

### PENDAHULUAN

Tulisan ini akan membahas keterkaitan antara permasalahan keamanan perbatasan, dengan isu yang berkaitan tentang pembangunan kawasan ekonomi khusus. Karena sebagaimana contoh yang ada atas pembangunan kawasan ekonomi khusus (KEK) di negara lain khususnya Republik Rakyat China, kawasan yang dikembangkan menjadi kawasan ekonomi khusus merupakan daerah atau wilayah yang letaknya berbatasan dengan wilayah lain atau daerah yang secara geografis merupakan wilayah pesisir atau berada di dekat sungai besar yang dapat dilalui oleh kapal-kapal kargo dan kontainer. Oleh karena itu daerah tersebut memiliki karakteristik sendiri, terutama dalam implementasi kebijakan ekonomi dan perdagangan serta memiliki kesiapan infra struktur yang memadai. Namun juga didukung oleh kesiapan dari aparat yang bertanggungjawab atas keamanan perbatasan maupun administrasi lintas batas, seperti polisi perbatasan, petugas bea dan cukai, imigrasi serta karantina.

O.J. Martinez sebagaimana dikutip Riwanto Tirtosudarmo mengkategorikan ada empat tipe perbatasan:

1. *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.
2. *Coexistent Borderland*; suatu wilayah perbatasan dimana konflik lintas batas bias ditekan sampai ke tingkat yang bisa dikendalikan meskipun muncul persoalan yang tidak terselesaikan misalnya yang berkaitan dengan masalah kepemilikan sumber daya strategis di perbatasan.
3. *Independent 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 murah.

4. *Integrated Borderland*; suatu wilayah perbatasan yang kegiatan ekonominya merupakan sebuah kesatuan, nasionalisme jauh menyurut pada kedua negara dan keduanya tergabung dalam persekutuan yang erat. [2]

Dalam hal ini kawasan ekonomi khusus yang secara geografis berada di wilayah perbatasan atau pesisir, harus merupakan kawasan yang tidak mempunyai masalah sengketa klaim wilayah serta didukung oleh aparat pemangku kepentingan perbatasan yang cakap. Bila merujuk pada 4 kategori yang diuraikan diatas maka kawasan ekonomi khusus seyogyanya masuk dalam kategori tipe perbatasan; *independent borderland* atau *integrated borderland*. Sekarang yang menjadi pertanyaan disini adalah, sudahkah wilayah perbatasan darat maupun pesisir Republik Indonesia memiliki kesiapan untuk diproyeksikan sebagai kawasan ekonomi khusus? Adapun tulisan ini difokuskan pada kesiapan pengelolaan keamanan perbatasan dalam konteks isu kawasan ekonomi khusus.

## KAWASAN EKONOMI KHUSUS

Dalam membangun kawasan ekonomi khusus yang kiranya dapat menjadi rujukan adalah Republik Rakyat China (RRC), yakni dimana sepanjang tahun 1980an RRC mengawalinya melalui beberapa tahap, dari penetapan sejumlah wilayah ekonomi khusus serta kota-kota dan wilayah pesisir, juga membuka wilayah di daerah tengah daratan China dan wilayah pesisir yang berbasiskan pada pembangunan ekonomi dan teknologi. Sejak 1980an, RRC menetapkan kawasan ekonomi khusus di Shenzhen, Zhuhai dan Shantou di Provinsi Guangdong dan Xiamen di Provinsi Fujian, serta mendisain seluruh wilayah provinsi Hainan sebagai kawasan ekonomi khusus. Lantas pada tahun 1984, RRC membuka lagi 14 kota-kota pesisir untuk investasi asing yakni; Dalian, Qinhuangdao, Tianjin, Yantai, Qingdao, Lianyungang, Nantong, Shanghai, Ningbo, Wenzhou, Fuzhou, Guangzhou, Zhanjiang, dan Beihai. Sejak tahun 1992 Dewan Negara telah membuka lagi sejumlah kota perbatasan serta seluruh ibu kota provinsi di provinsi wilayah tengah daratan China dan wilayah-wilayah otonomi khusus. [3] Memang tentunya keberhasilan China dalam membangun kawasan ekonomi khusus yang dipelopori dari wilayah pesisir dan perbatasan, tidak bisa serta merta diadopsi begitu saja dalam

## Masalah Keamanan Perbatasan Dan Isu Kawasan Ekonomi Khusus

Ditulis oleh Rizal Darmaputra

Rabu, 20 Februari 2008 18:40 - Terakhir Diperbaharui Jumat, 13 Agustus 2010 13:10

---

pembangunan kawasan ekonomi khusus di Indonesia. Terutama pembangunan wilayah perbatasan yang diperuntukan sebagai kawasan ekonomi khusus. Namun setidaknya-tidaknya ada sejumlah kebijakan di China yang kiranya dapat dijadikan sebagai referensi, misalnya:

- Institusi di China kuat, pendelegasian yang tegas bagi provinsi dalam mengatur kebijakan kawasan ekonomi khusus. Gubernur dan pejabat yang memimpin kawasan ekonomi khusus bekerja sebagai mitra, misalnya perjanjian investasi baik asing maupun domestik.
- Kebijakan berfokus pada pengembangan kemandirian ekonomi di kawasan ekonomi khusus, yaitu menarik investasi yang diiringi dengan alih teknologi. Kebijakan upah di China adalah fleksibel dan mengikuti harga pasar. Segala macam kebijakan relatif stabil.
- Segala macam aturan dibuat langsung oleh gubernur provinsi tanpa birokrasi yang berbelit.
- Infrastruktur kawasan ekonomi khusus di China memadai, antara lain infra struktur transportasi mencukupi, dekat dengan pelabuhan udara dan laut, energy listrik memadai dengan tarif yang murah.
- Kawasan ekonomi khusus di China memberikan insentif menggiurkan bagi para investor yaitu pengurangan corporate tax sebesar 15%. [\[4\]](#)

Berdasarkan pada kondisi geografis Indonesia yang didominasi oleh lautan, serta dengan mempertimbangkan wilayah perbatasan darat Indonesia yang memiliki garis perbatasan sangat panjang, dan berada di wilayah pedalaman, terutama di Kalimantan dan Papua. Maka keberadaan kota wilayah perbatasan darat Indonesia relatif merupakan daerah yang minim dukungan infra struktur maupun kualitas sumber daya manusia yang memadai bahkan tidak sedikit ditemukan berbagai kegiatan ilegal lintas batas negara. Dimana dalam merespon persoalan gangguan keamanan lintas perbatasan tersebut tidak bisa dijawab hanya dengan rencana penambahan jumlah Kodam seperti di Kalimantan dan Papua. Hal ini secara obyektif merupakan kendala dalam mengembangkan wilayah perbatasan darat di pedalaman untuk dijadikan sebagai kawasan ekonomi khusus sebagaimana halnya di China.

## Masalah Keamanan Perbatasan Dan Isu Kawasan Ekonomi Khusus

Ditulis oleh Rizal Darmaputra

Rabu, 20 Februari 2008 18:40 - Terakhir Diperbaharui Jumat, 13 Agustus 2010 13:10

---

Sementara itu untuk wilayah perairan, terutama yang berada di wilayah pulau Sumatera seperti kepulauan Riau dan Provinsi Aceh misalnya Sabang, dapat dikatakan memiliki potensi untuk dapat dikembangkan sebagai kawasan ekonomi khusus, namun tentunya selain perlu ditopang oleh dukungan fasilitas infra struktur yang memadai dan regulasi yang kondusif. Maka faktor jaminan keamanan merupakan prasyarat yang mutlak. Terutama bagaimana merespon gangguan keamanan laut, dari ilegal trafficking dan penyelundupan sampai kepada bajak laut maupun terorisme di perairan.

### KEAMANAN PERBATASAN

Lima bentuk ancaman keamanan pada wilayah perbatasan darat, laut dan udara Indonesia, yaitu:

1. Klaim teritorial seperti penentuan batas maritime antara Indonesia dan Australia pasca kemerdekaan Timor Timur tahun 2002 terkait dengan Zone Ekonomi Eksklusif.
2. Manuver militer seperti aksi kapal Angkatan Laut Malaysia yang tidak merespon kontak komunikasi TNI AL Indonesia di sekitar blok Ambalat yang masih dalam status sengketa.
3. Kejahatan lintas batas seperti jalur penyelundupan senjata kecil dan ringan yang disinyalir dari Malaysia dan Filipina ke Poso di sekitar utara laut Sulawesi.
4. Pelanggaran atas kedaulatan dan hak berdaulat seperti maraknya illegal fishing oleh kapal China, Filipina dan Thailand dalam wilayah perairan Indonesia di sekitar Laut China Selatan, Laut Arafura dan Laut Sulawesi Utara.

5. Pergerakan manusia lintas batas, baik bersifat tradisional maupun illegal di wilayah perbatasan darat Indonesia – Papua Nugini di wilayah Papua, Indonesia – Malaysia di wilayah Kalimantan, serta Indonesia – Timor Leste di wilayah Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur. Pencari suaka politik akibat kondisi konflik di negara asal, misalnya pengungsi dari Afghanistan, beberapa kali diketahui memasuki wilayah Indonesia sebagai wilayah transit sebelum menuju Malaysia. [5]

Dengan beragamnya bentuk ancaman keamanan perbatasan Indonesia maka perlu adanya sistem manajemen perbatasan yang terintegrasi, khususnya dalam pengelolaan keamanan perbatasan. Mengelola keamanan perbatasan secara parsial atau bahkan dilakukan secara koordinatif antara sejumlah institusi pemerintah yang bertanggungjawab atas keamanan perbatasan, hanya akan menimbulkan tumpang tindih dalam pelaksanaan pengamanan. Sementara dukungan infra struktur bagi instansi tersebut seperti Kepolisian, TNI, imigrasi, bea dan cukai dll, masih jauh dari memadai, misalnya dari sisi jumlah petugas tersebut dan prasarananya di berbagai pos lintas batas di wilayah perbatasan darat Kalimantan dan Papua. Belum lagi keberadaan petugas dan sarana pendukungnya bagi pengamanan perairan Republik Indonesia yang sangat luas, selain tidak memadai juga tidak adanya pemusatan tanggungjawab pengamanan laut. Terdapatnya sejumlah instansi yang masing-masing memiliki kewenangannya tersendiri, seperti; TNI AL, Kepolisian Air dan Udara, Departemen Kelautan dan Perikanan, kadangkala malah menimbulkan tumpang tindih dalam implementasi kewenangan. Kondisi yang demikian perlu segera diatasi mengingat beragamnya bentuk ancaman keamanan perbatasan sebagaimana disebutkan diatas, serta luasnya wilayah.

Indonesia adalah negara kepulauan dengan jumlah pulau yang mencapai 17.499 pulau dan luas wilayah perairan mencapai 5,8 juta km<sup>2</sup>, serta panjang garis pantai yang mencapai 81.900 km. Dua pertiga dari wilayah Indonesia adalah laut. Implikasinya, hanya ada tiga perbatasan darat dan sisanya adalah perbatasan laut. Perbatasan laut Indonesia berbatasan dengan 10 negara diantaranya Malaysia, Singapura, Filipina, India, Vietnam, Republik Palau, Australia, Timor Leste, dan Papua Nugini. Sedangkan untuk wilayah darat, Indonesia berbatasan langsung dengan tiga negara, yakni Malaysia, Papua Nugini, dan Timor Leste dengan garis perbatasan darat secara keseluruhan adalah 2914,1 km. [6] Luasnya wilayah Indonesia yang berbatasan dengan sejumlah negara baik di wilayah darat dan laut memerlukan pengelolaan perbatasan yang komprehensif, baik pengelolaan dalam lingkup keamanan dan penegakan hukum, serta pengelolaan perbatasan yang secara administratif terencana dan kebijakan pembangunan wilayahnya dapat berjalan secara sinkron antara kebijakan pemerintah pusat dan daerah yang menaungi kota atau wilayah perbatasan tersebut. Hal ini sangat diperlukan mengingat luasnya wilayah Indonesia dan sejumlah persoalannya yang terkait dengan isu perbatasan.

Pendekatan militer dalam pengamanan di wilayah perbatasan terlihat masih mendominasi. Akibatnya pengamanan di wilayah perbatasan lebih bertumpu pada perspektif pertahanan dan melemahkan sisi penegakan hukum atau policing. Setidaknya terdapat 4 (empat) tantangan kondisi riil yang dinilai menghambat pada tingkatan tertentu dalam pengembangan sistem manajemen perbatasan Indonesia, yaitu:

1. Konsolidasi demokrasi yang menitikberatkan pada proses desentralisasi dan otonomi daerah.
2. Kondisi wilayah perbatasan yang menyulitkan fungsi monitoring, pengawasan dan penegakan hukum.
3. Minimnya dukungan anggaran dalam mengembangkan kapasitas pengawas perbatasan dan pembanguna wilayah perbatasan.
4. Masih rendahnya pemahaman perspektif maritim yang mempengaruhi pengembangan struktur serta postur pertahanan dan keamanan Indonesia. [\[7\]](#)

Tanpa mengesampingkan perlunya peningkatan kemampuan dalam mengamankan perbatasan darat, hendaknya pembangunan kekuatan laut yang komprehensif sangatlah urgen, baik dalam peningkatan alutsista TNI AL maupun badan yang bertanggungjawab dalam penegakan hukum di wilayah perairan. Apalagi sebagian wilayah laut Indonesia seperti Selat Malaka merupakan wilayah yang seringkali terjadi aksi perompakan oleh bajak laut, dan perompakan di wilayah ini merupakan nomor dua tertinggi setelah perairan Somalia.

Terdapat tiga hal kondusif bagi terjadinya aksi bajak laut, yakni adanya kesempatan, kemampuan, dan sasaran, serta adanya keterkaitan satu sama lain antara kondisi geografis dengan pola aksi pembajakan. Kesempatan muncul karena sejumlah variabel yang berkaitan satu sama lain seperti otoritas pemerintah lokal yang lemah, kondisi geografis yang kondusif, rendahnya pembangunan ekonomi, serta lemahnya implementasi norma-norma rezim maritim internasional. Kemampuan dari bajak laut untuk menyerang kapal merupakan fungsi dari teknologi, persenjataan, dan infra struktur logistik yang dimiliki. Kapal yang lebih cepat serta persenjataan yang lebih mematikan menjadikan para bajak laut untuk dapat melakukan penyerangan dalam jarak yang lebih jauh yakni dari pesisir sampai ke kapal besar yang tengah

berlayar. Proliferasi senjata dan teknologinya pasca perang dingin, telah meningkatkan peredaran senjata di pasar gelap senjata, juga meningkatkan kemampuan dari bajak laut. Jika dimasa lalu bajak laut menggunakan senjata tajam dan pistol, sekarang mereka dipersenjatai dengan senapan serbu M-16 dan AK-47 serta roket peluncur granat (RPG).

[8]

Berkaitan dengan kesiapan aparat yang bertanggungjawab dalam penegakan hukum di laut, yang diharapkan juga dapat mendukung kondusifitas pembangunan kawasan ekonomi khusus yang berbatasan dengan laut atau berada di wilayah pesisir. Maka tentunya diperlukan suatu institusi yang terintegrasi dalam menopang keamanan di perairan berikut fungsi administratif pengawasan arus keluar masuk manusia dan barang di perbatasan atau pelabuhan. Dimana selama ini fungsi tersebut dibebankan kepada aparat TNI AL, Polisi Air dan Udara, Imigrasi, Bea dan Cukai, petugas Departemen Kelautan dan Perikanan, Syahbandar pelabuhan dsbnya. Namun disejumlah negara dikenal apa yang dinamakan *Coast*

*Guard* yang tidak hanya bertanggungjawab terhadap masalah keamanan dan penegakan hukum namun juga melakukan tugas administratif berkaitan dengan arus keluar masuk manusia dan barang di pelabuhan. Bukan berarti bahwa instansi yang selama ini bertanggungjawab terhadap keamanan laut lantas dinihilkan keberadaannya, namun sekadar wacana dengan merujuk pada ruang lingkup operasional

*coast guard*

, tampaknya institusi tersebut relatif cocok di negara maritim, apalagi dalam “mengawal” pembangunan kawasan ekonomi khusus yang berlokasi di wilayah kepulauan.

Tugas utama *coast guard* adalah untuk menekan kriminalitas dan menumbuhkan kepatuhan pada hukum serta mematuhi keselamatan di laut. Hal ini termasuk wilayah perbatasan dan pengawasan terhadap kegiatan penangkapan ikan, penyelamatan, SAR. Adapun definisi dari *coast guard*

adalah, merupakan cabang dari Angkatan Bersenjata yang bertanggungjawab pada pertahanan wilayah pesisir, menjaga keselamatan dan properti di laut, serta menjalankan tugas bea dan cukai, imigrasi, penegakan hukum dalam navigasi pelayaran.

[9]

### KESIMPULAN

Pembangunan kawasan ekonomi khusus merupakan kebijakan yang terintegrasi dalam suatu program jangka panjang pemerintah yang melibatkan sejumlah instansi pemerintah secara lintas sektoral, baik antar instansi pemerintah pusat maupun dengan pemerintah daerah. Dimana kebijakan tersebut hendaknya tertuang dalam *suatu master plan* nasional, sehingga instansi yang berkaitan dalam pembangunan kawasan ekonomi khusus bekerja dengan merujuk pada *master plan* tersebut. Namun demikian perlu adanya badan yang membawahi instansi-instansi pemerintah pusat maupun daerah dalam melakukan pembangunan kawasan ekonomi khusus.

Jaminan keamanan merupakan prasyarat mutlak dalam menarik investor dan menjaga kesinambungan kawasan ekonomi khusus, oleh karena itu hendaknya perlu dibentuk suatu badan yang memiliki otoritas penuh dalam menjaga keamanan dan mengimplementasikan penegakan hukum di wilayah perbatasan darat dan laut. Dimana dalam konteks kawasan ekonomi khusus, peran dari badan penanggungjawab keamanan perbatasan di laut hendaknya memiliki kewenangan, baik dalam pengerahan petugas dan perangkat pendukung sesuai dengan ruang lingkup tanggungjawabnya, serta dalam mengimplementasikan penegakan hukum.



[10]

---

[1] Rizal Darma Putra, Direktur Eksekutif Lembaga Studi Pertahanan dan Stusi Strategis Indonesia (LESPERSSI)

[2] Rizal Darma Putra, *Panduan Pelatihan tata Kelola Sektor Keamanan untuk Organisasi Masyarakat Sipil: Sebuah Toolkit – Manajemen Perbatasan dan Reformasi Sektor Keamanan*, (Jakarta: DCAF-IDSPS), hal.3,

[3] [http://en.wikipedia.org/wiki/Special\\_Economic\\_Zones\\_of\\_the\\_People's\\_Republic\\_of\\_China](http://en.wikipedia.org/wiki/Special_Economic_Zones_of_the_People's_Republic_of_China)

Lihat special economic zones of the People's of Republic of China

[4] [http://www.unisosdem.org/article\\_detail.php?aid=6916&coid=2&caid=30&gid=3](http://www.unisosdem.org/article_detail.php?aid=6916&coid=2&caid=30&gid=3)

Lihat Harry Yusuf A. Laksana, Keberhasilan China mengembangkan kawasan ekonomi khusus

[5] Shiskha Prabawaningtyas "*Diplomasi Bertetangga Baik dan Penegakkan Hukum Dalam Manajemen Perbatasan Indonesia*" , dalam Beni Sukadis (ed) Almanak Reformasi Sektor Keamanan 2009, Jakarta: DCAF-LESPERSSI, hal.236-237

[6] Aditya Batara, *Manajemen Garis Perbatasan Indonesia – Sebuah Usaha Menjamin Keamanan Warga Negara* , dalam Aditya Batara & Beni Sukadis (ed) Reformasi Manajemen Perbatasan di Negara-Negara Transisi Demokrasi, 2007, Jakarta DCAF-LESPERSSI, hal.50-51

[7] Beni Sukadis (ed), opcit, hal.239

[8] Rob de Wijk, *The New Piracy: The Global Context*, dalam *Survival Global Politics and Strategy*, Volume 52 Number 1 February-March 2010, IISS Washington DC, hal. 42

[9] DCAF Background Note – *The Role of the Coastguard in Border Management and Border Security in Democratic Countries; Border Management and The Coast Guard*, hal.1

[10] Sumber: diambil dari IDSPS Policy Paper, “Pengelolaan dan Pengamanan Wilayah Perbatasan Negara”, dan Almanak Reformasi Sektor Keamanan Indonesia 2009, Jakarta, April 2009