

# Implementasi Peraturan Presiden No. 31 Tahun 2015 Terhadap Sistem Transportasi Darat Pulau Sebatik

Nur'anisa Salsabila<sup>1</sup>, Sari Mulyani<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Mahasiswa Prodi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Kependidikan, Universitas Nahdlatul Ulama Kalimantan Timur, Indonesia (corresponding author: nuranisasalsabila@gmail.com)

<sup>2</sup>Dosen Prodi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Kependidikan, Universitas Nahdlatul Ulama Kalimantan Timur, Indonesia

## ABSTRACT

The development of a Land Transportation Network System in Sebatik Island implemented within two program, first is repair the ring road and repair the crossing port or known as Sei-Nyamuk port. Development of a Land Transportation Network System to maintain the economic and social security of the border society, thus expected will affect to the security and sovereignty of the country on the Indonesian Sebatik Island.

*Keywords: Sebatik Island, Land Transportation Network System, Security and Sovereignty of Border.*

## ABSTRAK

Perbaikan sistem jaringan transportasi darat di Pulau Sebatik di laksanakan dengan dua program yaitu: perbaikan jalan lingkar dan perbaikan pelabuhan penyeberangan atau biasa disebut Pelabuhan Sei-Nyamuk. Perbaikan Sistem Jaringan Transportasi Darat ini bertujuan untuk menjaga keamanan ekonomi dan sosial masyarakat perbatasan yang mana dengan demikian diharapkan akan berpengaruh pada keamanan dan kedaulatan negara di Pulau Sebatik.

Kata Kunci: Pulau Sebatik, Sistem Jaringan Transportasi Darat, Keamanan Perbatasan

---

## LATAR BELAKANG

Pulau Sebatik merupakan salah satu wilayah perbatasan dan pulau kecil terluar di Provinsi Kalimantan Utara yang berbatasan langsung dengan Malaysia bagian Timur baik di darat maupun laut. Penduduk pulau ini masih bergantung pada pasar dan barang pokok dari Tawau, Malaysia, bahkan tidak sedikit juga yang menyeberang secara ilegal untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari

(Asril, 2014). Hal ini terjadi karena akses yang mudah, dekat dan juga murah. Oleh karena itu, masyarakat Pulau Sebatik yang mayoritas berprofesi sebagai nelayan dan petani memilih Tawau menjadi tujuan utama untuk menjual hasil laut dan kebun, begitu juga dengan pedagang sebagian besar memilih untuk mensuplai barang dari Tawau.

Kondisi sistem jaringan transportasi darat yang buruk menyebabkan terjadinya

ancaman keamanan sosial dan keamanan ekonomi yang mana hal tersebut juga menjadi ancaman keamanan dan kedaulatan negara di pulau ini. Karena potensi ancaman ini, perbaikan sistem jaringan transportasi darat menjadi salah satu program prioritas dalam peraturan Presiden No. 31 Tahun 2015 Tentang Tata Ruang Kawasan Perbatasan Negara di Kalimantan.

#### TINJAUAN PUSTAKA

Baskoro Wicaksono dalam artikel **Penguatan Wilayah Perbatasan: Studi Kasus Pulau Sebatik Kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Timur** menulis tentang implementasi Kebijakan Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur dalam Pembangunan Kawasan Perbatasan di Pulau Sebatik, yang mana kebijakan tersebut berorientasi untuk menjaga perbatasan Konsep yang digunakan dalam tulisan ini adalah implementasi kebijakan. Wicaksono hanya menggambarkan respon dari pemerintah tingkat kecamatan dan Kabupaten Nunukan sebagai elit formal terhadap kebijakan perbatasan Pulau Sebatik dan juga harapan mereka dengan kebijakan tersebut (Wicaksono, 2013).

Penulis kedua Rahman Mulyawan **“Implementasi Kebijakan Pembangunan Bidang Pertahanan di Kawasan Perbatasan Indonesia-Timor Leste (Studi Kasus di Kabupaten Belu Provinsi Nusa Tenggara Timur)”** menulis tentang implementasi kebijakan pembangunan bidang pertahanan di kawasan perbatasan Indonesia-Timor Leste dengan menggunakan konsep keamanan dan implementasi kebijakan. Rahman menjelaskan kondisi Kabupaten Belu sebagai salah satu wilayah perbatasan Indonesia-Timor Leste yang kondisinya masih tertinggal, adapun isi penelitiannya menjelaskan tentang bentuk implementasi dari UU tentang Pertahanan Negara dan Rencana Operasi Sasando-02 kodam IX Udayana pada Tahun 2006. Hasil penelitian menunjukkan Institusi dan TNI dan pemerintah daerah menunjukkan kerjasama yang baik dalam implementasi kebijakan, namun sumber daya kualitas

sumber daya manusia yang masih rendah sehingga pertahanan perbatasan di Kabupaten Belu masih lemah (Mulyawan, 2013).

Kedua penelitian diatas menulis tentang implementasi kebijakan di wilayah perbatasan. Penulis dalam penelitian ini menggambarkan tentang implementasi peraturan Presiden No. 31 Tahun 2015 Tentang Tata Ruang Kawasan Perbatasan Negara di Kalimantan terhadap program Sistem Jaringan Transportasi darat terhadap keamanan, ekonomi dan sosial masyarakat Pulau Sebatik.

#### METODE PENELITIAN

Teknik analisa data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisa kualitatif. Jenis data dalam penelitian ini adalah data primer yang diperoleh secara langsung dengan cara melakukan observasi langsung ke lokasi penelitian atau melalui wawancara dengan informan yang bertempat tinggal di lokasi penelitian dan data sekunder, yang didapat secara tidak langsung dengan cara mencari data-data di sebuah buku, jurnal atau data-data dari sebuah instansi.

Teknik pengumpulan data primer yang digunakan didapatkan dengan melalui: (1) Observasi dengan melakukan survey langsung ke lokasi penelitian, (2) Wawancara dengan berkomunikasi langsung secara verbal dengan masyarakat maupun elit politik yang bertempat tinggal di lokasi penelitian. Data sekunder diperoleh melalui penelitian kepustakaan, yang dilakukan dengan cara mencari data melalui buku, jurnal dan data dari instansi.

#### Landasan Konseptual

##### 1. Konsep Keamanan Perbatasan

Studi yang dilakukan oleh Hartshorne pada tahun 1936 memberikan 4 jenis perbatasan berdasarkan klasifikasi fungsional, yaitu: (1) *Antecedent Boundaries* (perbatasan duluan) dimana perbatasan dibentuk dengan cara masing-masing negara bersaing memasang batas terluarnya dan perbatasan ini terbentuk sebelum adanya bentang budaya, (2) *Subsequent Boundaries* (perbatasan susulan) batas negara ditentukan berdasarkan etnik-kultur, khususnya dalam

bahasan dan agama, (3) *Superimposed Boundaries* (perbatasan tumpukan) yang mana batas negaranya ditentukan oleh pihak ketiga, (4) *Relic or Relic Boundaries* (batas peninggalan) dalam istilah ini perbatasan yang dimaksud adalah garis yang telah hilang fungsi politisnya, yaitu batas yang terjadi ketika suatu negara kecil dicaplok oleh negara yang lebih besar (Daldjoeni, 1991).

Pasca perang dingin berakhir pada tahun 1991, isu-isu perbatasan negara berkembang, tidak hanya di isu terkait ancaman dari luar negara yang bisa ditangani dengan kekuatan militer, tetapi isu keamanan di perbatasan berkembang, diantaranya adalah terkait isu keamanan sosial dan keamanan ekonomi, yang mana ancaman keamanan ini tidak dapat diatasi dengan kekuatan militer. (Puspitasary, 2017).

Keamanan sosial dan ekonomi menurut Barry Buzan, Ole Weaver dan Jaap De Wilde adalah:

*“Economic security concerns access to the resources, finance and markets necessary to sustain acceptable levels of welfare and state power. Societal security concern the sustainability, within acceptable conditions for evolution, of traditional patterns of language, culture and religious and national identity and custom. (Barry Buzan, 1998)”*

Salah satu bentuk keamanan sosial adalah keberlangsungan dari identitas nasional suatu masyarakat dalam batas-batas negara. Sedangkan keamanan ekonomi adalah jaminan untuk memperoleh sumber keuangan dan pasar dalam rangka keberlangsungan maupun mencapai kesejahteraan hidup. Untuk menjamin keamanan ekonomi dan sosial masyarakat, diperlukan sarana yang dapat mendukung kegiatan ekonomi dan sosial tersebut, salah satunya adalah jaringan transportasi.

## 2. Sistem Jaringan Transportasi Darat

Transportasi merupakan proses pemindahan, pergerakan, pengangkutan atau pengalihan suatu objek, baik barang ataupun

manusia dengan menggunakan tenaga manusia atau mesin (Andriansyah, 2015). Peraturan Presiden No.31 tahun 2015, menyebutkan bahwa Sistem Jaringan Transportasi bertujuan untuk meningkatkan kualitas dan jangkauan pergerakan barang dan jasa, memudahkan jangkauan pusat pelayanan, mendorong pertumbuhan ekonomi dan mendukung kegiatan pertahanan dan keamanan negara.

Sistem Jaringan Transportasi Nasional dibagi menjadi 3 yakni: Sistem Jaringan Transportasi Darat, Jaringan Transportasi Laut dan Jaringan Transportasi Udara. Salah satu Sistem Jaringan Transportasi Darat adalah Jaringan Jalan Kolektor Primer, salah satu Jaringan Jalan Kolektor Primer adalah Jalan Lingkar, jalan ini biasanya terdapat di pulau-pulau kecil yang berfungsi untuk menghubungkan semua wilayah dalam pulau tersebut. Sedangkan Jaringan Transportasi Sungai dan Danau salah satunya adalah Pelabuhan Penyebrangan. Pelabuhan Penyebrangan berfungsi sebagai penghubung sebuah wilayah dengan wilayah lainnya di dipisah oleh perairan. Sistem Jaringan Transportasi Darat, Baik Jaringan Jalan Nasional dan Jaringan Transportasi Sungai dan Danau memiliki keterkaitan dalam hal mendorong pertumbuhan ekonomi dan mendukung kegiatan pertahanan dan keamanan negara (Badan Peraturan Keuangan, 2015).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Peraturan Presiden no.31 tahun 2015

Peraturan Presiden No.31 Tahun 2015 ini dikeluarkan untuk melaksanakan ketentuan pasal 21 ayat (1) Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang dan Pasal 123 Ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Tata Ruang Kawasan Perbatasan Negara di Kalimantan, yang mana dalam kebijakan tersebut menyebutkan bahwa Rencana Tata Ruang Kepulauan dan Kawasan Strategis Nasional diatur oleh Peraturan Presiden (Badan Peraturan Keuangan, 2015).

Peraturan Presiden menyebutkan Kawasan Strategis adalah

*“Wilayah yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting secara nasional terhadap kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara... (Badan Peraturan Keuangan, 2015)”*.

Adapun kebijakan untuk mencapai keamanan dan kedaulatan di wilayah perbatasan sesuai yang tercantum pada pasal 7 ayat (1) huruf (c) *“Pertahanan eksistensi PPKT yang meliputi Pulau Sebatik dan Pulau Gosong Makassar sebagai titik-titik garis pangkal kepulauan Indonesia, upaya ini dilakukan dengan membangun mercusuar dan infrastruktur penanda pulau terluar lainnya di Pulau Sebatik dan Pulau Gosong, mengembangkan sarana dan prasarana transportasi penyeberangan untuk meningkatkan akses dari dan ke Pulau Sebatik, mengembangkan prasarana sumber daya air untuk memenuhi kebutuhan air baku di pulau sebatik dan mengembangkan jaringan energy di Pulau Sebatik.”*

Kebijakan ini juga bertujuan untuk menumbuhkan ekonomi kawasan perbatasan negara yang mandiri untuk mengatasi ancaman keamanan ekonomi dan keamanan sosial. Sesuai dengan tujuan tersebut, Penataan Sistem Jaringan Transportasi Darat menjadi salah satu prioritas yang di laksanakan dengan dua program yakni:

1. Perbaikan Jalan Lingkar, jalan ini merupakan Jalan Kolektor Primer yang menghubungkan Sei Nyamuk-Bambangan-Lapau dan Tanjung Batu. Program perbaikan jalan lingkar dilakukan dengan mengaspal jalan yang belum teraspal dan memperbaiki jalan yang berlubang dan jalan yang telah longsor untuk mempermudah akses antar daerah di Pulau Sebatik dan mempermudah akses untuk ke pelabuhan tanpa hambatan.
2. Perbaikan Pelabuhan Penyeberangan, Pelabuhan Penyeberangan yang dimaksud adalah Pelabuhan Sei-Nyamuk yang merupakan pelabuhan utama di Pulau Sebatik pelabuhan ini melayani

penyeberangan dalam dan luar negeri. Perbaikan ini dilakukan agar memudahkan transportasi masyarakat untuk keluar pulau, agar dapat memenuhi kebutuhan ekonomi dan sosial (Badan Peraturan Keuangan, 2015).

Dengan dua program ini, diharapkan dapat mengatasi ancaman keamanan ekonomi dan ancaman keamanan sosial yang dapat mempengaruhi keamanan dan kedaulatan negara di Pulau Sebatik. Adapun Isu-isu keamanan sosial dan ekonomi jika dilihat dari sudut pandang Barry Buzan, Ole Weaver dan Jaap De Wilde, salah satu bentuk keamanan sosial adalah keberlangsungan dari identitas nasional suatu masyarakat dalam batas-batas negara. Sedangkan keamanan ekonomi adalah jaminan untuk memperoleh sumber keuangan dan pasar dalam rangka keberlangsungan maupun mencapai kesejahteraan hidup (Barry Buzan, 1998).

#### 1. Implementasi Peraturan Presiden No. 31 Tahun 2015

Perbaikan jalan berada dibawah tanggung jawab Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Pemerintah Daerah dan Swasta, sedangkan anggaran perbaikan jalan lingkar bersumber dari APBN, APBD dan sumber lain yang sah (presiden, 2015). Namun, pada sosialisasi Peraturan Presiden No.31 Tahun 2015, yang di laksanakan di Nunukan pada tahun 2015, dikatakan bahwa pemerintah daerah dan kecamatan tidak memiliki tanggung jawab atas perbaikan Sistem Jaringan Transportasi Darat, karena sumber dana untuk perbaikan langsung dari pusat, pemerintah daerah dan kecamatan hanya diminta untuk mendukung program dan tidak menghalangi proses perbaikan yang dilakukan (Salahuddin, 2020).

Perbaikan Jalan Lingkar mulai dilakukan sejak akhir tahun 2018, awal perbaikan jalan terdapat 2 titik dari 33 titik jalan yang telah longsor sehingga perlu penanganan segera. Pemerintah pusat mengeluarkan dana APBN sebesar Rp 12 miliar untuk perbaikan jalan dan melakukan pencegahan untuk terjadinya longsor. Pada

tahun 2019, pemerintah mengeluarkan dana APBN sebesar kurang lebih 39 miliar untuk memperbaiki jalan lingkaran sepanjang 77 km (Apahabar.com, 2019).

Hingga pada tahun 2020 perbaikan jalan lingkaran sudah sudah mencapai 93% dan masih terus dilakukan perbaikan-perbaikan di beberapa titik jalan di Kecamatan Sebatik Barat menuju Kecamatan Sebatik Tengah. Hasil dari perbaikan jalan lingkaran ini sudah dinikmati oleh masyarakat Pulau Sebatik (Salahuddin, 2020).

Selain perbaikan jalan lingkaran, juga dilakukan perbaikan pada infrastruktur pelabuhan penyeberangan sebagaimana yang tercantum pada Pasal 19 Ayat (1) Peraturan Presiden No. 31 Tahun 2015, pelabuhan penyeberangan bertujuan untuk mendukung kegiatan sosial ekonomi di wilayah terisolasi seperti Pulau Sebatik. Perbaikan pelabuhan Sei-Nyamuk juga diharapkan mampu untuk mendukung terciptanya keamanan ekonomi dan keamanan sosial di pulau ini sebagai salah satu dari pulau-pulau kecil terluar di Indonesia.

Program perbaikan pelabuhan Sei-Nyamuk dilakukan dengan membangun pelabuhan baru di lokasi yang berbeda. Pelabuhan yang lama berlokasi di Desa Sei-Nyamuk, sedangkan pelabuhan yang baru berada di Desa Sei-Pancang. Pemindahan lokasi pelabuhan ini dilakukan karena dianggap lebih strategis karena jauh dari pemukiman sehingga mempermudah untuk melakukan perluasan area pelabuhan kedepannya. Perluasan area bertujuan untuk memaksimalkan fungsi pelabuhan yang baru, dimana pelabuhan ini tidak hanya melayani penyeberangan kapal-kapal kecil tetapi juga melayani kapal antar negara dan juga sebagai Pangkalan Tentara Nasional Indonesia (TNI). Oleh karena itu, diperlukan lokasi baru yang lebih luas dan belum dipadati rumah penduduk (Sainuddin, 2020)..

Pembangunan pelabuhan yang baru mulai dilakukan pada tahun 2005, namun ketika pembangunan dalam tahap penyelesaian pada tahun 2012, terjadi konflik dengan Malaysia terkait klaim teritori laut, dimana letak dermaga yang menjorok ke laut

sepanjang 2,8 km dianggap memasuki wilayah Malaysia, sehingga pembangunan terpaksa dihentikan dan menyerahkan penyelesaian konflik pada pemerintah pusat. Pada tahun 2016 pembangunan dilanjutkan dengan membangun Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Sei-Nyamuk, sampai pada tahun 2020 perbaikan pelabuhan masih dalam proses penyelesaian (Sainuddin, 2020).

Perbaikan pelelabuhan dilakukan dengan membangun jembatan menuju dermaga, ruang tunggu untuk para penumpang, dermaga untuk melakukan bongkar muat barang dan juga Kantor UPP. Perbaikan fasilitas pelabuhan dilakukan dengan tujuan agar mendukung efektifitas fungsi pelabuhan Sei-Nyamuk untuk dijadikan Pelabuhan Lintas Batas Negara (PLBN). Adapun dana yang digunakan untuk perbaikan pelabuhan sepenuhnya bersumber dari APBN dan berada di bawah tanggung jawab Kementerian Perhubungan. Namun untuk urusan di luar pelabuhan merupakan tanggung jawab pemerintah daerah, termasuk penyelesaian konflik tanah di kawasan pelabuhan (Dewan Perwakilan Rakyat, 2019). Pelabuhan Sei-Nyamuk yang baru mulai beroperasi pada tanggal 1 Februari 2017 dan hanya melayani penyeberangan Sebatik-Tarakan untuk sementara.

### **3. Respon Masyarakat Pulau Sebatik Terhadap Kebijakan**

Berdasarkan Peraturan Presiden No.31 Tahun 2015, tujuan perbaikan Sistem Jaringan Transportasi Darat yang meliputi Jalan Lingkaran dan Pelabuhan Penyeberangan adalah untuk mengatasi permasalahan-permasalahan keamanan, baik keamanan ekonomi maupun keamanan sosial, yang terdiri dari permasalahan kegiatan penyeberangan ilegal dan transaksi ilegal yang sering terjadi di pelabuhan-pelabuhan kecil, serta mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap produk-produk Malaysia dan penggunaan mata uang Malaysia, agar keamanan dan kedaulatan negara di Pulau Sebatik tetap terjaga.

Tujuan peraturan ini juga dijelaskan oleh Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan Indonesia, Tedjo Edhy Purdijatno, yang mengunjungi kabupaten Nunukan pada Tahun 2015 mengatakan bahwa target pembangunan perbatasan pada tahun 2015-2020 adalah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Sehingga, Pemerintah memasukkan Perbaikan Sistem Jaringan Transportasi Darat di Pulau Sebatik sebagai salah satu program dalam Tata Ruang Perbatasan di Kalimantan, yang mana tujuannya adalah untuk meningkatkan keamanan ekonomi dan keamanan sosial. Karena itu, pemerintah pusat menguncurkan dana yang besar untuk perbaikan jalan lingkaran dan perbaikan pelabuhan Sei-Nyamuk.

Adapun manfaat yang dirasakan masyarakat setelah dilakukannya perbaikan jalan lingkaran ini disampaikan oleh Andi Salahuddin (45), Camat Sebatik Induk, Sei-Taiwan ketika di wawancara, beliau mengatakan bahwa adanya perbaikan jalan lingkaran membuat waktu perjalanan menjadi lebih singkat. Awalnya perjalanan dari Pelabuhan Sei-Nyamuk ke Pelabuhan Bambang menghabiskan waktu 2-3 jam karena jalan yang rusak bahkan belum teraspal. Setelah perbaikan jalan dilakukan masyarakat hanya memerlukan waktu 1 jam 30 menit (Salahuddin, 2020)

Hal senada disampaikan oleh Suriyani (51) seorang petani dari Sebatik Barat, desa Aji Kuning, beliau mengatakan perbaikan jalan sudah dilakukan sejak tahun 2019 dan sampai tahun 2020 masih dalam tahap penyelesaian. Namun manfaat dari pembangunan jalan lingkaran juga dirasakan oleh masyarakat Sebatik Barat yang mana pada awalnya masyarakat di kecamatan ini harus mengelilingi pulau Sebatik melewati Sebatik Barat untuk menuju penyeberangan Sebatik-Nunukan yang mana perjalanan ini memerlukan waktu 3 jam. Pada tahun 2020 masyarakat yang tinggal di kecamatan ini tidak perlu lagi melewati Sebatik Barat untuk sampai ke Pelabuhan, sehingga jarak yang harus ditempuh menjadi lebih pendek

dan sehingga masyarakat hanya memerlukan waktu 1 jam untuk sampai ke Pelabuhan penyeberangan, walaupun masih ada satu titik yang hanya memiliki satu jalur akibat terjadinya longsor namun masih bisa dilewati, sejauh ini kondisi jalan lingkaran sudah jauh lebih baik dari sebelumnya dan sangat membantu kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat. (Suriyani, 2020).

Selain mempermudah transportasi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan ekonomi dan kegiatan sosial, jalan ini juga mempermudah akses untuk menjaga keamanan fisik perbatasan negara. Hal ini disampaikan oleh Bapak Udin, salah satu anggota TNI yang telah bertugas menjaga keamanan di Pulau Sebatik sejak tahun 2006, beliau mengatakan bahwa: jalan lingkaran mempermudah para petugas keamanan perbatasan untuk mengawasi seluruh patok-patok perbatasan dan juga 19 pos marinit yang tersebar di setiap desa di pulau sebatik (TNI, 2020)".

Adanya jalan lingkaran mempermudah petugas penjaga pos-pos keamanan untuk mengontrol keamanan di sepanjang jalan lingkaran dan mempermudah untuk mengakses setiap patok atau *Artificial Boundaries* (perbatasan buatan) yang ada di Pulau Sebatik, sebagai pulau kecil yang dimiliki oleh dua negara berdaulat, keamanan fisik menjadi salah satu hal yang perlu diperhatikan. Respon masyarakat Pulau Sebatik yang cukup puas, dapat dikatakan perbaikan jalan lingkaran cukup berhasil, selain dapat membantu kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat, perbaikan jalan lingkaran bahkan sangat membantu proses dalam menjaga keamanan fisik wilayah perbatasan.

Selain perbaikan jalan lingkaran, salah satu program terkait Sistem Jaringan Transportasi adalah perbaikan Pelabuhan Sei-Nyamuk. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan utama dan pelabuhan resmi yang melayani penyeberangan dalam dan luar negeri. Namun, setelah berpindah lokasi, Pelabuhan Sei-Nyamuk hanya melayani penyeberangan ke Tarakan untuk sementara. Bapak Sainuddin (54), salah satu Staff Kantor Unit Pelayanan Pelabuhan ketika

diwawancarai, beliau mengatakan bahwa Pelabuhan Sei-Nyamuk merupakan pelabuhan utama, yang melayani semua kegiatan penyeberangan baik penyeberangan ke Nunukan, Tarakan bahkan penyeberangan ke Tawau, Malaysia. Tetapi setelah berpindah lokasi, pelabuhan Sei-Nyamuk hanya melayani penyeberangan ke Tarakan, Pelabuhan ini juga digunakan oleh masyarakat untuk membawa hasil kebun ke Tarakan (Sainuddin, 2020).

Perbaikan pelabuhan Sei-Nyamuk secara fisik sudah cukup baik, dimana pelabuhan tersebut cukup membantu dalam melayani penyeberangan barang dan orang ke Tarakan. Setelah pelabuhan baru ini beroperasi, cukup banyak masyarakat yang biasanya membawa barang dagangan baik hasil tani dan kebun ke Tawau, beralih membawa barang dagangan ke Tarakan. Begitu juga dengan kebutuhan sehari-hari masyarakat, ada yang di suplai dari Tarakan, adanya pelabuhan ini mempermudah masuknya produk-produk Indonesia ke Pulau Sebatik. Tetapi meski cukup membantu penyeberangan ke Tarakan, namun hal ini tidak cukup membantu masyarakat setempat secara keseluruhan.

Menurut Bapak Sainuddin, adanya perbaikan pelabuhan Sei-Nyamuk belum cukup membantu masyarakat pulau ini secara merata, karena tidak semua golongan mendapat keuntungan dari pelayanan pelabuhan yang ada, terutama pedagang kecil yang biasanya mensuplai barang dari Malaysia. Hal ini dikarenakan permintaan dari pemerintah daerah, dimana masyarakat yang ingin melakukan penyeberangan ke Tawau, baik untuk berbelanja ataupun untuk mengunjungi keluarga, harus melalui pelabuhan Nunukan, dengan alasan karena pelabuhan Sei-Nyamuk belum memenuhi standar pelayanan internasional, sehingga harus melewati pelabuhan Nunukan agar aman dan lebih ketat dalam mengontrol keluar masuknya barang dan orang dari Pulau Sebatik ke Tawau (Sainuddin, 2020).

Menanggapi hal ini Beliau menyampaikan bahwa Pulau Sebatik memerlukan fasilitas penyeberangan ke

Tawau karena harga barang dan biaya penyeberangan yang lebih murah serta lokasi yang lebih dekat, membuat masyarakat sulit untuk melepas ketergantungan terhadap barang-barang dari Malaysia, selain daripada itu, masyarakat pulau ini juga sudah lama mengkonsumsi produk-produk Malaysia dan terbiasa dengan produk Malaysia, sehingga ketika produk Indonesia didatangkan dari Surabaya, masyarakat tetap memilih membeli produk dari Malaysia (Sainuddin, 2020).

Andi Salahuddin (45), Camat Sebatik Induk juga mengatakan hal yang serupa dengan bapak Sainuddin, beliau mengatakan bahwa melepaskan ketergantungan terhadap barang pokok dari Tawau memerlukan waktu, baik elit politik maupun masyarakat biasa menganggap bahwa yang paling diperlukan untuk mengatasi keamanan ekonomi di Pulau Sebatik adalah dengan memberikan kemudahan untuk masyarakat melakukan penyeberangan ke Tawau untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dengan cara yang legal. Adapun satu-satunya solusi penyeberangan dengan cara yang legal adalah dengan menjadikan pelabuhan Sei-Nyamuk sebagai Pelabuhan Lintas Batas Negara (Salahuddin, 2020).

Bapak Andi juga mengatakan bahwa menjadikan pelabuhan Sei-Nyamuk sebagai Pelabuhan Lintas Batas Negara merupakan satu-satunya solusi untuk mengatasi ancaman keamanan ekonomi di Pulau Sebatik. Selain itu, adanya PLBN juga menjadi solusi dalam menjaga keamanan dan kedaulatan negara. Kapal-kapal di Pulau Sebatik yang melayani penyeberangan ke Tawau akan diarahkan untuk hanya beroperasi di pelabuhan Sei-Nyamuk, sehingga lebih mudah untuk mengontrol barang dan orang yang masuk. Pembangunan PLBN Sei-Nyamuk dilengkapi Kantor Kepabean untuk menangani keluar masuknya barang di Pulau Sebatik, kantor kepabean juga diharap menjadi salah satu solusi pemasukan daerah di Pulau Sebatik. Selain itu, kawasan PLBN juga akan dilengkapi ruang kerja TNI dan juga POLRI, dengan adanya petugas keamanan diharapkan dapat mencegah tindakan kriminal berupa penyeludupan narkoba dan penyusupan

tetoris di kawasan pulau ini. (Salahuddin, 2020).

Beliau mengatakan bahwa Ancaman keamanan ekonomi di Pulau Sebatik bukanlah tidak bisa mendapatkan bahan pangan. Ada banyak sumber untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari masyarakat pulau sebatik. Namun, ancaman yang sebenarnya adalah apakah sumbernya tersebut didapatkan dengan cara yang legal ataupun tidak. Menurut beliau, sudah bukan rahasia lagi jika barang yang beredar di pulau ini masih banyak yang didapatkan dengan cara ilegal. Hal inilah yang dianggap sebagai ancaman, karna masyarakat harus mempertaruhkan keamanan, menyeberang ke Tawau secara ilegal hanya untuk memenuhi kebutuhan sehari-harinya. (Salahuddin, 2020)”

Namun Bapak Sainuddin mengatakan keinginan untuk menjadikan Pelabuhan Sei-Nyamuk sebagai Pelabuhan Lintas Batas Negara masih berupa wacana, hal ini dikarenakan beberapa hambatan. Diantaranya adalah terjadinya sengketa tanah antara pemerintah dengan penduduk setempat, beliau menjelaskan bahwa tanah yang menjadi sengketa sebenarnya merupakan tanah negara, akan tetapi karena sudah lama dikelola sehingga penduduk tersebut mengklaim tanah tersebut merupakan miliknya, sehingga ia meminta ganti rugi dari pemerintah. Namun dari pemerintah daerah sendiri mengatakan bahwa status tanah tersebut merupakan milik negara sehingga penduduk tersebut tidak bisa diberikan ganti rugi dan hanya bisa diberikan santunan kerohiman sebagai gantinya (Sainuddin, 2020).

Tidak hanya masalah sengketa tanah dengan penduduk, namun respon dari pemerintah daerah yang kurang tanggap juga dianggap sebagai hambatan dari cepatnya proses dalam menjadikan Sei-Nyamuk sebagai PLBN. Kurangnya sinergi antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah Nunukan. Seperti yang disampaikan bapak Udin (60), anggota TNI, beliau mengatakan bahwa, pemerintah pusat menginginkan pelabuhan Sei-Nyamuk

sebagai pelabuhan utama yang melayani penyeberangan dalam negeri dan juga luar negeri, namun, pemerintah daerah Nunukan belum memberi izin pelabuhan Sei-Nyamuk untuk melayani penyeberangan lintas batas (Sainuddin, 2020).

Melihat respon masyarakat dan juga elit politik di Pulau Sebatik, dapat disimpulkan bahwa pemerintah daerah Nunukan kurang kooperatif dalam pelaksanaan program pemerintah pusat. Meskipun sebelumnya pernah dilakukan sosialisasi terkait Peraturan Presiden No.31 Tahun 2015 Tentang Tata Ruang Wilayah Perbatasan di Kalimantan khususnya untuk program-program yang rencanakan di Pulau Sebatik yang dilaksanakan di Nunukan. Namun Adanya peraturan yang tumpang tindih antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah menggambarkan kurangnya sinergi antara pemerintah pusat dan daerah terkait peraturan ini, khususnya dalam program perbaikan Pelabuhan Sei-Nyamuk.

#### **4. Efektifitas Program Perbaikan Jalan Lingkar dan Pelabuhan Sei-Nyamuk Terhadap Keamanan Ekonomi dan Keamanan Sosial di Pulau Sebatik**

Memaksimalkan efektifitas jalan lingkar dan pelabuhan Sei-Nyamuk untuk mengatasi ancaman keamanan ekonomi dan ancaman keamanan sosial di pulau ini, diperlukan dukungan dari pemerintah daerah dan kecamatan. Selain itu, diperlukan juga kerjasama dari pembuat kebijakan terkait program perbaikan jalan lingkar dan Pelabuhan Sei-Nyamuk ini dengan pelaksana program serta penerima manfaat dari program tersebut sehingga mampu lebih bersinergi dalam mewujudkan program-program yang direncanakan. Jika salah satu pihak tidak memberikan kerjasama, akan sulit untuk memaksimalkan jalannya program tersebut.

Kurangnya kerjasama dari pemerintah daerah sebagai salah satu pihak pelaksana kebijakan membuat program Perbaikan jalan lingkar dan Pelabuhan Sei-Nyamuk belum mampu memberikan



pengaruh yang signifikan terhadap keamanan ekonomi masyarakat Pulau Sebatik, terlihat pada tahun 2020 masih ada para petani dan pengepul yang melakukan perdagangan ilegal ke Tawau begitu juga dengan pedagang kecil, sebagian besar membeli barang-barang dari Tawau dengan melalui pelabuhan kecil, bahkan masih banyak juga yang membeli barang melebihi batas nominal BTA.

Wawancara bersama salah satu staff kantor kecamatan Sebatik Tengah, Alfianur mengatakan bahwa ancaman keamanan ekonomi masih ada di Pulau Sebatik, karena masih banyak masyarakat yang sulit memenuhi kebutuhan sehari-hari, baik kebutuhan barang maupun kebutuhan pasar dengan cara yang legal. Selain itu, ancaman keamanan sosial, yakni penggunaan mata uang Ringgit yang merupakan bentuk krisis identitas nasional masih terjadi di pulau. masih banyak masyarakat yang menggunakan uang ringgit untuk melakukan transaksi (Alfianur, 2020).

Kasman, salah satu nelayan di Pulau Sebatik, ketika ditanya mengenai penggunaan mata uang Ringgit mengatakan bahwa masih banyak masyarakat pulau ini yang menggunakan mata uang ringgit, karena barang yang berasal dari Malaysia akan lebih murah jika di beli dengan mata uang ringgit, sedangkan masih banyak masyarakat yang lebih suka memberi barang yang berasal dari Malaysia (Kasman, 2020).

Menanggapi hal ini Camat di Kecamatan Sebatik Induk mengatakan untuk menghilangkan kebiasaan penggunaan uang ringgit, perlu diadakan sosialisasi, memberi pemahaman kepada masyarakat pentingnya penggunaan rupiah, yang dilakukan secara konsisten. Selain itu, perlu juga menyediakan tempat penukaran uang Ringgit ke Rupiah, di setiap desa, sehingga memudahkan masyarakat mudah untuk menukar uang. Walaupun memerlukan waktu yang lama, namun ini dapat menjadi solusi untuk menghilangkan penggunaan uang Ringgit di Pulau Sebatik (Salahuddin, 2020).

Hasil wawancara dengan bapak Andi dapat disimpulkan bahwa, adanya program perbaikan sistem jaringan

transportasi tidak cukup untuk mengatasi penggunaan mata uang Ringgit di Pulau ini. Perlu program khusus baik berupa sosialisasi secara konsisten disemua golongan masyarakat, dan menyediakan sarana untuk menukarkan mata uang di setiap desa. Walaupun tidak akan serta merta hilangkan penggunaan mata uang, namun cara ini dipercayai akan mampu menghilangkan kebiasaan menggunakan mata uang Ringgit secara perlahan di Pulau ini.

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber, terdapat beberapa hambatan dalam upaya memaksimalkan program pemerintah terkait perbaikan jalan lingkar dan perbaikan Pelabuhan Sei-Nyamuk di perbatasan Pulau Sebatik, adapun hambatan-hambatan tersebut diantaranya adalah:

1. Dana: dalam hal pembangunan Pelabuhan Sei Nyamuk memerlukan dana yang cukup besar untuk melengkapi fasilitas-fasilitas agar dapat memenuhi standar internasional untuk melakukan penyeberangan lintas batas.
2. Lembaga: Ketika pemerintah pusat ingin mempercepat proses Pelabuhan Penyeberangan Sei-Nyamuk menjadi PLBN Pulau Sebatik. Namun disisi lain, pemerintah daerah Nunukan sangat lambat dalam mengatasi masalah terkait program ini. Hal ini terjadi dikarenakan kurangnya koordinasi dan sinergi setiap lembaga yang terlibat menyebabkan program perbaikan sistem jaringan transportasi darat khususnya Pelabuhan Sei-Nyamuk tidak maksimal.
3. Masyarakat Pulau Sebatik: Cara pandang masyarakat Pulau Sebatik yang menginginkan sesuatu yang serba instan dan mudah membuat masyarakat sulit untuk diajak berkerjasama dalam menjalankan program pemerintah. Terlihat dari pengakuan masyarakat Pulau Sebatik, yang mengatakan bahwa masyarakat Pulau Sebatik lebih memilih mensuplai barang Malaysia secara

ilegal, karena lebih murah dan lebih cepat dibandingkan membeli barang Malaysia dengan jalur legal di Nunukan atau membeli barang Indonesia diluar pulau atau menunggu suplai barang Indonesia dari luar pulau Sebatik. kondisi ini merupakan sebuah ancaman ekonomi yang juga dapat mengancam keamanan dan kedaulatan negara di perbatasan.

Karena hambatan-hambatan ini, program perbaikan Sistem Jaringan Transportasi Darat di Pulau Sebatik tidak teraplikasikan dengan maksimal.

### KESIMPULAN

Pulau Sebatik merupakan pulau kecil terluar yang dimiliki oleh dua negara, yaitu Indonesia dan Malaysia, sehingga ancaman keamanan dan kedaulatan negara di pulau tersebut cukup rentan, oleh karena itu, sangat penting untuk mengatasi masalah yang dapat mengancam keamanan dan kedaulatan negara di pulau ini. Adanya ancaman tersebut membuat pulau ini dijadikan salah satu prioritas dalam pembangunan. Sehingga dalam Peraturan Presiden No.31 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perbatasan di Kalimantan, di Pulau Sebatik salah satu programnya melakukan perbaikan sistem jaringan transportasi darat yang meliputi, perbaikan jalan lingkar dan pelabuhan Sei-Nyamuk, dengan tujuan agar dapat mengatasi masalah-masalah yang muncul agar tetap menjaga keamanan dan kedaulatan negara di perbatasan.

Implementasinya implementasi Peraturan Presiden No. 31 Tahun 2015 dilaksanakan dengan dua program, yaitu perbaikan Jalan Lingkar dan perbaikan pelabuhan Penyeberangan Sei-Nyamuk. Khususnya perbaikan jalan lingkar sudah sangat membantu kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat Pulau Sebatik. Namun berbeda dengan perbaikan Pelabuhan Sei-Nyamuk, pelabuhan ini masih belum memenuhi standar kebutuhan masyarakat Pulau Sebatik. Kebutuhan utama masyarakat di pelabuhan ini adalah kegiatan

penyeberangan lintas batas untuk memenuhi kebutuhan ekonomi, sehingga harus menyegerakan operasi PLBN di pelabuhan ini. Jika tidak, maka penyeberangan barang dan orang secara ilegal akan terus terjadi di pulau ini sehingga akan mengancam keamanan dan kedaulatan negara.

Jadi, dapat dikatakan bahwa implementasi Peraturan Presiden No. 31 Tahun 2015 Berupa Program Perbaikan Sistem Jaringan Transportasi Darat di Pulau Sebatik belum sepenuhnya efektif untuk mengatasi ancaman keamanan dan kedaulatan negara. Hal ini dikarenakan dalam prosesnya terdapat beberapa hambatan diantaranya adalah kurangnya dana untuk melengkapi fasilitas pelabuhan Sei-Nyamuk, kurangnya koordinasi dan sinergi dari lembaga-lembaga yang terlibat dalam perbaikan pelabuhan Sei-Nyamuk dan jua cara pandang masyarakat yang masih tidak memberikan kerjasama mencapai keamanan dan kedaulatan negara.

### REFERENSI

- Alfianur. (2020, Februari 10). Staff Kantor Kecamatan Sebatik Tengah. (N. Salsabila, Interviewer)
- Andriansyah. (2015). *Managemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Politik.
- Apahabar.com. (2019, Januari 17). *Rp 12 Miliar dari APBN untuk Jalan Lingkar Perbatasan*. Retrieved from <https://apahabar.com/2019/01/rp-12-miliar-dari-apbn-untuk-jalan-lingkar-perbatasan/>
- Asril, S. (2014, Desember 17). *Kompas*. Retrieved from Kompas Website: <https://regional.kompas.com/read/2014/12/17/15334891/menteri.usulkan.pulau.sebatik.jadi.kota>
- Badan Peraturan Keuangan. (2015, Maret 14). *Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 31 Tahun 2015*. Retrieved

- from Rencana Tata Ruang Kawasan Perbatasan Negara di Kalimantan: <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/41766/perpres-no-31-tahun-2015>
- Barry Buzan, O. W. (1998). *Security: A New Frame Work for Analysis*. London: Lynne Rienner Publisher.
- Daldjoeni. (1991). *Dasar-dasar Geografi Politik*. Bandung: Citra Aditya Bakti 141.
- Dewan Perwakilan Rakyat. (2019, Februari 14). *LAPORAN KUNJUNGAN KERJA RESES KOMISI II DPR – RI*. Retrieved from <https://www.dpr.go.id/dokakd/dokumen/K2-12-b197c2835a8252522ec8560271592e70.pdf>
- Kasman. (2020, Februari 8). (N. Salsabila, Interviewer)
- Mulyawan, R. (2013). MPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN BIDANGPERTAHANAN DI WILAYAH PERBATASAN ANTARNEGARADALAM KONTEKS OTONOMI DAERAH. 1-22.
- presiden, I. I. (2015).
- Presiden, P. (2015).
- Puspitasary, V. (2017). Aktivitas Ekonomi Ilegal di Perbatasan Indonesia-Timor Leste. *Jurnal Westphalia*, 117.
- Sainuddin. (2020, Februari 11). (N. Salsabila, Interviewer)
- Salahuddin, A. (2020, Februari 8). (N. Salsabila, Interviewer)
- Suriani. (2020, Februari 10). (N. Salsabila, Interviewer)
- TNI. (2020, Februari 6). (N. Salsabila, Interviewer)
- Wicaksono, B. (2013). Penguatan Wilayah Perbatasan Studi Kasus Pulau Sebatik Kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Timur. *Nakhoda*, 110-122.