

POTRET PULAU-PULAU KECIL-TERDEPAN* DI PERBATASAN KEPULAUAN RIAU: SUATU POTENSI SEBAGAI 'KATUP PENGAMAN'

Awani Irewati¹

Abstract - The existence of the outermost small islands plays a vital role to maintain the sovereignty of the country as well as benchmarking measurement of archipelagic baseline points. Nineteen small outer islands in the Riau Islands Province could act as 'safety valve', which borders Malaysia, Singapore, Vietnam. The islands located on the shores of the Straits of Malacca and Singapore, which is the second busiest shipping lanes and trade in the world. This paper aims at analyzing the potential and challenges of the outermost small islands in the Riau Islands Province, where their presence is running from west to the northeast province of Riau Archipelago (overlooking the South China Sea). The islands are uninhabited so vulnerable to illegal activities. Moreover, the island lies the one with the other islands are far apart and the wealth of natural resources owned by these islands is very promising.

Keywords: the outermost islands, Malaka-Singapore strait, the Riau Islands Province, Malaysia, Singapore, the South China Sea.

*"The difference between an insecure border and one that is well administered has much more to do with how states organize their institutions at the boundary than with how strong they are".
(George Gavrilis; 2008)*

Pengantar

Keberadaan pulau-pulau kecil yang berlokasi di wilayah perbatasan, memegang peran penting khususnya dalam menjaga mata rantai wilayah NKRI. Peran sebagai *connecting islands* di wilayah Indonesia maupun dengan negara lain yang berbatasan tentu memiliki peran geo-politik dan geo-ekonomi yang bisa diandalkan demi menguatkan kedaulatan wilayah Indonesia.

Provinsi Kepulauan Riau yang 96 persen wilayahnya berupa lautan memiliki 2.408 pulau, dengan 3 pulau utamanya (Batam, Bintan, Karimun) menjadi penggerak utama dalam pengembangan kepulauan. Ditetapkannya 3 pulau Batam, Bintan, dan Karimun sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) untuk menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK/*Special Economic Zone*) memiliki makna penting karena

¹ Penulis adalah Peneliti Tim Perbatasan, Bidang Perkembangan Politik Internasional, Pusat Penelitian Politik Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (P2P LIPI).

bersentuhan dengan jalur pelayaran dunia, yaitu Selat Malaka-Singapura. Kepulauan Riau sebagai provinsi yang bertetangga langsung dengan negara maju seperti Singapura, Malaysia pasti memiliki tujuan yang tak kalah penting untuk menangkap dinamika ekonomi selat sebagaimana dilakukan dua negara tetangga itu. Tujuan yang dituangkan dalam paket Pembangunan Kepulauan Riau untuk KEK ini dikembangkan dengan pencapaian persetujuan kerja sama ekonomi antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Pemerintah Republik Singapura pada 25 Juni 2006. Kesepakatan (yang dibangun di era otonomi daerah) ini bertujuan mendorong pertumbuhan ekonomi antarnegara (Indonesia dan Singapura) melalui sektor investasi, keuangan dan perbankan, perpajakan, bea dan cukai, imigrasi dan ketenagakerjaan.²

Dari 2.408 pulau di Provinsi Kepulauan Riau, 19 pulau di antaranya berupa pulau-pulau kecil-terluar yang tersebar dan berbatasan dengan 4 negara, Singapura, Malaysia, Kamboja, dan Vietnam. Sehingga faktor keamanan wilayah Kepulauan Riau dengan jalinan 19 pulau terluar sebagai "katup pengaman" menjadi penting untuk diperjuangkan. Fokus penulisan ini lebih diarahkan pada memotret keberadaan 19 pulau-pulau kecil terdepan di Provinsi Kepulauan Riau, yang posisi geografisnya berada di tepi Selat Malaka-Singapura dan berhadapan dengan Laut China Selatan sebagai jalur perdagangan dan pelayaran dunia. Tak tertinggal dilihat pula tantangan yang dihadapi pulau-pulau ini. Tahapan penulisan yang dilakukan terdiri dari beberapa bagian, yaitu pertama, pengantar; kedua, profil dan makna strategis Kepulauan Riau di Tepi Selat Malaka- Singapura, yang dibagi dalam dua subbagian a) Selat Malaka-Singapura; b) Keberadaan Malaysia, Singapura di Tepi Selat Malaka-Singapura); ketiga, keberadaan Pulau-Pulau Kecil-Terluar di Kepulauan Riau yang terbagi: a) Kebijakan Pemerintah atas Pulau-Pulau Kecil Terdepan di Kepulauan Riau; b) Tantangan Pulau-Pulau Kecil Terdepan sebagai 'Katup Pengaman' ; keempat, penutup.

*Istilah "Terdepan" untuk Pulau-Pulau Kecil dipakai oleh Tim Peneliti Perbatasan di P2P-LIPI sejak beberapa tahun lalu. Dalam tulisan ini istilah tersebut dipakai untuk mengganti istilah "Terluar".

² Maxensius Tri Sambodo dan Syarif Hidayat, *Menghitung Peluang Menimbang Kenyataan, Kajian Rencana Kawasan Ekonomi Khusus Batam*, P2E-LIPI kerja sama dengan Pemkot Batam, (Jakarta, LIPI, 2007), hlm. 1. Sumber yang sama ini juga dimuat di dalam Awani Irewati (editor), *Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Ketahanan Wilayah Pesisir di Kepulauan Riau: Konteks Dinamika Regional*, (Jakarta, LIPI Press, 2010), hlm. 6.

Profil dan Makna Strategis Kepulauan Riau di Tepi Selat Malaka – Singapura

Secara geografis Provinsi Kepulauan Riau berada pada koordinat 0°40' Lintang Selatan hingga 7°19' Lintang Utara serta antara 103°30' Bujur Timur hingga 110°00' Bujur Timur. Dengan luas wilayah 251.810 km², provinsi ini lebih didominasi oleh lautan (96% atau setara dengan ± 241.215 km²), sedangkan sisanya oleh daratan (4% atau setara dengan ± 10.594 km²).³ Provinsi ini terdiri dari 2.408 pulau besar dan kecil dengan catatan tahun 2007 dilaporkan 394 pulau sudah dihuni, dan 1.350 pulau yang sudah bernama, sedangkan 1.058 pulau yang belum bernama.⁴ Di antaranya terdapat 19 pulau-pulau kecil dan terluar yang membentuk rangkaian 'katup pengaman' mulai sebelah barat selat (di atas Pulau Karimun Besar) hingga ke arah timur selat (di perairan Natuna menghadap Laut China Selatan).

Sebagai provinsi kepulauan, pemerintah provinsi mengemban visi dan misi di atas kesadaran kepemilikan sumber daya laut yang melimpah. Sumber daya yang ditunjang dengan posisi strategis berdekatan dengan Singapura dan Malaysia diarahkan untuk menjadi kawasan pertumbuhan ekonomi nasional yang bisa diandalkan berdasar kekuatan budaya daerah yang berakhlak mulia (visi). Misi yang dilaksanakan salah satunya adalah meningkatkan pendayagunaan sumber daya kelautan dan pulau-pulau kecil, serta pengembangan ekonomi lokal berdasar potensi ekonomi lokal berbasis kelautan dan budaya setempat.⁵ Strategi kebijakan dilakukan dengan cara (salah satunya) mendorong percepatan daerah tertinggal dan kawasan terdepan (atau pulau-pulau terdepan) didasarkan pada pengembangan wilayah laut dan sektor-sektor kelautan dan perikanan. Jadi intinya dengan melihat pada kondisi dan lokasi geografis Provinsi Kepulauan Riau yang berada di tepi jalur perdagangan dan pelayaran internasional tersibuk kedua dunia, pemerintah provinsi mengangkat potensi kelautan daerahnya untuk dikembangkan dengan berorientasi ke peluang-peluang yang ditawarkan oleh 'wilayah depan' (yaitu Selat Malaka – Singapura), namun sekaligus juga turut menegakkan kedaulatan NKRI di perbatasan laut ini. Ini sesungguhnya menjadi tugas yang tidak ringan, karena upaya mengembangkan pusat-pusat pertumbuhan seperti KEK Batam, Bintan, Karimun yang

³ Markus Gunawan, *Provinsi Kepulauan Riau*, (Batam: Titik Cahaya Elka, 2007), hlm. 32.

⁴ *Ibid.*

⁵ Website Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau, bisa dilihat lebih lanjut pada http://www.kepriprov.go.id/web/index.php?option=com_content&view=article&id=57&Itemid=59.

bergerak di sektor industri dengan kemudahan mobilitas barang-barang yang ke luar dan masuk bergerak di arena wilayah yang dikenal dengan nama *borderless world*. Efek dari perkembangan suatu kawasan industri biasanya diikuti dengan semakin terbatasnya pilihan pada pembangunan berdasar kebutuhan dan kepentingan masyarakat lokal, misalnya masyarakat pesisir yaitu nelayan (*sea and local communities interest-based development*).

Sentuhan-sentuhan kental pembangunan 'bersama rakyat' (dan bukan lagi 'untuk rakyat')⁶ seharusnya sudah mendasari perubahan paradigma baru dalam melihat kawasan perbatasan, khususnya pada 19 pulau-pulau kecil terdepan. Pelaksanaan konsep 'bersama rakyat' lebih mencerminkan keikutsertaan rakyat dalam mengkonsep arah pembangunan, dibanding dengan konsep pembangunan 'untuk rakyat' dimana proses *top down* yang bersifat sepihak terasa menafikan 'keikutsertaan' rakyat di dalamnya.

Ada 2 hal mendasar untuk diketahui sebelum melihat makna strategis keberadaan Kepulauan Riau di tepi Selat Malaka – Singapura. Pertama, mengetahui seberapa penting dan ramainya jalur Selat Malaka – Singapura ini, sehingga hampir sebagian besar kapal-kapal perdagangan dunia melewati jalur ini. Kedua, melihat bagaimana kedua negara tetangga, Malaysia dan Singapura, bisa memanfaatkan keberadaan mereka di tepi selat ini (bersama Indonesia sering disebut sebagai negara-negara tepi/ *littoral states*) hingga hampir-hampir apabila menyebut Selat Malaka – Singapura ini tidak bisa lepas dari besarnya peran kedua negara ini. Baru setelah itu bisa dilihat bagaimana makna strategis Kepulauan Riau yang berlokasi di 'bibir' selat ini.

a. Selat Malaka – Singapura

Selat Malaka – Singapura merupakan salah satu jalur pelayaran internasional yang strategis di dunia karena keberadaannya sebagai penghubung perdagangan maritim antara negara-negara di belahan Eropa dan Asia Pasifik. Pada tahun 2003 dilaporkan sebanyak 50.000 kapal⁷ berlayar melewati selat ini setiap tahun (rata-rata 600 kapal yang

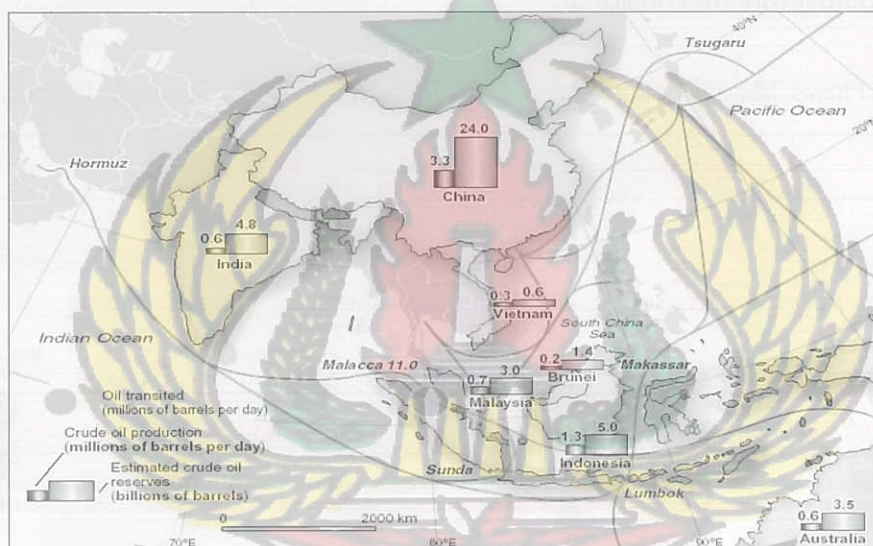
⁶ Dalam tulisan Soerya Respationo, "Kebijakan Pertahanan di Perbatasan Maritim, Isu Strategis Aspek Pertahanan dan Peluang Sebagai Wilayah Terdepan Perbatasan Negara Tetangga Singapura dan Malaysia", dalam *Jurnal Pertahanan*, Maret 2012, Volume 2, No. 1, hlm. 139.

⁷ Jean Paul Rodrigue, *Straits, Passages and Chokepoints A Maritime Geostategy of Petroleum Distribution*, (Hempstead, New York: Hofstra University, 2003). Beberapa tahun berikutnya, penyebutan angka untuk rata-rata kapal yang melintas setiap tahun di Selat Malaka – Singapura sangat variatif (namun masih

melintas setiap hari). Panjang selat ini 800 km dengan lebar antara 50 hingga 320 km, dengan jarak tersempit 2,5 km, dan kedalaman selat minimum 23 meter.

Selat Malaka lebih bersifat terbuka pada kedua ujungnya, dan bukan menjadi jalur lintas akhir tujuan bagi sebagian besar kapal yang melintas. Sebagai jalur lintas bagi kapal-kapal, khususnya dari Timur Tengah menuju ke Samudera Pasifik, pengaturan alur, baik secara teknis maupun secara legalitas, sangat dibutuhkan demi keamanan, pelestarian lingkungan, dan keselamatan kapal sebagai pengguna. Di samping itu, pengaturan ini juga dimaksudkan untuk menjaga kepentingan teritorial dari tiga negara pantai (Malaysia, Indonesia, dan Singapura) yang berada di selat ini.

Peta 1. Shipping Lanes and Strategic Passages in Pacific Asia



Sumber: Jean-Paul Rodrigue, "Straits, Passages and Chokepoints A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution", dalam http://people.hofstra.edu/jeanpaul_rodrigue/downloads/CGO_strategicoil.pdf, diunduh pada 19 Juli 2012.

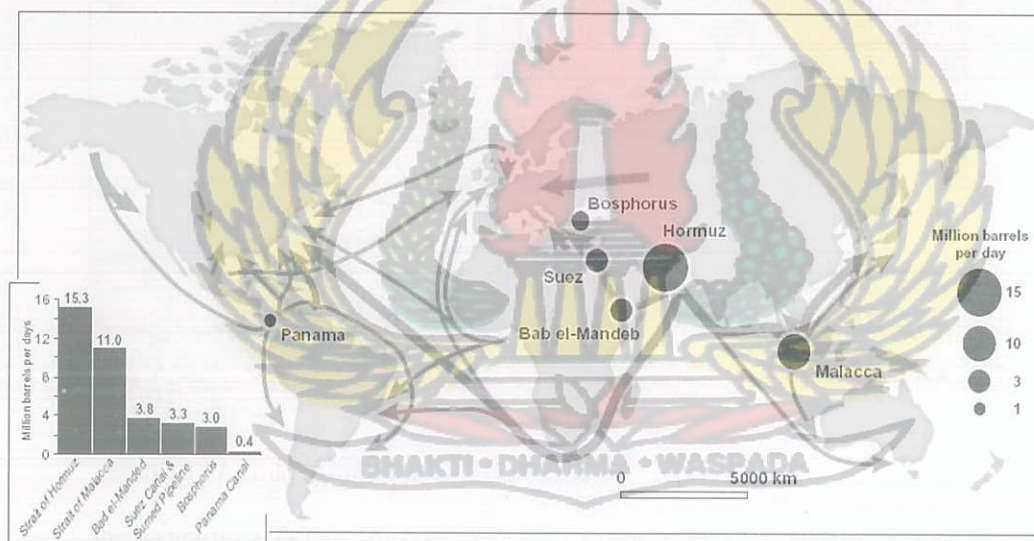
Perihal seberapa penting keberadaan Selat Malaka – Singapura bagi pelayaran internasional tentunya diindikasikan dengan seberapa sering kapal-kapal tanker, kargo milik negara-negara besar yang berlayar dari arah belahan dunia Timur ke dunia Barat.

berkisar 60.000 an) dari beberapa sumber. Penjelasan dalam *Tempo interaktif* dengan tajuk "Pemandu Kapal di Selat Malaka dikuasai Asing", 11 Oktober 2009, menyebutkan angka 63.000 kapal per tahun (200 unit per hari), dalam <http://www.tempointeraktif.com/hg/nusa/2009/10/11/brk,20091011-201958,id.html>. Sumber dari Solvay Gerke dan Hans Dieter Evers, dalam makalah "Perkembangan Wilayah Selat Malaka", *Working Paper Series*, No. 112/09, CenPRIS-USM (Universitas Sains Malaysia), November 2009, menyebutkan lebih dari 50.000 kapal setiap tahun melintas di Selat Malaka,

hlm.7. <http://www.usm.my/cenpris/>. Pendapat yang sama dikemukakan pula dalam <http://keepfight.files.wordpress.com/2010/10/strategis-indo-mlys.jpg>

Bukan lagi menjadi rahasia umum bahwa Selat Malaka – Singapura ini menjadi selat tersibuk kedua di dunia setelah Selat Hormuz di wilayah Timur Tengah. Menurut catatan penelitian (LIPI), dari 14 negara di Asia Timur dan Asia Tenggara, hanya Myanmar dan Laos yang tidak menggantungkan pengangkutan minyak mereka melalui selat ini.⁸ Sedangkan 12 negara lainnya amat bergantung penuh pada jalur Selat Malaka – Singapura ini.⁹ Terutama negara Jepang dan China menjadikan selat ini sebagai urat nadi perekonomian internasional yang menghubungkan dengan negara-negara Eropa, Afrika, dan Timur Tengah.¹⁰ Pada Peta 2 terlihat bahwa jalur Selat Malaka – Singapura berada pada urutan kedua setelah Selat Hormuz untuk sektor pengangkutan minyak dari Timur Tengah. Ini membuktikan betapa dinamis dan strategisnya keberadaan Selat Malaka – Singapura sebagai jalur pelayaran internasional.

Peta 2. Oil Flows, Major Chokepoints and Oil Transited at Major Strategic Locations, 2003



⁸ Lihat Rosita Dewi dan CPF Luhulima, "Kepentingan Jalur Minyak China dan Jepang Melalui Selat Malaka – Singapura", dalam Syamsumar Dam, *Politik Perbatasan: Masalah Pengamanan Lalu Lintas Pelayaran di Selat Malaka – Singapura*, (Jakarta: P2P-LIPI, 2007), hlm. 175. Dijelaskan Laos merupakan negara yang tergantung pada impor. Kurang lebih 7% dari total kebutuhan energi dalam negerinya dipenuhi dari impor. Terutama impor minyak dari negara-negara tetangga. Sedangkan Myanmar merupakan negara kaya gas dan melakukan ekspor gas melalui jaringan pipa. Di samping itu, posisi Myanmar yang terletak antara China dan India mendorongnya dalam pengajuan pembangunan jaringan pipa minyak untuk kepentingan jalur impor minyak China dari Timur Tengah dengan melalui Myanmar. Hal ini secara otomatis akan memberi keuntungan bagi Myanmar mengingat pipa tersebut secara langsung mengangkut minyak dan gas Myanmar.

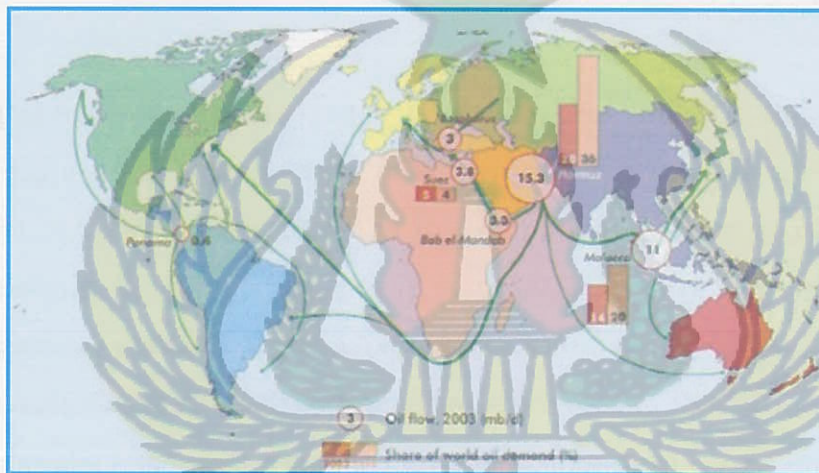
⁹ *Ibid.* Sumber ini mencantumkan juga tulisan Kohei Hashimoto, *Asia Energy Security and the Role of the Japan: A Diplomatic Perspective*, (Institute for Public Policy of Rice University, 2000).

¹⁰ *Ibid.* Dituliskan bahwa 30% dari perdagangan dunia dan 80% suplai energi minyak dan gas dari negara-negara Asia Timur (khususnya Jepang, China, dan Korea Selatan) bergantung pada jalur Selat Malaka – Singapura ini.

Sumber: energy information administration (2003), <http://www.erudit.org/revue/fedorapct/erudit/erudit.cgq70.cgq996.011797arfo03n.png>, diunduh pada 19 Juli 2012. Sumber ini juga dicantumkan dalam tulisan CPF Luhulima, “Dimensi Keamanan Pelayaran di Selat Malaka-Singapura”, dalam Syamsumar Dam (editor), *Politik Perbatasan: Masalah Pengamanan Lalu Lintas Pelayaran di Selat Malaka-Singapura*, (Jakarta: P2P-LIPI, 2007).

Peta di atas menjelaskan informasi tahun 2003 tentang aliran minyak di lokasi-lokasi strategis setelah Selat Hormuz dengan aliran minyak 15 juta barel setiap harinya, disusul Selat Malaka menempati urutan kedua dengan 10 juta barel setiap hari dan seterusnya. Masih dalam tahun yang sama, Selat Malaka menempati posisi kedua sebagaimana ditunjukkan dalam Peta 3 (*Oil Flow and Major Chokepoints*). Apa yang tertera dalam peta ini juga didukung dalam Tabel *World Vital Chokepoints*.

Peta 3. Oil Flow and Major Chokepoints



Sumber: <http://keepfight.wordpress.com/peta-geopolitik-islam>

Pada tahun 2008, Selat Malaka menjadi selat pemasok minyak kedua terbesar setelah Selat Hormuz (20% dari kebutuhan minyak), yaitu 18% dari kebutuhan minyak dunia. Sementara tempat-tempat lainnya memiliki persentase jauh dibawah itu (lihat Peta 4). Tahun 2009 diperhitungkan ada 13,6 juta bbl/d di Selat Malaka, mengalami penurunan dari 14 juta bbl/d pada tahun 2007.¹¹

¹¹ Country Analysis Brief, “World Oil Transit Chokepoints”, dalam http://www.eia.gov/cabs/world_oil_transit_chokepoints/full.html, diunduh pada 23 Juli 2012.

Peta 4



Sumber: Global Equity Research for Lehman Brothers, pg. 3 , “\$5 Gas: Play It Again Sam”, dalam <http://seekingalpha.com/article/407151-5-gas-play-it-again-sam>

Dari data-data di atas terbukti bahwa kehadiran Selat Malaka- Singapura dalam sektor aliran kebutuhan minyak dunia masih memegang peran sangat menentukan, khususnya bagi negara-negara besar seperti Korea Selatan, China, dan Jepang. Apalagi menurut sumber dari *Review of Maritime Transport* tahun 2008 diterbitkan oleh the *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD), perdagangan melalui jalur laut akan mengalami peningkatan sebesar 44% di tahun 2020 dan akan mencapai dua kali lipat di tahun 2031.¹² Jika prediksi ini terwujud, kepadatan SMS jelas akan meningkat secara tajam. Dengan perannya yang demikian penting ini, lalu manfaat apa yang bisa diambil oleh negara-negara yang dilalui oleh Selat Malaka – Singapura ini?

Tabel 1. World Vital Chokepoints

Chokepoint	Location	Oil Flow (mbd)
Strait of Hormuz (Persian Gulf)	Oman/Iran:connects the Persian Gulf with the Gulf of Oman and the Arabian Sea	15.4
Strait of Malacca	Malaysia/Singapore: Connects the Indian Ocean with the South of China Sea and the Pacific Ocean	11
Bab el-Mandab	Djibouti/Eritrea/Yemen: Connects the Red Sea with the Gulf of Aden and the Arabian Sea Oil Flows	3.3

¹² SimPlus Pte.Ltd., Working Paper, “Carriage Capacity of the Straits of Malacca and Singapore”, (Singapura: the Maritime and Port Authority of Singapore, 2009).

Suez Canal and Sumed Pipeline	Egypt: connects the Red Sea and the Gulf of Suez with the Mediterranean Sea. The Sumed Pipeline transports crude oil northbound from Saudi Arabia and Iran	3.1 Sumed: 2.2 Canal: 0.7
Bosporus/Turkish Straits	Turkey: this 17-mile long waterway divides Asia from Europe and connects the Black Sea with the Mediterranean Sea Oil Flows	1.7: 0.2 Eastbound
Russian Oil and Gas Export Pipelines/Ports	Eg Druzhba	1.25
Panama Canal and Trans-Panama Pipeline	Panama:connects the Pacific Ocean with the Caribbean Sea and Atlantic Ocean Oil Flows	0.6

Sumber: CPF Luhulima, "Dimensi Keamanan Pelayaran di Selat Malaka-Singapura", dalam Syamsumar Dam (editor), *Politik Perbatasan: Masalah Pengamanan Lalu Lintas Pelayaran di Selat Malaka-Singapura*, (Jakarta: P2P-LIPI, 2007).

Keberadaan Malaysia dan Singapura di Tepi Selat Malaka – Singapura

Dijelaskan oleh Achjar bahwa perkembangan ekonomi maritim di Selat Malaka sepuluh tahun terakhir ini memperlihatkan adanya persaingan ketat antara Singapura dan Malaysia, khususnya di sektor pelabuhan dagang. Singapura dengan kekuatan pelabuhan utamanya (*hub port*) yang dikelola *PSA Corporation* menjadi tersaingi oleh kehadiran Pelabuhan Tanjung Pelepas di Johor, Malaysia.¹³ Sejak Januari 2000 perusahaan pelayaran "Evergreen" milik Taiwan, misalnya, melakukan relokasi perusahaannya dari Singapura ke Pelabuhan Tanjung Pelepas (PTP) di Johor, Malaysia. Kemudian pada Agustus tahun yang sama perusahaan pelayaran "Maersk Sealand" juga pindah dari Singapura ke PTP. Ini artinya bahwa dinamika ekonomi yang mengandalkan Selat Malaka sebagai akses ekonomi nasional semakin diramaikan oleh kehadiran "pemain" baru.

Dengan adanya persaingan antarpemain di selat ini menandakan kedua negara (Malaysia dan Singapura) selalu mencari peluang-peluang ekonomi-bisnis atas keberadaan mereka di tepi Selat Malaka – Singapura. Urat nadi perekonomian mereka juga diarahkan pada upaya pemanfaatan selat ini sebagai jalur pelayaran teramai kedua di dunia. Makna selat bagi kedua negara ini begitu besar dan penting. Singapura bertaruh besar pada kelangsungan dinamika selat, karena pertama, keterbatasan geografis dan sumber daya alam mendorongnya mencari kekayaan alternatif negaranya lewat perdagangan barang dan jasa, dan teknologi informasi. Kedua, mengandalkan kekuatan

¹³ Nuzul Achjar, "Dinamika Ekonomi Maritim Selat Malaka" pada Coretan Ringan Tentang Maritim, 18 Maret 2010, dalam <http://www.mail-archive.com/referensi@yahoogroups.com/msg04459.html>. Data terkini mengatakan bahwa tahun 2011 PSA Singapore sudah menangani 29.37 million TEUs of containers dan

pelabuhan Singapura (*the Port of Singapore Authority*), yang bersaing ketat dengan pelabuhan Hong Kong dan pelabuhan Rotterdam.¹⁴ Ketiga, pengembangan wilayah pelabuhan, dengan 5 gerbangnya (Keppel Terminal, Tanjong Pagar Container Terminal, Pasir Panjang, Sembawang Terminal, Jurong Port) melalui reklamasi pulau membuktikan orientasi pembangunan Singapura ke depan masih akan dipertaruhkan besar di alur Selat Malaka – Singapura.

Bagi Malaysia, Selat Malaka–Singapura menjadi alur laut yang besar artinya bagi perekonomian nasional. Pertama, membangun pelabuhan-pelabuhan yang tak kalah dengan pelabuhan yang dimiliki Singapura. Pelabuhan-pelabuhan seperti Penang, Port of Klang, Johor memiliki fasilitas moderen guna mengantisipasi lalu lintas perdagangan laut yang semakin meningkat. Kedua, dengan keyakinan kuat membangun pelabuhan andalan Malaysia semacam Port of Klang di Selangor, yang dirancang sebagai Zona Bebas Pelabuhan Klang (*Port Klang Free Zone*), menyerupai “Jebel Ali Free Zone” di Dubai.¹⁵ Ketiga, menetapkan Selat Malaka–Singapura sebagai SLOC (*sea line of communication*) dan SLOT (*sea line of trade*), serta jalur strategis bagi masuknya armada laut negara-negara maritim besar dalam rangka *forward presence* dan *global engagement* ke belahan dunia.¹⁶ Keempat, mengantisipasi semakin terbatasnya lahan Singapura, sehingga besar kemungkinan ekspansi fasilitas pelabuhan akan “bergerak” ke Malaysia. Jika demikian, ini bisa mendongkrak tinggi nilai tawar Malaysia di mata Singapura.

¹⁴ Bisa lihat lebih lanjut pada *Port of Singapore Authority*, dalam <http://www.psa.com.sg/>, Semua peluang secara detil ditangkap Singapura sehingga kesiapan dan kemajuan PSA di tepi Selat Malaka – Singapura hampir-hampir tidak ada yang tidak dimanfaatkan. Sebagai contoh penyediaan fasilitas seperti *Internet Marine Ordering System (IMOS)*; *pilotage service*; *towage service*; *supply of water from waterboats* dan sebagainya. Hal yang paling menarik adalah penyediaan jasa bagi kapal-kapal yang akan berlabuh di Selat Singapura, di mana jalur lewatnya memiliki jarak yang amat sempit, sehingga dibutuhkan ketangkasan dan kepandaian nahkoda dalam mengemudi atas panduan navigator yang disediakan Singapura.

¹⁵ Awani Irewati, “Potensi Pelabuhan Negara-Negara Tepi Selat Malaka – Singapura”, dalam Syamsumar Dam, *Politik Perbatasan: Masalah Pengamanan Lalu Lintas Pelayaran Di Selat Malaka – Singapura*, (Jakarta: P2P – LIPI, 2007), hlm. 140-141. “Jebel Ali Free Zone” berlokasi di Dubai sebagai zona bebas yang paling berjaya di dunia karena 3 faktor penentu, yaitu lokasi strategis untuk kegiatan *manufacturing*; perdagangan dan distribusi; insentif menarik yang diberikan pemerintah.

¹⁶ Dikemukakan oleh Rina Shahrullah (pakar Hukum Laut Internasional) sebagai salah satu pembicara pada diskusi *Masalah Perbatasan Wilayah Laut Indonesia dengan Malaysia dan Singapura*, Kerjasama P2P/LIPI – UIB – Kadin Batam, di Universitas Internasional Batam, Batam, Kepri, 20 Juli 2011. Lihat juga Steven Y. Pailah, *Archipelagic State Tantangan & Perubahan Maritim, Konflik Perbatasan di Wilayah Perairan Negara Kesatuan Republik Indonesia*, (Jakarta: Klub Studi Perbatasan, 2009), hlm. 3.

Keberadaan Pulau-Pulau Kecil Terdepan di Provinsi Kepulauan Riau

Setelah melihat begitu penting dan strategisnya keberadaan Selat Malaka – Singapura serta upaya Malaysia dan Singapura dalam mengejar manfaat dari keberadaan geografis di tepi selat, lalu bagaimana dengan Indonesia sendiri? Kepulauan Riau, dengan peran Batam, Bintan, dan Karimun sebagai ikonnya, bisa dipandang sebagai representasi dari kehadiran Indonesia di tepi selat ini. Proses pengembangan wilayah pada 3 pulau ini sebagai Kawasan Ekonomi Khusus tengah berjalan. Ini tentunya tersisip satu harapan besar di dalamnya bahwa keberhasilan kawasan, pada akhirnya, mampu berimbas positif ke pulau-pulau kecil terdepan, yang justru menjadi “katup pengaman” bagi rangkaian kepentingan Provinsi Kepulauan Riau secara menyeluruh. Karena itu, apabila tulisan ini mengulas makna strategis Kepulauan Riau di tepi Selat Malaka – Singapura, sesungguhnya lebih diarahkan pada makna keberadaan pulau-pulau kecil terdepannya.

a. Kebijakan Pemerintah atas Pulau-Pulau Kecil Terdepan di Kepulauan Riau

Yang dimaksud dengan pulau-pulau kecil adalah sekumpulan pulau berukuran kecil yang secara fungsional saling berinteraksi dari sisi ekologi, ekonomi, sosial, dan budaya.¹⁷ Menurut Undang-Undang RI No. 27 Tahun 2007 mengartikan Pulau Kecil sebagai pulau dengan luas lebih kecil atau sama dengan 2.000 km² (dua ribu kilometer persegi) beserta kesatuan ekosistemnya.¹⁸ Letak pulau-pulau kecil ini biasanya jauh dari pulau induknya (*mainland island*), dan karenanya pulau-pulau kecil ini masih dalam kondisi serba terbatas, apalagi jika pulau-pulau kecil ini berstatus “terdepan” (di perbatasan antarnegara). Ada 5 karakteristik dari pulau-pulau kecil ini menurut Griffith dan Inniss (1992) dan Beller (1990) sebagai berikut:¹⁹

1. Terpisah dari habitat pulau induk sehingga bersifat insuler
2. Memiliki persediaan air tawar yang terbatas, termasuk air tanah atau air permukaan

¹⁷ Mustafa Abubakar, *Menata Pulau-Pulau Kecil Perbatasan: Belajar dari Kasus Sipadan, Ligitan, dan Sebatik*, (Jakarta, Penerbit Buku Kompas, 2006), hlm. 11.

¹⁸ Menurut Undang-Undang RI No. 27 Tahun 2007 tentang “Pengelolaan Wilayah Pesisir, Pulau-Pulau Kecil, Terlantar Dan Terluar” (PP. No. 62, Tahun 2010), Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 30 Tentang “Pedoman Pengeioloan Sumber Daya di Wilayah Laut, Wilayah Negara dan Peraturan Pelaksanaannya” Tahun 2011, (Jakarta, CV. Tamita Utama, 2011), hlm. 2.

¹⁹ Dikutip dalam buku yang ditulis oleh Mustafa Abubakar, *op.cit.*

3. Rentan terhadap gangguan eksternal, baik alami maupun akibat kegiatan manusia
4. Memiliki spesies endemik yang berfungsi ekologi tinggi
5. Tidak memiliki daerah *hinterland*

Sedangkan yang dimaksud dengan Pulau-Pulau Kecil "Terluar" (masih menggunakan istilah Undang-Undang RI No. 27 tahun 2007) disingkat PPKT adalah pulau-pulau kecil yang memiliki titik-titik dasar koordinat geografis yang menghubungkan garis pangkal laut kepulauan sesuai dengan hukum internasional dan nasional".²⁰

Di bawah karakteristik itu, pulau-pulau kecil terdepan memiliki keterbatasan dalam mengembangkan daerahnya. Dalam konteks pulau-pulau kecil terdepan di Kepulauan Riau, keberadaan pulau-pulau ini bukan saja 'kecil' tetapi berlokasi di perbatasan antarnegara (dengan Malaysia, Singapura, dan Vietnam), sekaligus berada di tepi Selat Malaka – Singapura yang mendunia. Keadaan geografis pulau-pulau kecil terdepan ini memiliki peran besar di dalam menjaga kedaulatan NKRI sekaligus jaminan kelangsungan dan keamanan sumber daya alam demi kesejahteraan penghuni pulau. Dua hal mendasar yakni pendekatan keamanan (*security*) dan kesejahteraan yang dipadukan dalam paket kebijakan menjadi keharusan yang tidak bisa ditawar dalam pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil. Berdasar dua hal itulah kebijakan pemerintah dibuat dan diimplementasikan di lokasi pulau-pulau kecil dan terdepan dimaksud.

Peraturan Pemerintah RI No. 62 Tahun 2010 tentang Pemanfaatan Pulau-Pulau Kecil Terluar (disingkat PPKT) memaparkan secara jelas tentang pemanfaatan PPKT dilakukan oleh Pemerintah bersama dengan pemerintah daerah (Bab II Pasal 2), dimana pemanfaatan didasarkan pada penyusunan Rencana Zonasi, yang ditetapkan oleh Menteri dengan mempertimbangkan masukan menteri/pimpinan lembaga pemerintah nonkementerian terkait (Pasal 4). Rencana zonasi itu dibagi kedalam 3 sub zonasi yaitu pertahanan keamanan, kesejahteraan masyarakat, dan/atau pelestarian lingkungan.

Salah satu kebijakan Provinsi Kepulauan Riau dalam RTRW yang akan diterapkan oleh Bappeda adalah dengan mendorong terbentuknya aksesibilitas jaringan transportasi kepulauan. Strateginya, antara lain dengan pengembangan simpul transportasi seperti terminal, bandara dan pelabuhan serta pengembangan rute-rute pelayanan moda

²⁰ Menurut Undang-Undang RI No. 27 Tahun 2007, *op.cit.*

transportasi publik yang akan menjangkau seluruh wilayah kepulauan.²¹ Ke sembilan belas pulau-pulau kecil perbatasan di Provinsi Kepulauan Riau memang membutuhkan moda transportasi yang menghubungkan satu pulau dengan pulau lainnya, meski tidak harus semua pulau terhubung, mengingat banyak pulau kecil perbatasan yang tidak berpenghuni dan bertebing curam. Dan satu tantangan besar bagi pulau-pulau, khususnya yang berlokasi di kepulauan Natuna, musim gelombang tinggi (bisa mencapai ketinggian 6 meter), menjadi kendala tersendiri bagi moda transportasi ke pulau-pulau perbatasan. Apalagi pulau-pulau di wilayah ini berlokasi di Laut China Selatan.

Kebijakan lain yang dilakukan adalah pengembangan sistem jaringan prasarana wilayah, terutama dalam penyediaan air bersih, pengembangan sistem jaringan drainase dan air limbah, serta sistem jaringan telekomunikasi dan jaringan listrik. Di samping itu, antara Pemerintahan Kota Batam dengan Bakorkamla sudah menandatangani kesepakatan untuk membangun dermaga kapal patroli KAMLA seluas 1,2 ha di Pulau Setokok, Jembatan 2 Bareleng (Batam-Rempang-Galang) serta meresmikan *Maritime Rescue Coordinating Center* (MRCC). Ini sebagai tindak lanjut dari diresmikannya Markas Komando Satgas 1 Tim Korkamla, Batam tahun 2011. Semua itu ditujukan untuk membangun sistem pemantauan, patroli dan pengawasan di jalur ALKI I.

b. Tantangan Pulau-Pulau Kecil Terdepan sebagai 'Katup Pengaman'

Ada 19 pulau kecil terluar di Provinsi Kepulauan Riau yang tersebar dari wilayah barat hingga ke timur laut Kepri, yaitu 1) Iyu Kecil, 2) Karimun Kecil, 3) Nipa, 4) Pelampong, 5) Batuberhanti, 6) Nongsa, 7) Sentut, 8) Tokongmalangbiru, 9) Damar, 10) Mangkai, 11) Tokongnanas, 12) Tokongbelayar, 13) Tokongboro, 14) Semiun, 15) Sebetul, 16) Sekatung, 17) Senua, 18) Subi Kecil, 19) Kepala. Pulau-pulau ini terjalin dalam satu rangkaian panjang yang jika dihubungkan satu sama lain akan membentuk tarikan garis berbentuk kurva merah (sebagaimana tertera dalam peta di bawah). Rangkaian pulau-pulau itu dihubungkan dengan koordinat-koordinat beserta titik referensi dan titik dasar yang menentukan garis perbatasan.

²¹ Dikemukakan oleh Sekda Provinsi Kepri tentang "RTRW Provinsi Kepri Menyongsong Integrasi ASEAN", 26 November 2009, dalam <http://www1.pu.go.id/uploads/berita/ppw261109taru.htm>, diunduh pada 1 Agustus 2012.

Peta 5. Garis Perbatasan di Provinsi Kepulauan Riau



Sumber: <http://indonesia-peta.blogspot.com/2011/01/contoh-gambar-peta-pulau-terluar.html>

Jika melihat pada 2 kurva merah yang tersambung, maka pulau-pulau besar seperti Batam, Bintan, dan Karimun berada di sebelah dalam kurva. Dengan kata lain, pulau-pulau kecil terdepan ini menjadi “pagar” antara pulau-pulau yang ada di dalamnya dengan negara tetangga (Malaysia, Singapura, Vietnam). Oleh karenanya, pulau-pulau ini setidaknya membawa tiga misi, yaitu 1) menjaga keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia, keamanan nasional, pertahanan negara, dan menciptakan stabilitas kawasan); 2) pemanfaatan sumber daya alam dalam rangka pembangunan berkelanjutan (pelestarian lingkungan); 3) memberdayakan masyarakat dalam rangka meningkatkan kesejahteraannya. Ketiga misi ini sama sebangun dengan apa yang ditetapkan dalam rencana zonasi untuk PPKT, yaitu a) pertahanan keamanan; b) kesejahteraan masyarakat; dan/atau c) pelestarian lingkungan (PP RI No. 62 Tahun 2010 tentang Pemanfaatan PPKT)

Dalam konteks tiga misi itu, keberadaan 19 pulau-pulau kecil terluar menjadi penting untuk dilihat secara jeli. Tabel di bawah menunjukkan keberadaan pulau-pulau berbatasan dengan negara-negara tetangga. Sebagian besar berbatasan dengan Malaysia (13 pulau), dan dengan Singapura (6 pulau), sisanya dengan Vietnam (2 pulau). Dalam kaitan dengan negara-negara tetangga, tidak semua pulau akan ditinjau satu persatu, melainkan secara umum yang dipandang krusial dengan masalah di perbatasan menjadi penekanan di bagian tulisan ini.

Tabel 2. Koordinat, TD dan TR Pulau-Pulau Kecil Terdepan Kepri

No	Nama Pulau	Koordinat	Titik Dasar	Titik Referensi	Luas	Berbatasan dengan
1.	Iyu Kecil	01°11'25" LU/ 103° 21'08" BT	TD 188	TR 188	0,02Km ²	Singapura Malaysia
2.	Karimun Kecil	01°09'59" LU/ 103°23'20" BT	TD 189	TR 189	7,89Km ²	Singapura Malaysia
3.	Nipa	01° 09'13"LU/ 103°39'11" BT	TD 189	TR 189	0,6Km (surut), 3.600M (pasang)	Singapura
4.	Pelampong	01°07'44" LU/ 103°41'58" BT	TD 191	TR 191	-	Singapura
5.	Batuberhanti	01°11'06" LU/ 103°52'57" BT	TD 192	TR 192	0,0028 Km ²	Singapura
6.	Nongsa	01°12'29" LU/ 104°04'47" BT	TD 193	TR 193	0,077 Km ²	Singapura Malaysia
7.	Sentut	01°02'52" LU/ 104°49'50" BT	TD 001A	TR 001A	0,03 Km ²	Malaysia
8.	Tokongmalang- biru	02°18'00" LU/ 103°35'47" BT	TD 022	TR 022	0,01 Km ²	Malaysia
9.	Damar	02°44'29" LU/ 105°22'46" BT	TD 023	TR 023	0,04 Km ²	
10.	Mangkai tempat persinggahan nelayan asing	03°05'32" LU/ 105°35'00" BT	TD 022	TR 022	2,27 Km ²	Malaysia
11.	Tokongnanas	03°19'52" LU/ 105°57'04" BT	TD 025	TR 025	0,01 Km ²	Malaysia
12.	Tokongbelayar	03°27'04" LU/ 106°16'08" BT	TD 026	TR 025	0,01 Km ²	Malaysia
13.	Tokongboro	04°04'01" LU/ 107°26'09" BT	TD 028	TR 028	0,02 Km ²	Malaysia
14.	Semiun	04°31'09" LU/ 107°43'17" BT	TD 029	TR 029	0,89 Km ²	Malaysia
15.	Sebetul	04°42'25" LU/ 107°54'20" BT	TD 030A	TR 030A	0,02 Km ²	Vietnam
16.	Sekatung	04°47'38" LU/ 108°00'39" BT	TD 030B	TR 030B	1,65 Km ²	Vietnam
17.	Senua	04°00'48" LU/ 108°25'04" BT	TD 031	TR 031	0,31 Km ²	Malaysia
18.	Subi Kecil	03°01'51" LU/ 108°54'52" BT	TD 032	TR 032	9,82 Km ²	Malaysia
19.	Kepala	02°38'43" LU/ 109°10'04" BT	TD 033	TR 033	0,02 Km ²	Malaysia

Sumber: Buku *Atlas Pulau-Pulau Kecil Terluar, Outer Small Islands Indonesia*, (Cibinong: Bakosurtanal, 2007). Titik Dasar dan Titik Referensi untuk Pulau Karimun Kecil dan Nipa adalah sama sesuai dengan kutipan dari sumbernya. Namun sekedar tindakan koreksi dari sumber lain mengatakan Pulau Nipa memiliki Titik Dasar 190.

Jika ditinjau secara geografis, 6 pulau berbatasan dengan Singapura, yaitu Iyu Kecil, Karimun Kecil, Nipa, Pelampong, Batuberhanti, dan Nongsa (bisa lihat Peta 6), "memagari" alur sempit Selat Malaka-Singapura. Dari kondisi ini ada 2 kemungkinan yang harus direnungkan, pertama, dari sisi hukum internasional, Indonesia terikat dengan

kewajiban memberi perhatian ke 6 pulau yang memagari, dan ini sudah dibangun mercusuar (*lighthouse*) di masing-masing pulau sebagai tanda fisik bahwa itu merupakan tanda wilayah perbatasan Indonesia dengan titik dasar dan titik referensi berada di pulau-pulau ini. Secara politis-keamanan, pulau-pulau ini bisa menjadi "pintu gerbang" penyelundupan maupun pencurian kekayaan alam, apabila tidak dilakukan penjagaan ketat. Pulau Iyu Kecil yang terletak di atas Pulau Karimun Kecil merupakan pulau terluar Kepri yang mengawali alur laut masuk ke wilayah Provinsi Kepri. Pulau yang berukuran kecil ini jika dilihat di atas peta hampir sangat tidak terlihat apabila dibandingkan dengan Pulau Karimun Besar atau bahkan Pulau Karimun Kecil.

Pulau Karimun Kecil yang berlokasi strategis di alur Selat Malaka – Singapura yang ramai dengan kapal-kapal internasional bisa menjadi "gerbang singgah" bagi kapal-kapal, selama pulau ini dilengkapi dengan infrastruktur yang memadai, misalnya untuk pengisian bahan bakar, ataupun tempat perbaikan kapal berukuran sedang. Pulau dengan penghuni yang tidak terlalu banyak dan kekayaan alam (kelapa, tambang pasir putih, granit) bisa menjadi kekuatan sekaligus ancaman dari pihak-pihak yang ingin mengeksploitasi tanpa mempertimbangkan ancaman degradasi lingkungan pulau.

Pulau Nipa yang semula tergerus karena masalah tambang pasir yang 'diekspor' kini sudah direklamasi dan berpotensi untuk dikembangkan menjadi pulau tujuan wisata mengingat lokasinya yang dekat Singapura. Baik Pulau Nipa maupun Pelampong sama-sama berlokasi di jalur masuk kapal-kapal (tanker, kargo, tongkang dan kapal nelayan) dari Selat Malaka menuju Singapura. Di sebelah barat Nipa sering menjadi kawasan kapal-kapal asing melepas lego jangkar sebelum masuk ke Singapura.²² Bukan tidak mungkin selama lego jangkar di sekitar perairan Nipa, kapal-kapal ini membuang limbah yang bisa mencemari *fishing ground* Nipa. Ini memberi tantangan tersendiri bagi keamanan dan pelestarian lingkungan pulau.

²² Mengenai kapal-kapal tanker yang sering mencari tempat lego jangkar memang sering dijumpai di sekitar Pulau Batam ke bawah. Peristiwa ini sering merisaukan para nelayan tradisional di wilayah pesisir atas adanya pencemaran di *fishing ground* mereka. Siapakah yang memiliki otoritas pada pemberian izin lego jangkar kapal-kapal asing ini tidak diketahui. Yang jelas Kapal-kapal ini menjadi diuntungkan dengan pemberian izin, sehingga yang bersangkutan bisa membayar sewa lego jangkar dengan harga yang lebih murah sebelum bergerak masuk ke Singapura. Lihat hasil penelitian tim P2P-LIPI pada Awani Irewati (editor), Penguatan Ketahanan Wilayah Pesisir Di Kepulauan Riau (BBK): Aspek Kelembagaan, (Jakarta, LIPI Press, 2010), hlm. 55.

Peta 6.



Sumber: Buku *Atlas Pulau-Pulau Kecil Terluar, Outer Small Islands Indonesia*, (Cibinong: Bakosurtanal, 2007). Tanda tanda bintang berwarna (merah dan biru) adalah tambahan dari penulis makalah ini. Untuk Pulau Pelampong dengan TD 191 berbagi dengan Karang Helen (TD 191A) dan Karang Benteng (TD 191B). Tanda bintang berwarna merah menandai 6 pulau kecil terluar, sedangkan tanda bintang berwarna biru adalah TD 191A dan TD 191B.

Pulau Batuberhanti tepat di depan Selat Singapura, berjarak dekat dengan Batam dikhawatirkan menjadi akses kegiatan ilegal. Karena itu, di kawasan ini banyak dilakukan patroli kapal-kapal aparat untuk mengawasi perairan. Lalu Pulau Nongsa berbatasan langsung dengan Singapura dan Malaysia. Pulau ini berpotensi untuk dikembangkan menjadi tempat wisata, dan menjadi 'katup pengaman' bagi Pulau Batam. Jika diamati secara cermat pada peta di atas, betapa rangkaian pulau-pulau induk (Karimun, Batam) dikitari oleh 6 pulau kecil terluar yang sesungguhnya cukup menjamin keamanan di sekitar Kepulauan Riau sebelah barat. Atau bisa sebaliknya, mengingat keberadaan 6 pulau kecil terluar ini berada di tepi jalur pelayaran internasional yang padat, kecemasan atas aktivitas ilegal melalui 6 pulau ini ada di depan mata.

Selanjutnya, 13 pulau kecil terluar lainnya bertebaran di wilayah Kepulauan Riau yang berlokasi di Kepulauan Natuna. Tanpa menyebut satu-persatu pulau-pulau ini, rangkaian melingkar mulai Pulau Sentut, Tokongmalangbiru, Sebetul, Sekatung hingga Subi Kecil dan Kepala (lihat Peta 7), posisi mereka secara geografis lebih ke laut lepas, yaitu berlokasi di tepi Laut China Selatan. Tantangan alam secara natural lebih besar

untuk dihadapi. Pulau-pulau ini memang nampak ‘terpisah’ jauh dari pulau-pulau Kepri sebelah barat seperti Batam, Bintan, Karimun dan 6 pulau kecil terdempannya. Perbatasan dengan Malaysia lebih mendominasi, dan hanya Pulau Sebetul dan Sekatung saja yang berbatasan dengan Vietnam. Secara umum, wilayah ini sering menjadi sasaran empuk kegiatan *illegal fishing*, baik dari negara tetangga maupun dari pemain domestik.²³ Yang menjadi ancaman adalah kegiatan ilegal itu (yang seringkali menggunakan kapal-kapal yang berkapasitas lebih besar) menyebabkan *overfishing*, sehingga nelayan-nelayan lokal seringkali mengeluhkan tentang hasil tangkapan yang kurang memenuhi harapan.

Peta 7.



Sumber: Buku Atlas Pulau-Pulau Kecil Terluar, Outer Small Islands Indonesia, (Cibinong: Bakosurtanal, 2007). Tanda tanda bintang berwarna (merah) adalah tambahan dari penulis makalah ini.

Melihat posisi geografis Pulau Tokongboro, Sebetung, Sekatung hingga ke Subi Kecil dan Kepala, yang menyerupai bentuk kurva terbalik, keberadaan pulau-pulau ini lebih dekat ke Pulau Kalimantan, Vietnam maupun Malaysia (Sarawak). Kedekatan

²³ Hasil penelitian lapangan dari Tim Penelitian P2P-LIPI berjudul, “Strategi Pembangunan Wilayah Perbatasan Melalui Pengelolaan SDA Berbasis Gender” di Pulau Sekatung dan Laut pada April 2012. Narasumber lain (konsultan untuk Kepulauan Anambas dari Yayasan Dr. Lazuardi Next) juga mengatakan hal yang sama bahwa keterbatasan perahu berkapasitas kecil membatasi nelayan untuk melaut lebih jauh, karena adanya kegiatan *overfishing*. Padahal permintaan ikan tangkap terutama dari Hong Kong semakin menjanjikan karena harga penjualan yang tinggi.

geografis ini bisa menurunkan kadar 'katup pengaman' Kepulauan Riau jika tidak diimbangi dengan upaya optimal 'kehadiran' pemerintah dan pemerintah Provinsi/Kabupaten Kepulauan Riau di pulau-pulau ini. Penghalauan secara maksimal terhadap *illegal fishing* di wilayah pulau-pulau ini perlu mendapat dukungan luas dan memadai, karena di perairan ini memang banyak celah-celah bagi pemain ilegal untuk melakukan aktivitasnya, sementara mereka ini bisa dengan cepat lari menghilang ke laut lepas yaitu Laut China Selatan.

Potensi PPKT Sebagai Katup Pengaman di Provinsi Kepulauan Riau

Pengertian *katup pengaman* dalam konteks ini (setidaknya berdasar pemahaman penulis) adalah sistem pengamanan terpadu pada PPKT di Provinsi Kepulauan Riau, yang berspesifikasi 2 lokasi, yaitu 6 pulau di sebelah barat Selat Malaka-Singapura, dan 13 pulau berlokasi di Laut Natuna dan Laut China Selatan, dimana mekanisme pengamanan berpusat di Batam sebagai pulau induk untuk 6 PPKT, dan didukung dengan mekanisme pengamanan ke-2 di Pulau Terempa dan Pulau Natuna Besar sebagai pulau-pulau induk untuk 13 PPKT. Pengertian 'katup' merujuk pada daya kerja sinyal peralatan teknologi maritim yang mampu mengirim info secara cepat dan otomatis ke masing-masing pihak pemantau, patroli dan pengawas di lapangan. Untuk itu, kelengkapan sarana dan prasarana dalam membangun mekanisme pengamanan seperti ini harus didukung dengan operasional peralatan berteknologi tinggi. Dan untuk maksud tersebut, di Batam sudah diresmikan Markas Komando Satgas I Tim Korkamla Batam pada 2011 yang ditindaklanjuti akan dibangun sebuah dermaga Kapal Patroli KAMLA seluas 1,2 Ha di Pulau Setokok di Jembatan dua Barelang (Batam-Rempang-Galang), dan peresmian *Maritime Rescue Coordinating Center* (MRCC). Hanya saja untuk wilayah 13 PPKT, sebaiknya didukung dengan pembangunan Dermaga Kapal Patroli KAMLA yang lain mengingat jarak dari dermaga pusat (Batam) ke 13 PPKT di Laut Natuna, apalagi di Laut China Selatan sangat jauh apalagi ditambah dengan kendala musim gelombang tinggi. Aksesibilitas yang mudah dan mobilitas tinggi untuk pengamanan di wilayah ini sangat diperlukan sekaligus menjaga kedaulatan NKRI kita di tepi Laut China Selatan. Inilah sebagai mekanisme *katup pengaman* yang minimal bisa dipenuhi secara bertahap.

Tabel 3 menjelaskan tentang sifat dan ciri potensi PPKT sebagai katup pengaman, berikut bentuk dan jenisnya, kiraan efektifitas potensinya apabila dimanfaatkan serta mekanisme katup pengaman yang diharapkan. Secara garis besar, dua jenis PPKT di Provinsi Kepulauan Riau secara geografis berlokasi dan bersifat beda, yaitu 6 PPKT berlokasi di perairan tidak lepas, tetapi berada tepat dijalur lintas perdagangan dan pelayaran tersibuk kedua di dunia, relatif dekat dengan pulau-pulau induk, yaitu Batam, Bintan, dan Karimun, yang kaya jenis SDA seperti pasir, granit yang rentan dieksploitasi dan diselundupkan, sehingga menyebabkan degradasi lingkungan lautnya. Lain dengan 13 PPKT di Laut Natuna dan Laut China Selatan berlokasi di laut terbuka yang berombak besar, terpisah jauh dari pulau induk, mayoritas tidak berpenghuni, dikelilingi oleh kondisi *fishing ground* yang masih baik sehingga sangat kaya SDA lautnya yang melimpah, dan akhirnya menjadi incaran pihak luar untuk melakukan *illegal fishing*.

Tabel 3. Kriteria Dua Lokasi PPKT di Provinsi Kepulauan Riau

No.		Dua lokasi PPKT	
		13 PPKT di Laut Natuna & LCS	6 PPKT Sit Malaka-Singapura
1.	Sifat dan ciri potensi	<p>Rentan abrasi karena terpaan gelombang tinggi</p> <p>Dihadapkan pada perairan terbuka dengan ombak besar</p> <p>Mayoritas tidak berpenghuni</p> <p>Terpisah dari pulau induknya (<i>mainland island</i>) dan terpencil.</p> <p>Rentan <i>illegal fishing</i> banyak nelayan asing singgah.</p> <p>Daerah tangkapan air relatif kecil.</p> <p>Tempat bertelur burung-burung camar</p> <p>Kondisi <i>fishing ground</i> yang alamiah dan produktivitas alam melimpah.</p>	<p>Berlokasi di perairan tidak lepas.</p> <p>Bersifat relatif dekat dengan <i>mainland island</i></p> <p>Rentan dengan eksploitasi SDA seperti pasir, granit</p> <p>Kondisi <i>fishing ground</i> tercemar karena dekat dengan pusat industri seperti Singapura maupun Batam.</p> <p>Lokasi pulau-pulau yang berada dilingkungan jalur perdagangan yang ramai, berakibat rentan aktivitas penyelundupan</p> <p>Mayoritas berpenghuni</p>
2.	Bentuk dan jenis potensi	<p>Kaya SDA, khususnya ikan tangkap seperti napoleon yang bernilai jual tinggi</p> <p>Fisik pulau dikelilingi karang namun sulit bagi kapal merapat sulit aksesibilitasnya</p> <p>Menjadi untaian pulau-pulau 'pengaman' bagi pulau-pulau</p>	<p>Kaya SDA yang <i>non-renewable</i> seperti pasir, granit</p> <p>Relatif mudah dijangkau dari <i>mainland island</i> seperti Batam, Bintan</p> <p>Bisa dikembangkan sebagai tempat wisata</p>

		<p>lainnya yang berlokasi di dalam, sehingga dibutuhkan koordinasi pengamanan yg kuat didukung oleh sarana dan prasarana yg memadai.</p> <p>Gelombang laut tinggi potensi bagi dibangunnya Konversi Energi Panas Samudera.</p>	<p>Bangunan sistem pengamanan yang lebih ketat mengingat lokasi pulau-pulau di selat yang amat sibuk dan ramai.</p> <p>Pulau-Pulau terluar/terdepan yang berbatasan dengan 2 negara dan dilalui oleh kapal-kapal dunia rentan degradasi lingkungan pembuangan limbah dari kapal-kapal yang memasang lego jangkar sebelum masuk ke Singapura.</p>
3.	Kiraan efektifitas potensi apabila dimanfaatkan	<p>PERTAHANAN-KEAMANAN: Membentuk untaian pulau-pulau terdepan yang bisa berperan sebagai 'katup pengaman' bagi wilayah NKRI yang ada di Laut Natuna. Ke 13 PPKT ini diberi peran sebagai 'katup pengaman' untuk mencegah aktivitas ilegal. Ini penting mengingat 13 PPKT sebagian besar tidak berpenghuni, dengan jangkauan antarpulau yang berjauhan, maka di masing-masing pulau perlu terpantau secara <i>continue</i> dan adanya kehadiran suatu kegiatan.</p> <p>EKONOMI:Jika digalakkan kegiatan pengembangan industri berbasis SDA misal pengolahan ikan, rumput laut bisa untuk peningkatan ekonomi lokal, yang bernilai tinggi, asalkan pulau-pulau itu berpenghuni.</p> <p>SOSIAL BUDAYA: dibangun sarana dan prasarana di pulau-pulau yang terpencil ini, misalnya kapal2 reguler, dermaga, listrik dan air bersih. Ini untk mendukung wisata bahari di pulau-pulau yang terkenal dengan <i>fishing ground</i> yang belum tercemar, dipadu dengan budaya lokal seperti tradisi penangkapan ikan napoleon (yg banyak diminati nelayan Hong Kong).</p> <p>TEKNOLOGI ALAM: mengingat pulau-pulau ini berlokasi di perairan dengan gelombang laut yg tinggi, bisa dibangun satu</p>	<p>PERTAHANAN-KEAMANAN: untuk P. Karimun Kecil peningkatan pengawasan dilipatgandakan karena letaknya yang berada dijalur masuk ke Selat Malaka-Singapura dengan intensitas kapal yang cukup tinggi-efektifitasnya untuk menunjang P. Iyu Kecil yang juga rentan penyelundupan dan pencurian. Demikian juga dengan P. Pelampong</p> <p>EKONOMI: bisa dijadikan pendukung bagi pengembangan FTZ (Batam, Bintan, Karimun), untuk menarik investor asing, seperti P. Karimun Kecil, P. Nipah, Pelampong, Nongsa. Misalnya, dibangun bisnis berbasis <i>resource-based industry</i> industri perikanan, pariwisata, industri olahan. PPKT bisa dimanfaatkan untuk itu, kecuali P. Batuberhanti yang terdiri dari bebatuan.</p> <p>SOSIAL BUDAYA: bisa dijadikan tempat untuk wisata bahari seperti di P. Nongsa yang dikenal dengan hamparan pasir putihnya didukung dengan</p>

		sistem Konversi Energi Panas Samudera (<i>Ocean Thermal Energy Conversion</i>) utk pasokan energi listrik, dan sebagainya.	pengembangan budidaya ikan untuk menunjang kebutuhan restoran, dikombinasi dengan membangun pusat pelestarian budaya melayu.
4.	Proses dan mekanisme 'katup pengaman' yang diharapkan	Mengingat di pulau-pulau ini spesifik dengan SDA namun banyak terjadi <i>illegal fishing</i> , krn kondisi <i>fishing ground</i> yang alamiah, dibutuhkan mekanisme pengamanan yang lebih mengandalkan penggunaan teknologi tinggi. Lokasi pulau-pulau yang memang jauh dari pulau-pulau induk, dan sebagian besar tidak berpenghuni, dibutuhkan sistem Pemantauan, Patroli, dan Pengawasan secara ketat ditunjang sarana dan prasarana memadai. Fungsi Satgas Korkamla bisa dioptimalkan di wilayah dengan gugus pulau yang berbentuk kurva terbalik, bermarkas di pulau induk terdekat yaitu P. Natuna Besar (untuk Kab. Kepulauan Natuna) dan P. Terempa (untuk kab. Kepulauan Anambas), yang berinduk pada Satgas I Korkamla di Batam.	Jenis aktivitas ilegal di pulau-pulau ini mayoritas adalah penyelundupan barang dan jasa. Dengan diresmikan MARKAS KOMANDO SATGAS I TIM KORKAMLA BATAM (pada 2011) akan dibangun dermaga kapal patroli KAMLA di P Setokok, Jembatan 2 Bareleng dan peresmian <i>Maritime Rescue Coordinating Center</i> (MRCC) di Nongsa, Batam. Pembangunan ini diprioritaskan untuk jalur ALKI I termasuk bisa menjangkau 13 PPKT di Laut Natuna dan Laut China Selatan.

Sumber: disusun oleh penulis berdasar pengalaman lapangan khususnya di beberapa pulau-pulau sekitar Batam, Bintan, Karimun dan berdasar buku Bakosurtanal, *Atlas Pulau-Pulau Kecil Terluar, Outer Small Islands Indonesia*, 2007, dan beberapa narasumber. LCS=Laut China Selatan.

Bentuk dan jenis potensi PPKT sebagai *katup pengaman* di 6 PPKT didukung dengan kekayaan SDA yang *non-renewable*, relatif mudah dijangkau dari pulau-pulau induk, sehingga bisa dengan mudah dikembangkan menjadi tempat wisata bahari, dan industri maritim. Hal ini penting agar kehadiran adanya 'kehidupan' di pulau-pulau kecil ini setidaknya bisa menekan aktivitas penyelundupan dan tempat persinggahan bagi kapal-kapal asing. Sedangkan di 13 PPKT, lebih memiliki SDA dengan kekayaan ikan yang melimpah seperti ikan napoleon yang berdaya jual mahal ke Hong Kong. Fisik PPKT dikelilingi karang sehingga sulit bagi kapal untuk merapat, dan hantaman gelombang ombak yang besar mengkhawatirkan abrasi pulau. Kondisi alam ini sesungguhnya bisa

berperan sebagai pengaman PPKT dari kapal-kapal asing yang hendak melakukan aktivitas penyelundupan, dan sebaliknya *overfishing* yang terjadi di sekitar perairan seringkali lolos dari penangkapan. Kondisi alam dengan gelombang laut yang tinggi bisa menjadi sumber pengadaan energi seperti dibangunnya sistem Konversi Energi Panas Samudera.

Kiraan efektifitas potensi PPKT sebagai *katup pengaman* apabila dimanfaatkan di 6 PPKT bisa dilihat berdasar beberapa sektor. Di sektor pertahanan-keamanan terutama di P. Karimun Kecil peningkatan pengawasan sebaiknya dilipatgandakan karena pertimbangan letaknya yang berada di jalur masuk ke Selat Malaka-Singapura dimana intensitas kapal yang hilir mudik sangat tinggi. Apabila Markas Komando Satgas I Korkamla di Batam sudah efektif berfungsi, ini bisa dipakai sebagai aktivitas pemantauan, patroli, dan pengawasan untuk pulau-pulau lain seperti P. Iyu Kecil, dan P. Pelampong yang rentan penyelundupan dan pencurian. Untuk sektor ekonomi, PPKT bisa dijadikan sebagai pendukung bagi pengembangan FTZ (Batam, Bintan, Karimun), untuk menarik investor asing, misalnya P. Karimun Kecil, P. Nipah, Pelampong, Nongsa. Dengan dibangunnya bisnis maritim berbasis *resource-based industry*, seperti industri perikanan, pariwisata, industri olahan, adanya kegiatan di PPKT bisa dimanfaatkan sebagai *katup pengaman* untuk memukul mundur aktivitas penyelundupan. Untuk sektor sosial budaya PPKT bisa dijadikan tempat untuk wisata bahari seperti di P. Nongsa yang dikenal dengan hamparan pasir putihnya yang didukung dengan pengembangan budidaya ikan untuk menunjang kebutuhan restoran, dikombinasi dengan membangun pusat pelestarian budaya melayu.

Sementara untuk 13 PPKT, di sektor pertahanan-keamanan bisa membentuk untaian pulau-pulau terdepan yang berperan sebagai *katup pengaman* bagi wilayah NKRI yang ada di Laut Natuna dan Laut China Selatan. Ke 13 PPKT ini diberi peran sebagai *katup pengaman* untuk mencegah aktivitas ilegal. Ini penting mengingat 13 PPKT sebagian besar tidak berpenghuni, dengan jangkauan antarpulau yang berjauhan, maka di masing-masing pulau perlu terpantau secara kontinyu dan perlu adanya kehadiran suatu kegiatan. Untuk sektor ekonomi bisa digalakkan suatu kegiatan pengembangan industri berbasis SDA, misalnya pengolahan ikan, rumput laut demi peningkatan ekonomi lokal, yang bernilai tinggi, asalkan pulau-pulau itu berpenghuni. Untuk sosial budaya bisa dibangun sarana dan prasarana di pulau-pulau yang terpencil ini, misalnya kapal-kapal reguler, dermaga, listrik

dan air bersih. Ini penting untuk mendukung wisata bahari di pulau-pulau yang terkenal dengan kondisi *fishing ground* yang alamiah, dipadu dengan budaya lokal seperti tradisi penangkapan ikan napoleon (yang banyak diminati nelayan Hong Kong). Sektor teknologi alam bisa dibangun di PPKT ini, mengingat pulau-pulau ini berlokasi di perairan dengan gelombang laut yang tinggi, melalui sistem Konversi Energi Panas Samudera (*Ocean Thermal Energy Conversion*) untuk menyediakan pasokan energi listrik dan sebagainya.

Penutup

Keberadaan pulau-pulau kecil terdepan memiliki makna strategis, baik dari perspektif pertahanan-keamanan maupun sosial ekonomi. Kesembilan belas pulau kecil terdepan di Provinsi Kepulauan Riau berperan sebagai *katup pengaman* yang merangkai bentuk 2 kurva merah yang tersambung yang memagari antara pulau-pulau lain yang ada didalamnya dengan 3 negara tetangga, yaitu Malaysia, Singapura, dan Vietnam.

Peran pulau-pulau ini tidak ringan, karena setidaknya membawa tiga misi, yaitu 1) menjaga keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia, keamanan nasional, pertahanan negara, dan menciptakan stabilitas kawasan; 2) pemanfaatan sumber daya alam dalam rangka pembangunan berkelanjutan (pelestarian lingkungan); 3) memberdayakan masyarakat dalam rangka meningkatkan kesejahteraannya. Ketiga misi ini sama sebangun dengan apa yang ditetapkan dalam rencana zonasi untuk PPKT, yaitu a) pertahanan keamanan; b) kesejahteraan masyarakat; dan/atau c) pelestarian lingkungan (PP RI No. 62 Tahun 2010 tentang Pemanfaatan PPKT).

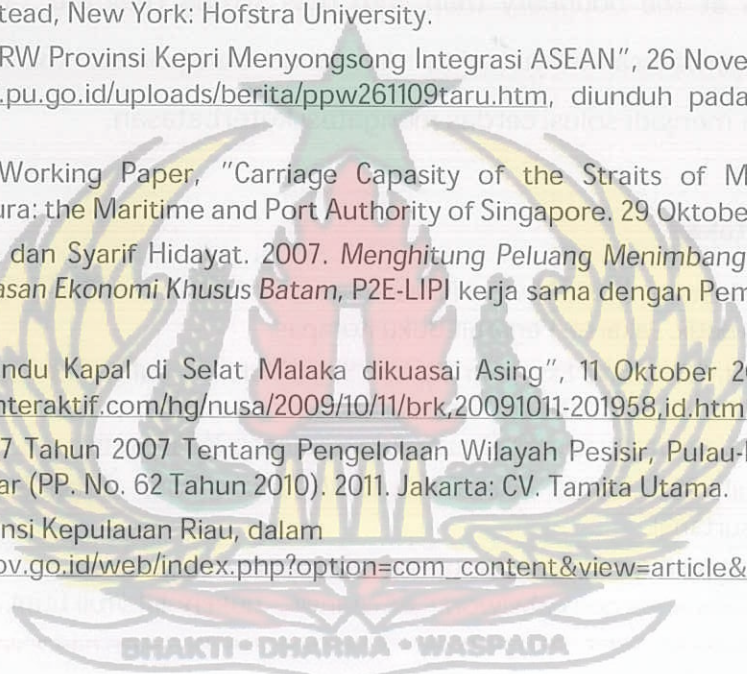
Namun, kenyataan masih belum terpenuhinya pelaksanaan semua misi di atas oleh pemerintah maupun pemerintah provinsi memposisikan keberadaan 19 pulau-pulau kecil terdepan rentan dengan tantangan besar di depan mata, seperti aktivitas ilegal seperti *illegal fishing*, *overfishing* lantaran akses yang mudah terjangkau dan kurangnya aktivitas kehidupan seperti di 13 PPKT karena terpencil, dan sebagainya. Moda transportasi antarpulau yang belum diimbangi dengan kapasitas kapal yang bisa berlayar secara berkelanjutan tanpa terhalang dengan musim gelombang besar, serta mekanisme pengamanan keamanan yang sedang dalam proses pembangunan fisik, serta suatu pengupayaan sistem pengamanan berteknologi tinggi sebaiknya sudah harus difungsikan membuat keberadaan pulau-pulau 'terpencil' ini rentan atas kegiatan ilegal .

Sebagian pulau yang tidak berpenghuni menjadi tantangan tersendiri untuk pengembangan pulau itu berdasar pemanfaatan SDA demi pembangunan berkelanjutan. Mengingat luas pulau yang sebagian besar di bawah 1 Km², pengadaan air bersih agak sulit diupayakan (bisa jadi lantaran area tangkap air tawar yang relatif kecil). Meski beberapa tantangan menghadang, secara pertahanan-keamanan, semua pulau kecil ini sudah bertanda patok perbatasan seperti mercusuar dan tapal batas sebagai bukti kehadiran negara di garis perbatasan laut. Mungkin *statement* di halaman awal tulisan ini bisa menjadi bahan renungan kita yaitu *"The difference between an insecure border and one that is well administered has much more to do with how states organize their institutions at the boundary than with how strong they are"*. (George Gavrilis; 2008). Dengan keterbatasan infrastruktur dan moda transportasi, koordinasi beberapa instansi terkait bisa menjadi solusi cerdas mengatasi keterbatasan.

Daftar Pustaka

- Abubakar, Mustafa. 2006. *Menata Pulau-Pulau Kecil Perbatasan: Belajar dari Kasus Sipadan, Ligitan, dan Sebatik*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.
- Achjar, Nuzul. "Dinamika Ekonomi Maritim Selat Malaka", dalam *Coretan Ringan Tentang Maritim*, 18 Maret 2010, dalam <http://www.mail-archive.com/referensi@yahoogroups.com/msg04459.html>
- Bakosurtanal. 2007. *Atlas Pulau-Pulau Kecil Terluar Outer Small Islands Indonesia*. Cibinong: Bakosurtanal.
- Country Analysis Brief, "World Oil Transit Chokepoints", dalam http://www.eia.gov/cabs/world_oil_transit_chokepoints/full.html, diunduh pada 23 Juli 2012.
- Dam, Syamsumar. 2007. *Politik Perbatasan: Masalah Pengamanan Lalu Lintas Pelayaran di Selat Malaka – Singapura*. Jakarta: P2P-LIPI.
- Dewi, Rosita, dan CPF Luhulima. 2007. "Kepentingan Jalur Minyak China dan Jepang Melalui Selat Malaka – Singapura", dalam Syamsumar Dam, *Politik Perbatasan: Masalah Pengamanan Lalu Lintas Pelayaran di Selat Malaka – Singapura*. Jakarta: P2P-LIPI.
- Gavrilis, George. 2008. *The Dynamic of Interstate Boundaries*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Gunawan, Markus. 2007. *Provinsi Kepulauan Riau*. Batam: Titik Cahaya Elka.
- Gerke, Solvay, dan Hans Dieter Evers. 2009. Dalam makalah "Perkembangan Wilayah Selat Melaka". *Working Paper Series*. No. 112/09. CenPRIS-USM (Universitas Sains Malaysia). November.
- Hashimoto, Kohei. 2000. *Asia Energy Security and the Role of the Japan: A Diplomatic Perspective*. Institute for Public Policy of Rice University.
- Irewati, Awani (editor). 2009. *Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan, Ketahanan Wilayah Pesisir di Kepulauan Riau: Konteks Dinamika Regional*. Jakarta: LIPI Press.
- , 2010. *Penguatan Ketahanan Wilayah Pesisir Di Kepulauan Riau (BBK): Aspek Kelembagaan*. Jakarta: LIPI Press.

- , 2007. "Potensi Pelabuhan Negara-Negara Tepi Selat Malaka – Singapura", dalam Syamsumar Dam, *Politik Perbatasan: Masalah Pengamanan Lalu Lintas Pelayaran Di Selat Malaka – Singapura*. Jakarta: P2P – LIPI.
- Luhulima, CPF. 2007. "Dimensi Keamanan Pelayaran di Selat Malaka-Singapura", dalam Syamsumar Dam (editor). *Politik Perbatasan: Masalah Pengamanan Lalu Lintas Pelayaran di Selat Malaka-Singapura*. Jakarta: P2P-LIPI.
- Pailah, Steven Y. 2009. *Archipelagic State Tantangan dan Perubahan Maritim, Malacca Straits "From Safety to Security"*. Jakarta: Klub Studi Perbatasan.
- Port of Singapore Authority, dalam <http://www.psa.com.sg/>.
- Respationo, Soerya. 2012. "Kebijakan Pertahanan di Perbatasan Maritim, Isu Strategis Aspek Pertahanan dan Peluang Sebagai Wilayah Terdepan Perbatasan Negara Tetangga Singapura dan Malaysia", dalam *Jurnal Pertahanan*. Maret 2012. Volume 2. No. 1. Jakarta: Universitas Pertahanan Indonesia.
- Rodrigue, Jean Paul. 2004. *Straits, Passages and Chokepoints A Maritime Geostategy of Petroleum Distribution*. Hempstead, New York: Hofstra University.
- Sekda Provinsi Kepri. "RTRW Provinsi Kepri Menyongsong Integrasi ASEAN", 26 November 2009, dalam <http://www1.pu.go.id/uploads/berita/ppw261109taru.htm>, diunduh pada 1 Agustus 2012.
- SimPlus Pte.Ltd. 2009. Working Paper, "Carriage Capacity of the Straits of Malacca and Singapore". Singapura: the Maritime and Port Authority of Singapore. 29 Oktober.
- Tri Sambodo, Maxensius, dan Syarif Hidayat. 2007. *Menghitung Peluang Menimbang Kenyataan, Kajian Rencana Kawasan Ekonomi Khusus Batam*, P2E-LIPI kerja sama dengan Pemkot Batam. Jakarta: LIPI.
- Tempo Interaktif. "Pemandu Kapal di Selat Malaka dikuasai Asing", 11 Oktober 2009, dalam <http://www.tempointeraktif.com/hg/nusa/2009/10/11/brk,20091011-201958,id.html>.
- Undang-Undang RI No. 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir, Pulau-Pulau Kecil, Terlantar, Dan Terluar (PP. No. 62 Tahun 2010). 2011. Jakarta: CV. Tamita Utama.
- Website Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau, dalam http://www.kepriprov.go.id/web/index.php?option=com_content&view=article&id=57&Itemid=59.



PETUNJUK PENULISAN JURNAL

Semua naskah yang dikirim ke Jurnal Pertahanan UNHAN baik yang berbahasa Indonesia maupun yang berbahasa Inggris harus merupakan karya asli bidang pertahanan dan belum pernah diterbitkan pada media lain. Naskah diutamakan hasil penelitian atau pemikiran yang bersifat baru dengan analisis yang mendalam. Untuk naskah berbahasa Indonesia maka abstrak dan kata kunci dibuat dalam bahasa Inggris demikian juga dengan sebaliknya. Tulisan yang dimuat sepenuhnya menjadi tanggung jawab pribadi penulis yang bersangkutan. Naskah dikirim berupa *soft copy* melalui e-mail ke alamat jurnal.unhan@idu.ac.id dan g_eko_sunarto@yahoo.com. Naskah yang layak terbit adalah naskah yang sudah diseleksi oleh tim redaksi, dinilai oleh Mitra Bestari dan penulisan sesuai dengan tata cara format jurnal, sedangkan naskah yang tidak layak terbit akan diberitahu melalui surat elektronik (e-mail). Naskah yang diterima setelah deadline akan dipertimbangkan untuk dimuat pada edisi berikutnya. Untuk lebih jelas, panduan penulisan jurnal seperti dibawah ini :

PANDUAN PENULISAN MAKALAH ILMIAH JURNAL UNHAN (dengan huruf kapital ukuran huruf 14 point & dicetak tebal)

**Nama Penulis A¹, E-mail²
(dengan huruf kecil ukuran huruf 12 Point Tebal)**

- 1) Tuliskan nama dan alamat Institusi masing masing penulis dengan dua belas point
- 2) Sertakan juga dengan alamat email: anu@institusi.ac.id

Abstrak – Terdiri dari tiga hal pokok, yaitu pengungkapan latar belakang dan tujuan, metode diakhiri dengan hasil. Abstrak tidak melebihi dari 400 kata dan ditulis dalam bahasa Indonesia baku dan atau bahasa Inggris. Ukuran huruf untuk abstrak adalah 11 point ditulis miring.

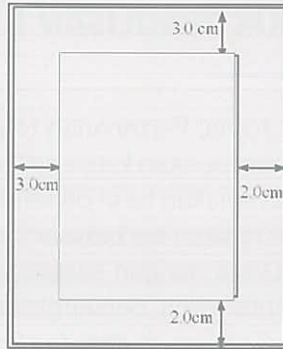
Kata Kunci: Ukuran huruf untuk kata kunci adalah 11 point ditulis miring.

Pendahuluan

Jurnal Pertahanan mempublikasikan hasil penelitian ilmiah bidang pertahanan yang dapat berupa penelitian dasar, perencanaan, perancangan dan studi pengembangan. Makalah harus diserahkan dalam format siap cetak. Panduan berikut ini sangat penting untuk diikuti demi menjamin keseragaman makalah yang dipublikasikan dalam Jurnal Pertahanan. Pendahuluan terdiri dari latar belakang dengan mengulas dan mensitir hasil penelitian terdahulu. Perumusan masalah dan tujuan dari topik bahasan tanpa perlu dipisah tersendiri secara rijid.

Format

Format halaman di-set melalui menu "page setup". Font yang digunakan adalah candara dengan ukuran huruf 11 point menggunakan kertas A4 (210x297mm). Gambar menunjukkan *layout* halaman dan margin. Setiap gambar dan tabel selalu ada petunjuk di dalam text dan diberi judul. Judul gambar diletakkan di bawah gambar dan ditengah (format center). Demikian juga untuk tabel, namun untuk tabel, judulnya diletakkan di atas.



Gambar Margins dan layout halaman pada kertas A4.

Ukuran huruf

Ukuran margins dan huruf ditunjukkan dalam Gambar dan Tabel. Jenis huruf yang digunakan adalah Candara.

Tabel
Tabel Ukuran Huruf

Ukuran	Penggunaan
10points	Subskripdancatatankaki
11points	Judulgambardantabel
12points	Instansi penulis, abstrak, kata kunci, subjudul, badan makalah, dandaftarreferensi.
14points	Namapengarang
16points	Judulmakalah

Persamaan dan Simbol

Bila ada persamaan matematis ditulis dengan huruf miring (*italic*) dan diberi nomor dalam tanda kurung. Pengutipan persamaan harus dalam bentuk "persamaan (2)". Semua simbol harus didefinisikan dalam badan naskah.

Ketentuan penulisan catatan kaki, mengikuti aturan sebagai berikut :

1. Miriam Budiardjo, *Dasar-Dasar Ilmu Politik*, Edisi Revisi, (Jakarta: Gramedia, 2008), hlm. 7.
2. H. Mulyaningsih, "Penetrasi Kapitalisme dan Marginalisasi Penduduk Sekitar Hutan", *Jurnal Manajemen dan Kualitas Lingkungan*, Vol.1. No.1. Oktober 1999.

Metodologi

Menjelaskan teori pendukung, kronologis penelitian, termasuk desain penelitian, prosedur penelitian (dapat dalam bentuk Algoritma, Pseudocode atau lainnya), cara untuk menguji dan akuisisi data.

Pembahasan

Uraian tentang kegiatan penelitian harus didukung referensi, hasil, kontribusi dan analisis, sehingga penjelasannya dapat diterima secara ilmiah. Penulisan makalah bukan berbentuk laporan penelitian. Pembahasan harus terfokus dan dihindari sub bab yang terlalu banyak.

Kesimpulan

Setiap makalah harus memiliki kesimpulan. Judul tambahan untuk ucapan terima kasih dapat diletakkan setelah bagian kesimpulan. Daftar referensi diletakkan paling akhir dan tanpa nomor.

Daftar Pustaka

Budiardjo, Miriam. 2008. *Dasar-Dasar Ilmu Politik*. Edisi Revisi. Jakarta: Gramedia.

Mulyaningsih, H. 1999. "Penetrasi Kapitalisme dan Marginalisasi Penduduk Sekitar Hutan". *Jurnal Manajemen dan Kualitas Lingkungan*. Vol.1. No.1. Oktober.



UCAPAN TERIMA KASIH

Pada Edisi September 2012, Volume 2, Nomor 3, Tim Redaksi Jurnal Pertahanan mengucapkan terimakasih kepada Prof. Achmad Fedyani Saifuddin, PhD (Universitas Indonesia) selaku *reviewer* Mitra Bestari yang telah membantu penyelesaian Jurnal Pertahanan dengan baik dan tepat waktu.

