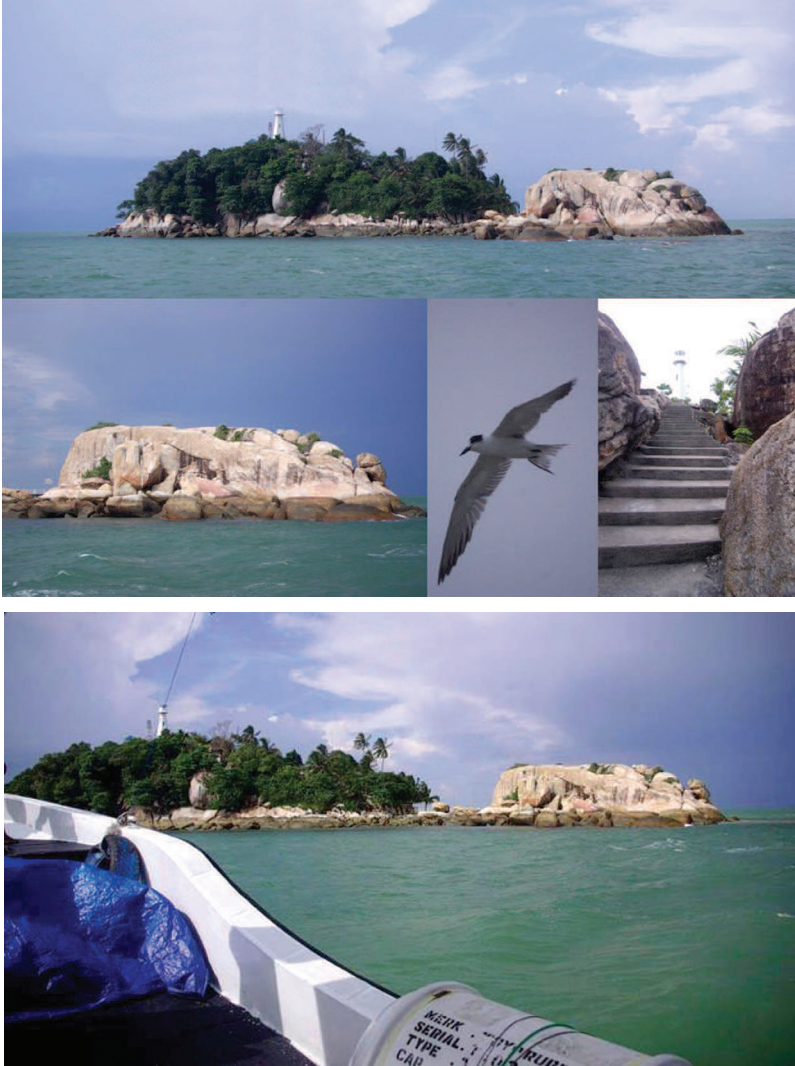
Dari kejauhan, pulau ini tampak begitu eksotis. Ada warna hijau dan putih yang mendominasi. Warna hijau adalah rerimbunan pepohonan yang tumbuh subur di satu bagian pulau, sementara bagian lainnya dibentuk oleh bebatuan karang cadas berwarna putih. Penduduk setempat menyebut pulau ini seperti nama ikan: Pulau Tokong Hiu. Pemberian nama ini dilakukan penduduk sebab pada masa lalu, ada banyak kerumunan Ikan Hiu kecil yang ada di sekitar pulau. Karena terkena pengucapan lidah Melayu, kata Hiu pun berubah menjadi Iyu. Akhirnya, nama Iyu pun melekat sebagai nama pulau ini hingga kini.

Pulau ini merupakan satu dari dua pulau terdepan Indonesia yang ada di Kabupaten Karimun. Luasnya hanya sekitar setengah hektar saja. Kondisi fisik pulau berupa bebatuan cadas. Namun di bagian pulau yang subur, tumbuh pepohonan kelapa, pandan, ketapang, pandan, dan waru. Sementara pada bagian pulau yang terdiri dari onggokan bebatuan karang, hanya tumbuh beberapa pepohonan perintis. Pada bagian pulau yang banyak ditumbuhi oleh pepohonan, terdapat menara mercusuar setinggi sekitar 18 meter. Menara ini berdiri tegak di atas puncak bukit. Ada tanggantangga semen yang dibuat untuk mencapai puncak bukit, atau di kaki menara.

Nelayan setempat sendiri cukup rajin datang mencari ikan di sekitar pulau ini. Sebab, di sana ada beberapa jenis ikan yang memang digemari masyarakat untuk dikonsumsi, seperti ikan kurau, kerapu, manyung, selar, tenggiri dan kakap.

Pulau ini sendiri terletak di jalur pelayaran laut yang cukup padat di dunia, yakni Selat Malaka. Untuk mencapai pulau ini, memang tidak ada transportasi umum. Satu-satunya cara hanyalah dengan menggunakan pompong nelayan dengan cara mencarter. Atau kalau memiliki speed boat, juga bisa digunakan untuk mencapai pulau ini. Jarak tempuh perjalanan dari Pelabuhan Tanjung Balai Karimun sekitar satu jam. Pulau dengan luas 50 kilometer persegi ini mempunyai pemandangan yang indah, dan dalam waktu dekat akan dijadikan objek wisata dari kabupaten Karimun.

Sebagaimana persoalan yang dihadapi pulau-pulau kecil di Kepri, semuanya memiliki masalah yang sama, yakni rawan terhadap ancaman abrasi. Apalagi Pulau Tokong Hiu yang berada di jalur pelayaran internasional, yang dilalui oleh kapal-kapal besar, termasuk supertanker. Ombak yang muncul dari buritan kapal dan menghantam bagian pantai pulau ini secara terus menerus akan berpotensi membuat abrasi. Kalau tidak dilakukan langkah pencegahan, seperti membangun tembok pemecah gelombang di sekitar pulau, maka dalam beberapa puluh tahun mendatang, pulau ini juga berpotensi hilang dari permukaan air. Sekilas, pulau yang masuk wilayah administrasi Desa Pongkar dan berbatasan dengan Singapura dan Malaysia ini memang masih tegak berdiri. Namun potensi abrasinya bila tak ditangani secara dini, juga akan mengancam keberadaan pulau ini. Selain Tokong Hiu, jarak beberapa puluh meter, juga terdapat Pulau Iyu Kecil. Kondisi yang sama juga dihadapi oleh pulau ini, yakni ancaman abrasi.



Pulau Tokong Hiu Kecil. Pulau ini terbagi menjadi dua bagian, di mana satu bagian adalah tumpukan karang dengan hanya beberapa tumbuhan perintis yang hidup, sementara satu bagian lagi adalah kawasan yang cukup rimbun dengan pepohonan kelapanya.

Keterangan: Foto milik Tim Ekspedisi Garis Depan Nusantara/Lembaga Partisipasi Masyarakat Garis Depan Nusantara

## BAGIAN TIGA

# SEBUAH LOMPATAN KE MASA DEPAN: PELUANG DAN TANTANGAN PENGELOLAAN PERBATASAN DI KEPRI

Indonesia adalah negara kepulauan dengan jumlah pulau yang mencapai 17.499 pulau dan luas wilayah perairan mencapai 5,8 juta kilo meter persegi. Panjang garis pantai yang mencapai 81.900 kilo meter. Garis perbatasan darat keseluruhan di Indonesia mencapai 2.914,1 kilo meter.

Tentu mengawal batas sejauh dan sepanjang ini, akan jadi permasalahan tersendiri. Konsep perbatasan sendiri lahir setelah mulai dikenal bentuk satuan pemerintahan kerajaan. Setelah perjanjian Westphalia pada pertengahan 1600-an, mulai muncul juga konsepsi nation-state, atau negara bangsa. Ada ratusan negara yang kemudian lahir sampai saat ini, dan itu menuntut konsekuensi berupa garis perbatasan.

Dan kemudian, kawasan perbatasan, tidak sekedar menjadi garis berdebu di tengah hutan saja, melainkan menjelma menjadi banyak wajah. Sejumlah persoalan yang muncul di perbatasan, sebut saja meningkatnya tindak kejahatan di perbatasan (*border*

*crime*) seperti penyelundupan kayu, barang, dan obat-obatan terlarang, perdagangan manusia, serta penetrasi ideologi asing telah mengganggu kedaulatan serta stabilitas keamanan di perbatasan negara.

Maka kemudian, perbatasan pun menjadi bahan kajian tersendiri. Bagi Indonesia, dalam beberapa tahun belakangan, setelah sejumlah pulau lepas dari NKRI, kajian perbatasan pun marak digaungkan. Imbas dari kajian itu adalah lahirnya badan baru di pemerintahan, yang bertugas mengawal perbatasan.

Lalu lahir pula kebijakan lokasi prioritas (Lokpri) yang akan menjadi sentra pembangunan. Di Kepri, dari 19 pulau terdepan, ada sejumlah kecamatan yang masuk dalam kategori Lokpri. Beruntunglah mereka yang tinggal di kawasan ini, mengingat ada alokasi dana dalam jumlah besar yang akan digunakan untuk membangun sejumlah infrastruktur, dari mulai pendidikan, ekonomi, sampai kesehatan.

Pendekatan yang berbeda terhadap perbatasan kini memang telah muncul. Selama ini, kawasan perbatasan Indonesia hanya dianggap sebagai garis pertahanan terdepan negara, oleh karena itu pendekatan yang digunakan dalam mengelola perbatasan hanya pada pendekatan keamanan (*security approach*). Padahal, di beberapa negara tetangga, misalnya Malaysia, telah menggunakan pendekatan kesejahteraan (*prosperity*) dan keamanan secara berdampingan pada pengembangan wilayah perbatasannya.

Maka mari kita lihat misalnya, mengapa Malaysia membangun Johor Bahru dengan begitu pesat. Jawabannya tak lain, Johor adalah pintu terdepan Malaysia yang berhadap-hadapan langsung dengan Singapura. Majunya Johor, berarti pula akan membuat pagar terdepan Malaysia pun menjadi kokoh. Sekarang, alur pemikiran dalam memandang perbatasan juga telah bergeser, dari yang sebelumnya menjadikan kawasan tersebut sebagai halaman belakang, kini menjelma menjadi halaman depan. Di mana pun, halaman

depan harus lebih indah, lebih maju, dan lebih tertata. Sebab, dari sanalah orang luar akan melihat sebuah negara.

Dengan pendekatan kesejahteraan, maka sudah saatnya kini kawasan perbatasan dibangun. Ini adalah kesempatan bagi masyarakat di kawasan perbatasan untuk menjadikan kampung mereka sebagai salah satu kawasan termaju. Untuk membangun kawasan perbatasan, tentu diperlukan pembangunan SDM melalui pendidikan dan pembangunan ekonomi. Karena itu, kebijakan pemerintah setempat juga harus bisa memberikan prioritas beasiswa kepada pelajar-pelajar di kawasan perbatasan. Selain itu, pembangunan ekonomi juga harus dilakukan. Tentu sebagai kawasan perbatasan, lebih baik melihat kawasan perbatasan sebagai kota besar dan maju dari pada kawasan pemukiman nelayan miskin.

Dengan demikianlah, maka perbatasan akan menjadi daerah paling maju di Indonesia. Takdir kawasan perbatasan pun kini sedang berubah, dari sebuah kawasan pemukiman yang jarang diperhatikan, menjelma menjadi fokus utama pembangunan di negeri ini.

\*\*\*

Kawasan perbatasan adalah titik paling penting untuk menjaga kedaulatan Indonesia. Sejumlah langkah perlu ditempuh untuk memastikan bahwa tidak ada sejengkal pun tanah Indonesia di kawasan perbatasan berkurang. Memang, menjaga kawasan perbatasan tentu tidak semudah membalikkan telapak tangan. Ada banyak kendala di sana. Kita lihat saja seperti misalnya kawasan perbatasan Indonesia yang berada di Kepri. Persoalan terbesar adalah seringnya terjadi aksi pencurian ikan (*illegal fishing*) di perairan Kepri oleh nelayan-nelayan asing. Garis pantai Kepri yang berbatasan langsung dengan negara asing sangat luas, dan untuk menjaganya secara detail di setiap titik, tentu akan menciptakan kesulitan tersendiri.

Selain wilayah perbatasan yang berbentuk lautan, kesulitan lain yang dihadapi adalah menjaga 19 pulau terdepan di Kepri yang

merupakan batas antara Indonesia dengan negara tetangga. Dari 19 pulau terdepan itu, tidak semuanya berpenghuni, mengingat bahwa cadangan air bersihnya tidak ada sama sekali. Selain itu, beberapa pulau terdepan, seperti Pulau Sentut, hanya merupakan gugusan batu-batu karang saja.

Strategi terbaik untuk menjaga pulau perbatasan sebenarnya adalah dengan membuat pemukiman penduduk. Namun bagaimana mungkin kita bisa membuat pemukiman bila seandainya tidak ada cadangan air bersih di pulau itu. Hal ini seperti misalnya di Pulau Sekatung di Natuna, yang sama sekali tidak memiliki cadangan air bersih.

Selain itu, gagasan lain yang perlu juga dilakukan adalah dengan meningkatkan kesejahteraan masyarakat di pulau-pulau perbatasan. Bila ada penghuni di sekitar pulau perbatasan tersebut, tentu harus dipikirkan bagaimana melakukan suplai bahan makanan dan kebutuhan lainnya secara reguler. Sebab, kalau suplai bahan pokok terputus, tentu penduduknya akan memilih pindah ke daerah lain yang lebih banyak memiliki akses terhadap pusat-pusat distribusi barang.

Ada sejumlah pemikiran lain untuk memberdayakan pulau-pulau di perbatasan. Dasar pemikirannya, apabila pulau perbatasan sudah digarap, maka klaim dari negara tetangga terhadap daerah itu pun akan surut. Kita bisa pelajari kasus lepasnya Pulau Sipadan dan Ligitan. Hal itu bermula ketika potensi pulau tersebut tidak diberdayakan.

Karena itu, sebenarnya ada banyak langkah untuk memberdayakan pulau perbatasan. Misalnya dengan menjadikan kawasan lahan pulau sebagai areal pertanian. Atau bisa saja bagi pulau yang lahannya tidak cocok untuk pertanian, maka dapat dimanfaatkan sebagai kawasan wisata. Rata-rata pulau di perbatasan memiliki potensi pemandangan alam yang luar biasa indah. Sebut saja kalau kita berada di Pulau Nipah, yang berbatasan langsung dengan Singapura. Potensi daya tarik wisata resort di kawasan itu adalah menyajikan

pemandangan kerlap-kerlip lampu di Singapura. Jadi paket wisata yang bisa dikemas misalnya adalah menatap kerlap-kerlip lampu Singapura dari sebuah pulau. Demikian juga yang bisa dilakukan di Pulau Sekatung. Potensi wisata yang bisa digarak misalnya memancing dan lain sebagainya.

Bila potensi-potensi ini sudah ditemukan dan bisa digali, maka dengan sendirinya, pulau-pulau di perbatasan akan memiliki nilai ekonomis. Kalau sudah demikian, maka kawasan itu pun akan memiliki aktivitas. Maka, potensi klaim terhadap pulau tersebut pun menjadi kecil. Kalau kita sudah berhasil menjaga kawasan perbatasan tersebut, maka secara tidak langsung berarti kita sudah menjaga kedaulatan Indonesia. Kedaulatan Indonesia harus dimulai dari menjaga kawasan perbatasan dengan sebaik mungkin. Kalau tidak dijaga, maka satu persatu kawasan perbatasan akan hilang. Dan itu tentu akan berdampak besar bagi kedaulatan wilayah negara.

\*\*\*

Tanjungpinang sebelum 1963, adalah kota yang berbeda. Ia tumbuh dalam geliat ekonomi yang nyaris seirama dengan Singapura. Adapun Singapura pada masa itu, memang tak semaju sekarang. Dan Tanjungpinang pada saat itu, juga tak tertinggal jauh dari Singapura. Mata uang yang berlaku di dua kawasan dengan dua warna bendera negara yang berbeda ini, juga sama, yakni dolar. Suplai barang, terutama sembako, masuk ke Tanjungpinang melalui pintu Singapura. Sebaliknya, warga Tanjungpinang juga menyuplai kopra, buah-buahan, dan berbagai hasil hutan lainnya.

Tak berhenti di situ, dengan adanya rute umum kapal laut dari dan ke Singapura, maka warga Tanjungpinang pun menikmati sejumlah kemudahan, termasuk kemudahan untuk menonton film di bioskop. Mereka menuju Singapura pada akhir pekan, untuk berbelanja, sekaligus menonton di bioskop. Tak ubahnya seperti



saat ini, ketika orang Tanjungpinang menghabiskan liburan akhir pekan mereka ke Batam.

Tapi semua berubah, setelah 1963. Pemerintah Jakarta menutup pintu perbatasan, dengan politik konfrontasi mereka terhadap Malaysia. Sejak saat itu, dua kawasan yang berada di bawah naungan warna bendera berbeda ini pun, menjadi jauh. Jarak satu jam perjalanan laut yang memisahkan mereka, menjadi terasa sebulan.

Sukarno, sang presiden pada masa itu, merasa kawasan perbatasan yang terlalu terbuka, akan berdampak buruk pada nasionalisme. Ibu kota Riau pun sebelumnya sudah dipindah, dari Tanjungpinang menuju Pekanbaru, yang menjorok jauh ke dalam wilayah Indonesia. Dan setelah Suharto mengambil alih kekuasaan, pemerintah Jakarta merasa perlu untuk membuat jalur distribusi barang ke Kepri, dari berbagai wilayah di Jakarta dan Sumatera. Tujuannya, memutus mata rantai ketergantungan ekonomi Tanjungpinang terhadap Singapura.

Politik, kadang mengubah semuanya. Struktur ekonomi dan sosial, juga terkena dampaknya. Termasuk juga budaya. Maka sejak saat itu, diberlakukan mata uang KR, kependekan dari Kepulauan Riau, sebagai mata uang transisi menuju rupiah. Dan satu tahun setelahnya, rupiah menjadi kewajiban. Maka, perekonomian pun guncang di Kepri. Masa-masa ini termasuk bagian dari episode tersulit kehidupan orang-orang Kepri.

Namun ternyata, pemerintah Jakarta juga setengah hati menutup pintu perbatasan. Tahun 170-an awal, keluar selebar surat Keputusan Presiden RI, yang waktu itu masih ditandatangani oleh Suharto. Pak Harto bermimpi bahwa Batam, sebuah pulau pemukiman nelayan yang sepi, suatu saat akan mampu menyaingi Singapura. Konseptor di belakangnya adalah BJ Habibie, orang yang kemudian dikenal sebagai presiden RI, menggantikan Suharto.

Namun, setelah 40 tahun Batam dibangun, ternyata, ia tidak mengubah apapun dalam konteks persaingan pertumbuhan ekonomi. Tetap saja Singapura berkembang jauh, dan perekonomiannya

tumbuh beberapa langkah di depan. Sementara Batam, dengan berbagai keruwetan birokrasinya pada saat itu, terengah-engah mengejar Singapura.

Maksud hati adalah mengejar Singapura, namun yang terjadi, kawasan ini justru dimanfaatkan Singapura sebagai areal penopang perekonomiannya yang tumbuh pesat. Di situlah, Batam pun mendapat cipratan pertumbuhan ekonomi. Perbatasan, memang selalunya adalah kawasan penuh warna. Ia tidak bisa diperlakukan secara kaku, sebab, keunikan perbatasan, adalah ketika interaksi dan tarik menarik kepentingan antardua negara begitu kuat. Bagaimana kemudian perbatasan harus dibangun, tentu juga dengan kebijakan yang fleksibel. Bagaimana kemudian konsep pemerintah Jakarta terhadap kawasan perbatasan di Kepri ini, mungkin menarik untuk disimak sampai beberapa dekade nanti.

## PEMANASAN GLOBAL DAN ANCAMAN HILANGNYA PULAU DI PERBATASAN KEPRI

Isu pemanasan global (*global warming*) menjadi topik yang begitu hangat dibicarakan dalam beberapa dekade terakhir. Bahkan isu ini begitu menarik untuk dijual, sehingga dalam kampanye pemilihan presiden di sejumlah negara, termasuk di Amerika, isu ini menjadi salah satu topik utama yang ditawarkan kepada pemilih.

Pemanasan global bermula dari sebuah kekhawatiran, tentang naiknya suhu bumi yang akan berdampak pada sejumlah akibat, seperti misalnya mencairnya lapisan es di Antartika dan Greenland. Bila ini terjadi, sudah pasti permukaan laut akan naik dan akan mengakibatkan sejumlah pulau tenggelam. Bagi negara-negara kepulauan, seperti negara di kawasan Oseania, maupun Indonesia, Filipina, Singapura, dan sejumlah negara lainnya, dampak ini tentu menjadi sebuah kekhawatiran. Sebab, hilangnya sebuah pulau tidak sekedar mengurangi luas kedaulatan sebuah negara, melainkan pula akan berdampak para persoalan batas wilayah. Berdasarkan UNCLOS 1982, batas negara kepulauan dihitung dari pulau terdepan yang dimiliki oleh negara tersebut sejauh 12 mil. Apabila sebuah pulau terdepan saja hilang dari permukaan laut, maka sudah pasti garis batas negara tersebut bakal menyusut. Hal ini disebabkan

92 pulau terdepan Indonesia itu dijadikan sebagai titik dasar (TD), yaitu patokan ditariknya garis pantai menurut aturan Hukum Laut Internasional. Meski yang hilang sebut saja sebuah pulau karang tanpa potensi apapun, namun hal ini tetap akan berdampak kerugian pada Indonesia. Hal ini mengingat kandungan sumber daya alam tidak saja terdapat di daratan, melainkan juga di lautan.

Penyebab pemanasan global memang tidak saja dilakukan oleh negara-negara kepulauan. Meningkatnya suhu bumi akibat emisi karbon dari aktivitas manusia seperti efek rumah kaca, atau juga karena semakin menyusutnya hutan akibat pembalakan liar dan sebagainya, terjadi di banyak negara. Namun dampak paling nyata nantinya akan dirasakan oleh negara-negara kepulauan.

Saat ini diperkirakan kenaikan permukaan laut global mencapai sekitar tiga hingga sembilan mili meter per tahun akibat pemanasan global tersebut. Hasil pemantauan satelit altimetri yang diterbitkan oleh AVISO Perancis menunjukkan bahwa kenaikan permukaan laut mencapai sekitar sembilan mili meter per tahun di Indonesia bagian timur. Kawasan ini langsung menghadap ke Samudra Pasifik. Memang angka tiga sampai sembilan mili meter ini tak akan terlalu membawa dampak besar bagi penyusutan garis pantai. Namun satu hal yang juga harus diwaspadai bahwa pemanasan global telah menimbulkan dampak semakin seringnya siklon dan badai yang disertai banjir besar di berbagai kawasan pantai, seperti di Amerika, Bangladesh, bahkan sampai Myanmar. Karena itu, pemanasan global tidak saja ancaman tenggelamnya pulau, melainkan pula telah menyebabkan perubahan iklim. Perubahan ini dapat kita lihat dari fenomena cuaca yang semakin tidak menentu, intensitas curah hujan yang tinggi, ombak semakin besar, banjir, kebakaran hutan, dan kekeringan.

Bagi Kepri sendiri, sebuah provinsi kepulauan dengan 1.795 pulau yang tersebar dari ujung Natuna hingga Karimun, pemanasan global juga bisa merupakan kekhawatiran tersendiri. Bila melihat secara fisik, pulau-pulau di Kepri bukanlah daratan yang luas.

Bahkan ada pulau yang luasnya hanya beberapa meter persegi saja. Kehilangan sebuah pulau jelas sebuah kerugian tersendiri bagi Kepri, dan ini akan menjadi isu nasional. Meski pulau tersebut adalah pulau kosong tanpa ada lahan petani bercocok tanam, namun di era kebangkitan wisata dunia seperti saat ini. Pulau-pulau tadi bisa disulap menjadi kawasan tujuan wisata yang akan memberikan keuntungan ekonomis tersendiri.

Persoalan akan menjadi semakin pelik apabila yang tenggelam akibat pemanasan global tersebut adalah pulau di perbatasan. Sebagaimana dijelaskan di atas, keberadaan pulau di perbatasan tidak lain adalah sebagai titik pengukuran batas kedaulatan negara. Kalau satu pulau hilang, sudah tentu batas negara pun akan bergeser. Dan potensi hilangnya pulau-pulau perbatasan Indonesia di Kepri juga tidak kecil. Sebut saja misalnya Pulau Batu Berhanti. Pulau yang menjadi pembatas antara teritorial Indonesia dengan Singapura ini hanyalah kumpulan batu karang yang teronggok di permukaan laut. Satu-satunya penanda bahwa pulau tersebut adalah bagian tak terpisahkan dari Indonesia adalah keberadaan lampu suar. Perairan di sekitar Batu Berhanti sendiri adalah kawasan lalu lintas laut internasional yang padat. Perairan ini dilalui oleh kapal-kapal supertanker berukuran raksasa. Karena itu, hantaman gelombang ke babatuan karang di Batu Berhanti sendiri adalah hal yang rutin terjadi, dan ini berpotensi bagi terjadinya abrasi. Di tambah lagi dengan ancaman kenaikan permukaan air laut akibat pemanasan global, bukan tidak mungkin suatu saat nanti Pulau Batu Berhanti akan hilang dari permukaan laut.

Bila Pulau Batu Berhanti terdiri dari karang cadas yang kokoh, lain halnya dengan Pulau Pelampong, yang menjadi satu dari 19 pulau terdepan Kepri, berbatasan langsung dengan Singapura. Luas Pulau Pelampong hanya sekitar 0,23 kilo meter persegi. Menurut penuturan penduduk yang tinggal di pulau yang pantainya berpasir itu, abrasi kerap terjadi. Luas pulau pun semakin hari semakin menyusut. Meski gelombang laut di sekitar pulau hanya berada

pada ketinggian nol sampai satu setengah meter, namun hantaman ombak dari kapal super tanker yang lalu lalang di depan pulau menjadi faktor yang mempercepat menyusutnya luas pulau.

International Panel on Climate Change (IPCC) menyimpulkan bahwa peningkatan laju pencairan es di kutub telah mampu meningkatkan tinggi permukaan air laut antara 10-20 cm selama abad 20. IPCC juga memprediksikan bahwa rata-rata permukaan laut akan meningkat antara 9 hingga 88 cm yang akan terjadi antara tahun 1990 hingga tahun 2110. Hal ini sejalan dengan peningkatan suhu bumi dengan kisaran antara 1,4 hingga 5,8 °C.<sup>1</sup>

Ini adalah ancaman yang sebenarnya dihadapi Kepri saat ini. Untuk menyelamatkan 19 pulau perbatasan di Kepri ini tentu tidak sekedar tindakan lokal saja, melainkan diperlukan gerakan nasional yang diperkuat oleh diplomasi Indonesia di forum internasional. Pulau-pulau perbatasan Indonesia, terutama di Anambas dan Natuna, adalah titik terdepan penjaga perairan yang di dasar lautnya menyimpan cadangan gas alam dan minyak bumi dalam jumlah besar. Karena itu, mengamankan pulau terdepan Indonesia di kawasa Anambas dan Natuna, berarti juga menjaga kekayaan alam yang bisa digunakan untuk pembangunan negeri ini.

Mari kita lihat, berapa besar potensi kekayaan alam berupa gas dan minyak bumi yang akan hilang bila pulau-pulau perbatasan Indonesia di Natuna dan Anambas tenggelam. Dua kabupaten yang langsung berbatasan dengan Laut China Selatan ini adalah kawasan yang sangat kaya. Berdasarkan data dari Direktorat Jendral Minyak dan Gas (Ditjen Migas) Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) Indonesia, cadangan minyak bumi di dasar laut Natuna dan Anambas mencapai sekitar 346,4 MMSTB. Sementara seluruh cadangan minyak bumi di Indonesia, baik yang sudah terbukti maupun yang masih potensial mencapai 7.998,54 MMSTB. Berarti setidaknya, cadangan minyak bumi di Natuna dan Anambas

---

1 Data dikutip dari <http://sssg.co/index.php/Berita/indonesia-negara-kepulauan.html>

mencapai sekitar empat persennya dari cadangan minyak bumi nasional. Natuna dan Anambas tercatat sebagai daerah penyimpan cadangan minyak bumi terbesar keenam terbesar di Indonesia setelah Riau, Jawa Timur, Sumatera Selatan, Kalimantan Timur, dan Jawa Barat.

Meski kandungan cadangan minyak buminya keenam terbesar atau hanya empat persen dari total nasional, namun untuk gas alam, ternyata Natuna dan Anambas menjadi yang terbesar. Cadangan gas alam di kawasan ini diperkirakan mencapai sekitar 52,15 TSFC dengan sebaran yang terdapat di cekungan Kabupaten Kepulauan Anambas dan Kabupaten Natuna. Jumlah cadangan gas alam nasional yang sudah terbukti maupun potensial untuk dieksplorasi sekitar 159,64 TSFC. Berarti cadangan gas alam di Natuna dan Anambas ini mencapai hampir 33 persen dari jumlah nasional. Dan Natuna serta Anambas tercatat sebagai daerah terbesar penyimpan cadangan gas alam di negeri ini, jauh mengungguli Kalimantan, Papua, dan Sumatera Selatan.

Nah, bila karena hilangnya pulau perbatasan yang kemudian berdampak pada penyusutan batas kedaulatan Indonesia, maka negeri ini juga harus menanggung hilangnya potensi kekayaan alam yang luar biasa tersebut. Pada titik inilah, kajian tentang perbatasan menjadi sebuah hal yang menarik untuk dilakukan dan dikembangkan.

## LAUT CHINA SELATAN DAN TANTANGAN BAGI KEPRI

Seorang pakar futurologi, John Hay, dalam buku yang ditulis oleh John Naisbitt mengungkapkan, “Atlantik adalah samudra masa lampau, Mediteran (Laut Tengah) adalah samudra masa kini, dan Pasifik adalah samudra masa depan (*ocean of the future*).” Menariknya, wilayah laut di Kepri, bisa dikatakan sebagai bagian tak terpisahkan dari Pasifik. Dengan demikian, secara tidak langsung juga, bila mengutip pendapat John Hay tersebut, berarti laut di Kepri adalah bagian dari samudra masa depan.

Apa yang bisa kita tarik dari hal itu, tentu adalah dua semangat mendasar. *Pertama*, sebagai kawasan masa depan, berarti potensi kelautan Kepri dan sekaligus potensi sumber daya alam di dasar laut Kepri bila digarap secara maksimal, akan menghasilkan sumber kekuatan baru untuk pembangunan kawasan ini, menjadi salah satu kawasan terdepan dalam kemajuan di masa-masa yang akan datang. *Kedua*, bercermin pada kondisi geografis Kepri, kita juga harus mengarifi kekuatan utama kita. Dengan kondisi geografis yang berupa 96 persen wilayah lautan, berarti kekuatan utama kita tak lain adalah potensi laut.

Satu lagi hal menarik untuk dicermati adalah bahwa dua kabupaten di Kepri, yakni Kabupaten Kepulauan Anambas dan



Kabupaten Natuna, adalah kawasan yang tak terpisahkan dari Laut China Selatan. Laut China Selatan adalah sebuah lautan di tepian Samudra Pasifik yang diperkirakan bakal menjadi medan konflik baru di masa mendatang. Dua kekuatan utama dunia masa kini, yakni Amerika Serikat dan Republik Rakyat China terus menerus menanamkan pengaruhnya di kawasan ini. China yang secara geografis memang berada di tepian Laut China Selatan jelas sangat berkepentingan untuk menjaga kawasan Laut China Selatan berada di bawah kontrolnya. Sementara Amerika, yang sejak dulu dikenal dengan politik hegemoninya, dan selalu berusaha untuk menjadi polisi dunia, tentu tidak terlalu senang apabila ada kekuatan baru yang bakal menyainginya di kawasan Asia Pasifik.

Kebangkitan China memang menjadi tantangan tersendiri bagi Amerika. Tesis Samuel P Huntington, seorang analis politik internasional, beberapa tahun yang lalu terkait dengan *the clash of civilization* atau benturan peradaban sudah menunjukkan indikasi bakal adanya benturan-benturan antara China dan Amerika di masa mendatang. China kini tumbuh menjadi salah satu negara superpower di kolong langit. Kebangkitan ekonomi China, ditambah dengan jumlah penduduknya yang terbesar di dunia dan menyebar di hampir seluruh kawasan di muka bumi ini, adalah sebuah kekuatan potensial utama negara tersebut. Apalagi kebijakan luar negeri China sudah mulai mengindikasikan bahwa di sekitar tahun 2020, mereka akan menunjukkan kekuatan pertahanannya menjadi salah satu yang disegani di kawasan regional. China juga mendeklarasikan bahwa Laut China Selatan merupakan salah satu “*core interest*” negara China. Artinya salah satu prioritas Beijing adalah menguasai wilayah Laut China Selatan.<sup>2</sup> Karena itu, ketika dua kekuatan besar dunia itu berada dalam satu tungku yang sama, yakni Laut China Selatan, maka hal itu akan memberikan dampak yang besar bagi negara-negara di sekeliling Laut China Selatan tersebut.

---

2 Athanasius Aditya Nugraha, “Manuver Politik China dalam Konflik Laut China Selatan”, *Jurnal Pertahanan* (2011): Hal 55-63.

Mari kita lihat betapa potensialnya Laut China Selatan. Bila memutar jarum jam sejarah, sebenarnya Laut China Selatan adalah kawasan historis, yang pernah memegang peran besar dalam perdagangan global. Ketika imperium kekaisaran China masih berdiri tegak, Laut China Selatan menjadi salah satu jalur perdagangan laut utama dari Asia Timur menuju sejumlah kawasan di Asia Barat, termasuk sampai ke Eropa. Kini, setelah era *nation state* (negara bangsa) muncul, tetap saja Laut China Selatan memegang peran besar dalam jalur perdagangan laut internasional. Lautan yang dikenal berombak ganas ini adalah jalur utama menuju negara-negara industri di Asia Timur, yakni Jepang, Korea, Taiwan, dan bahkan termasuk China sendiri.

Jalur Laut China Selatan, yang menjadi laluan lanjutan dari Selat Melaka dalam perjalanan dari dan ke Asia Timur ini seringkali disebut sebagai maritime superhighway. Istilah ini diberikan mengingat kawasan ini merupakan salah satu jalur lalu lintas perdagangan terpadat di dunia. Lebih dari setengah lalu lintas supertanker dunia berlayar melalui jalur ini lewat Selat Malaka, Sunda dan Lombok. Jumlah supertanker yang berlayar melewati selat Malaka dan bagian barat daya Laut China Selatan bahkan lebih dari tiga kali lalu lintas yang melewati Kanal Suez dan lebih dari lima kali lipatnya kanal Panama.<sup>3</sup>

Selain itu, Laut China Selatan saat ini dianggap memiliki cadangan hidrokarbon yang cukup besar. Kawasan di dasar lautnya menyimpan gas alam dan minyak bumi dalam jumlah besar, dan belum semuanya tereksplorasi. Semuanya bermula ketika pada tahun 1968 ditemukan cadangan minyak bumi di dasar Laut China Selatan. Maka kemudian, fokus perhatian publik internasional pun mulai mengarah ke kawasan ini. Bahan baku energi utama dunia itu semakin menipis. Dan diperkirakan, kawasan Teluk Persia tidak akan bisa lagi mencukupi kebutuhan minyak dunia dalam beberapa

---

3 *Ibid*

puluh tahun mendatang. Sementara kebutuhan semakin meningkat di seluruh negara. Maka pilihannya adalah mencari kawasan yang memiliki cadangan gas alam dan minyak bumi tersebut. Hampir seluruh negara-negara yang berada di Laut China Selatan memproduksi minyak bumi. Dari sepuluh negara yang wilayahnya berbatasan dengan Laut China Selatan, hanya dua negara saja yang tidak bisa memproduksi minyak bumi, yakni Kamboja dan Singapura. Sementara Malaysia, China, Indonesia, dan Brunei adalah negara-negara produsen minyak bumi utama dunia, selain negara-negara teluk dan Amerika Latin. Namun negara-negara lain yang berada di Laut China Selatan, seperti Filipina, Thailand, Taiwan dan Vietnam, kini juga terus memproduksi minyak bumi. Karena itu, diperkirakan kawasan ini memproduksi minyak bumi mencapai 1,3 juta barrel per hari, di mana setengahnya adalah hasil produksi Malaysia.<sup>4</sup> Selain minyak bumi, sumber hidrokarbon lain yang sangat besar adalah gas alam yang ditemukan di kawasan ini.

Dengan keunggulan seperti itu, kini Laut China Selatan pun terus bergolak. Pemicunya adalah sengketa wilayah Kepulauan Spratly dan Paracel. Sengketa perebutan Kepulauan Paracel melibatkan tiga negara, yakni China, Taiwan, dan Vietnam. Sementara Kepulauan Spratly diperebutkan oleh China, Taiwan, Vietnam, Malaysia, Filipina dan Brunei. Secara fisik, memang dua kawasan kepulauan ini sangat tidak menarik. Pulau-pulaunya meski berjumlah ratusan, tetapi berukuran sangat kecil. Namun yang menjadi persoalan adalah kandungan di dasar laut yang dimiliki oleh dua kepulauan tersebut. Cadangan minyak potensial di kepulauan Spratly dan Paracel diperkirakan sampai 105 milyar barrel. Jelas jumlah ini tidak sedikit. Jumlah ini mencapai setengah dari perkiraan kandungan minyak di seluruh Laut China Selatan yang diperkirakan mencapai 213 milyar barrel.

---

4 *Ibid.*

Selain itu, potensi Laut China Selatan adalah sebagai areal militer. Kawasan ini bisa digunakan sebagai bagian dari pengembangan strategi militer, seperti manuver kapal selam nuklir, lapangan terbang di pulau-pualu kecilnya, dan lainnya. Yang jadi persoalan juga adalah Amerika terus menanamkan hegemoninya di kawasan ini. Sejarah masuknya Amerika ke Laut China Selatan tidak bisa dilepaskan dari perang dingin. Ketika itu Amerika hendak mencoba membendung pengaruh komunisme China yang terus bergerak ke arah selatan. Bahkan Amerika terlibat dalam perang saudara di Vietnam. Amerika sendiri sudah sejak lama membangun pangkalan militernya di Filipina. Dan sejak awal tahun 2000-an, mencuat wacana bahwa Amerika akan membangun pangkalan militernya di Singapura. Ketertarikan Amerika di Laut China Selatan ditunjukkan dalam kunjungan Menteri Luar Negeri Amerika Hillary Clinton ke Indonesia pada awal September 2012. Hillary menegaskan bahwa harus dicari solusi bersama dalam konflik Laut China Selatan. Bila ditelaah secara mendalam, Amerika juga berkepentingan di Laut China Selatan, khususnya dalam upaya memastikan kebebasan navigasi pelayaran laut di kawasan ini. Sebab, sekutu Amerika di Asia Timur seperti Jepang dan Korea Selatan sangat berkepentingan terhadap akses Laut China Selatan guna mendukung pertumbuhan ekonomi di negara mereka. Selain itu, Amerika juga ingin terus memastikan pengaruhnya di negara-negara Asean.

Dilihat dari kontelasi seperti itu, dan sekaligus mencermati betapa potensialnya Laut China Selatan di masa mendatang, maka tentu kawasan ini bisa jadi akan menjadi medan konflik besar, seperti halnya Teluk Persia pada masa kini. Bila hal itu terjadi, jelas akan memberikan imbas besar kepada 10 negara yang berada di tepian Laut China Selatan. Bagi Indonesia sendiri, kawasan yang berbatasan langsung dengan Laut China Selatan ini salah satunya adalah Kepulauan Riau, khususnya Kabupaten Kepulauan Anambas dan Kabupaten Natuna. Jelas saja Indonesia berkepentingan untuk tetap menjaga kedaulatannya di kawasan ini, mengingat potensialnya

Anambas dan Natuna di masa mendatang. Sebagaimana kawasan Laut China Selatan lainnya, laut di sekitar Anambas menjadi salah satu kawasan yang ditemukan gas alam dan minyak bumi dalam jumlah besar.

Sebagaimana dasar penentuan batas wilayah berdasarkan UNCLOS 1982, tentu saja pulau-pulau terdepan Indonesia yang berada di Anambas dan Natuna juga menjadi titik yang sangat strategis. Apabila satu pulau terdepan saja hilang, maka hal ini akan berdampak pada luas wilayah Indonesia. Saat ini, untuk daerah pulau-pulau, memang belum ditemukan banyak potensi alam, kecuali sebagai wilayah wisata yang eksotis. Namun perairan di sekitar pulau-pulau di Anambas dan Natuna inilah yang memiliki potensi luar biasa. Selain cadangan minyak dan gas alam, potensi perikanan dan terumbu karang juga cukup menggiurkan negarane-negara lain. Penjarahan ikan di kawasan Anambas dan Natuna sendiri sudah berlangsung sejak lama. Pelakunya adalah kapal-kapal modern yang digunakan oleh nelayan asing.

Karena itu, melihat konstelasi politik internasional ke depan, kawasan perbatasan Indonesia di Anambas dan Natuna sendiri akan menjadi daerah yang cukup rawan penyusupan asing, baik dari segi fisik maupun dari segi budaya. Penguatan kawasan perbatasan pun mutlak dilakukan sejak saat ini. Secara fisik, sejumlah daerah yang berdekatan dengan pulau-pulau terdepan di Anambas dan Natuna saat ini masih masuk dalam kategori tertinggal dalam sejumlah sektor pembangunan. Logikanya tentu saja, apabila sebuah daerah sudah maju pembangunannya, maka kawasan ini dipastikan akan menjadi pagar kokoh bagi kedaulatan Indonesia di Laut China Selatan. Namun bila yang terjadi sebaliknya, maka potensi infiltrasi asing akan semakin besar, dan ini akan berpotensi untuk merusak batas kedaulatan Indonesia di kawasan tersebut. Dan untuk membangun kesejahteraan di perbatasan itu, Kepri sudah memiliki modal besar, yakni potensi kekayaan lautnya.

Pertanyaannya sekarang, bagaimana kita bisa menempatkan kekuatan potensi laut Kepri sebagai sebuah titik dorong untuk mencapai kemajuan di masa-masa yang akan datang. Seorang pakar kelautan, Robert Friedheim, menjelaskan, paling tidak ada tiga kata kunci dari global ocean governance (GOG): yaitu (1) asas kesamaan (equity) dan efisiensi (efficient) alokasi pemanfaatan sumber kelautan, (2) menyediakan cara pemecahan konflik pemanfaatan sumber daya kelautan, dan (3) meningkatkan aksi kolektif dari segenap stakeholders terhadap masalah-masalah sumber daya kelautan.

Nah, pada poin ketiga itulah, dijabarkan bagaimana sebenarnya persoalan pemanfaatan tanggung jawab pengelolaan potensi kelautan, menjadi milik seluruh masyarakat Kepri. Karena itu, yang kita butuhkan adalah sebuah aksi kolektif, yang melibatkan tidak saja pengambil kebijakan di pemerintahan, melainkan pula di legislatif, serta seluruh komponen masyarakat.

Perkembangan dalam tahun-tahun terakhir di Kepri tentu menarik perhatian. Sudah mulai terus tumbuh kesadaran bahwa potensi utama yang kita miliki tak lain adalah sumber daya kelautan. Karena itu, dengan dasar pemikiran seperti ini, maka di tahun-tahun mendatang, kita akan melihat bahwa akan ada sebuah aksi kolektif bersama untuk memberdayakan potensi kelautan.

Namun satu hal yang tak boleh kita lupakan juga adalah terkait dengan penguasaan teknologi untuk memberdayakan potensi kelautan kita. Ketertinggalan pemakaian teknologi menjadi faktor determinan dalam menghambat kelancaran proses akselerasi ekonomi pada sektor kelautan. Hal ini juga ada penyebabnya, yaitu mulai dari kurangnya kapital atau modal, tidak adanya kelembagaan usaha yang mapan, bersifat subsistem, sampai tidak memadainya SDM yang mempunyai kapasitas lebih untuk menangkap ikan dengan teknologi mutakhir. Dampak dari ketertinggalan teknologi adalah tangkapan nelayan kita selalu kalah dalam hitungan produksi nelayan per hari, yakni jauh lebih rendah dibandingkan negara lain

yang potensi perikanannya tidak melebihi potensi perikanan Indonesia.

Contohnya, Rusia 140 kg/nelayan/hari, Jepang 75 kg/nelayan/hari, USA 100 kg/nelayan/hari, dan Norwegia 98 kg/nelayan/hari, Indonesia memiliki proporsi produksi terhadap nelayan paling kecil, hanya 5,5 kg/nelayan/hari. Di Kepri sendiri, saat ini masih mayoritas nelayan kita berpola tangkap tradisional. Karena itu, kondisi ini mengakibatkan terus berkembangnya kemiskinan di kawasan pesisir. Andai saja para nelayan Kepri sudah menguasai teknologi, maka suatu saat nanti, mereka akan menjadi kelompok masyarakat yang paling sejahtera. Hal ini mengingat potensi perikanan Kepri yang berlimpah ruah.

## PENGELOLAAN PERBATASAN DAN TANTANGAN KE DEPAN

Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan negara yang kaya. Sebagai negara kepulauan dengan garis pantai membentang sepanjang 81.900 km, Indonesia memiliki ribuan pulau yang tersebar di berbagai wilayah, dan berbatasan dengan negara lain seperti Singapura, Malaysia, Filipina, India, Vietnam, Thailand, Republik Palau, dan Australia.

Sebagian perbatasan Indonesia dengan negara lain terpisahkan oleh laut, hanya tiga di antaranya yang berbatasan langsung di daratan yaitu dengan negara Malaysia, Papua Nugini, dan Timor Leste. Kawasan perbatasan negara adalah wilayah kabupaten/kota yang secara geografis dan demografis berbatasan langsung dengan negara tetangga dan/laut lepas.

Kawasan perbatasan terdiri dari kawasan perbatasan darat dan laut, yang tersebar secara luas dengan tipologi yang beragam, mulai dari pedalaman hingga pulau-pulau kecil terdepan. Berdasarkan UU Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang, kawasan perbatasan meliputi 10 kawasan yang secara langsung berbatasan dengan negara tetangga. Kawasan tersebut terdiri dari 3 (tiga) Kawasan Perbatasan Darat dan 7 (tujuh) Kawasan Perbatasan Laut termasuk 92 (sembilan puluh dua) pulau kecil terdepan (terluar)



yang memiliki nilai strategis sebagai lokasi penempatan titik dasar yang berperan penting dalam penentuan garis batas negara. Dari 7 (tujuh) Kawasan Perbatasan Laut tersebut, terdapat Kawasan Perbatasan Laut RI dengan Negara Malaysia, Vietnam, Singapura dimana termasuk 20 pulau kecil terdepan di Provinsi Riau dan Kepulauan Riau. Secara keseluruhan kawasan perbatasan dengan negara tetangga tersebar di 12 (dua belas) provinsi.

Kepri merupakan wilayah yang memiliki keunikan tersendiri. Selain ditetapkan sebagai salah satu dari 12 provinsi perbatasan, Kepri juga satu dari tujuh provinsi kepulauan di Indonesia. Tentu permasalahan yang dihadapi Kepri yang bertetangga dengan Malaysia, Singapura dan Vietnam berbeda dengan wilayah lainnya. Salah satu permasalahan di wilayah yang memiliki 2.408 pulau besar dan kecil itu adalah menjaga kedaulatan dari gangguan dan ancaman negara asing.

Letak geografis Kepri yang strategis itu disadari pemerintah rentan mendapat gangguan keamanan. Kepri dianggap sebagai jalur strategis bagi pelaku kejahatan untuk melarikan diri ke Singapura, dan juga sebagai wilayah yang dinilai aman untuk persembunyian penjahat.

Pemerintah Indonesia menyadari ancaman, gangguan dan tantangan di sektor keamanan itu bukan hal yang patut dihindari, melainkan harus dihadapi dengan segala kekuatan. Tidak ada kata terlambat, Kepri dapat dibenahi lebih baik dari hari ini, meski telekomunikasi dan jalur udara di beberapa kawasan di wilayah itu telah “dikuasai” Singapura.

Ancaman, gangguan dan tantangan yang terberat yang sering terjadi di Kepri adalah pencurian ikan oleh nelayan asing, TKI ilegal, penyeludupan barang, sebagai wilayah transit imigran dari negara konflik yang mencari suaka dan kejahatan internasional seperti peredaran narkoba. Bahkan jejak beberapa gembong teroris ditemukan di Pulau Bintan dan Karimun.

Selain memandang itu penting, pemerintah juga berupaya memperkuat barisan militer di perairan perbatasan untuk menjaga kedaulatan negara. Batas wilayah Kepri dengan Malaysia dan Singapura yang hingga saat ini belum jelas rentan dicaplok. Pemerintah Indonesia sebelum memasuki era reformasi atau pada rezim pemerintahan Suharto sudah menyadari provinsi perbatasan merupakan wilayah strategis, tetapi saat itu hanya mengedepankan pola pengamanan untuk mengantisipasi kejahatan. Wilayah perbatasan saat itu dikhawatirkan dijadikan sebagai sarang persembunyian atau pun transit para pelaku kejahatan.

Paradigma lama dengan pola penanganan dan pengelolaan yang lebih menitikberatkan pada sektor keamanan membuat potensi yang dimiliki provinsi perbatasan tidak tergarap secara maksimal. Pertahanan keamanan di wilayah perbatasan ternyata juga tidak maksimal, karena keterbatasan personel keamanan dan perlengkapan untuk mengawasi secara rutin kawasan perbatasan. Pemerintah pada saat itu tidak memandang potensi yang dimiliki di kawasan perbatasan Kepri. Seluas 96 persen wilayah Kepri yang terdiri dari perairan tidak tergarap, padahal ribuan kapal asing lalu lalang di perairan perbatasan Kepri dengan Singapura dalam setiap bulan.

Meski ribuan pulau yang tersebar di Selat Berhala hingga Laut Cina Selatan itu baru 1.350 pulau yang berpenghuni dan bernama, Kepri yang memiliki luas wilayah 251.810,71 kilometer persegi terletak pada laluan transportasi laut dan udara yang strategis dan terpadat di dunia. Akibatnya, Kepri yang memiliki 19 pulau terdepan, yang berhadapan dengan Singapura dan Malaysia menjadi wilayah perbatasan yang tertinggal. Warga maupun militer yang ditempatkan di pulau terdepan tidak mungkin dapat bertahan hidup lama jika tidak ada kehidupan di pulau itu.

Kehidupan tidak dapat berkembang dari aspek keamanan. Tetapi aspek keamanan dapat menjadi alasan yang kuat untuk mengembangkan perekonomian di pulau terdepan.

Dengan demikian, kehidupan hanya dapat berkembang dengan pengelolaan potensi ekonomi di pulau terdepan. Penggalan potensi perekonomian di pulau terdepan merupakan sumbu keamanan untuk melahirkan warga dan militer yang memiliki semangat nasionalisme yang tinggi.

Menyadari hal itu, strategi pengamanan di pulau terdepan tidak hanya mengedepankan aspek keamanan, melainkan juga pengelolaan potensi. Pemerintah pusat dan Kepri sepakat untuk mengelola potensi dan memperkuat keamanan di wilayah perbatasan.

Pemerintah Kepri menyadari mengelola kawasan perbatasan bukan hal yang mudah, karena membutuhkan perencanaan dan anggaran yang besar. Salah satu strategi Pemerintah Kepri dalam dua tahun terakhir adalah berjuang mendapatkan anggaran dari pusat, dengan membentuk Badan Pengelolaan Perbatasan. Kini badan perbatasan juga dibentuk di kabupaten/kota.

Tugas Badan Pengelolaan Perbatasan adalah menetapkan kebijakan program pembangunan perbatasan, menetapkan rencana kebutuhan anggaran, mengoordinasikan pelaksanaan, dan melaksanakan evaluasi dan pengawasan di provinsi. Untuk menjalankan tugas sebagaimana dimaksud itu, Badan Pengelola Perbatasan Provinsi mempunyai fungsi sebagai berikut Pelaksana kegiatan kesekretariatan, meliputi:

1. Pembinaan dan evaluasi, keuangan, umum dan kepegawaian.
2. Pengelola perbatasan pemerintah Provinsi Kepulauan Riau;
3. Pembinaan pelaksanaan pengelola perbatasan;
4. Inventarisasi potensi sumber daya dan rekomendasi penetapan zona pengembangan ekonomi, pertahanan, sosial budaya, lingkungan hidup dan zona lainnya di kawasan perbatasan provinsi;

5. Pelaksanaan, pengendalian dan pengawasan serta evaluasi dan pelaporan pelaksanaan pembangunan dan pengelolaan batas wilayah negara dan kawasan perbatasan di provinsi;
6. Pengumpulan data bahan penyusunan pedoman dan petunjuk teknis pengelola perbatasan;
7. Penyiapan data dan bahan pembinaan dan petunjuk teknis penyelenggaraan pengelola perbatasan, potensi kawasan dan infrastruktur kawasan;
8. Pelaksanaan evaluasi pengelola perbatasan Provinsi Kepulauan Riau, sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku;
9. Penyusunan dan pelaksanaan kebijakan pengelola perbatasan;
10. Penyusunan laporan pengelola perbatasan dalam rangka pertanggungjawaban pelaksanaan Pengelola Perbatasan;
11. Penyusunan kebijakan dan pedoman pengelola perbatasan;
12. Pelaksanaan tugas lain di bidang pengelola perbatasan yang diserahkan oleh Gubernur.

Rencana strategis (renstra) yang telah dibuat Badan Pengelola Perbatasan disamping memenuhi amanat peraturan perundang-undangan, yang lebih utama adalah merupakan pedoman strategis dalam upaya pengelolaan batas wilayah negara, pengelolaan potensi kawasan dan infrastruktur kawasan perbatasan.

Satu sasaran yang dirumuskan untuk mengukur tingkat keberhasilan dari pengelolaan pulau-pulau kecil terdepan dan kawasan perbatasan adalah pembangunan sarana dan prasarana penunjang di pulau-pulau kecil dan pulau-pulau terdepan secara maksimal dan memadai. Oleh karena itu dibutuhkan partisipasi, sinergitas dan kerja keras dari pihak-pihak yang terkait.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 ditegaskan bahwa kawasan perbatasan merupakan Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) yang penataan ruangnya diprioritaskan, karena memiliki pengaruh yang sangat penting secara nasional terhadap

kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara, ekonomi, sosial, budaya, dan atau lingkungan. PKSNI merupakan kawasan perkotaan yang ditetapkan untuk mendorong pengembangan kawasan perbatasan negara.

Pengembangan PKSNI dimaksudkan untuk menyediakan pelayanan yang dibutuhkan untuk mengembangkan kegiatan masyarakat di kawasan perbatasan, termasuk pelayanan kegiatan lintas batas antar negara. Adapun kriteria dari PKSNI ini adalah pusat perkotaan yang berpotensi sebagai pos pemeriksaan lintas batas dengan negara tetangga, pusat perkotaan yang berfungsi sebagai pintu gerbang internasional yang menghubungkan dengan negara tetangga, pusat perkotaan yang merupakan simpul utama transportasi yang menghubungkan wilayah sekitarnya, dan pusat perkotaan yang merupakan pusat pertumbuhan ekonomi yang dapat mendorong perkembangan kawasan di sekitarnya.

Dengan demikian jelas kawasan perbatasan memiliki peran yang sangat penting hingga penataan ruangnya lebih diprioritaskan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN), walau begitu hal ini tidak serta merta menjadikan kawasan perbatasan sebagai kawasan yang lebih maju diantara lainnya. Sebaliknya kawasan perbatasan di Indonesia memiliki ciri yang berlawanan dari peran pentingnya. Berbagai permasalahan terjadi di kawasan perbatasan, rendahnya kualitas infrastruktur, rendahnya akses terhadap informasi, kondisi perekonomian yang tertinggal, serta segala permasalahan lain yang memperlihatkan bahwa kawasan perbatasan Indonesia saat ini masih menjadi halaman belakang yang seakan terabaikan.

Permasalahan koordinasi lintas sektor seringkali menjadi penghambat dalam upaya pembangunan di kawasan perbatasan, hal ini terjadi karena belum adanya lembaga yang mempunyai peran mengkonsolidasikan seluruh sektor terkait hingga akhirnya hadir Badan Nasional Pengelola Perbatasan sebagai koordinator pengelolaan kawasan perbatasan di tingkat Nasional yang kemudian dibantu

oleh Badan Pengelola Perbatasan di tingkat daerah sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2010.

Perencanaan Strategis Badan Pengelola Perbatasan Provinsi Kepulauan Riau (untuk selanjutnya disebut BP-Perbatasan) akan menjadi jawaban atas kebutuhan rencana detail yang menjadi turunan dari desain besar pengelolaan batas wilayah negara, upaya-upaya yang lebih konkrit dan sesuai karakteristik permasalahan wilayah dalam pengelolaan kawasan perbatasan akan muncul secara sistematis dalam rangkaian program dan tindakan.

Visi pengelolaan kawasan perbatasan kemudian diterjemahkan ke dalam visi pengelolaan kawasan perbatasan di tingkat daerah, begitu pula dengan arahan dan program yang dilakukan.

## Isu Strategis

Pemerintah Kepri telah menginput informasi dan data secara rutin untuk dijadikan isu strategis dalam rangka menyusun kebijakan. Isu strategis tidak hanya mempersoalkan tindak kejahatan di kawasan perbatasan, melainkan juga peluang dan rencana ke depan yang dilakukan. Isu-isu strategis yang bersumber dari hasil identifikasi di lapangan, kebijakan pemerintah daerah, kebijakan nasional, dan dokumen perencanaan daerah adalah:

1. Konflik batas negara. Hingga sekarang batas Kepri dengan Malaysia dan Singapura belum terselesaikan.
2. Adanya sengketa wilayah dengan negara tetangga yang mengancam kedaulatan wilayah NKRI.
3. Terbatasnya sarana prasarana keamanan dan pengawasan perbatasan;
4. Delimitasi dan demarkasi.

Lemahnya kelembagaan pemerintah dalam mengelola kawasan perbatasan juga menjadi persoalan tersendiri. Hal ini disebabkan beberapa faktor, di antaranya:

1. Isu kawasan perbatasan belum menjadi agenda pembangunan prioritas yang ditangani secara komprehensif dan terpadu;
2. Meningkatnya aktivitas-aktivitas ilegal di wilayah perbatasan;
3. Lemahnya penegakan hukum terhadap para pencuri kayu (*illegal logger*), penyelundup barang, penjualan manusia (*human trafficking*), pembajakan dan perompakan, penyelundupan senjata, penyelundupan manusia (seperti tenaga kerja, bayi, dan wanita), maupun pencurian ikan, terutama pada grey area.

Pola pembangunan kawasan perbatasan setidaknya harus melihat kepada beberapa hal seperti di bawah ini:

1. Pola pembangunan kawasan perbatasan selama ini berorientasi inward looking (melihat ke dalam), artinya berorientasi pada pemenuhan kebutuhan sendiri seperti pertahanan dan pemenuhan kebutuhan sehari-hari masyarakat setempat. Hal ini ditandai salah satunya dengan minimnya pintu akses masuk yang resmi dan dilengkapi dengan fasilitas CIQ (Customs, Immigration, Quarantine);
2. Rendahnya kemampuan pemerintah untuk membangun dan membina daerah perbatasan, karena pendekatan keamanan lebih menonjol dibanding pendekatan kesejahteraan;
3. Rendahnya aksesibilitas yang menghubungkan wilayah perbatasan yang tertinggal dan terisolir dengan pusat-pusat pemerintahan dan pelayanan atau wilayah lainnya yang relatif lebih maju;
4. Terbatasnya sarana dan prasarana baik pemerintahan, perhubungan, pendidikan, kesehatan, perekonomian, komunikasi, air bersih dan irigasi, ketenagalistrikan serta pertahanan keamanan;
5. Belum optimalnya pembangunan di wilayah perbatasan oleh pemerintah baik pusat maupun daerah karena dianggap tidak menghasilkan pendapatan secara langsung;

6. Kondisi pertumbuhan ekonomi wilayah perbatasan relatif terlambat;
7. Pemerintah masih berfokus pada permasalahan delimitasi dan demarkasi, belum pada isu pemerataan pembangunan dan kesejahteraan;
8. Kesenjangan pembangunan yang lebar antara daerah perbatasan dengan negara tetangga;
9. Banyaknya tawaran investasi yang cukup besar namun terbentur dengan terbatasnya dana pembangunan sarana dan prasarana yang dapat disediakan pemerintah dan pemerintah daerah;
10. Belum optimalnya upaya pelibatan sektor swasta dan dunia usaha, lembaga non pemerintah, dan masyarakat lokal dalam pengembangan wilayah perbatasan.

Terkait dengan sumber daya manusia dan sumber daya alam, dapat dilihat di bawah ini:

1. Kondisi sosial ekonomi masyarakat yang tinggal di daerah ini umumnya jauh lebih rendah dibandingkan dengan kondisi sosial ekonomi warga negara tetangga. Hal ini memicu terjadinya kerawanan sosial melalui kegiatan-kegiatan pemberontakan dan perdagangan ilegal;
2. Pengembangan potensi sumberdaya manusia, kelembagaan serta sumber daya alam yang belum optimal dan berorientasi masa depan;
3. Kesenjangan sosial ekonomi yang nyata terlihat antara masyarakat yang tinggal di daerah perbatasan dengan kondisi sosial ekonomi masyarakat di negara tetangga.

Ancaman lain di kawasan perbatasan adalah penurunan wawasan kebangsaan. Setidaknya hal ini bisa muncul ke permukaan disebabkan oleh dua faktor, yakni rendahnya aksesibilitas informasi, berpotensi terjadinya penurunan wawasan kebangsaan dan minimnya pembinaan kesadaran berbangsa dan bernegara pada daerah perbatasan, menjadikan sebagian masyarakat di daerah perbatasan



merasa bukan bagian dari sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

## **Tantangan bagi Kepri**

Memahami potensi kawasan perbatasan Kepri, pemerintah berniat menjadikan wilayah tersebut sebagai beranda terdepan NKRI. Tentunya, niat itu bukan hanya sekadar isapan jempol belaka, karena Presiden Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono dalam dua tahun terakhir telah tiga kali mengunjungi Kepri dan membuat perencanaan pengembangan pulau terdepan.

Salah satu kunjungan kerja Presiden di Kepri adalah mengunjungi Pulau Nipah, Batam. Pulau Nipah adalah salah satu pulau terdepan Indonesia dan masuk wilayah Batam. Saat ini, pulau itu hanya dihuni TNI yang ditugaskan di sana. Presiden mengatakan Pulau Nipah merupakan pintu terdepan Indonesia untuk pertahanan, keamanan dan penegakan hukum, terutama menghadapi kejahatan lintas batas di sekitar Johor, Singapura dan Riau. Pulau Nipah juga memainkan peran penting dalam keamanan pelayaran di Selat Malaka.

Sebelum dijaga TNI, pulau itu sempat terabaikan dan nyaris tenggelam. Tanah di pulau itu dan pasir di sekelilingnya dikeruk dan dijual ke Singapura. Di Singapura, pasir itu dipakai untuk reklamasi pantai sehingga daratan Singapura bertambah. Di masa Pemerintahan Megawati, pulau itu direklamasi sehingga luasnya bertambah dan tidak jadi tenggelam. Namun, pulau itu masih harus terus dikembangkan.

Penanganan Pulau Nipah tidak hanya dari aspek keamanan, melainkan juga ekonomi. Potensi strategis yang dimiliki Pulau Nipah direncanakan akan dikembangkan sebagai pelabuhan tambat, karena ribuan banyak kapal asing membutuhkan tempat tambat untuk menanti giliran bongkar muat di Pelabuhan Singapura. Bagi Pemerintah Kepri perhatian yang diberikan pemerintah pusat itu

merupakan peluang yang ditunggu-tunggu selama ini. Karena Pemerintah Kepri tidak dapat mengambil kebijakan sendiri tanpa campur tangan pemerintah pusat.

Otoritas pengembangan pulau terdepan, terutama yang berhubungan dengan aspek hukum dan keamanan merupakan wewenang pemerintah pusat. Peranan pemerintah daerah hanya melaksanakan kebijakan pemerintah pusat. Sementara pengembangan potensi wilayah dari aspek ekonomi membutuhkan biaya yang besar sehingga tidak dapat sepenuhnya menggunakan anggaran daerah. Rencana Aksi Pengelolaan Batas Negara dan Kawasan Perbatasan mulai digalakkan pemerintah pusat tahun 2012.

Salah satu lembaga yang memiliki peranan penting, fokus dan kuat adalah Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP). Tahun 2012 badan itu mendapat alokasi anggaran untuk pengelolaan batas wilayah negara dan kawasan perbatasan sebesar Rp3,8 triliun. Untuk mendapatkan anggaran itu, Kepri harus membentuk Badan Pengelolaan Perbatasan Daerah. Kerja keras Pemerintah dan DPRD Kepri membuahkan hasil pada tahun 2011 terbentuk Badan Pengelolaan Perbatasan Kepri, yang mendapatkan anggaran sebesar Rp179 miliar pada tahun 2012.

Kepala Badan Pengelolaan Perbatasan Kepri Edy Sofyan mengatakan, program kerja pengelolaan perbatasan pun dilaksanakan, mulai dari pembangunan kawasan perbatasan, deteksi potensi pulau terdepan, pengelolaan potensi wilayah perbatasan dan penguatan rasa nasionalisme dan sumber daya manusia di wilayah perbatasan. Kegiatan dilaksanakan secara terpadu dan melibatkan instansi lainnya.

Koordinasi dengan instansi lain yang berhubungan dengan permasalahan perbatasan juga dilakukan untuk pemetaan aktual kondisi fisik pulau-pulau terdepan yang memiliki koordinat geografis kepulauan Indonesia mencakup kondisi pilar/patok referensi koordinat geografis, ketersediaan sarpras prioritas dan pembangunan fisik terkait lainnya. Melakukan standarisasi ketersediaan sarpras

Hankam terutama eksistensi Posal di BNPP. Edy mengatakan, menjaga wilayah perbatasan tidak mudah membalikan telapak tangan. Pulau terdepan tidak hanya dijaga di bagian perairannya saja, melainkan juga daratan dan udara.

Tetapi kerja keras semua pihak yang berhubungan dengan Rencana Aksi Pengelolaan Batas Negara dan Kawasan Perbatasan dapat memperkuat barisan keamanan dan pemanfaatan potensi wilayah secara maksimal. Fokus BNPP dalam pembangunan kawasan perbatasan ditujukan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat perbatasan melalui pembangunan sosial ekonomi, lingkungan, hankam dan kelembagaan. Karena itu, kebijakan BNPP yang tepat adalah mengoptimalkan penyelenggaraan pertahanan keamanan dan penegakan hukum demi terciptanya iklim kondusif mendukung terlaksananya pembangunan kawasan perbatasan perbatasan serta menjaga keutuhan wilayah NKRI dari ancaman militer dan nir militer dengan memanfaatkan jalur pulau-pulau terdepan kecil (PPTK).

Kawasan yang menjadi perhatian pemerintah untuk menjaga NKRI dari gangguan dan ancaman asing adalah pulau-pulau terdepan dengan luas lebih kecil atau sama dengan 2.000 km<sup>2</sup> beserta kesatuan ekosistemnya, dan memiliki titik-titik dasar koordinat geografis menghubungkan garis pangkal laut kepulauan Indonesia sesuai hukum internasional dan nasional.

BNPP berencana pada tahun 2013 akan mengadakan dua unit speedboat, 10 unit alat komunikasi dan pemantauan. Kemudian tahun 2014 direncanakan mengadakan empat unit speedboat, 10 alat komunikasi pemantauan dan lima dermaga konstruksi beton. Sedangkan tahun 2015 disediakan empat unit speedboat, 10 alat komunikasi pemantauan, lima dermaga konstruksi beton, rehabilitasi 10 Posal, pengadaan 10 unit solar cell panel atau genset dan lima unit alat penyulingan air laut. BNPP juga berencana membangun dan memelihara patok titik referensi koordinat geografis pada tahun 2013-2015.

Di samping itu, pemerintah juga akan memanfaatkan potensi sumber daya pulau-pulau terdepan kecil dan perairan di sekitarnya sampai paling jauh 12 (dua belas) mill laut diukur dari garis pantai dalam upaya menjaga kedaulatan NKRI. PPKT di cakupan BNPP, mayoritas tidak dapat dihuni karena tidak mendukung kehidupan manusia secara alamiah dan atau dari aspek pertahanan PPKT dihuni sebagai basis penjagaan oleh unsur TNI. Di beberapa lokasi PPKT telah dimobilisasi unsur TNI dan dibangun pos pengamanan laut (Posal). Namun tidak semua PPKT didirikan Posal dan dilengkapi dengan sarpras pendukung yang memadai.<sup>5</sup>

---

5 Data diolah dari Rencana Strategis (Renstra) Badan Pengelola Perbatasan (BPP) Provinsi Kepri 2010-2015.

## **MALAYSIA-INDONESIA: PELUANG MENGELOLA HUBUNGAN DI PERBATASAN<sup>6</sup>**

**H**ubungan politik, perekonomian dan sosial antara Indonesia dengan Malaysia tidak seburuk yang dibayangkan banyak orang. Masyarakat Indonesia yang tinggal di Kepri telah menjalin hubungan perdagangan dengan Malaysia sejak dulu. Kedua negara yang berasal dari rumpun yang sama ini terus menerus mengembangkan pola hubungan yang harmonis, meski kadang diinterupsi oleh sejumlah kelompok kepentingan yang berusaha untuk meregangkan hubungan kedua negara.

Keakraban antara pelaku ekonomi Kepri dengan Malaysia salah satunya tumbuh karena jarak antara kedua wilayah berdekatan, dan sama-sama berasal dari rumpun melayu. Alat transportasi laut baik yang tersedia di Kepri maupun di Malaysia semakin mengintensifkan hubungan antara kedua belah pihak. Salah satu wujud kerja sama yang terorganisir antara kedua belah pihak adalah Sosial Ekonomi Malaysia Indonesia atau dikenal dengan Sosek Malindo. Kerja sama di bidang sosial dan ekonomi antara Malaysia dan Indonesia sudah

---

<sup>6</sup> Data pada bagian ini adalah hasil olahan dari artikel “Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle” yang dimuat di situs resmi Kementerian Luar Negeri Indonesia.

terjalin sejak 25 tahun yang lalu. Namun pertemuan pengurus Sosek Malindo di Hotel Agro Resort, Bintan, Kepri merupakan pertemuan ke-11. Pertemuan balasan dilaksanakan minggu ketiga Oktober 2012 di Malaka, Malaysia .

Di Kepri Sosek Malindo ditangani beberapa satuan kerja perangkat daerah yang dikoordinir oleh Badan Perencanaan Pembangunan, namun ke depan direncanakan diambil alih oleh Badan Pengelolaan Perbatasan, sementara di Malaysia hanya ditangani Majelis Keselamatan Negara Malaysia. Pertemuan Sosial Ekonomi Malaysia dan Indonesia di Bintan pada Kamis 6 September 2012 merupakan sejarah baru perkembangan kerja sama antara kedua negara. Sosek Malindo ke depan tidak hanya membahas permasalahan perekonomian dan sosial, melainkan juga isu strategis perbatasan lantaran kedua negara menginginkan kawasan tersebut aman dan tertib.

Kerja sama yang akan dibangun antara lain terkait penegakan hukum di kawasan perbatasan, patroli bersama, kerja sama organisasi “search and rescue” (SAR). Sosek Malindo merancang penanganan pelanggaran di batas wilayah tidak secara kaku, melainkan melalui negosiasi tetapi tetap menimbulkan efek jera bagi pelakunya agar tidak mengulangi perbuatannya. Kedua negara juga sepakat untuk mencegah aksi kejahatan yang akan dilakukan bersama-sama antara lain perdagangan narkoba, penjualan orang, pencurian ikan dan perampokan.

Untuk patroli di kawasan perbatasan di Malaysia dilaksanakan oleh Regency Penguatan Maritim Malaysia, sedangkan di Indonesia terdapat beberapa institusi yaitu TNI AL, Bea dan Cukai dan kepolisian. Kerja sama itu dapat menguntungkan kedua belah pihak dalam menjaga kedaulatan di kawasan perbatasan. Berbagai permasalahan di kawasan perbatasan diharapkan dapat diselesaikan secara baik.

Selain Sosek Malindo, dalam kurun waktu lima tahun 2003-2008, kerja sama dibidang perekonomian subregional lam ruang

lingkup Asean menunjukkan pertumbuhan yang positif. Kerja sama itu dinilai menunjukkan peningkatan antara wilayah Sumatra bagian utara dengan Thailand dan Malaysia . Wujud kerja sama yang telah dibangun adalah Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT).

IMT-GT berdiri pada 20 Juli 1993 pada Pertemuan Tingkat Menteri (PTM) ke-1 di Langkawi, Malaysia. Wilayah Indonesia yang menjadi bagian dari kerja sama IMT-GT adalah Aceh, Bangka-Belitung, Bengkulu, Jambi, Lampung, Sumatera Selatan, Riau, Kepulauan Riau, Sumatera Utara dan Sumatera Barat. IMT-GT dibentuk dengan tujuan untuk meningkatkan kesejahteraan dan pertumbuhan ekonomi masyarakat di daerah perbatasan negara-negara IMT-GT. Melalui kerja sama itu, sektor swasta terus didorong menjadi “engine of growth”.

Agar tujuan itu mudah tercapai organisasi itu membentuk wadah bagi para pengusaha di kawasan IMT-GT yang disebut Joint Business Council (JBC). Organisasi pengusaha itu ikut dilibatkan dalam rangkaian SOM/MM IMT-GT setiap tahunnya. Pada KTT IMT-GT ke-5 di Hanoi, Vietnam, tanggal 28 Oktober 2010, para pemimpin IMT-GT mengadopsi Joint Statement of the 5th IMT-GT Summit yang antara lain, berisi mengenai perkembangan proyek-proyek IMT-GT terutama yang berkaitan dengan perwujudan sub-regional connectivity dalam mendukung ASEAN Connectivity, Mid-Term Review of the IMT-GT Roadmap 2007-2011, Business Process Review yang dilakukan oleh Eminent Person Group (EPG), pentingnya peran swasta dan pemerintah daerah dalam pengembangan IMT-GT, peran ADB sebagai IMT-GT Development Partner, dan kerja sama dengan IMT-GT dengan Jepang dalam Economic Research Institute of ASEAN and East Asia (ERIA). Sampai saat ini telah diadakan 15 kali Pertemuan Pejabat Senior (SOM) dan Pertemuan Tingkat Menteri (MM) dan 5 kali KTT IMT-GT.

\*\*\*

KTT ke-2 IMT-GT di Cebu, Filipina, 12 Januari 2007 telah menyepakati untuk mengembangkan IMT-GT Connectivity Corridor menjadi pusat kegiatan ekonomi yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di sub-kawasan. Implementasi konsep IMT-GT Connectivity Corridor di 5 (lima) koridor ekonomi yang dipandang paling potensial dan telah memiliki traffic yang relatif tinggi dan perlu ditingkatkan yaitu: (i) koridor ekonomi Songkhla-Penang-Medan Economic Corridor, (ii) Koridor ekonomi Selat Malaka, (iii) Koridor ekonomi Banda Aceh-Medan-Dumai-Palembang, (iv) koridor ekonomi Melaka-Dumai dan (v) koridor ekonomi Ranong-Phuket-Aceh.

Pada KTT ke-4 di Hua Hin, Thailand, 28 Februari 2009 para pemimpin IMT-GT kembali menekankan mengenai pentingnya pembangunan IMT-GT Connectivity Corridors. Pengembangan connectivity corridors perlu dimasukkan dalam perencanaan pembangunan nasional. Selain itu, para pemimpin IMT-GT juga memandang perlu penguatan maritime transport links dan perdagangan melalui Selat Malaka. Dalam hal ini telah terdapat 13 (tiga belas) pelabuhan yang tergabung dalam Joint Business Councils (JBCs) IMT-GT Coastal Network.

IMT-GT telah menetapkan IMT-GT Baseline Priority Projects Connectivity (PCPs) dalam rangka meningkatkan konektivitas di wilayah IMT-GT. Diantara proyek dalam kerangka PCPs adalah Sumatera Ports Development Project, Melaka-Dumai Economic Corridor Multimodal Transport Project, Melaka Pekanbaru Power Interconnection, dan Development of Aceh Highway Facilities. Pada KTT ke-5 di Hanoi, Oktober 2010, para pemimpin IMT-GT menyatakan bahwa PCPs dapat menjadi concrete and visible building blocks bagi ASEAN Master Plan on Connectivity.

\*\*\*

Mencermati berbagai pola hubungan yang telah dikembangkan oleh Indonesia dengan negara tetangga yang berada di perbatasan,



tentu menjadi kajian yang menarik. Sebab, hidup berdampingan dengan negara lain berdasarkan prinsip menjaga koeksistensi damai dua negara adalah bagian yang penting di era politik global pada saat ini. Hubungan yang harmonis antara Indonesia dengan Malaysia nantinya bisa menjadi salah satu bidang potensial untuk menggarap kawasan perbatasan. Setidaknya, sejumlah pulau Indonesia yang berada di perbatasan Malaysia juga memiliki potensi pariwisata yang besar. Dengan kemampuan manajemen pengelolaan destinasi wisatanya yang baik, tentu saja Malaysia bisa dijadikan sebagai mitra dalam pengembangan pulau terdepan Indonesia yang berada di Anambas. Bisa saja dilakukan paket kunjungan yang sama, yakni setelah berkunjung ke Malaysia, bisa dilanjutkan dengan berwisata ke pulau-pulau terdepan Indonesia yang berada di Anambas. Selain pola kerjasama dalam bentuk pengelolaan tujuan wisata ini, kerjasama perbatasan di bidang lainnya juga masih terbuka lebar. Karena itu, bila sudah terbina hubungan yang baik antardua negara di perbatasan, maka pola-pola kemitraan yang sama-sama menguntungkan juga bisa dilakukan di ke depan hari.

## PEMUDA DI PERBATASAN: SEBUAH UPAYA MENDORONG KEMAJUAN SDM DI TEPIAN TANAH AIR

Indonesia membutuhkan pemuda tangguh dalam menjaga, mengembangkan dan merawat wilayah perbatasan. Batas-batas negara merupakan kedaulatan yang harus dijaga. Sebagai negara kepulauan yang berbatasan dengan negara asing, permasalahan perbatasan merupakan manifestasi utama dalam menjaga kedaulatan. Perbatasan suatu negara mempunyai peranan penting dalam penentuan batas wilayah kedaulatan, pemanfaatan sumber kekayaan alam, menjaga keamanan dan keutuhan wilayah. Secara umum terdapat dua hal penting yang harus dilakukan yaitu pembangunan daerah perbatasan dengan pendekatan kesejahteraan (*prosperity approach*) untuk mengangkat taraf kehidupan masyarakat setempat dan pendekatan keamanan (*security approach*) yang diperlukan guna terciptanya stabilitas politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan sehingga memungkinkan terwujudnya keserasian hidup berdampingan secara damai dengan negara-negara tetangga di sepanjang daerah perbatasan. Penerapan kedua pendekatan tersebut melandasi tujuan program-program pembangunan di wilayah perbatasan secara terintegrasi dan berkelanjutan.

Pembangunan wilayah perbatasan pada hakekatnya merupakan bagian integral dari pembangunan nasional, yang memiliki nilai strategis seperti memiliki pengaruh yang penting bagi kedaulatan negara, sebagai pendorong bagi peningkatan kesejahteraan sosial ekonomi masyarakat dan pertahanan keamanan nasional. Wilayah perbatasan hampir tidak mungkin hanya mengandalkan kekuatan dari pemerintah aparat aparat yang berwenang. Pemuda di perbatasan memiliki andil yang cukup besar untuk bersama-sama pemerintah, aparat keamanan dan masyarakat membangun pulau-pulau terdepan.

Kondisi terkini di Kepri, perhatian pemuda terhadap persoalan perbatasan masih minim. Sebagian generasi muda disibukkan dengan berbagai hal yang tidak berhubungan dengan peningkatan sumber daya manusia. Hura-hura, balap liar, penggunaan narkoba, seks bebas dan berbagai kejahatan yang mewarnai kehidupan di Kepri, mengancam masa depan pemuda. Kesibukan mereka sebagai seorang pelajar dan mahasiswa membuat berbagai permasalahan yang terjadi di Kepri yang berbatasan dengan beberapa negara tetangga terlupakan.

Sinergitas antara pemuda dengan pemerintah dibutuhkan dalam menjaga dan pengelola potensi di pulau-pulau milik Kepri yang berbatasan dengan negara tetangga. Pemerintah dan berbagai pihak yang terkait dengan permasalahan perbatasan memiliki kewajiban untuk meningkatkan karakter dasar pemuda yang berjiwa nasionalis, berwawasan nusantara, berjiwa patriotik, pro pembangunan dan memiliki kepekaan yang tinggi menggunakan kekuatannya untuk menjaga NKRI.

Pemerintah sudah sewajarnya membuka kran komunikasi dengan pemuda dalam rangka meningkatkan sumber daya manusia dan mendorong pemuda untuk peduli terhadap permasalahan perbatasan. Dalam hubungan itu perlu dimantapkan fungsi dan peranan wadah-wadah kepemudaan seperti KNPI, pramuka, Karang Taruna, organisasi siswa intra sekolah (OSIS), organisasi

mahasiswa intra dan ekstra di lingkungan perguruan tinggi dan organisasi fungsional pemuda lainnya. Arah kebijakan pembinaan generasi muda dalam pembangunan nasional menggariskan bahwa pembinaan perlu dilakukan dengan mengembangkan suasana kepemudaan yang sehat dan tanggap terhadap pembangunan masa depan, sehingga akan meningkatkan pemuda yang berdaya guna dan berhasil guna.

Pemuda dapat merekomendasikan pemikirannya kepada pemerintah atau dapat melakukan kegiatan yang positif dalam meningkatkan perekonomian dan sumber daya manusia di Kepri. Semakin banyak pemuda yang memikirkan permasalahan perbatasan, maka semakin besarlah kontribusinya menjaga perbatasan sebagai beranda depan Kepri. Generasi muda tidak dituntut untuk berperang, melainkan ikut berperan aktif memberi kontribusi pemikiran dan tindakan yang dapat menumbuhkembangkan wilayah perbatasan sebagai bagian dari NKRI.

Tindakan yang nyata dari pemuda tentunya memberi efek positif terhadap eksistensi wilayah perbatasan Indonesia. Menyadari pentingnya peranan pemuda di wilayah perbatasan, puluhan mahasiswa dari Fakultas Keguruan Ilmu Pendidikan dan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Maritim Raja Ali Haji sejak tahun 2012 mendirikan beberapa organisasi berfungsi mengembangkan berbagai sektor kehidupan, seperti pendidikan, sosial budaya kebangsaan dan nasionalisme di perbatasan.

Organisasi yang dinakhodai mahasiswa itu antara lain Komunitas Bakti Bangsa, Komunitas Merah Putih, Forum Sangsaka, Gerakan Kepri Membaca, Gerakan Kepri Menulis dan Pusat Studi Perbatasan. Komunitas Bakti Bangsa tidak hanya melakukan pergerakan melawan neoliberalisme dan komunisme, melainkan juga berupaya meningkatkan sumber daya pelajar sekolah dasar dari keluarga kurang mampu melalui Gerakan Mengajar Gratis. Gerakan Mengajar Gratis yang dilakukan sejak pertengahan tahun 2012 mendapat sambutan positif dari berbagai kalangan masyarakat.

Mahasiswa calon guru secara bergiliran dalam setiap pecan memberi pendidikan gratis di perumahan penduduk kurang mampu, seperti Tanjung Kapur, Bintan. Mereka juga menggalang bantuan berupa perlengkapan tulis dari masyarakat yang mampu.

Sementara itu kiprah para aktivis muda di Kepri yang tergabung dalam wadah Komunitas Merah Putih sudah terus mengakar ke masyarakat sejak beberapa tahun belakangan. Komunitas ini aktif melakukan advokasi pada upaya penyadaran tentang pentingnya upaya membangun kesadaran bagaimana masyarakat Kepri, terutama kaum mudanya, untuk ikut menjaga dan membangun perbatasan. Persoalan yang dihadapi kawasan perbatasan adalah pembiaran dan ketidakpedulian. Bila hal ini terjadi, maka sudah pasti akan menimbulkan berbagai persoalan di kedepan hari. Karena itu, sejumlah program yang dirancang oleh Komunitas Merah Putih, dari mulai seminar, advokasi lapangan, sampai gerakan penyadaran dan pembentukan opini lewat media massa, tidak lain ditujukan bagaimana membangunkan kesadaran warga Kepri tentang pentingnya upaya untuk menjaga perbatasan.

Kehadiran komunitas-komunitas muda ini tentu menjadi aset bagi Indonesia dalam menjaga kawasan perbatasannya yang berada di Kepri. Ke depan, pola sinergi antar berbagai organisasi pemuda ini diharapkan bisa terjadi, demi mewujudkan sebuah gerakan yang mengakar dan sistematis untuk terus menjaga kawasan perbatasan Indonesia di Kepri.

## **EPILOG: KISAH UNIK DARI PERBATASAN**

Selama ini, bila mendengar kata perbatasan, selalunya kita membayangkan adanya deretan tentara berwajah sangar menenteng senjata berdiri tegap dan siap menembak siapapun yang melintas tanpa izin. Atau kita membayangkan perbatasan itu adalah sebuah laut, selat, sungai, atau minimal parit. Tapi ternyata, kita belum banyak tahu ternyata ada perbatasan yang batasnya hanya berupa cat putih, juga ada yang melintas di dapur rumah warga.

Hampir sepertiga dari seluruh wilayah muka bumi ini adalah perbatasan, demikian guruan seorang rekan. Benarkah demikian? Mari kita menghitung secara kasar. Ada berapa banyak jumlah negara di dunia ini. Dan apabila jumlah itu dikali dengan delapan, sesuai dengan penjuru mata angin, maka kita akan mendapatkan itulah jumlah perbatasan di muka bumi.

Wajah kawasan perbatasan juga menampilkan sejumlah rupa. Ada yang sangar, kering kerontang, berdebu, berhutan dan seperti tidak terjamah manusia, tapi juga ada yang sebaliknya, bergeliat, penuh lalu lintas manusia, dan bahkan hanya sebatas sungai padat atau selat sempit yang menjadi pemisah.

Kadang terasa unik juga kawasan perbatasan ini. Seorang traveler, Agustinus Wibowo yang berkeliling dunia selama beberapa

tahun dan menulis buku “Selimut Debu”, menuturkan bahwa ia melihat dengan mata kepala sendiri bahwa ada perbatasan yang memisahkan dua kondisi, seperti layaknya bumi dan langit. Padahal perbatasan itu hanya sebuah sungai. Di seberang sana mobil-mobil mewah berseliweran dan terlihat jelas, sementara di bagian yang sini orang-orang masih bersepeda dan besandal jepit.

Kalau ingin membuktikan bahwa perbatasan punya dua wajah seperti itu, bisa datang ke Belakang Padang, sebuah wilayah yang secara administratif adalah sebuah kecamatan di Kota Batam. Bila malam datang, naiklah sedikit ke tempat yang lebih tinggi, maka dengan mudah dapat disaksikan bahwa kerlap kerlip lampu Singapura begitu menggoda. Bahkan ketika Belakang Padang mati lampu, maka kerlap lampu di Singapura adalah hiburan tersendiri. Ia tampak seperti jutaan kunang-kunang yang berkejaran di malam hari. Di Batam, bila naik ke arah bukit di kawasan Tanjunguma, juga hal seperti itu bisa disaksikan. Uniknya, Singapura sendiri mengandalkan pasokan gas untuk pembangkit listrik mereka jusru dari Anambas. Sekarang, di Anambas sendiri, belum seluruh kawasan menikmati aliran listrik.

Hal inilah yang menjadi keunikan kawasan perbatasan. Namun masih ada keunikan lain. Bila sempat berpergian ke Jembatan Ambassador yang memisahkan Detroit, Michigan (Amerika Serikat) dan Windsor, Ontario (Kanada), maka para pelintas batas pun akan dibuat terbelalak. Jembatan itu menggantung di atas sebuah selat sempit yang padat. Dan jembatan itulah yang menjadi penghubung antara dua negara di Amerika Utara itu. Yang menjadi unik adalah bahwa pos perbatasan tidak dijaga sama sekali. Tidak ada petugas yang berdiri tegak dengan tampang sangar di sana. Kalau pun perlu dokumen imigrasi, maka itu hanya dilayani di wilayah Kanada. Setiap yang hendak melewati perbatasan, hanya perlu datang melintas ke pos imigrasi dan paspor pun akan dicop. Setelah itu silahkan melenggang dengan bebas ke Amerika.

Godaan terbesar kawasan perbatasan adalah kesejahteraan. Dan fenomena “kejahatan” tertua di perbatasan adalah penyelundupan. Karena itu, bila kondisi kesejahteraan kedua wilayah yang dipisahkan oleh perbatasan tidak terpaut jauh, seperti Amerika dan Kanada, maka tidak perlu penjagaan ekstra serta prosedur imigrasi yang panjang untuk melintasinya. Toh, orang yang melintas pun pasti akan kembali.

Pemandangan seperti ini tentu tidak terjadi di wilayah yang memiliki ketimpangan di perbatasan. Sebut saja kawasan perbatasan Kepri dengan Singapura. Pemerintah Singapura begitu kaku menjaga garis perbatasannya. Dalam radius beberapa meter, sudah ada kapal patroli penjaga. Dan begitu masuk pos imigrasi Singapura di kawasan Tanah Merah, maka wajah petugas yang dingin pun akan menyambut. Bila ternyata ada masalah, atau ada kecurigaan sedikit, maka pelintas batas pun akan masuk dalam pos pemeriksaan. Setelah ada penjamin, atau sudah dirasakan bahwa tidak ada masalah dengan si pelintas batas, baru imigrasi Singapura akan membiarkan dia melenggang, menikmati gedung pencakar langit tinggi di kawasan Orchard Road, atau ke sejumlah tempat lainnya.

Namun ternyata, tahukah kita bahwa persoalan perbatasan begitu kompleks dan unik. Perbatasan tidak semuanya seperti dalam imajinasi kita bahwa dipisahkan oleh laut, selat, atau minimal sungai dan pegunungan. Ternyata ada sejumlah perbatasan negara, yang bahkan hanya dipisahkan oleh sebuah garis cat putih tebal selebar satu jengkal saja. Dan batas antara dua negara berdaulat itu ternyata ada di teras rumah penduduk. Hal ini seperti terjadi di perbatasan Belanda dan Belgia. Perbatasan itu terletak di Kota Baarle-Nassau. Kota ini masuk menjadi wilayah Belanda, dan berbatasan langsung dengan distrik (daerah setingkat kabupaten) Baarle-Hertog yang masuk wilayah Belgia. Perbatasan ini begitu rumit, bahkan ada beberapa rumah yang terpaksa sebagian kamarnya berada di Belanda, sementara bagian lainnya berada di Belgia. Di sebuah rumah warga, bahkan di bagian lantai terasnya tertulis dengan cat



putih besar-besar huruf “B” dan “NL”. B adalah Belgia dan NL adalah Netherland, atau disebut dalam bahasa Indonesia sebagai Belanda.

Perbatasan-perbatasan unik di dunia lainnya dapat ditemui di Kota Derby Line. Kota ini didirikan melintasi batas negara Amerika Serikat dan Kanada. Perbatasan melewati tengah kota, bahkan beberapa rumah pun terbelah. Lucunya, penduduk di kota tersebutlah yang bisa menikmati “kemewahan” masak makanan di Amerika dan melahapnya di Kanada. Mengapa demikian? Bayangkan, bila dapur rumah mereka secara teritorial masuk wilayah Amerika, sementara ruang makan berada di wilayah Kanada? Mau tidak mau, setiap hari, untuk sekedar urusan memasak dan menyantap makanan, mereka meski bolak-balik Amerika-Kanada. Kalau orang-orang di Jawa atau Sumatera mendengar ini, tentu mereka akan mengatakan, “alangkah kayanya keluarga tersebut!”. Tapi pada faktanya tidak demikian, sebab, pebatasan yang mereka saksikan setiap hari, jauh dari kesan perbatasan seperti yang dipahami oleh kebanyakan orang Indonesia.

Uniknya, di kota tersebut, ada sebuah bangunan gedung opera. Panggung opera di dalam gedung tersebut masuk wilayah Amerika, sementara pintu masuk gedung dibangun di wilayah Kanada. Dan yang lebih mengundang senyum adalah, pengelola gedung memiliki selera humor yang tinggi. Untuk berkirim surat kepada petugas atau staf di gedung opera itu, maka mereka menyediakan dua alamat kota surat. Satu alamat bertuliskan kode pos Amerika, satu lagi kode pos Kanada. Terserah si pengirim surat, mau menggunakan kode pos yang mana. Yang jelas surat dijamin sampai ke alamat pada waktu yang sama, tidak kurang sejam, atau bahkan semenit hingga sedetik pun. Kita yang orang Indonesia tentu membayangkan, bagaimana rumitnya pengelolaan gedung tersebut. Terutama dalam hal pajak karcis masuk untuk menonton pertunjukan opera di sana. Bisa jadi, karena pintunya berada di Kanada, maka pajak karcis pun masuk ke dalam kas negara Kanada. Namun ternyata, karena

panggung gedung berada di wilayah Amerika, maka pajak karcis pun bisa menjadi hak pemerintah Amerika. Tentu yang lebih lucu lagi adalah para pengambil kebijakan yang membangun gedung tersebut. Apakah mereka begitu iseng membangun sebuah gedung di wilayah dua negara, kita pun tak tahu.

Satu pebatasan lagi yang dianggap paling terunik di muka bumi ini adalah di Pulau Selat Bering. Di sana ada sepasang pulau yang memiliki nama yang sama: Diomedes. Pulau yang lebih kecil disebut Little Diomede. Ada sebuah kota kecil di sana, dengan penduduk sejumlah sekitar 146 orang. Wilayah ini masuk bagian Amerika. Sementara pulau yang lebih besar, tanpa penghuni, di sebut pulau Big Diomede. Pulau ini masuk bagian Rusia. Jarak kedua pulau ini hanya 2,5 mil saja, atau sekitar tiga kilometer lebih. Yang membikin perbatasan ini unik, tentu bukan karena keberadaan kedua pulau kembar itu yang jaraknya berdekatan. Sebab, kalau perbatasan negara dipisahkan oleh selat sempit di antara dua pulau, itu bukan hal yang luar biasa. Batam yang masuk wilayah Indonesia dan Singapura hanya terpisah sekitar 20 mil laut saja. Demikian juga negara-negara kecil di Oseania.

Tapi yang membikin perbatasan itu unik tak lain karena garis pembatas di tengah kedua pulau itulah yang menjadi International Date Line, atau garis batas waktu internasional. Pemisahan waktunya sampai satu hari. Contohnya bila di Little Diomede baru pukul 09.00 hari Sabtu, maka di seberang sudah masuk “ketentuan” waktu pukul 06.00 hari Minggu. Padahal bila berada di dua pulau itu, kita masih masuk di wilayah garis edar matahari dengan waktu yang nyaris sama. Saat matahari terbenam di Pulau Big Diomede, maka orang yang berada di Little Diomede juga akan melihat hal yang sama. Namun rezim waktu internasional telah memisahkan mereka, membuat mereka meski memandang matahari terbenam, tapi harus mengakui bahwa jam di tangan mereka berbeda. Karena itu, ketika warga Little Diomede menyeberang ke Pulau Big Diomede, yang mereka akan lakukan pertama kali ketika mendarat di pulau itu

adalah segera memutar jarum jam di tangan mereka. Sebab kalau itu tidak mereka lakukan, mereka tidak bisa menyesuaikan diri dengan perhitungan jam internasional.

Yang paling menggelikan lagi adalah penduduk Kota Little Diomedede ternyata memiliki pikiran unik. Di sejumlah sudut kota, mereka menyediakan kamera dan teropong untuk melihat Pulau Big Diomedede. Dalam kamera tersebut, tersedia fasilitas memperbesar lensa, sehingga penggunaanya bisa leluasa mengamati setiap sudut Pulau Big Diomedede. Karena itu, sejumlah orang pun memiliki lelucon tersendiri terkait pulau ini: bila Anda ingin melihat masa depan, tidak perlu pergi ke paranormal atau ke dukun. Datang saja ke Pulau Little Diomedede, dan intiplah dari balik kamera Pulau Big Diomedede. Sebab dengan begitu, kita akan bisa melihat kejadian “hari esok” pulau itu. Dan lelucon lain menyebutkan bahwa, satu-satunya tempat di Rusia yang “diizinkan” oleh pemerintah Rusia untuk dimata-matai oleh orang Amerika, ya di pulau itu.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abu Bakar, Mustafa, 2006, *Menata Pulau-Pulau Kecil Perbatasan: Belajar dari Kasus Sipadan, Ligitan dan Sebatik*, Jakarta: Penerbit Kompas
- Departemen Kebudayaan dan Pariwisata, 2006, *Informasi Pariwisata Nusantara*, Jakarta: Departemen Kebudayaan dan Pariwisata
- Djojosoekarto, Agung (Ed.) Dkk, 2012, *Rumusan Rekomendasi Kebijakan Pengelolaan Perbatasan di Kalimantan Timur*, Jakarta: Kemitraan bagi Pembaruan Tata Pemerintahan.
- \_\_\_\_\_, 2012, *Rumusan Rekomendasi Kebijakan Pengelolaan Perbatasan di Kepulauan Riau*, Jakarta: Kemitraan bagi Pembaruan Tata Pemerintahan.
- Dompet Dhuafa, 2012, *Anak Bangsa Di Batas Negeri*, Jakarta: Dompet Dhuafa.
- Hardiwijoyo, Suryo Sakti, 2011, *Perbatasan Negara dalam Dimensi Hukum Internasional*, Jakarta: Graha Ilmu.
- Ishak, Dr. Awang Farook, 2003, *Membangun Wilayah Perbatasan Kalimantan dalam Rangka Memelihara dan Mempertahankan Integritas Nasional*, Jakarta: Indomedia.
- Istiani, Chatarina Pancer Dkk, 2012, *Senator di Batas Republik: Pengalaman Mendorong Forum Konsultasi Publik*

*Masyarakat Perbatasan dengan DPD RI, Pontianak: Perkumpulan Pena.*

Muda, Pengajar, 2011, *Indonesia Mengajar: Kisah Para Pengajar Muda di Pelosok Negeri*, Yogyakarta: Bentang.

Putra, Trisno Aji (Ed.) 2002, *Menuju Masyarakat Sejahtera: Tentang Gagasan Pembaruan Sosial, Ekonomi, Politik, dan Budaya di Kepulauan Riau*, Yogyakarta: Yayasan Tajussalatin.

## TENTANG PENULIS



**Dr. Achmad Nurmandi, M.Sc.** kini menjabat sebagai Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIPOL) Universitas Muhammadiyah Yogyakarta (UMY). Menempuh pendidikan sarjana di jurusan Ilmu Pemerintahan Fisipol Universitas Gajah Mada (UGM), kemudian melanjutkan pendidikan S2 pada tahun 1995 di Asian Institute of Technology, Thailand di bidang *Urban Development Planning and Environmental Management*. Pada tahun 2008, ia meraih gelar doktor dari Universitas Indonesia di bidang Administrasi Publik. Pemikirannya ia tuangkan dalam tulisannya yang menyebar di sejumlah buku dan jurnal terbitan dalam dan luar negeri. Selain mengajar, ia juga aktif melakukan riset dan menjadi pembicara sejumlah seminar. Lelaki kelahiran Bangka Belitung ini kini menetap di Sleman, Yogyakarta.\*



**Trisno Aji Putra**, dilahirkan di Tanjungpinang, 33 tahun lalu. Menjalani pendidikan awal di sebuah sekolah dasar di Mentras (*Main Trust*), sebelum meneruskan ke SMP Negeri 4 dan SMA Negeri 2 Tanjungpinang. Setelah menyelesaikan pendidikan S-1 di Jogja, kini sedang menempuh pendidikan S-2 di Malang. Tahun 2006, mendapat beasiswa dari Kementerian Luar Negeri Singapura dan menjalani *short course* di RELC dan Radio Singapura International (RSI-Media Corp), Singapura.

Terjun ke dunia jurnalistik sejak masih di bangku kuliah. Pernah menjadi Pemimpin Umum Majalah Mahasiswa “Nuansa” UMY Yogyakarta. Kemudian bekerja di Jurnal Media Inovasi dan Majalah Pendidikan “Gerbang”. Kembali ke Tanjungpinang, pernah bekerja selama enam tahun sebagai wartawan, redaktur, dan Kepala Biro Tanjungpinang Harian “Tribun Batam” (Kelompok Kompas Gramedia). Memenangi 11 penghargaan untuk liputan jurnalistik dan tulis menulis di tingkat lokal dan nasional. Tulisannya tentang penyelamatan penyu di Bintan juga mendapat juara kedua lomba penulisan Konferensi Kelautan se-Dunia (*World Ocean Conference*) 2009.

Kini mengajar jurnalistik di FKIP Universitas Maritim Raja Ali Haji (UMRAH) Tanjungpinang. Sebelumnya pernah mengajar di STTI, Stisipol Raja Haji Tanjungpinang dan Stikom IGA Tanjungpinang. Selain menekuni dunia *travel-writer*, juga mulai terjun di produksi film-film pendek tentang sejarah, pendidikan, dan budaya di Kepri. Menikah dengan Devi Fitria, kini dikaruniai sepasang anak, Luqmaan Ahmad Aqsha dan Raihaannah Fathimah Khairunnisaa’. Buku ini adalah buku ketujuh yang ditulisnya. \*



**Nikolas Panama**, dilahirkan di Tanjungpinang, bertepatan dengan Hari Kebangkitan Nasional sekitar 33 tahun silam. Pendidikan dasar diperoleh di SDN 015 Tanjungpinang, kemudian melanjutkan pendidikan di Pekanbaru. Menjalani pendidikan SMP Bhayangkara, SMAN 3 (sekarang SMAN 5 Pekanbaru) dan program Diploma III jurusan Akuntansi Komputer di Widyaloka Pekanbaru

selama tinggal di rumah kakaknya, Rosita dan Sukro Paino. Menyelesaikan pendidikan Strata I Fakultas Hukum Unilak, Riau. Kini sedang menempuh pendidikan S2 di Malang.

Karir wartawan dimulai sekitar tahun 2002, bekerja di beberapa perusahaan media cetak. Tahun 2005 menjadi wartawan, redaktur, koordinator liputan, dan Kepala Perwakilan Harian “Media Kepri”. Sempat memutuskan untuk berhenti berkarir di dunia jurnalistik pada tahun 2006 karena jenuh. Tetapi, atas ajakan seorang teman, kembali bergabung dengan media portal Batam Today. Setelah itu, tahun 2007 bergabung dengan Lembaga Kantor Berita Nasional (LKBN) ANTARA hingga sekarang. Sempat setahun bergabung dengan televisi lokal Semenanjung Televisi.

Kemudian mendirikan Gerakan Kepri Mengajar. Di tahun 2012 dipercaya sebagai Sekretaris Aliansi Jurnalis Independen (AJI) Kota Batam. Kemudian pada tahun yang sama, mengajar ilmu jurnalistik di FKIP UMRAH. “Menjaga Indonesia dari Kepri” merupakan buku pertama yang ditulisnya.\*