



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**KARAKTERISTIK PELABUHAN “X” SEBAGAI SARANA  
JALUR KELUAR MASUK PENYELUNDUPAN  
DI PULAU BATAM**

**SKRIPSI**

**LILIES HERYANI**

**0806463662**

**DEPARTEMEN KRIMINOLOGI  
FAKULTAS ILMU SOSIAL ILMU POLITIK  
DEPOK  
JUNI, 2012**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**KARAKTERISTIK PELABUHAN “X” SEBAGAI SARANA  
JALUR KELUAR MASUK PENYELUNDUPAN  
DI PULAU BATAM**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Strata  
Satu Kriminologi**

**LILIES HERYANI**

**0806463662**

**DEPARTEMEN KRIMINOLOGI**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL ILMU POLITIK**

**DEPOK**

**JUNI 2012**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun yang dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.**

**Nama : Lilies Heryani**

**NPM : 0806463662**

**Tanda Tangan :** 

**Tanggal : 07 Juni 2012**

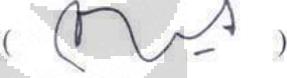
## HALAMAN PENGESAHAN

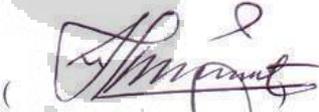
Skripsi ini diajukan oleh :  
Nama : Lilies Heryani  
NPM : 0806463662  
Program Studi : Kriminologi  
Judul Skripsi : Karakteristik Pelabuhan “X” Sebagai Sarana Jalur  
Keluar Masuk Penyelundupan.

**Telah berhasil dipertahankan dihadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Sosial pada Program Studi Kriminologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia**

### DEWAN PENGUJI

Pembimbing : M. Irvan Olli, S.Sos., M.Si (  )

Penguji Ahli : Agus Widodo, S.Sos, M. Si (  )

Ketua Sidang : Drs. Eko Hariyanto M. Si (  )

Sekretaris Sidang : Yogo Tri Hendiarto, S.Sos., M.Si (  )

Ditetapkan di : Depok  
Tanggal : 27 Juni 2012

Oleh  
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Indonesia

Prof. Dr. Bambang Shergi Laksmono, M.Sc  
NIP. 196108291987111001

## UCAPAN TERIMAKASIH

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT yang selalu memberikan anugrah dan nikmat yang luar biasa kepada saya terlebih kekuatan-Nya yang saya rasakan selama masa pengerjaan skripsi ini dari awal hingga akhir. Saya juga menyadari bahwa skripsi ini tidak bisa selesai tanpa bantuan dari berbagai pihak yang memberikan semangat dan dukungan mulai dari proses perkuliahan hingga penyelesaian skripsi ini. Oleh karena itu, saya ingin mengucapkan terimakasih kepada :

1. Mama dan Papa yang selalu memberikan kekuatan dan menginspirasi penulis. Abot, Dede, Babang, Mas dan Ucup, keluarga yang luar biasa.
2. M.Irvan Oliy, S.Sos, M.Si selaku pembimbing skripsi saya. Terimakasih atas bimbingan, waktu, tenaga, pikiran, dan arahan yang selama ini diberikan kepada saya demi penyelesaian skripsi ini.
3. Pak Agus Widodo, S.Sos, M. Si selaku penguji ahli yang memberikan masukan pada penelitian ini.
4. Pak Eko selaku Ketua Sidang, Mas Yogo selaku Sekertaris Sidang, dan seluruh dosen serta staff di Departemen Kriminologi, khususnya Mas Arief yang telah membantu saya selama masa perkuliahan.
5. Untuk IKK 2008. Terimakasih untuk kebersamaan dan kekeluargaan kita selama empat tahun ini, semoga untuk selamanya. Untuk keluarga yang lebih kecil lagi, Popy, Dian, Oshin, Rima, Momot, Lia, Vira, Mamang, terimakasih untuk kebersamaan dan kehangatan yang diberikan.
6. Keluarga besar Resimen Mahasiswa Universitas Indonesia terutama Angkatan Kujang. Terimakasih, terimakasih, terimakasih.
7. Untuk semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang juga turut membantu penyelesaian skripsi ini.

Depok, Juni 2012

Penulis

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS  
AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai civitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Lilies Heryani  
NPM : 0806463662  
Program Studi : Sarjana Reguler Kriminologi  
Departemen : Kriminologi  
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Jenis Karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif (*Non-Exclusive Royalty Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

**Karakteristik Pelabuhan “X”  
Sebagai Sarana Jalur Keluar Masuk Penyelundupan**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini, Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok  
Tanggal : 07 Juni 2012

Yang Menyatakan



( Lilies Heryani )

## ABSTRAK

Nama : Lilies Heryani  
Program Studi : Kriminologi  
Judul Skripsi : Karakteristik Pelabuhan “X” Sebagai Sarana Jalur Keluar  
Masuk Penyelundupan.

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan bagaimana karakteristik Pelabuhan tidak resmi “X” dimanfaatkan sebagai jalur penyelundupan di Pulau Batam. Metode yang digunakan untuk melakukan penelitian adalah pendekatan kualitatif dengan desain deskriptif yang datanya diperoleh melalui proses wawancara, diskusi dan observasi lapangan. Penelitian ini kemudian menyimpulkan bahwa lemahnya penegakan hukum, kondisi geografis yang mendukung, dan masyarakat yang tertutup adalah karakteristik yang dapat diidentifikasi

**Kata Kunci** :

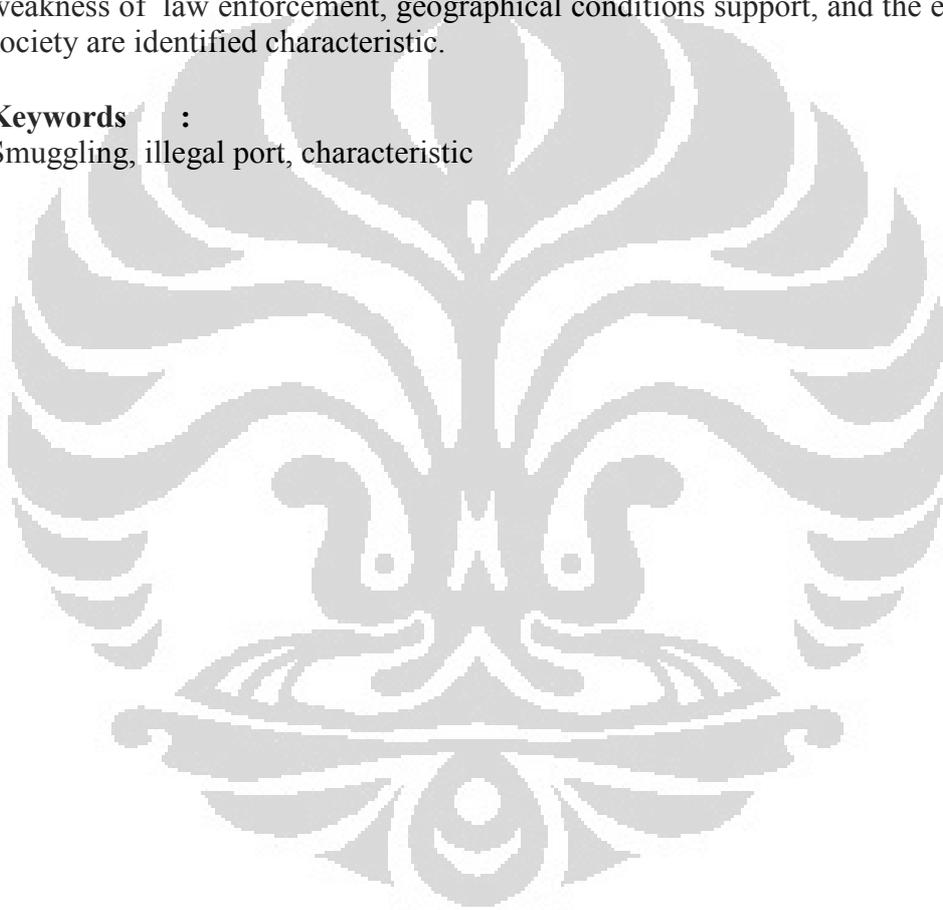
Penyelundupan, pelabuhan tidak resmi, karakteristik

## ABSTRACT

Name : Lilies Heryani  
Study Program : Criminology  
Title of Bachelor Thesis : Characteristics of the Port “X” As Smuggling Routes

The purpose which is reached by this research is to describe characteristics of the illegal Port “X” as smuggling routes in Batam Island. The research method use qualitative approach with descriptive design and data is obtained by interviews, discussions and field observations. The conclusion of this research is the weakness of law enforcement, geographical conditions support, and the exclusive society are identified characteristic.

**Keywords** :  
Smuggling, illegal port, characteristic



## DAFTAR ISI

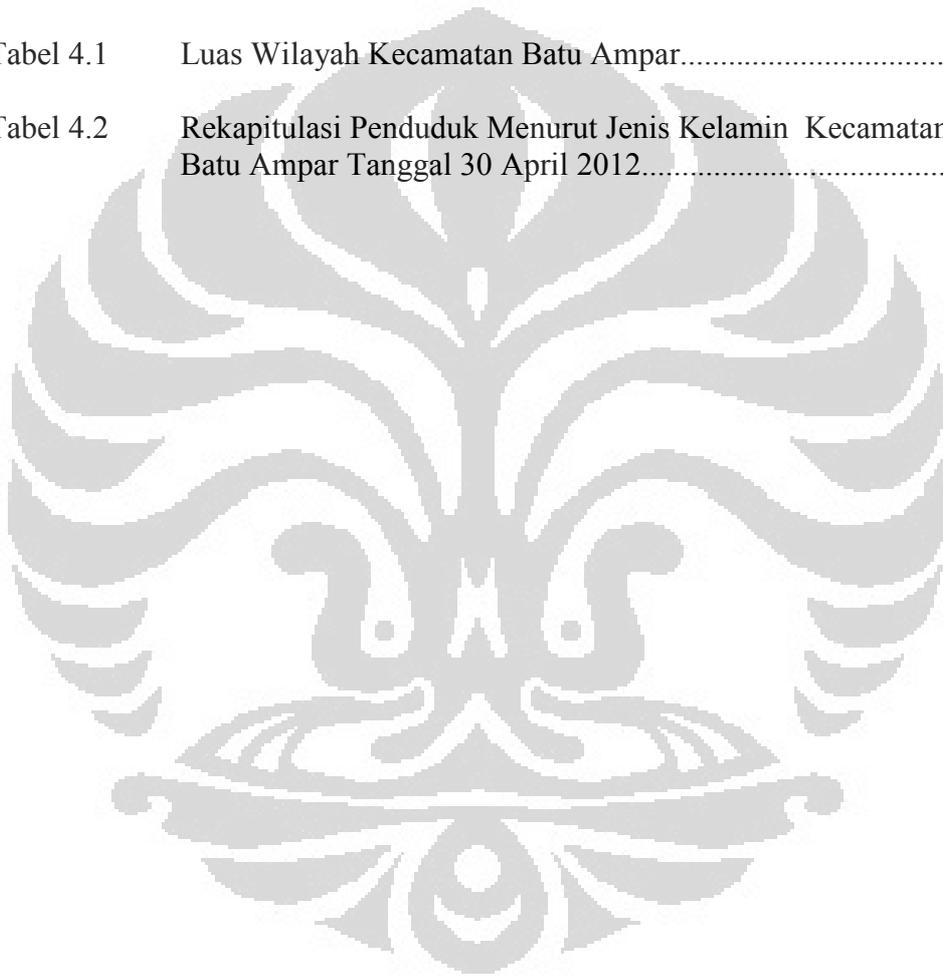
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
UCAPAN TERIMA KASIH.....	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI.....	vi
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Permasalahan.....	4
1.3 Pertanyaan Penelitian.....	4
1.4 Tujuan Penelitian.....	4
1.5 Signifikansi Penelitian.....	5
1.5.1 Signifikansi Praktis.....	5
1.5.2 Signifikansi Akademis.....	5
<b>BAB II KAJIAN LITERATUR.....</b>	<b>6</b>
2.1 Kajian Pustaka.....	6
2.2 Kerangka Pemikiran.....	9
2.2.1 Penyelundupan.....	10
2.2.2 Pelabuhan.....	14
2.2.3 Aparat Penegak Hukum.....	16
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>17</b>
3.1 Teknik Pengumpulan Data.....	17
3.2 Teknik Analisis Data.....	19
3.3 Hambatan Penelitian.....	21
<b>BAB IV TEMUAN DATA LAPANGAN.....</b>	<b>23</b>
4.1 Gambaran Umum Pelabuhan “X”.....	23

4.2 Kondisi Geografis Pelabuhan “X”.....	26
4.3 Masyarakat daerah Tanjung Sengkuang.....	33
4.4 Aparat Penegak Hukum.....	38
4.4.1 Satuan Polisi Air (Satpolair).....	38
4.4.2 Bea dan Cukai.....	40
<b>BAB V ANALISA</b> .....	49
5.1 Masyarakat dan Pelabuhan “X”.....	49
5.2 Pelabuhan “X” dan Aparat Penegak Hukum.....	55
<b>BAB VI PENUTUP</b> .....	64
6.1 Kesimpulan.....	64
6.2 Saran.....	65
DAFTAR PUSTAKA.....	66
LAMPIRAN	



## DAFTAR TABEL

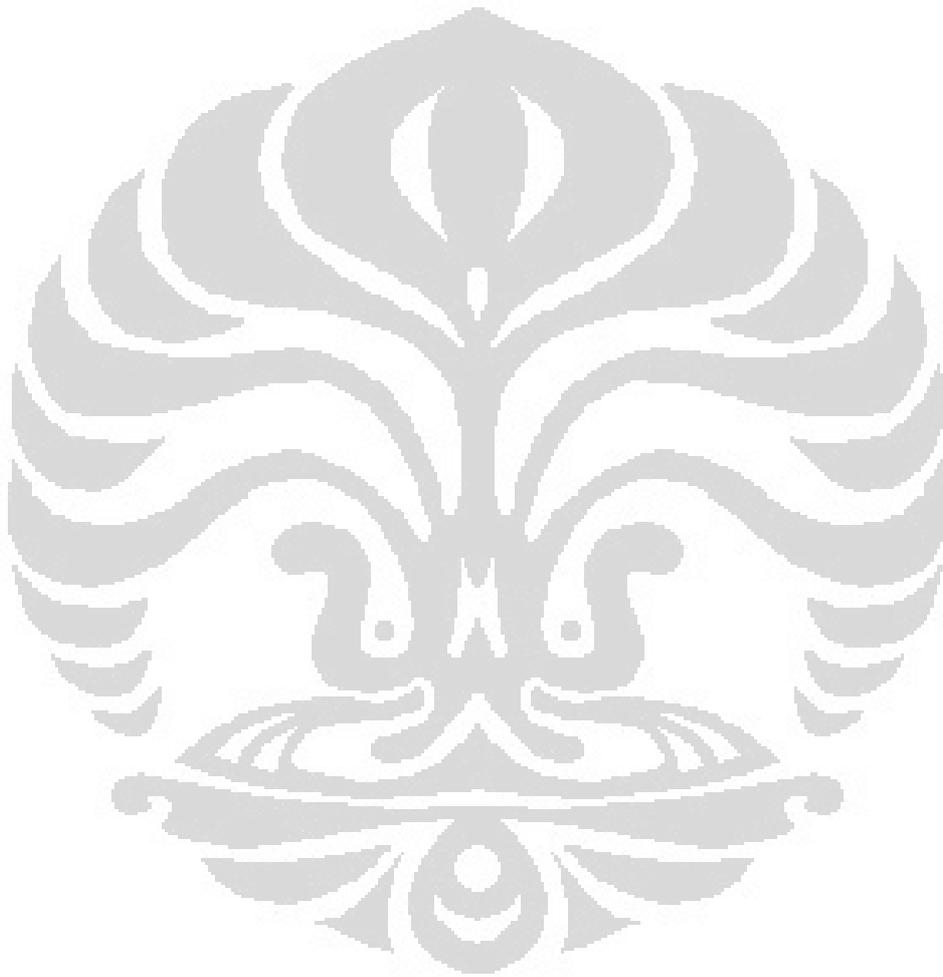
Tabel 1.1	Temuan Kasus Penyelundupan yang berhasil di cegah di Indonesia 1 Januari- 31 Desember 2011.....	1
Tabel 1.2	Kasus Penyelundupan yang berhasil di cegah di Indonesia berdasarkan jalur masuk/keluarnya selama tahun 2011.....	3
Tabel 3.1	Rancangan Analisis Data.....	20
Tabel 4.1	Luas Wilayah Kecamatan Batu Ampar.....	24
Tabel 4.2	Rekapitulasi Penduduk Menurut Jenis Kelamin Kecamatan Batu Ampar Tanggal 30 April 2012.....	31



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Lingkungan Pelabuhan“X”.....	31
Gambar 2	Beberapa bangunan di Pelabuhan“X”.....	32
Gambar 3	Perahu-perahu motor di pelabuhan “X”.....	33
Gambar 4	Rumah panggung.....	34
Gambar 5	Denah lokasi pelabuhan “X” secara foto satelit.....	34
Gambar 6	kapal di perairan.....	35
Gambar 7	Rumah panggung tidak jauh dari lokasi kapal.....	36
Gambar 8	Jalan di Pertokoan menuju pelabuhan “X”.....	37
Gambar 9	Toko sepeda bekas.....	38
Gambar 10	Toko kursi dan kasur bekas.....	38
Gambar 11	Toko kulkas bekas.....	39
Gambar 12	Toko televisi bekas.....	39
Gambar 12	Toko televisi bekas.....	39
Gambar 13	Peta penegahan Bea dan Cukai selama tahun 2011.....	43
Gambar 14	Kapal Buser ukuran panjang 15 meter.....	44
Gambar 15	Kapal Patroli ukuran panjang 28 meter.....	45
Gambar 16	Lima kapal patroli Buser dan 1 kapal besar. Didokumentasikan diatas kapal patroli besar berukuran panjang 28 meter.....	45
Gambar 17	Rute Patroli dalam.....	47
Gambar 18	Rute patroli luar.....	48
Gambar 19	Peta lokasi penegahan dan pengawasan.....	49
Gambar 20	Peta penegahan penyelundupan, hanggar, dan rute patroli Bea dan Cukai serta kantor polisi.....	58

Gambar 21	Denah lokasi pelabuhan “X” secara foto satelit.....	49
Gambar 22	kapal di perairan.....	50
Gambar 23	Rumah panggung tidak jauh dari lokasi kapal.....	50
Gambar 24	Perahu-perahu motor di pelabuhan “X”.....	51
Gambar 25	Kapal Buser ukuran panjang 15 meter.....	57
Gambar 26	Peta penegahan Bea dan Cukai selama tahun 2011.....	58



## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Indonesia tidak dapat terhindar dari penyelundupan. Hal ini dapat disimak dalam berbagai pemberitaan mengenai penyelundupan yang berhasil ditangani oleh pihak Bea Cukai dan Kepolisian. Berdasarkan hasil penelusuran peneliti melalui pemberitaan media massa *online*, pada kurun waktu antara bulan Januari hingga bulan Desember 2011 tercatat sebanyak 70 peristiwa tindak penyelundupan yang ditangani oleh pihak Bea Cukai dan Kepolisian dengan tiga puluh lima kasus diantaranya merupakan kasus penyelundupan narkotika. Terdapat pula kasus penyelundupan minuman keras (3 kasus), lalu penyelundupan barang-barang yang berkaitan dengan kehidupan sehari-hari seperti pakaian bekas dan beras (7 kasus), serta penyelundupan barang elektronik dan mesin (5 kasus). Disamping itu, ada pula kasus penyelundupan sumber daya alam seperti pasir timah, kayu, BBM (bahan bakar minyak), dan satwa langka (15 kasus).

Bentuk penyelundupan lain yang peneliti temukan dalam penelusuran tersebut adalah penyelundupan manusia (1 kasus) dan barang lainnya seperti rokok palsu dan pupuk urea bersubsidi (4 kasus). Seperti dipaparkan pada tabel berikut :

Tabel 1.1  
Temuan Kasus Penyelundupan yang berhasil di cegah di Indonesia  
1 Januari- 31 Desember 2011

NO	JENIS BARANG	JUMLAH
1	Narkotika	35
2	Minuman Keras	3
3	Barang sehari-hari	7
4	Elektronik & Mesin	5
5	SDA	15
6	Manusia	1
7	Lain-lain	4
<b>JUMLAH TOTAL</b>		<b>70</b>

*Sumber : Penelusuran 3 Media Massa Nasional online*

Dilihat dari tabel diatas, penyelundupan narkoba dan sumber daya alam adalah dua kasus terbanyak. Disusul dengan penyelundupan barang sehari-hari, elektronik dan mesin, serta penyelundupan barang lainnya. Hasil olahan data menunjukkan penyelundupan narkoba paling banyak terjadi di Pulau Jawa (lihat tabel 1.2). Namun demikian, hampir seluruh daerah di Indonesia dapat menjadi tempat asal penyelundupan sumber daya alam.

Hal lain yang ditemukan peneliti pada hasil penelusuran adalah bahwa Malaysia merupakan wilayah tujuan dan asal barang selundupan terbesar. Dua puluh enam kasus penyelundupan masuk ke Indonesia berasal dari negara Malaysia dengan jumlah kasus terbesar barang jenis narkoba. Sedangkan jumlah kasus penyelundupan barang dengan tujuan Malaysia yang berasal dari Indonesia hanya 5 kasus dan seluruh jenis barangnya adalah sumber daya alam seperti kayu dan pasir timah.

Percobaan penyelundupan dilakukan dengan berbagai modus. Hal tersebut untuk mengelabui petugas pengawas terkait yang berwenang mengawasi jalur keluar dan masuk barang dan penumpang. Jalur keluar dan masuk yang digunakan adalah Bandar Udara dan Pelabuhan.

Di Indonesia jumlah Pelabuhan lebih banyak dibandingkan jumlah Bandar Udara sebagaimana tercatat dalam data Kementerian Perhubungan pada tahun 2010 yaitu sebanyak 656 Pelabuhan (baik itu yang dikelola PT, Pelabuhan Indonesia maupun yang diselenggarakan pemerintah) dan 564 Bandar Udara yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia (Kementerian Perhubungan, 2010).

Berkaitan dengan pelabuhan laut, maka tidak mengherankan bila jumlah pelabuhan di Indonesia relatif banyak karena wilayah Indonesia terdiri dari gugusan kepulauan dan di beberapa daerah memiliki pantai yang dapat dengan mudah menjadi pelabuhan.<sup>1</sup>

Pelabuhan pun menjadi titik terbuka dengan perairan yang rentan sebagai tujuan serta asal penyelundupan. Seperti dapat ditunjukkan pada hasil penelusuran, bahwa dari 70 temuan kasus penyelundupan yang berhasil dicegah,

---

<sup>1</sup> Data Kementerian Perhubungan menunjukkan terdapat 656 pelabuhan (yang dikelola PT, Pelabuhan Indonesia dan Pemerintah) di Indonesia sementara jumlah pelabuhan perikanan tercatat menurut data dari kementerian kelautan dan perikanan adalah 985 pelabuhan. Diakses melalui (<http://kkp.go.id>) pada tanggal 7 Maret 2012 pukul 20:00 WIB

44 kasus diantaranya menggunakan pelabuhan sebagai lokasinya (lihat tabel 1.2). Besarnya jumlah kasus penyelundupan melalui pelabuhan menunjukkan bahwa terdapat celah penyalahgunaan pelabuhan sebagai lokasi terjadinya tindak penyelundupan.

Selain pelabuhan yang resmi tercatat di Kementerian Perhubungan, ada juga pelabuhan tidak resmi yang beroperasi di wilayah Indonesia. Contohnya pada pelabuhan yang digunakan sebagai jalan masuk narkoba di Aceh. Sesuai hasil temuan Badan Narkotika Provinsi (BNP) Aceh, sebagian besar aksi penyelundupan narkoba ke bumi Serambi Mekkah itu melalui pelabuhan tikus (pelabuhan tidak resmi di pinggiran hutan pantai) atau pelabuhan tradisional yang biasanya digunakan nelayan setempat (*Pelabuhan Tikus Rawan Penyelundupan Narkoba*, 2011).

Tabel 1.2  
Kasus Penyelundupan yang berhasil di cegah di Indonesia  
berdasarkan jalur masuk/keluarnya selama tahun 2011

NO	PULAU	JALUR YANG DILALUI		TOTAL
		Bandara	Pelabuhan	
1	SUMATERA	2	17	19
2	JAWA	12	13	25
3	BALI	4	2	6
4	KALIMANTAN	4	1	5
5	SULAWESI	1	2	3
6	PAPUA	-	1	1
7	KEP. MALUKU	-	1	1
8	KEP. RIAU	3	7	10
<b>TOTAL</b>		26	44	<b>70</b>

Sumber: (Penelusuran 3 Media Massa Nasional *online*)

## 1.2 Permasalahan

Batam adalah salah satu wilayah Indonesia yang disinyalir memiliki banyak pelabuhan tidak resmi. Berdasarkan data terakhir, jumlah pelabuhan tidak resmi di Provinsi Kepulauan Riau diperkirakan lebih dari 100 tempat dan sekitar 80 di antaranya berada di Kota Batam (Antarnews, 2011).

Pelabuhan “X” adalah salah satu contoh pelabuhan tidak resmi yang ada di Batam. Pelabuhan ini dimanfaatkan masyarakat pengguna jasanya sebagai jalur masuk dan keluar barang atau penumpang secara *illegal*.

Keberadaan pelabuhan tidak resmi yang berada di luar pengawasan ini kemudian memungkinkan dimanfaatkannya jalur ini untuk kegiatan *illegal* bahkan mengarah kepada kejahatan.

Dirdjosisworo (1984) dalam bukunya mengutip kata-kata Emile Durkheim menyatakan bahwa kejahatan adalah suatu gejala normal di dalam setiap masyarakat yang bercirikan heterogenitas dan perkembangan sosial, dan karena itu tidak mungkin dapat di musnahkan sampai habis. Meskipun demikian, kejahatan dapat diminimalisasi jika kita mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan timbulnya kejahatan.

Penyelundupan yang terjadi di Pelabuhan “X” pun demikian. Selain perlunya mengetahui faktor-faktor pendorong timbulnya penyelundupan di Pelabuhan “X” untuk meminimalisasi angka kejadiannya, karakteristik yang melibatkan aspek yang berkaitan dengan Pelabuhan “X” dan keterkaitannya juga bisa dideteksi.

### **1.3 Pertanyaan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan sebelumnya, pertanyaan penelitian ini adalah :

*Bagaimanakah karakteristik pelabuhan tidak resmi “X” yang dimanfaatkan sebagai sarana jalur keluar masuk penyelundupan di Pulau Batam?*

### **1.4 Tujuan Penelitian**

Penelitian ini dilakukan untuk memberikan gambaran karakteristik Pelabuhan “X” di kawasan Pulau Batam sebagai jalur keluar masuk yang berkaitan dengan penyelundupan.

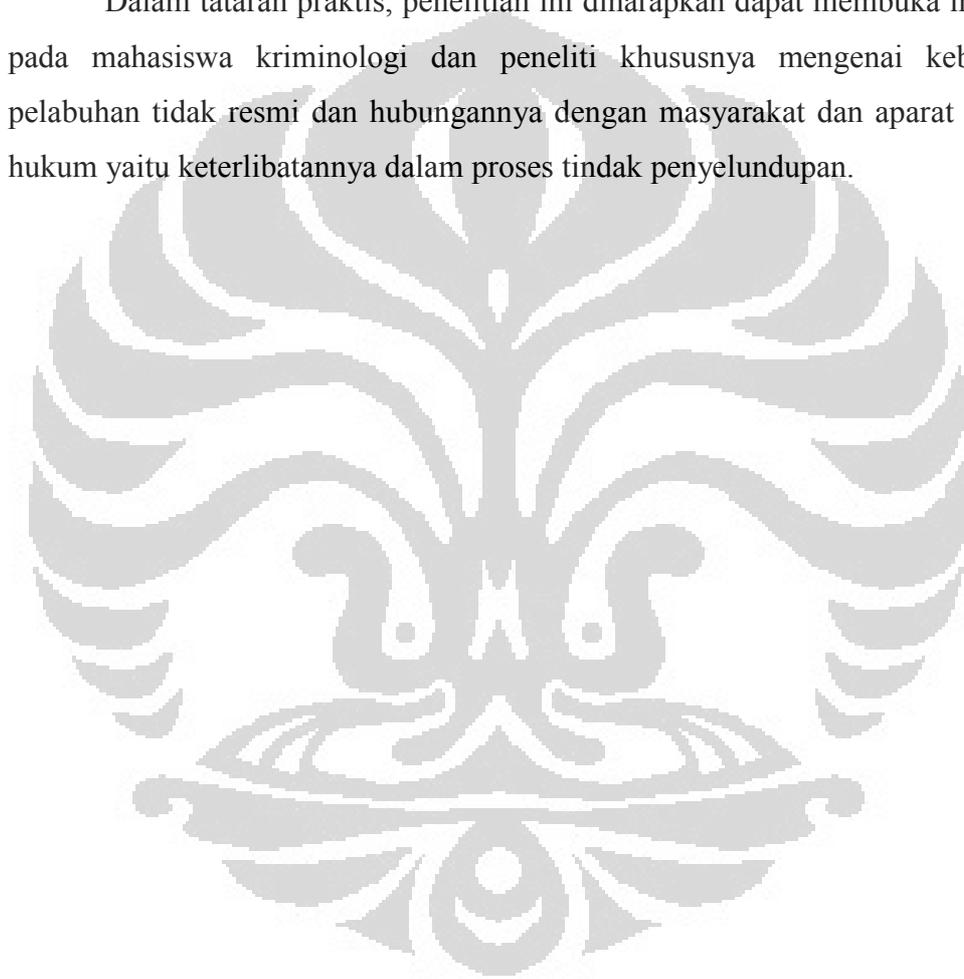
## **1.5 Signifikansi Penelitian**

### **1.5.1 Signifikansi Akademis**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi tambahan pengetahuan ilmiah mengenai penyelundupan dan kaitannya dengan keberadaan pelabuhan tidak resmi di Indonesia. Terutama berkaitan dengan kajian *transnational crime*.

### **1.5.2 Signifikansi Praktis**

Dalam tataran praktis, penelitian ini diharapkan dapat membuka informasi pada mahasiswa kriminologi dan peneliti khususnya mengenai keberadaan pelabuhan tidak resmi dan hubungannya dengan masyarakat dan aparat penegak hukum yaitu keterlibatannya dalam proses tindak penyelundupan.



## BAB II

### KAJIAN LITERATUR

#### 2. 1. Kajian Pustaka

Penyelundupan merupakan isu yang tidak lagi baru atau hanya sebatas bersifat lokal saja. Berdasarkan penelitian yang sebelumnya, seperti yang dilakukan oleh Ho (2006) yang membahas mengenai keamanan perairan Negara di Asia tenggara termasuk salah satunya Indonesia. Di dalam penelitian tersebut, Ho menjelaskan bahwa Indonesia bersama Malaysia dan Singapura pernah melakukan Operasi MALSINDO (Malaysia, Singapura, Indonesia) untuk mengamankan perairan Selat Malaka dan sekitarnya.

Tujuhbelas kapal dialokasikan untuk patroli yang terdiri dari 7 kapal dari Indonesia, 5 kapal dari Singapura, dan 5 kapal dari Malaysia. Patroli angkatan laut trilateral pertama ini diluncurkan pada tahun 2004. Akan tetapi, patroli yang dilakukan hanya sebatas wilayah perairan masing-masing. Pada bagian akhir penelitian, Joshua menjelaskan bahwa tujuan dilakukannya patroli tersebut adalah untuk mengurangi pembajakan dan penyelundupan yang terjadi di sekitar selat.

Lain halnya dengan penelitian yang dilakukan oleh Imanuel (2005) yang mengangkat permasalahan mengenai pola kerja kantor pelayanan Bea dan Cukai dalam melakukan operasi pencegahan penyelundupan barang bawaan di Bandara Soekarno Hatta yang sangat memungkinkan untuk menjadi jalur masuk dan keluar penyelundupan. Kesimpulan yang diperoleh dari penelitian Imanuel adalah, bahwa dalam pelaksanaan operasi pencegahan penyelundupan melalui barang bawaan di Bandara Soekarno Hatta mendapat dukungan berbagai peralatan serta teknologi canggih seperti seperti *X-Ray*, *metal detector*, maupun *narcotest*.

Keseriusan pencegahan penyelundupan juga ditunjukkan dengan adanya *airport interdiction* yaitu satuan khusus gabungan dari beberapa institusi (Bea dan Cukai, Kepolisian, Imigrasi, dan Angkasa Pura) yang memiliki tugas khusus dalam upaya melakukan pencegahan penyelundupan khususnya terhadap narkotika dan psikotropika. Pola kerja yang baik secara umum kemudian ditunjukkan dengan semakin seringnya pengungkapan kasus-kasus

penyelundupan melalui barang yang diselundupkan melalui Bandara Soekarno Hatta.

Selain keseriusan dan pola yang semakin baik yang ada, peneliti juga menemukan kendala yang ada dalam pelaksanaan operasi pencegahan penyelundupan melalui barang bawaan. Salah satunya adalah kepadatan jadwal kedatangan yang menjadi salah satu faktor penghambat untuk melakukan pengawasan dan pemeriksaan terhadap penumpang.

Selain penyelundupan melalui bandara, penyelundupan pun terjadi melalui pelabuhan seperti skripsi milik Justam (1986) pada penelitiannya mengenai penyelundupan di Pulau Batam. Justam melakukan tinjauan kriminologi tentang penyelundupan yang dilakukan oleh masyarakat nelayan di Pulau Batam yang menggunakan pelabuhan sebagai jalur masuk dan keluar.

Permasalahan yang diangkat Justam adalah untuk mengetahui pengaruh faktor-faktor geografis kepulauan seperti perbatasan dan pelabuhan bebas terhadap terjadinya kasus penyelundupan di Pulau Batam atau masih ada faktor lain yang menjadi penyebabnya.

Penelitian ini kemudian berkesimpulan bahwa ada tiga faktor utama penyebab terjadinya penyelundupan di Pulau Batam yaitu karena wilayah geografis Batam yang berbentuk kepulauan, berbatasan langsung dengan Perairan Selat Malaka dan Singapura serta Malaysia, dan terakhir adalah karena adanya pelabuhan bebas yang membuka kesempatan keluar masuknya barang ke Pulau Batam.

Bhagwati dan Hansen (1973) dalam Thursby (1991) menjelaskan penelitiannya mengenai keuntungan dari penyelundupan dalam pasar persaingan sempurna dan monopoli. Hasilnya mereka menemukan bahwa penyelundupan mengurangi kesejahteraan hanya bila penyelundupan hidup berdampingan dengan hukum.

Baghwati dan Ben (1973) kemudian mengatakan bahwa di beberapa negara-negara terbelakang, penyelundupan mengambil porsi besar dan merupakan masalah ekonomi utama. Di Afghanistan contohnya, sebanyak seperempat sampai seperlima dari jumlah perdagangan luar negeri diyakini sebagai penyelundupan.

Negara-negara lain di Timur, tentunya Indonesia, dan sejumlah negara Afrika juga memiliki masalah serupa mengenai penyelundupan.

Ada kebutuhan-kebutuhan yang membuat penyelundupan terjadi. Oleh karena itu, untuk memahami penyelundupan, tidak hanya bisa kita lihat sebagai masalah moral dan hukum tetapi juga sebagai fenomena ekonomi.

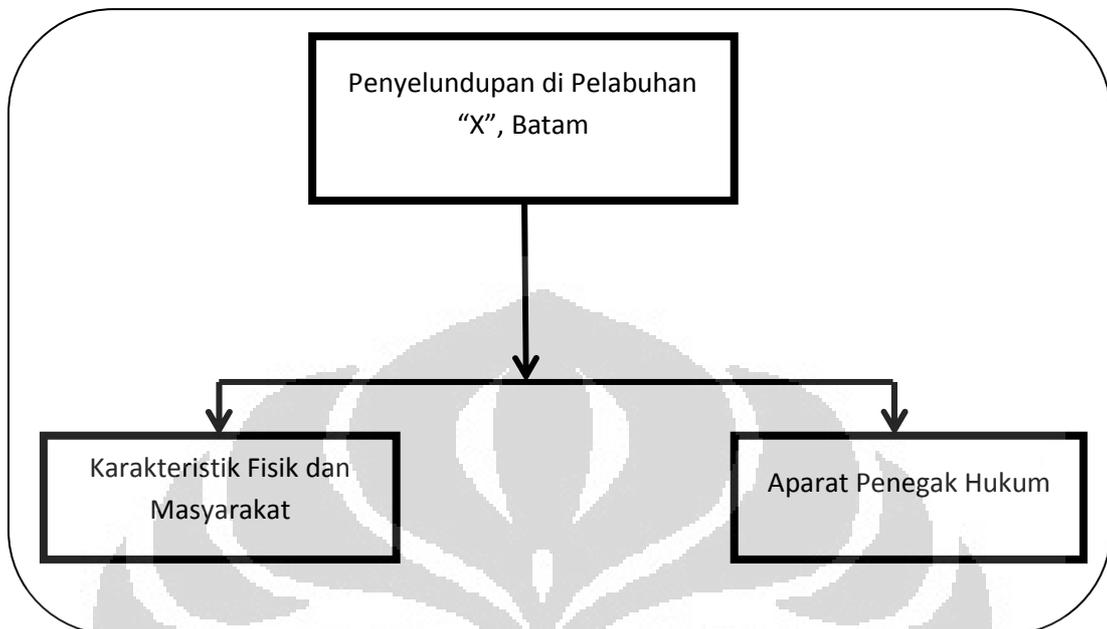
Selanjutnya mengenai penyelundupan, Maltz (1976) dalam tulisannya membahas mengenai cara memperkirakan jumlah penyelundupan rokok yang terjadi di beberapa negara mengatakan bahwa :

*This particular organized crime is termed a "gray market" activity because the commodity is not illegal but is differentially taxed by the states, thus leading to illegal importing from low-tax states to high-tax states. Sales tax, demographic, and geographic data are combined in a mathematical model of the smuggling operation, which is used to estimate the amount of smuggling into a state and its impact on the state's revenue. It should be useful in determining the effectiveness of programs aimed at reducing cigarette smuggling.*

Terjemahan bebas :

Kejahatan terorganisir ini disebut aktivitas “pasar gelap” karena komoditi atau barang yang di selundupkan sebenarnya tidak illegal tetapi oleh negara dikenai pajak. Hal ini yang membuat impor illegal dilakukan mulai dari negara yang memiliki pajak yang rendah hingga negara yang memiliki pajak yang tinggi. Pajak penjualan, demografi, dan data geografis digabungkan dalam perhitungan operasi penyelundupan, yang digunakan untuk memperkirakan jumlah penyelundupan ke suatu negara dan dampaknya terhadap pendapatan negara. Hal ini akan berguna dalam menentukan efektivitas program yang ditujukan untuk mengurangi penyelundupan rokok

## 2.2. Kerangka Pemikiran



Keberadaan pelabuhan tidak resmi "X" sebagai jalur keluar masuk penyelundupan dipengaruhi oleh bagaimana karakteristik wilayah fisik atau geografi disekitarnya yang mendukung pemanfaatan pelabuhan tersebut menjadi jalur penyelundupan. Selain itu masyarakat dan aparat penegakan hukum disekitarnya mempengaruhi berjalannya aktivitas di pelabuhan tersebut dalam hal ini sebagai pengguna jasa kapal dan pelabuhan "X".

Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan Brantingham (1984) dalam bukunya :

*Crime is not caused by a single factor, but out of the studies of the correlates of crime, one factor emerges that deserves some careful attention. Researchers have traditionally looked for the relationship between socioeconomic or sociodemographic variables and crime.*

Terjemahan bebas :

Kejahatan tidak disebabkan oleh faktor tunggal, tetapi berdasarkan studi tentang korelasi kejahatan, satu faktor yang muncul layak mendapat perhatian. Para peneliti secara

tradisional mencari hubungan antara variabel sosial ekonomi atau sosiodemografi dan kejahatan.

### 2.2.1 Penyelundupan

Penyelundupan muncul melalui beberapa definisi dengan sumber yang berbeda-beda. Deflem dan Turner (2001) mendefinisikan penyelundupan sebagai berikut :

*Smuggling can be defined as the clandestine importation of goods from one jurisdiction to another. Price disparities and differential customs duties between jurisdictions or across differential periods in time determine the likelihood of smuggling*

#### Terjemahan bebas :

Penyelundupan didefinisikan sebagai impor barang ilegal dari satu yuridiksi ke yuridiksi lain. Perbedaan harga dan tariff antara yuridiksi atau dalam periode perbedaan waktu tertentu dapat memungkinkan terjadinya penyelundupan.

Sementara Thomas (2001) mendefinisikan penyelundupan sebagai “... . *the illegal transport of goods and/or persons in or out of a country to avoid taxation*”. (terjemahan bebas : Penyelundupan didefinisikan sebagai transportasi ilegal barang dan/atau orang yang masuk atau keluar dari suatu negara untuk menghindari pajak).

Dari dua definisi diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa **penyelundupan adalah aktivitas impor dan ekspor barang ilegal atau tidak sah dari satu yuridiksi ke yuridiksi lain untuk menghindari pajak atau untuk mendapatkan suatu produk yang dilarang di wilayah tertentu.**

Menurut catatan Ditjen Bea Cukai (Meliala dan Widoyoko, 1991) penyelundupan bisa diklasifikasikan ke dalam dua golongan. Penyelundupan jenis pertama adalah penyelundupan fisik yang diartikan sebagai perbuatan mengeluarkan atau memasukkan barang dari dan ke Indonesia tanpa dilindungi oleh dokumen atau ketentuan yang berlaku. Didalam bidang impor, penyelundupan fisik ini biasa bergerak pada bidang-bidang industri seperti

elektronik, tekstil, pecah belah, *spare parts*, bawang putih, kosmetika, dan barang-barang konsumsi massal (*consumers goods*) lainnya. Sedangkan sasaran dalam bidang ekspor adalah karet, kopi, kopra, timah, tekstil, rotan dan kayu. Penyelundupan fisik ini oleh Prakoso, Lany, Muhsin (1987) disebut juga dengan penyelundupan *illegal*.

Sedangkan penyelundupan jenis kedua adalah penyelundupan administratif yang diartikan sebagai penggunaan dokumen palsu sebagai cara untuk melakukan tindak kejahatan oleh para pelaku kejahatan seperti penyelundup. Prakoso, Lany, dan Muhsin menyebutnya sebagai penyelundupan legal.

Penyelundupan masuk ke dalam salah satu kejahatan ekonomi. Masih berhubungan dengan penyelundupan, Bali et al. (1992) membahas mengenai impor barang di suatu negara. Menurutnya, harus dilakukan pembatasan atas barang impor untuk melindungi industri lokal.

Bali et al. (1992) Juga menegaskan bahwa bagi negara-negara berkembang yang tidak memiliki sektor industri atau pertanian yang kuat, penenaan tarif tinggi untuk barang-barang impor diperlukan agar pendapatan yang diperoleh dari tarif impor dapat digunakan untuk pembangunan negara tersebut.

Pada tulisannya, Bali et al. (1992) membahas mengenai penyelundupan barang gelap seperti *drugs*, senjata api, materi pornografi dan sebagainya yang dapat menyebabkan masalah sosial dan politik yang serius. Penyelundupan dapat dikategorikan kejahatan transnasional (*transnational crime*) karena melibatkan dua negara dan membutuhkan kerjasama antar negara tersebut untuk dapat diberantas. Berikut ini adalah hal-hal yang berkaitan dengan penyelundupan seperti faktor dan penanggulangan penyelundupan yang telah dirumuskan oleh Bali et al :

#### A. Faktor-faktor yang berkontribusi menyebabkan penyelundupan

1. Panjang pesisir dan batas laut : Di sebagian besar negara di dunia memiliki garis pantai yang panjang dan batas laut yang panjang. Untuk mendeteksi penyelundupan pada kondisi yang demikian membutuhkan biaya dan sumber daya manusia yang besar.

2. Skema ekspor bebas bea : Skema pembebasan bea di negara berkembang membuat sulitnya mendeteksi dan menyelidiki adanya penyelundupan antar dua negara. Karena adanya pembebasan bea berarti tidak adanya pemeriksaan secara fisik yang memungkinkan barang-barang diselundupkan dengan dokumen palsu. Untuk menghadapi hal ini diperlukan kerjasama di antara negara asal dan tujuan barang.

#### B. Masalah dalam penyidikan, penuntutan dan persidangan

1. Kurangnya informasi : Penyelundupan sebagai kejahatan transnasional sulit di deteksi jika lembaga penegak hukum tidak memiliki informasi tentang aktivitas kelompok terorganisir di negara lain yang seringkali menjadi negara asal barang selundupan. Terbatasnya informasi akan mempengaruhi kinerja pengawasan karena modus penyelundupan yang berasal dari negara lain terus berkembang.
2. Yuridiksi yang bertentangan : Yuridiksi yang bertentangan atau tumpang tindih antara Bea dan Cukai, polisi, Departemen pengendalian narkotika, dan lain-lain, mengulur waktu pendeteksian penyelundupan dan hal itu menguntungkan bagi para penyelundup.
3. Kurangnya kerjasama antara aparat penegak hukum : Kurangnya kerjasama antar lembaga penegak hukum dalam hal berbagi/menindaklanjuti informasi terkait penyelundupan.
4. Kurangnya sumber daya manusia : Kurangnya sumber daya manusia atau jumlah petugas penegak hukum.
5. Korupsi di bagian Bea dan Cukai : Di sebagian besar negara berkembang, terjadi korupsi di kalangan petugas Bea dan Cukai dan Polisi perbatasan.
6. Keterlibatan kelompok terorganisir : Keterlibatan kelompok kejahatan terorganisir dalam penyelundupan di beberapa negara membuat pekerjaan penegakkan hukum sulit. Kelompok ini memiliki sumber daya besar. Menghadapinya tidak bisa dengan cara sederhana.

7. Ekstradisi : kesulitan dalam mengekstradisi penyelundup, dan segala rintangan dalam proses ekstradisinya menguntungkan penyelundup.

### C. Penanggulangan Penyelundupan dibidang Peradilan Pidana.

1. Kerjasama internasional di bidang penyelidikan dan berbagi informasi : pemantauan ketat kegiatan kelompok terorganisir, dan berbagai informasi antara negara-negara yang terkena dampak penyelundupan, telah terbukti sangat efektif dalam mengendalikan penyelundupan. Hal ini menyebabkan pelaku mendapat tekanan dari kedua belah sisi. Program pelatihan bersama antara lembaga penegak hukum dari berbagai negara juga menjadi jalan mengantisipasi terjadinya penyelundupan.
2. Koordinasi dan kerjasama antara lembaga penegak hukum : adanya kerjasama antar lembaga penegak hukum membuat operasi bersama lebih efisien.
3. Memperkuat jumlah petugas di pelabuhan kecil : untuk mengantisipasi terjadinya penyelundupan, pengawasan dapat dilakukan dengan patroli, tidak hanya patroli laut namun juga patroli darat. Salah satunya dengan menempatkan petugas guna memeriksa barang-barang yang keluar dan masuk dari pelabuhan kecil.
4. Anti-korupsi di Departemen Bea dan Cukai : Petugas pengawas dan lembaga anti korupsi terus mengamati perilaku dan gaya hidup petugas di Bea dan Cukai guna mengindikasikan hal-hal yang dicurigai terdapat unsur korupsi.
5. Teknologi baru untuk mendeteksi dan memantau : penyediaan dukungan teknologi terbaru yang canggih untuk penegak hukum agar mampu meningkatkan dan mendukung tugasnya sebagai penegak hukum.
6. Ekstradisi cepat : Komunikasi dan peningkatan kerjasama antar negara dalam hal ekstradisi tersangka akan menjadi hal yang efektif untuk mencegah munculnya penyelundup.

7. Perjanjian pajak berganda : Perjanjian-perjanjian bilateral ini dinegosiasikan antara negara yang memiliki hubungan perdagangan yang cukup besar diantara mereka.
8. Operasi pengiriman yang dikendalikan. Di berbagai negara, operasi pengiriman barang dikendalikan oleh Departemen Bea dan Cukai.

## II.2.2 Pelabuhan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 69 pasal 1 ayat 1 tahun 2001 tentang Kepelabuhan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Sementara menurut Kramadibrata (1985) secara umum pelabuhan adalah suatu daerah perairan yang terlindung terhadap badai/ombak/arus, sehingga kapal dapat berputar (*turning basin*), bersandar/membuang sauh, demikian rupa hingga bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat dilaksanakan; guna mendukung fungsi-fungsi tersebut dibangun dermaga (*piers or wharves*), jalan, gudang, fasilitas penerangan, telekomunikasi dan sebagainya, sehingga fungsi pemindahan muatan dari/ke kapal yang bersandar di pelabuhan menuju tujuan selanjutnya dapat dilakukan.

Kesimpulan yang dapat diambil dari dua definisi diatas, **pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan yang memiliki sarana dan prasarana guna mendukung bongkar muat barang atau naik turun penumpang serta perpindahan intra dan antar moda transportasi.**

Sedangkan untuk kategorisasi pelabuhan, Kementerian Perhubungan (2010) mengkategorikan pelabuhan ke beberapa kategori sebagai berikut :

- *Pelabuhan Nusantara*

Pelabuhan nusantara adalah tempat berlabuh/menampung kegiatan armada pelayaran nusantara, kedalaman air yang diperlukan minimal 5 meter.

- *Pelabuhan Alam*  
Pelabuhan alam adalah pelabuhan dengan kedalaman lautnya yang secara ilmiah telah memenuhi persyaratan untuk digunakan sebagai pelabuhan.
- *Pelabuhan Buatan*  
Pelabuhan buatan adalah pelabuhan yang dibuat oleh manusia, sehingga memenuhi persyaratan untuk digunakan sebagai pelabuhan
- *Pelabuhan Diusahakan*  
Pelabuhan diusahakan adalah pelabuhan yang wajib disinggahi oleh kapal-kapal dalam melayani suatu trayek dan apabila kapal yang bersangkutan bermaksud untuk tidak menyinggahi, maka perusahaan pelayaran yang bersangkutan harus mengajukan permohonan omisi sesuai dengan peraturan dan prosedur yang berlaku
- *Pelabuhan Khusus*  
Pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang melayani kapal-kapal dengan muatan khusus/angkutan khusus
- *Pelabuhan Laut*  
Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang dapat disinggahi kapal-kapal samudera baik berbendera asing maupun berbendera nasional bebas tanpa izin tertentu untuk memasukinya.
- *Pelabuhan Lokal*  
Pelabuhan lokal adalah pelabuhan tempat berlabuhnya kapal-kapal pelayaran pantai (lokal).
- *Pelabuhan Pantai*  
Pelabuhan pantai adalah pelabuhan yang dapat disinggahi kapal-kapal antarpulau, akan tetapi dapat dimasuki kapal-kapal samudera ber-bendera asing tertentu dengan syarat-syarat dan pembatasan tertentu baik mengenai keadaan kapal maupun muatannya.
- *Pelabuhan Perintis*  
Pelabuhan perintis adalah tempat berlabuh/menampung kegiatan kapal-kapal perintis dengan kedalaman air berkisar antara 3-4 meter

- *Pelabuhan Samudera*  
Pelabuhan samudera adalah tempat berlabuh/tempat menampung kegiatan-kegiatan angkatan laut luar negeri dengan kedalaman air minimal 9 meter
- *Pelabuhan tidak diusahakan*  
Pelabuhan tidak diusahakan adalah pelabuhan yang hanya merupakan tempat persinggahan kapal atau perahu tanpa fasilitas bongkar muat, bea cukai dan lain-lain.

### 2.2.3. Aparat Penegak Hukum

Di dalam suatu negara hukum, penegakkan hukum (*law enforcement*) menjadi salah satu syarat yang harus dilaksanakan dan dipenuhi sebagai konsistensi dan konsekuensi terwujudnya supremasi hukum (Sadjijono, 2008). Mengenai penegakkan hukum McKay (2003) menambahkan :

*Enforcement is a fundamental component of mainstream planning and the effective use of enforcement powers is central to ensuring a fair and transparent development control system.*

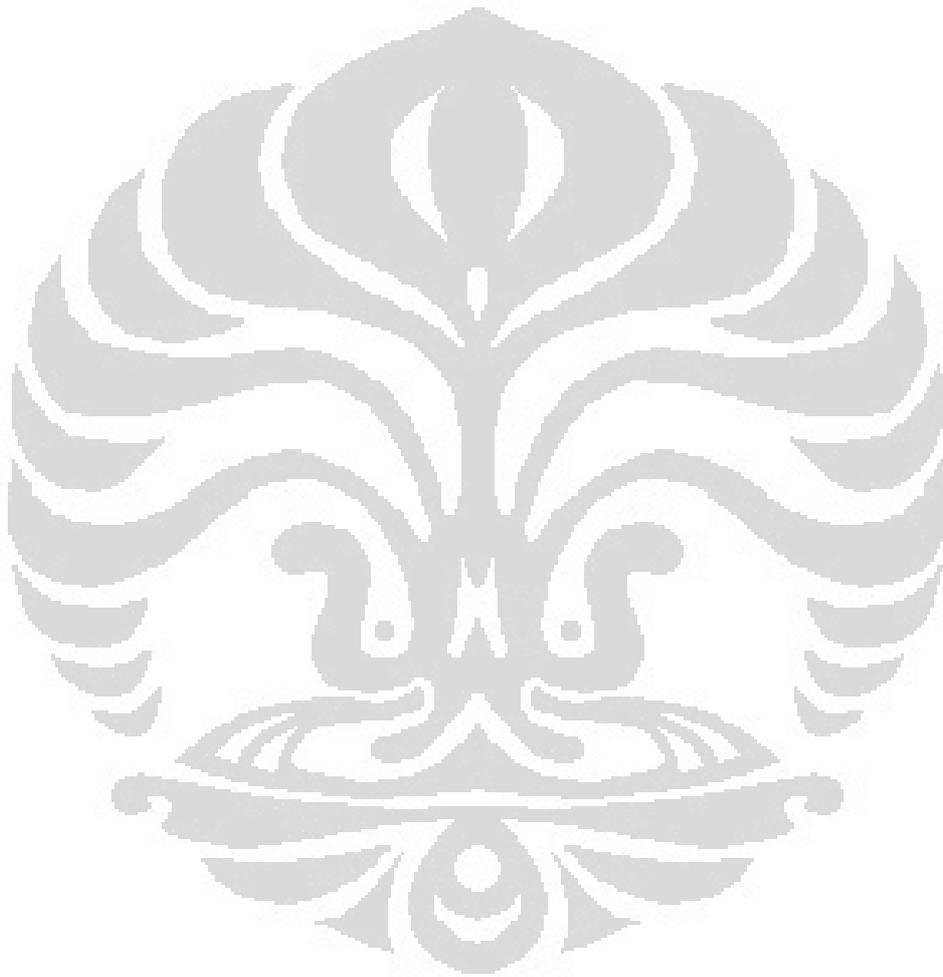
Terjemahan bebas : Penegakkan adalah komponen fundamental dari perencanaan utama dan penggunaan efektif dari kekuasaan penegakkan yang merupakan pusat untuk memastikan adanya pengembangan sistem kontrol yang adil dan transparan

Sadjijono (2008) mengatakan bahwa secara epistemologis dan aksiologis, penegakkan hukum dijalankan untuk menjaga, mengawal dan menghantar hukum agar tetap tegak searah dengan tujuan hukum dan tidak dilanggar oleh siapapun. Menurut Soerjono dalam Sadjijono (2008) ada beberapa faktor merupakan masalah pokok yang mempengaruhi penegakkan hukum, antara lain :

1. Faktor hukumnya sendiri (Undang-Undang)
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun yang menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakkan hukum
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan , dan

5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia dalam pergaulan hidup, lembaga penerap hukum.

Adanya aparat penegak hukum di perairan Indonesia memegang peranan dan fungsi yang sangat penting sebagai bagian dari upaya penegakkan hukum di seluruh wilayah laut Indonesia, utamanya guna mencegah dan menindak segala tindak pidana dan pelanggaran hukum yang terjadi di dan lewat wilayah laut Indonesia.



## BAB III

### METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Melalui pendekatan ini, peneliti melakukan suatu rangkaian penelitian yang berawal dari sejumlah fakta sosial. Creswell (2010) mengatakan bahwa penelitian kualitatif merupakan metode-metode untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang oleh sejumlah individu atau sekelompok orang dianggap berasal dari masalah sosial atau kemanusiaan.

Kalof (2008) memberikan pendapat bahwa penelitian kualitatif juga bertujuan untuk memahami suatu proses, pengalaman dan arti suatu simbol yang diberikan oleh masyarakat terhadap suatu hal. Berdasarkan tipe penelitian, penelitian ini dikategorikan sebagai penelitian deskriptif. Penelitian ini menggambarkan fenomena yang terjadi sesuai dengan fakta sebagaimana keadaan sebenarnya. Pada konteks penelitian ini, peneliti menyelidiki dan menjelaskan mengenai bagaimana karakteristik pelabuhan tidak resmi "X" yang dimanfaatkan sebagai sarana jalur keluar masuk penyelundupan di Pulau Batam.

Lokasi penelitian adalah salah satu pelabuhan tidak resmi di Kelurahan Tanjung Sengkuang, yaitu Pelabuhan "X". Alasan pemilihan pelabuhan ini menjadi lokasi penelitian karena pelabuhan ini termasuk daerah perbatasan yang paling dekat dengan negara tetangga sehingga menjadi salah satu akses masuknya barang-barang selundupan ke Indonesia.

#### 3.1 Teknik Pengumpulan Data

Pada awal penelitian, peneliti melakukan pengumpulan data melalui penelusuran berita-berita yang terkait dengan kasus penyelundupan selama kurun waktu satu tahun mulai dari tanggal 1 Januari sampai 31 Desember 2011. Penelusuran berita dilakukan terhadap beberapa media massa *online* dengan memanfaatkan media internet untuk mempermudah pencarian berdasarkan rentang waktu yang diinginkan. Pencarian berita dilakukan dengan bantuan *google search engine* dengan cara memasukkan kata kunci yang berhubungan

dengan penyelundupan. Penelusuran melalui media massa elektronik ini untuk melihat jumlah penyelundupan dan lokasi terjadinya peristiwa penyelundupan.

Peneliti mengumpulkan sendiri data melalui dokumentasi, observasi perilaku, atau wawancara dengan para partisipan dan menjadi instrumen penelitian (Creswell, 2010). Metode wawancara ini memiliki fungsi sebagai penegas atau tambahan data dalam penelitian. Melalui wawancara, peneliti bisa menggali informasi guna mencari keterangan dan informasi mengenai penyelundupan di pelabuhan tidak resmi di Batam. Pertanyaan wawancara yang diajukan tidak berstruktur dan bersifat terbuka guna memunculkan pandangan dan opini dari partisipan yang akan diwawancarai (Creswell, 2010). Bogdan & Biklen (dalam Packer, 2011) mengatakan bahwa wawancara yang baik adalah wawancara yang memberikan keleluasaan kepada informan untuk berbicara dan bercerita tentang informasi yang mereka ketahui. Wawancara yang baik juga mengandung data yang sesuai dengan topik penelitian yang kemudian dapat dianalisis oleh peneliti sebagai temuan data. Akan tetapi, wawancara yang baik tidak terlepas juga dari pemilihan informan yang kompeten yang dianggap mampu memberikan data sesuai dengan yang dibutuhkan oleh peneliti.

Dalam penelitian ini, informan yang peneliti wawancarai adalah Kasi (Kepala Seksi) Penindakan Bea dan Cukai dan Kanit (Kepala Unit) Penegakan Hukum Satpolair Kota Batam. Peneliti mendapatkan informasi mengenai patroli yang dilakukan baik itu oleh Satpolair maupun oleh Bea dan Cukai serta aktivitas dan masyarakat Pelabuhan "X" melalui kedua informan. Selain informan diatas, peneliti juga mendapatkan informasi dari HZ, Polisi yang pernah bertugas di kecamatan dimana Pelabuhan "X" berada, OW dan Pak DC penduduk Tanjung Sengkuang, dan KE pengguna jasa Pelabuhan "X".

Ketika melakukan penelitian, peneliti dibantu oleh *gatekeeper* yang juga merupakan informan peneliti. *Gatekeeper* adalah orang yang membantu membuka hubungan peneliti dengan informan agar lebih mudah diterima di daerah pelabuhan "X". Alasan peneliti melibatkan *gatekeeper* dalam pengumpulan data ini karena berdasarkan informasi yang diperoleh peneliti bahwa Pelabuhan "X"

merupakan lingkungan tertutup yang tidak dengan mudah menerima orang yang baru dikenal.

Sebagian besar wawancara dan diskusi yang peneliti lakukan tidak dengan alat bantu rekam karena kondisi lingkungan yang tidak memungkinkan. Selain karena itu rasa kenyamanan informan membuat peneliti tidak melakukan wawancara dengan alat rekam. Wawancara dan diskusi mengenai informasi yang peneliti dapat peneliti tuangkan dalam bentuk catatan lapangan. Peneliti mengikuti alur cerita informan dan membuat hipotesis sementara dari informasi yang diperoleh (Crow dan Semmens, 2006).

Selain dengan metode wawancara dalam pengumpulan data, peneliti juga melakukan observasi terhadap lingkungan lokasi penelitian. Spradley (1979) dan El et al (1991) menuliskan bahwa wawancara tidak dapat dipisahkan dari observasi. Kedua metode pengumpulan data ini harus dilakukan secara bersamaan untuk mendapatkan data yang lebih valid. Wawancara juga tidak dapat dipisahkan dari interaksi dan penelitian catatan lapangan tentang kejadian yang dialami oleh peneliti selama berada di lapangan (lihat dalam Padgett, 1998).

Demikian juga halnya dengan yang dilakukan oleh peneliti, bahwa ketika peneliti melakukan wawancara dengan informan, peneliti juga sekaligus melakukan observasi terhadap lokasi dan lingkungan sekitar pelabuhan. Selain itu, peneliti juga mendokumentasikan wawancara dan observasi yang dilakukan dalam bentuk catatan lapangan dan foto. Agar (1980) mengatakan bahwa catatan lapangan ini kemudian yang menjadi salah satu sumber yang digunakan untuk melakukan analisis (dalam Padgett, 1998).

### **3.2 Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data yang digunakan oleh peneliti adalah dengan melakukan pengelompokan terhadap data-data yang diperoleh yang masih berupa data mentah sehingga dapat dirumuskan dan disajikan. Dalam melakukan analisis ini, peneliti juga menggunakan beberapa sumber untuk memperkuat pendapat

peneliti dalam menjawab dan menganalisis temuan data didukung oleh data yang diperoleh dari wawancara dengan informan dan observasi di lapangan.

**Tabel 3.1**  
**Rancangan Analisis Data**

Dasar Analisis	Pedoman	Pedoman	Pedoman
	Dimensi	Wawancara	Observasi
Pelabuhan	Dermaga	V	V
	Kapal/perahu	-	V
	Kedalaman perairan	V	V
	Tambatan	-	V
	Pekerja	V	V
	Gudang penyimpanan	-	V
	Penjagaan	V	V
	Lokasi	V	V
	Jenis muatan yang masuk	V	-
	Jenis muatan yang keluar	V	-
	Akses jalan	-	V
	Kendaraan darat	V	V
	Lingkungan sekitar pelabuhan	V	V
	Prosedur penggunaan pelabuhan	V	-
	Masyarakat pengguna jasa Pelabuhan "X"	Mata pencaharian	V
Respon terhadap keberadaan Pelabuhan "X"		V	V
Respon terhadap aparat penegak hukum		V	V
Keterbukaan dengan peneliti		-	V
Masyarakat pekerja pekerja Pelabuhan "X"	Respon terhadap aparat penegak hukum	-	V
	Keterbukaan dengan peneliti	-	V

Patroli aparat penegak hukum	Armada patroli	V	V
	Waktu patroli	V	V
	Strategi patroli	V	V
	Respon terhadap Pelabuhan “X”	V	V

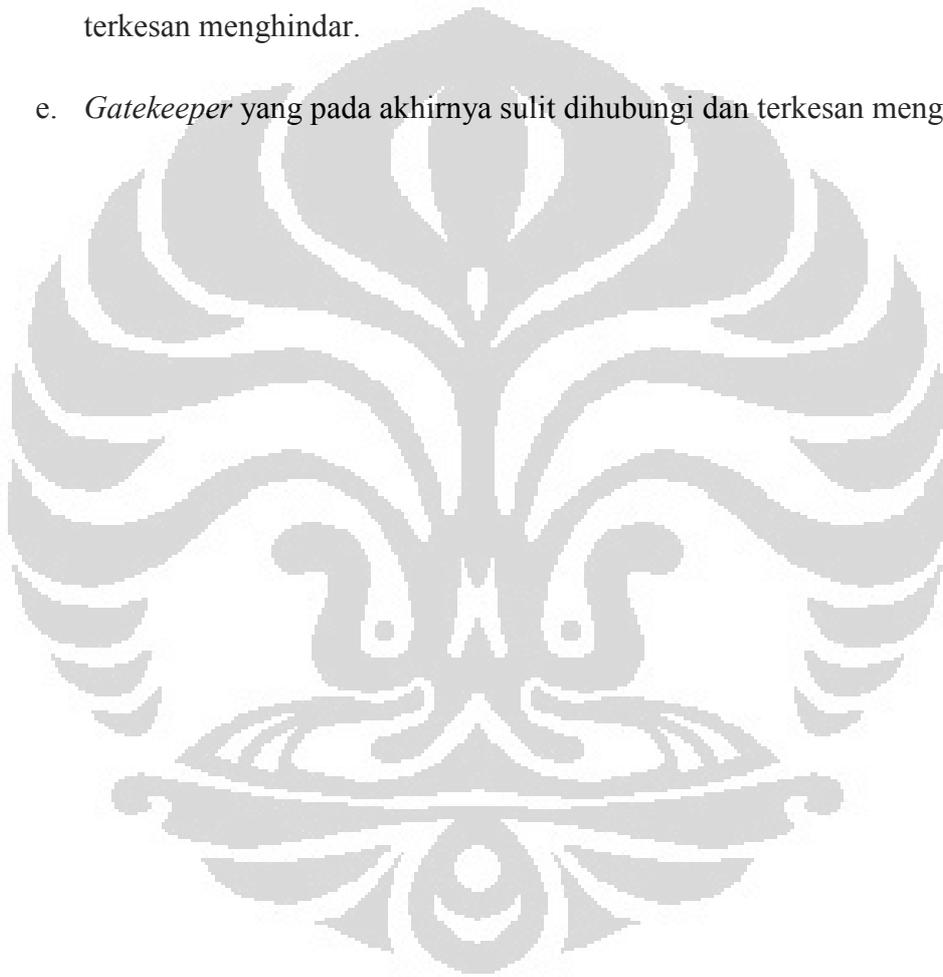
### 3.3 Hambatan Penelitian

Dalam pengumpulan data ini, peneliti mengalami beberapa kendala ketika berada di lokasi penelitian. Kendala awal yang dialami peneliti adalah peneliti tidak tepat memahami lokasi penelitian tersebut. Peneliti memperkirakan bahwa untuk menghasilkan data primer bukanlah suatu hal yang sulit karena peneliti berasumsi bahwa isu penyelundupan bukanlah suatu hal yang baru dan tabu di wilayah tersebut, akan tetapi setelah berada di lokasi penelitian, peneliti baru mengetahui bahwa ternyata lokasi penelitian tersebut yaitu Pelabuhan “X” merupakan lingkungan yang “eksklusif”, terpisah dari penduduk sekitar sehingga tidak bisa dengan mudah dimasuki oleh pendatang baru.

Dengan kondisi seperti ini, berarti peneliti harus membangun hubungan (*rapport*) yang baik terlebih dahulu dengan masyarakat setempat yang juga merupakan para pekerja di pelabuhan tersebut. Akan tetapi, peneliti mendapat kesulitan ketika akan melakukan pendekatan karena minimnya kesempatan yang dimiliki. Selain itu, beberapa kendala yang dialami peneliti dalam mengumpulkan data adalah sebagai berikut :

- a. Tidak adanya data jumlah kapal yang beroperasi di wilayah pelabuhan “X” sehingga peneliti hanya memperkirakan dari hasil observasi dan mencari informasi dari masyarakat yang tinggal dekat dengan pelabuhan “X”.
- b. Tidak ada data penyelundupan yang terjadi di wilayah Batam pada statistik di Polda dan Polresta. Di Polda hanya terdapat satu data tersebut hanya angka, tidak terdapat jenis dan lokasi penyelundupannya.

- c. Hanya ada satu kali penegahan yang dilakukan oleh Bea dan Cukai selama tahun 2011 yang berlokasi di perairan Tanjung Sengkuang, tepat dimana Pelabuhan “X” beroperasi. Ketiadaan ini membuat peneliti tidak bisa melakukan verifikasi dalam bentuk data statistik.
- d. Dua calon informan peneliti selama masa pembangunan rapport menunjukkan respon yang positif namun belum sampai peneliti mendapatkan informasi yang diinginkan, keduanya sulit dihubungi dan terkesan menghindar.
- e. *Gatekeeper* yang pada akhirnya sulit dihubungi dan terkesan menghindar.



## Bab IV

### TEMUAN DATA LAPANGAN

#### 4.1. Gambaran umum Pelabuhan “X”

Pelabuhan “X” adalah salah satu pelabuhan tidak resmi yang ada di Kotamadya Batam. Lokasi pelabuhan ini berada di sebelah utara Pulau Batam, tepatnya di Kelurahan Tanjung Sengkuang. Perairan Tanjung Sengkuang berbatasan langsung dengan Selat Singapura. Jarak antara Pelabuhan “X” sebagai wilayah terdekat dengan Singapura hanya yang berjarak 20 mil. Untuk mencapai lokasi Pelabuhan “X” dari pusat kota, dibutuhkan waktu selama 30 menit jika ditempuh dengan menggunakan kendaraan bermotor.<sup>2</sup> Lokasi pelabuhan ini berada jauh dari pusat kota jika ditempuh melalui jalur darat, sehingga tidak ada kendaraan umum yang menjadi moda transportasi untuk sampai ke lokasi pelabuhan. Instansi pemerintah terdekat dengan lokasi pelabuhan adalah Pangkalan TNI Angkatan Laut yang berjarak kurang lebih 1 km.<sup>3</sup>

Pelabuhan ini adalah milik salah satu warga di daerah Tanjung Sengkuang.<sup>4</sup> Nama pelabuhan ini juga diambil dari nama pemiliknya yang juga menjadi salah satu warga yang disegani oleh masyarakat Tanjung Sengkuang karena beliau adalah salah satu pendatang pertama dari daerah bugis yang ada di wilayah Tanjung Sengkuang sebelum wilayah ini ramai.<sup>5</sup> Hal ini senada dengan yang disampaikan oleh informan OW.

*“Kalau pekerjaanya orang batam kebanyakan, Cuma di tempat pelabuhan dia di siapin untuk sekedar istirahat aja, dan kalau masalah disegani sih nggak, Cuma dia orang pertama tinggal di tempat itu, sebelum tempat itu rame seperti sekarang. Kalo dibilang kata orang india Tuan takur, orang pertama yang menetap disitu”*

(Wawancara dilakukan pada tanggal 1 Mei 2012, 09.05)

---

<sup>2</sup> Observasi peneliti

<sup>3</sup> Catatan lapangan 25 April 2012

<sup>4</sup> ibid

<sup>5</sup> Catatan lapangan 27 April 2012

Hasil pengamatan peneliti pada gambar bagian dalam Pelabuhan “X” yang diberikan oleh informan, Pelabuhan “X” ini sebenarnya tidak memiliki fasilitas dermaga seperti yang dimiliki oleh pelabuhan lain pada umumnya. Di pinggir pantainya pun tidak ditemukan kapal besar yang bersandar.<sup>6</sup> Pelabuhan “X” adalah pelabuhan yang menyediakan jasa kapal dan pelabuhan. Salah satu jasa yang ditawarkan oleh pelabuhan ini adalah untuk mengantarkan TKI (tenaga kerja Indonesia) ke Singapura atau Malaysia dan juga sebaliknya, menjemput TKI dari dua negara tersebut masuk ke Indonesia.<sup>7</sup> Biasanya TKI yang memilih keluar masuk melalui pelabuhan ini adalah TKI yang tidak memiliki surat perjalanan luar negeri atau paspor. Meskipun ada, paspor tersebut sudah tidak bisa digunakan karena sudah habis masa berlakunya. Setelah mengantar TKI ke Singapura/Malaysia, kapal pelabuhan “X” digunakan untuk menjemput barang-barang bekas dari Singapura.<sup>8</sup> Barang-barang bekas ini diselundupkan karena tidak memiliki dokumen yang sah dan termasuk barang lartas (larangan dan pembatasan) untuk diimpor karena akan mengancam produksi dalam negeri.<sup>9</sup>

Barang-barang bekas yang dijemput di Singapura terdiri dari berbagai jenis barang yang masih dianggap layak untuk digunakan. Berikut adalah beberapa jenis barang bekas yang diselundupkan:<sup>10</sup>

1. Pakaian dewasa dan anak seperti celana jeans, jaket, kaos, kemeja dan jas.
2. Mebel seperti lemari, kursi, meja, hingga perabot lainnya yang terbuat dari kayu maupun plastik.
3. Otomotif seperti knalpot, mesin motor
4. Barang elektronik seperti televisi, kulkas, mesin cuci, komputer, dan telepon genggam.
5. Hiasan seperti keramik, gorden, dan ;
6. Barang lain seperti sepatu, raket, tas, dan lain-lainnya.

---

<sup>6</sup> Catatan lapangan 1 Mei 2012

<sup>7</sup> Catatan lapangan 25 April 2012

<sup>8</sup> Catatan lapangan 27 April 2012

<sup>9</sup> Catatan lapangan 19 April 2012

<sup>10</sup> Observasi peneliti 25 April 2012

Keterangan informan OW jenis-jenis barang yang masuk melalui Pelabuhan “X” adalah televisi, kulkas, kipas angin, kursi, kasur, sound system, laptop dan lain-lainnya.

*“Pelabuhan x dioperasikan untuk jemput barang, seperti jemput barang-barang seken .... tv, kulkas, kipas angin, kursi, kasur, sound system, laptop, dan lain-lainnya. Di batam ini hanya 1 pelabuhan tikus yang bisa masuk keluar barang yang kayak gitu, pelabuhan x..”*

(Wawancara dilakukan pada tanggal 1 Mei 2012)

Pengguna jasa kapal dan pelabuhan “X” biasanya adalah masyarakat yang biasa melakukan transaksi jual beli barang bekas. Jika mereka ingin menggunakan jasa kapal dan pelabuhan “X”, mereka harus “memesan” tempat terlebih dahulu yaitu tempat untuk penyimpanan barangnya sebelum klien membeli barang bekas di Singapura. Setelah klien mendapatkan barang yang dibutuhkan di Singapura, barang tersebut kemudian dititipkan di pelabuhan Singapura. Di pelabuhan tersebut sudah menunggu kapal dari Batam milik pelabuhan “X”. Sesampainya di Batam barang akan diantar ke tempat yang sudah dipesan dari awal oleh klien. Sebagaimana yang disampaikan informan OW :

*“...ada satu orang yang pernah ngobrol ama OW dia biasa jual beli barang seken dari singapur ke batam, dan dia bilang, sebelum dia cari barang ke singapur dia harus pesan tempat dulu, tempat untuk penyimpanan barang dia bila suatu saat datang dari singapur. Dan setelah itu dia baru cari barang ke singapur, setelah dapat barangnya dia antar ke pelabuhan singapur yg biasa dia titipkan, dan nanti di pelabuhan singapur udah ada kapal yang menunggu yaitu kapal batam, yg dimiliki X. Di jemput dan diantar ke tempat yang udah dia pesan di batam. Sampelah barang itu di batam dan di pasarkan di batam”*

(Wawancara dilakukan pada tanggal 1 Mei 2012)

Selain menjemput barang-barang bekas, kapal pelabuhan “X” ini juga membawa TKI yang ingin masuk ke Indonesia melalui Batam. Salah satu informan, HZ, mengatakan bahwa saudaranya yang ingin pulang ke Indonesia yang menjadi TKI di Singapura menjadi salah satu pengguna jasa pelabuhan ini

karena paspor miliknya sudah tidak bisa digunakan karena sudah tidak berlaku sehingga lebih memilih menggunakan pelabuhan ini karena tidak bisa melalui pelabuhan resmi. Biasanya, para TKI ini dikenakan “uang sandar” atau “uang keamanan” sebagai biaya perjalanan mereka menggunakan kapal milik pelabuhan “X”.<sup>11</sup> Namun sebenarnya, petugas dari Bea Cukai sudah melakukan pengawasan terhadap pelabuhan ini karena dicurigai sebagai pintu masuk narkoba di Kota Batam.<sup>12</sup>

#### 4.2. Kondisi Geografis Pelabuhan “X”

Kelurahan Tanjung Sengkuang merupakan wilayah terluas di kecamatan Batu Ampar yaitu 20.251 Km<sup>2</sup> dari 39.998 Km<sup>2</sup> wilayah kecamatan Batu Ampar. Luas wilayah Tanjung Sengkuang terdiri atas 3.787 Km<sup>2</sup> wilayah darat dan 16.464 Km<sup>2</sup> wilayah laut. Wilayah laut Tanjung Sengkuang merupakan wilayah laut terluas diantara 3 kelurahan lainnya. Tabel berikut menggambarkan wilayah kelurahan Tanjung Sengkuang dan 3 kelurahan lainnya di Kecamatan Batu Ampar:

Tabel 4.1 : Luas Wilayah Kecamatan Batu Ampar

NO	KELURAHAN	LUAS WILAYAH (Km <sup>2</sup> )		
		DARAT	LAUT	JUMLAH
1	TANJUNG SENKCUANG	3.787	16.464	20.251
2	SUNGAI JODOH	2.161	0.194	2.355
3	BATU MERAH	3.792	12.153	15.945
4	KAMPUNG SERAYA	1.447	0.000	1.447
	<b>TOTAL</b>	<b>11.187</b>	<b>28.811</b>	<b>39.998</b>

Sumber : Bagian Tata Pemerintahan Kota Batam, diolah

Tabel diatas memperlihatkan bahwa perairan atau wilayah laut Tanjung Sengkuang sekitar 6 kali lebih luas dari wilayah daratnya. Jalan menuju Pelabuhan “X” terdiri dari berbagai macam kontur. Berdasarkan observasi lapangan peneliti, sebagian besar daerah ini merupakan perbukitan. Sekitar 1 Km sebelum pelabuhan “X”, rumah-rumah yang sebelumnya cukup padat semakin

<sup>11</sup> Catatan lapangan 25 April 2012

<sup>12</sup> Catatan lapangan 19 April 2012

berkurang hingga jarak sekitar 500 meter sebelum jalan masuk pelabuhan “X” tidak lagi ditemukan rumah penduduk.. Jalan beraspal pun berganti menjadi jalan tanah yang tidak rata. Di kiri dan kanan jalan tidak beraspal tersebut terdapat pohon-pohon kelapa. Lebar jalan tersebut sekitar 2 meter, hanya satu mobil yang bisa melewati jalan tersebut. Hal ini juga yang menyebabkan tidak adanya kendaraan umum menuju ke penghujung Kelurahan Tanjung Sengkuang ini.<sup>13</sup>

Tepat di sebelah jalan masuk menuju pelabuhan “X” terdapat kawasan berpagar hijau yang memiliki gerbang tinggi. Terlihat di dalamnya beberapa tangki raksasa yang berjejer beserta bangunan tidak umum lainnya. Melalui observasi peneliti menyimpulkan bahwa di kawasan tersebut terdapat aktivitas sebuah perusahaan swasta. Jalan masuk menuju pelabuhan “X” tepat sekitar 10 meter dari gerbang hijau milik perusahaan swasta tersebut. Jalan menuju kesana masih tidak beraspal dan semakin lebar. Terdapat jalan masuk berukuran panjang 4 meter yang tidak memiliki gerbang dan berdinding bata dan semen yang tidak dilapisi cat karena warna dasar semennya masih terlihat jelas di kiri dan kanan jalan tersebut.<sup>14</sup> Di dinding sebelah kanan menuju lokasi pelabuhan terdapat sebuah peringatan larangan masuk bagi yang tidak berkepentingan yang ditulis di sebuah kaca yang terlihat seperti papan hitam. Pos penjagaan pelabuhan ini berada dibagian dalam sebelah kiri gerbang masuk pelabuhan yang berukuran sekitar 2x2 meter.

Pelabuhan memiliki areal tanah kosong yang menyerupai lapangan yang berada tepat di depan pintu masuk.<sup>15</sup> Tanah kosong tersebut peneliti simpulkan sebagai lokasi dimana mobil pengangkut barang-barang selundupan diparkir. Tanah kosong ini juga tidak berhadapan langsung dengan perairan karena diantara tanah kosong dan perairan terdapat bangunan dan tanah lapang yang semakin landai ke perairan. Selain pos pengamanan yang ada di pintu masuk, bangunan lain yang ada di lokasi ini adalah beberapa rumah kayu beratap seng yang digunakan sebagai tempat istirahat dan/atau tempat tinggal pekerja.

---

<sup>13</sup> Catatan lapangan 27 April 2012

<sup>14</sup> ibid

<sup>15</sup> ibid

Pelabuhan “X” tidak memiliki dermaga atau pelataran yang digunakan sebagai penghubung antara laut dan darat. Aktivitas bongkar muat dilakukan di wilayah perairan berjarak tidak lebih dari 1 km dari daratan Pelabuhan “X”. Aktivitas bongkar muat dilakukan di perairan dari kapal besar ke perahu motor berukuran kecil.<sup>16</sup> Muatan tersebut kemudian dibawa dengan perahu motor menuju pelabuhan “X” yang memiliki kedalaman yang lebih dangkal. Di pelabuhan “X” terdapat aliran air yang menyerupai sungai yang memiliki lebar sekitar 3 meter dari ujung daratan sekitar Pelabuhan “X” dan berakhir di Pelabuhan “X”.<sup>17</sup> Sungai buatan itu terlihat seperti sengaja dibuat atau digali hingga berbentuk demikian. Sehingga semakin mendekati gudang pelabuhan dimana barang-barang yang di bongkar muat di simpan sementara. Pembuatan aliran air atau sungai buatan ini bertujuan untuk memperlandai perairan sehingga mempermudah perahu motor mendekati kawasan pelabuhan dalam melakukan bongkar muat barang dan memindahkannya ke gudang penyimpanan atau angkutan darat yang digunakan.<sup>18</sup> Gambar di bawah ini memperlihatkan bagaimana kondisi pelabuhan “X” yang memiliki perahu-perahu motor berada di sungai buatan tersebut. Selain itu, dapat juga dilihat gudang penyimpanan yang berada di ujung sungai buatan. Gedung tersebut berdinding kayu dan beratap seng dibangun dengan luas memanjang.

Gambar 1 : Lingkungan Pelabuhan “X”



*Sumber : dokumentasi peneliti, pada tanggal 29 April*

<sup>16</sup> ibid

<sup>17</sup> Catatan lapangan tanggal 1 Mei 2012

<sup>18</sup> ibid

Bangunan yang ada di Pelabuhan “X” terbuat dari kayu dan beratap seng. Terdapat juga rumah panggung yang dibuat diatas tanah yang semakin landai turun ke daerah perairan. Di sebelah sebuah rumah panggung juga terdapat bangunan tidak berdinding yang di dalamnya tersedia beberapa kursi yang mengelilingi sebuah meja kayu. Jika diperhatikan, bangunan ini digunakan untuk tempat pekerja pelabuhan beristirahat. Seperti yang terlihat pada gambar berikut ini :<sup>19</sup>

Gambar 2 : Beberapa bangunan di Pelabuhan “X”



*Sumber : dokumentasi peneliti, pada tanggal 29 April*

Jumlah perahu motor yang dimiliki Pelabuhan “X” yang digunakan untuk mengangkut barang/penumpang dari atau menuju daratan pelabuhan tidak diketahui dengan pasti, namun berdasarkan pengamatan pada gambar yang diperoleh, ada tiga perahu motor yang siap untuk dioperasikan (lihat gambar 3).

---

<sup>19</sup> *ibid*

Gambar 3 : Perahu-perahu motor di pelabuhan “X”



*Sumber : data temuan lapangan pada tanggal 29 April 2012*

Tiga perahu motor yang ada di Pelabuhan “X” (lihat Gambar 3) berukuran panjang sekitar 3 meter dengan lebar 1 meter. Perahu motor berwarna biru laut ini memiliki tiga motor mesin penggeraknya sehingga perahu ini mampu bergerak dengan cepat.

Masyarakat di daerah Tanjung Sengkuang yang tinggal satu garis pantai dengan pelabuhan “X” memiliki rumah yang berbentuk rumah panggung. Rumah-rumah tersebut berada tepat diatas perairan Tanjung Sengkuang. Selain pemukiman masyarakat, sekitar 1 km dari pelabuhan “X” terdapat Pangkalan TNI AL. Pangkalan TNI AL tersebut masih sepi dan dalam pembangunan. Tidak ada satu pun armada kapal yang terlihat di sana.<sup>20</sup> Berikut adalah gambar rumah-rumah panggung yang dilihat dari laut :

<sup>20</sup> Observasi 24 Mei 2012 ketika peneliti mengikuti patroli laut Bea Cukai

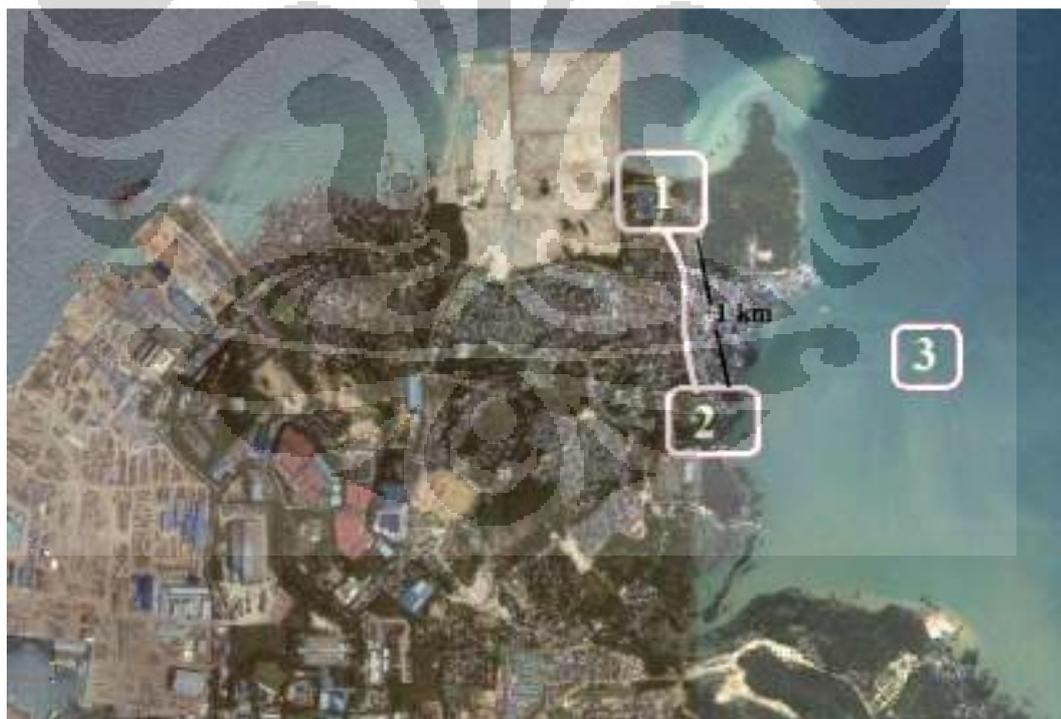
Gambar 4 : Rumah panggung



*Sumber : data temuan lapangan pada 24 Mei 2012*

Jarak antara darat dan tempat bongkar muat kapal pelabuhan “X” kurang lebih 500 meter. Kapal-kapal berukuran besar mengantar dan menjemput barang/penumpang yang berasal dari Singapura. Berikut ini adalah denah lokasi pelabuhan “X” secara foto satelit dan lokasi kapal-kapal berlabuh di perairan :

Gambar 5 : Denah lokasi pelabuhan “X” secara foto satelit



*Sumber : Google Earth, diunduh pada tanggal 6 Juni 2012, diolah*

Keterangan :

1. Pangkalan TNI AL
2. Pelabuhan “X”
3. Lokasi bongkar muat barang

Jumlah kapal besar yang dimiliki pelabuhan “X” tidak diketahui peneliti secara pasti. Namun, melalui observasi<sup>21</sup> yang dilakukan setidaknya ada 4 kapal yang sedang berlabuh diperairan tanjung sengkung, tidak jauh dari pelabuhan “X”.

Kapal-kapal kayu yang berukuran sekitar 20-30 meter ditambatkan pada patok-patok dari kayu yang ditanam di laut seperti gambar berikut :

Gambar 6 : 4 kapal di perairan



*Sumber : dokumentasi peneliti pada 24 Mei 2012*

Tidak jauh dari kapal-kapal tersebut, terdapat rumah panggung. Rumah panggung di tengah perairan ini kosong (lihat gambar 7).<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Catatan lapangan 24 Mei 2012

<sup>22</sup> *ibid*

Gambar 7 : Rumah panggung tidak jauh dari lokasi kapal



*Sumber : data temuan lapangan pada 24 Mei 2012*

#### 4.3. Masyarakat daerah Tanjung Sengkuang

Di Kecamatan Batu Ampar, Tanjung Sengkuang adalah kelurahan yang memiliki jumlah penduduk terbesar diantara 3 kelurahan lainnya. Hal ini dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.2 : Rekapitulasi Penduduk Menurut Jenis Kelamin  
Kecamatan Batu Ampar Tanggal 30 April 2012

NO	KELURAHAN	JENIS KELAMIN		JUMLAH
		LAKI-LAKI	PEREMPUAN	
1	TANJUNG SENGGUANG	17.865	15.769	33.631
2	SUNGAI JODOH	13.188	11.165	24.353
3	BATU MERAH	5.858	5.204	11.062
4	KAMPUNG SERAYA	15.277	13.560	28.837
	<b>TOTAL</b>	<b>52.185</b>	<b>45.698</b>	<b>97.883</b>
	<i>PERSENTASE (%)</i>	<i>53,31</i>	<i>46,69</i>	

*Sumber : Arsip Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Batam, diolah*

Tanjung Sengkuang memiliki 33.631 jiwa penduduk yang menjadikan daerah ini memiliki penduduk terbanyak di Kecamatan Batu Ampar. Selanjutnya adalah kelurahan Kampung Seraya, Sungai Jodoh, dan Batu Merah. Jumlah penduduk tersebut terdiri dari 17.865 jiwa berjenis kelamin laki-laki dan 15.769 jiwa berjenis kelamin perempuan.

Daratan Tanjung Sengkuang seluas 3.787 Km<sup>2</sup> (lihat tabel 4.2) ini ditempati 33.631 jiwa penduduk. Di sepanjang jalan sekitar 4 km sebelum daerah pelabuhan “X” terdapat banyak toko-toko semi permanen berdinding kayu dan beratap seng. Bangunan-bangunan itu tersebar di kiri kanan jalan utama menuju ke arah pelabuhan “X”.

Toko-toko tersebut dikenal dengan salah satu pasar yang menjual barang-barang bekas yang ada di Batam. Jika ingin menuju ke pelabuhan “X” barisan toko-toko ini akan dilewati. Toko-toko tersebut berjejer di kiri kanan jalan sepanjang sekitar 1 Km. Setiap harinya, aktivitas di sepanjang pertokoan tersebut cukup ramai. Jalan utama di antara pertokoan tersebut memiliki lebar sekitar 6-7 meter. Pertokoan tersebut merupakan kawasan yang cukup ramai karena jalan ini adalah jalan satu-satunya menuju kawasan pemukiman di Tanjung Sengkuang.<sup>23</sup>

Gambar 8 : Jalan di Pertokoan menuju pelabuhan “X”



*Sumber : dokumentasi peneliti pada 25 April 2012*

Gambar diatas adalah suasana jalan pada sore hari dimana toko-toko yang menjual barang-barang bekas masih buka. Barang-barang yang diperjualbelikan masih dipajang di depan toko dengan berbagai cara yang menarik pembeli. Ada

<sup>23</sup> Catatan lapangan 25 April 2012

yang dibiarkan saja tak tertata, ada juga yang menyusunnya hingga terlihat apik dan rapi meskipun barang-barang tersebut bukan barang baru.

Gambar dibawah ini adalah salah satu toko yang menjual sepeda bekas :

Gambar 9 : Toko sepeda bekas



*Sumber : dokumentasi peneliti pada 25 April 2012*

Sepeda bekas yang dijual di toko diatas terdiri dari berbagai macam jenis sepeda mulai dari sepeda untuk anak balita hingga sepeda untuk remaja dan dewasa. Kasur dan kursi bekas pun menjadi pemandangan yang bisa dilihat di bagian depan beberapa toko di daerah ini. Calon pembeli harus pandai memilih barang karena seperti gambar di bawah ini, terdapat juga kasur-kasur yang sudah terlihat lapuk dan lama masih di pajang di bagian depan untuk dijual.

Gambar 10 : Toko kursi dan kasur bekas



*Sumber : data temuan lapangan*

Selain barang-barang seperti dijelaskan sebelumnya, kulkas dan mesin cuci juga menjadi barang bekas yang diperjual belikan. Kondisi fisik kulkas dan mesin cuci yang dijual biasanya terdapat cacat di beberapa bagian luarnya seperti berbagai merk kulkas dan mesin cuci yang berjejer tidak cukup teratur di bagian depan sebuah toko seperti pada gambar di bawah ini.<sup>24</sup>

Gambar 11 : Toko kulkas bekas



*Sumber : dokumentasi peneliti pada 25 April 2012*

Barang elektronik lain yang bisa dijumpai di deretan toko daerah tanjung sengkung ini adalah televisi bekas. Gambar dibawah ini memperlihatkan televisi bekas yang dijual terdiri dari berbagai ukuran. Mulai dari yang kecil hingga yang berukuran besar.

Gambar 12 : Toko televisi bekas



*Sumber : dokumentasi peneliti pada 25 April 2012*

<sup>24</sup> ibid

Sebagian dari masyarakat yang berjualan menjadikan toko tersebut tempat berjualan sekaligus tempat tinggal mereka.<sup>25</sup> Barang-barang yang diperjual belikan bisa di dapat melalui dua cara yaitu dibeli lewat penadah atau pun membeli langsung di Singapura. Barang-barang tersebut masuk menggunakan jasa pelabuhan “X” dan pelabuhan lain yang ada di daerah tempat tinggal mereka. Biasanya mereka membeli barang-barang bekas dari Singapura dan menggunakan jasa kapal milik pelabuhan “X” beserta pelabuhannya untuk masuk ke Batam. Kapal milik pelabuhan “X” biasanya digunakan oleh 3-5 pemilik barang. Masing-masing dari mereka patungan menyewa kapal yang biayanya lebih dari belasan juta bahkan bisa sampai puluhan juta.<sup>26</sup> seperti yang disampaikan Informan KE, yang memiliki usaha jual beli barang bekas, ia membeli barang-barangnya langsung dari Singapura dan menggunakan Pelabuhan “X” untuk memasukkan barang-barangnya ke Batam.

Lain halnya dengan masyarakat pengguna jasa pelabuhan dimana peneliti masih bisa memperoleh informasi terkait Pelabuhan “X”. Peneliti tidak bisa memperoleh informasi dari masyarakat dalam pelabuhan atau pekerja Pelabuhan “X” karena peneliti tidak diterima dengan baik ketika melakukan pendekatan dengan berbagai cara baik itu melalui orang luar yang dipercaya Pelabuhan “X” dan melalui pengamatan langsung. Namun informan HZ seorang anggota polisi bisa melewati penjagaan dan mereka terima ketika HZ mengakui identitasnya sebagai seorang anggota polisi.

Semakin dekat dengan pelabuhan “X” masih terdapat barang-barang bekas yang diletakkan di bagian depan rumah-rumah penduduk. Barang-barang bekas yang dijual di pertokoan tersebut sebagian besar masuk melalui pelabuhan “X”. Semakin dekat lagi dengan pelabuhan “X” terdapat perkampungan yang cukup rapih. Daerah tersebut terdiri dari berbagai macam tipe rumah. Mulai dari yang terlihat besar dan mewah hingga rumah petakan kecil yang dindingnya dibangun dari triplek saja.<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> ibid

<sup>26</sup> Catatan lapangan 30 April 2012

<sup>27</sup> Catatan lapangan 25 April 2012

Sebagian besar penghidupan masyarakat sekitar pelabuhan “X” bersumber dari jual beli barang bekas yang masuk melalui Pelabuhan “X”. Sebagaimana yang disampaikan oleh Kasi Penindakan Bea dan Cukai sebagai berikut :

*“iya laut. Kalau mereka nyelundupin barang-barang bekas. Baju bekas terus kursi mebel-mebel bekas, kulkas bekas. Mungkin mbak bisa lihat di sepanjang sengkung itu kan banyak barang-barang bekas. Itu merupakan suatu hal yang sangat dilematis. Masyarakat disitu memang penghidupannya dari situ dan mereka masih menyelundup.”*

(Wawancara dilakukan pada 20 April 2012)

Pada awal tahun 2011 Bea dan Cukai pernah mengambil alih dua kapal milik pelabuhan “X” di daerah perairan karena terbukti membawa barang seperti miras dan pakaian bekas tanpa dokumen setelah pemeriksaan dilakukan.<sup>28</sup> Namun pengambil-alihan 2 kapal tersebut digagalkan masyarakat sekitar yang mempunyai barang-barang yang ada di kapal tersebut. Masyarakat datang mengejar dengan kapal dari laut untuk menyerang petugas Bea dan Cukai yang mengamankan kapal tersebut menggunakan bom molotov dan senjata tajam. Akhirnya kapal-kapal yang disita petugas diambil alih kembali oleh masyarakat.

#### **4.4. Aparat Penegak Hukum**

##### **4.4.1. Satuan Polisi Air (Satpolair)<sup>29</sup>**

Satpolair adalah salah satu instansi yang melakukan pengawasan perairan laut Pulau Batam. Satpolair Kota Batam muncul pada tahun 2001. Dahulu hanya berbentuk pos kecil tepat sebelum masuk gerbang salah satu daerah pelabuhan bongkar muat resmi. Kini pos tersebut sudah dibangun menjadi kantor Satpolair. Satpolair bertugas membantu pengawasan wilayah perairan kota batam berdasarkan Undang-undang Pabean Nomor 17 tahun 2006.

Tangkapan atau temuan kasus penyelundupan yang melanggar Undang-Undang Pabean diserahkan ke Bea dan Cukai seperti penyelundupan elektronik dan rokok. Sedangkan temuan kasus tindak pidana penyelundupan narkoba,

<sup>28</sup> Catatan lapangan 24 Mei 2012

<sup>29</sup> *ibid*

*illegal fishing, people smuggling* dan *trafficking* dilakukan penegakan hukum dan penyidikan oleh Satpolair sendiri.

Di wilayah Batam, Satpolair jarang menemukan kasus-kasus seperti tersebut diatas. Fasilitas yang dimiliki Satpolair hanya satu kantor utama, satu pos jaga di daerah Jembatan Bareleng, satu kapal patroli siap pakai berukuran panjang 15 meter dan 1 *speed boat* kecil yang diperoleh dari hasil tangkapan. Armada patroli yang ada biasanya siap pakai di pangkalan yang tidak jauh dari kantor Satpolair. Namun saat ini kapal berukuran panjang 15 meter tersebut bersandar di Pulau Belakang Padang (barat daya pulau Batam) karena sedang dilakukan perawatan.

Satpolair lebih fokus pada pengawasan wilayah perairan luar terutama daerah pulau terluar Indonesia baik itu yang berpenghuni maupun pulau tidak berpenghuni. Pada tahun 2010 Satpolair melakukan satu program polmas (pemolisian masyarakat) pada pulau-pulau kecil di perairan sekitar Batam.

Setiap pulau-pulau berpenghuni didatangi Satpolair dan disosialisasikan mengenai Pemolisian Masyarakat. Tokoh-tokoh masyarakat dan pemuda dikumpulkan dan diajak bekerja sama untuk mengamankan daerah perairan dan pulau dari penyelundupan.

Satpolair menjalin komunikasi dengan Polmas di pulau-pulau terluar Batam sehingga jika ada aktivitas mencurigakan terkait penyelundupan, masyarakat di sekitar pulau dapat menginformasikan hal tersebut ke Satpolair. Satpolair kemudian menindaklanjuti laporan tersebut dengan mengirimkan armada patroli ke lokasi yang dicurigai terdapat aktivitas penyelundupan.

Jadi Satpolair tidak perlu patroli setiap hari di wilayah perairan pulau terluar. Mengingat satu kali patroli dalam waktu 1 jam memakan bahan bakar kurang lebih 1,5 drum atau setara dengan 300 liter dan jika dikalkulasikan ke dalam rupiah cukup besar, sementara jumlah yang anggaran yang diperoleh untuk bahan bakar terbatas.

Selain itu, satpolair juga lebih banyak mengandalkan fungsi intelijennya di darat. Jadi petugas yang tidak berpatroli laut ditempatkan menyebar di setiap

kecamatan untuk menggali informasi aktivitas mencurigakan di sekitar pesisir pantai/pelabuhan. Selain Kantor Satpolair di Batu Ampar, di jembatan ke enam Barelang terdapat Pos Satpolair. Namun tidak setiap hari petugas berada disana karena pos tersebut biasanya hanya digunakan untuk tempat beristirahat petugas yang sedang patroli perairan luar Batam.

Terkait Pelabuhan “X”, Pak SR informan dari Satpolair menilai penertiban Pelabuhan “X” membawa kerugian yang besar. Contohnya ketika awal tahun 2011 dimana kapal milik Pelabuhan “X” diamankan Bea dan Cukai, masyarakat pengguna pelabuhan khususnya yang memiliki barang-barang di kapal tersebut berkumpul dan menyerang Bea dan Cukai untuk mengambil alih kembali kapal mereka. Kerugian pengrusakan yang ditimbulkan justru lebih besar.

#### 4.4.2. Bea dan Cukai<sup>30</sup>

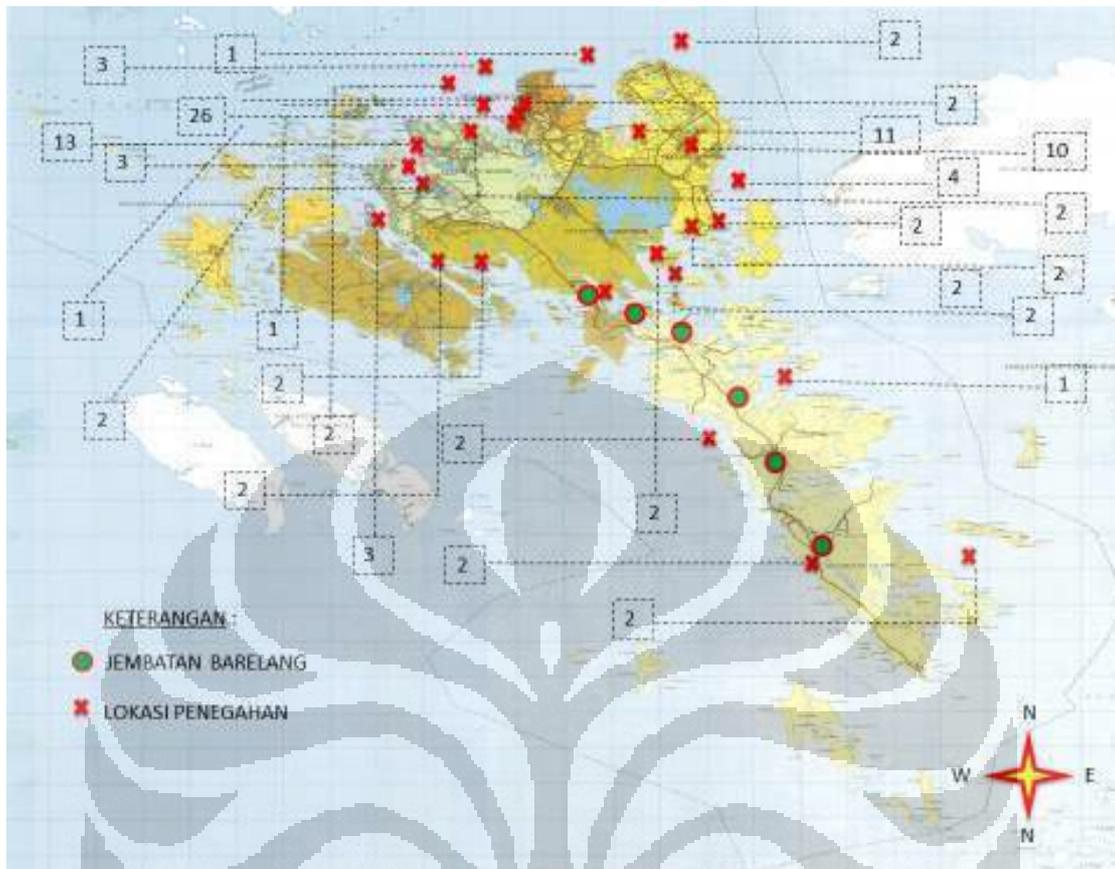
Di ujung wilayah Sekupang, tepatnya di barat laut Pulau Batam, Bea dan Cukai memiliki pangkalan armada patroli laut. Pangkalan tersebut adalah tempat berlabuhnya seluruh armada Bea dan Cukai Batam yang tidak berpatroli. Daerah tersebut sebenarnya milik perusahaan swasta namun Bea dan Cukai mendapat tempat dekat dengan dermaga yang terbuat dari beton di daerah perusahaan tersebut. Petugas patroli secara struktural berada di bawah bidang penindakan Bea dan Cukai.

Berikut ini adalah data penegahan<sup>31</sup> yang telah dilakukan oleh Bea dan Cukai selama tahun 2011 baik oleh patroli laut maupun patroli darat yang telah peneliti olah sehingga disajikan dalam bentuk peta.

<sup>30</sup> Catatan lapangan 24 Mei 2012

<sup>31</sup> Penegahan adalah tindakan yang dilakukan oleh Pejabat Bea dan Cukai untuk : (a) menunda pengeluaran, pemuatan, atau pengangkutan terhadap barang kena cukai dan/atau barang lainnya yang terkait dengan barang kena cukai; dan/atau (b) mencegah keberangkatan sarana pengangkut (Peraturan Menteri Keuangan Nomor 238/PMK.04/2009 tentang Tata Cara Penghentian, Pemeriksaan, Penegahan, Penyegehan, Tindakan Berupa Tidak Melayani Pemesanan Pita Cukai atau Tanda Pelunasan Cukai Lainnya, Dan Bentuk Surat Perintah Penindakan)

Gambar 13 : Peta penegahan Bea dan Cukai selama tahun 2011



Sumber : Bea dan Cukai, diolah

Pada gambar diatas, terdapat 122 penegahan yang dilakukan oleh Bea dan Cukai. Diantaranya yakni sebanyak 110 diantaranya terjadi di pelabuhan dan perairan. Sementara selebihnya di lakukan di gedung penyimpanan perusahaan, pemukiman dan kantor pos.

Bea dan Cukai Kota Batam memiliki armada patroli sejumlah 7 kapal. Satu kapal berukuran panjang 28 meter, 5 kapal berukuran panjang 15 meter dan 1 kapal berukuran panjang 10 meter. Kapal berukuran panjang 10 meter membutuhkan 3-5 orang personil untuk beroperasi. Sedangkan kapal berukuran panjang 15 meter membutuhkan 5-7 personil untuk beroperasi.

Kedua kapal jenis ini merupakan jenis *speed boat* (kapal cepat). Ukuran yang relatif kecil membuat mereka bisa bergerak cepat dan gesit dan mampu menjangkau tempat-tempat di perairan dangkal. Untuk itu kapal ini digunakan untuk busur (buru sergap) saat mengejar kapal yang dicurigai melakukan

penyelundupan. Berikut ini adalah gambar kapal patroli berukuran panjang 15 meter :

Gambar 14 : Kapal Buser ukuran panjang 15 meter



*Sumber : dokumentasi peneliti pada 24 Mei 2012*

Berbeda dengan dua jenis kapal sebelumnya, kapal berukuran panjang 28 meter membutuhkan 12-14 personil untuk beroperasi. Ukurannya yang besar tidak segesit dan secepat kapal buser. Berikut gambar kapal patroli ukuran panjang 28 meter milik Bea dan Cukai :

Gambar 15 : Kapal Patroli ukuran panjang 28 meter



*Sumber : dokumentasi peneliti pada 24 Mei 2012*

Setiap kapal yang digunakan untuk patroli laut sekurang-kurangnya harus terdiri dari Komandan Patroli, Nahkoda, dan anggota patroli. Untuk berpatroli diperlukan surat perintah berlayar (SPB) dan Surat perintah patroli (SPP) dari pejabat berwenang. Di dalam surat perintah ditentukan waktu patroli, personil patroli dan jumlah armada yang bertugas serta jenis kapal yang digunakan. Waktu patroli biasanya selama 5 hari. Kapal patroli yang bertugas dalam satu SPB biasanya berjumlah 3 kapal. Satu kapal berukuran panjang 28 meter dan 2 kapal berukuran 15/10 meter.

Gambar 16 : Lima kapal patroli Buser dan 1 kapal besar. Didokumentasikan diatas kapal patroli besar berukuran panjang 28 meter



*Sumber : dokumentasi peneliti pada 24 Mei 2012*

Patroli yang dilakukan Bea Cukai dengan cara menyebar ke perairan luar dan dalam Batam dengan arah yang berbeda. Menurut Petugas patroli Bea dan Cukai, patroli tidak dilakukan 7 hari selama 24 jam karena patroli yang dilakukan Bea dan Cukai biasanya berdasarkan arahan dari atasan untuk mengejar TO (target operasi) atas dasar informasi dari unit intelijen di darat. Hal ini dilakukan agar lebih efisien mengingat sekali beroperasi membutuhkan biaya operasional yang tidak sedikit. Sedangkan informasi yang di dapat peneliti dari Kasi Penindakan Bea dan Cukai Batam, patroli dilakukan setiap hari.

*Kita sekali patroli ada 4 kapal. 2 speedboat, dan 1 kapal speedboat ukuran 15 meter, dan 1 kapal besar ukuran 25 meter. iya, itu tiap hari kita melakukan patroli*

(Wawancara dilakukan pada 20 April 2012)

Terkait waktu, patroli dilakukan bisa pada siang hari dan malam hari, tidak tetap. Selain itu setiap kapal buser yang beroperasi dibekali senjata api laras

panjang sebanyak 1 unit. Hampir di seluruh bagian di Pulau Batam terdapat tempat-tempat yang memungkinkan untuk digunakan sebagai bongkar muat barang/penumpang.<sup>32</sup> Terdapat banyak pelabuhan kecil yang terbuat dari pelataran digunakan oleh masyarakat sekitar untuk bongkar muat barang atau penumpang. Pada setiap pelabuhan tersebut personil patroli hanya melakukan pengawasan menggunakan binokular.

Jika terdapat aktivitas bongkar muat atau kapal yang mencurigakan, Komandan patroli kemudian yang memutuskan apakah aktivitas/kapal tersebut harus diperiksa secara langsung atau tidak. Jika keputusan yang diambil oleh Komandan patroli adalah melakukan pemeriksaan maka nahkoda segera merapatkan kapal patroli ke sisi kapal yang dicurigai. Komandan patroli dan beberapa anggotanya akan ke kapal tersebut untuk memeriksa dokumen barang tersebut dan memeriksa fisik barang tersebut secara langsung.

Penyelundupan narkotika adalah salah satu jenis penyelundupan dikawatirkan oleh Bea dan Cukai. Tidak hanya barang-barang bekas yang di dagangkan, narkotika pun yang dikhawatirkan masuk melalui Pelabuhan “X” menjadi alasan Bea dan Cukai memperketat pengawasan. Seperti yang disampaikan oleh Kasi Penindakan Bea dan Cukai Kota Batam berikut ini :

*“Semuanya ini penyelundupan biasanya, tapi yang jelas fungsi dari bea cukai ini bukan masalah barang dagangan saja tapi mengamankan negara dari narkotika”*

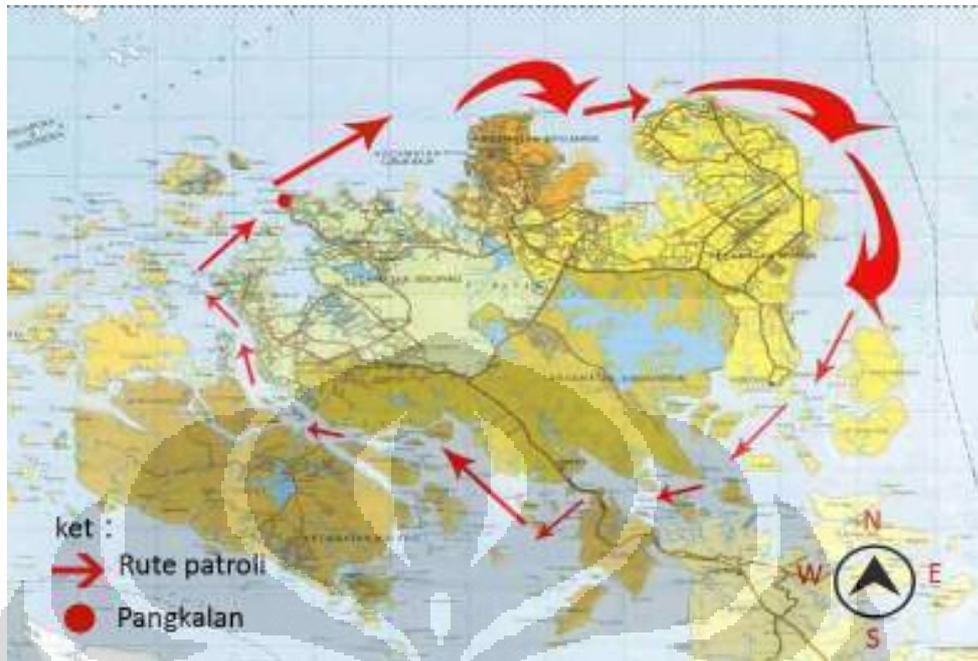
(Wawancara dilakukan pada tanggal 20 April 2012)

Meskipun rute patroli biasanya menyesuaikan dengan lokasi target operasi, secara umum rute patroli yang dilalui ada dua jalur, rute dalam dan rute luar.

---

<sup>32</sup> Observasi 24 mei 2012

Gambar 17 : Rute Patroli dalam

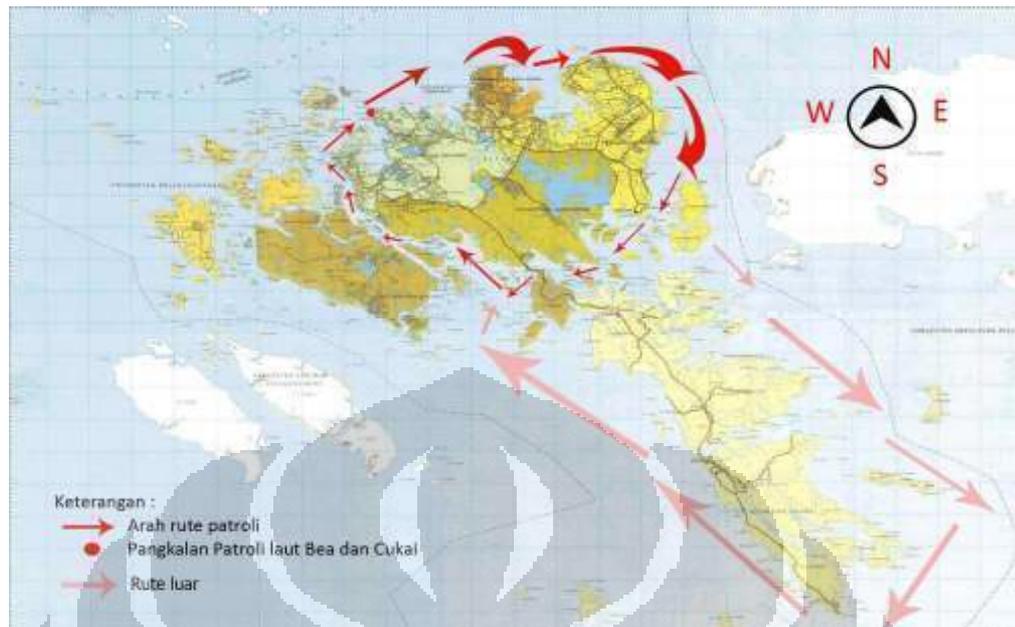


*Sumber : olahan data temuan lapangan pada 24 Mei 2012, diolah*

Gambar diatas adalah rute patroli dalam Bea Cukai. Rute dalam berawal dari pangkalan armada patroli yang terletak di barat laut Pulau Batam menuju perairan yang berbatasan dengan selat Singapura di sebelah utara. Kemudian dari utara Pulau Batam menuju ke timur laut. Setelah melewati timur Pulau Batam patroli masuk diantara pulau kecil di bagian tenggara menuju ke arah selatan pulau Batam. Patroli berlayar diantara pulau kecil di barat daya Pulau Batam menuju barat laut dimana pangkalan armada patroli berada.

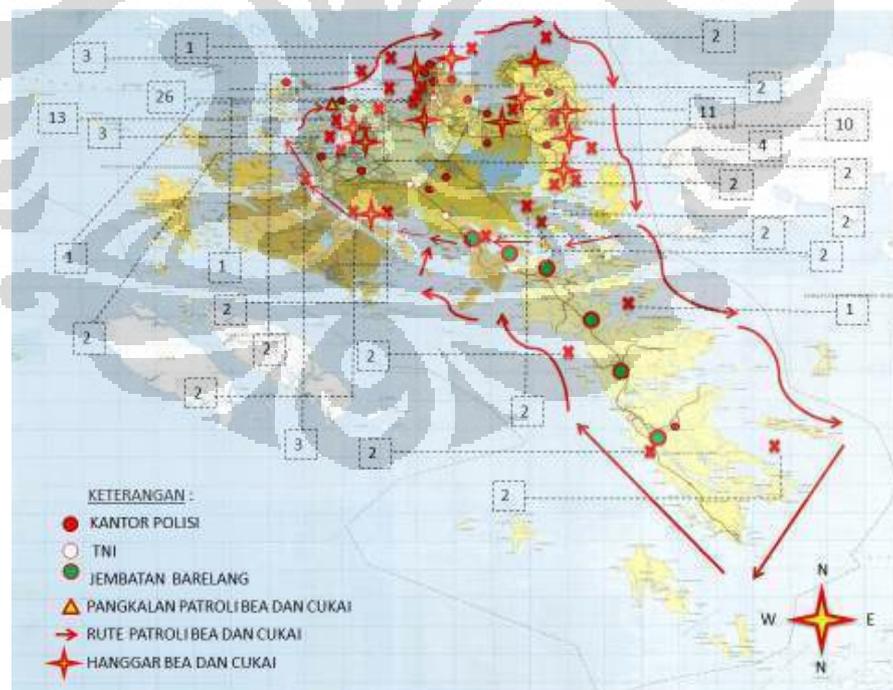
Rute luar patroli tidak berbeda jauh dengan rute dalam. Hanya saja di tenggara Pulau Batam patroli tidak menuju barat daya melainkan menuju selatan Pulau Batam. Patroli tidak hanya mengelilingi Pulau Batam melainkan meliputi pulau Rempang dan Galang yang berada di bagian selatan Batam.

Gambar 18 : Rute patroli luar



*Sumber : olahan data temuan lapangan pada 24 Mei 2012, diolah*

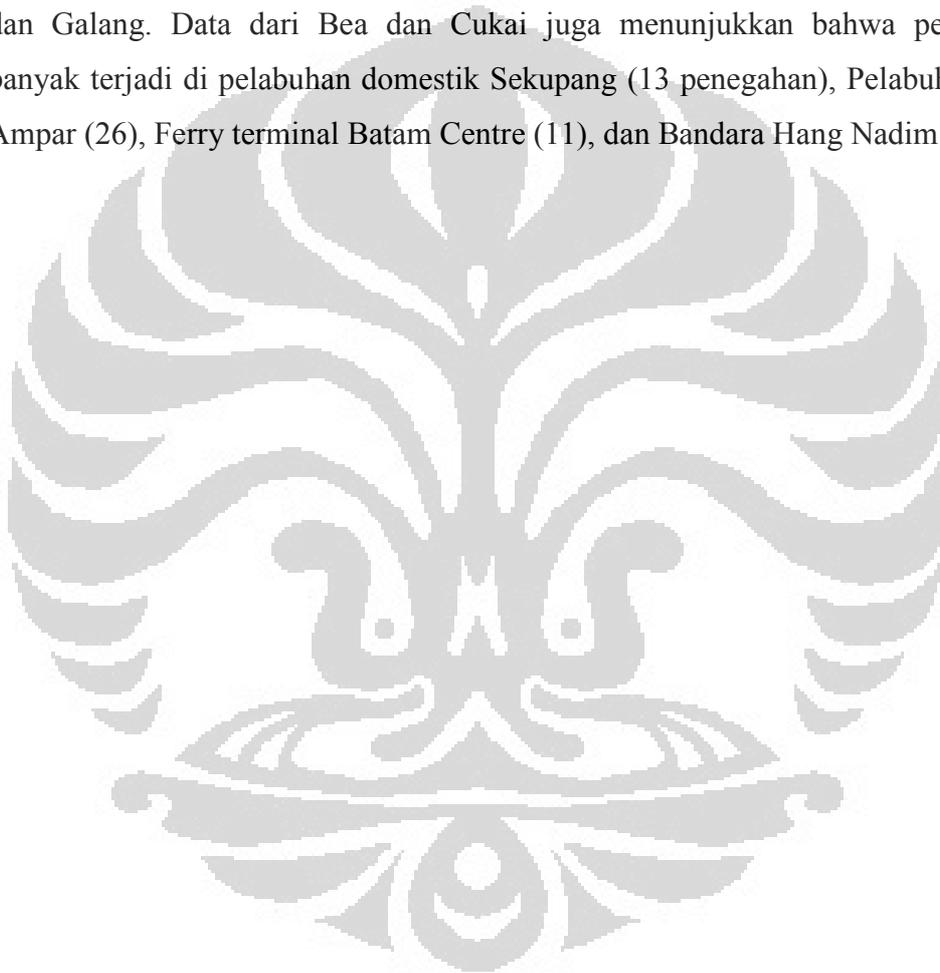
Gambar 19 : Peta lokasi penegahan dan pengawasan



*Sumber : olahan data temuan lapangan, diolah*

Gambar diatas adalah peta yang berisi data-data spasial mengenai kantor polisi, TNI, rute patroli, *hanggar*<sup>33</sup> Bea dan Cukai, dan lokasi penegahan beserta jumlah terjadinya. Dari hasil *overlay* peta tersebut, dapat dilihat bahwa sebagian besar hanggar berada di wilayah utara Pulau Batam. Wilayah selatan tepatnya Pulau Rempang dan galang tidak terdapat hanggar.

Pada gambar (gambar 19) dapat dilihat bahwa juga menunjukkan bahwa dari 21 kantor polisi termasuk di TNI, tersebar di seluruh Pulau Batam, Rempang dan Galang. Data dari Bea dan Cukai juga menunjukkan bahwa penegahan banyak terjadi di pelabuhan domestik Sekupang (13 penegahan), Pelabuhan Batu Ampar (26), Ferry terminal Batam Centre (11), dan Bandara Hang Nadim (10).




---

<sup>33</sup> Hanggar adalah kantor Kantor Bantu Pelayanan Bea Cukai dan Pos Pengawasan Bea Cukai. Sebanyak 12 hanggar tersebar di seluruh pulau batam. Hanggar tersebut ditempatkan di pelabuhan laut dan udara yang ditunjuk sebagai KPBPB (Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas), yaitu (pelabuhan batu ampar, pelabuhan kabil, pelabuhan sewu sekupang, bandar udara, Pelabuhan ferry domestik sekupang dan punggur, pelabuhan fery internasional harbour bay, nongsa, sekupang, Sagulung. Diunduh dari (<http://www.beacukai Batam.net/ruang-lingkup>) pada tanggal 07 Juni 2012 pukul 19.50 WIB. Menurut KBBI, hanggar adalah bangunan tertutup tempat menaruh (menyimpan, memperbaiki, dsb) pesawat terbang

## BAB V

### ANALISA

#### 5.1 Masyarakat dan Pelabuhan “X”

Pelabuhan “X” memiliki kelebihan dibandingkan pelabuhan lain yang beroperasi di Pulau Batam. Menurut data yang ditemukan, Perairan Tanjung Sengkuang atau perairan Pelabuhan “X” dimana Pelabuhan “X” beroperasi berbatasan langsung dengan selat Singapura. Jarak antara Singapura dan Pelabuhan “X” sebagai daerah terdepan Pulau Batam kurang lebih 20 mil. Jarak tempuh jalur darat dari pusat kota menuju Pelabuhan “X” kurang lebih 30 menit. Tidak ada transportasi umum yang mencapai Pelabuhan “X” yang terletak di pinggir pulau.

Selain memiliki kelebihan dalam hal jarak dengan negara tetangga, Pelabuhan “X” juga memiliki banyak kekurangan untuk disebut sebagai pelabuhan pada umumnya. Pelabuhan menurut Kramadibrata (1985) adalah suatu daerah perairan yang terlindung terhadap badai/ombak/arus, sehingga kapal dapat berputar berputar (*turning basin*), bersandar/membuang sauh, demikian rupa hingga bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat dilaksanakan; guna mendukung fungsi-fungsi tersebut dibangun dermaga (*piers or wharves*), jalan, gudang, fasilitas penerangan, telekomunikasi dan sebagainya, sehingga fungsi pemindahan muatan dari/ke kapal yang bersandar di pelabuhan menuju tujuan selanjutnya dapat dilakukan.

Namun Pelabuhan “X” tidak memiliki kriteria serupa dengan apa yang disampaikan oleh Kramadibrata mengenai definisi atau gambaran pelabuhan karena Pelabuhan “X” tidak memiliki dermaga atau pelataran yang digunakan sebagai penghubung antara laut dan darat. Kekurangan lain Pelabuhan “X” sebagai sebuah pelabuhan adalah perairannya yang berbatasan dengan daratan berukuran dangkal. Hal ini dilihat dari proses pemindahan barang dan berlabuhnya kapal. Kapal-kapal berukuran besar yang membawa barang atau penumpang menuju Indonesia tidak berlabuh atau bersandar di pinggir pantainya untuk menurunkan barang lewat dermaga. Namun, kapal-kapal Pelabuhan “X”

yang mengangkut barang atau penumpang berlabuh di tengah perairan Pelabuhan “X” seperti gambar di bawah ini :

Gambar 21 : Denah lokasi pelabuhan “X” secara foto satelit



*Sumber : Google Earth, diunduh pada tanggal 6 Juni 2012, diolah*

Keterangan :

1. Pangkalan TNI AL
2. Pelabuhan “X”
3. Lokasi bongkar muat barang, kapal Pelabuhan “X” berlabuh.

Gambar diatas juga memperlihatkan bahwa lokasi Pelabuhan “X” hanya berjarak 1 Km dari Pangkalan TNI Angkatan Laut. Lokasi yang berdekatan ini ternyata tidak menjadi masalah saat Pelabuhan “X” beroperasi melakukan penyelundupan.

Kapal-kapal Pelabuhan “X” tidak bisa mendekati Pelabuhan “X” karena kedalaman laut dekat Pelabuhan “X” dangkal sehingga pengelola pelabuhan melabuhkan kapal-kapal itu di perairan seperti di gambar berikut :

Gambar 22 : 4 kapal di perairan



*Sumber : dokumentasi peneliti pada 24 Mei 2012*

Jika dilihat lebih dekat, disekitar kapal ini terdapat semacam kayu yang tertancap di tengah perairan. Kayu-kayu tersebut digunakan untuk mengikat kapal-kapal yang berlabuh. Strategi lain yang digunakan untuk mengakali keterbatasan daerah perairan adalah pengelola pelabuhan melakukan perpindahan intra moda transportasi di perairan, yaitu dari kapal besar ke perahu motor ataupun sebaliknya. Untuk memindahkan barang/penumpang menuju pelabuhan menggunakan perahu motor. Di perairan Pelabuhan “X” juga terdapat sebuah rumah panggung yang diperkirakan bisa dijadikan tempat pemantau dan tempat berpindah dari satu kapal ke kapal lainnya (lihat gambar 23).

Gambar 23 : Rumah panggung tidak jauh dari lokasi kapal



*Sumber : data temuan lapangan pada 24 Mei 2012*

Kedangkalan perairan kemudian diakali pengelola dengan cara mengeruk bagian darat pelabuhan sehingga membentuk semacam sungai dengan lebar 3 meter dari ujung daratan dan berakhir di Pelabuhan “X”. Hal ini dikarenakan Pelabuhan “X” dan sarana gudangnya terletak jauh dari bibir pantai dan perairannya dangkal. Pengerukan daratan menyerupai sungai buatan ini bertujuan untuk memperlandai perairan sehingga mempermudah perahu motor mendekati kawasan pelabuhan dalam melakukan bongkar muat barang dan memindahkannya ke gudang penyimpanan atau angkutan darat yang digunakan.<sup>34</sup>

Perahu motor yang digunakan Pelabuhan “X” sejenis kapal cepat (*speedboat*) dengan mesin penggerak sebanyak tiga buah (lihat gambar 24). Perahu motor ini selain digunakan karena dangkalnya perairan sehingga hanya bisa dicapai dengan jenis perahu ini. Menurut Kramadibrata (1985), sebuah pelabuhan juga memiliki akses jalan, dan gudang. Pelabuhan “X” juga memiliki gudang penyimpanan barang (lihat gambar 24) dan akses jalan yang bisa dicapai menggunakan kendaraan roda empat atau pun dua. Meskipun tidak ada kendaraan umum yang mencapai daerah pelabuhan tersebut.

Gambar 24 : Perahu-perahu motor di pelabuhan “X”



*Sumber : data temuan lapangan pada tanggal 29 April 2012*

---

<sup>34</sup> ibid

Jalan yang digunakan untuk mencapai Pelabuhan “X” di daerah Tanjung Sengkuang terbilang ramai. Di sepanjang jalan sekitar 4 km sebelum daerah pelabuhan “X” terdapat banyak toko-toko semi permanen berdinding kayu dan beratap seng. Bangunan-bangunan itu tersebar di kiri kanan jalan utama menuju ke arah pelabuhan “X”. Toko-toko tersebut dikenal dengan salah satu pasar yang menjual barang-barang bekas yang ada di Batam. Mulai dari otomotive, pakaian, elektronik, mebel, dan barang lainnya yang sudah tidak baru lagi atau sudah bekas pakai. Asal barang-barang tersebut sebagian besar dari Singapura. Secara tidak resmi masuk ke Indonesia melalui Pelabuhan “X”.

Barang-barang yang masuk melalui Pelabuhan “X” adalah televisi, kulkas, kipas angin, kursi, kasur, sound system, laptop dan lain-lainnya. Sebagaimana yang dijelaskan oleh informan OW.

*“Pelabuhan x dioperasikan untuk jemput barang, seperti jemput barang-barang seken .... tv, kulkas, kipas angin, kursi, kasur, sound system, laptop, dan lain-lainnya. Di Batam ini hanya 1 pelabuhan tikus yang bisa masuk keluar barang yang kayak gitu, pelabuhan x..”*

(Wawancara dilakukan pada tanggal 1 Mei 2012)

Informan OW juga menjelaskan bahwa Pelabuhan “X” salah satu pelabuhan tidak resmi yang aktivitasnya tinggi dan satu-satunya pelabuhan yang bisa dengan mudahnya memasukkan barang-barang seken seperti elektronik dan barang keseharian. Klien atau pengguna jasa kapal dan pelabuhan “X” biasanya adalah masyarakat yang biasa melakukan transaksi jual beli barang bekas. Jika mereka ingin menggunakan jasa kapal dan pelabuhan “X”, mereka harus “memesan” tempat terlebih dahulu yaitu tempat untuk penyimpanan barangnya sebelum klien membeli barang bekas di Singapura.

Setelah klien mendapatkan barang yang dibutuhkan di Singapura, barang tersebut kemudian dititipkan di pelabuhan Singapura. Di pelabuhan tersebut sudah menunggu kapal dari Batam milik pelabuhan “X”. Sesampainya di Batam barang

akan diantar ke tempat yang sudah dipesan dari awal oleh klien. Sebagaimana yang disampaikan informan OW :

*“...ada satu orang yang pernah ngobrol ama OW dia biasa jual beli barang seken dari singapur ke batam, dan dia bilang, sebelum dia cari barang ke singapur dia harus pesan tempat dulu, tempat untuk penyimpanan barang dia bila suatu saat datang dari singapur. Dan setelah itu dia baru cari barang ke singapur, setelah dapat barangnya dia antar ke pelabuhan singapur yg biasa dia titipkan, dan nanti di pelabuhan singapur udah ada kapal yang menunggu yaitu kapal batam, yg dimiliki X. Di jemput dan diantar ke tempat yang udah dia pesan di batam. Sampelah barang itu di batam dan di pasarkan di batam”*

(Wawancara dilakukan pada tanggal 1 Mei 2012)

Adanya prosedur atau tata cara penggunaan Pelabuhan “X” mengindikasikan manajemen pengelola pelabuhan tidak resmi ini berjalan. Ada tahap yang harus dilakukan untuk mengakses atau menggunakan pelabuhan ini. Masyarakat di daerah pelabuhan “X” khususnya pekerja Pelabuhan “X” adalah masyarakat yang eksklusif yakni terpisah dari penduduk sekitar. Sekitar 1 Km sebelum pelabuhan “X”, rumah-rumah yang sebelumnya cukup padat semakin berkurang hingga jarak sekitar 500 meter sebelum jalan masuk pelabuhan “X” tidak lagi ditemukan rumah penduduk dimana tidak semua orang bisa masuk ke dalam lingkungan kehidupan masyarakatnya. Pengguna jasa Pelabuhan “X” juga termasuk ke dalam masyarakat tertutup. Peneliti yang mencoba melakukan interaksi dan komunikasi dengan pengguna jasa pelabuhan kesulitan karena hanya memberikan informasi yang terbatas terkait aktivitas Pelabuhan “X”. Seperti informan KE, pengguna jasa pelabuhan yang juga terbatas memberikan informasi kepada peneliti. Hal ini senada dengan yang di sebutkan Schender (2005) dalam tulisannya :

*It has always been difficult for outsiders to understand illegal flows because it is rare for insiders to make these flows visible to outsiders, to divulge the details of trade flows that are, after all, criminalized and punished by states*

Terjemahan bebas : Selalu sulit bagi orang luar untuk memahami jalan ilegal karena jarang orang dalam memperlihatkannya kepada orang luar, setelah mengungkapkan rincian arus

perdagangan ilegal tersebut mereka akan dikriminalisasi dan dihukum oleh negara

Ketidakterbukaan masyarakat daerah Pelabuhan “X” khususnya pekerja dan pengguna jasa kapal dan pelabuhan adalah reaksi yang normal. Mereka sadar bahwa tindakan yang mereka lakukan termasuk ke dalam tindakan yang melanggar peraturan dan undang-undang sehingga mereka tidak memberikan informasi yang berarti terkait penyelundupan yang dilakukan di Pelabuhan “X”. Informan KE juga mengatakan bahwa saat melakukan mobilisasi barang-barang bekas dari Singapura ke Batam melalui Pelabuhan “X”, ada rasa kekhawatiran yang ia rasakan.

Sifat keeksklusifan itu kemudian membuat mereka tertutup untuk menerima orang yang asing bagi mereka apalagi membagi informasi yang berkaitan dengan mata pencaharian mereka, meskipun masyarakat pada umumnya sudah mengetahui mata pencaharian di wilayah mereka. Ditambah lagi mata pencaharian yang mereka jalani sudah mereka lakukan secara turun temurun. Informan KE contohnya, orangtuanya memiliki pekerjaan yang sama dengannya. Oleh karena itu mereka tidak merasa kesulitan menjalankan pekerjaan jual beli barang selundupan seperti itu.

Kondisi geografis Pelabuhan “X” dan keberadaannya menyediakan jasa kapal dan pelabuhan membuat masyarakat yang melakukan jual beli barang bekas di sekitarnya menggantungkan penghasilan mereka pada pelabuhan ini. Fasilitas ‘seadanya’ yang disediakan pelabuhan ini sudah menguntungkan masyarakat penjual barang bekas karena dapat memasukkan barang dagangannya ke Batam. Begitu juga sebaliknya, pengelola Pelabuhan “X” beserta pekerjanya mendapatkan keuntungan melalui penyediaan jasa kapal dan pelabuhan.

## **5.2. Pelabuhan “X” dan Aparat Penegak Hukum**

Bea Cukai dan Satuan Polisi Air (Satpolair) adalah dua instansi yang melakukan pengawasan perairan laut Pulau Batam. Berdasarkan Undang-Undang

Pabean Nomor 17 tahun 2006, Satpolair bertugas membantu pengawasan wilayah perairan Kota Batam. Penyelundupan yang melanggar Undang-Undang Pabean akan diserahkan kepada Bea dan Cukai seperti kasus penyelundupan elektronik dan rokok. Sedangkan temuan kasus tindak pidana penyelundupan narkoba, *illegal fishing*, *people smuggling* dan *trafficking* dilakukan penegakan hukum dan penyidikan oleh Satpolair sendiri. Penyelundupan barang bekas yang terjadi di Pelabuhan “X” masuk ke dalam ranah penertiban Bea dan Cukai. Namun Satpolair membantu dalam hal pengawasan perairan. Meskipun nanti pelanggaran yang ditemukan masuk ke dalam ranah Bea dan Cukai.

Keberadaan Pelabuhan “X” berkaitan erat dengan kehidupan ekonomi masyarakat sekitar terutama pengguna jasa pelabuhannya. Bea Cukai melalui Kasi Penindakan mengiyakan hal tersebut.

*“iya laut. Kalau mereka nyelundupin barang-barang bekas. Baju bekas terus kursi mebel-mebel bekas, kulkas bekas. Mungkin mbak bisa lihat di sepanjang sengkung itu kan banyak barang-barang bekas. Itu merupakan suatu hal yang sangat dilematis. Masyarakat disitu memang penghidupannya dari situ dan mereka masih menyelundup.”*

(Wawancara dilakukan pada 20 April 2012)

Terkait Pelabuhan “X”, Pak SR informan dari Satpolair pun menilai penertiban Pelabuhan “X” membawa kerugian lebih besar dibandingkan dengan membiarkan pakaian bekas atau barang bekas tidak resmi lainnya beredar di Pulau Batam. Contohnya ketika awal tahun 2011 dimana kapal milik Pelabuhan “X” diamankan Bea dan Cukai, masyarakat pengguna pelabuhan khususnya yang memiliki barang-barang di kapal tersebut berkumpul dan menyerang Bea dan Cukai untuk mengambil alih kembali kapal mereka. Kerugian pengrusakan yang mereka lakukan cukup besar. Kerugian yang ditimbulkan justru lebih besar.

Kedua aparat penegak hukum tersebut belum bisa tegas melakukan penertiban Pelabuhan “X” dan pedagang barang bekas di Tanjung Sengkung karena alasan yang menyangkut kehidupan ekonomi masyarakat banyak yang sudah turun-temurun. Penegakan hukum menjadi tidak berjalan dengan baik, padahal penegakan hukum menurut Sadjijono (2008) dijalankan untuk menjaga,

mengawal dan menghantar hukum agar tetap tegak dengan tujuannya dan tidak dilanggar oleh siapapun. Menurut Soerjono dalam Soedjijono (2008) faktor masyarakat adalah salah satu masalah yang mempengaruhi penegakan hukum. Pertimbangan kehidupan ekonomi masyarakat mempengaruhi aparat penegak hukum dalam melakukan penegasan dan penertiban atas pelanggaran hukum yang terjadi.

Soerjono dalam Soedjijono (2008) menyampaikan bahwa sarana dan fasilitas yang mendukung penegakan hukum juga merupakan faktor masalah pokok yang mempengaruhi penegakan. Satpolair dan Bea Cukai melakukan patroli melalui perairan. Kapal patroli merupakan sarana yang mendukung terlaksananya fungsi patroli yang dilakukan kedua aparat penegak hukum.

Satpolair hanya memiliki satu kapal patroli berukuran panjang 15 meter. Satpolair lebih fokus pada pengawasan wilayah perairan luar terutama daerah pulau terluar Indonesia baik itu yang berpenghuni maupun pulau tidak berpenghuni. Pada tahun 2010 Satpolair melakukan satu program polmas (pemolisian masyarakat) pada pulau-pulau kecil di perairan sekitar Batam. Setiap pulau-pulau berpenghuni didatangi Satpolair dan disosialisasikan mengenai Pemolisian Masyarakat. Tokoh-tokoh masyarakat dan pemuda dikumpulkan dan diajak bekerja sama untuk mengamankan daerah perairan dan pulau dari penyelundupan.

Secara institusional Polisi dalam hal ini Satpolair memiliki budaya organisasi dan karakteristik peran tersendiri yang berbeda dengan institusi lain seperti Bea dan Cukai. Program pemolisian masyarakat yang di sosialisasikan Satpolair Kota Batam pada tahun 2010 silam membuktikan bahwa ada ciri yang khas antara interaksi Satpolair yang melindungi masyarakat melalui interaksi langsung dengan masyarakat, sehingga masyarakat merasa menjadi bagian dari Satpolair yang juga memiliki tanggung jawab moral bersama melakukan pencegahan terhadap penyelundupan.

Satpolair menjalin komunikasi dengan Polmas di pulau-pulau terluar Batam sehingga jika ada aktivitas mencurigakan terkait penyelundupan,

masyarakat di sekitar pulau dapat menginformasikan hal tersebut ke Satpolair. Satpolair kemudian menindaklanjuti laporan tersebut dengan mengirimkan armada patroli ke lokasi yang dicurigai terdapat aktivitas penyelundupan. Strategi patroli yang demikian dilakukan karena dengan cara konvensional melalui patroli keliling pulau saja memakan biaya yang besar dan armada yang banyak. Menurut informan Pak SR, satu kali patroli dalam waktu 1 jam memakan bahan bakar kurang lebih 1,5 drum atau setara 300 liter. Jika dikalkuliaskan ke dalam rupiah cukup besar sementara anggaran yang Satpolair miliki terbataas. Satpolair yang hanya fokus pada pulau terluar Batam tidak menyentuh atau melewati perairan Pelabuhan “X” .

Sementara itu, Bea dan Cukai Kota Batam memiliki armada patroli sejumlah 7 kapal. Satu kapal berukuran panjang 28 meter, 5 kapal berukuran panjang 15 meter dan 1 kapal berukuran panjang 10 meter. Kapal berukuran panjang 10 meter membutuhkan 3-5 orang personil untuk beroperasi. Sedangkan kapal berukuran panjang 15 meter membutuhkan 5-7 personil untuk beroperasi. Kapal-kapal berukuran 15 meter dan 10 meter ini *speedboat* (kapal cepat). Ukurannya yang relatif kecil dengan tiga mesin (lihat gambar 25) mampu bergerak cepat dan menjangkau perairan dangkal.

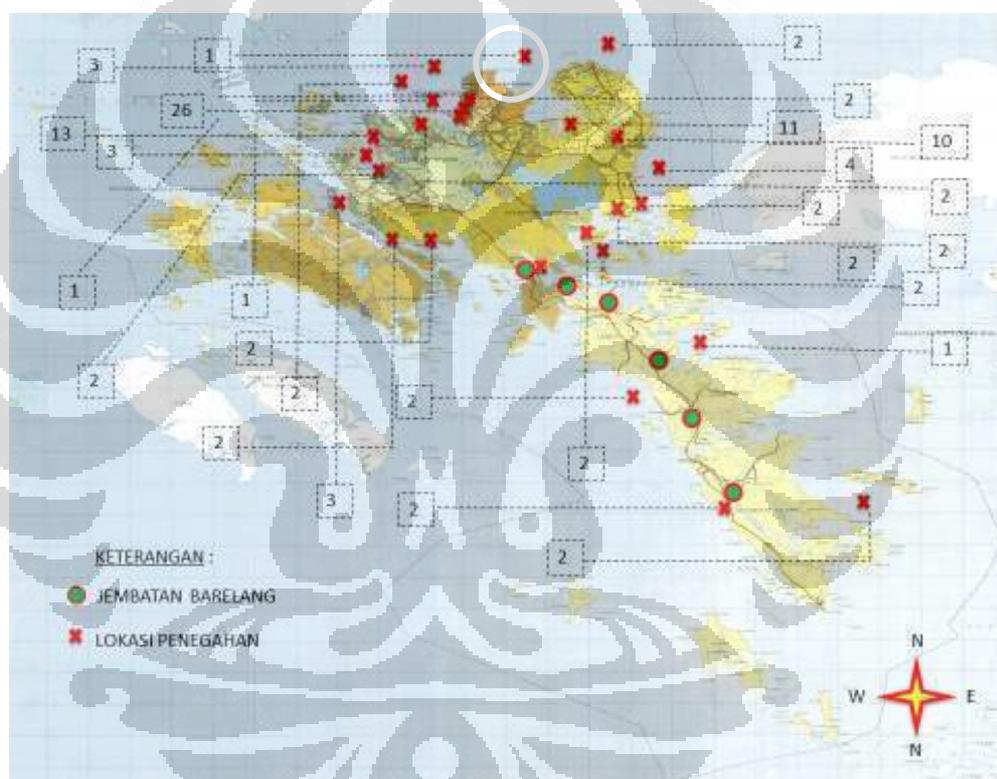
Gambar 25 : Kapal Buser ukuran panjang 15 meter



*Sumber : dokumentasi peneliti pada 24 Mei 2012*

Patroli yang dilakukan Bea Cukai dengan cara menyebar ke perairan luar dan dalam Batam dengan arah yang berbeda. Menurut Petugas patroli Bea dan Cukai, patroli tidak dilakukan 7 hari selama 24 jam karena patroli yang dilakukan Bea dan Cukai biasanya berdasarkan arahan dari atasan untuk mengejar TO (target operasi) atas dasar informasi dari unit intelijen di darat. Strategi ini dilakukan sama seperti yang dilakukan Satpolair yaitu agar lebih efisien dan hal itu terbukti efektif. Berikut data penegahan<sup>35</sup> Bea dan Cukai selama tahun 2011 yang disajikan lewat peta.

Gambar 26 : Peta penegahan Bea dan Cukai selama tahun 2011



*Sumber : Bea dan Cukai, diolah*

<sup>35</sup> Penegahan adalah tindakan yang dilakukan oleh Pejabat Bea dan Cukai untuk : (a) menunda pengeluaran, pemuatan, atau pengangkutan terhadap barang kena cukai dan/atau barang lainnya yang terkait dengan barang kena cukai; dan/atau (b) mencegah keberangkatan sarana pengangkut (Peraturan Menteri Keuangan Nomor 238/PMK.04/2009 tentang Tata Cara Penghentian, Pemeriksaan, Penegahan, Penyegelan, Tindakan Berupa Tidak Melayani Pemesanan Pita Cukai atau Tanda Pelunasan Cukai Lainnya, Dan Bentuk Surat Perintah Penindakan)

Pada gambar diatas, terdapat 122 penegahan yang dilakukan oleh Bea dan Cukai. Diantaranya yakni sebanyak 110 diantaranya terjadi di pelabuhan dan perairan. Sementara selebihnya di lakukan di gedung penyimpanan perusahaan, pemukiman dan kantor pos. Jika dilihat lebih cermat lagi, hanya terdapat 1 kali penegahan di perairan Tanjung Sengkuang dimana Pelabuhan “X” beroperasi. Padahal aktivitas Pelabuhan “X” tinggi seiring dengan keberadaan pertokoan barang bekas yang merupakan pengguna jasa pelabuhan. Data ini menunjukkan lolosnya aktivitas Pelabuhan “X” dari pengawasan Bea dan Cukai.

Selain melakukan patroli, baik itu Bea dan Cukai maupun Satpolair menjalankan fungsi intelijennya di darat. Menurut Alcostar (1995), adanya fungsi intelijen/reserse yang tidak diketahui pergerakannya oleh masyarakat (bertugas tidak menggunakan seragam) pada dasarnya adalah untuk mendeteksi dan mencegah secara dini kejahatan yang terjadi atau akan terjadi sehingga akan dapat diminimalisir kerugian. Konsep demikian adalah *informal kontrol* atau polisi yang tidak diketahui oleh masyarakat umum.

Sedangkan pembiaran penyelundupan barang bekas seperti yang di perjual belikan di Tanjung Sengkuang bisa membuat industri dalam negeri terasingi terlebih jika barang-barang tersebut di distribusikan ke daerah lain di Indonesia. Selain itu, pembiaran aktivitas tidak resmi di Pelabuhan “X” berpotensi menjadi jalur masuknya narkoba. Oleh karena itu Bea Cukai melakukan pengawasan terhadap Pelabuhan “X”. Seperti keterangan yang diberikan oleh Kasi Penindakan Bea dan Cukai Kota Batam :

*“Semuanya ini penyelundupan biasanya, tapi yang jelas fungsi dari bea cukai ini bukan masalah barang dagangan saja tapi mengamankan negara dari narkoba”*

(Wawancara 20 April 2012)

Dupont (1999) mengatakan *“From Singapore and Malaysia, drugs are moved by boat or air to Brunei, the Philippines, Indonesia, and eventually Australia and New Zealand”*. (Terjemahan bebas) : dari Singapura dan Malaysia, *drugs* dibawa melalui kapal atau jalur udara menuju Brunei, Filipina, Indonesia,

Australia dan New Zealand. Batam adalah jalur laut terdekat untuk mendistribusikan *drugs*/narkotika dari Singapura dan Malaysia. Pelabuhan tidak resmi ini tidak mendapat pengawasan petugas terkait sehingga Narkoba bisa masuk melalui jalur ini.

Kekhawatiran Bea dan Cukai perlunya pengawasan terhadap Pelabuhan “X” ini berdasar seperti yang disampaikan oleh M. Loy (2001) bahwa “ *Drug interdiction is a national security priority. Drugs have a pervasive and corrosive impact on society*” (terjemahan bebas : Pelarangan *drugs* merupakan prioritas keamanan nasional. *Drugs* memiliki dampak luas dan korosif terhadap masyarakat.).

Rute patroli Bea dan Cukai pasti baik itu rute dalam maupun luar, pasti melewati perairan Tanjung Sengkuang dimana Pelabuhan “X” beroperasi. Namun demikian selain menggunakan rute patroli biasa, patroli laut Bea dan Cukai lebih mengawasi titik-titik yang paling rentan terjadi penyelundupan. Titik-titik ini oleh Anselin (2008) dalam *crime mapping and hot spot analysis* didefinisikan sebagai :

“[...] as geographically bounded spaces of varying size that are associated with heightened victimisation risk and a proportionately greater number of criminal incidents than other similarly sized areas of the city”

(terjemahan bebas ) : [...] secara geografis dibatasi ruang-ruang dengan berbagai ukuran yang berkaitan dengan tingginya resiko viktimisasi dan terdapat lebih banyak peristiwa kejahatan dibandingkan wilayah yang seukuran di daerah lain kota.

Melihat karakteristik masyarakat di daerah pelabuhan “X” yang sebagiannya memiliki pekerjaan jual beli barang bekas, yang notabene adalah barang selundupan, menjadi hal penting untuk diperhatikan penegak hukum untuk mengawasi wilayah tersebut. Terlebih lagi daerah perairan pelabuhan “X” yang menjadi jalur masuk barang-barang selundupan tersebut. Karakteristik lingkungan masyarakat seperti ini diperhatikan oleh Bea dan Cukai dengan mengawasi daerah perairan daerah pelabuhan “X”.

Anselin (2008) membahas mengenai aparat terkait yang melakukan patroli dan melakukan tindakan yang tepat pada tempat-tempat yang rawan titik kejahatan jika telah memahami mengapa kejahatan tersebut terkonsentrasi pada lingkungan tertentu tersebut. Contohnya Anselin melanjutkan “... *it seems sensible to expect that patrols targeting hot spots during times of peak crime occurrence would be more effective in reducing crime than patrols spread uniformly across beats andTime*” (terjemahan bebas : lebih tepat dan efektif dalam mengurangi kejahatan jika patroli dilakukan di daerah yang sudah ditargetkan sebagai titik kejahatan daripada melakukan patroli menyebar ke seluruh tempat dan setiap waktu.

Banyak penelitian yang menggambarkan bahwa kejahatan berkonsentrasi di tempat-tempat tertentu di Kota dan mungkin penting juga mengeksplorasi jenis karakteristik sosial yang mempengaruhi perkembangan tempat-tempat tersebut. Contohnya Roncek dan maier (1991) sebagaimana dikutip oleh Anselin et al (2008) yang menemukan hubungan yang kuat dan positif antara jumlah tempat hiburan bar yang terletak di jalanan Kota Cleveland dan indeks kejahatan. Pengaruh kedai minum ini pada kejahatan diperparah ketika kedai minum ini berada di wilayah dimana penduduknya cenderung tidak peduli pada orang lain disekitarnya. Hal ini juga berlaku pada daerah Tanjung Sengkuang dimana sebagian masyarakatnya memiliki mata pencaharian jual beli barang bekas yang diperoleh dengan cara illegal melalui pelabuhan “X”.

Fungsi pengawasan dan penegakan hukum yang dilakukan oleh Bea dan Cukai dengan cara sebagaimana diatas berjalan hingga pada awal tahun 2011 berhasil mengamankan dua buah kapal milik pelabuhan “X” yang tertangkap tangan tidak memiliki dokumen atas barang yang di bawanya. Namun kapal tersebut kembali direbut masyarakat sekitar pelabuhan “X” yang memiliki barang-barang di dalam kapal tersebut. Jones (2001) menyebutkan bahwa penyelundupan menguji keandalan dari petugas Bea dan Cukai.

Penjelasan Robert (1969) mengenai kohesi kemudian mampu menjelaskan mengapa masyarakat menyerang Bea dan Cukai guna memperebutkan kembali kapal yang di bawa Bea dan Cukai :

*“[...]cohesion may be provided by communal organization, or simply by people’s awareness that they belong to the same ethnic, religious, or territorial community.”*

Terjemahan bebas : [...] kohesi tersedia pada organisasi bersama, atau secara sederhana kesadaran orang bahwa mereka berasal dari etnis, agama atau kelompok daerah yang sama

Begitu halnya dengan masyarakat yang merasa memiliki pekerjaan menjual dan membeli barang bekas dari Singapura untuk dipasarkan di Batam. Rasa “sama” yang mereka rasakan kemudian membuat mereka berkomplot menyerang Bea dan Cukai untuk merebut kembali barang milik mereka. Serupa dengan apa yang disampaikan Van till (2011) *“Cohesive factors include membership of the same extended family, shared ethnic origins, and a range of common rituals.”* (Terjemahan bebas) : faktor kohesif itu termasuk sama-sama anggota keluarga besar, berasal dari asal-usul daerah yang sama dan daerah yang memiliki ritual atau kebiasaan yang sama.

## BAB VI

### PENUTUP

#### 6.1. Kesimpulan

Setelah mengumpulkan data dan menganalisisnya, peneliti menyimpulkan bahwa ada beberapa karakteristik yang dapat dikemukakan untuk mengetahui bagaimana Pelabuhan tidak resmi “X” yang dimanfaatkan sebagai sarana jalur keluar masuk penyelundupan di Pulau Batam :

- **Masyarakat**

Sebagian masyarakat di daerah pelabuhan “X” melakukan jual beli barang bekas. Masyarakat di pelabuhan bersifat eksklusif dimana tidak semua orang bisa masuk ke dalam lingkungan kehidupan masyarakatnya. Masyarakat pengguna jasa pelabuhan juga tertutup, informasi mengenai pelabuhan tidak ingin disampaikan kepada orang diluar dari mereka. Diantara masyarakat pengguna jasa kapal dan pelabuhan juga memiliki kohesi atau ikatan yang kuat.

- **Kondisi geografis mendukung**

Lokasi Pelabuhan “X” berada di utara Pulau Batam dan wilayah perairannya berbatasan langsung dengan Selat Singapura. Meskipun secara fisik Pelabuhan “X” belum memiliki sarana dan prasarana lengkap sebagaimana pelabuhan seharusnya, hal itu tidak menjadi kendala beroperasinya Pelabuhan “X”.

- **Pengawasan dan tindakan aparat penegak hukum**

Bea dan Cukai dan Satpolair melakukan tugas patroli pengawasan laut dengan strategi efektif yang melakukan patroli terkonsentrasi pada titik-titik rawan penyelundupan dan bermitra dengan masyarakat. Namun, alasan kepentingan ekonomi masyarakat banyak dan kerugian membuat penertiban yang dilakukan terhadap Pelabuhan “X” belum jelas.

## 6.2. Saran

Berdasarkan karakteristik-karakteristik diatas, peneliti memberikan beberapa saran untuk dapat dijadikan pertimbangan pembuat kebijakan terkait isu penyelundupan :

- Dinas perhubungan sebaiknya melakukan penertiban terhadap Pelabuhan “X” dalam bentuk menaikkan status pelabuhan menjadi pelabuhan resmi dan mengakomodir masyarakat yang memiliki mata pencaharian sebagai pedagang barang bekas dengan menggunakan pengalokasian jumlah barang.
- Pemerintah daerah setempat sebaiknya melakukan pendekatan kepada pengelola pelabuhan.
- Diadakannya sosialisasi guna memberikan pemahaman kepada masyarakat bahwa penyelundupan adalah tindakan *illegal* yang merugikan negara dan melanggar hukum yang ada sehingga secara bertahap masyarakat dapat mengubah pola pikirnya terhadap keleluasaannya menggunakan Pelabuhan “X” selama ini.

## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU

- A. Thibault, Edward. Lawrence M. Lynch. R. Bruce Mc Bride. 2001. *Proactive Police Management*. Jakarta : Cipta Manunggal
- Alkostar, Artidjo. 1995. *Polisi, Masyarakat, dan Negara : Tuntutan Peran Polisi dalam Mengantisipasi Perkembangan Kejahatan*. Yogyakarta : Bigraf Publishing
- Anselin, Luc, Elizabeth Griffiths and George Tita. 2008. *Environmental Criminology and Crime Analysis*. 2008. USA : Willan Publishing
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Batam. 2011. *Batam Dalam Angka*. Batam : Bapendako Batam
- Brantingham. 1984. *Patterns in Crime*. USA : Macmillan Publishing Company
- Chibro, Soufnir. *Pengaruh Tindak Pidana Penyelundupan Terhadap Pembangunan*. Jakarta : Sinar Grafika
- Clinard, Marshall R, Richard Quinney. 1969. *Criminal Behavior System A Typology. Second Edition*. USA : Rinehart and Winston, Inc
- Cohen, Louis.et al. 2007. *Research Methods in Education 6th Ed*. London and NY : Routledge, Taylor & Francais Group
- Cressey, Donald. 1969. *Theft of the Nation : The structure and operation of Organized Crime in America*. NY : Harper and Row
- Cresswell, John W. 2010. *Research Design : Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed* 3rd Ed. Diterjemahkan oleh Achmad Fawaid. Yogyakarta : Pustaka Pelajar
- Dirdjosisworo, Soedjono. 1984. *Sosio-Kriminologi*. Bandung : Sinar Baru.
- Hamzah. 1988. *Delik Penyelundupan*. Jakarta : CV. Akademika Pressindo

- Crow, Ian, Natasha Semmens. 2006. *Researching Criminology*. USA : Open University Press
- Juliawati, Nia. 1993. *Pelayanan Polisi dan Pengelolaan Fungsi Patroli*. Sanyata Sumanasa Wira No 16/tahun Vii/1993.
- K. Denzim, Norman. Yuonna S. Lincoln. 2008. *Collecting and Interpreting Qualitative Matterials*. USA : Sage Publications, Inc
- Kalof, Linda. Amy Dan. Thomas Dietz. 2008. *Essentials of Social Research*. Berkshire : Open University Press, McGraw Hill Education
- Kementerian Perhubungan. (2010). *Statistik Perhubungan 2010*, Buku I. Jakarta
- Kramadibrata, Soedjono. 1985. *Perencanaan Pelabuhan*. Bandung : Ganeca Exact Bandung
- M. Loy, James. 2001. *Border Protection and Customs*. Yonah Alexander dan Tyler B. Richardson (eds). *Terror on The High Seas : From piracy to strategic challenge*. ABC-CLIO, LLC : USA
- Mustofa, Muhammad. 2007. *Metode Penelitian Kriminologi*. Depok : FISIP UI Press
- Packer, Martin. 2011. *The Science of Qualitative Research*. New York : Cambridge University Press
- Padgett, Deborah K. 1998. *Qualitative Methods in Social Work Research : Challenges and Rewards*. California : Sage Publications, Inc
- Prakoso, Djoko. Bambang Riyadi Lany. Amir Muhsin. 1987. *Kejahatan-Kejahatan yang Merugikan dan Membahayakan Negara*. Jakarta : PT. Bina Aksara
- Pranasari, Kiki, dan Adrianus Meliala, ed. 1991. *Praktek Pemberian Keterangan Yang Tidak Benar (Fraudulent Misrepresentation)*. Jakarta : Penerbit Universitas Indonesia

- Sadjijono. 2008. *POLRI dalam Perkembangan Hukum di Indonesia*. Yogyakarta : Laksbang Pressindo
- Deflem, Mathieu, Kelly Henry-Turner. 2001. *The Encyclopedia of Criminology and Deviant Behavior*. Volume 2, *crime and juvenile delinquency*, pp. 473-475 Taylor and Francis Publishers. Brunner-Routledge.
- Schender, Van. 2005. *Illicit Flows and Criminal Things : States, Borders, and the Other Side of Globalization*. Indiana University Press
- United States Agency For International Development. 2005. *South Asian Free Trade Area : Opportunities and Challanges*. Nathan Associates Inc.
- Van Till, Margreet. 2011. *Banditry in West Java 1869-1942*. Singapore : NUS Press
- Willem & Itty Abraham. 2005. *Spaces of Engagement : How Borderlands, Illegal Flows, and Territorial States Interlock*. USA : Indiana University Press.
- Wortley, Richard and Lorraine Mazerolle. 2008. *Environmental Criminology and Crime Analysis*. USA : Willan Publishing

## LAPORAN

- Annual Report For 1998 and Resource Material Series No. 55 UNAFEI. Fuchu : Japan. 1992.

## JURNAL

- Barnett, Richard Clay. 2003. *Smuggling, Non-Fundamental Uncertainty, and Parallel Market Exchange Rate Volatility*. *The Canadian Journal of Economics*. Vol. 36, No. 3 (Aug.,2003) , pp. 701-727.  
<http://www.jstor.org/stable/3131880>

- Bhagwati, Jagdish. Bent Hansen. 1973. *A Theoretical Analysis of Smuggling*. *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 87, No. 2 (May, 1973), pp. - 172-187  
<http://www.jstor.org/stable/1882182> .
- Dominguez, Jorge I. 1975. *Smuggling*. *Foreign Policy*, No. 20 (Autumn,1975) pp. 87-96+161-164  
<http://www.jstor.org/stable/1148128>
- Dupont, Alan. 1999. *Transnational Crime, Drugs, and Security in East Asia*. *Asian Survey*, Vol. 39, No. 3. (May-Jun.,1999), pp. 433-455.  
<http://links.jstor.org/sici?sici=0004-4687%28199905%2F06%2939%3A3%3C433%3ATCDASI%3E2.0.CO%3B2-C>
- Ho, Joshua H. 2006. *The Security of Sea Lanes in Southeast Asia*. *Asian Survey*, Vol. 46, No. 4 (July/August 2006), pp. 558-574.  
<http://www.jstor.org/stable/10.1525>
- Jones, Evan T. 2001. *Accounting for Smuggling in Mid-Sixteenth-Century Bristol*. *The Economic History Review*, New Series, Vol. 54, No. 1 (Feb., 2001), pp. 17-38.  
<http://www.jstor.org/stable/3091712>
- McKay, Stephen. 2003. *Sheriffs and Outlaws : In Pursuit of Effective Enforcement*. *The Town Planning Review*, Vol. 74, No. 4 (Okt., 2003), pp. 423-443.  
<http://www.jstor.org/stable/40112579> .
- Thomas, Margaret Niger. 2001. *Women and the Arts of Smuggling*. *African Studies Review*, Vol. 44, No. 2, Ways of Seeing : Beyond the New Nativism(Sep.,2001),pp.43-70.  
<http://www.jstor.org/stable/525574>
- Thursby, Marie. Richard Jensen and Jerry Thursby. *Smuggling, Camouflaging, and Market Structure*. *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 106, No.3(Aug.,1991),pp.789-814.  
<http://www.jstor.org/stable/2937927>

Maltz, Michael D. 1976. *On the Estimation in a "Gray Market" Commodity*. *Operations Research*, Vol. 24, No. 6 (Nov-Dec., 1976), pp. 1156-1163.  
<http://www.jstor.org/stable/169983>.

## **PERATURAN DAN UNDANG-UNDANG**

Undang-undang Nomor 1 tahun 2000 tentang kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas

Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 46 Tahun 2007 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam

UU Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan atas UU Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 238/PMK.04/2009 tentang Tata Cara Penghentian, Pemeriksaan, Penegahan, Penyegehan, Tindakan Berupa Tidak Melayani Pemesanan Pita Cukai Atau Tanda Perlunasan Cukai lainnya, dan Bentuk Surat Perintah Penindakan

Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-53/BC/2010 tentang Tatalaksana Pengawasan Direktur Jenderal Bea dan Cukai

## **INTERNET**

1000 Dus miras ilegal disita.

<http://www.suarapembaruan.com/home/1000-dus-miras-ilegal-disita/3212>

BC Batam Kewalahan awasi pelabuhan rakyat.

<http://www.antaraneews.com/berita/295228/bc-batam-kewalahan-awasi-pelabuhan-rakyat>

Bea Cukai Bali gagalkan penyelundupan 4 Kg Narkoba.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjY1NzE0](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjY1NzE0)

Bea cukai bali kembali tangkap penyelundup sabu-sabu.

<http://www.suarapembaruan.com/home/bea-cukai-bali-kembali-tangkap-penyelundup-sabu-sabu/12915>

Bea Cukai Bongkar Jok Kursi Berisi 17 Kg Sabu.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjE4Mzk0](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjE4Mzk0)

Bea cukai gagalkan penyelundupan 3,7 kg sabu-sabu senilai Rp9 Miliar.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjY4NjIw](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjY4NjIw)

Bea cukai gagalkan penyelundupan trenggiling.

<http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/11/05/26/11st-v9-bea-cukai-gagalkan-penyelundupan-trenggiling>

Bea Cukai juanda gagalkan penyelundupan heroin Rp2,1 Miliar.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjI2ODU5](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjI2ODU5)

Bea Cukai lepas penyelundup Barang purbakala.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=Mjg3OTMz](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=Mjg3OTMz)

Bea Cukai Medan gagalkan penyelundupan narkoba dari Malaysia.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjlyMjQ5](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjlyMjQ5)

Bea cukai tanjung priok gagalkan penyelundupan 178 Kg sabu.

<http://www.suarapembaruan.com/home/bea-cukai-tanjung-priok-gagalkan-penyelundupan-178-kg-sabu/5713>

Bea dan Cukai gagalkan penyelundupan heroin 1,496 Kg

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjI0Nzc1](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjI0Nzc1)

Blackberry diselundupkan lewat jasa pengiriman.

<http://www.suarapembaruan.com/home/narkoba-dan-blackberry-diselundupkan-lewat-jasa-pengiriman/6668>

Digagalkan bea cukai pakaian bekas malaysia yang mau dipasarkan di Indonesia.

<http://www.suarapembaruan.com/home/digagalkan-bea-cukai-pakaian-bekas-malaysia-yang-mau-dipasarkan-di-indonesia/7960>

Digagalkan penyelundupan 105 Kg Sabu.

<http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/11/10/28/ltr3ci-digagalkan-penyelundupan-105-kg-shabu>

Digagalkan penyelundupan 40 ekor hewan langka.

<http://www.republika.co.id/berita/nasional/hukum/11/12/12/lw33d9-digagalkan-penyelundupan-40-ekor-hewan-langka>

Digagalkan penyelundupan pakaian bekas Malaysia lewat kapal.

<http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/11/09/26/ls473a-digagalkan-penyelundupan-pakaian-bekas-asal-malaysia-lewat-kapal>

Digagalkan Penyelundupan pakaian bekas senilai Rp3 M.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=Mjl1MDgw](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=Mjl1MDgw)

Digagalkan penyelundupan puluhan anak buaya.

<http://www.republika.co.id/berita/nasional/lingkungan/11/07/19/lokzky-digagalkan-penyelundupan-puluhan-anak-buaya>

Digagalkan penyelundupan sabu-sabu asal Malaysia lewat bungkus kopi.

<http://www.republika.co.id/berita/nasional/hukum/11/09/29/lsa9q6-digagalkan-penyelundupan-sabusabu-asal-malaysia-lewat-bungkus-kopi>

Digagalkan upaya penyelundupan pasir timah Rp 2 Miliar ke Malaysia

[http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/11/10/20/ltd52s\\_digagalkan-upaya-penyelundupan-pasir-timah-rp2-miliar-ke-malaysia](http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/11/10/20/ltd52s_digagalkan-upaya-penyelundupan-pasir-timah-rp2-miliar-ke-malaysia)

Digagalkan, penyelundupan beras vietnam ke dumai.

<http://www.republika.co.id/berita/nasional/hukum/11/09/24/lsoysa-digagalkan-penyelundupan-beras-vietnam-ke-dumai>

Karantina pontianak bongkar penyelundupan daging kelinci.

<http://www.suarapembaruan.com/home/karantina-pontianak-bongkar-penyelundupan-daging-kelinci/4956>

Modus baru penyelundupan ganja dihaluskan lainnya kopi.

<http://www.republika.co.id/berita/regional/nusantara/11/07/17/lohbec-modus-baru-penyelundupan-ganja-dihaluskan-lainnya-kopi>

Organ hewan tanpa dokumen disita di pelabuhan bakauheni.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=Mjg3Micz](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=Mjg3Micz)

Pelabuhan Rakyat Titik Terawan Penyelundupan Daging.

<http://www.tempo.co/read/news/2005/10/17/05668103/Pelabuhan-Rakyat-Titik-Terawan-Penyelundupan-Daging>

Pelabuhan tikus rawan penyelundupan narkoba

<http://www.mediaindonesia.com/read/2011/03/03/208132/126/101/Pelabuhan-Tikus-Rawan-Penyelundupan-Narkoba>

Pelatih gulat iran selundupkan sabu Rp21 Miliar.

<http://www.suarapembaruan.com/home/pelatih-gulat-iran-selundupkan-sabu-rp-21-miliar/3132>

Penyelundup trenggiling ditangkap.

<http://www.suarapembaruan.com/home/penyelundup-trenggiling-ditangkap/11834>

Penyelundupan 15 ton pasir timah dijegal. (11 Mei 2011).

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=Mj11Mjc3](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=Mj11Mjc3)

Penyelundupan 18 ton pupuk urea bersubsidi digagalkan.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjYxNTg0](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjYxNTg0)

Penyelundupan 567 telepon seluler dari singapura digagalkan.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MTk5MTYx](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MTk5MTYx)

Penyelundupan 675 ton tokek kering digagalkan.

<http://www.republika.co.id/berita/regional/nusantara/11/11/07/luahvj-penyelundupan-675-ton-tokek-kering-digagalkan>

Penyelundupan beras berhasil digagalkan.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjYyNzY2](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjYyNzY2)

Penyelundupan ekstasi senilai Rp 82 Miliar digagalkan.

<http://www.republika.co.id/berita/nasional/hukum/11/08/16/lq0ggb-penyelundupan-ekstasi-senilai-rp-82-miliar-digagalkan>

Penyelundupan Empat Unit Alat Berat Digagalkan.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjcyOTcy](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjcyOTcy)

Penyelundupan impor 146 ribu pita cukai palsu digagalkan.

<http://www.republika.co.id/berita/nasional/hukum/11/11/17/lus3mg-penyelundupan-impor-146-ribu-pita-cukai-palsu-digagalkan>

Penyelundupan kayu bakau tujuan Malaysia digagalkan.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjE3NDc2](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjE3NDc2)

Penyelundupan ketamine senilai Rp1 Miliar digagalkan.

<http://www.suarapembaruan.com/home/penyelundupan-ketamine-senilai-rp-1-milyar-digagalkan/4104>

Penyelundupan Narkotika Rp10 M di Riau digagalkan.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=Mjg2MDUy](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=Mjg2MDUy)

Penyelundupan ratusan kilogram ganja digagalkan.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjM4MDYy](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjM4MDYy)

Penyelundupan Ribuan telur penyu digagalkan.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjMyNzQz](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjMyNzQz)

Penyelundupan sabu 400 gram digagalkan bea cukai.

<http://www.republika.co.id/berita/breakingnews/hukum/11/02/18/164768-penyelundupan-sabu-400-gram-digagalkan-bea-cukai>

Penyelundupan sabu 6 kilogram senilai Rp 12 Miliar digagalkan.

<http://www.republika.co.id/berita/nasional/hukum/11/07/03/Inrjq2-penyelundupan-sabu-6-kilogram-senilai-rp12-miliar-digagalkan>

Penyelundupan Sabu lewat Pelabuhan Batam digagalkan.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=Mjc0Nzk0](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=Mjc0Nzk0)

Penyelundupan sabu seberat 1,9 Kg sabu digagalkan.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjY2NjEx](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjY2NjEx)

Polairud Bengkulu selisik penyelundupan rotan.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjU1ODI2](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjU1ODI2)

Polda Bali Gagalkan Penyelundupan Manusia ke Australia.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjA0NjQz](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjA0NjQz)

Polda jabar gagalkan penyelundupan 16 Kg Heroin.

<http://www.republika.co.id/berita/regional/nusantara/11/05/26/llt0sj-polda-jabar-gagalkan-penyelundupan-16-kg-heroin>

Polda jambi gagalkan penyelundupan trenggiling awetan.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjMyNTcw](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjMyNTcw)

Polda Jateng Ambil alih kasus penyelundupan 1,193 Kilogram Heroin

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjE1MjQ3](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjE1MjQ3)

Polisi gagalkan penyelundupan 1.026 Liter BBM.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjUxNjgw](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjUxNjgw)

Polisi Gagalkan penyelundupan 5 ton minyak tanah.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjA4NzY1](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjA4NzY1)

Polisi gagalkan penyelundupan tak biasa belasan buaya.

<http://www.republika.co.id/berita/nasional/hukum/11/05/18/ldzhu-polisi-gagalkan-penyelundupan-tak-biasa-belasan-buaya>

Polisi sita 300 Kg Daging penyu langka.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjYwMzk0](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjYwMzk0)

Polisi tangkap tiga penyelundup sabu 4,3 Kg.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjY3MDM5](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjY3MDM5)

Polres donggala gagalkan penyelundupan ratusan batang kayu eboni.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjY4Mjg4](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjY4Mjg4)

Polres Lampung Selatan Jegal Penyelundupan Ganja dan Sabu.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjczNjYx](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjczNjYx)

Pelabuhan tikus rawan penyelundupan narkoba

<http://www.mediaindonesia.com/read/2011/03/03/208132/126/101/Pelabuhan-Tikus-Rawan-Penyelundupan-Narkoba>

Polres Sanggau Gagalkan Penyelundupan Sabu 6,8 Kilogram.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjE1MDIy](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjE1MDIy)

Polres Sorong Sita 300 Liter Miras Ilegal.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjczMDYw](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjczMDYw)

Selundupkan Ekstasi, Warga Negara Singapura Ditangkap.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjE5Nzk0](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjE5Nzk0)

Terungkap penyelundupan shabu di celana dalam.

<http://www.republika.co.id/berita/breakingnews/nasional/11/03/07/167846-terungkap-penyelundupan-shabu-di-celana-dalam>

Tiga warga iran selundupan sabu dalam perut .

<http://www.suarapembaruan.com/home/tiga-warga-iran-selundupan-sabu-dalam-perut/5498>

Trenggiling beku bernilai Rp23 Miliar coba diselundupkan ke Singapura.

<http://www.suarapembaruan.com/home/trenggiling-beku-bernilai-rp-23-miliar-coba-diselundupkan-ke-singapura/8888>

Warga jerman, indie ditangkap terkait penyelundupan sabu.

[http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar\\_id=MjYyMTA0](http://www.mediaindonesia.com/webtorial/tanahair/?bar_id=MjYyMTA0)

Warga Nega inggris selundupkan sabu-sabu senilai Rp10 Miliar.

<http://www.suarapembaruan.com/home/wn-inggris-selundupkan-sabu-senilai-rp-10-miliar/10793>

Warga Negara malaysia coba selundupkan sabu 21 Kg.

<http://www.suarapembaruan.com/home/wn-malaysia-coba-selundupkan-sabu-21-kg/10640>

**SKRIPSI**

Justam, Johannes Boy. 1986. Skripsi. Penyelundupan di Pulau Batam : Tinjauan Kriminologi tentang Penyelundupan yang dilakukan oleh Masyarakat Nelayan di Pulau Batam. Depok : FISIP UI

Sampelalong, Imanuel J. 2005. Skripsi. Pola Kerja Kantor Bea dan Cukai Bandara Internasional Soekarno-Hatta dalam Pencegahan Penyelundupan Barang Bawaan (Suatu Analisa Penerapan *Situational Crime Prevention*). Depok : FISIP UI



## Pedoman Wawancara

Wawancara terhadap Bea Cukai dan Satuan Polisi Air :

- Gambaran Pelabuhan “X”
- Penertiban Pelabuhan “X”
- Patroli

Wawancara terhadap pengguna jasa pelabuhan “X” :

- Gambaran Pelabuhan “X”
- Tanggapan terhadap keberadaan Pelabuhan “X”
- Kesadaran terhadap kegiatan illegal Pelabuhan “X”

Wawancara terhadap mantan reserse daerah pelabuhan dan penduduk di sekitar Pelabuhan “X” :

- Gambara Pelabuhan “X”
- Kondisi fisik pelabuhan
- Aktivitas bongkar muat

## Pedoman Observasi

1. Observasi Pelabuhan “X”
  - Bagaimana dermaga di Pelabuhan “X”
  - Jumlah dan jenis kapal
  - Kedalaman perairan Pelabuhan “X”
  - Keberadaan pekerja
  - Penjagaan pelabuhan
  - Gudang penyimpanan
  - Kendaraan darat
  - Akses menuju pelabuhan
2. Observasi Masyarakat pengguna jasa Pelabuhan “X”
  - Lokasi masyarakat pengguna pelabuhan
  - Aktivitas sehari-hari
3. Observasi Patroli Bea dan Cukai
  - Pangkalan dan armada patroli
  - Rute patroli

## Matriks Wawancara

Dasar Analisis	Informan Dimensi	Kasi Penindakan Bea dan Cukai	Kanit Penegakan Hukum Satuan Polisi Air	HZ	KE	OW
Pelabuhan	Dermaga	-	√	√	√	-
	Kapal/perahu	-	√	√	√	-
	Kedalaman perairan	-	√	√	√	-
	Tambatan	-	-	-	-	-
	Pekerja	-	-	-	√	√
	Gudang penyimpanan	-	-	-	√	-
	Penjagaan	√	-	√	√	√
	Lokasi	√	√	√	√	√
	Jenis muatan yang masuk	√	√	√	√	√
	Jenis muatan yang keluar	√	√	√	-	√
	Akses jalan	-	-	-	-	-
	Kendaraan darat	-	-	-	-	√
	Lingkungan sekitar pelabuhan	√	√	√	√	-
	Prosedur penggunaan pelabuhan	-	-	-	√	√
Masyarakat pengguna jasa Pelabuhan "X"	Mata pencaharian	√	√	√	√	-
	Respon terhadap keberadaan Pelabuhan "X"	√	√	√	√	-
	Respon terhadap aparat penegak hukum	√	√	√	√	-
	Keterbukaan dengan peneliti	-	-	-	-	-
Masyarakat pekerja Pelabuhan "X"	Respon terhadap aparat penegak hukum	√	√	√	-	-
	Keterbukaan dengan peneliti	-	-	√	-	√
Aparat penegak hukum	Armada patroli	√	√	-	-	-
	Waktu patroli	√	√	-	-	-
	Strategi pengawasan	-	√	-	-	-
	Respon terhadap Pelabuhan "X"	√	√	-	-	-

## Matriks Observasi

Dasar Analisis	Observasi Dimensi	Langsung	Tidak langsung	
			Melalui foto dari informan OW	Melalui Foto Satelit
Pelabuhan	Dermaga	-	V	-
	Kapal/perahu	V	V	V
	Kedalaman perairan	V	V	-
	Tambatan	V	-	-
	Pekerja	V	-	-
	Gudang penyimpanan	V	V	-
	Penjagaan	V	-	-
	Lokasi	V	-	V
	Jenis muatan yang masuk	-	-	-
	Jenis muatan yang keluar	-	-	-
	Akses jalan	V	-	V
	Kendaraan darat	-	-	-
	Lingkungan sekitar pelabuhan	V	-	V
	Prosedur penggunaan pelabuhan	-	-	-
Masyarakat pengguna jasa Pelabuhan "X"	Mata pencaharian	V	-	-
	Respon terhadap keberadaan Pelabuhan "X"	-	-	-
	Respon terhadap aparat penegak hukum	-	-	-
	Keterbukaan dengan peneliti	-	-	-
Masyarakat pekerja Pelabuhan "X"	Respon terhadap aparat penegak hukum	-	-	-
	Keterbukaan dengan peneliti	-	-	-
Aparat penegak hukum	Armada patroli	V	-	-
	Waktu patroli	V	-	-
	Strategi pengawasan	-	-	-
	Respon terhadap Pelabuhan "X"	V	-	-

## Catatan Lapangan

**Kamis, 19 April 2012**

Kurang lebih jam 9.15 saya berangkat ke Kantor Pelayanan Umum (KPU) Bea dan Cukai Tipe B Batam yang berada di daerah Batu Ampar. Sesampainya disana ada dua gedung utama yang ada di hadapan saya. saya memutuskan untuk melangkah ke gedung yang kelihatan ramai, yang setelah masuk baru saya lihat tempat tersebut seperti loket pembayaran. Setelah masuk ke gedung tersebut, tepat setelah melewati dua pintu kaca yang terbuka lebar, saya berhenti sejenak, melihat ke kiri dan ke kanan lalu memutuskan belok ke kanan, tempat yang saya kira meja informasi dan ternyata benar. Di balik meja panjang tersebut ada seorang petugas. Langsung saja saya utarakan isi surat permohonan bantuan tersebut kepada petugas dan ia melihatnya.

Tidak lama setelah itu petugas itu mengarahkan saya untuk menunggu di sofa tidak jauh dari mejanya. Sementara petugas itu ke pintu disamping meja panjangnya. Selang lima menit, saya dipanggil oleh petugas tadi untuk mengikutinya masuk ke pintu tempatnya masuk tadi. Pintu tersebut menuju sebuah lorong luas yang kiri kanannya terdapat pintu-pintu lagi. Saya mengikuti petugas tadi menuju salah satu pintu di bagian kanan yang terbuka. Petugas tersebut mengarahkan saya untuk masuk dan menunggu di sofa pojok ruangan. Ruangan kerja tersebut kosong. Kursi hitam besar dibalik meja kerja disudut ruang kosong menandakan pemilik tahta tersebut sedang tidak ada. Tidak lama sepeninggal mas-mas tadi, saya mendengar suara laki-laki yang berbicara sendiri, sepertinya melalui telpon, suaranya berasal dari pintu menuju ruang lain yang ada disamping meja kerja ruangan tersebut. Sekitar 5 menit berjalan, muncul dua orang bapak berbaju yang sama dengan petugas di depan tadi. Saya baru sadar seragam biru dongker tersebut seragam seluruh pegawai Bea dan Cukai. Yang membedakan dua bapak yang baru muncul dari ruang lain itu dengan petugas di depan tadi adalah dari atributnya. Dua bapak ini memiliki semacam pin emas di dada kanannya sedangkan petugas tadi tidak. Setelah berkenalan dengan kedua bapak ini saya menjelaskan maksud dan tujuan saya datang. Disebrang sebelah kiri tempat duduk saya duduk Pak Thomas, pria kurus tinggi berkacamata ini adalah Kasi Informasi dan disebrang kanan saya duduk Pak Emi Ludiyanto Kasi Bimbingan Kepatuhan.

Setelah mengutarakan maksud saya meminta bantuan terkait data tangkapan penyelundupan, saya sedikit diskusi dan mendapatkan informasi mengenai Bea Cukai dan pelabuhan tidak resmi di Batam. Perbincangan tersebut memberikan informasi-informasi bahwa terdapat 4 Pelabuhan resmi dimana pada tempat tersebut kantor pengawasan Bea Cukai berada. Beliau menjelaskan bahwa 4 pelabuhan ini yang diperbolehkan melakukan aktifitas impor ekspor negara luar negeri. Pelabuhan selain 4 pelabuhan ini tidak diperbolehkan namun tidak berarti pelabuhan selainnya tidak diawasi oleh Bea dan Cukai. Pengawasan tetap dilakukan melalui patroli baik darat maupun patroli laut. Pak Thomas menambahkan, bahwa keberadaan pelabuhan tikus (istilah yang digunakan untuk menyebut pelabuhan tidak resmi) yang digunakan sebagai jalur penyelundupan sebenarnya tidak perlu. Mengingat Batam telah menjadi kawasan bebas dimana

barang yang masuk ke Batam tidak dikenai bea masuk, ppn, ppnBM, dsb. Meskipun demikian masih saja ada penyelundupan melalui pelabuhan tidak resmi. Jadi aturan dan dilapangan berbeda. Mungkin bisa ada aturan seperti FTZ diberlakukan hanya dikawasan industri tertentu seperti di Batamindo dan Muka Kuning. Jadi daerah selain daerah tersebut masuk dan keluar barang dikenakan bea masuk. Pak Thomas berpendapat lebih baik demikian karena adanya FTZ yang seperti sekarang nyatanya tidak meningkatkan perekonomian masyarakat. Seharusnya dengan tidak dikenakan bea masuk, barang yang dijual harganya lebih rendah sehingga meningkatkan daya beli masyarakat. Namun kenyataannya berkata lain. Pak Ludyanto menambahkan bahwa keberadaan pelabuhan tikus ini sebenarnya dilematis. Di satu sisi, pelabuhan tikus atau tidak resmi ini merupakan jalur aktivitas perekonomian masyarakat setempat, di sisi lain, pelabuhan ini rawan dijadikan jalur penyelundupan. Jadi dilematis untuk memutuskan menutup pelabuhan yang demikian karena berkaitan dengan perekonomian masyarakat kecil. Barang bekas seperti pakaian tersebut bisa mengancam produksi dalam negeri, apalagi jika jumlahnya banyak. Oleh karena itu barang ini harus dibatasi. Sayangnya, masyarakat tahunya semuanya harus dibawah kontrol Bea dan Cukai, jadi apabila ada penyelundupan, yang disalahkan adalah Bea dan Cukai, padahal kondisinya demikian.

Sekitar pukul 13.30 saya menemui Pak Nugroho, Kasi Penindakan Bea dan Cukai yang secara struktural berada di bawah Bidang P2 (penindakan dan penyidikan). Oleh Pak Nugroho saya diberikan informasi lokasi pelabuhan tidak resmi (istilah yang beliau gunakan untuk menyebut pelabuhan tikus). Di bantu dengan peta Kota Batam, beliau menunjukkan dan menjelaskan beberapa lokasi pelabuhan tidak resmi di Batam. Beliau juga menceritakan bahwa memang terdapat beberapa pelabuhan tidak resmi. Salah satu yang terbesar adalah pelabuhan di Tanjung Sengkuang. Pelabuhan di daerah ini diawasi karena dicurigai dijadikan jalur *human trafficking* dan masuknya narkoba. Sampai petugas Bea dan Cukai sendiri pernah di serang massa setempat di darat dan laut ketika masuk kesana. Menurut Pak Nugroho, premanismenya sangat kuat disana dan untuk masuk ke sana berbahaya. Pak nugroho juga menawarkan ke saya untuk ikut kapal patroli jika ingin melihat tanjung sengkuang dari laut. Mengingat jalur darat beresiko besar. Saya kemudian menyanggupi dan meminta referensi pelabuhan *tikus*<sup>1</sup> ke beliau untuk di observasi. Kesibukan Pak Nugroho kemudian membuat perbincangan dilanjutkan keesokan harinya

### **Jum'at 20 April 2012**

*Transkrip wawancara Kasi Penindakan Bea dan Cukai.*

T : untuk pengawasan yang dilakukan P2 Bea dan Cukai apa saja pak?

J : Kita ada patroli laut

---

<sup>1</sup> Pelabuhan tikus adalah istilah yang digunakan oleh masyarakat untuk menyebut pelabuhan tidak resmi yang dijadikan jalur masuk dan keluar barang/penumpang secara illegal/tidak resmi

J : Ada beberapa kasus yang kita tangani, kita tangkap, ada yang kita masukkan ke kejaksaan, ada yang ini, ee, pengenaan sanksi administrasi, dan ada yang pengenaan sanksi pidana

T : itu sampai pulau galang pak ya?

J : iya

T : Untuk patroli sendiri yang laut itu berapa unit pak?

J : Kita sekali patroli ada 4 kapal. 2 speedboat, dan 1 kapal speedboat ukuran 15 meter, dan 1 kapal besar ukuran 25 meter

T : Itu tiap hari pak?

J : iya, itu tiap hari kita melakukan patroli

T : keliling Batam berarti Pak?

J : betul, keliling batam

T : kalau yang ini Pak, saya dengar dari Pak Thomas ada patroli darat juga pak?

J : Iya, patroli darat, artinya patroli darat itu, patroli melalui darat ya, jadi lokasi2 tempat pelabuhan, ada yang di pelabuhan juga ada, untuk pemeriksaan kapal, kan harus diperiksa, itu patroli darat. Yang untuk pelabuhan2 itu, pelabuhan2 tidak resmi dilakukan oleh subdit surveillance

T : surveillance, seperti yang di tanjung sengkung pak ya

J : iya

T : ini sampai sekarang yang tanjung sengkung masih dalam pengawasan Pak ya?

J : iya, kita awasi

T : Mungkin istilahnya pelabuhan tikus kali Pak ya?

J : kalo orang bilang pelabuhan tikus ya, tapi kalau kita bilang pelabuhan tidak resmi

T : pelabuhan tidak resmi. Istilah di masyarakat aja pak ya?

J : iya masyarakat

T : sebenarnya dilematis juga Pak ya karena kan kalo pelabuhan tidak resmi kan sebenarnya pelabuhan tradisional

J : ya, harusnya aktivitas nelayan, tapi ditumpangi orang-orang penyelundup

T : tapi dari beberapa tahun ini yang paling banyak tahun berapa pak untuk penyelundupan, temuan penyelundupan?

J : semuanya ini penyelundupan biasanya, tapi yang jelas fungsi dari bea cukai ini bukan masalah barang dagangan saja tapi mengamankan negara dari narkoba

T : Paling banyak dari malaysia Pak ya yang saya dengar

J : narkotik dari malaysia. Melalui batam centre modusnya dia swallowed, ditelan

T : bahkan dipelabuhan resmi ya pak

J : iya, ada juga yang dimasukkan ke dalam kipas angin sebesar 4,5 kilo

T : nilainya besar pak

J : besar mbak, 5 M

T : jadi banyaknya penyelundupan yang masuk pak ya

J : iya masuk

T : kalau untuk barang2 yang keluar itu pak?

J : barang dari batam?

T : kan ada barang-barang yang nggak boleh keluar dari batam

J : ada barang2 yang nggak bisa keluar dari batam. Jadi misalnya kayak kret besi, disitu diambil itu setiap bulan bisa sampai lima ribu ton lebih. Terus ada juga misalnya, jangan lupa kalau batam ini tempat distribusi barang. Barang-barang produk univeler, semacam barang sehari-hari yang masuk dari Jakarta termasuk obat-obatan semua distribusinya di Batam. Karena tidak ada kapal langsung dari Jakarta ke pinang, jakarta ke tanjung balai karimun, jakarta ke selat panjang, jakarta ke tanjung uban atau ke belakang padang nggak ada. Jadi batam juga merupakan lokasi tempat distribusi barang-barang produk dari Jakarta

T : untuk daerah sekitarnya ya

J : untuk daerah sekitarnya termasuk obat-obatan

T : tapi kalau barang-barang semacam elektronik gitu masih ada penyelundupan pak ya, padahal semenjak berlakunya FTZ ini kan bebas bea masuk

J : sampai sekarang kita belum ada ya. Karena masuk ini kan 0 persen, nggak bayar sama sekali. Kalau untuk elektronik nggak. Saya yakin masyarakat sekarang juga sudah pandai. wong nggak bayar kok ngapain nyelundup.

T : jadi mungkin barang-barang yang illegal itu aja pak ya. Berarti di penindakan sendiri termasuk di pengawasan itu pak ya

J : iya

T : tadi berapa pak kapal?

J : patroli kita ada 2 kapal besar yang ukuran 28 meter itu dua

T : tiap hari?

J : iya

T : kalau untuk tanjung sengkung itu berarti selama ini pengawasannya dari laut aja pak?

J : iya laut. Kalau mereka nyelundupin barang-barang bekas. Baju bekas terus kursi mebel-mebel bekas, kulkas bekas. Mungkin mbak bisa lihat di sepanjang sengkung itu kan banyak barang-barang bekas. Itu merupakan suatu hal yang sangat dilematis. Masyarakat disitu memang penghidupannya dari situ dan mereka masih menyelundup.

T : kalau itu pak, tempat selain tanjung sengkung, tempat-tempat yang dijadikan tempat penyelundupan dimana?

J : dapur 12, tanjung piayu, terus jembatan II dan I, tanjung pinggir. Nah mungkin disitu kultur masyarakatnya memang menengah kebawah. Mata pencahariannya memang seperti itu. Dulu itu dianggap hal yang biasa tapi sekarang kan nggak boleh

T : oke, itu pak yang ingin saya tanyakan dulu

J : oke. Nanti kapan mbak ada waktu luang kalau mau lihat-lihat lokasinya ayok

T : oke boleh pak. Minggu depan pak ya?

J : iya

T : nanti saya gimana pak langsung kesini atau?

J : kesini aja. Nanti selasa kali ya

### **Rabu, 25 April 2012**

Hari rabu tanggal 25 April saya mencoba melihat-lihat daerah Sengkung. Satu-satunya jalan menuju daerah tersebut yang saya tahu adalah melalui Batu Ampar. Masuk ke daerah Sengkung, terdapat beberapa toko yang menjual barang-barang bekas seperti sepatu, raket tennis, dan tas di kanan jalan. Masuk lagi ke dalam, toko seperti itu semakin banyak berjejer di kiri dan kanan jalan. Barang yang dijual lebih bervariasi. Barang-barang tersebut seperti :

1. Pakaian dewasa dan anak seperti celana jeans, jaket, kaos, kemeja dan jas.
2. Mebel seperti lemari, kursi, meja, hingga perabot lainnya yang terbuat dari kayu maupun plastik.
3. Otomotif seperti knalpot, mesin motor
4. Barang elektronik seperti televisi, kulkas, mesin cuci, komputer, dan telepon genggam.
5. Hiasan seperti keramik, gordena, dan barang lain seperti sepatu, raket, tas, dan lain-lainnya

Barang-barang tersebut adalah barang bekas. Wilayah tersebut sudah terkenal dengan barang-barang bekasnya. Toko-toko tersebut berjejer di kiri kanan jalan sepanjang sekitar 1 Km. Setiap harinya, aktivitas di sepanjang pertokoan tersebut cukup ramai. Jalan utama di antara pertokoan tersebut memiliki lebar sekitar 6-7 meter . Pertokoan tersebut merupakan kawasan yang cukup ramai karena jalan ini adalah jalan satu-satunya menuju kawasan pemukiman di Tanjung Sengkuang. Sebagian dari masyarakat yang berjualan menjadikan toko tersebut tempat berjualan sekaligus tempat tinggal mereka

Berdasarkan informasi yang saya dapat dari Pak Nugroho Kasi Penindakan Bea dan Cukai, terdapat pelabuhan tidak resmi di Sengkuang. Saya yang tidak begitu asing dengan jalan daerah Sengkuang karena memiliki kerabat yang tinggal di daerah ini. Informasi yang baru saya ketahui, letak pelabuhan tidak resmi Sengkuang berjarak sekitar 1 km dari Pangkalan TNI Angkatan Laut yang berada di Sengkuang. Berdasarkan informasi tersebut, saya masuk ke daerah yang belum pernah saya ketahui menuju daerah yang saya perkirakan semakin dekat dengan laut. Terus bergerak mengendarai motor saya masuk ke daerah perkampungan yang cukup rapi. Daerah tersebut terdiri dari berbagai macam tipe rumah. Mulai dari yang terlihat besar dan mewah hingga rumah petakan kecil yang dindingnya dibangun dari triplek saja. Pengamatan tersebut membuat saya menyimpulkan bahwa daerah ini terdiri dari penduduk dari berbagai tingkat ekonomi. Mulai dari yang diatas rata-rata hingga dibawahnya. Di sekitar daerah tersebut tidak banyak penduduk yang berada di luar rumah.

Setelah dari Tanjung Sengkuang, saya kemudian memutuskan untuk menuju Kantor Polsek Lubuk Baja menemui HZ. HZ adalah intelkam Polsek Lubuk Baja dan pernah bertugas di daerah yang tidak jauh dari tanjung sengkuang. Di kantornya saya menanyakan beberapa informasi terkait pelabuhan tidak resmi di Batam. Informasi dari HZ, ada beberapa pelabuhan tikus<sup>2</sup> di Batam yang ia tahu. Salah satu pelabuhan yang HZ ketahui adalah pelabuhan milik Pak X (disebut Pelabuhan X). Di pelabuhan ini biasanya dijadikan jalur masuk barang-barang bekas, miras, dan TKI (tenaga kerja indonesia) dari Singapura dan Malaysia yang paspornya sudah mati sehingga hanya bisa masuk ke Batam secara illegal. HZ mengaku pernah ke pelabuhan ini untuk menjemput saudara yang bekerja di luar negeri dan paspornya mati. Pada saat akan masuk ke daerah tersebut HZ ditemani Pak DC, petugas sipil yang biasa membantu di Polsek Lubuk Baja. Masuk ke Pelabuhan tersebut ternyata tidak mudah. HZ harus mengakui identitasnya sebagai anggota (istilah yang digunakan untuk menyebut polisi) terlebih dahulu agar bisa masuk ke Pelabuhan X. Informasi ini menyimpulkan bahwa Pelabuhan X yang beroperasi malam hari memiliki penjagaan yang ketat dan Polisi diperbolehkan masuk. HZ kemudian menggambarkan lingkungan pelabuhan tersebut pada malam hari saat ia menjemput kerabatnya. Saat menjemput saudaranya yang turun dari perahu motor milik pelabuhan tersebut, harus basah kakinya hingga ke lutut dahulu untuk bisa sampai di daratan. Hal ini menggambarkan bahwa Pelabuhan X tidak memiliki

---

<sup>2</sup> Istilah yang digunakan HZ

dermaga. Informasi lain dari HZ adalah bahwa adanya penyelundupan biasanya ada ‘main’<sup>3</sup> aparat juga.

Kemudian HZ mengenalkan saya ke Pak DC. HZ menyampaikan bahwa pelabuhan X cukup berbahaya dan ketat penjagaan. Oleh karenanya setelah berbincang dengan Pak DC beliau bersedia menjadi *gatekeeper* mengantarkan saya mengobservasi dan berinteraksi di pelabuhan X. Pelabuhan X ternyata tidak jauh dari tempat tinggalnya dan beberapa pekerja disana adalah orang yang pernah menjadi tetangganya. Kemudian saya dan Pak De membuat janji untuk bertemu keesokan harinya.

### **Jum’at, 27 April 2012**

Setelah janji bertemu dengan Pak DC gagal sehari setelahnya, hari ini sekitar pukul 15.00 tanpa di duga Pak DC menghubungi saya. Beliau menunggu saya di daerah Tanjung Sengkuang untuk mengantar saya ke Pelabuhan saat itu juga. Meskipun kaget karena pertemuan sebelumnya batal karena Pak DC sibuk dan kini mendadak, saya sesegera mungkin bersiap dan langsung berangkat ke daerah Tanjung Sengkuang. Dekat dengan sebuah menara tinggi pemancar stasiun televisi, Pak DC sudah menunggu, saya langsung mengikuti motor Pak DC dari belakang dengan motor yang saya kendarai. Masuk ke daerah perkampungan, ternyata jalan tersebut semakin lama menjauh dari rumah penduduk.

Sekitar 300 meter melewati jalan yang tidak terdapat rumah, Pak DC berbelok ke kanan . Kiri dan kanan jalannya hanya terdapat pepohonan seperti pohon kelapa. Tepat di ujung jalan tersebut ada sebuah gerbang yang dari luar bisa saya tebak gerbang tersebut menuju sebuah pabrik kecil yang dari namanya saya rasa milik perusahaan swasta. Sepuluh meter dari jalan tersebut Pak DC belok ke kiri. Saya mengikuti Pak DC masuk ke jalan tanah. Saya hanya berjarak 3 meter dibelakang Pak DC mengikuti dengan motor juga. Di kanan gerbang masuk ada tulisan putih “*yang tidak berkepentingan dilarang masuk*” di sebuah kaca yang awalnya saya kira papan hitam. Di balik dinding gerbang tanpa pintu ternyata ada sebuah pos ukuran 2x2 meter dibagian kirinya. Seorang bapak berkumis berbadan besar dan bertopi rimba berjaga disana. Saya lihat Pak DC hanya menegur Bapak penjaga tersebut dengan menganggukkan kepala sembari lewat. Saya dibelakang masih mengikuti. Melewati gerbang kami masuk ke sebuah lapangan yang cukup lebar. Namun saya belum melihat pantai sama sekali. Saya terus mengikuti motor Pak DC dari belakang, kemudian Pak DC memarkirkan motor di samping sebuah rumah kayu yang panjang dan saya mengikutinya.

Tidak jauh dari tempat motor diparkirkan sekitar 5 orang pria kurus sedang beraktivitas. Dua diantaranya yang bertelanjang dada terlihat sedang membersihkan kurungan ayam berukuran besar. Dibelakang mereka sempat saya lihat beberapa ekor ayam kecil dalam satu kurungan. Sementara yang lainnya terlihat duduk-duduk sambil berbincang. Ketika saya dan Pak DC memarkirkan

---

<sup>3</sup> Istilah HZ untuk menggambarkan aparat yang bekerjasama dengan penyelundup

motor, sekejap mereka memperhatikan dan menghentikan aktivitas mereka. Menatap saya dan Pak DC yang berjalan mendekat ke arah mereka. Salah seorang dari mereka menghampiri Pak DC dengan tatapan datar. Saya disamping Pak DC mendengar Pria tersebut menanyakan maksud kedatangan kami. Pak DC hanya menjawab bahwa ia dan saya mau melihat-lihat saja. Jawaban Pak DC tidak direspon oleh pria tersebut. Saya menangkap kesan Pak DC memang sudah dikenal di sana. Pria tersebut kemudian membiarkan Pak DC terus berjalan mendekati dua pria yang sedang membersihkan kandang ayam. Saya yang berada disamping Pak DC sempat melempar senyum kecil menegur dua pria tersebut. Dua pria tersebut tidak bereaksi. Hanya menoleh tanpa berekspresi. Saya dan Pak DC terus berjalan melewati mereka semakin masuk ke arah pantai yang belum juga terlihat. Sekelompok pria yang beraktivitas tersebut masih bersikap biasa saja tapi saya merasa mata mereka tetap mengawasi gerak saya dan Pak DC.

Semakin menjauh dari mereka saya belum juga melihat pantai, hanya sebuah bangunan dari kayu yang sebagiannya tidak ber dinding. Terlihat bangunan tersebut beralas tanah langsung dan terlihat seperti gudang. Di samping gedung tersebut saya melihat satu buah kapal kayu mesin yang tampaknya sudah rusak yang memiliki panjang sekitar 5 meter bersandar diantara tanaman bakau yang letaknya jarang-jarang. Masuk ke dalam lagi saya tak kunjung menemukan pantai. Sekitar 50 meter di depan saya terlihat tanah semakin rendah dan dugaan saya semakin saya maju saya akan menemukan pantai yang air lautnya sedang surut. Pemandangan itu menarik saya untuk mendokumentasikannya. Saya bertanya pada Pak DC, apakah aman kalau saya memotret dilokasi tersebut dengan kamera. Pertanyaan itu saya tanyakan lagi sampai dua kali dan dua-duanya dijawab ‘aman’ oleh Pak DC.

Setelah meyakinkan diri untuk memotret, saya memindahkan tas yang saya selempangi dari belakang saya ke depan untuk mengambil kamera digital. Belum sempat memotret, dari belakang terdengar suara teriakan. Sontak saya kaget dan menyimpan kembali kamera yang sudah saya keluarkan. Posisi tas yang saya rubah ke depan saya ternyata mengundang perhatian mereka yang sedari tadi ternyata mengawasi kami. Ketika saya dan Pak DC berbalik ke arah datangnya suara, tampak seorang pria yang sepertinya salah satu dari sekelompok orang yang beraktivitas tadi berteriak memanggil kami. Gerakan tangannya mengarahkan kami untuk mendekatnya. *“Tidak ada foto-foto, tidak ada lihat-lihat, pegi ijin Bapak dulu, pegi ijin sana”* pria kurus yang memanggil saya dan Pak De masih setengah berteriak ke kami. *“disini tidak ada kegiatan, kalau mau disana di pelabuhan sebelah, Pelabuhan HT, banyak kegiatan”* Begitu kalimat terakhir pria tersebut. Pak DC ternyata hanya diam saja seraya mengarahkan saya menaiki motor dan pergi dari lokasi tersebut melalui jalur berbeda dari jalan masuk tadi. Pak DC membawa motor ke arah kiri jalan masuk kami tadi menuju jalan setapak kecil. Sekitar 50 meter menyusuri jalan setapak tanah masuk ke jalan cukup besar beraspal dan berhenti di ujung jalan. Ujung jalan tersebut dijaga seorang Bapak paruh baya berbadan besar dan menggunakan topi rimba hitam. Bapak tersebut duduk di kursi tepat di depan portal yang tertutup. Baru saja kami berhenti di depannya dan belum sempat bicara, Bapak tersebut berdiri dan melarang kami untuk masuk. *“Maaf, tidak ada aktivitas disini, hanya ada bengkel, ke Pelabuhan sebelah sana aja”* Tanpa diminta Bapak tersebut berkata sambil menunjuk ke

arah Pelabuhan yang baru saya dan Pak DC datangi. Pak DC yang pada saat itu saya andalkan tidak berkata dan memberi kode ke Saya untuk balik arah. Saya mengikuti Pak DC dengan motor di belakang. Sekitar 500 meter dari tempat tersebut Pak DC berhenti dan menyampaikan maaf ke saya karena ternyata hasilnya tidak seperti yang diharapkan. Padahal di Pelabuhan X, Pak De sudah pernah kesana sebelumnya mengantarkan HZ menjemput kerabatnya. Sekelompok pria yang beraktivitas di Pelabuhan X tadi juga sebagian pernah satu daerah tempat tinggal dengan Pak DC sebelum akhirnya pindah ke Pelabuhan tersebut, namun tetap saja Pak DC dan saya tadi tidak diizinkan berlama-lama di Pelabuhan X tadi.

Perjalanan saya melakukan observasi di Pelabuhan X tidak seperti yang diharapkan. Namun demikian, sempat masuk dan melihat kondisi Pelabuhan X juga merupakan data berharga. Saya bisa mengobservasi langsung lingkungan wilayah Pelabuhan X meskipun belum seluruhnya. Pelabuhan X memiliki areal tanah kosong yang menyerupai lapangan yang berada tepat di depan pintu masuk. Tanah kosong ini juga tidak berhadapan langsung dengan perairan karena diantara tanah kosong dan perairan terdapat bangunan dan tanah lapang yang semakin landai ke perairan. Selain pos pengamanan yang ada di pintu masuk, bangunan lain yang ada di lokasi ini adalah beberapa rumah kayu beratap seng yang digunakan sebagai tempat istirahat dan/atau tempat tinggal pekerja.

Setelah diusir dari Pelabuhan X, saya rasa tidak memungkinkan untuk saya kembali masuk ke sana. Oleh karena itu saya meminta tolong pada OW seorang kerabat yang tinggal di daerah Tanjung Sengkuang dekat dengan Pelabuhan "X". Setelah berbincang dengan OW, ternyata OW kenal dengan salah seorang yang bisa masuk ke dalam Pelabuhan tersebut untuk diambilkan beberapa foto lingkungan di Pelabuhan X. Saya juga memintanya untuk membantu saya menggali informasi tentang pelabuhan tersebut.

### **Senin, 30 April 2012**

Hari ini setelah ke Kantor Bea dan Cukai untuk mengambil data, sebenarnya saya belum ada rencana lagi untuk bepergian mencari data lapangan. Sampai dengan menjelang sore saya ikut kakak saya untuk menemui temannya yang menjadi salah satu pengguna jasa pelabuhan "X".

Lokasinya di sebuah pasar yang menjual barang-barang bekas. Saya amati, kebanyakan barang yang dijual adalah mebel. Kondisi barang bekas yang dijual masih bagus-bagus. Saya dan Kakak masuk ke Ruko milik KE, seorang teman lama kakak saya yang memiliki usaha menjual berbagai macam perabot dan mebel seperti rak piring, pintu, kursi kayu, almari, kursi plastik, meja dan kasur yang kesemuanya merupakan barang bekas. Usaha ini dijalankan KE dengan suaminya. Sebelumnya KE membantu orang tuanya dengan usaha serupa. Namun ketika sudah berkeluarga, KE dan suaminya membuka toko serupa tidak jauh dari toko milik orang tuanya di lokasi yang sama. Lantai 1 ruko berlantai 2 tersebut penuh dengan barang yang berasal dari Singapura ketika saya dan Kakak saya masuk ke dalamnya. Sembari duduk lesehan saya sesekali ikut bicara apa yang

sedang dibicarakan KE dan Kakak saya. Ketika saya memulai menyinggung pembicaraan seputar penelitian saya terkait pelabuhan tidak resmi, KE terlihat agak ragu membicarakannya, itu yang saya tangkap. Tapi akhirnya KE memberikan beberapa informasi meskipun terbatas.

KE juga merupakan pengguna jasa pelabuhan dan kapal di Tanjung Sengkuang. Barang-barang bekas yang ia jual di tokonya ia peroleh dari Singapura dan biasanya ia bawa dengan jasa kapal dan pelabuhan milik Pak HT dan Pak X. Menurut KE di Sengkuang ada tiga pelabuhan. Pelabuhan milik X, HT dan H. Pelabuhan HT menurutnya lebih bagus jasa yang ditawarkan pelabuhan HT. Karena pelabuhan X tidak memiliki dermaga dan sulit naik ke darat jika air surut. Sepengetahuan KE, Pelabuhan X biasa digunakan untuk jalur masuk TKI dari Singapura dan Malaysia yang paspornya sudah mati. KE mengaku dulu pegawai ia pernah memiliki seorang pegawai perempuan di tokonya yang masuk ke Batam melalui Pelabuhan X karena kabur dari tempat kerjanya dulu di Singapura saat ada pemutihan atau razia paspor pekerja dari luar negerinya.

Kapal yang beroperasi di Pelabuhan HT adalah kapal besar yang setiap ke Singapura menjemput barang miliknya tidak pernah dalam keadaan kosong. Biasanya ketika menuju Singapura barang yang dibawa kapal tersebut berupa barang seperti plastik. Barang-barang yang diperjual belikan bisa di dapat melalui dua cara yaitu dibeli lewat penadah atau pun membeli langsung di. Barang-barang tersebut masuk menggunakan jasa pelabuhan "X" dan pelabuhan lain yang ada di daerah tempat tinggal mereka. Biasanya mereka membeli barang-barang bekas dari Singapura dan menggunakan jasa kapal milik pelabuhan "X" beserta pelabuhannya untuk masuk ke Batam. KE tidak begitu paham teknis pengangkutan barangnya di Singapura karena biasanya yang membeli barang bekas di Singapura adalah ibunya. Satu kali perjalanan dari Singapura ke Batam biasanya dalam satu kapal berisi barang milik sekitar 3-5 orang pengguna. Masyarakat pengguna jasa tersebut kemudia patungan untuk membayar biaya jasa kapal dan pelabuhan yang bisa mencapai belasan juta. KE juga sempat mengakui bahwa ada rasa kekhawatiran jika saat di perairan kapal yang mengangkut barang-barangnya tertangkap polisi.

Hari ini saya juga meminta bantuan pada ON, kk dari OW untuk membantu saya untuk bisa berinteraksi dengan pengguna jasa pelabuhan X yang ia kenal.

### **Selasa, 1 Mei 2012**

Jam 9 pagi OW menghampiri saya dirumah dan memberikan saya foto-foto yang diambil dua hari sebelumnya pelabuhan X seperti yang saya minta. Namun OW tidak menyanggupi untuk membantu saya berinteraksi dengan orang dalam pelabuhan X karena menurutnya kenalannya yang merupakan orang dalam pelabuhan X tidak mau berinteraksi. Malamnya ternyata ON juga mengabari saya hal yang sama dengan OW.

Gambar Lingkungan Pelabuhan “X”

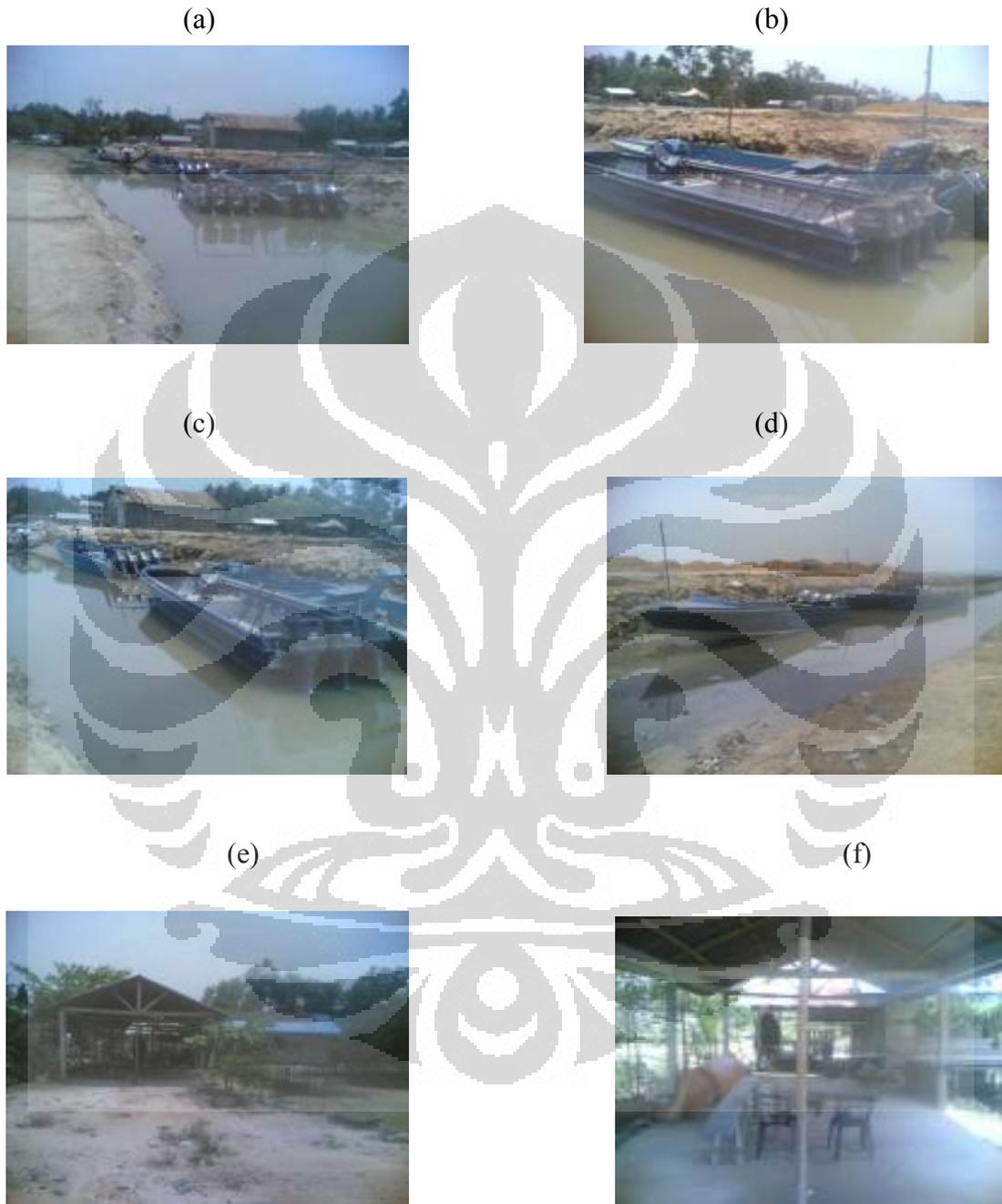


Foto-foto yang saya dapat kemudian menjelaskan bahwa Pelabuhan X seperti yang disampaikan HZ, tidak memiliki dermaga atau pelataran. Kapal besar tidak bisa masuk hingga ke dalam. Barang yang diangkut harus dipindahkan ke

kapal motor kecil agar bisa masuk ke dalam Pelabuhan. Itu pun dilakukan ketika air pasang pada malam hari.

Kondisi Pelabuhan X di gambar semakin menguatkan informasi yang saya peroleh dari HZ. Pelabuhan X tidak memiliki dermaga atau pelataran seperti pelabuhan rakyat pada umumnya. Pelabuhan X tidak bisa dimasuki kapal berukuran besar karena wilayahnya yang dangkal. Jadi Perahu motor kecil yang digunakan untuk masuk ke dalam Pelabuhan yang memiliki jalur seperti sungai galian yang memiliki lebar sekitar 2 meter dan kedalaman tidak sampai 1 meter untuk masuk ke dalamnya. Pelabuhan ini mengandalkan air pasang agar kapal kecil bisa masuk ke dalamnya. Muatan yang diangkut oleh kapal besar dipindahkan ke perahu motor kecil pada saat di perairan yang masih dalam. Kemudian perahu motor bermesin tiga tersebut yang mengangkut muatan/barang masuk ke Pelabuhan X.

OW memperoleh foto-foto tersebut melalui seorang kerabatnya yang bisa mengakses Pelabuhan “X”. Karena OW tidak bisa membantu saya menjadi *gatekeeper* yang menghubungkan saya dengan orang yang ada di Pelabuhan karena kesibukannya dan tidak maunya orang yang ia kenal memberikan informasi mendalam terkait Pelabuhan “X”, saya menggali informasi apa saja yang OW ketahui dari Pelabuhan “X” tersebut.

Penggunaan Pelabuhan “X” :

OW : Pelabuhan x dioperasikan untuk jemput barang, seperti jemput barang-barang *seken*<sup>4</sup> .... tv, kulkas, kipas angin, kursi, kasur, sound system, laptop, dan lain-lainnya. Di batam ini hanya 1 pelabuhan tikus yang bisa masuk keluar barang yang kayak gitu, pelabuhan x. Ada satu orang yang pernah ngobrol ama OW dia biasa jual beli barang seken dari singapur ke batam, dan dia bilang, sebelum dia cari barang ke singapur dia harus pesan tempat dulu, tempat untuk penyimpanan barang dia bila suatu saat datang dari singapur. Dan setelah itu dia baru cari barang ke singapur, setelah dapat barangnya dia antar ke pelabuhan singapur yg biasa dia titipkan, dan nanti di pelabuhan singapur udah ada kapal yang menunggu yaitu kapal batam, yg dimiliki X. Di jemput dan diantar ke tempat yang udah dia pesan di batam. Sampel barang itu di batam dan di pasarkan di batam.

Muatan kapal Pelabuhan “X” :

OW : Biasanya dia kalo ke singapur antar pekerja TKW dan kalau udah dari singapur ke batam, bawa barang seken-seken elektronik .

Masyarakat di Pelabuhan “X” :

OW : Kalau pekerjaanya orang batam kebanyakan, Cuma di tempat pelabuhan dia di siapin untuk sekedar istirahat aja, dan kalau masalah disegani sih nggak, Cuma dia orang pertama tinggal di tempat itu, sebelum tempat itu rame

---

<sup>4</sup> *Seken* adalah istilah yang digunakan masyarakat untuk menyebut sifat ‘bekas’. Berasal dari kata *second* yang dalam bahasa inggris memiliki arti ‘kedua’.

seperti sekarang. Kalo dibilang kata orang india Tuan takur, orang pertama yang menetap disitu.

Komposisi masyarakat pelabuhan “X” :

OW : 50 persen orang daerah dia 50 persen asli batam.

Penduduk asli atau pendatang :

OW : X asli bugis makassar. Bugis itu banyak ka. Ada bugis makassar, bugis bone, bugis selayar, bugis pelajo. Orang bugis... dan 90persen penjual seken dan penadah barang seken orang bugis juga.

### **Rabu, 23 Mei 2012**

Sebelum jam 10 pagi saya sampai di Kantor Satpolair Batu Ampar. Masuk kesana, menemui seorang polisi bernama Pak H, staf administrasi kantor satpolair. Memulai perbincangan dan saya memperkenalkan diri. Saya tidak memberikan dan mengatakan saya membawa surat untuk kasat. Saya mengutarakan maksud saya, menyerahkan KTM, KTP dan Surat keterangan mahasiswa yang sedang skripsi ketika beliau meminta saya memperlihatkan identitas. Beliau bilang mau memastikan bahwa saya bukan jurnalis. Saya utarakan bahwa saya ingin wawancara dan mengetahui data mengenai rute patroli satpolair. Hanya beliau polisi yang ada di kantor karena Kasat sedang sekolah lagi. PJS pun bertugas di Polres dan hanya satu kali seminggu datang ke kantor. Petugas patroli sedang patroli, dan bagian Gakkum yang lebih berkompeten menjelaskan sedang mengurus kasus di kejaksaan. Pak AH merasa tidak berwenang dan tidak mau memberikan penjelasan. Oleh karenanya saya diminta kembali keesokan harinya.

### **Kamis, 24 Mei 2012**

#### ***Patroli Bea dan Cukai***

Jam 07.00 hari ini saya sudah siap beranjak dari rumah. Ransel berisi camera, notebook kecil dan pulpen mini bertali sepaket ada di dalam ransel hitam yang saya gemblok. Sebelum berangkat menuju Kantor Satpolair sekali lagi saya memastikan sudah membawa barang-barang yang tadi malam ada dalam *check-list* saya. Setelah memastikan perut sudah berisi santapan pagi, sepatu nyaman dikaki, jaket sudah dipakai, saya pun pamit dengan orang tua. Tanpa lupa memakai helm, motor berwarna merah hitam saya gas menuju daerah Batu Ampar. Pagi itu ternyata sama ramainya dengan siang hari, daerah pelabuhan dan kawasan industri dimana banyak mobil-mobil kontainer dan truk-truk besar lalu lalang. Sampai sekarang saya masih enggan berjalan beriringan dengan mobil-mobil besar semacam itu. Lebih baik ngebut menyalip duluan atau sekalian mundur jauh di belakangnya dari pada berlama-lama jalan beriringan. Pagi itu jalan besar daerah Batu Ampar ramai seperti biasa, hanya udaranya agak jauh

lebih segar dan tidak panas dibandingkan siang hari. Debu? sudah pasti. Malah aneh kalau daerah Batu Ampar tidak berdebu meskipun di pagi hari.

Tidak sampai 10 menit tancap gas, saya sudah sampai di Kantor Satpolair Batam. Letak kantornya tepat di sebelah kiri pintu masuk daerah pelabuhan Batu Ampar. Setelah memarkirkan motor saya langsung masuk ke kantornya. Pak AH yang kemarin sore menyambut saya di Kantor yang sama pagi ini kembali menyambut saya. Bedanya kini Pak AH lengkap memakai baret coklatnya. Pak AH kemudian mempersilahkan saya duduk di ruang tamu, dan beliau masuk ke ruangan lain. Tidak lama kemudian muncul Pak G (saya lihat pangkatnya balok bergelombang satu → Aipda) lengkap dengan baret coklat dan seragamnya menyambut saya dan menanyakan keperluan saya. Setelah saya memperkenalkan diri, saya mengutarakan tujuan saya. Pak G adalah salah satu staf administrasi juga di Kantor Satpolair, sama halnya dengan Pak AH (yang tidak lama setelah saya dan pak G berbincang, beliau pergi keluar). Hanya saja dari pangkat yang saya lihat, Pak G memiliki jabatan yang lebih tinggi (Pak AH pangkatnya siku berjumlah tiga → Brigadir). Pak G pada dasarnya sangat ingin membantu (beliau bercerita pernah menjadi mahasiswa hukum), tapi beliau mengarahkan saya untuk menemui Pak SR, Kanit.Gakkum Satpolair. Pak G menjelaskan bahwa yang berwenang seputar informasi Patroli adalah Pak SR.

Tidak lama setelah saya disuguhkan teh manis hangat, tepat di depan kantor Satpolair berhenti sebuah mobil hitam sejenis Avanza, dan turun seorang Bapak berpakaian kemeja dan celana bahan biasa. Sambil mengapit map berkas di lengan kirinya ia masuk buru-buru ke kantor, melewati saya dan Pak G seakan tidak melihat kami ada disana. Saya kemudian menoleh ke Pak G, Pak G seakan mengerti saya langsung menjawab tanpa saya tanya, *“itu Pak SR, Kanit Gakkum yang saya bilang”*. Belum sempat Pak G masuk ruangan menyusul Pak SR, Pak SR sudah keluar kantor dan bilang pada seorang mbak-mbak petugas berpakaian sipil bahwa ia keluar akan minta tanda tangan ke Polres). Kemudian beliau menaiki mobil yang sama seperti yang mengantar beliau tadi.

Sepeeninggal Pak SR, pak G menceritakan kepada saya bahwa Pak SR memang sedang sibuk karena ada kasus yang sedang diurus. Lantas Pak G mengajak saya dan mbak-mbak berpakaian sipil tadi ke sebuah ruangan mencari-cari berkas. Saya juga kurang tahu berkas apa yang sebenarnya Pak G cari. Saya menangkap, sepertinya Pak G tidak enak melihat saya ditinggal Pak SR begitu saja, jadi Beliau mengatakan akan mencari berkas yang siapa tahu berguna untuk saya. Melihat jam tangan yang hampir menunjukkan pukul 08.30 saya pamit pada Pak G. Saya mengatakan harus segera ke Kantor bea dan cukai dan akan kembali siang saja. Beliau mengiyakan dan melepas saya pergi dari Kantor. Letak kantor Bea Cukai sangat dekat dari kantor Satpolair. Naik motor selama 2 menit saya sudah sampai di KPU Bea & Cukai. Memarkirkan motor dan langsung ke gedung P2 (penindakan dan penyidikan).

Tidak menunggu, saya langsung memencet bel. Pintu dibukakan seperti biasa oleh salah satu staf Pak Nugroho (Kasi Penindakan). Tidak lama setelah saya diminta menunggu di ruang tunggu, Pak Nugroho menghampiri saya, dan mengarahkan saya untuk keluar. Ketika saya menyusul Pak Nugroho ke arah

ruangannya, ternyata di depan kantor Pak Nugroho sudah menunggu pria berseragam Bea dan Cukai berbadan tegap jangkung putih, salah seorang staf Pak Nugroho. Tanpa menunggu pak Nugroho muncul dari ruangannya, Pak Nurul, begitu nama yang tertera di nametag di baju beliau, mengarahkan saya untuk mengikutinya. Pak Nurul kemudian mengantarkan saya dengan mobil harriernya ke pelabuhan tempat armada patroli Bea & Cukai bersandar, Sekupang.

Diperjalanan ke Sekupang saya dan Pak Nurul bercerita tentang tangkapan Bea dan Cukai sehari sebelumnya di Terminal Ferry International Batam Centre yang saya lihat menjadi headline news korang-koran Batam. Seorang pria WNI yang baru tiba dari Malaysia tertangkap membawa narkoba. Sesampainya di daerah Sekupang kami melewati pelabuhan domestik sekupang, sampai ke ujung Sekupang memasuki kawasan sebuah perusahaan yang dijaga pintu gerbangnya. Kata Pak Nurul, sebenarnya lahan ini punya perusahaan swasta, tetapi Bea dan Cukai mendapat tempat untuk dijadikan pangkalan armada patroli lautnya. Pak Nurul memarkirkan mobil di lahan kosong dekat dermaga beton. Dari kejauhan sudah bisa saya lihat beberapa kapal berwarna biru laut bersandar berjejeran. Mendekati kapal, Saya dikenalkan dengan seorang petugas Bea dan Cukai yang berpakaian dinas.

Saya terus mengikuti Pak Nurul sampai akhirnya terlihat jelas di dermaga tersebut berjejer beberapa kapal berwarna biru laut bertuliskan *customs* (Bea dan Cukai) di bagian kiri dan kanan lambung kapal. Saya akhirnya mengikuti Pak Nurul sampai turun ke Kapal yang paling besar yang sedang bersandar disitu. Di bagian depannya terdapat dua bangku kursi panjang yang saling berhadapan diantara meja kayu dan satu kursi tegak lurus dua bangku yang berhadapan. Disana duduk sekitar 7 orang pria yang dari bajunya saya kenali adalah petugas dari Bea dan Cukai. Setelah memperkenalkan diri saya berbincang-bincang mengenai maksud dan tujuan saya serta keikutsertaan saya dalam patroli. Hanya Pak Nurul yang berpakaian dinas Bea dan Cukai, sementara yang lainnya berpakaian biasa. Ada yang menggunakan kaos lapangan panjang dan ada yang menggunakan Polo shirt dengan setelan celana jeans.

Namun kesemua pakaian tersebut memiliki paling tidak tulisan *customs* di dada kiri atau bagian punggung baju. Seperti yang disampaikan Pak Nurul sewaktu di Mobil, di sana juga ada Pak Petrus, Komandan Patroli yang akan memimpin patroli. Pak petrus sempat menanyakan kepada saya mengenai mau kearah mana nanti. Saya hanya menjawab saya ikut saja. Pak petrus bertanya lagi kemana pak nugroho mengarahkan. Saya menjawab lagi bahwa saya tidak diinformasikan. Ketika membicarakan mengenai pelabuhan tanjung sengkung Pak nugroho menawarkan saya ikut patroli agar bisa melihat pelabuhan tanjung sengkung dari laut. Mengingat jalur darat membahayakan menurut Pak Nugroho. Setelah perbincangan mengenai tugas akhir saya, saya berjalan-jalan sebentar di kapal besar tersebut.

Total ada 6 kapal yang bersandar di dermaga tersebut. Satu kapal berukuran panjang 28 meter, 4 kapal berukuran panjang 15 meter dan 1 kapal berukuran panjang 10 meter. Tidak berapa lama saya melihat-lihat kapal, Pak Petrus, Komandan Patroli mengarahkan saya dan 5 kru-nya untuk segera bersiap

untuk naik ke kapal. Kapal yang kami gunakan adalah kapal patroli berukuran panjang 15 meter berseri 1026. Kru yang ada di kapal tersebut terdiri atas 6 orang tidak termasuk saya. Pak Petrus sebagai komandan patroli, Pak Eko sebagai nahkoda, serta kru lain yaitu Pak Asri, Pak Rizki Pak Izan dan Pak Le. Diantara keenam personil ini, satu diantaranya bukan petugas Bea dan Cukai yaitu Pak Le. Saya tidak tahu nama aslinya tapi begitu jawaban ketikanya ketika ditanya namanya. Pak Le diperbantukan untuk mengurus kapal dan hal lain yang berkaitan dengan pendukung aktivitas patroli.

Gambar lima kapal patroli Buser dan 1 kapal besar. Didokumentasikan diatas kapal patroli besar berukuran panjang 28 meter

(a)



(b)



Sebelum berangkat Pak Asri memastikan kembali apakah hanya saya yang akan ikut patroli dengan mereka atau ada orang lagi yang ikut. Ternyata Pak Asri dan yang lainnya mengira yang akan ikut patroli dengan mereka rombongan. Oleh karena itu Pak Asri sempat mengarahkan saya untuk mengajak teman yang berada dekat daerah Sekupang untuk menemani saya. Saya memastikan kembali bahwa saya hanya sendiri dan tidak ada teman yang bisa menemani saya ikut patroli. Satu persatu kru patroli mulai turun dari kapal besar ke kapal patroli yang bersender disampingnya. Saya mengikuti Pak Asri yang turun. Saya melangkah kaki ke bagian depan kapal dan menuju ke bagian belakang dengan menginjakkan kaki di pijakan yang berada disamping kiri kapal sambil berpegangan di besi yang ada diatas kapal. Saya berjalan menyamping ke bagian belakang kapal sehingga bisa masuk melalui pintu yang ada dibelakang kapal. Ditawari duduk di dalam kapal saya menolak dengan halus dan hanya meletakkan tas di dalam.

Kapal mulai jalan perlahan dan saya duduk di bagian belakang kapal yang tidak beratap. Ada bangku empuk panjang disepanjang belakang kapal tepat bersebelahan dengan tiga motor mesin penggerak kapal yang berjejer. Duduk disana menemani Pak Asri menurut saya lebih nyaman. Pandangan terbuka lebar dan aroma laut sangat bisa saya rasakan. Situasi seperti ini jarang-jarang saya rasakan, untuk itu duduk dibelakang saya rasa merupakan pilihan yang tepat. Pak Izan mengkhawatirkan saya yang duduk dibelakang karena ombak amat terasa

terutama diwilayah tanjung sengkung, dan jika tidak kuat akan mual. Saya dengan percaya dirinya meyakinkan Pak Izan bahwa beliau tidak perlu khawatir karena ini bukan pertama kalinya saya naik kapal.

Diperjalanan saya Pak Izan dan Pak Asri duduk dibelakang sambil berbincang. Pak Izan sesekali ke dalam untuk berkoordinasi dengan Pak Petrus, komandan patroli. Di perbincangan tersebut saya mendapat informasi seputar patroli yang dilakukan oleh Bea dan Cukai. Armada patroli laut yang dimiliki KPU Bea dan Cukai Batam berjumlah 7 kapal yang 6 diantaranya saya lihat tadi di pangkalan Sekupang. Sedangkan 1 kapal berukuran panjang 15 meter sedang melakukan patroli. Patroli dilakukan ketika turun SPB (Surat Perintah Berlayar) untuk patroli dari atasan. Di dalam surat perintah ditentukan waktu patroli, personil patroli dan jumlah armada yang bertugas. Waktu patroli biasanya selama 5 hari. Untuk kapal Buser (buru sergap) berukuran 15 meter biasanya membutuhkan 5-7 personil sementara yang berukuran 10 meter 3-5 personil. Dua jenis kapal tersebut digunakan untuk patroli dengan jangkauan patroli hingga ke pulau-pulau kecil karena ukurannya yang kecil dan cepat (jenis kapal cepat). Kapal berukuran panjang 28 meter berbeda, kapal ini membutuhkan 12-14 personil dan biasanya berpatroli di perairan dekat perbatasan. Ukurannya yang besar membuatnya tidak segesit kapal buser dalam mengejar target operasi.

Ketika saya mengajukan pertanyaan mengenai rute patroli, Pak Petrus menjelaskan bahwa patroli dilakukan ketika ada SPB dari atasan. Terkait waktu, tidak tetap, tergantung arahan dari atasan. Sekali turun SPB biasanya ada tiga armada yang turun. Satu kapal besar berukuran panjang 28 meter dan 2 kapal buser berukuran panjang 15 meter. Patroli menyebar ke perairan luar dan dalam Batam dengan arah yang berbeda. Patroli tidak dilakukan 7 hari 24 jam karena patroli yang dilakukan Bea dan Cukai biasanya berdasarkan arahan dari atasan untuk mengejar TO (target operasi) atas dasar informasi dari intel di darat. Hal ini dilakukan agar lebih efisien mengingat sekali beroperasi membutuhkan biaya operasional yang tidak sedikit. Pak Izan menambahkan, strategi demikian juga terbukti efektif. Informasi dari intel yang menjadi pegangan patroli laut untuk menangkap TO. Misalnya ada informasi TO berada di sekitar perairan daerah Kabil siang hari ini, maka dua armada patroli buser dari arah yang berbeda menuju perairan Kabil tersebut untuk memeriksa TO dan menangkapnya. Terkait waktu, patroli dilakukan bisa pada siang hari dan malam hari, tidak tetap. Selain itu setiap kapal Buser yang beroperasi dibekal senjata api laras panjang sebanyak 1 unit.

Pemandangan dari kapal patroli amat jelas ke segala arah. Terlebih terdapat alat bantu binokular yang bisa memperjelas lokasi yang tidak jelas terjangkau oleh mata saja. Saya kemudian mengeluarkan kamera, bersiap untuk mendokumentasikan wilayah Batam dilihat dari kapal patroli. Menuju ke selat singapura (utara batam) semakin jelas bahwa wilayah Batam amat dekat dengan Singapura (berjarak 20 km).

Gambar Selat Singapura. Gedung-gedung tinggi di Singapura terlihat jelas menandakan jarak yang tidak jauh.



Memasuki daerah Batu Ampar terlihat sepanjang daerah ini terdapat pelabuhan. Melewati Batu Ampar, kapal patroli yang saya naiki mulai memasuki daerah perairan Sengkang. Daerah perairan ini yang memiliki ombak tinggi dan daerah ini juga menurut Pak Petrus dan Pak Nugroho terdapat pelabuhan tidak resmi. Penduduk disekitar pesisir daerah Sengkang ini memiliki rumah panggung dan dekat dengan Pangkalan TNI AL. Pangkalan TNI AL tersebut terlihat sepi dan dalam pembangunan. Tidak ada satu pun armada kapal yang terlihat di sana.

Gambar Pangkalan TNI AL



Masuk ke daerah Sengkang, kapal patroli sempat berhenti. Pak Petrus dan Pak Izan bergantian menjelaskan mengenai pelabuhan tidak resmi yang ada di daerah ini. Kapal patroli tidak bisa terlalu mendekat ke daerah tersebut karena daerah tersebut terdapat patok yang digunakan untuk alur jalan kapal di sekitarnya. Orang pelabuhan tidak resmi tersebut yang tahu. Tidak jauh dari daratan terdapat sekitar 4 kapal yang terlihat sedang berlabuh. Saya bisa melihat kapal-kapal tersebut di ikat pada patok yang ada disekitarnya melalui binokular. Tidak jauh dari kapal-kapal tersebut ada rumah panggung yang dari luar terlihat tidak ada penghuninya. Pak Izan mengatakan pelabuhannya terdapat di antara rumah-rumah panggung. Jadi tidak bisa dilihat secara langsung.

Gambar 4.10 : Daerah pelabuhan tidak resmi Sengkung



Setelah melewati daerah Sengkung, kami melewati daerah nongsa yang notabene adalah daerah wisata yang sepanjang garis pantainya terdapat penginapan. Setelah daerah nongsa, kami melewati daerah Batu Besar. Daerah ini merupakan daerah industri. Terlihat dari kapal patroli, terdapat berbagai macam alat berat yang sedang beraktivitas dan gudang-gudang penyimpanan besar. Masuk ke daerah Punggur hampir sama seperti di daerah Sengkung. Tidak saya temui daerah pantai karena disepanjang pesisir terdapat rumah-rumah panggung. Di depan rumah panggung tersebut banyak kapal dengan berbagai ukuran

bersandar. Rumah panggung tersebut rata-rata memiliki pelataran<sup>5</sup> di depan rumahnya yang langsung berhadapan dengan perairan. Selain pelataran dan kapal, saya juga melihat pelataran yang di daratnya terparkir kendaraan roda empat berukuran besar. Hal ini menunjukkan akses jalan darat dilokasi tersebut bisa dilalui mobil besar dengan muatan yang besar pula.

Gambar Kapal besar bersandar di pelataran daerah Punggur



Gambar Pelataran yang bisa diakses melalui mobil berukuran besar melalui jalur darat



Di daerah punggur juga terdapat pelabuhan domestik dengan tujuan pulau-pulau besar disekitar Batam seperti Tanjung Pinang dan Balai Karimun serta terdapat juga pelabuhan khusus Gubernur. Setelah melewati pelabuhan domestik kapal patroli kami bertemu dengan armada Bea dan Cukai yang sedang berpatroli juga. Awak kapal tersebut sedang beristirahat. Kapal patroli yang saya naiki pun akhirnya ikut bersandar disebelahnya. Personil di kapal patroli yang saya naiki satu persatu menyebrang ke kapal patroli yang sudah lebih dulu beristirahat. Sudah menjelang siang dan tidak sampai 30 menit beristirahat kami berangkat lagi untuk makan siang di daerah Tanjung Piayu. Pak Eko nahkoda kapal merekomendasikan untuk menyantap makan siang yang sudah dibeli ketika istirahat di punggur tadi di daerah tersebut.

Di Tanjung Piayu banyak rumah makan berjejer. Rumah makan khas pinggir laut yang menyajikan makanan laut segar yang ditambak di bawah rumah makan tersebut. Rumah makan tersebut berupa rumah panggung yang tidak

---

<sup>5</sup> Pelataran adalah istilah yang digunakan untuk menyebut dermaga kecil yang terbuat dari kayu

memiliki dinding kayu. Hanya dipagari setengahnya saja. Jadi konsumen yang datang disuguhi pemandangan laut langsung. Kami beristirahat untuk makan siang di dalam satu rumah panggung serupa yang kosong.

Setelah makan siang, kami melanjutkan perjalanan. Sebelum berangkat saya mengajukan pertanyaan apakah rute yang akan dilewati jalur perairan sampai pulau Galang atau hanya pulau Batam. Saya mendapatkan jawabannya ketika Pak Petrus mengarahkan anggotanya untuk lewat Jembatan I Bareleng yang artinya jalur yang akan dilalui adalah perairan Pulau Batam, tidak sampai ujung Pulau Galang. Jembatan Bareleng terdiri dari 6 jembatan yang menghubungkan Pulau Batam, Rempang, dan Galang. Data penegahan penyelundupan selama tahun 2011 dari Bea dan Cukai menunjukkan di Daerah Bareleng, pernah dilakukan penegahan penyelundupan di perairan Jembatan I, II dan VI.

Kapal patroli melewati Jembatan I Bareleng dan berbelok ke arah Jembatan II tepatnya pulau nipah. Disana terdapat kapal yang dicurigai Pak Petrus bongkar muat barang yang dari kejauhan terlihat seperti karung beras. Setelah mengamati melalui binokular, Pak Petrus menggunakan telepon genggamnya untuk menghubungi seseorang. Beliau memastikan apakah nama kapal yang ia sebutkan yang kini sedang melakukan pembongkaran barang sudah mendapat izin atau belum. Setelah menutup teleponnya, Pak Petrus mengarahkan nahkoda untuk merapat ke kapal yang ia curigai. Sempat saya merasa khawatir, karena membayangkan jika kapal yang dicurigai tersebut benar melakukan penyelundupan dan salah satu awaknya menggunakan senjata api untuk menghindari petugas Bea dan Cukai. Pak Eko (Nahkoda) menyenderkan kapal disebelah kapal kayu berukuran panjang sekitar 25 meter yang dicurigai tersebut.

Pak Petrus dan Pak Izan kemudian naik ke kapal tersebut dan memeriksa barang-barang yang diturunkan pada kapal tersebut. Saya dari dalam kapal patroli bisa melihat, orang-orang yang berada di dalam kapal besar tersebut hanya diam melihat Pak Petrus dan Pak Izan yang sedang memeriksa. Tidak lama kemudian Pak Petrus dan Pak Izan kembali ke kapal dan perjalanan kami dilanjutkan. Pak Petrus sempat memastikan pada saya apakah kapal yang ia curigai tersebut sudah di foto. Saya pikir mungkin foto tersebut bisa jadi bukti jikalau ternyata aktivitas bongkar barang tersebut belakangan diketahui illegal. Di daerah Jembatan I dan II Bareleng saya lihat terdapat beberapa lokasi pelataran dan dermaga beton yang saya perhatikan seperti tempat pelelangan ikan. Selain itu terdapat pelabuhan rakyat yang berupa pelataran-pelataran.

Gambar Kapal yang dicurigai dan diperiksa petugas Bea dan Cukai



Gambar Pelabuhan rakyat dibawah Jembatan II Bareleng<sup>6</sup>



Gambar Pelabuhan rakyat di bawah Jembatan I Bareleng<sup>7</sup>



Setelah melewati daerah Bareleng kami masuk ke perairan di wilayah Batu Aji. Disana terdapat banyak galangan kapal. Sampai dengan mendekati Pangkalan armada Bea dan Cukai di Sekupang dimana patroli tadi dimulai, disepanjang daerah Batam dilihat dari laut terdapat pelabuhan-pelabuhan rakyat

<sup>6</sup> Dokumentasi observasi penulis di Jembatan II Bareleng pada tanggal 30 Mei 2012

<sup>7</sup> Dokumentasi observasi penulis di Jembatan II Bareleng pada tanggal 30 Mei 2012

tempat penyebrangan antar pulau sekitarnya dan industri galangan kapal. Sekitar pukul 15.00 kapal patroli yang saya naiki sampai di Pelabuhan Sekupang. Personil turun dari kapal dan langsung beristirahat di kapal besar. Sementara saya setelah beberapa saat istirahat, pulang dijemput Pak Nurul yang tadi pagi mengantar saya. Sekitar pukul 15.30 saya sudah sampai di KPU Bea dan Cukai Batam.

### **Satpolair**

Sekitar pukul 16.00 saya meluncur dengan motor ke Kantor Satpolair Kota Batam yang jaraknya tidak sampai 500 meter dari KPU Bea dan Cukai Batam. Sebelum masuk pintu kantor saya sudah melihat Pak G. Pak G yang sedang cuci muka di keran taman depan kantor tanpa suara mengarahkan saya untuk masuk langsung ke kantor .

Di dalam kantor tepat di ruang tamu yang kosong saya duduk menunggu di sofa. Tidak sampai 2 menit duduk, pak G menghampiri saya dan mengarahkan saya mengikutinya masuk ke ruangan Pak SR, Kanit Gakkum. Pak G mengenalkan saya dan kemudian meninggalkan saya di ruangan Pak SR. Ruang sekitar 3x4 meter itu terlihat semakin sempit dengan 4 meja di dalamnya. Selain Pak SR ada seorang stafnya yang asik dengan komputer di hadapannya. Pak SR menyambut saya seraya mengarahkan saya untuk duduk di kursi kosong tepat di hadapan mejanya. Setelah memperkenalkan diri saya kembali dan menjelaskan secara singkat maksud kedatangan saya, Pak SR menawarkan suguhan air yang ingin saya minum. Maksud saya untuk mengetahui mengenai patroli satpolair berkenaan dengan skripsi yang saya ambil direpon positif oleh Pak SR. Namun demikian, Pak SR tidak berkenan pembicaraan tersebut direkam sehingga saya mengandalkan buku catatan lapangan untuk merekam pembicaraan sore hari itu. Salah satu alasan Pak SR adalah karena beliau sebenarnya tidak berwenang menjelaskan, Kasat-lah yang paling berwenang namun saat ini tidak ada di tempat.

Pembicaraan berlanjut, beliau menerangkan bahwa tidak ada rute patroli Satpolair dalam bentuk peta atau alur tetap seperti yang saya harapkan. Namun beliau menceritakan bagaimana Satpolair bekerja selama ini termasuk teknis patroli yang ada di lapangan. Pak SR yang keberatan jika percakapan direkam, menjelaskan awal munculnya Satpolair, yaitu pada tahun 2001, yang mana dari hanya memiliki pos kecil hingga sekarang, memiliki kantor kecil yang berlokasi tepat sebelum gerbang masuk pelabuhan Batu Ampar. Pak SR menjelaskan mengenai tugas Satpolair yaitu membantu pengawasan wilayah perairan Kota Batam berdasarkan Undang-Undang Pabean Nomor 17 tahun 2006. Tangkapan atau temuan kasus penyelundupan yang melanggar Undang-Undang Pabean diserahkan ke Bea dan Cukai seperti penyelundupan elektronik dan rokok. Sedangkan temuan kasus tindak pidana penyelundupan narkoba, *illegal fishing*, *people smuggling* dan *trafficking* dilakukan penegakan hukum dan penyidikan oleh Satpolair sendiri.

Di wilayah Batam, Satpolair jarang menemukan kasus-kasus seperti tersebut diatas. Mengenai armada patroli yang dimiliki Satpolair, Pak SR menjelaskan keadaannya cukup memperhatikan. Hanya ada satu armada patroli (*speed boat*) yang berukuran panjang 15 meter yang siap untuk dioperasikan serta 1 buah kapal motor kecil yang didapat dari hasil tangkapan. Wilayah Perairan Batam yang cukup luas tidak bisa seluruhnya di cover satpolair. Untuk itu Satpolair lebih fokus pada wilayah perairan luar terutama daerah pulau terluar Indonesia baik itu yang berpenghuni maupun pulau kosong seperti pulau putri, pulau nipah dan pimpung. Armada patroli laut yang siap dioperasikan biasanya bersandar di pelabuhan Ferry Harbour Bay yang letaknya tidak jauh dari Kantor Satpolair. Namun saat ini kapal tersebut bersandar di Pulau Belakang Padang karena sedang dilakukan perawatan. Keterbatasan armada tersebut kemudian diantisipasi oleh Satpolair dengan cara mengadakan program Polmas (Pemolisian masyarakat) pada pulau-pulau kecil di perairan sekitar Batam yang dimulau pada tahun 2010.

Setiap pulau-pulau berpenghuni didatangi Satpolair dan disosialisasikan mengenai Pemolisian Masyarakat. Tokoh-tokoh masyarakat dan pemuda dikumpulkan dan diajak bekerja sama untuk mengamankan daerah perairan dan pulau dari penyelundupan. Satpolair menjalin komunikasi dengan Polmas di pulau-pulau terluar Batam sehingga jika ada aktivitas mencurigakan terkait penyelundupan, masyarakat di sekitar pulau dapat menginformasikan hal tersebut ke Satpolair. Satpolair kemudian menindaklanjuti laporan tersebut dengan mengirimkan armada patroli ke lokasi yang dicurigai terdapat aktivitas penyelundupan. Program Polmas tersebut menurut Pak SR selama ini amat membantu kinerja Satpolair. Jadi Satpolair tidak perlu patroli setiap hari di wilayah perairan pulau terluar. Mengingat satu kali patroli dalam waktu 1 jam memakan bahan bakar kurang lebih 1,5 drum atau setara dengan 300 liter dan jika dikalkulasikan ke dalam rupiah cukup besar.

Selain itu, satpolair juga lebih banyak mengandalkan fungsi intelijennya di darat. Jadi petugas yang tidak berpatroli laut sebelum ada informasi aktivitas mencurigakan, petugas ditempatkan menyebar di setiap kecamatan untuk menggali informasi aktivitas mencurigakan di sekitar pesisir pantai/pelabuhan. Selain Kantor Satpolair di Batu Ampar, di jembatan ke enam Bareleng terdapat Pos Satpolair. Namun tidak setiap hari petugas berada disana karena pos tersebut biasanya hanya digunakan untuk tempat beristirahat petugas yang sedang patroli perairan luar Batam.

Terkait Pelabuhan “X”, Pak SR menilai penertiban Pelabuhan “X” membawa kerugian yang besar. Contohnya ketika awal tahun 2011 dimana kapal milik Pelabuhan “X” diamankan Bea dan Cukai, masyarakat pengguna pelabuhan khususnya yang memiliki barang-barang di kapal tersebut berkumpul dan menyerang Bea dan Cukai untuk mengambil alih kembali kapal mereka. Kerugian pengrusakan yang mereka lakukan cukup besar. Kerugian yang ditimbulkan justru lebih besar.