



UNIVERSITAS INDONESIA

**TINJAUAN HUKUM PERDAGANGAN LINTAS BATAS DI WILAYAH
PERBATASAN KALIMANTAN BARAT – SARAWAK DAN
KAITANNYA DENGAN KERJASAMA
ASEAN *FREE TRADE AREA***

TESIS

FATMA MUTHIA KINANTI

1306340976

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM PASCASARJANA**

JAKARTA

2015



UNIVERSITAS INDONESIA

**TINJAUAN HUKUM PERDAGANGAN LINTAS BATAS DI WILAYAH
PERBATASAN KALIMANTAN BARAT – SARAWAK DAN
KAITANNYA DENGAN KERJASAMA
ASEAN *FREE TRADE AREA***

TESIS

FATMA MUTHIA KINANTI

1306340976

**Diajukan Sebagai salah satu syarat
untuk memperoleh gelar Magister Hukum (M.H.)**

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM PASCASARJANA**

JAKARTA

2015

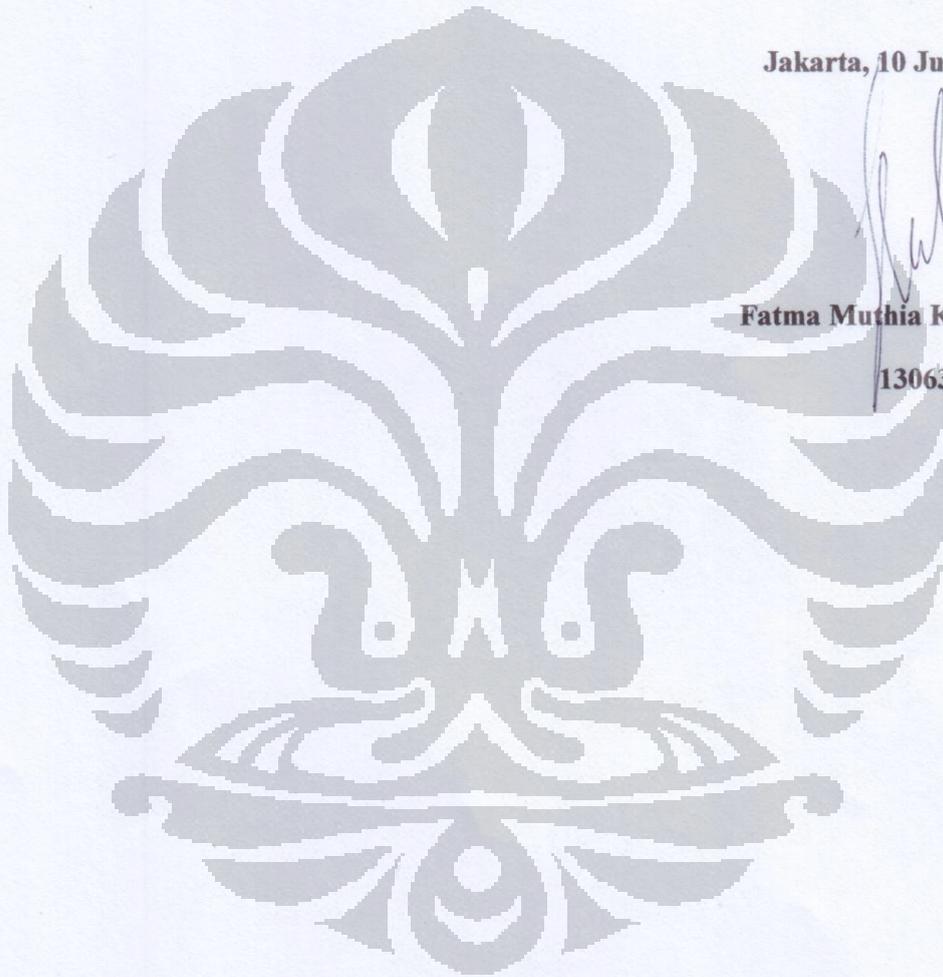
HALAMAN PERNYATAAN ORIGINALITAS

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

Jakarta, 10 Juli 2015

Fatma Muthia Kinanti

1306340976



HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh:

Nama : Fatma Muthia Kinanti

NPM : 1306340976

Program Studi : Ilmu Hukum

Judul : Tinjauan Hukum Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak dan Kaitannya dengan Kerjasama *ASEAN Free Trade Area*

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Tim Penguji dan telah diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Hukum (MH) pada Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia

TIM PENGUJI

Pembimbing : Adijaya Yusuf, SH., LL.M. (.....)

Penguji: Arie Afriansyah, SH., MIL., Ph.D (.....)

Penguji: Hadi Rahmat Purnama, SH., LL.M. (.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 8 Juli 2015

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

Sebagai sivitas akademika Universitas Indonesia, saya yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Fatma Muthia Kinanti

NPM : 1306340976

Program Studi : Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (*Non-exclusive Royalty –Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**Tinjauan Hukum Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan
Kalimantan Barat – Sarawak dan Kaitannya dengan Kerjasama ASEAN
*Free Trade Area***

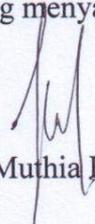
Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/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

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta

Pada tanggal : 8 Juli 2015

Yang menyatakan,


Fatma Muthia Kinanti

DAFTAR ISI

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Pokok Permasalahan.....	9
1.3 Tujuan Penelitian.....	10
1.4 Kerangka Konseptual.....	10
1.5 Landasan Teoritis.....	17
1.6 Metode Penelitian.....	23
1.7 Sistematika Penulisan.....	25

BAB 2 MEKANISME PERDAGANGAN LINTAS BATAS DI DAERAH PERBATASAN KALIMANTAN BARAT - SARAWAK

2.1 Gambaran Umum Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat dan Sarawak	
2.1.1 Gambaran Umum tentang Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat dan Sarawak dari Aspek Geografis dan Historis.....	27
2.1.2 Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Indonesia di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat dan Sarawak.....	36
2.1.3 Potensi Ekonomi pada Sektor Perdagangan di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak.....	46
2.2 Ketentuan Hukum Perdagangan Lintas Batas di wilayah Perbatasan Indonesia Malaysia	
2.2.1 Ketentuan Perdagangan Lintas Batas dalam Permufakatan Dasar Mengenai Perdagangan dan Hubungan Ekonomi Yang Telah Dicapai oleh Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Malaysia tahun 1967.....	47
2.2.2 Perjanjian Dasar Mengenai Kerjasama Ekonomi dan Teknik Antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Malaysia Tahun 1973.....	49
2.2.3 Perjanjian Dagang antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Malaysia Tahun 1973.....	49
2.2.4 Ketentuan Perdagangan Lintas Batas di wilayah Perbatasan di <i>Border Trade Agreement Indonesia Malaysia 1970</i> dan <i>Border Cross Agreemeent Indonesia-Malaysia 2006</i>	50
2.4 Ketentuan Perdagangan Lintas Batas Di Wilayah Perbatasan Dalam Mekanisme Perundang-Undangan Nasional	
2.4.1 Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan.....	54

2.4.2. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan.....	56
2.4.3. Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor/73/M-DAG/PER/10/2014 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 83/M-DAG/PER/12/2012 Tentang Ketentuan Impor Produk Tertentu.....	57
2.4.4. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 89/PMK.04/2007 tentang Impor Barang Pribadi Penumpang, Awak Sarana Pengangkut, Pelintas Batas dan Barang Kiriman.....	58
2.4.5. Kepmendag No. 36/KP/III/95 tentang Perdagangan Lintas Batas melalui Pos Pemeriksaan Lintas Batas Entikong di Provinsi Kalimantan Barat.....	59
2.4.6. Keputusan Gubernur Kalimantan Barat Nomor 129/BPKPK/2010 tentang Kecamatan Perbatasan Lini 1 dan Lini 2 Provinsi Kalimantan Barat.....	59
2.5 Praktek Perdagangan Lintas Batas di Daerah Perbatasan Kalimantan Barat - Sarawak	
2.5.1 Bentuk-bentuk Pelaksanaan Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak.....	60
2.5.2 Permasalahan yang Ditemui terkait Kegiatan Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak.....	71

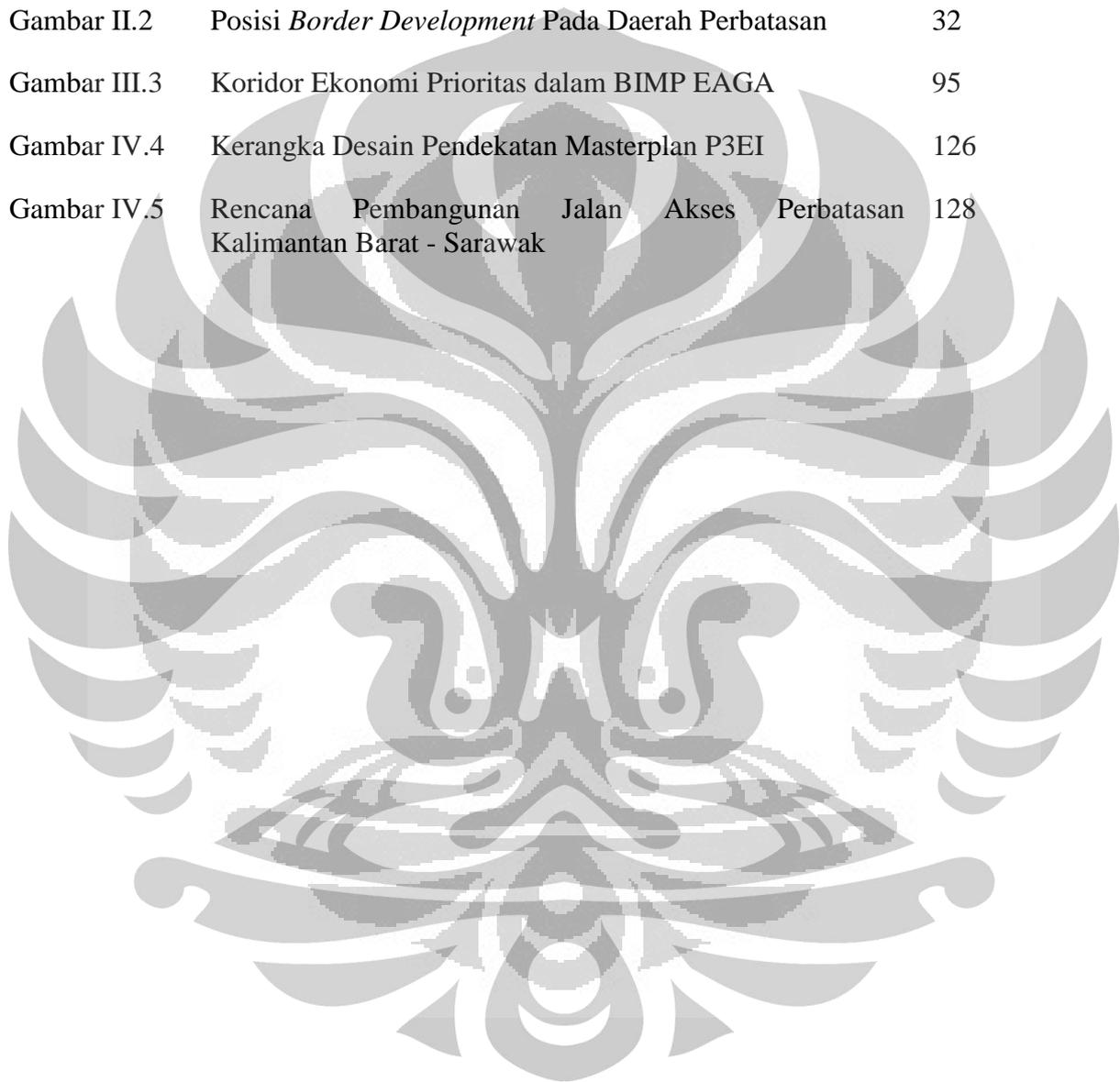
BAB 3 KETENTUAN PERDAGANGAN BARANG DALAM KERANGKA ASEANFREE TRADE AREA DAN KAITANNYA DENGAN PERDAGANGAN LINTAS BATAS DI WILAYAH PERBATASAN

3.1 Integrasi Ekonomi Regional di ASEAN dan Kaitannya dengan Perdagangan Lintas Batas	
3.1.1 Konsep Integrasi Ekonomi dalam Mekanisme ASEAN <i>Free Trade Area</i>	74
3.1.2 Konsep Pasar Tunggal dan Basis Produksi Terintegrasi dalam ASEAN <i>Free Trade Area</i>	77
3.1.3 Penerapan Konsep Integrasi Ekonomi ASEAN dalam perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak.....	84
3.2 Ketentuan Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan dalam Kerangka ASEAN <i>Free Trade Area</i>	
3.2.1 Penghilangan Dan Eliminasi Hambatan Tarif Dan Non-Tarif Untuk Perdagangan Barang.....	86

3.2.2	Pengaturan terkait <i>Rules Of Origin</i>	88
3.2.3	Pengaturan terkait Fasilitas Perdagangan	89
3.2.4	Pengaturan Terkait Integrasi Kepabeanan.....	91
3.3.	Kerjasama <i>Sub-Regional Brunei, Indonesia, Malaysia And Philippines – East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA)</i> Dalam Peningkatan Perdagangan Lintas Batas Di Wilayah Perbatasan.....	92
3.4.	Kerjasama Bilateral Sosial Ekonomi Malaysia Indonesia (SOSEK MALINDO).....	96
3.5.	Model Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan di Negara-Negara	
3.3.1.	Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan US – Mexico.....	101
3.3.2.	Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan European Union.....	105
3.3.3.	Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan India-Myanmar.....	107
BAB 4 ANALISA HUKUM PERDAGANGAN LINTAS BATAS DI WILAYAH PERBATASAN KALIMANTAN BARAT– SARAWAK DAN KAITANNYA DENGAN ASEAN FREE TRADE AREA		
4.1	Analisa Bentuk Peraturan Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak.....	113
4.2	Analisa konsep Pasar Tunggal dan Basis Produksi Terintegrasi dalam Kerangka <i>ASEAN Free Trade Area</i> dalam Peningkatan Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak.....	121
4.3	Kebijakan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam Usaha Peningkatan Kapasitas Wilayah Perbatasan dalam Usaha Peningkatan Perdagangan Lintas Batas	125
4.4	Analisa Dampak Kerjasama Regional <i>ASEAN Free Trade Area</i> dalam Peningkatan Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Kalimantan Barat – Sarawak	129
BAB 5 PENUTUP		
5.1	Kesimpulan.....	133
5.2	Saran.....	134

DAFTAR GAMBAR

Gambar II.1	Peta Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat (Indonesia) – Sarawak (Malaysia)	28
Gambar II.2	Posisi <i>Border Development</i> Pada Daerah Perbatasan	32
Gambar III.3	Koridor Ekonomi Prioritas dalam BIMP EAGA	95
Gambar IV.4	Kerangka Desain Pendekatan Masterplan P3EI	126
Gambar IV.5	Rencana Pembangunan Jalan Akses Perbatasan Kalimantan Barat - Sarawak	128

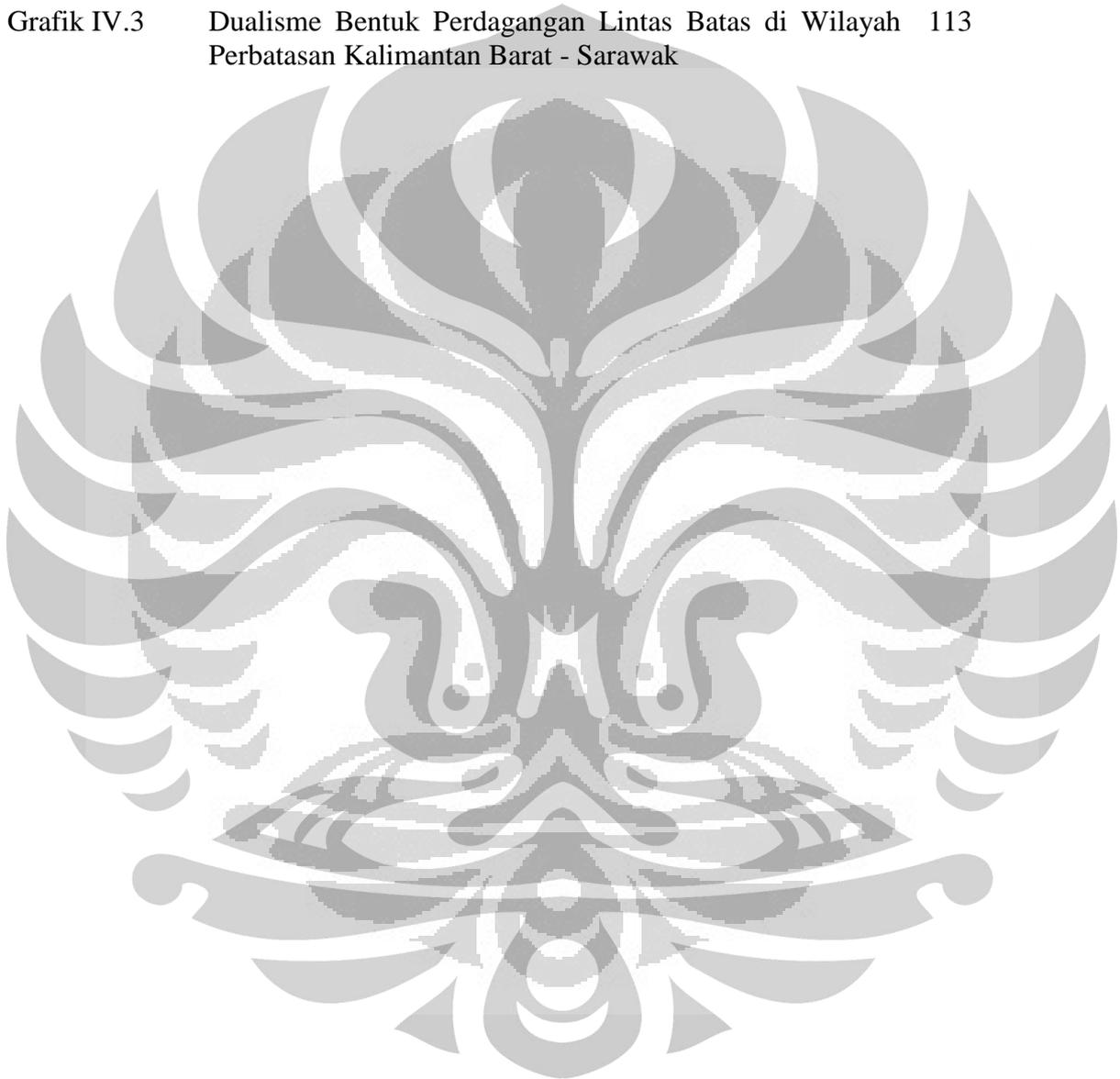


DAFTAR TABEL

Tabel II.1	Luas Wilayah Kabupaten/Kota Dan Pembagian Administrasi Di Kalimantan Barat Tahun 2011	28
Tabel II.2	Penggunaan Tanah Kawasan Perbatasan	34
Tabel II.3	Jumlah dan Kepadatan Penduduk Perbatasan (2008)	36
Tabel II.4	Indeks Pembangunan Manusia (Ipm) Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2009-2010 Angka Sementara	38
Tabel II.5	Pertumbuhan Ekonomi Menurut Kabupaten 2007 – 2010(Persen)	38
Tabel II.6	Garis Kemiskinan Dan Penduduk Miskin Menurut Kabupaten 2010	39
Tabel II.7	Fasilitas Pendidikan Kawasan Perbatasan (2008)	40
Tabel II.8	Fasilitas Kesehatan & Tenaga Medis Tahun 2008	41
Tabel II.9	Pengeluaran Masyarakat Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak	42
Tabel II.10	Pola Konsumsi Masyarakat Perbatasan	43
Tabel II.11	Potensi Minerba Provinsi Kalimantan Barat	46
Tabel II.12	Komoditas Utama Ekspor Impor Kalimantan Barat	47
Tabel II.13	Kecamatan yang berada di Lini 1 Provinsi Kalimantan Barat	60
Tabel II.14	Nilai Perdagangan Kalimantan Barat menurut Pintu	61
Tabel II.15	Perdagangan lintas batas di Sambas menurut Identitas yang Digunakan	62
Tabel II.17	Ekspor Lintas Batas Di Sambas	63
Tabel II.18	Impor Lintas Batas di Sambas	63
Tabel II.19	Ekspor-Impor Di Pintu Perbatasan Jagoi Babang	65
Tabel II.20	Perdagangan Lintas Batas di Entikong menurut komoditas	65
Tabel II.21	Perdagangan Lintas Batas di Sambas menurut Tujuan Penggunaan Barang	66
Tabel II.22	Perdagangan Lintas Batas di Jagoi Babang menurut Tujuan Penggunaan Barang	66
Tabel II.23	Perdagangan Lintas Batas di Entikong menurut Tujuan Penggunaan Barang	66
Tabel II.24	Barang-barang yang keluar masuk Lintas Batas Entikong tahun 2010	68
Tabel III.25	Nilai tarif digaris 0-5% dalam ATIGA Tariff Schedule tahun 2015	81
Tabel III.26	Indikator Integrasi Ekonomi	83
Tabel III.27	Rata-rata Implementasi untuk tindakan Fase I dan Fase II	83

DAFTAR GRAFIK

Grafik II.1	Perkembangan Lintas Batas Orang melalui PPLB Entikong Tahun 1991-2001	67
Grafik III.2	Mitra Perdagangan US	102
Grafik IV.3	Dualisme Bentuk Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat - Sarawak	113



DAFTAR LAMPIRAN

1. Ketentuan Perdagangan Lintas Batas dalam Permufakatan Dasar Mengenai Perdagangan dan Hubungan Ekonomi Yang Telah Dicapai oleh Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Malaysia tahun 1967
2. Perjanjian Dasar Mengenai Kerjasama Ekonomi dan Teknik Antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Malaysia Tahun 1973
3. Perjanjian Dagang antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Malaysia Tahun 1973
4. *Border Trade Agreement Indonesia Malaysia 1970*
5. *Border Cross Agreemeent Indonesia-Malaysia 2006*
6. Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor/73/M-DAG/PER/10/2014 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 83/M-DAG/PER/12/2012 Tentang Ketentuan Impor Produk Tertentu
7. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 89/PMK.04/2007 tentang Impor Barang Pribadi Penumpang, Awak Sarana Pengangkut, Pelintas Batas dan Barang Kiriman
8. Kepmendag No. 36/KP/III/95 tentang Perdagangan Lintas Batas melalui Pos Pemeriksaan Lintas Batas Entikong di Provinsi Kalimantan Barat
9. Keputusan Gubernur Kalimantan Barat Nomor 129/BPKPK/2010 tentang Kecamatan Perbatasan Lini 1 dan Lini 2 Provinsi Kalimantan Barat

Abstrak

Nama : Fatma Muthia Kinanti

Program Studi : Ilmu Hukum

Judul : Tinjauan Hukum Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak dan Kaitannya Dengan Kerjasama *Asean Free Trade Area*

Masyarakat di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak telah lama melakukan kegiatan perdagangan lintas batas untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari yang kemudian diformalkan dalam bentuk perjanjian bilateral *Border Trade Agreement tahun 1970*. Pergeseran paradigma ekonomi di wilayah ini menyebabkan berubahnya kepentingan perdagangan lintas batas dari semula bersifat tradisional, hingga kini lebih mirip dengan perdagangan internasional. Sayangnya, potensi ini tidak diakomodasi dengan peraturan hukum yang baik serta sarana dan prasarana yang mapan. Alhasil, kegiatan ekonomi di wilayah perbatasan ini tidak berjalan dengan baik. *ASEAN Economic Community 2015* memberikan mandat untuk mendorong liberalisasi perdagangan dengan tujuan meningkatkan perdagangan intra-ASEAN. Perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan merupakan salah satu kegiatan utama dari konsep *free flow of good* dalam perdagangan bebas. Penelitian ini akan dilakukan untuk memberikan analisa terkait implikasi penerapan AFTA dengan bentuk perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan saat ini dan kebijakan pemerintah pusat dan pemerintah daerah dalam usaha peningkatan perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak. Ditemukan bahwa liberalisasi perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan akan mendorong integrasi ekonomi regional ASEAN. Pemerintah Indonesia telah berlaku aktif dalam peningkatan perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak dengan ikut serta dalam kerjasama subregional ASEAN dan mengimplementasikannya ke dalam peraturan nasional.

Kata Kunci: Perdagangan perbatasan, AFTA, integrasi ekonomi regional, aliran bebas barang.

Abstract

Name : Fatma Muthia Kinanti

Study Program: Master of Legal Studies

Title : Implication of ASEAN Free Trade Area on Border Trade in West Kalimantan – Sarawak Border Region

Communities in the border region of West Kalimantan - Sarawak has long been conducting border trade to meet their daily needs which are then formalized in the form of Border Trade Agreement in 1970. The shifting economic paradigm in this region led to changes in the interest of border trade from a traditional trade to a more formal international trade. Unfortunately, this potential is not accommodated with legal regulations as well as established infrastructures and facilities. As a result, economic activity in the border region is not going well. ASEAN Economic Community 2015 provides a mandate to promote trade liberalization with the aim of increasing intra-ASEAN trade. Border trade is one of the main activities of the free flow of good concept in free trade. This study will be conducted to provide analysis related to the implications of the of AFTA to border trade in this border region, and policies of the central government and local governments in the efforts to increase border trade in West Kalimantan - Sarawak. It was found that the liberalization of border trade will encourage regional economic integration of ASEAN. The Government of Indonesia has been active in the improvement of border trade in border areas of West Kalimantan - Sarawak by participate in the ASEAN sub-regional cooperation and implement it into national legislation.

Keywords: Border trade, AFTA, regional economic integration, free flow of goods.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Liberalisasi perdagangan internasional atau yang lebih dikenal dengan sebutan perdagangan bebas baik dalam tataran global maupun regional dilaksanakan untuk memperlancar arus barang, jasa maupun modal dari satu negara ke negara lain.¹ Liberalisasi perdagangan ini diperlukan karena tidak ada negara di dunia ini yang dapat memenuhi kebutuhan domestiknya sendiri.² Teori perdagangan dunia berangkat dari tesis dasar bahwa setiap negara memiliki keunggulan komparatif dalam menghasilkan suatu komoditas dibandingkan negara lain.³ Kebebasan arus barang, jasa maupun modal, dalam teori dan praktek memungkinkan negara untuk memfokuskan dirinya dalam memproduksi satu produk atau jasa yang merupakan keunggulan dari negara tersebut.⁴ Dapat disimpulkan bahwa perdagangan bebas merupakan suatu hal yang tidak dapat dihindari dalam praktek perdagangan global dan memiliki tujuan ideal untuk meningkatkan kesejahteraan ekonomi masyarakat internasional.

Lajunya perekonomian global dalam mengimplementasikan mekanisme pasar bebas mendorong Indonesia untuk terus berpartisipasi dalam tren ini. Usaha dilakukan dengan menciptakan iklim perdagangan yang kondusif dan promotif serta menjamin adanya kepastian hukum. Indonesia sebagai salah satu anggota dari berbagai komunitas ekonomi internasional, seperti WTO, ASEAN, APEC dan organisasi-organisasi regional lain memiliki komitmen dalam memastikan semangat ekonomi global ini tercermin dalam regulasi nasional di Indonesia.

¹ Muhammad Sood, *Hukum Perdagangan Internasional*, Jakarta: Rajawali Pers, 2012, hal249.

² Mark S. W. Hoyle, *The Law of International Trade*, London: The Laureate Press, 1981, hal

³ Yusmichad Yusdja, *Tinjauan Teori Perdagangan Internasional dan Keunggulan Kooperatif*, Forum Penelitian Agro Ekonomi, Volume 22 no 2 Desember 2004, hal 126

⁴ *Ibid.*

Realisasi sistem ekonomi pasar terbuka semakin terlihat nyata dengan adanya *Asean Economic Community* yang akan diwujudkan pada tahun 2015.

Perdagangan sebagai suatu kegiatan yang sangat penting artinya bagi pembangunan ekonomi dan kesejahteraan rakyat, serta sebagai sumber devisa untuk membiayai pembangunan daerah.⁵ Pada wilayah perbatasan antar dua negara, tak jarang masyarakat di wilayah tersebut melakukan kegiatan perdagangan di wilayah negara tetangga. Inilah yang disebut sebagai perdagangan lintas batas. Perdagangan jenis ini juga dilakukan di wilayah perbatasan darat Indonesia dan Malaysia sejak lama secara tradisional, dimana pada awalnya aktivitas tersebut dilakukan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Barang-barang yang diperjualbelikan pada awal perkembangan kegiatan ini meliputi sayur-sayuran, hasil alam seperti buah-buahan dan hasil bumi lainnya.⁶ Hal ini didorong atas fakta sulitnya mendapatkan berbagai produk konsumsi di wilayah perbatasan mengingat terisolirnya daerah perbatasan dari ibukota sehingga sangat sulit mendapatkan barang-barang dengan kualitas yang baik dan harga yang murah. Kesulitan untuk mendapatkan kebutuhan pokok produk nasional terkendala oleh biaya tinggi karena hambatan infrastruktur dan kendala lainnya sehingga barang dari negara tetangga harganya lebih murah jika dibandingkan dengan barang dari dalam negeri. Tak terkecuali, kebutuhan bahan pokok seperti gula dan lainnya. Produk-produk Malaysia mudah dijumpai dan sangat diminati oleh konsumen di wilayah perbatasan Indonesia. Produk Malaysia diminati karena biasanya dijual lebih murah dan kualitasnya juga bagus.⁷

Berbicara mengenai perbatasan Indonesia Malaysia seringkali kita bersinggungan kepada isu-isu negatif seperti illegal logging, penyelundupan, perdagangan manusia serta berbagai konflik sosial dan politik yang mewarnai

⁵ Kementerian Perdagangan, Perbatasan Negara sebagai Teras Depan Bangsa, *Warta Ekspor*, (Ditjen PEN/MJL/003/8/2012 Edisi Agustus 2012), hal. 3

⁶ Hermansyah, Analisis Antropologi Hukum Terhadap Perdagangan Lintas Batas di Kalimantan Barat (Upaya Pencarian Model dan Pola Perlindungan Hukum), [http://download.portalgaruda.org/article.php?article=260855&val=7042&title=ANALISIS%20ANTROPOLOGI%20HUKUM%20TERHADAP%20PERDAGANGAN%20LINTAS%20BATAS%20DI%20KALIMANTAN%20BARAT%20\(UPAYA%20PENCARIAN%20MODEL%20DAN%20POLA%20PERLINDUNGAN%20HUKUM\)](http://download.portalgaruda.org/article.php?article=260855&val=7042&title=ANALISIS%20ANTROPOLOGI%20HUKUM%20TERHADAP%20PERDAGANGAN%20LINTAS%20BATAS%20DI%20KALIMANTAN%20BARAT%20(UPAYA%20PENCARIAN%20MODEL%20DAN%20POLA%20PERLINDUNGAN%20HUKUM)), unduh tanggal 26 Februari 2014, hal 2.

⁷ Kementerian Perdagangan, *Op Cit.*, hal. 4

hubungan kedua negara tersebut. Namun, hubungan dagang diantara kedua negara di wilayah perbatasan yang telah dilakukan bertahun-tahun. Contohnya di wilayah Kabupaten Sambas (Sajingan), Kabupaten Bengkayang (Sirikin) dan Kabupaten Kapuas Hulu (Lubuk Antu) yang terletak di wilayah Kalimantan Barat yang secara geografis berbatasan langsung dengan Malaysia.⁸ Di wilayah ini terdapat pasar yang menjadi tempat jual beli barang antara pedagang dari Kalbar dan Sarawak (Malaysia). Kegiatan ini telah dilakukan cukup lama dan pelaksanaannya dilakukan pada hari-hari tertentu yakni sabtu dan minggu. Seiring dengan perkembangan zaman, produk yang diperjualbelikan semakin mengarah kepada berbagai macam produk hasil teknologi dari masing-masing negara mulai dari pakaian, pangan sampai hasil kerajinan rakyat.⁹

Aktivitas perdagangan yang terjadi antara daerah-daerah perbatasan sesungguhnya memiliki potensi yang sangat besar dalam meningkatkan pertumbuhan perekonomian wilayah, meningkatkan pendapatan masyarakat dan penyerapan tenaga kerja. Atas dasar inilah Indonesia dan Malaysia bersepakat untuk membentuk suatu perjanjian bilateral di bidang perdagangan lintas batas sekaligus untuk mengakomodir praktek yang memang telah dilakukan sejak lama. *Border Trade Agreement* antara Indonesia dan Malaysia Tahun 1970 (selanjutnya disebut BTA 1970) merupakan perjanjian bilateral antara Indonesia dan Malaysia dalam usaha mengakomodir kegiatan perdagangan di wilayah perbatasan kedua negara. Kerjasama ini ditandatangani pada tanggal 24 Agustus 1970 sebagai upaya meningkatkan kesejahteraan ekonomi masyarakat di wilayah perbatasan kedua negara juga untuk mendorong terjadinya pembangunan daerah perbatasan.¹⁰

BTA 1970 merupakan tindak lanjut dari *Basic Arrangements on Trade and Economic Relations* yang disepakati oleh kedua belah negara pada 11 Mei 1967. BTA 1970 terfokus pada pengaturan mengenai aliran barang (*flow of goods*) keluar maupun ke dalam khususnya di wilayah perbatasan baik darat dan laut.

⁸Hermansyah, *Op Cit.*

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Setyadi Sulaiman, "Rujuk" Negara Serumpun: Merek Jejak Kerjasama Kebahsaan Indonesia-Malaysia 1966-1985, (Tesis Fakultas Ilmu pengetahuan Budaya, Program Studi Ilmu Sejaht, Universitas Indonesia, Depok, Juli 2012), hal 50.

Perjanjian ini juga dibentuk dengan tujuan untuk membangun prosedur dalam kegiatan perdagangan lintas batas antara kedua negara. beberapa hal yang diatur dalam BTA yakni definisi dari *overland border trade* dan *sea border trade*, Prosedur pemasukan barang, batas nilai barang yang diperjualbelikan, jenis-jenis barang yang diperjualbelikan, syarat-syarat pelaksanaan kegiatan perdagangan lintas batas dan prosedur pengakhiran perjanjian.

Perlu digarisbawahi perjanjian ini berlaku bagi perdagangan baik di darat maupun di laut. Untuk perdagangan di darat, wilayah-wilayah dimana dapat dilakukan perdagangan lintas batas adalah wilayah-wilayah *berdasarkan the Basic Arrangement on Border Crossing 1967*.¹¹ Untuk diketahui, perjanjian ini telah dibatalkan dan digantikan dengan *Border Crossing Agreement* yang ditandatangani di Bukit Tinggi pada tanggal 12 Januari 2006.¹²

Dalam BTA 1970, kegiatan perdagangan lintas batas dibatasi baik berdasarkan nilai barang maupun jenis barang. Barang yang dapat diperdagangkan diatur pada pasal 1 dimana barang dari Indonesia yang boleh dimasukkan ke wilayah Malaysia adalah barang mentah termasuk produk agrikultur dan produk-produk lain dari wilayah perbatasan Indonesia terkecuali mineral, minyak dan bijih.¹³ Sedangkan produk Malaysia yang diperbolehkan masuk ke Indonesia yakni barang-barang konsumsi sehari-hari termasuk *appliances, tools* dan *equipment* yang dibutuhkan untuk industri di wilayah perbatasan Indonesia.¹⁴ Nilai barang yang diperbolehkan bagi penduduk perbatasan untuk melakukan perdagangan lintas batas adalah sebesar 600 Ringgit Malaysia per bulan untuk perdagangan melalui darat¹⁵ dan 600 Ringgit Malaysia per kapal setiap kali kunjungan untuk perdagangan melalui laut.¹⁶

¹¹ *Border Trade Agreement between Indonesia Malaysia*, ditandatangani 24 Agustus 1970, pasal 2 ayat (1)

¹² Kementerian Luar Negeri, Basis Data Perjanjian Internasional, <http://treaty.kemlu.go.id/index.php/treaty/index>, akses tanggal 10 Februari 2015

¹³ *Op Cit.*, Pasal 1 ayat 2 poin (1)

¹⁴ *Ibid.*, Pasal 1 ayat 2 poin 2

¹⁵ *Ibid.*, .Pasal 2 ayat 3

¹⁶ *Ibid.*, Pasal 5 ayat 2

Fakta bahwa BTA telah ada lebih dari 4 dekade dan hingga sekarang belum dilakukan review ulang menimbulkan berbagai implikasi. Salah satunya adalah batasan nilai perdagangan lintas batas yang hanya sebesar RM 600/orang/bulan dianggap sudah tidak relevan lagi. Hal ini dengan melihat dari dua indikator ekonomi yakni pertama, perkembangan inflasi yang berdampak terhadap penurunan nilai uang di kedua negara.¹⁷ Penentuan nilai RM 600 dilakukan pada tahun 1970 ketika BTA dirumuskan, tentu saja tingkat inflasi yang telah terjadi sekarang menjadikan nilai ini tidak lagi relevan. Yang kedua, peningkatan pendapatan per kapitan di kedua negara akan menambah daya beli/konsumsi.¹⁸ Persoalan kedua adalah terkait dengan pembatasan komoditi yang dapat diperdagangkan yang juga diatur secara spesifik dalam BTA 1970. Seperti dibahas diatas, pengaturan pembatasan produk-produk yang dapat diperjualbelikan disesuaikan dari masing-masing negara.

Selain itu, perubahan kondisi dan lapangan juga mempengaruhi kegiatan perdagangan lintas batas ini yang terbukti telah berjalan cukup baik. Terdapat berbagai pembatasan baik melalui intervensi pemerintah melalui regulasi internal maupun dari perjanjian bilateral menyebabkan para pelaku usaha perdagangan lintas batas seringkali merasa terbatas oleh petugas perbatasan.¹⁹ Pembatasan ini justru akan meningkatkan jumlah penyelundupan.

Beberapa hal yang menjadi harapan dari para pelaku perdagangan lintas batas yakni peningkatan nilai transaksi perdagangan lintas batas yang semula sebesar RM 600 menjadi RM 1.500 per pelintas perbulan.²⁰ Selanjutnya, menetapkan kembali jenis komoditi yang diperdagangkan sehingga cakupan produk lebih banyak. Terakhir, mengingat perubahan kondisi lapangan, dapat pula

¹⁷ Diddy Rusdiansyah, Perdagangan Lintas Batas di Kawasan Perbatasan Indonesia-Malaysia; Sebuah Kajian Terhadap Implementasi Border Trade Agreement (BTA) Tahun 1970 di Kalimantan Timur, <http://diddyrusdiansyah.blogspot.com/2013/03/perdagangan-lintas-batas-di-kawasan.html>, akses tanggal 26 Februari 2015

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ [...], Perdagangan Lintas Batas Malaysia dan Indonesia Perlu Direvisi, <http://kepri.antaranews.com/berita/31137/perdagangan-lintas-batas-malaysia-dan-indonesia-perlu-direvisi>, Kamis, 20 November 2014, akses tanggal 26 Februari 2015.

²⁰ *Ibid.*

diajukan untuk melakukan penetapan kembali titik masuk dan keluar perdagangan lintas batas.²¹

Tidak sampai disini, masyarakat perbatasan juga telah menuntut pembukaan perbatasan Entikong sebagai pintu gerbang ekspor impor resmi mengingat hal ini akan berdampak positif terhadap kondisi ekonomi wilayah perbatasan.²² Kegiatan ekonomi di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak telah bergeser dari sekedar pemenuhan kebutuhan sehari-hari hingga sekarang telah mengarah kepada perdagangan formal. Wacana pembentukan pelabuhan darat (*dry port*) di Entikong telah lama dicetuskan menyadari dampak positif yang akan didapatkan dari pembangunan fasilitas ini. Sayangnya, hingga saat ini realisasinya belum ada. Kondisi ini kemudian diperparah dengan terbitnya Permendag Nomor 57/M-DAG/PER/12/2010 tentang ketentuan impor produk tertentu yang mengatur penentuan pelabuhan ekspor impor dan Pos Pemeriksaan Lintas Batas (PPLB) Entikong tidak termasuk di dalamnya.²³ Kondisi ini kemudian menimbulkan masalah ketika terjadi penertiban jalur perdagangan ekspor impor di wilayah ini pada pertengahan 2014 lalu. Alhasil perputaran ekonomi di wilayah tersebut tidak maksimal. Padahal peningkatan perdagangan lintas batas dapat menjadi sarana untuk meningkatkan ekonomi di wilayah perbatasan ini.

Dikaitkan dengan pelaksanaan *ASEAN Economic Community 2015*, komunitas regional ini memberikan mandat untuk mendorong liberalisasi perdagangan dengan tujuan meningkatkan perdagangan intra-ASEAN. Keterbukaan pintu perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan tentu akan menjadi pendorong tujuan utama dari komunitas ini.

²¹ *Ibid.*

²² [...], Buntut Perbatasan Entikong Diperketat, Warga Demo, tempo.co, <http://nasional.tempo.co/read/news/2014/09/20/058608366/Buntut-Perbatasan-Entikong-Diperketat-Warga-Demo>, 20 September 2014, akses tanggal 21 Mei 2015

²³ Rendra Oxtora, Bupati Sanggau berharap Pelabuhan Darat Entikong Terwujud, antaranews.com, <http://www.antaranews.com/berita/310841/bupati-sanggau-berharap-pelabuhan-darat-entikong-terwujud>, Rabu, 16 Mei 2012, akses tanggal 21 Mei 2015

Seperti telah diketahui, ASEAN sebagai organisasi regional telah terbentuk sejak 8 Agustus 1967²⁴ dengan meletakkan kerjasama ekonomi sebagai agenda utamanya. Pada saat itu, para pemimpin ASEAN memutuskan untuk menjadikan ASEAN sebagai kawasan stabil, makmur, dan berdaya saing tinggi dengan tingkat pembangunan ekonomi yang merata serta kesenjangan sosial ekonomi dan kemiskinan yang semakin berkurang. Pada tahun 1972, tim ahli dari PBB merekomendasikan negara-negara ASEAN untuk mengambil langkah guna mengakselerasi perkembangan industrialnya dalam skala regional melalui integrasi ekonomi regional. Tindakan-tindakan ini termasuk liberalisasi perdagangan melalui preferensi tarif, perjanjian-perjanjian tambahan dan proyek investasi regional.²⁵

Perwujudan dari MEA sendiri mencakup terbentuknya arus bebas peredaran Barang, Jasa dan Investasi ASEAN. *AEC Blueprint* menjadi suatu *master plan* bagi Negara Anggota ASEAN untuk mengidentifikasi langkah-langkah integrasi ekonomi yang akan ditempuh melalui implementasi berbagai komitmen yang rinci.

Khusus terkait peredaran barang, AEC telah merumuskan kerangka hukum yakni *ASEAN Trade in Goods Agreement (ATIGA)* yang ditandatangani pada bulan Februari 2009 dan telah berlaku pada 17 Mei 2010.²⁶ ATIGA menggantikan perjanjian yang bernama *Agreement on Common Effective Preferential Tariff of the ASEAN Free Trade Area (CEPT-AFTA)* yang ditandatangani pada tahun 1992. ATIGA mengkonsolidasikan dan meringkas semua ketentuan dalam CEPT-AFTA dan berisi putusan dari keputusan menteri. ATIGA telah menjadi instrumen hukum tunggal bagi pejabat pemerintah yang bertugas untuk menerapkan dan menegakkan serta bagi sektor swasta yang merupakan penerima manfaat. ATIGA berisi beberapa elemen baru untuk mengimplementasikan arus

²⁴ Kementerian Luar Negeri RI, *Ayo Kita Kenali ASEAN*, Jakarta: Kementerian Luar Negeri RI, 2011, hal 5

²⁵ Gerald Tan, *ASEAN, Economic Development and Cooperation*, Second Edition, Singapore: Times Academic Press, 1997, hal 237.

²⁶ [...], *Liberalization of Trade in Goods*, http://www.miti.gov.my/cms/content-aec.jsp?id=com.tms.cms.section.Section_53c86a80-c0a8156f-5ea5b932-eb84e9ed, akses tanggal 26 Februari 2015

bebas barang dalam wilayah ASEAN yakni: liberalisasi tarif, penghilangan hambatan non-tarif, *rules of origin*, fasilitasi perdagangan, fiskal, standar dan kesesuaian dan *Sanytary and Phytosanitary measures*.

Liberalisasi perdagangan terutama di wilayah perbatasan meninggalkan dilema bagi iklim ekonomi daerah. Di satu sisi, liberalisasi perdagangan ini berpotensi meningkatkan perekonomian Kalimantan Barat terutama di wilayah perbatasan dikarenakan perputaran ekonomi yang tanpa hambatan. Perlu diingat bahwa liberalisasi perdagangan berjalan dua arah. Artinya, dengan membuka pintu perdagangan bilateral dengan Malaysia, produk lokal Indonesia pun memiliki kesempatan untuk berkompetisi dengan produk Malaysia di wilayah Malaysia. Namun di sisi lain, jika pemerintah tidak mampu memanfaatkan kesempatan ini dengan melakukan berbagai peningkatan kapasitas sumber daya alam dan sumber daya manusia, maka liberalisasi justru menjadi bumerang. Produk-produk Malaysia yang dianggap lebih bermutu dan dihargai lebih murah akan membanjiri pasar lokal dan hal ini merugikan pengusaha Kalimantan Barat. Sehingga, kebijakan-kebijakan yang di ambil oleh pemerintah di wilayah perbatasan harus dapat mencapai suatu keseimbangan yang bertujuan agar wilayah perbatasan dapat terlibat aktif dalam globalisasi perdagangan sekaligus melindungi ekonomi dalam negeri dari dampak negatif perdagangan bebas.

Perdagangan lintas batas dapat dikatakan sebagai salah satu kegiatan utama dari konsep *free flow of good* dalam perdagangan bebas. Permasalahan utama dalam pelaksanaan perdagangan lintas batas adalah di bidang fasilitasi perdagangan serta penyeragaman standar *custom, immigration, quarantine, security* (CIQS). Studi mengenai perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan dan kaitannya dengan integrasi ekonomi regional khusus di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak perlu dilakukan mengingat wilayah ini masih sangat tertinggal dalam implementasi liberalisasi perdagangan perbatasan. Perdagangan lintas batas tradisional masih menjadi titik tumpu kegiatan ekonomi di wilayah ini padahal, pada prakteknya, dengan sedikit pembenahan, wilayah perbatasan ini dapat dipersiapkan untuk menghadapi integrasi ekonomi regional. Untuk itu, perlu adanya studi mengenai implikasi implementasi ASEAN *Free Trade Area* terhadap

UNIVERSITAS INDONESIA

pengaturan dan praktek perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan yakni di wilayah perbatasan Entikong-Sarawak.

Penelitian ini akan mengkaitkan usaha peningkatan perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan dengan kerangka kerjasama regional dan sub-regional tingkat ASEAN yang terkait dengan perdagangan barang. Beberapa kerangka hukum dalam konteks liberalisasi perdagangan barang terdapat di *ASEAN Trade in Goods Agreement (ATIGA)*, terkait dengan kerjasama sub-regional dalam peningkatan perdagangan lintas batas dapat dilihat dalam *Brunei, Indonesia, Malaysia, Phillipine – East ASEAN Growth Area* (selanjutnya disebut BIMP-EAGA). Dibahas pula terkait dengan kerjasama bilateral Sosial Ekonomi Indonesia-Malaysia (SOSEK MALINDO) sebagai usaha bilateral untuk mengintegrasikan perdagangan di wilayah perbatasan. Tulisan ini juga akan membahas bagaimana kerjasama sub-regional ASEAN maupun pada level bilateral yang membahas mengenai peningkatan kapasitas bagi sumber daya manusia dan peningkatan infrastruktur di wilayah perbatasan dalam menghadapi pasar bebas ASEAN, misalnya dalam BIMP-EAGA. Kerjasama semacam ini dapat dimanfaatkan untuk mempersiapkan masyarakat Indonesia khususnya di wilayah perbatasan dalam mempersiapkan implementasi *ASEAN Economic Community* pada penghujung tahun 2015 nanti. Implementasi dari AEC 2015 akan menjadi momentum yang tepat untuk menata kembali peraturan terkait perdagangan lintas batas di wilayah Kalimantan Barat-Sarawak. Kedua negara merupakan anggota dari ASEAN sehingga implementasi AEC 2015 perlu menjadi pertimbangan.

1.2 Pokok Permasalahan

Implementasi dari AEC 2015 tentu akan berpengaruh terhadap perdagangan lintas batas yang sekarang masih dilaksanakan oleh masyarakat di wilayah perbatasan Indonesia-Malaysia. Berdasarkan pembahasan di atas, dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

1. Bagaimana ketentuan hukum dan praktek terkait perdagangan lintas batas yang dilaksanakan di wilayah perbatasan Kalimantan Barat - Sarawak?
2. Bagaimana ketentuan dalam kerangka kerjasama *ASEAN Free Trade Area* terkait perdagangan lintas batas?
3. Bagaimana implikasi implementasi dalam kerangka kerjasama *ASEAN Free Trade Area* terhadap usaha peningkatan perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat - Sarawak saat ini?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini terdiri dari tujuan umum dan tujuan khusus. Kedua tujuan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Tujuan Umum

Tujuan umum dari penelitian ini adalah untuk mengkaji dan menganalisa implikasi implementasi kerangka kerjasama *ASEAN Free Trade Area* terhadap usaha peningkatan perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat - Sarawak.

2. Tujuan Khusus

Adapun tujuan khusus dari penelitian ini adalah:

1. Menjelaskan ketentuan hukum terkait perdagangan lintas batas di wilayah Perbatasan Indonesia-Malaysia;
2. Menjelaskan ketentuan hukum terkait peningkatan perdagangan lintas batas dalam skema *ASEAN Free Trade Area*.
3. Memberikan rekomendasi dan saran.

1.4 Kerangka Konseptual

Konsep yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Perjanjian Internasional

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

Dalam pengertian umum dan luas, perjanjian internasional yang dalam bahasa Indonesia disebut juga persetujuan, traktat, ataupun konvensi, adalah:

Kata sepakat antara dua atau lebih subjek hukum internasional mengenai suatu objek atau masalah tertentu dengan maksud untuk membentuk hubungan hukum atau melahirkan hak dan kewajiban yang diatur oleh hukum internasional.²⁷

Perjanjian internasional juga dapat dibedakan menjadi perjanjian bilateral dan perjanjian multilateral. Perjanjian yang bersifat bilateral adalah suatu perjanjian internasional yang pihak-pihak atau negara peserta yang terikat dalam perjanjian tersebut hanya dua pihak atau dua negara saja. Sedangkan perjanjian internasional multilateral merupakan suatu perjanjian internasional yang pihak-pihak atau negara-negara yang menjadi peserta pada perjanjian itu lebih dari dua negara.

Dalam bukunya Boer Mauna²⁸ mendefinisikan perjanjian internasional sebagai

Sumber hukum internasional yang paling utama adalah instrumen-instrumen yuridik yang menampung kehendak dan persetujuan negara atau subjek hukum internasional lainnya untuk mencapai tujuan bersama. Persetujuan bersama yang dirumuskan dalam perjanjian tersebut merupakan dasar hukum internasional untuk mengatur kegiatan negara-negara atau subjek hukum internasional lainnya di dunia ini.

Perjanjian internasional merupakan sumber hukum utama yang berlaku dalam hukum internasional. J.G. Starke²⁹ dalam bukunya "*Introduction to International Law*", menyatakan bahwa sumber-sumber hukum materiil hukum internasional dikategorikan dalam lima bentuk, yaitu :

1. Kebiasaan;
2. Traktat;
3. Keputusan pengadilan atau badan-badan arbitrase;

²⁷I Wayan Parthiana, *Perjanjian Internasional* Bag. 1, Bandung: Mandar Maju, 2002, hal 12.

²⁸ Boer Mauna, *Hukum Internasional (Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global)*, PT. Alumni, 2003, hal 82

²⁹ J.G. Starke, *Pengantar Hukum Internasional jilid 1*, Sinar Grafika, 2010, hal 42

4. Karya-karya hukum;
5. Keputusan atau ketetapan organ-organ/lembaga internasional

Pasal 38 ayat (1) Statuta Mahkamah Internasional menetapkan bahwa sumber hukum internasional yang dipakai oleh Mahkamah dalam mengadili perkara-perkara adalah:

1. Perjanjian Internasional (*international convention*), baik yang bersifat umum maupun khusus;
2. Kebiasaan internasional (*international customs*);
3. Prinsip-prinsip umum (*general principles of law*) yang diakui oleh negara-negara beradab;
4. Keputusan pengadilan (*judicial decisions*) dan pendapat para ahli yang telah diakui kepakarannya (*teachings of the most highly qualified publicist*) merupakan sumber tambahan hukum internasional.

Ketentuan mengenai perjanjian internasional kemudian diperjelas dalam Pasal 1 ayat 3 Undang-Undang Republik Indonesia No. 37 Tahun 1999 tentang Hubungan Luar Negeri yaitu :Perjanjian internasional adalah perjanjian dalam bentuk dan sebutan apapun, yang diatur oleh hukum Internasional dan dibuat secara tertulis oleh pemerintah Indonesia dengan satu atau lebih Negara, organisasi internasional atau subyek hukum internasional lainnya, serta menimbulkan hak dan kewajiban pada pemerintah Republik Indonesia yang bersifat publik.

2. Wilayah Perbatasan

Letak geografis Indonesia yang berbatasan langsung dengan empat negara menyebabkan Indonesia memiliki banyak wilayah perbatasan. Wilayah perbatasan darat Indonesia tersebar di 3 (tiga) pulau (Kalimantan, Papua, Timor) yang meliputi empat provinsi (Kalimantan Barat, Kalimantan Timur, Papua, dan Nusa Tenggara Timur). Pengertian perbatasan secara umum adalah sebuah garis demarkasi antara dua negara beradulat.

Menurut pendapat ahli geografi politik, pengertian perbatasan dapat dibedakan menjadi dua, yaitu *boundaries* dan *frontier*. Kedua definisi ini

UNIVERSITAS INDONESIA

mempunyai arti dan makna yang berbeda meskipun keduanya saling melengkapi dan mempunyai nilai yang strategis bagi kedaulatan wilayah negara. Perbatasan disebut *frontier* karena posisinya yang terletak di depan atau dibelakang (*hinterland*) dari suatu negara. Oleh karena itu, *frontier* dapat juga disebut dengan istilah *foreland*, *borderland*, ataupun *march* sedangkan istilah *boundary* digunakan karena fungsinya yang mengikat atau membatasi (*bound or limit*) suatu unit politik, dalam hal ini adalah negara. semua yang terdapat didalamnya terikat menjadi satu kesatuan yang bulat dan utuh serta saling terintegrasi satu dengan yang lain.³⁰

Suryo Sakti Hardiwijoyo³¹ mendefinisikan wilayah perbatasan sebagai:

Wilayah geografis yang berhadapan dengan negara tetangga, yang mana penduduk yang bermukim di wilayah tersebut disatukan melalui hubungan sosio-ekonomi dan sosio-budaya setelah ada kesepakatan antarnegara yang berbatasan.

Menurut Pemufakatan Dasar Lintas Batas antara Pemerintah Indonesia dan Malaysia Tahun 1967 yang dimaksud Perbatasan Malaysia adalah daerah perbatasan tertentu di Negara Bagian Sarawak. Daerah perbatasan tertentu ini meliputi Distrik Administration Lundu dalam *First Division* Sarawak, Distrik Administration Pensiagaan, Tenon, Sipitang, dan Tawau di Negara Bagian Sabah. Sedangkan perbatasan Indonesia adalah daerah perbatasan tertentu yang meliputi Kecamatan Perbatasan di Provinsi Kalimantan Timur, Kalimantan Barat, dan Pantai Timur Sumatera.

Dalam peraturan nasional, definisi wilayah perbatasan dapat ditemukan dalam Undang-Undang No. 43 Tahun 2008 Pasal 1 butir 4. Melalui undang-undang ini, yang dimaksud dengan Batas Wilayah Negara adalah garis batas yang merupakan pemisah kedaulatan suatu negara yang didasarkan atas hukum internasional.

³⁰ Suryo Sakti Hadiwijoyo, *Aspek Hukum Wilayah Negara*, Graha Ilmu, 2012, Yogyakarta, hal. 25

³¹*Ibid.*, hal 27

Luasnya wilayah perbatasan di Indonesia memerlukan suatu sistem pengelolaan perbatasan yang akuntabel dan terarah. Sayangnya, kenyataan di lapangan masih mengecewakan. Kawasan perbatasan seolah-olah terbengkalai oleh sistem pembangunan wilayah yang masih tersentralistik.

3. Perdagangan Lintas Batas

Secara substansial, tujuan akhir Pengelolaan wilayah perbatasan adalah sesuai visi pengelolaan wilayah perbatasan yaitu :

Menjadikan wilayah perbatasan antar Negara sebagai wilayah yang aman, tertib, menjadi pintu gerbang terdepan dan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat lokal dan menjamin terpeliharanya Negara Kesatuan Republik Indonesia.³²

Dilihat dari substansinya, fokus pengelolaan perbatasan seyogianya tidak terfokus dari segi keamanannya saja. Kesejahteraan ekonomi warga yang bermukim di wilayah perbatasan juga merupakan faktor yang krusial dalam hal terwujudnya sistem pengelolaan perbatasan yang baik.

Pada dasarnya, terdapat beberapa bentuk perdagangan lintas batas:

1. Perdagangan luar negeri berbentuk ekspor impor formal. Dalam Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan, Perdagangan Luar Negeri didefinisikan sebagai Perdagangan yang mencakup kegiatan ekspor/impor atas barang dan/atau jasa yang melampaui batas wilayah negara. Ekspor dan impor ini hanya dapat dilakukan oleh eksportir dan importir yang terdaftar dan ditetapkan oleh kementerian terkait. Perdagangan jenis ini dilakukan menggunakan fasilitas perbankan (*Letter of Credit*), dilakukan di wilayah-wilayah kepabeanan dan masih dikenai tarif pabean.

³² Direktorat Jenderal Strategi Pertahanan Direktorat Wilayah Pertahanan, Kajian Optimalisasi Penanganan Wilayah Perbatasan Maritim RI-RDTL dalam Rangka Menjaga Keutuhan RI, Jakarta, Desember, 2007.

2. Perdagangan perbatasan yang diatur dalam UU No. 7/2014 dan didefinisikan sebagai perdagangan yang dilakukan oleh warga negara Indonesia yang bertempat tinggal di daerah perbatasan Indonesia dengan penduduk negara tetangga untuk memenuhi kebutuhan sehari-harinya.³³ Berbeda dengan perdagangan luar negeri, perdagangan perbatasan didasarkan kepada perjanjian bilateral antara kedua negara. Terdapat pembatasan-pembatasan misalnya dalam hal tempat pemasukan barang, jenis-jenis barang yang diperbolehkan diperdagangkan, nilai maksimal transaksi serta siapa saja yang boleh melakukan kegiatan ini. Konsepsi perdagangan perbatasan sudah di atur dalam perjanjian yang merupakan kerjasama antara Indonesia dan Malaysia. Perjanjian perdagangan lintas batas telah dibuat dan ditanda tangani di Jakarta pada tanggal 24 Agustus 1970. Perjanjian tersebut mengatur tentang kegiatan perdagangan penduduk daerah perbatasan kedua negara (Indonesia dan Malaysia).

Definisi perdagangan perbatasan di daratan menurut Perjanjian tentang Perdagangan perbatasan antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Malaysia terdapat pada pasal 1 ayat (1) poin a yang berbunyi:

Perdagangan lintas batas di daratan adalah perdagangan yang dilakukan melalui daratan antara daerah-daerah perbatasan dari kedua negara.

Lebih lanjut Pasal 2 ayat (3) perjanjian ini menyebutkan:

Nilai barang-barang yang dibawa atau diangkut untuk maksud Perdagangan Lintas Batas di daratan oleh setiap orang seperti disebut pada ayat 3 dari pasal 1 tidak diperbolehkan melebihi jumlah enam ratus dollar Malaysia (M\$ 600) setiap bulannya.

3. Perdagangan Lintas Batas Informal merujuk kepada transaksi bisnis yang tidak tercatat yang dilakukan sepanjang wilayah perbatasan. Istilah ini berkembang dari praktek perdagangan lintas batas di Negara-Negara Afrika.³⁴

³³ Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014, Lembaran Negara Tahun 2014 Nomor 45, Pasal 1 angka 4.

³⁴Lihat: Jean-Guy K. Afrika dan Gerald Ajumbo, *Informal Cross Border Trade in Africa: Implications and Policy Recommendation*, Africa Economic Brief, Volume 3 Issue 10, November 2012. Lihat juga: Caroline Lesser dan Evdokia Moise-Leeman, *Informal Cross-Border Trade and Trade Facilitation Reform in Sub-Saharan Africa*, OECD Trade Policy Working Paper No. 86, 18 Februari 2009. Lihat juga: John Mwanki, *The Impact of Informal Cross Bordert Trade on Regional*

Karakteristik utama dari perdagangan jenis ini adalah aliran barang tidak melalui rute lintas batas formal dan tidak melalui pos pemeriksaan imigrasi dan kepabeanan.³⁵ Dalam halnya dengan perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Indonesia-Malaysia, perdagangan lintas batas ini dapat pula disebut sebagai perdagangan tradisional.³⁶ Praktek ini didahului dengan sistem barter, dimana keuntungan yang diambil dari praktek ini adalah tidak adanya pembatasan jumlah dan jenis barang yang diperdagangkan karena tidak adanya transaksi keuangan. Perdagangan jenis ini tidak sama sifatnya dengan perdagangan perbatasan dan tidak diatur secara formal di dalam ketentuan nasional Indonesia.

4. Pasar Tunggal dan Basis Produksi

Konsep Pasar Tunggal dan Basis Produksi terdapat di dalam Piagam ASEAN sebagai salah satu tujuan dari pembentukan komunitas regional ini. Pasal 1 poin 5 dalam Piagam ASEAN menyatakan tujuan dari ASEAN adalah:

Menciptakan pasar tunggal dan basis produksi yang stabil, makmur, sangat kompetitif, dan terintegrasi secara ekonomis melalui fasilitasi yang efektif untuk perdagangan dan investasi, yang di dalamnya terdapat arus lalu lintas barang, jasa-jasa dan investasi yang bebas; terfasilitasinya pergerakan pelaku usaha, pekerja profesional, pekerja berbakat dan buruh; dan arus modal yang lebih bebas.

Realisasi terhadap tujuan yang terkesan sangat ideal ini kemudian dibentuklah *ASEAN Economic Community*(AEC) yang didesain sebagai kendaraan bagi negara-negara peserta ASEAN dalam percepatan perwujudan pasar tunggal dan basis produksi. Untuk merealisasikan AEC, maka dibentuklah

Integration in SADC and Implication for Wealth Creation, http://www.sarpn.org/documents/d0001002/CFA-Mwaniki_CORN.pdf, diunduh pada 27 Mei 2015

³⁵ Lihat: Abd. Hair Awang, et al., *Informal Cross Border Trade Sarawal, Malaysia-Kalimantan, Indonesia: A Case Study at Serikin, Bau District, Sarawak*, *Malaysia Journal of Society and Space* 9 Issue 1 (60-68), 2013.

³⁶ Lihat: Zulkifli Mukhtar, *Aspek Hukum Transaksi Perdagangan Lintas Batas pada Daerah Perbatasan*, Skripsi pada Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin, Makassar 2014.

UNIVERSITAS INDONESIA

AEC Blueprint, yang mengelaborasi tindakan-tindakan apa yang harus dilaksanakan.

Konsep Pasar Tunggal dan Basis Produksi dalam lingkup ASEAN terdiri dari lima elemen inti:

- i. Pergerakan bebas barang
- ii. Pergerakan bebas jasa
- iii. Pergerakan bebas investasi
- iv. Pergerakan bebas modal
- v. Pergerakan bebas pekerja berbakat

Selain itu, terdapat dua elemen tambahan lain yakni sektor integrasi prioritas dan makanan, agrikultur dan kehutanan.

Dalam kerangka teoritis, terdapat dua elemen dari konsep ini yakni pasar tunggal dan integrasi basis produksi. Pasar tunggal, berbeda dengan *free trade area* (FTA) dimana ketika FTA hanya menghilangkan hambatan perdagangan terutama di sektor barang atau jasa dengan mengurangi atau menghilangkan sama sekali tarif impor dan kuota, pasar tunggal memerlukan adanya perdagangan bebas secara penuh dalam sektor barang, jasa, modal dan tenaga kerja.³⁷ Pembentukan pasar tunggal memerlukan penghilangan tiga tipe hambatan pergerakan barang, modal dan tenaga kerja: hambatan fisik, seperti kontrol kepabeanan di perbatasan negara dan pelabuhan udara; hambatan teknis seperti kuota impor, standar produk yang berbeda dan diskriminasi berdasarkan kebangsaan dalam kontrak pengadaan barang yang bersifat publik atau dalam kontrak tenaga kerja; dan hambatan fiskal, seperti bea masuk dan kontrol modal.³⁸

1.5 Landasan Teoritis

1. Teori Hukum Perdagangan Internasional

Pertumbuhan yang masif dalam perdagangan internasional dan meningkatnya teknologi informasi mengarahkan perdagangan menuju pasar

³⁷Simon Hix, *An East Asian Single Market? Lessons from the European Union*, *Korean Institute of International Economic Policy*, 30 Maret 2005.

³⁸*Ibid.*

perdagangan dunia dan ekonomi yang saling interdependensi antar negara-negara. Michelle Sanson³⁹ mendefinisikan hukum perdagangan internasional secara terminologi. Di sini ia memecah istilah “*inter*” yang dalam bahasa latin berarti antara, “*national*” yang berarti negara, “*trade*” didefinisikan sebagai pertukaran barang, jasa, dan teknologi dengan keuntungan, dan “*law*” adalah peraturan dalam bertingkah laku (*regulation of conduct*). Sehingga, hukum perdagangan internasional diartikan sebagai regulasi dalam bertindak terhadap pihak-pihak yang terlibat dalam pertukaran barang, jasa dan teknologi antar negara.⁴⁰

Lebih lanjut, Sanson menjabarkan terkait sumber hukum perdagangan internasional yakni:⁴¹

1. Perjanjian antar negara

Sumber perdagangan internasional dalam tipe ini termasuk di dalamnya adalah traktat, atau konvensi dan alat yang paling dekat/ekuivalen dengan legislasi dalam sistem hukum domestik. Traktat dapat memberikan kewajiban hukum bagi para pihak, sedangkan deklarasi lebih memberikan kewajiban moral bagi para pesertanya. Konvensi internasional adalah yang paling mirip dengan legislasi internasional. Traktat internasional dan hukum asing tidak akan beroperasi di wilayah suatu negara kecuali negara tersebut memperbolehkan dan hal ini berlaku sebaliknya bagi hukum suatu negara di wilayah negara lain.

2. Praktek umum negara-negara

Hal ini mencakup budaya dan pemanfaatan perdagangan yang berkembang seiring waktu sebagai standar dalam hubungan perdagangan. Bentuk *lex mercatoria*⁴² adalah prinsip-prinsip umum dari penggunaan dan

³⁹ Michelle Sanson, *Essential International Trade Law*, United Kingdom: Cavendish Pub, 2002). Hal 3.

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ *Ibid.*

⁴² Lihat: E. Gaillard, ‘Thirty Years of Lex Mercatoria: Towards the Selective Application of Transnational Rules’, *ICSID Review* 10, no. 2 (1995): 208–31, doi:10.1093/icsidreview/10.2.208. Konsep *lex mercatoria* secara umum didefinisikan sebagai kumpulan peraturan, yang memiliki asal dan isi yang berbeda, yang diciptakan oleh komunitas perdagangan untuk memenuhi kebutuhan perdagangan internasional. Beberapa penulis menyamakan istilah *lex mercatoria* dengan hukum transnasional dan prinsip umum dari hukum

kebiasaan diantara pedagang internasional. Ini berkembang dari hukum dagang dan mencakup aspek umum dari perdagangan internasional yang digunakan, diterima dan diakui oleh pedagang seiring waktu.

3. Pengakuan Umum Prinsip-Prinsip Hukum

Ini mencakup prinsip-prinsip hukum yang diakui di seluruh sistem hukum nasional di seluruh dunia. Prosedur dan prinsip hukum yang dipraktikkan oleh sistem *civil law* dan *common law* masuk ke dalam kategori ini.

4. Yurisprudensi dan Penulisan Akademik

Walaupun jenis ini tidak dianut secara tegas sebagaimana praktek di dalam sistem *common law*, hal ini konsisten dengan pendekatan keseragaman interpretasi dari putusan yang berkaitan. Tulisan dari akademisi terkemuka juga diakui berlaku sebagai bentuk *expert commentary* dari kedudukan hukum di beberapa bidang.

5. Perjanjian di antara pedagang

Prinsip ini dikenal sebagai *party autonomy*, bahwa perdagangan harus dapat secara bebas membentuk kontrak bagi diri mereka sendiri dan memutuskan bagaimana sengketa di antara mereka harus diselesaikan dan berdasarkan hukum apa.

6. Hukum domestik

Pada prakteknya, banyak transaksi, yang jika beberapa permasalahan tidak dapat diselesaikan oleh konvensi internasional, praktek atau prinsip umum yang telah diakui, atau oleh peraturan spesifik di dalam kontrak perdagangan, hukum domestik dapat diberlakukan.

7. Organisasi komersil yang dominan

Perusahaan, biasanya berbentuk multinasional, yang memiliki pengaruh signifikan di dalam pasar untuk beberapa produk, komoditas dan jasa, dapat memiliki andil terkait bagaiman pasar beroperasi dan di bawah kondisi seperti apa.

komersil internasional. Lihat juga: Gilles Cuniberti, Three Theories of Lex Mercatoria, *Columbia Journal of Transnational Law*, Vol 52 No. 1 (2013), doi:10.2139/ssrn.2597583.

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

Perkembangan perdagangan internasional kemudian mendorong dibentuknya suatu kesepakatan internasional yang ditujukan untuk menurunkan tarif kepabeanan dan mengurangi diskriminasi perdagangan di antara negara-negara. Hasil dari negosiasi ini adalah penandatanganan ketentuan perjanjian internasional yang mengikat 25 negara peserta pada tahun 1947 ke dalam komitmennya terkait dengan kebijakan perdagangan yang dikenal sebagai *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT).⁴³ Ketika WTO dibentuk pada tahun 1994, seluruh peserta GATT menjadi peserta WTO. Hubungan antara WTO dan GATT adalah bahwa WTO merupakan bentuk organisasinya, dan GATT merupakan bagian dari WTO. GATT kemudian diubah menjadi *General Agreement on Tariffs and Trade 1994* (GATT 1994), yang walaupun secara formal merupakan bagian dari Perjanjian WTO, hanya berisi beberapa halaman dimana masih memasukkan ketentuan-ketentuan utamanya berasal dari GATT 1947.⁴⁴

Beberapa hal yang diatur dalam GATT antara lain, pengaturan prinsip “*most-favored nation*” dan “*national treatment*”; penghilangan pembatasan kuota dalam praktek impor, penghilangan *preferential trading arrangements*, proteksi terhadap industri domestik melawan praktek *dumping*, pengadaan dari pemerintah (*Government Procurement*) dan subsidi.

Khusus terkait dengan perdagangan di perbatasan diatur pula dalam GATT 1994 dalam Pasal XXIV par. 3 poin a yang menyatakan bahwa ketentuan-ketentuan dalam perjanjian ini tidak dibentuk untuk menghalangi keuntungan yang didapatkan bagi negara peserta yang berbatasan dalam hal melakukan fasilitasi terhadap lalu lintas perbatasan. Ketentuan ini berarti bahwa ketentuan yang memberikan keuntungan bagi bentuk lalu lintas perbatasan secara umum diakui dikecualikan terhadap prinsip *most-favored nation* (MFN). Pengaturan yang ketat dalam hambatan kepabeanan sebenarnya akan sangat menghambat kegiatan ekonomi normal di wilayah bagi penduduk wilayah perbatasan, di daerah

⁴³*Ibid.*

⁴⁴ Andrew T. Guzman and Joost H.B. Pauwelyn, *International Trade Law*, Wolters Kluwer, 2012, Hal 102.

perbatasan mana hambatan fisik tidak dipresentasikan secara fisik.⁴⁵ Sehingga, perjanjian yang mengatur kebebasan perdagangan di dalam zona yang terbatas di kedua wilayah perbatasan, yang memberikan keuntungan yang tidak sesuai dengan prinsip MFN dapat dijustifikasi. Pengecualian ini sudah dijamin validitasnya secara umum dan sudah diakui di dalam hukum internasional walaupun tidak secara tegas dinyatakan di dalam sebuah traktat.⁴⁶

Pentingnya perdagangan internasional terhadap kesejahteraan ekonomi dan perkembangan suatu negara telah didokumentasikan dengan baik sejak masa Adam Smith (1776) yang berusaha menjawab pertanyaan sebab dan indikator dari kesejahteraan suatu negara. Dasar pemikiran dari hubungan antara kesejahteraan negara dengan perdagangan internasional menunjukkan bahwa suatu negara harus mengekspor barang dan jasa dalam rangka menghasilkan pendapatan untuk membiaya barang dan jasa impor yang tidak dapat diproduksi oleh tenaga pribumi.⁴⁷ Indikator yang paling sering digunakan dalam mengukur kekuatan ekonomi suatu negara adalah dari tingkat *Gross Domestic Product* (GDP). Gagasan ini telah dieksplorasi oleh beberapa ekonomis dan dijelaskan bahwa ketika penjualan ekspor meningkat, GDP akan meningkat dan menciptakan stimulus untuk meningkatkan kesejahteraan ekonomi dan sosial.

2. Teori Keunggulan Komparatif

Dalam penelitian ini, teori dalam bidang ekonomi juga akan digunakan sebagai penguat latar belakang terjadinya perdagangan bebas. Teori ekonomi ini menyatakan bahwa *comparative advantage*/keunggulan komparatif merupakan motif terjadinya perdagangan internasional.⁴⁸ Secara historis, keunggulan

⁴⁵ Khursid Hyder, *Equality of Treatment and Trade Discrimination in International Law*, Belanda: Martinus Nijhoff, 1986.

⁴⁶*Ibid.*

⁴⁷ Robert E. Morgan, Constantine S. Katsikeas, *Theories of international trade, foreign direct investment and firm internationalization: a critique*, http://www.st-andrews.ac.uk/business/distance/Economics/Reading/Critique_trade_theories.pdf, diunduh tanggal 26 Februari 2015

⁴⁸ Michele Sanson, *Op Cit*, hal 3.

komparatif akan terjadi ketika negara-negara memiliki suplai yang melimpah dalam komoditas yang berbeda-beda. Dibalik gagasan keunggulan komparatif adalah apa yang dinamakan sebagai *presumption of value*, bahwa komoditas yang di miliki di suatu negara adalah merupakan nilai di wilayah negara lain.⁴⁹

Menurut David Ricardo, Keunggulan Komperatif dapat tercapai ketika ada perbedaan keunggulan komparatif antar negara. Ia berpendapat bahwa keunggulan komparatif akan tercapai jika suatu negaramampu memproduksi barang dan jasa lebih banyak dengan biaya yang lebih murah daripada negara lainnya.

Penjelasan mengenai hukum keunggulan komparatif dikemukakan oleh David Ricardo dalam bukunya *Principles of Political Economy and Taxation* (1817).⁵⁰ Menurut hukum keunggulan komparatif, meskipun sebuah negara kurang efisien dibanding (atau memiliki kerugian absolut terhadap) negara lain dalam memproduksi kedua jenis komoditi yang dihasilkan, namun masih tetap terdapat dasar untuk melakukan perdagangan yang menguntungkan kedua belah pihak. Negara A misalnya harus melakukan spesialisasi dalam memproduksi dan mengekspor komoditi yang memiliki kerugian absolut lebih kecil (yang merupakan komoditi yang memiliki keunggulan komparatif) dan mengimpor komoditi yang memiliki kerugian absolut cukup besar (komoditi yang memiliki kerugian komparatif). Jadi harga sesuatu barang tergantung dari banyaknya tenaga kerja yang dicurahkan untuk memproduksi barang tersebut.

3. Teori Integrasi Ekonomi Regional

Balassa mendefinisikan integrasi ekonomi sebagai suatu proses dan sebagai suatu keadaan.⁵¹ Sebagai proses, integrasi ekonomi meliputi tindakan untuk menghilangkan diskriminasi antara unit ekonomi yang dimiliki oleh negara-negara, sedangkan sebagai suatu keadaan, integrasi ekonomi dapat dipresentasikan dengan tidak adanya berbagai bentuk diskriminasi antara ekonomi

⁴⁹*Ibid.*

⁵⁰ David Ricardo, *The Principles of Political Economy and Taxation*, Canada: Batoche Books, 2001.

⁵¹ Bela Balassa, *The Theory of Economic Integration*, Greenwood Press, 1961, hal 174

nasional.⁵² Konsep integrasi ekonomi regional menyatakan bahwa negara-negara yang berada di dalam suatu wilayah geografis yang dekat membentuk suatu bentuk kerjasama untuk mengembangkan perdagangan dan pembangunan.⁵³ Tujuan ideal dari pembentukan integrasi ekonomi adalah untuk meningkatkan kesejahteraan. Kondisi yang dibutuhkan agar integrasi ekonomi dapat diwujudkan termasuk kebebasan pergerakan barang dan faktor produksi dan hilangnya diskriminasi di antara negara peserta.⁵⁴

Terdapat beberapa bentuk dari integrasi ekonomi. Setiap bentuk integrasi memiliki tingkat diskriminasi yang berbeda antar negara-negara anggota yakni; *free trade areas* (FTAs), *custom unions* (CUs), *common markets* (CMs), *economic union* (EUs).⁵⁵

Free Trade Area (FTA) terbentuk ketika sekurang-kurangnya dua negara, secara sebagian atau seluruhnya menghapuskan hambatan tarif. Tujuan umum dari bentuk ini adalah efisiensi ekonomis.

Dalam *Custom Union* (EU), negara-negara yang menjadi anggotanya secara bersama-sama mengatur kebijakan perdagangan mereka. Bentuk ini adalah blok perdagangan yang terdiri dari kawasan perdagangan bebas yang memiliki tarif eksternal yang seragam.

Common Market (CM) menambahkan unifikasi kebijakan ekonomi misalnya terkait perpajakan. Jenis blok perdagangan ini memiliki kebijakan yang seragam terkait peraturan produk dan kebebasan faktor-faktor produksi (modal dan tenaga kerja) dan perusahaan.

Dalam *Economic Union* (EU), integrasi ekonomi menjadi lebih mendalam. Dalam blok ini, elemen-elemen yang berkaitan dengan teritori ekonomi nasional secara bebas berpindah di antara negara-negara anggota. Beberapa elemen ini

⁵² *Ibid.*

⁵³ Willian J. Kehoe, Regional and Global Economic Integration, <http://abeweb.org/proceedings/proceedings06/kehoe.pdf>, unduh tanggal 9 April 2015

⁵⁴ Snorri Thomas Snorrason, The Theory of Trade Agreements, Economic Integration, Size of Economies, Trade Costs and Welfare, dalam *Asymmetric Economic Integration: Size Characteristics of Economies, Trade Costs and Welfare*, United States: Physica-Verlag H, 2014, Hal 13.

⁵⁵ C., Rocardo Arguello. Economic Integration. An Overview of Basic Economic Theory and Other Related Issues, Bogota: PCentro Editorial Universidad del Rosari, 2000, hal 4.

mencakup pergerakan bebas barang dan jasa dan rejim pajak yang seragam bagi negara non-EU, pergerakan bebas untuk modal serta pergerakan bebas bagi individu dan badan hukum.⁵⁶

1.6 Metode Penelitian

Pendekatan Penelitian. Penelitian ini adalah penelitian yuridis normatif⁵⁷ karena melakukan kajian terhadap berbagai ketentuan hukum internasional dan nasional khususnya tentang perdagangan internasional; Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini bersifat Konseptual. Dalam pendekatan ini, peneliti perlu merujuk pada prinsip-prinsip hukum.⁵⁸ Secara khusus mengkaji mengenai perdagangan lintas batas. Walaupun pendekatan yang digunakan adalah pendekatan *law in books* (aturan-aturan tertulis) namun penelitian ini juga menggunakan pendekatan *law in actions* (kenyataan dalam masyarakat). Hal ini dilakukan untuk mendapatkan analisis yang menyeluruh tentang perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Indonesia dan Malaysia.

Tipe penelitian. Berdasarkan tipologinya, penelitian ini merupakan penelitian eksplanatoris karena berupaya menjelaskan bagaimana implikasi integrasi ekonomi ASEAN terhadap perdagangan lintas batas di wilayah Perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak.

Jenis Data. Data utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder dalam penelitian ini mencakup bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.⁵⁹

⁵⁶ Currency Union Technical Expert Group, Outcome paper (CUTEG): Definition of Economic Unions, akses tanggal 9 April 2015, <https://www.imf.org/external/np/sta/bop/cu/op2-1.pdf>, unduh tanggal 10 April 2015

⁵⁷ Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, Cet. 3 Jakarta: Universitas Indonesia, 1986, hal. 10.

⁵⁸ Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum, Jakarta: Prenada Media Group, 2011, hal. 137

⁵⁹ *Ibid*, hal. 51-52.

Teknik Pengumpulan Data. Data sekunder didapatkan atau dikumpulkan dengan cara *Desk study*, yaitu mendapatkan data sekunder melalui penelusuran kepustakaan termasuk pencarian data melalui media internet (*internet-based research*).

Analisis Data. Setelah semua data terkumpul akan dilakukan proses analisis data secara kualitatif. Analisis secara kualitatif ini bertujuan untuk memahami makna dari data yang telah dikumpulkan.⁶⁰ Khususnya regulasi nasional baik di tingkat pusat maupun daerah dan kerjasama internasional bilateral maupun regional yang berkaitan dengan perdagangan lintas batas (*law in books*) dan praktek perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat dan Sarawak (*law in actions*).

1.7 Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi ini terbagi menjadi 5 (lima) bab dengan sistematika sebagai berikut:

BAB I: Pendahuluan. Sebagai pendahuluan merupakan gambaran secara umum dan mengidentifikasi permasalahan-permasalahan dari penelitian termasuk membahas mengenai metode penelitian yang akan digunakan.

BAB II: Mekanisme Perdagangan Lintas Batas Di Daerah Perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak. Dilakukan pembahasan secara holistik mengenai konsep perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Indonesia dan Malaysia. Dimulai dengan mengkaji praktek tersebut dari aspek historis dan perkembangannya hingga sekarang. Dilakukan pemetaan peraturan baik di level nasional (baik peraturan pusat maupun daerah) dan di level bilateral (Indonesia-Malaysia) terkait kegiatan perdagangan lintas batas. Dibahas pula mengenai deskripsi praktek perdagangan lintas batas untuk mendapatkan gambaran bagaimana bentuk perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak.

⁶⁰ Daniel Little, *Varieties of Social Explanation: An Introduction to the Philosophy of Social Science*, London: Westview Press, 1991, hal. 68-69.

BAB III: Ketentuan Perdagangan Barang Dalam Kerangka Integrasi Ekonomi Regional ASEAN. Dijabarkan peraturan perdagangan dalam *ASEAN Trade in Goods Agreement* sebagai perwujudan dari konsep Pasar Tunggal dan Basis Produksi Terintegrasi dalam AEC. Konsep ini juga akan dibahas secara teoritis dan praktis dan dibahas pula kaitannya dengan praktek perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan. Hal ini dilakukan untuk mengidentifikasi implikasi implementasi AEC 2015 di wilayah perbatasan Kalimantan Barat - Sarawak di sektor perdagangan. Dibahas pula terkait kerjasama di tingkat sub-regional dan bilateral yang dapat menjadi sarana dalam peningkatan ekonomi wilayah perbatasan dalam rangka menghadapi MEA 2015.

BAB IV: Analisa Perdagangan Lintas Batas Di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat - Sarawak Dan Kaitannya Dengan Kerjasama Asean Free Trade Area. Dilakukan analisa mengenai bentuk praktek dan pengaturan perdagangan lintas batas di wilayah Kalimantan Barat – Sarawak. Konsep Pasar Tunggal dan Basis Produksi Terintegrasi dimunculkan kembali untuk menjadi tolak ukur kesiapan wilayah perbatasan dalam menghadapi integrasi ekonomi. Selanjutnya dijabarkan pula beberapa program dan peraturan pemerintah sebagai usaha dalam peningkatan ekonomi perbatasan dalam rangka peningkatan perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan.

BAB V: Kesimpulan dan Saran. Berisi kesimpulan dan saran yang menjawab permasalahan penelitian.

BAB II

MEKANISME PERDAGANGAN LINTAS BATAS DI DAERAH PERBATASAN KALIMANTAN BARAT-SARAWAK

2.1 Gambaran Umum Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak.

2.1.1 Gambaran Umum tentang Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak dari Aspek Geografis dan Historis

Kalimantan Barat merupakan salah satu provinsi yang berbatasan langsung dengan negara lain, yaitu Malaysia (Sarawak). Batas darat antara Malaysia dan Indonesia sendiri terdiri dari sektor barat (Kalimantan Barat-Sarawak) dan sektor timur (Kalimantan Timur-Sabah). Penegasan batas bersama dimulai sejak tahun 1975. Jumlah tugu batas ada 19.328 buah terdiri dari tipe A, B, C dan D lengkap dengan koordinatnya. Khusus untuk sektor barat, garis perbatasan antara kedua negara membentang sepanjang ± 966 km yang melewati 116 desa dalam 15 kecamatan dan di 5 kabupaten. Wilayah yang melekat dan berbatasan langsung dengan Malaysia disebut daerah *lini 1* yaitu:

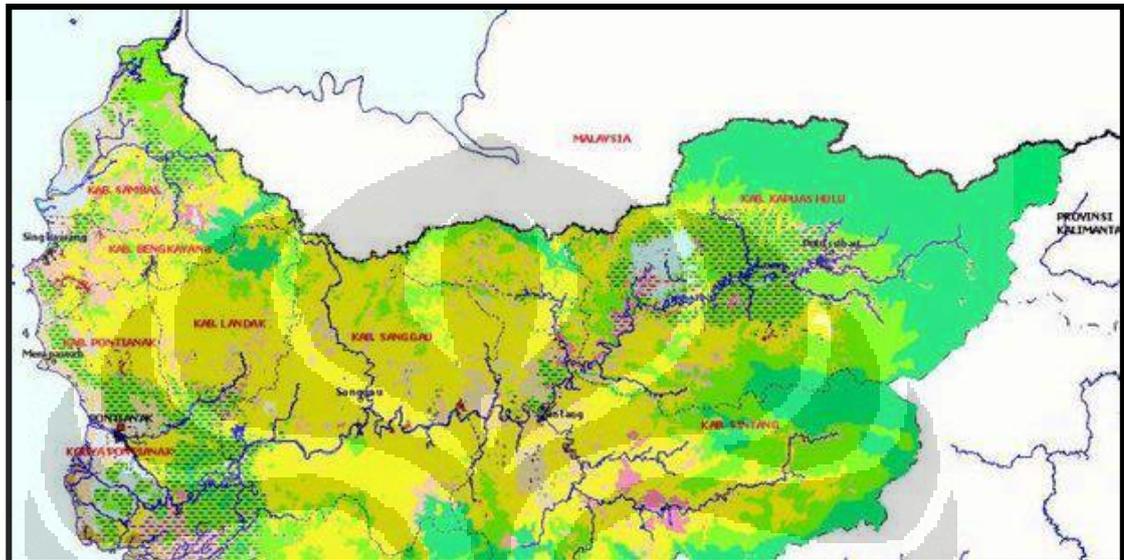
1. Kabupaten Sambas, memiliki 2 kecamatan yang berbatasan langsung dengan Malaysia, yaitu : (1) Paloh; dan (2) Sajingan Besar
2. Kabupaten Bengkayang, memiliki 2 kecamatan yang berbatasan langsung, yaitu : (1) Jagoi Babang; dan (2) Siding
3. Kabupaten Sanggau, memiliki 2 kecamatan yang berbatasan langsung, yaitu : (1) Entikong; dan (2) Sekayam
4. Kabupaten Sintang, memiliki 2 kecamatan yang berbatasan langsung, yaitu : (1) Ketungau Hulu; dan (2) Ketungau Tengah
5. Kabupaten Kapuas Hulu, memiliki 7 kecamatan yang berbatasan langsung, yaitu : (1) Putussibau; (2) Kedamin; (3) Puring Kencana; (4) Empanang; (5) Badau; (6) Batang Lupar; dan (7) Embaloh Hulu.

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

Gambar II.1

**Peta Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat (Indonesia) – Sarawak
(Malaysia)**



Sumber: Bappeda Kalbar

Tabel II.1
Luas Wilayah Kabupaten/Kota
Dan Pembagian Administrasi Di Kalimantan Barat Tahun 2011

Kabupaten/Kota	Luas Area (Km ²)	Persentase terhadap Luas Propinsi	Kecamatan	Desa/Kelurahan
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]
Kab. Sambas	6,394.70	4.36	19.00	184.00
Kab. Bengkayang	5,397.30	3.68	17.00	124.00
Kab. Sanggau	12,857.70	8.76	15.00	166.00
Kab. Sintang	21,635.00	14.74	14.00	287.00
Kab. Kapuas Hulu	29,842.00	20.33	25.00	282.00

Sumber: BPS Kalimantan Barat 2012

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

Dalam dimensi hukum internasional, prinsip penetapan perbatasan negara dibagi menjadi 2 (dua) yaitu, prinsip umum dan prinsip khusus. Dalam prinsip umum penyelesaian perbatasan negara terdapat 2 (dua) landasan hukum internasional, yaitu *United Nations Charter* (Piagam PBB) dan *Treaty of Amity and Cooperation In Southeast Asia*. Prinsip penyelesaian secara damai merupakan prinsip utama dalam penyelesaian penetapan perbatasan menurut prinsip umum.⁶¹

Prinsip khusus penetapan batas darat terdiri dari 3 (tiga) teori⁶², yaitu:

a. Border Stability

Dalam penyelesaian penetapan perbatasan darat harus memperhatikan dan menjaga stabilitas kawasan perbatasan. Prinsip ini bertujuan untuk menjaga harmonisasi hubungan antar warga negara sehingga delimitasi tidak sampai mengganggu hubungan diplomatik antar negara yang berbatasan.

b. Eternality of boundary treaty

Secara singkat, prinsip ini menyatakan bahwa perjanjian tentang batas negara bersifat final, sehingga tidak dapat diubah. Sehubungan dengan hal tersebut, salah satu negara pihak tidak dapat menuntut perubahan garis batas setelah batas tersebut disepakati bersama.

c. Uti Possidentis Juris

Prinsip ini menyatakan bahwa negara yang merdeka mewarisi wilayah bekas negara penjajahnya. Jika ditilik secara historis, penetapan wilayah perbatasan Indonesia Malaysia menggunakan prinsip ini. Pembagian wilayah di pulau Kalimantan ditetapkan dalam Traktat London 1891 oleh kolonial Belanda dan Inggris.

Berikut adalah pemaparan secara kronologis perjanjian-perjanjian yang menjadi dasar terbentuknya perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak:

1. Konvensi 1891

⁶¹Suryo Sakti Hadiwijoyo, *Aspek Hukum Wilayah Negara*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2012, hal 37

⁶²*Ibid.*

Konvensi ini ditandatangani oleh (Hadiwijoyo 2012) kedua negara Belanda dan Inggris pada tanggal 20 Juni 1891 di London. Di dalam konvensi ini diatur berbagai hal yang menyangkut penentuan *watershed* maupun hal-hal yang menyangkut kasus-kasus pada wilayah tertentu.

2. Kesepakatan 1915

Kesepakatan ini merupakan persetujuan laporan bersama penegasan perbatasan antara Belanda dan Inggris di Kalimantan tanggal 28 September 1915. Persetujuan ini ditandatangani di Tawao pada tanggal 17 Februari 1913 masing-masing oleh Ir. J.H.G Schepers anggota Brigade Triangulasi (sekarang bagian Geodesi Subditbinpeta Dittopa di Bandung) dan Letnan Laut E.A. Vreede yang mewakili pemerintah Belanda, sedangkan dari pihak Inggris diwakili oleh H.W.L Bunbury dan G.ST.V. Keddel, yang keduanya adalah ahli pemetaan. Penegasan bersama tersebut dilakukan oleh kedua belah pihak berdasarkan traktat 1891. Hasil persetujuan tersebut dikukuhkan oleh wakil kedua pemerintahan di London pada tanggal 28 September 1915.

3. Konvensi 1928

Konvensi ini ditandatangani oleh kedua belah pihak di Den Haag pada tanggal 28 Maret 1925, selanjutnya diratifikasi oleh kedua negara pada tanggal 6 Agustus 1930. Inti dari konvensi ini adalah mengenai cara-cara penentuan batas wilayah kedua negara di kawasan Jagoi antara gunung api dan gunung raya yang merupakan bagian dari traktat 1891.

4. MoU 1973

Dokumen persetujuan kedua belah pihak ini berdasarkan kepada konvensi-konvensi 1891, 1915 dan 1928. Dalam *MoU* ini disepakati hal-hal yang menyangkut penyelenggaraan survei dan penegasan batas RI-Malaysia yaitu:

- a. organisasi *the joint technical committee*
- b. penentuan area prioritas
- c. prosedur survei
- d. tahapan pelaksanaan
- e. pembiayaan
- f. dukungan satuan pengamanan
- g. logistik dan komunikasi
- h. keimigrasian
- i. ketentuan bea dan cukai

UNIVERSITAS INDONESIA

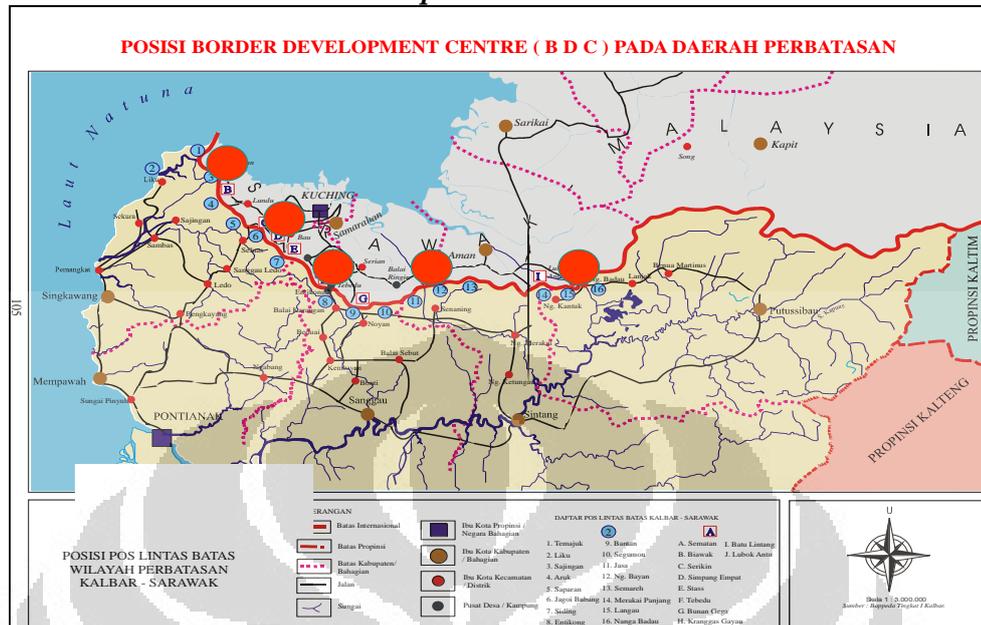
Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

Pola penetapan batas negara yang digunakan adalah metode *watershead*, yakni mengikuti aliran turunnya air dari tempat yang lebih tinggi. Dalam prakteknya, penentuan atau penetapan perbatasan darat dengan menggunakan metode ini berpotensi menimbulkan konflik antara kedua negara. Hal ini disebabkan karena adanya perbedaan penafsiran kedua belah pihak akibat perbedaan fakta di lapangan dengan isi naskah dalam perjanjian. Berkaitan dengan hal tersebut, hukum internasional menyatakan perlunya membangun kesamaan persepsi dan saling percaya antara negara-negara yang saling berbatasan, untuk mengupayakan jalan damai apabila timbul persengketaan yang berkaitan dengan penetapan atau penegasan perbatasan darat. Kesepakatan yang dicapai oleh kedua belah pihak dalam penetapan perbatasan di lapangan dapat dituangkan ke dalam *field plan* dan selanjutnya dapat digunakan sebagai salah satu acuan dalam penetapan perbatasan darat.

Sebagai dua wilayah yang berbatasan, diperlukan adanya suatu sistem fasilitas lintas batas terpadu yang wewenangnya meliputi masalah CIQS (*custom, imigration, quarantine, security*) di wilayah perbatasan. Untuk itu terdapat 5 (lima) Pos Pemeriksaan Lintas Batas (PPLB) yang diprogramkan ditempatkan di setiap kabupaten perbatasan, yaitu:

1. PPLB Entikong (Kabupaten Sanggau).
2. PPLB Nanga Badau (Kabupaten Kapuas Hulu).
3. PPLB Aruk (Kabupaten Sambas).
4. PPLB Jagoi Babang (Kabupaten Bengkayang).
5. PPLB Jasa (Kabupaten Sintang)

Gambar II.2

Posisi *Border Development* Pada Daerah Perbatasan

Sumber: BAPPEDA KALBAR

Dari kelima PPLB yang diprogramkan diatas, hingga saat ini hanya 3 (tiga) PPLB yang telah ditetapkan titik tengahnya, yaitu PPLB Entikong, PPLB Aruk dan PPLB Nanga Badau. Sedangkan PPLB Jagoi Babang dan PPLB jasa hingga saat ini belum ada penetapan *zero point*.

Pos Pemeriksaan Lintas Batas Entikong ditetapkan berdasarkan *Border Crossing Arrangement* Indonesia-Malaysia. Ujicoba sebagai PPLB dilakukan pada tahun 1989 dan ditetapkan sebagai PPLB pada tanggal 25 Februari 1991 yang sekaligus merubah statusnya dari Pos Lintas batas Tradisional smenjadi Pos Pemeriksaan Lintas Batas atau Tempat Pemeriksaan Imigrasi. PLB Entikong dibuka sebagai jalur keluar masuk orang, barang dan kendaraan⁶³ yang berasal dari masing-masing wilayah (Kalimantan Barat – Sarawak). Pintu lintas batas ini juga merupakan jalur lintas batas darat pertama bagi Indonesia dengan negara tetangga yang sebelumnya hanya berfungsi sebagai pintu keluar masuk bagi pelintas batas tradisional. Setelah melalui pengujian, PPLB Entikong secara resmi menjadi lintasan perdagangan internasional pada 27 Mei 1995 melalui Keputusan Menteri Perdagangan No. 36/KP/III/95 tentang Perdagangan Lintas Batas Melalui

⁶³ Dibuka untuk angkutan umum pada tanggal 2 Januari 1993.

Pemeriksaan Lintas Batas Entikong di Provinsi Kalimantan Barat. Maka dengan dibukanya jalan Entikong - Tebedu tersebut, PPLB Entikong mempunyai beberapa fungsi, antara lain:

- a. Sebagai pintu keluar/masuk bagi pelintas batas tradisional.
- b. Sebagai pintu keluar/masuk bagi pelintas batas non tradisional.
- c. Sebagai pintu gerbang lalu lintas kendaraan antar negara (Internasional).
- d. Sebagai pintu gerbang keluar/masuk barang antar negara (Perdagangan Internasional).

Pintu lintas batas Aruk-Biawak sejak tahun 2009 berubah status dari Pos Lintas Batas Tradisional menjadi Pos Pemeriksaan Lintas Batas. Pengukuran titik tengah dilakukan di pertemuan jalan Aruk-Biawak oleh tim Kalbar dan Sarawak pada tanggal 27 Maret 2005. PPLB Aruk mulai beroperasi sejak tanggal 1 Januari 2011.

Pengukuran titik tengah PPLB Nanga Badau di pertemuan jalan Nanga Badau – Lubok Antu dilakukan oleh tim Kalbar dan Sarawak pada tanggal 23 Mei 2000. Sejak tahun 2009, pintu lintas batas Nanga Badau-Lubok Antu yang sebelumnya berstatus Pos Lintas Batas Tradisional berubah menjadi Pos Pemeriksaan Lintas Batas dan dijadwalkan beroperasi sejak Februari 2012.

Selain kelima pintu lintas batas yang ditetapkan sebagai Pos Pemeriksaan Lintas Batas diatas, masih terdapat pos lintas batas yang memiliki status sebagai pos lintas batas tradisional. Berdasarkan perjanjian antara Indonesia dan Malaysia yang terakhir diperbaharui pada tanggal 12 Januari 2006 di Bukittinggi, terdapat 16 titik entry point sebagai pos lintas batas tradisional Kalimantan Barat-Sarawak.

- a. Titik tradisional *exit-entry* point di Kabupaten Sambas
 - Temajuk – Sematan
 - Liku – Sematan
 - Sajingan – Biawak
 - Aruk – Biawak
- b. Titik tradisional *exit-entry* point di Kabupaten Bengkayang:
 - Jagoi Babang – Serikin
 - Siding – Stass
 - Saparan – Padawan
- c. Titik tradisional *exit-entry* point di Kabupaten Sanggau:
 - Entikong – Tebedu

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

- Segumon – Bunan Gega
- Batan – Bunan Gega
- d. Titik tradisional *exit-entry* point di Kabupaten Sintang:
 - Jasa – Kranggas Gayau
 - Nanga Bayan – Kranggas Gayau
 - Semareh – Kranggas Gayau
- e. Titik tradisional *exit-entry* point di Kabupaten Kapuas Hulu:
 - Merakai Panjang – Batu Lintang
 - Langau – Batu Lintang
 - Nanga Badau – Lubok Antu

Penggunaan lahan di wilayah perbatasan didominasi oleh kebun campuran yang mayoritas kebun kopi yang tercatat mempergunakan lahan seluas 175,085.15 hektar atau sekitar 26,6% dari keseluruhan lahan yang tersedia. Sedangkan tanah yang belum diolah dan masih terisi semak belukar 105,308 hektar atau sekitar 16% dari seluruh lahan yang sebenarnya dapat dimanfaatkan untuk diolah sebagai lahan produktif.

Tabel 11.2
Penggunaan Tanah Kawasan Perbatasan

PENGGUNAAN	HEKTAR	(%)
Alang-alang, lahan terbuka	28,852.84	4.41
Belukar Tua, Hutan Sekunder	79,132.30	12.09
Hutan	137,589.65	21.02
Hutan Tanaman Industri (Akasia)	29,476.72	4.50
Karet	9,348.78	1.43
Kelapa sawit	28,765.07	4.40
Kopi, Kebun campuran	174,085.14	26.60
Ladang dan tegalan	26,949.80	4.12
Permukiman	3,698.54	0.57
Pertambangan Batubara	674.97	0.10
Sawah	26,997.28	4.13
Semak belukar	105,308.89	16.09
Sungai	2,939.75	0.45
Lain-lain	546.34	0.09
Total	54,366.08	100.00

UNIVERSITAS INDONESIA

Sumber: BAPPEDA, 2010

Secara umum karakteristik dan potensi kabupaten-kabupaten di perbatasan Kalimantan Barat dengan Sarawak adalah⁶⁴ :

1. Kabupaten Sambas dan Bengkayang bila dibandingkan dengan kabupaten lain relatif lebih maju dalam sektor tanaman pangan, perkebunan rakyat, peternakan, perikanan, dan perdagangan.
2. Kabupaten Sanggau lebih memfokuskan pada pengembangan perkebunan rakyat, perkebunan besar dan tanaman pangan.
3. Kabupaten Sintang memiliki potensi kehutanan dan pertambangan yang cukup dominan, demikian pula sektor perkebunan dan tanaman pangan.
4. Kabupaten Kapuas Hulu hampir memiliki potensi dan karakteristik yang sama dengan Kabupaten Sintang kecuali untuk sektor perikanan air tawar.

Tabel II.3

Jumlah dan Kepadatan Penduduk Perbatasan (2008)

No	Kabupaten	Kecamatan	Luas(Km ²)	Penduduk (jiwa)	Kepadatan (Km ²)
1.	Sambas	1. Paloh	1.148,84	23.224	21
		2. Sajingan Besar	1.391,20	7.635	6
2.	Bengkayang	1. Jagoi Babang	655,00	6.940	11
		2. Siding	563,30	6.961	12
3.	Sanggau	1. Entikong	506,89	27.411	33
		2. Sekayam	841,01	13.299	26
	Sintang	1. Ketungau Hulu	2.138,20	19.839	9
		2. Ketungau Tengah	2.182,40	28.493	13
	Kapuas Hulu	1. Putussibau Selatan	72,45	11.525	159
		2. Empanang	547,14	3.051	6
		3. Puring Kencana	258,66	2.972	11
		4. Badau	700	5.405	8
		5. Batang Lupar	1.332,90	5.305	4
		6. Embaloh Hulu	3.457,60	5.153	1
		7. Putussibau Utara	5.204,80	20.926	4
Jumlah			23.356,43	188.145	21

Sumber: BAPPEDA, 2010

⁶⁴ Profil Pengelolaan Kawasan Perbatasan Kalimantan Barat, PT. Saad Elevasi Konsultan, 2010

2.1.2 Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak

Dalam hal kependudukan, persebaran penduduk di wilayah perbatasan tidak merata. Hal ini dapat dilihat dengan membandingkan jumlah penduduk di wilayah kecamatan perbatasan dan non perbatasan. Sebagian besar daerah dapat digolongkan sebagai daerah yang tidak padat penduduk dengan rata-rata semua daerah memiliki kepadatan penduduk kurang lebih 21 jiwa/km²⁶⁵. Mayoritas etnis yang mendiami wilayah perbatasan adalah suku Melayu dan Dayak. Diikuti selanjutnya dengan suku Sunda, Jawa dan lain-lain yang mendiami wilayah tersebut dalam program transmigrasi atau dengan maksud bisnis.

Sebagian besar penduduk di wilayah perbatasan memiliki mata pencaharian di bidang pertanian. Petani yang ada sebagian besar bercocok tanam dengan sistem ladang berpindah. Ada pula kelompok masyarakat yang menggantungkan hidupnya dengan melakukan rambah hutan. Kelompok ini mencari hasil hutan sebagai mata pencaharian utama untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka. Mata pencaharian lainnya adalah sebagai nelayan, pedagang buruh, PNS, TNI dan POLRI.

⁶⁵Suatu daerah dikategorikan sebagai “daerah tidak padat penduduk” jika kepadatan penduduk kurang dari 50 jiwa/km²

Tabel II.4
Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Provinsi Kalimantan Barat
Tahun 2009-2010 Angka Sementara

Kabupaten	Angka Harapan Hidup		Angka Melek Huruf		Rata-rata Lama Sekolah		Pengeluaran per Kapita Disesuaikan		IPM		Peringkat IPM	
	(tahun)		(persen)		(tahun)		(ribu rupiah PPP)					
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	09	10
Sambas	60.91	61.11	90.00	90.55	5.94	5.94	621.09	623.02	64.46	64.84	14	14
Bengkayang	68.70	68.84	88.70	88.71	6.09	6.32	602.47	604.11	67.18	67.55	10	10
Sanggau	68.24	68.49	89.95	89.96	6.41	6.49	612.24	614.37	68.19	68.55	6	6
Sintang	68.12	68.32	90.45	90.46	6.59	6.59	607.55	609.98	68.00	68.31	7	7
Kapuas Hulu	66.49	66.58	92.59	92.61	7.15	7.16	630.97	633.25	69.79	70.03	2	2

Sumber: BPS Kalbar

Indeks Pembangunan Manusia (IPM) / *Human Development Index* (HDI) adalah suatu sistem pengukuran perbandingan antara angka harapan hidup, melek huruf, pendidikan dan standar hidup di suatu daerah. Semakin tinggi nilai IPM mencerminkan taraf hidup yang baik pula bagi masyarakat yang tinggal di daerah tersebut. Wilayah perbatasan yang merupakan “teras depan” negara idealnya memiliki nilai IPM yang tinggi sebagai cerminan kualitas hidup yang baik. Nyatanya, tingkat pembangunan manusia di daerah perbatasan masih rendah. Kabupaten sambas memiliki nilai IPM terendah dari 5 (lima) kabupaten perbatasan yaitu 64,84.

Pertumbuhan ekonomi di wilayah kabupaten perbatasan merupakan yang terendah di wilayah Kalimantan Barat. Kabupaten Kapuas Hulu menjadi wilayah dengan pertumbuhan ekonomi yang cenderung lamban yang persentase

UNIVERSITAS INDONESIA

pertumbuhannya hanya sebesar 3.55% di tahun 2008. Angka ini juga merupakan yang terendah dalam lingkup Provinsi.

Tabel II.5
Pertumbuhan Ekonomi Menurut Kabupaten
2007 – 2010 (Persen)

Kabupaten/Kota <i>Regency/City</i>	2007	2008	2009*)	2010**)
Kab Sambas	5.38	5.51	5.43	5.88
Kab Bengkayang	6.12	5.57	4.50	4.63
Kab Sanggau	5.48	3.49	4.95	4.15
Kab Sintang	5.16	4.70	5.38	5.21
Kab Kapuas Hulu	3.42	3.55	3.70	4.44

Sumber: BPS Provinsi Kalimantan Barat

Catatan: *): angka sementara, **): angka sangat sementara

Berdasarkan hasil studi yang dilakukan oleh BPPT pada tahun 2000, pendapatan per kapita masyarakat perbatasan di Kalbar sebesar US\$ 300 per tahun, dibandingkan dengan di Sarawak yang mencapai US\$ 4000.⁶⁶ Pada tahun 2010, perbandingannya adalah US \$ 1.200 per tahun bagi masyarakat perbatasan di Provinsi Kalimantan Barat dan US \$ 11.500 per tahun bagi masyarakat di perbatasan Sarawak.⁶⁷

⁶⁶ Pusat Kajian Administrasi Internasional Lembaga Administrasi Negara, Laporan Akhir Kajian Manajemen Wilayah Perbatasan Negara, 2004, hal 37

⁶⁷ Budi Hermawan Bangun, Kebijakan Pemerintah Dalam Implementasi Perjanjian Kerjasama Pengelolaan Perbatasan Negara Bagi Pemenuhan Hak Ekonomi Masyarakat, (Laporan Penelitian Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura, Pontianak, 2004), hal 25

Tabel II.6
GARIS KEMISKINAN DAN PENDUDUK MISKIN
MENURUT KABUPATEN
2010

Kabupaten	Garis Kemiskinan (Rp/kapita/bulan)	Penduduk Miskin	
		Jumlah (000)	Persentase
Kab. Sambas	203 325	50	10
Kab. Bengkayang	185 843	17	8
Kab. Sanggau	167 522	21	5
Kab. Sintang	253 855	36	10
Kab. Kapuas Hulu	221 889	25	11

Sumber: BPS Provinsi Kalimantan Barat, 2010

Kondisi pendidikan di wilayah perbatasan terbilang masih tertinggal dibandingkan daerah non-perbatasan. Kondisi wilayah yang notabene masih terisolir menyebabkan sedikitnya fasilitas dan tenaga pengajar yang tersedia. Selain itu, minat penduduk untuk mengenyam pendidikan masih kurang. Hal ini dapat dilihat dengan sedikitnya murid yang dapat bertahan sekolah hingga selesai terlebih di musim panen. Akibatnya tak jarang sekolah tutup karena kekurangan murid.

Rendahnya tingkat pendidikan masyarakat di wilayah perbatasan dan didukung pula dengan kondisi mudahnya akses informasi dari negara tetangga mulai dari siaran TV, radio maupun interaksi langsung menyebabkan orientasi kebudayaan penduduk mulai condong ke wilayah Sarawak-Malaysia daripada ke wilayah Indonesia. Jika keadaan ini dibiarkan terus-menerus, bukan tidak mungkin akan terjadi disintegrasikan sosial kebudayaan terhadap penduduk di wilayah perbatasan.

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

Tabel II.7
Fasilitas Pendidikan Kawasan Perbatasan
(2008)

Kabupaten	Kecamatan	TK	SD		SMTP		SMU	
			Negeri	Swasta	Negeri	Swasta	Negeri	Swasta
Sambas	1. Paloh	2	13	-	1	1	1	-
	2. Sajingan Besar	-	21	4	5	2	3	-
Bengkaya	1. Jagoi Babang	-	15	-	2	-	1	-
	2. Siding	-	10	-	1	-	-	-
Sanggau	1. Entikong	1	17	1	4	-	1	1
	2. Sekayam	1	27	3	7	1	2	1
Sintang	1. Ketungau Hulu	2	22	3	5	-	1	-
	2. Ketungau Tengah	1	26	8	3	2	2	1
Kapuas	1. Putussibau Selatan	3	29	-	5	-	3	-
	2. Empanang	1	11	-	1	-	-	-
	3. Puring Kencana	-	9	-	1	1	-	-
	4. Badau	2	11	1	2	-	1	-
	5. Batang Lupar	1	15	-	2	-	1	-
	6. Embaloh Hulu	1	15	-	3	-	1	-
	7. Putussibau Utara	6	28	2	8	4	2	3
Jumlah		21	274	22	57	11	19	6

Sumber: BAPPEDA, 2010

Kesadaran masyarakat terhadap kesehatan di wilayah perbatasan masih terbilang cukup rendah. Hal ini dapat saja didorong atas tingkat pendidikan dan kesadaran masyarakat terhadap kesehatan yang masih rendah. Terlebih lagi masih kurangnya sarana dan prasarana kesehatan yang memadai di daerah perbatasan. Pada tahun 1980-an banyak masyarakat yang berobat di wilayah Sarawak dengan pertimbangan lebih mudah dijangkau dan biaya pengobatannya pun lebih murah. Namun saat ini, jumlah ini semakin mengecil karena disetiap daerah sudah memiliki puskesmas.

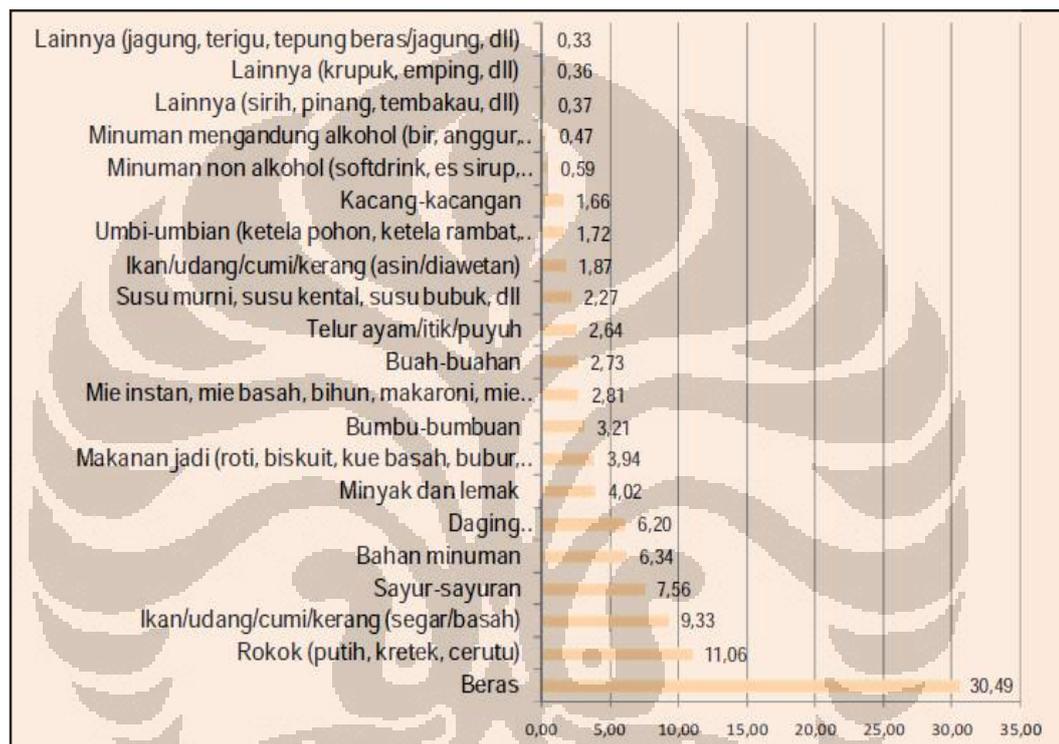
Tabel II.8
Fasilitas Kesehatan & Tenaga Medis Tahun 2008

Kabupaten	Kecamatan	Fasilitas Kesehatan			Tenaga Medis		
		RSU	Puskesmas	Puskesmas Pembantu	Dokter	Bidan	Lain - Lain
Sambas	1. Paloh	-	1	8	1	6	12
	2. Sajingan Besar	-	1	6	3	7	7
Bengkayang	1. Jagoi Babang	-	1	4	2	1	20
	2. Siding	-	1	3	1	1	10
Sanggau	1. Entikong	-	1	-	2	5	8
	2. Sekayam	-	1	5	4	10	10
Sintang	1. Ketungau Hulu	-	1	10	2	4	31
	2. Ketungau Tengah	-	1	21	2	3	47
Kapuas Hulu	1. Putussibau Selatan	-	1	7	3	11	18
	2. Empanang	-	1	3	1	3	4
	3. Puring Kencana	-	1	3	-	3	5
	4. Badau	-	1	3	3	5	11
	5. Batang Lupar	-	1	2	1	3	9
	6. Embaloh Hulu	-	1	5	1	-	15
	7. Putussibau Utara	1	1	5	11	20	76
Jumlah		1	15	85	37	82	283

Sumber: bps.go.id

Berdasarkan data BPS Kalimantan Barat, diketahui bahwa pengeluaran terbesar masyarakat perbatasan terletak pada kelompok makanan dimana komoditas beras masih menjadi kebutuhan utama (30,49%). Menempati peringkat kedua adalah rokok dengan persentase 11,06%.

Tabel II.9
Pengeluaran Masyarakat Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak



Sumber: BPS Kalbar (2010)

Adapun kebutuhan sembako di wilayah perbatasan dalam bentuk beras per bulannya mencapai 11,93 Kg per kapitanya dan kebutuhan gula pasir mencapai 1,28 Kg per bulan per kapita.

Tabel II.10
Pola Konsumsi Masyarakat Perbatasan

KOMODITI	KEBUTUHAN (KAPITA/BULAN)	KEBUTUHAN/BULAN	PER TAHUN
BERAS	11,93 KG	2.377,84 Ton	28.534 Ton
GULA PASIR	1,28 KG	255.12 Ton	3.061 Ton
MINYAK GORENG	0,89 KG	177.391 Ton	2.128 Ton
DAGING SAPI	0,07 KG	13,95 Ton	167 Ton
AYAM BURAS	0,18 KG	35,88 Ton	430 Ton
AYAM RAS	0,30 KG	59,79 Ton	717 Ton
TELUR AYAM BURAS	0,012 KG	2,39 Ton	28 Ton
TELUR AYAM RAS	0,147 KG	29,30 Ton	351Ton

Sumber: BPS Kalbar (2010)

Kedekatan hubungan antara masyarakat Indonesia dan Malaysia di wilayah Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak tidak dibarengi dengan kesetaraan kesejahteraan antara masyarakatnya. Hal ini dapat dilihat dari perbedaan yang cukup kentara terkait fasilitas atau infrastruktur yang ada di dua wilayah tersebut. Kondisi memprihatinkan ini mencakup:⁶⁸

- a. Jalan utama desa di wilayah perbatasan masih berupa tanah dan terdapat 6 desa yang media transportasinya menggunakan sarana air. Kondisi ini sangat berbeda di wilayah perbatasan Malaysia yang kondisi jalannya sangat mulus.
- b. Sarana media elektronik seperti siaran televisi masih didominasi siaran dari TV Luar Negeri, hanya sedikit desa yang mampu menangkap sinyal TV nasional, bahkan beberapa desa tidak mendapatkan sinyal TV.
- c. Telekomunikasi juga masih terbatas di wilayah ini dimana 39 desa di wilayah perbatasan tidak mendapatkan sinyal telepon dan 42 desa mendapatkan sinyal namun sangat lemah

Kondisi-kondisi di atas tentunya menghambat roda perekonomian wilayah tersebut. Padahal sekali lagi, secara geografis, wilayah ini sangat berpotensi dalam sektor perdagangan karena letaknya yang sangat dekat dengan negara tetangga.

⁶⁸ [...], Perbatasan Kalimantan Barat masih Perlu Perhatian Pemerintah Pusat dan Daerah, Bank Indonesia, <http://pdfoiopu.org/k-19647236.html>, unduh tanggal 22 Juni 2015

Jika saja hal ini dapat ditanggulangi, bukan tidak mungkin wilayah perbatasan Kalimantan Barat akan menjadi yang terdepan dalam bidang ekonomi.

Wilayah kawasan perbatasan Aruk di Kabupaten Sambas yang berbatasan dengan wilayah Biawak, Malaysia, terletak relatif dekat dengan ibukota kabupaten Sambas (± 3 kilometer). Mata pencaharian masyarakatnya sebagian besar yakni berladang, menanam padi, menyadap karet dan berkebun lada. Hasil dari kegiatan ini biasanya untuk dikonsumsi sendiri, walaupun adakalanya hasilnya tidak mencukupi. Untuk perkebunan lada, hasil dari komoditas ini, lebih sering dijual ke wilayah Malaysia karena nilai jualnya lebih tinggi.⁶⁹ Potensi sumber daya alam di wilayah ini meningkat sejak masuknya dua perusahaan kelapa sawit. Walaupun sebagian masyarakat mendukung masuknya perusahaan kelapa sawit ke wilayah mereka karena dianggap dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi, namun ada pula sebagian masyarakat yang menganggap masuknya perusahaan ini akan berdampak buruk bagi kelestarian alam sekitar. Kesenjangan ekonomi dan infrastruktur di wilayah ini masih terlihat seperti misalnya di wilayah Biawak, fasilitas lengkap seperti bus, telepon, air bersih dan listrik yang memadai dapat dinikmati oleh warga sekitar.⁷⁰ Begitu pula kebutuhan sembako sehari-hari sangat mudah didapatkan wilayah Biawak. Tak sedikit warga Sambas yang melakukan aktivitas perdagangan di wilayah ini. Pos Pemeriksaan Lintas Batas (PPLB) Aruk menjadi gerbang bagi masyarakat untuk melaksanakan kegiatan perdagangan lintas batas guna memenuhi kebutuhan sehari-hari.

Kecamatan Jagoi Babang berbatasan langsung dengan wilayah Serikin, Sarawak. Kedua wilayah ini dihubungkan dengan transportasi darat yang dapat dilalui dengan kendaraan roda dua maupun roda empat. Di wilayah Serikin inilah terdapat Pasar Serikin dimana banyak pedagang Indonesia yang memperdagangkan barang hasil produksinya. Sumber pendapatan utama dari masyarakat Jagoi Babang adalah pertanian dan perkebunan. Produk kerajinan juga menjadi produk unggulan dari wilayah ini dengan produk yang paling dikenal

⁶⁹ Budi Hermawan Bangun, Pemanfaatan Perjanjian Kerjasama Pengelolaan Perbatasan Negara bagi Pemenuhan Hak Ekonomi Masyarakat (Studi di Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak), (Disertasi untuk Program Doktor, universitas Diponegoro, Semarang) 2013

⁷⁰*Ibid.*

adalah bidai (sejenis anyaman tikar tradisional suku Dayak).⁷¹ Kerajinan ini banyak pula dijual ke wilayah Malaysia. Di wilayah ini terdapat Pos Lintas Batas yang sejak lama sebenarnya dipersiapkan menjadi Pos Pemeriksaan Lintas Batas namun belum juga terealisasi.

Wilayah Entikong di Kabupaten Sanggau berbatasan langsung dengan negara bagian Sarawak merupakan wilayah perbatasan yang relatif maju dibanding dengan wilayah perbatasan lain. Sumber perekonomian utama masyarakatnya adalah sektor pertanian, perkebunan, perdagangan barang dan jasa. Hasil perkebunan berupa lada banyak yang dijual ke Sarawak karena harga jualnya yang tinggi.⁷² Ketika krisis ekonomi terjadi, muncul tempat baru untuk berdagang yang disebut dengan “pasar kaget” yang menjadi penggerak usaha ekonomi kala itu.⁷³ PPLB Entikong menjadi gerbang perdagangan yang telah lama dipersiapkan untuk menjadi pelabuhan darat (*dry port*) internasional pertama di Indonesia. Sayangnya rencana ini masih belum dapat direalisasikan. Jika hal ini dapat terwujud, maka perdagangan lintas batas dengan bentuk ekspor impor dapat dilakukan di wilayah perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak.

Kecamatan Badau terletak di Kabupaten Kapuas Hulu berbatasan langsung dengan Lubuk Antu, Sarawak. Mayoritas penduduknya memiliki mata pencaharian berladang dan bertani. Kantor bea dan cukai Kecamatan Badau, Kabupaten Kapuas Hulu menyatakan berdasarkan data yang ada dari aktivitas perdagangan dan keluar masuk barang hingga pertengahan tahun 2012, produk Malaysia masih mendominasi daerah ini.⁷⁴ Dulunya, gerbang perdagangan lintas batas di wilayah ini hanya berbentuk Pos Lintas Batas Negara. Pada 20 Oktober

⁷¹*Ibid.*

⁷²*Ibid.* hal 239

⁷³ Robert Siburian, Entikong: Daerah tanpa Krisis Ekonomi di Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak, Makalah pada Simposium Internasional Jurnal Antropologi Indonesia ke -2, Universitas Andalas, Padang, 18-21 Juli 2001.

⁷⁴ [...], Produk Malaysia Mendominasi di Kecamatan, Badau, antaranews.com, <http://www.antarakalbar.com/berita/304720/produk-malaysia-mendominasi-di-kecamatan-badau>, 22 Juli 2012, akses tanggal 25 Mei 2015

2012, PLB Badau secara resmi menjadi Pos Pemeriksaan Lintas Batas (PPLB) Nanga Badau.⁷⁵

2.1.3 Potensi Ekonomi pada Sektor Perdagangan di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak

Potensi ekonomi di wilayah perbatasan negara di Kalimantan Barat terfokus pada kayaknya sumber daya alam di wilayah ini dan atas fakta bahwa secara geografis, wilayah ini sangat diuntungkan.

Adapun pada sektor minerba, Provinsi Kalimantan Barat memiliki potensi yang sangat besar terutama bauksit.

Tabel II.11
Potensi Minerba Provinsi Kalimantan Barat

No	Mineral	SUMBERDAYA	No	Mineral	SUMBERDAYA
1	Uranium	24.112 Ton	14	Kaolin	316.908.857 Ton
2	Batubara	181.662.875 Ton	15	Feldspar	1.233.667 Ton
3	Besi	152.277.725 Ton	16	Pasir	17.691.812.399 Ton
4	Mangan	3.250.000 Ton	17	Granit	1.565.412.260.771 Ton
5	BAUKSIT	4.397.687.434 Ton	18	Sirtu	110.852.994.293 Ton
6	Timbal	445.593 Ton	19	Trakhit	97.000.000.000 Ton
7	Seng	34.064 Ton	20	Mika	524 Ton
8	Emas	83.200.020 Ton	21	Ps Kuarsa	631.531.456 Ton
9	Air Raksa	5.306.283 Ton	22	Andesit	1.040.991.360.189 Ton
10	Barit	1.932 Ton	23	Basalt	6.450.088.134 Ton
11	Intan	6.280,68 karat	24	Batu Permata	819.06 Ton
12	Gambut	12.577.145.000 Ton	25	Gamping	30.000.000 Ton
13	Ball Clay	21.400.500 Ton	26	Pasir Zircon	167.141.100 Ton

Sumber: NSD Mineral, Batubara, Panas Bumi & Air Tanah Prov Kalbar (2011)

Selain mengandalkan SDA di sektor minerba, Kalimantan Barat juga memiliki potensi SDA di bidang perkebunan. Terutama di sektor karet yang luas

⁷⁵ [...], Soft Launching Pos Pemeriksaan Lintas Batas Nanga Badau Kabupaten Kapuas Hulu dengan Pos Immigration Lubok Antu-Sarawak Malaysia, 20 Oktober 2012, <http://www.bkipm.kkp.go.id/bkipm/event/read/902/soft-launching-pos-pemeriksaan-lintas-batas-nanga-badau-kabupaten-kapuas-hulu-dengan-pos-imigration-lubok-antu-%E2%80%93-sarawak-malaysia.html>, akses tanggal 25 Mei 2015

lahannya hingga 1,2 juta ha dan sektor kelapa sawit dengan luas lahan hingga 1,5 juta ha.⁷⁶

Secara umum, ekspor luar negeri Kalbar sampai bulan Juli 2013 tercatat mencapai US\$ 805,41 juta, mengalami kontraksi 1,50%. Namun secara volume, masih tumbuh dengan cukup baik hingga berjumlah 9,89 juta ton yang mengandalkan ekspor komoditas bauksit.

Tabel II.12
Komoditas Utama Ekspor Impor

	Volume	Nominal
Ekspor	<ul style="list-style-type: none"> • Bauksit (95,81%) • Karet mentah (1,18%) • Kayu furniture(0,94%) 	<ul style="list-style-type: none"> • Karet mentah (39,59%) • Bauksit (38,77%) • Kayu furniture (12,56%)
Impor	<ul style="list-style-type: none"> • Kapur, semen dan material konstruksi (47,01%) • Kapal (10,15%) • Jagung (7,14%) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kapal (30,52%) • Kertas (22,93%) • Mesin uap (8,68%)

Sumber: Bank Indonesia (2013)

2.2 KETENTUAN HUKUM PERDAGANGAN LINTAS BATAS DI WILAYAH PERBATASAN INDONESIA MALAYSIA

Pada sub-bab ini beberapa perjanjian bilateral Indonesia – Malaysia di bahas untuk mendapatkan gambaran bagaimana kerjasama ekonomi antara kedua Negara terkait perdagangan lintas batas.

2.2.1 Pemufakatan-pemufakatan Dasar Mengenai Perdagangan dan Hubungan Ekonomi yang telah Dicapai oleh Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Malaysia tahun 1967

Pada tahun 1967, Indonesia dan Malaysia bersepakat untuk membentuk perjanjian yang menjadi dasar dalam pembentukan kerjasama-kerjasama dalam

⁷⁶ Hilman Tisnawan, MEA 2015 untuk Kalbar: Ancaman atau Peluang, PPT Presentasi di acara Seminar Nasional Forum Manajemen Indonesia ke 5, 23 Oktober 2013.

bidang perdagangan dan ekonomi. Mandat juga diberikan untuk menyediakan fasilitas semaksimal mungkin guna meningkatkan volume perdagangan antar kedua Negara dalam hal aturan impor/ekspor, pertukaran valuta asing dan uokum, peraturan dan regulasi terkait lainnya yang diberlakukan di masing-masing.

Dalam lampirannya, Pemufakatan ini mengatur terkait prosedur tentang pelaksanaan perdagangan dan cara-cara pembayaran untuk jenis-jenis perdagangan yang mempergunakan *Letter of Credit*, ekspor-impor dari dan ke Malaysia atau dari dan ke Indonesia melalui pelabuhan kedua Negara, ekspor ke Malaysia dari Indonesia tanpa dokumen-dokumen penyelesaian pabean dari Indonesia dan perdagangan lintas batas di daratan.⁷⁷

Dalam peraturan ini diatur bahwa para pihak sepakat akan memberikan masing-masing pihak perlakuan *Most-Favored Nation* dalam hal pembebanan bea-bea dan pembebanan lainnya yang dikenakan sehubungan dengan impor ataupun ekspor. Aturan-aturan formalitas dan pembebanan yang berhubungan dengan penyelesaian pabean dan semua pungutan dalam negeri atau pembebanan dalam negeri yang berhubungan dengan barang-barang hasil impor maupun ekspor.⁷⁸ Selanjutnya, Perjanjian ini juga menjamin diberlakukannya *national treatment* terhadap barang-barang hasil impor dan ekspor dari kedua Negara peserta.⁷⁹

Peraturan terkait *like product* juga diatur dimana dinyatakan bahwa seluruh keuntungan, keistimewaan atau imunitas yang diberikan kepada produk yang diimpor atau diekspor dari Negara ketiga harus diberikan secara secepatnya dan tanpa syarat (*immediately and unconditionally*) kepada produk yang sama (*like product*).⁸⁰ Mandat juga diberikan untuk menyediakan fasilitas semaksimal mungkin guna meningkatkan volume perdagangan antar kedua Negara dalam hal aturan impor/ekspor, pertukaran valuta asing dan hokum, peraturan dan regulasi terkait lainnya yang diberlakukan di masing-masing.

⁷⁷ Permufakatan Dasar Mengenai Perdagangan dan Hubungan Ekonomi Yang Telah Dicapai oleh Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Malaysia, ditandatangani di Kuala Lumpur pada 11 Mei 1967. Pasal V.

⁷⁸ *Ibid.*, Pasal I ayat 1

⁷⁹ *Ibid.*, Pasal I ayat 2

⁸⁰ *Ibid.*, Pasal I ayat 3

Dalam lampirannya, Pemufakatan ini mengatur terkait prosedur tentang pelaksanaan perdagangan dan cara-cara pembayaran untuk jenis-jenis perdagangan yang mempergunakan *Letter of Credit*, ekspor-impor dari dan ke Malaysia atau dari dan ke Indonesia melalui pelabuhan kedua Negara, ekspor ke Malaysia dari Indonesia tanpa dokumen-dokumen penyelesaian pabean dari Indonesia dan perdagangan lintas batas di daratan.⁸¹

2.2.2 Perjanjian Dasar Mengenai Kerjasama Ekonomi dan Teknik Antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Malaysia Tahun 1973

Perjanjian tahun 1967 kemudian digantikan dengan dua perjanjian yang berhasil disepakati kedua Negara pada tahun 1973 yakni Perjanjian Dasar Mengenai Kerjasama Ekonomi dan Teknik Antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Malaysia dan Perjanjian Dagang antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Malaysia yang merupakan implementasi dari salah satu klausul dari Perjanjian pertama. Perjanjian Dasar Mengenai Kerjasama Ekonomi dan Teknik Antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Malaysia pada dasarnya memberikan mandat untuk memaksimalkan kerjasama ekonomi bilateral kedua Negara yang salah satunya menyangkut perluasan perdagangan dan perbaikan-perbaikan pengaturan pembayaran antara kedua Negara.

2.2.3 Perjanjian Dagang antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Malaysia Tahun 1973

Perjanjian Dagang antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Malaysia yang pada dasarnya memberikan mandat bagi kedua Negara untuk memberikan fasilitas sebesar-besarnya terkait perdagangan guna meningkatkan volume perdagangan Antara kedua negara.⁸² Dalam peraturan ini diatur bahwa

⁸¹ *Ibid.*, Pasal V

⁸² Perjanjian Dagang antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Malaysia, ditandatangani di Jakarta pada 16 Oktober 1973, Pasal II.

para pihak sepakat akan memberikan masing-masing pihak perlakuan *Most-Favored Nation* dalam hal pembebanan bea-bea dan pembebanan lainnya yang dikenakan sehubungan dengan impor ataupun ekspor. Aturan-aturan formalitas dan pembebanan yang berhubungan dengan penyelesaian pabean dan semua pungutan dalam negeri atau pembebanan dalam negeri yang berhubungan dengan barang-barang hasil impor maupun ekspor.⁸³ Selanjutnya, Perjanjian ini juga menjamin diberlakukannya national treatment terhadap barang-barang hasil impor dan ekspor dari kedua Negara peserta.⁸⁴

Peraturan terkait *like product* juga diatur dimana dinyatakan bahwa seluruh keuntungan, keistimewaan atau imunitas yang diberikan kepada produk yang diimpor atau diekspor dari Negara ketiga harus diberikan secara secepatnya dan tanpa syarat (*immediately and unconditionally*) kepada produk yang sama (*like product*).⁸⁵

Jika, ditilik, maka perjanjian perdagangan ini tidak lagi mengatur secara spesifik terkait perdagangan bilateral sebagaimana diatur dalam pemufakatan dasar tahun 1967. Adapun pengaturan perdagangan terlihat tidak membatasi kewenangan yang dimiliki oleh kedua negara di dalam beberapa hal.⁸⁶ Terkait bentuk perdagangan dan cara pembayaran tidak lagi diatur yang artinya bahwa prosedur ini akan diatur melalui pengaturan Negara masing-masing.

2.2.4 *Border Trade Agreement Indonesia Malaysia 1970 dan Border Cross Agreement Indonesia-Malaysia 2006*

Indonesia dan Malaysia juga telah membentuk perjanjian bilateral yang mengatur prosedur perlintasan perbatasan Indonesia. *Basic Arrangement on Border Crossing Indonesia-Malaysia* pertama kali ditandatangani oleh kedua negara pada tanggal 23 Mei 1967. Perjanjian ini dua kali diamandemen. Pertama

⁸³ *Ibid.*, Pasal I ayat 1

⁸⁴ *Ibid.*, Pasal I ayat 2

⁸⁵ *Ibid.*, Pasal I ayat 3

⁸⁶ Hal ini tercermin misalnya pada pasal V Perjanjian yang menyatakan:

Ketentuan-ketentuan daripada perjanjian ini tidak akan membatasi hak masing-masing Pihak yang bersepakat untuk membuat atau melakukan tindakan-tindakan yang berhubungan dengan perlindungan terhadap: keamanan dan kesehatan umum atau pencegahan dari penyakit dan binatang-binatang dan tanam-tanaman.

kali diamandemen pada tanggal 12 Mei 1984 di Medan, amandemen kali kedua dilaksanakan di Bukittinggi pada 12 Januari 2006.

Lingkup perjanjian ini adalah terkait pengaturan pemberian *Border Pass* yang dapat diberikan kepada warga negara Indonesia atau warganegara Malaysia yang berusia minimal 16 tahun atau sudah menikah⁸⁷ dan warga negara Indonesia dan warganegara Malaysia yang bertempat tinggal di wilayah perbatasan kedua negara⁸⁸.

Di dalam perjanjian ini, Pas Lintas Batas adalah suatu Pas yang diberikan kepada masyarakat perbatasan oleh otoritas daerah perbatasan atau pejabat yang berwenang. Adapun tujuan melintas batas yang dibenarkan sesuai dengan ketentuan perjanjian ini adalah.⁸⁹

- a. Kunjungan Keluarga
- b. Sosial/budaya
- c. Perdagangan lintas batas
- d. Tugas Pemerintah, dan/atau
- e. Tujuan-tujuan lain yang disetujui oleh kedua belah pihak.

Perjanjian ini juga mengatur definisi dari perdagangan lintas batas yang berarti perdagangan antar warga negara dari kedua belah negara yang bertempat tinggal di wilayah perbatasan melalui titik masuk yang telah ditetapkan melalui perjanjian perdagangan perbatasan antara kedua negara.⁹⁰

Perjanjian perdagangan Lintas Batas antara pemerintah Republik Indonesia dengan Pemerintah Malaysia disepakati dan ditandatangani di Jakarta pada tanggal 24 Agustus 1970. Pada intinya, perjanjian ini merupakan tata cara pengaturan pelaksanaan perdagangan lintas batas antar kedua negara. Perjanjian ini merupakan tindak lanjut dari pasal XI dari *Basic Arrangement on Border*

⁸⁷ *Border Cross Agreement between Indonesia and Malaysia*, ditandatangani di Kuala Lumpur pada tanggal 23 Mei 1967, Pasal 2 poin a.

⁸⁸ *Ibid.*, Pasal 2 poin b

⁸⁹ *Ibid.*, Pasal 2 poin c

⁹⁰ *Ibid.*, Pasal 2 ayat 3

Crossing yang telah disetujui dan ditandatangani oleh kedua negara pada tanggal 23 Mei 1967 mengenai lalu lintas barang-barang yang keluar masuk daerah perbatasan kedua negara.

Adapun isi pasal XI *Basic Arrangement on Border Crossing* adalah sebagai berikut:

Lalu lintas barang yang dibawa serta oleh pemegang Pas Lintas Batas ke dalam dan ke luar dari daerah perbatasan masing-masing wajib disalurkan melalui Pos Pengawas Perbatasan. Lalu lintas barang tersebut (yang kemudian disebut “*Overland Border Trade*”), akan diatur dengan suatu tata cara tersendiri yang masih akan dimufakatkan kedua belah pihak.

Wilayah perbatasan yang hanya dibatasi oleh patok batas menyebabkan dekatnya hubungan kekerabatan antara warga di wilayah perbatasan kedua negara. Dahulu, perdagangan lintas batas dilakukan dengan cara barter. Seiring dengan perkembangan jaman, perdagangan mulai mengikuti cara konvensional dengan menggunakan mata uang.

Kesenjangan ekonomi di masing-masing wilayah menyebabkan tidak seimbangya kegiatan ekonomi di antara kedua negara. Pembangunan wilayah perbatasan Indonesia yang masih terbelakang menyebabkan sulitnya warga untuk mendapatkan kebutuhan sandang dan pangan yang notabene merupakan kebutuhan yang mendesak. Fasilitas jalan yang rusak berat dan jauhnya jarak yang harus ditempuh untuk sampai ke pusat kota membuat wilayah perbatasan nyaris terisolir. Hal ini kemudian menyebabkan melonjaknya harga kebutuhan hidup. Padahal barang-barang ini bisa didapatkan di daerah Malaysia yang mudah dijangkau dan harganya relatif lebih murah. Warga Indonesia pun dapat menjual hasil pertaniannya ke wilayah Malaysia.

Untuk mengatur penduduk yang mengadakan perdagangan disepanjang wilayah perbatasan, pemerintah Indonesia dan Malaysia bersepakat untuk memfasilitasi kegiatan ini dalam suatu bentuk yang konkrit yaitu perjanjian lintas batas. Perjanjian Perdagangan Lintas Batas ini dibuat dengan tujuan untuk memfasilitasi kegiatan perdagangan yang telah dilakukan sejak bertahun-tahun.

UNIVERSITAS INDONESIA

Perjanjian ini berlaku bagi perdagangan lintas batas baik di darat maupun di laut. Pada perdagangan lintas batas yang berada di laut, wilayah-wilayah yang diatur dalam perjanjian ini antara lain, di wilayah Indonesia Kecamatan Kubu, Kecamatan Bangko, Kecamatan Rupert, Kecamatan Bengkalis, Kecamatan Bukit Batu, Kecamatan Merbau, Pulau Rengas, wilayah Kampar termasuk Kecamatan Kuala Kampar, sebagian dari wilayah administratif kepulauan Riau, seluruh wilayah Pulau Tambelan dan Kecamatan Nunukan.⁹¹ Untuk wilayah Malaysia yakni Johor Bahru, Batu Pahat, Malaka, Pelabuhan Swettenham, Penang, Sematan, Kuching, Lundu, Tawau dan pelabuhan-pelabuhan sejenis yang dapat diumumkan sewaktu-waktu.⁹²

Definisi Perdagangan lintas batas di daratan menurut Perjanjian Perdagangan Lintas Batas Indonesia-Malaysia 1970 terdapat di pasal (1) ayat 1 poin (a), yaitu:

Perdagangan lintas batas di daratan adalah perbatasan yang dilakukan melalui daratan antara daerah-daerah perbatasan dari kedua negara sebagaimana diuraikan dalam ayat 1 pasal II.

Barang-barang yang dibenarkan untuk diperdagangkan dalam rangka perdagangan lintas batas adalah:

- a. Dari daerah Indonesia yaitu hasil-hasil pertanian dan hasil-hasil lainnya yang berasal dari suatu daerah lintas batas Indonesia, tidak termasuk minyak, mineral, bijih-bijih tambang.
- b. Dari daerah Malaysia yaitu barang-barang kebutuhan sehari-hari atau barang konsumsi termasuk alat, perkakas, dan perlengkapan yang dibutuhkan untuk keperluan perindustrian di dalam suatu daerah batas-batas Indonesia.

Adapun yang dibenarkan melakukan perdagangan lintas batas di wilayah Kalimantan dan Malaysia Timur adalah orang-orang (penduduk) yang bertempat

⁹¹ *Border Trade Agreement between Indonesia and Malaysia*, ditandatangani di Jakarta pada 24 Agustus 1970, Pasal 3 ayat (1) poin (a).

⁹² *Ibid*, .poin (b)

tinggal di dalam daerah lintas-batas dari kedua negara dan yang memiliki Paspor Nasional yang masih berlaku atau Pas Lintas Batas yang dikeluarkan sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam *Basic Arrangement on Border Crossing* 1967.

Pengaturan mengenai Pas Lintas Batas terdapat di Permufakatan Dasar Lintas Batas antara Indonesia dan Malaysia. Di dalam permufakatan ini, Pas Lintas Batas adalah suatu Pas yang diberikan kepada masyarakat perbatasan oleh otoritas daerah perbatasan atau pejabat yang berwenang. Adapun tujuan melintas batas yang dibenarkan sesuai dengan ketentuan perjanjian ini adalah:

1. Kunjungan Keluarga
2. Hiburan
3. Keperluan Keagamaan
4. Tugas Pemerintah, dan/atau
5. Usaha

Dalam perjanjian perdagangan lintas batas ini diatur pula jumlah maksimal dalam melakukan kegiatan perdagangan. Pasal II ayat (3) menyebutkan:

Nilai barang-barang yang dibawa atau diangkut untuk maksud Perdagangan Lintas Batas di daratan oleh setiap orang seperti disebut pada ayat (3) dari pasal 1 tidak diperbolehkan melebihi jumlah enam ratus dollar Malaysia (M\$ 600) setiap bulannya.

2.4 KETENTUAN PERDAGANGAN LINTAS BATAS DI WILAYAH PERBATASAN DALAM MEKANISME PERUNDANG-UNDANGAN NASIONAL

Dalam sub bab ini, dibahas peraturan nasional terkait perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan.

2.4.1. Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan

Undang-Undang Perdagangan yang baru saja disahkan pada tahun 2014 kemarin mengkodifikasikan pengaturan terkait perdagangan yang tadinya masih

UNIVERSITAS INDONESIA

didasarkan pada Kitab Umum Hukum Dagang warisan Belanda. Ruang lingkup dari UU ini mencakup perdagangan dalam negeri, luar negeri dan perbatasan.

Dalam UU ini, perdagangan luar negeri didefinisikan sebagai perdagangan yang mencakup kegiatan ekspor dan/atau impor atas barang dan/atau perdagangan jasa yang melampaui batas wilayah negara.⁹³ Impor dan ekspor barang dalam konteks perdagangan jenis ini hanya dapat dilakukan oleh pelaku usaha eksportir yang terdaftar dan ditetapkan sebagai eksportir⁹⁴ dan pelaku usaha importir yang memiliki pengenal sebagai importir⁹⁵ yang penetapan keduanya didasarkan pada penetapan menteri perdagangan. Ruang lingkup pengaturan terkait ekspor dan impor meliputi perizinan ekspor dan impor dimana diatur bahwa eksportir dan importir wajib memiliki izin dalam bentuk persetujuan, pendaftaran, penetapan dan pengakuan⁹⁶ dan larangan dan pembatasan ekspor dan impor yang dapat ditetapkan melalui undang-undang.⁹⁷

Perdagangan perbatasan yang diatur dalam UU ini didefinisikan sebagai perdagangan yang dilakukan oleh warga negara Indonesia yang bertempat tinggal di daerah perbatasan Indonesia dengan penduduk negara tetangga untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari.⁹⁸ Perdagangan perbatasan selanjutnya dinyatakan didasarkan pada perjanjian bilateral sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.⁹⁹ Perjanjian bilateral yang dimaksud paling sedikit harus memuat:¹⁰⁰

1. Tempat pemasukan atau pengeluaran lintas batas yang ditetapkan;
2. Jenis barang yang diperdagangkan;
3. Nilai maksimal transaksi pembelian barang di luar daerah pabean untuk dibawa ke dalam daerah Pabean;
4. Wilayah tertentu yang dapat dilakukan perdagangan perbatasan; dan
5. Kepemilikan identitas orang yang melakukan perdagangan perbatasan.

⁹³Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan, Pasal 1 angka 3.

⁹⁴ *Ibid.*, Pasal 4.

⁹⁵ *Ibid.*, .Pasal 45

⁹⁶ *Ibid.*, Pasal 49

⁹⁷ *Ibid.*, Pasal 50

⁹⁸ *Ibid.*,Pasal 1 angka 4

⁹⁹ *Ibid.*, Pasal 55 ayat 3

¹⁰⁰ *Ibid.*, Pasal 56 ayat (1)

Diatur pula terkait pengawasan dan pelayanan kepabeanan dan cukai, imigrasi, serta karantina di pos lintas batas baik keluar maupun masuk di tempat atau wilayah tertentu yang disesuaikan dengan peraturan perundang-undangan.¹⁰¹ Sayangnya, mengingat UU ini baru saja ditetapkan, peraturan pelaksana dari UU ini masih belum disahkan. Perkembangan terakhir Rancangan Peraturan Pemerintah terkait perdagangan perbatasan sudah selesai dibahas di Kementerian Perdagangan dan sedang dibahas di kementerian lain.¹⁰² Beberapa hal yang dinyatakan akan menjadi lingkup pengaturan di RPP ini adalah terkait mekanisme perdagangan di wilayah perbatasan, jenis produk yang boleh diperdagangkan di wilayah perbatasan dan batas nilai transaksi yang diperbolehkan.¹⁰³

2.4.2. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan

Undang-Undang ini dibentuk dalam upaya untuk menjamin kepastian hukum, keadilan, transparansi dan akuntabilitas pelayanan publik, untuk mendukung upaya peningkatan dan pengembangan perekonomian nasional yang berkaitan dengan perdagangan global, untuk mendukung kelancaran arus barang dan meningkatkan efektivitas pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean Indonesia dan lalu lintas barang tertentu dalam daerah pabean Indonesia, serta untuk mengoptimalkan pencegahan dan penindakan penyelundupan.

Berkaitan dengan perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan, pasal 25 ayat (1) poin m dari pasal ini menyatakan bahwa pembebasan bea masuk diberikan atas impor “barang pribadi penumpang, awak sarana pengangkut, pelintas batas, dan barang kiriman sampai batas nilai pabean dan/atau jumlah tertentu”.

¹⁰¹ *Ibid.*, Pasal 56 ayat (2)

¹⁰² Asep Munazat Zatnika, PP Perdagangan Perbatasan direvisi, [kontan.co.id, http://nasional.kontan.co.id/news/pp-perdagangan-perbatasan-direvisi](http://nasional.kontan.co.id/news/pp-perdagangan-perbatasan-direvisi), 12 Mei 2015, Akses tanggal 21 Mei 2015

¹⁰³ *Ibid.*

2.4.3. Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor/73/M-DAG/PER/10/2014 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 83/M-DAG/PER/12/2012 Tentang Ketentuan Impor Produk Tertentu

Peraturan ini bertujuan untuk meningkatkan kelancaran arus barang dan efektivitas pelaksanaan dan pengawasan impor produk tertentu. Permen ini mengatur terkait teknis pengawasan impor produk-produk yang termasuk di dalam pengaturan lampirannya. Produk-produk tertentu yang dimaksud adalah meliputi produk makanan dan minuman, pakaian jadi, alas kaki, elektronika, mainan anak-anak, obat tradisional dan herbal, serta komestik. Dalam peraturan ini juga diatur pelabuhan-pelabuhan yang diperbolehkan untuk melakukan impor produk tertentu yakni:

1. Pelabuhan darat: Cikarang *Dry Port* di Bekasi.
2. Pelabuhan Laut: Belawan di Medan, Tanjung Priok di Jakarta, Tanjung Emas di Semarang, Tanjung Perak di Surabaya, Soekarno Hatta di Makassar, Dumai di Dumai, Jayapura di Jayapura, Tarakan di Tarakan dan Krueng Geukuh di Aceh Utara.¹⁰⁴
3. Bandar Udara: Kualanamu di Deli Serdang, Soekarno Hatta di Tangerang, Ahmad Yani di Semarang, Juanda di Surabaya dan Hasanuddin di Makassar.¹⁰⁵

Dapat dilihat di peraturan ini bahwa belum diaturnya Entikong sebagai pelabuhan darat yang diizinkan untuk menjadi tempat perdagangan internasional. Padahal jika hal ini dapat diatur akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi di sepanjang wilayah perbatasan melalui dibangunnya pelabuhan darat (*dry port*).

¹⁰⁴ Republik Indonesia, Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor/73/M-DAG/PER/10/2014 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 83/M-DAG/PER/12/2012 Tentang Ketentuan Impor Produk Tertentu, Pasal I Ayat (2)

¹⁰⁵ *Ibid.*

2.4.4. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 89/PMK.04/2007 tentang Impor Barang Pribadi Penumpang, Awak Sarana Pengangkut, Pelintas Batas dan Barang Kiriman

Peraturan ini mengatur terkait pembebasan bea masuk dan perlakuan pajak dalam rangka impor bagi barang pribadi penumpang, awak sarana pengangkut, pelintas batas dan barang kiriman sampai batas nilai pabean dan/atau jumlah tertentu. Terkait barang pelintas batas, dalam UU ini didefinisikan sebagai barang yang dibawa oleh pelintas batas.¹⁰⁶ Adapun pelintas batas adalah penduduk yang berdiam atau bertempat tinggal dalam wilayah perbatasan Negara serta memiliki kartu identitas yang dikeluarkan oleh instansi yang berwenang dan yang melakukan perjalanan lintas batas di daerah perbatasan melalui pos pengawas lintas batas.

Pengaturan ini didasarkan pada Perjanjian Perdagangan Lintas Batas Indonesia dan Malaysia (*Border Trade Agreement*) dimana diatur pembatasan jumlah nilai perdagangan yakni sebanyak 600 Ringgit Malaysia per orang untuk jangka waktu satu bulan untuk perdagangan melalui daratan¹⁰⁷ dan 600 Ringgit Malaysia untuk setiap perahu setiap perjalanan untuk perdagangan melalui laut. Kemudian ditentukan untuk barang-barang yang melebihi nilai ini maka akan dipungut bea masuk dan pajak dalam rangka impor.¹⁰⁸

Untuk prosedur pemasukan barang yang termasuk dalam barang pelintas batas adalah sebagai berikut; pelintas batas wajib memiliki Kartu Identitas Lintas Batas (KILB)¹⁰⁹ yang akan ditunjukkan kepada pejabat bea cukai di Pos Pengawas Lintas Batas (PPLB). Selanjutnya pejabat bea cukai akan melakukan pemeriksaan fisik yang hasilnya kemudian akan dituangkan ke dalam Nota

¹⁰⁶ Republik Indonesia, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 89/PMK.04/2007 tentang Impor Barang Pribadi Penumpang, Awak Sarana Pengangkut, Pelintas Batas dan Barang Kiriman, Pasal I poin 4

¹⁰⁷ *Ibid.*, Pasal 8 ayat (1) poin b angka 1

¹⁰⁸ *Ibid.*, Pasal 8 ayat(2)

¹⁰⁹ KILB merupakan kartu yang dikeluarkan oleh kantor pabean yang mewahi Pos Pengawas Lintas Batas yang diberikan kepada pelintas batas setelah dipenuhi persyaratan tertentu. Lihat: Pasal I poin 9 Permenkeu No 89/PMK.04/2007.

Pemeriksaan.¹¹⁰ Temuan-temuan dalam pemeriksaan ini akan ditindak sesuai dengan ketentuan berlaku, misalnya jika barang tersebut terbukti terkena larangan atau pembatasan impor,¹¹¹ terhadap kelebihan nilai barang yang diperbolehkan, maka nilai kelebihan barang akan dikenakan bea masuk dan pajak dalam rangka impor.¹¹² Sanksi dapat diberikan kepada pelintas batas yang menyalahgunakan fasilitas ini dengan melakukan pencabutan fasilitas kepada pihak yang melakukan penyalahgunaan.¹¹³

2.4.5. Kepmendag No. 36/KP/III/95 tentang Perdagangan Lintas Batas melalui Pos Pemeriksaan Lintas Batas Entikong di Provinsi Kalimantan Barat

Keputusan ini secara resmi membuka Pos Pemeriksaan Lintas Batas (PPLB) Entikong menjadi pintu gerbang yang memfasilitasi perdagangan lintas batas tradisional dan perdagangan luar negeri. Dalam keputusan ini disebutkan bahwa perdagangan barang melalui PPLB Entikong merupakan perdagangan internasional yang diatur dalam ketentuan khusus perjanjian perdagangan lintas batas antara Indonesia dan Malaysia. Nilai barang dan penentuan orang yang dapat melaksanakan perdagangan diatur di dalam perjanjian bilateral tersebut. Adapun terkait dengan pemasukan dan pengeluaran barang dan/atau jasa ekspor/impor melalui PPLB Entikong berlaku ketentuan umum dan tata niaga di bidang ekspor impor.

2.4.6. Keputusan Gubernur Kalimantan Barat Nomor 129/BPKPK/2010 tentang Kecamatan Perbatasan Lini 1 dan Lini 2 Provinsi Kalimantan Barat

Keputusan gubernur (Kepgub) ini dibentuk dengan memperhatikan kerjasama BTA Indonesia-Malaysia 1970 yang mencakup wilayah kecamatan perbatasan di Kalimantan Barat. Dikarenakan sejak masa otonomi daerah, di

¹¹⁰ *Ibid.*, Pasal 22 ayat (3)

¹¹¹ *Ibid.*, Pasal 22 ayat (3) poin b

¹¹² *Ibid.*, Pasal 22 ayat (3) poin d

¹¹³ *Ibid.*, Pasal 22 ayat (6)

wilayah Kalimantan Barat telah beberapa kali dilakukan pemekaran kabupaten/kota dan kecamatan sehingga perlu adanya suatu penetapan kecamatan yang berada di Lini 1 dan Lini 2 dalam wilayah Provinsi Kalimantan Barat.

Kepgub ini membagi wilayah perbatasan lini 1, yaitu kecamatan di Kalbar yang langsung berbatasan dengan wilayah Negara Malaysia (Negeri Sarawak). Adapun wilayah lini 2 adalah kecamatan yang berbatasan langsung dengan kecamatan perbatasan lini 1 serta menjadi daerah penyangga kecamatan lini 1.

Tabel II.13

Kecamatan yang berada di Lini 1 Provinsi Kalimantan Barat

No	Nama Kecamatan	Kabupaten
1	Paloh Besar	Sambas
2	Sajingan Besar	
3	Jagoibabang	Bengkayang
4	Siding	
5	Entikong	Sanggau
6	Sekayam	
7	Ketungau Hulu	Sintang
8	Ketungau Tengah	
9	Putussibau Utara	Kapuas Hulu
10	Putussibau Selatan	
11	Puring Kencana	
12	Badau	
13	Batang Lupar	
14	Embaloh Hulu	

2.3 PRAKTEK PERDAGANGAN LINTAS BATAS DI DAERAH PERBATASAN KALIMANTAN BARAT – SARAWAK

2.2.1 Bentuk-Bentuk Pelaksanaan Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Kalimantan Barat-Sarawak

Pada intinya perdagangan lintas batas di daerah perbatasan terdiri dari dua bentuk perdagangan internasional, yakni perdagangan lintas batas tradisional yang jika didasarkan dengan Undang-undang Perdagangan identik dengan Perdagangan Perbatasan yang didasarkan pada perjanjian bilateral perdagangan lintas batas

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

dengan negara mitra. Selain itu berlaku pula perdagangan ekspor impor yang jika dikaitkan dengan UU Perdagangan identik dengan Perdagangan Luar Negeri.

Dalam hal perdagangan lintas batas tradisional di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak, praktek ini telah dilakukan sejak lama dan turun temurun di antara masyarakat kedua wilayah. Hal ini menunjukkan kekerabatan yang kuat antara kedua negara. Seperti diketahui dari pembahasan di atas, bahwa infrastruktur di wilayah perbatasan sangat minim. Hal ini menyebabkan sulitnya masyarakat untuk mendapatkan produk konsumsi hariannya. Untuk pemenuhan kebutuhan tersebut, masyarakat perbatasan masih mengandalkan pasokan dari Malaysia¹¹⁴ melalui perdagangan lintas batas jenis ini. Dalam prakteknya terlihat cukup banyak masyarakat yang memanfaatkan jenis perdagangan ini, terbukti dari data di bawah di mana lebih banyak orang yang masuk ke wilayah Indonesia ketimbang yang keluar ke wilayah Malaysia.

Studi oleh Badan Pusat Statistik pada tahun 2011 bertujuan untuk memberikan gambaran terhadap praktek perdagangan lintas batas Indonesia Malaysia. Survei dilaksanakan di tiga pintu lintas batas yakni Jagoi Babang, Sambas dan Entikong. Yang menghasilkan beberapa temuan, yakni:

Tabel II.14

Nilai perdagangan Kalimantan Barat menurut pintu

Pintu	Ekspor	Impor	Eks-Imp
Jagoi Babang	183.164	81.086	102.078
Sambas	2.977	70.011	-67.034
Entikong	318.225	70.187	248.038
Total	504.366	221.284	283.082

Sumber: BPS (2011)

¹¹⁴ [...], Kajian Ekonomi Regional Provinsi Kalimantan Barat Triwulan III-2011, Bank Indonesia, <http://www.bi.go.id/id/publikasi/kajian-ekonomi-regional/kalbar/Documents/edf859d28aa944d58d8417193c8534fcBOKS.pdf>, unduh tanggal 24 Mei 2015

Dapat dilihat dari tabel di atas bahwa ekspor terbesar terdapat di pintu Entikong diikuti dengan Jagoi Babang. Di dua wilayah ini, perdagangan lintas batas terlihat surplus. Hal yang kontras jika dilihat pada wilayah Sambas dimana nilai ekspor di pintu ini yang paling kecil diantara ketiga wilayah dan terjadinya defisit neraca perdagangan.

Tabel II.15
Perdagangan lintas batas di Sambas menurut Identitas yang Digunakan

Identitas	Ekspor		Impor	
	Berat (Kg)	Nilai (US\$)	Berat (Kg)	Nilai (US\$)
Paspor	0	0	1.151	4.544
KILB	3.059	1.614	48.591	59.888
Lainnya	1.485	1.363	4.638	5.579
Total	4.580	2.977	54.380	70.011

Sumber: BPS (2011)

Tabel II. 16
Perdagangan Lintas Batas di Entikong menurut Identitas yang Digunakan

Identitas	Ekspor		Impor	
	Berat (Kg)	Nilai (US\$)	Berat (Kg)	Nilai (US\$)
Paspor	35.719	92.435	19.367	48.489
KILB	11	209	2.020	4.994
Lainnya	114.757	225.581	7.250	16.704
Total	150.487	318.225	28.637	70.187

Sumber: BPS (2011)

Dapat dilihat dari dua tabel di atas adanya perbedaan praktek yang cukup mendasar di wilayah perbatasan Sambas dan Entikong. Di Sambas, pola perdagangan lintas batas lebih mengarah kepada lintas batas tradisional menggunakan KILB. Bahkan pemanfaatan perdagangan internasional formal untuk ekspor tidak digunakan sama sekali terlihat pada nilai ekspornya yang 0.

UNIVERSITAS INDONESIA

Untuk perdagangan lintas batas tradisional, terlihat pula bahwa masyarakat di wilayah ini masih memiliki ketergantungan dalam memenuhi kebutuhannya dengan produk-produk Malaysia. Hal ini dibuktikan dengan besarnya nilai impor barang dengan menggunakan KILB.

Hal yang berbeda ditunjukkan di wilayah Entikong dimana pola perdagangan lebih mengarah ke perdagangan Internasional. Hal ini dapat dilihat dari besarnya nilai ekspor impor dengan menggunakan paspor dan kecilnya perdagangan lintas batas menggunakan KILB. Dapat ditarik kesimpulan bahwa fokus pengembangan perdagangan lintas batas dapat dibedakan antara wilayah yang memang berpotensi untuk terlibat dalam perdagangan lintas batas internasional, ada pula wilayah yang masih berpola perdagangan tradisional.

Tabel II.17
Ekspor Lintas Batas Di Sambas

Deskripsi	Berat (Kg)	Nilai (US\$)
Buah-buahan	4.420	2.260
Jerami/Bahan Anyaman	31	424
Sayuran	129	293
Total	4.580	2.977

Sumber: BPS (2011)

Tabel II.18
Impor Lintas Batas di Sambas

Deskripsi	Berat (Kg)	Nilai (US\$)
Gula dan Kembang Gula	31.870	41.481
Lemak & Minyak Hewan/Nabati	7.886	11.305
Gandum-gandum	5.987	4.686
Bahan Bakar Mineral	3.885	3.638
Berbagai Makanan Olahan	382	1.958
Mesin/Peralatan Listrik	66	1.373
Daging Hewan	492	1.240
Susu, Mentega, telur	512	1.119
Minuman	417	913
Olahan dari Tepung	213	667
Lainnya	2.670	1.631
Total	54.380	70.011

Sumber: BPS (2011)

Tabel II.19
Ekspor-Import Di Pintu Perbatasan Jagoi Babang

Deskripsi	Ekspor		Import	
	Berat (Kg)	Nilai (US\$)	Berat (Kg)	Nilai (US\$)
Susu, Mentega, Telur	0	0	208	1.139
Sayuran	58.389	111.884	60	125
Buah-buahan	4.645	6.221	0	0
Kopi, Teh, rempah-rempah	9.800	3.1440	0	0
Gandum-gandum	0	0	370	305
Hasil Penggilingan	0	0	50	35
Lemak dan minyak hewan/nabati	0	0	120	116
Daging dan Ikan olahan	0	0	15	13
Gula dan Kembang gula	0	0	5.3572	47.713
Olahan dari Tepung	0	0	1430	3053
Minuman	0	0	1170	4416
Garam, Belerang Kapur	0	0	20.000	2622
Bahan bakar mineral	0	0	21036	18986
Minyak atsiri, komestik, wangi- wangian	0	0	90	111
Karet dan barang dari karet	19.000	7330	0	0
Jerami atau barang anyaman	300	826	0	0
Pakaian jadi bukan rajutan	3600	24802	0	0
Benda-benda dari batu, Gips dan semen	0	0	16400	1685
Besi dan Baja	0	0	600	767
Perabot penerangan rumah	200	661	0	0
Sub total	95.934	183164	115.121	81.086

Sumber: BPS (2011)

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

Tabel II.20
Perdagangan Lintas Batas di Entikong menurut komoditas

Deskripsi	Ekspor		Impor	
	Berat (Kg)	Nilai (US\$)	Berat (Kg)	Nilai (US\$)
Kopi, teh, rempah-rempah	42715	153838	27	107
Sayuran	52149	79204	770	695
Kakao atau Cokelat	25648	38574	19	59
Biji-bijian berminyak	13.121	14756	3	7
Mesin atau peralatan listrik	5	57	1487	13262
Olahan dari tepung	304	9010	446	1096
Karet dan barang dari karet		8702	1	271
	6560			
Benda-benda dari besi dan baja	2	19	623	8307
Buah-buahan	5392	8002	115	258
Daging hewan	0	0	1963	4818
Total	150487	318225	28637	70187

Sumber: BPS (2011)

Dapat disimpulkan dari keempat tabel diatas bahwa mayoritas komoditas yang diekspor oleh Indonesia adalah hasil alam yang belum diolah misalnya buah, sayuran dan hasil perkebunan. Adapun barang yang diimpor kebanyakan hasil olahan dan barang elektronik. Dengan ini dapat diidentifikasi bahwa perlunya pengembangan industri agar komoditas yang menjadi unggulan masing-masing daerah dapat diolah dan memiliki nilai tambah.

Tabel II.21
Perdagangan Lintas Batas di Sambas menurut Tujuan Penggunaan
Barang

Tujuan	Ekspor		Impor	
	Berat (Kg)	Nilai (US\$)	Berat (Kg)	Nilai (US\$)
Dipakai	0	0	2.719	5.627
Bahan	0	0	2	2
Dijual	4.580	2.977	51.659	64.382
Total	4.580	2.977	54.380	70.011

Sumber: BPS (2011)

Tabel II.22
Perdagangan Lintas Batas di Jagoi Babang menurut Tujuan Penggunaan
Barang

Tujuan	Ekspor		Impor	
	Berat (Kg)	Nilai (US\$)	Berat (Kg)	Nilai (US\$)
Dipakai	0	0	600	767
Dijual	95.934	183.164	114.521	80.319
Total	95.934	183.164	115.121	81.086

Sumber: BPS (2011)

Tabel II.23
Perdagangan Lintas Batas di Entikong menurut Tujuan Penggunaan
Barang

Tujuan	Ekspor		Impor	
	Berat (Kg)	Nilai (US\$)	Berat (Kg)	Nilai (US\$)
Dipakai	0	0	6.060	13.412
Bahan Baku	0	0	297	273
Modal	0	0	33	353
Dijual	150.487	318.225	22.247	56.149
Total	150.487	318.225	28.637	70.187

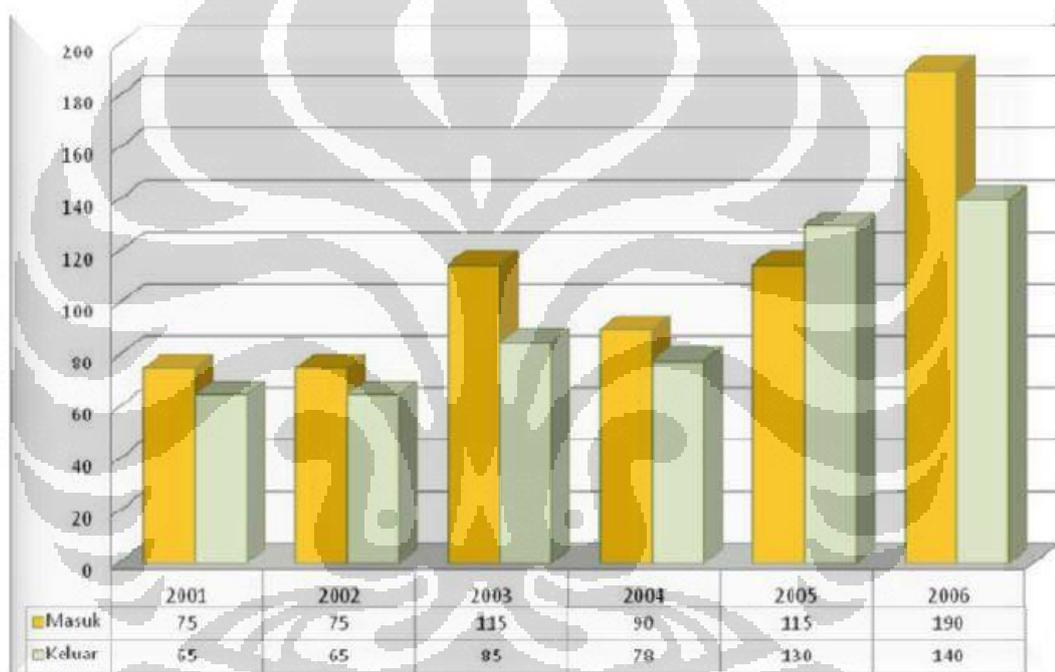
Sumber: BPS (2011)

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

Dapat dilihat dari tiga tabel di atas bahwa pemanfaatan perdagangan lintas batas telah bergeser fungsinya, yakni dari tujuan awal adalah untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari wilayah perbatasan yang terisolir dari wilayah perkotaan, menjadi aktivitas ekonomi terlihat peruntukan komoditas hasil perdagangan adalah untuk dijual kembali. Dari sini dapat disimpulkan bahwa kegiatan yang ada sekarang memiliki potensi ekonomi yang besar.

Grafik II.1
Perkembangan Lintas Batas Orang melalui PPLB Entikong
Tahun 1991-2001



Sumber: Ditjen Cipta Karya, 2007 seperti dikutip dari Dendy Kurniadi (2009)

Terdapat lebih dari 30 jenis komoditi yang masuk ke wilayah Kalimantan Barat melalui Lintas Batas Entikong. Menurut data perdagangan lintas batas cukup banyak barang konsumsi masyarakat yang didatangkan dari Malaysia misalnya rokok (11,06%), ikan (9,33%), sayuran (7,56%) dan minyak (4,02%).¹¹⁵ Dapat disimpulkan bahwa masyarakat perbatasan masih bergantung terhadap komoditas hasil dari proses perdagangan lintas batas.

¹¹⁵ *Ibid.*

Tabel II.24
Barang-barang yang keluar masuk Lintas Batas Entikong tahun 2010

Barang yang Masuk		Barang yang Keluar
<ul style="list-style-type: none"> • Minuman Ikaleng & Botol • Susu kental kaleng • Aneka Snack & Makanan Ringan • Ikan • Gula • Tong Gas • Santan • Susu Bubuk • Air Mineral • Ikan Teri • Telur • Sayuran • Mie Goreng • Sirup 	<ul style="list-style-type: none"> • Garam • Tepung • Makanan Ikan • Minyak Goreng • Bawang • Sawi Asin • Manisan • Makanan Kaleng • Cokelat • Milo • Permen • Kertas Sembahyang • Semen • Kacang Tanah • Styrofoam • Cabe Kering • Dll 	<ul style="list-style-type: none"> • Lada Hitam • Biji Cokelat • Karet & Kulit • Tengawang • Kusen Pintu & Jendela dll

Sumber: Disperindag Prov Kalimantan Barat (2010)

Nilai realisasi kegiatan perdagangan lintas batas tradisional melalui Pos Pemeriksaan Lintas Batas (PPLB) Entikong juga cukup tinggi. Nilai realisasi ini tercatat sejak tahun 2001 hingga 2006 yakni mencapai US \$ 10.456.121,75.¹¹⁶

Selain kegiatan perdagangan lintas batas tradisional sebagaimana dibahas diatas, terdapat pula praktek perdagangan dengan munculnya pasar-pasar tradisional di wilayah perbatasan. Setidaknya ada tiga wilayah yang memiliki pasar tradisional yang memfasilitasi perdagangan lintas batas yakni di Kabupaten Sambas (Sajingan), Kabupaten Bengkayang (Serikin) dan Kabupaten Kapuas Hulu (Lubuk Antu).¹¹⁷ Keberadaan pasar-pasar ini sudah cukup lama berlangsung dimana pelaksanaan transaksinya terjadi pada hari-hari tertentu yaitu pada hari

¹¹⁶ Dendy Kurniadi, Strategi Pengembangan Wilayah Perbatasan Antarnegara: Memacu Pertumbuhan Ekonomi Entikong Kabupaten Sanggau Provinsi Kalimantan Barat, (Tesis Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro, 2009).

¹¹⁷Hermansyah, *Op Cit.*, hal 4

sabtu dan minggu.¹¹⁸ Adanya praktek perdagangan melalui pasar tradisional ini merupakan cerminan dari bentuk dan sifat relasi sosial antar etnik yang ada di wilayah perbatasan yang menimbulkan pola hubungan ekonomi yang cukup kuat di antara keduanya. Pemisahan keduanya hanyalah dikarenakan batas wilayah negara secara administratif saja. Dalam kondisi seperti ini, berkembanglah perdagangan dalam sistem barter yang hingga saat ini masih digunakan. Sistem barter ini dilakukan oleh penduduk asli Kalimantan Barat dengan penduduk asli Malaysia di wilayah perbatasan negara.¹¹⁹ Contohnya pada wilayah Serikin, banyak masyarakat lokal dan pedagang dari Indonesia yang menjual produknya pada akhir pekan. Produk yang dijual didominasi oleh pakaian dan kain (27,5%), Sayuran dan buah local (98%), minuman (9,8%), furnitur, kerajinan tangan dan obat-obatan herbal (7,9%) serta barang-barang elektrik dan kebutuhan rumah tangga (3,9%).¹²⁰ Interaksi perdagangan ini adalah merupakan cerminan dari perdagangan internasional dimana menyangkut hubungan dagang lintas batas.¹²¹

Bentuk perdagangan barter ini jika dianalisa tentu tidak masuk dalam lingkup perdagangan perbatasan berdasarkan *Border Trade Agreement Indonesia-Malaysia* sehingga tidak ada pembatasan nilai transaksi. Begitu pula jenis barangnya, dapat pula tidak sesuai dengan komoditas yang didaftarkan.

Di wilayah Entikong terdapat “pasar kaget” dimana banyak warga Indonesia yang memperdagangkan produknya. Barang-barang yang diperjualbelikan di pasar kaget mencakup barang keperluan sehari-hari seperti pakaian, peralatan rumah tangga, kosmetik dan mainan anak-anak.¹²² Karena letak dari “pasar kaget” ini berada di wilayah PPLB, maka warga yang melakukan kegiatan jual beli dianggap tidak perlu memenuhi persyaratan formalitas seperti

¹¹⁸ *Ibid.*

¹¹⁹ *Ibid.*

¹²⁰ Abd Hair Awang, et al., *Informal Cross-Border trade Sarawak (Malaysia)-Kalimantan (Indonesia): A Catalyst for Border Community's Development*, *Asian Social Science*, vol 9 No 4, 2013, hal 169.

¹²¹ Budi Hermawan Bangun, *Op Cit.*, hal 223

¹²² Dendy Kurniadi, *Op Cit*, Hal 90.

menunjukkan Kartu Tanda Penduduk atau paspor khusus untuk melakukan perdagangan lintas batas.¹²³

Jenis perdagangan terakhir yakni perdagangan ekspor impor yang diatur dalam UU perdagangan sebagai perdagangan luar negeri. Keberadaan pos lintas batas di Kecamatan Entikong sebenarnya memberikan pengaruh besar dalam perputaran ekonomi masyarakat dan pemerintah lokal. Sayangnya sejak peresmiannya pada tahun 1991 hingga saat ini, PPLB Entikong belum juga diresmikan sebagai pelabuhan ekspor impor. Kemudian terbit pula Permendag Nomor 57/M-DAG/PER/12/2010 tentang ketentuan impor produk tertentu yang tidak memasukkan PPLB Entikong sebagai pelabuhan impor. Ketetapan ini sangat disayangkan karena perputaran ekonomi menjadi terhambat. Padahal jika pintu gerbang diresmikan sebagai pelabuhan internasional, potensi ekspor komoditi hasil produksi masyarakat perbatasan dapat ditingkatkan. Tentu saja hal ini perlu diikuti dengan pengembangan kapasitas pelaku perdagangan di wilayah perbatasan misalnya menjadikan Usaha Menengah, Kecil dan Mikro sebagai fondasi dalam peningkatan perdagangan lintas batas ini. Perkembangan terakhir, pembentukan PPLB Entikong menjadi pelabuhan internasional telah dibicarakan pada tingkat pusat.

Rencana untuk membuka pintu perdagangan ekspor impor juga telah direncanakan untuk PLB Badau di Kabupaten Kapuas Hulu. Hal ini mengingat potensi ekonomi Kabupaten Kapuas Hulu yang difokuskan pada produksi minyak kelapa sawit (CPO). Diperkirakan pada tahun 2012, lebih dari 20.000 ton CPO dan akan mencapai lebih dari 60.000 ton pada tahun 2020 yang akan dihasilkan dan didistribusikan keluar wilayah Kalbar.¹²⁴ Berkaitan dengan ini, konektivitas kawasan perbatasan terutama di Kab. Kapuas Hulu yang cukup terpencil, menjadikan tidak efisiennya pendistribusian CPO. Hal ini juga pada akhirnya akan menurunkan daya saing usaha di daerah dan iklim investasi. Atas dasar tersebut,

¹²³ *Ibid.*

¹²⁴ Dokumentasi Surat Gubernur Kalbar kepada Menteri Perdagangan RI tentang Usulan Pembukaan Pelabuhan Ekspor – Impor di Badau, Kab. Kapuas Hulu di Entikong tahun 2012.

Pemerintah Daerah Kalbar telah mengusulkan untuk membuka Pelabuhan Ekspor-Impor Kalbar di Badau, Kabupaten Kapuas Hulu.

2.2.2 Permasalahan yang Ditemui terkait Kegiatan Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak

Beberapa permasalahan hukum yang dapat diidentifikasi dalam pelaksanaan kegiatan perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak, misalnya adanya kesenjangan kesejahteraan ekonomi yang cukup lebar antara masyarakat di wilayah perbatasan Indonesia dengan masyarakat di wilayah perbatasan Malaysia. Sebagai gambaran pendapatan per kapita masyarakat Kalbar adalah sebesar US\$ 400 sedangkan masyarakat Sarawak sebesar US\$ 4000. Pendapatan per kapita masyarakat di kawasan perbatasan adalah Rp 4,713 juta per tahun atau lebih rendah 43 persen dibanding masyarakat di luar kawasan yang nilainya Rp 11,05 juta. Kalau dibandingkan dengan pendapatan masyarakat perbatasan di wilayah Sarawak, angka itu sangat timpang.¹²⁵ Kesenjangan Produk domestik bruto (PDB) diantara kedua Negara juga sangat besar. PDB Kalimantan Barat masih disekitaran US\$ 1.000 per tahun. Nilai ini masih jauh dari PDB Sarawak yang sebesar US\$ 11.000 per tahun. Hal ini tentu sangat mencolok dan menimbulkan potensi gejolak sosial.¹²⁶ Kerjasama bilateral antara Kalimantan Barat dan Sarawak yang efektif dan tepat sasaran sebenarnya dapat menyelesaikan permasalahan ini dan menstimulasi pertumbuhan ekonomi di Kalimantan Barat sehingga kesenjangan ini dapat diminimalisir.

Kedua, banyaknya perdagangan lintas batas ilegal yang disebabkan oleh: (1) tidak diakomodirnya kebutuhan masyarakat perbatasan akan bahan baku kebutuhan sehari-hari; (2) banyaknya pihak yang memanfaatkan fasilitas BTA 1970 dengan modus mengumpulkan produk-produk Malaysia bersubsidi (gula,

¹²⁵ [...], Warga Perbatasan Bosan Kunjungan Pejabat, Kompas.com, Kamis, 5 Mei 2011, <http://regional.kompas.com/read/2011/05/05/02450898/Warga.Perbatasan.Bosan.Kunjungan.Pejabat>, akses tanggal 6 Juni 2015.

¹²⁶ [...], Peningkatan Peran Indonesia dalam ASEAN Framework on Equitable Economic Development (EED) dalam rangka Ketahanan Nasional, Jurnal Kajian Lemhanas RI, Edisi 16, November 2013, hal 59.

elpiji, dan lain-lain) dan menumpuknya kemudian dijual di wilayah Kalimantan Barat. (3) terdapat indikasi praktek perdagangan lintas batas ilegal ini melibatkan pejabat pemerintah di wilayah perbatasan.¹²⁷

Tidak adanya platform hukum yang memadai dalam mengatur perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak. Dengan tidak diaturnya Pos Pemeriksa Lintas Batas di wilayah Kalimantan Barat sebagai pelabuhan darat internasional, maka perdagangan lintas batas yang diperbolehkan hanya berupa perdagangan perbatasan yang nilai transaksinya dibatasi sampai RM 600. Hal ini memperparah kondisi di mana wilayah perbatasan masih terisolir dan kebutuhan sehari-hari tidak dapat dipenuhi dari pasokan dalam negeri. Mengenai hal ini, perlu adanya *review* BTA Indonesia-Malaysia untuk mengakomodir kebutuhan masyarakat perbatasan terkait perdagangan lintas batas internasional.

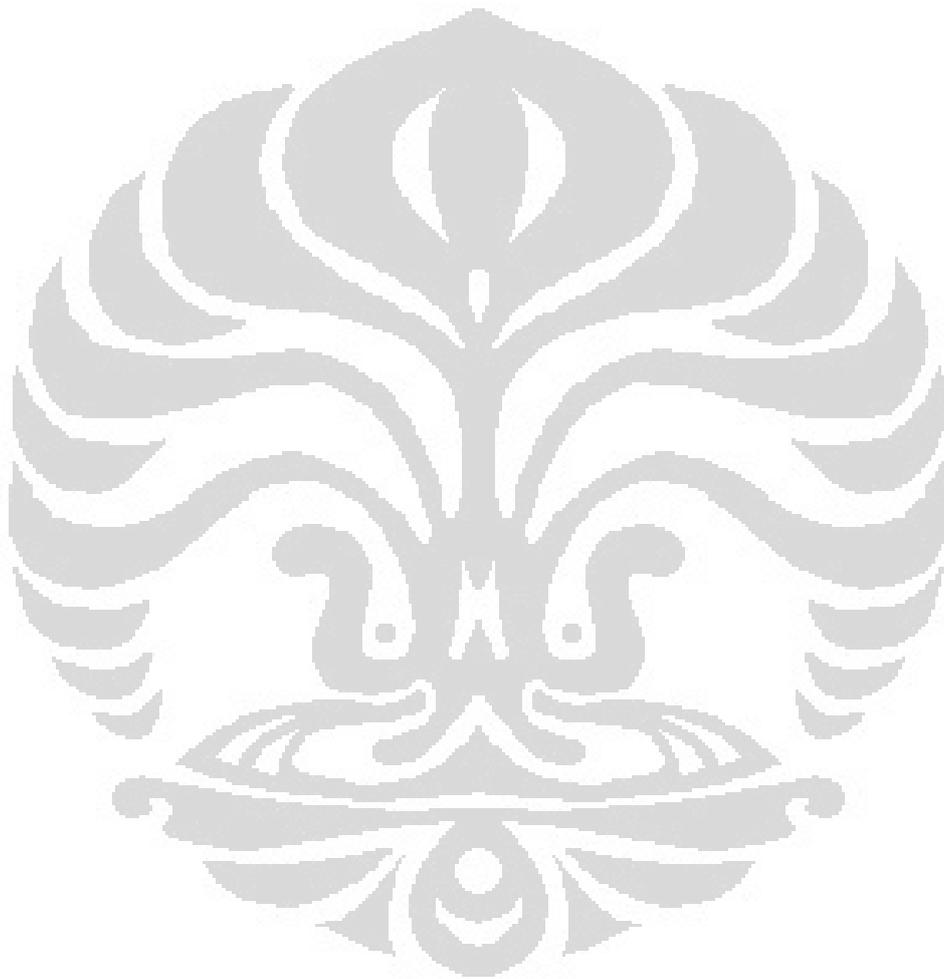
Dengan menutup pintu masuk ekspor impor di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak, maka hal ini kontradiktif dengan semangat ASEAN Economic Community 2015 yang seharusnya memberikan fasilitas sebesar-besarnya terhadap liberalisasi perdagangan dengan menghilangkan hambatan baik tarif maupun non-tarif dalam sektor perdagangan barang. Dengan tidak ditetapkannya Entikong sebagai pelabuhan tujuan produk tertentu berakibat cukup maraknya praktek *illegal trade* di perbatasan. Di wilayah Malaysia sendiri sudah dibuat pelabuhan darat (*inland port*) di Tebedu sehingga tinggal menunggu realisasi pembangunan pelabuhan darat di Entikong agar aktivitas ekonomi di wilayah ini dapat dimaksimalkan. Implementasi *ASEAN Trade in Goods Agreement* (ATIGA) harus menjadi pertimbangan dalam pengaturan perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak.

Ketiga adanya dilema hukum dimana rencana pelaksanaan liberalisasi perdagangan masih belum dapat dibarengi dengan peningkatan kapasitas SDM maupun kualitas produk dalam negeri sehingga menciptakan kekhawatiran akan

¹²⁷ Lihat: [...], Praktik Suap Oknum Pejabat Bea Cukai di Entikong, *tribunnews.com*, Jumat, 17 Januari 2014, akses tanggal 7 Juli 2015

terjadinya banjir produk wilayah Malaysia jika liberalisasi perdagangan di wilayah perbatasan benar-benar diimplementasikan.

Keempat, kurangnya fasilitas dan infrastruktur pendukung perdagangan di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak. Kurangnya konektivitas terhadap pasar domestik maupun global dan kurangnya suplai energi menjadi salah satu faktor penghambat pertumbuhan ekonomi di wilayah perbatasan.



UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

BAB III

KETENTUAN PERDAGANGAN BARANG DALAM KERANGKA ASEAN *FREE TRADE AREA* DAN KAITANNYA DENGAN PERDAGANGAN LINTAS BATAS DI WILAYAH PERBATASAN

3.1 Integrasi Ekonomi Regional Di ASEAN Dan Kaitannya Dengan Perdagangan Lintas Batas

3.1.1 Konsep Integrasi Ekonomi dalam Mekanisme ASEAN *Free Trade Area*

Balassa mendefinisikan integrasi ekonomi sebagai bentuk proses dan suatu keadaan. Sebagai proses, integrasi ekonomi terdiri dari satu set langkah politis dan ekonomi yang “didesain untuk mengeliminasi diskriminasi di antara unit-unit ekonomi yang dimiliki oleh negara-negara yang berbeda”.¹²⁸ Sebagai suatu keadaan, integrasi ekonomi dapat ditunjukkan ketika segala bentuk diskriminasi antara ekonomi nasional hilang.¹²⁹ Proses integrasi ekonomi dapat pula dipandang sebagai jalur yang nantinya akan diikuti dengan penurunan dari level diskriminasi ekonomi di antara negara-negara.¹³⁰ Menurut Kahnert, integrasi ekonomi adalah “suatu proses penghilangan diskriminasi-diskriminasi secara progresif yang terjadi di wilayah perbatasan negara-negara”.¹³¹ Lipsey¹³² secara terpisah memberikan definisi terhadap teori *custom union (economic integration theory)* yakni bahwa teori “*custom union*” merupakan cabang teori tarif yang mempelajari efek dari perubahan diskriminasi secara geografis di dalam hambatan perdagangan. Machlup menyatakan bahwa integrasi ekonomi adalah suatu proses

¹²⁸ Bela Balassa, *The Theory of Economic Integration: An Introduction*, Greenwood Press, 1961, hal 174.

¹²⁹ *Ibid*

¹³⁰ Ricardo Arguello, *Economic Integration: an Overview of Basic Economic Theory and Other Related Issues*, Bogota: Centro Editorial Universidad del Rosario, 2000, hal 4.

¹³¹ F. Kahnert, et al., *Economic Integration Among Developing Countries*, Development Centre, Organisation for Economic Cooperation and Development, 1969, Hal 127

¹³² Seperti dikutip dalam: Amr Sadek Hosny, *Theories of Economic Integration: A Survey of the Economic and Political Literature*, *International Journal of Economy, Management and Social Science*, 2 (5) May 2013, hal 133.

menggabungkan beberapa ekonomi yang terpisah menjadi wilayah ekonomi yang lebih besar.

Jika disimpulkan dari beberapa definisi diatas, terlihat bahwa integrasi ekonomi menghilangkan diskriminasi perdagangan secara menyeluruh, untuk itu perlu dibedakan antara integrasi dan kerjasama, dimana kerjasama hanya menghilangkan sebagian kecil dari bentuk diskriminasi.

Bentuk-Bentuk Integrasi Ekonomi

Pada dasarnya, beberapa ahli ekonomim membagi bentuk-bentuk integrasi ekonomi sebagai berikut: *Preferential trade agreements* (PTA), *free-trade area* (FTA), *custom union* (CU), *common market* (CM), *economic union* (EU) dan *complete economic integration*. Dalam kasus yang lebih ekstrim lagi, ada pula yang dinamakan sebagai *monetary union*.

Preferential trade agreements (PTA) adalah suatu bentuk preferensi perdagangan unilateral. Dalam WTO, PTA termasuk dalam skema *Generalized System of Preferences* (dimana negara maju diberikan tarif preferensi untuk mengimpor dari negara berkembang). Dalam bentuk integrasi ini, hambatan tarif dikenakan lebih rendah bagi produk-produk yang diproduksi di dalam wilayah negara peserta dibandingkan dengan produk yang diproduksi di negara ketiga.¹³³ PTA menurunkan atau menghilangkan hambatan yang disebabkan oleh kebijakan-kebijakan yang berlaku bagi pergerakan barang, jasa, modal, dan tenaga kerja.¹³⁴

Pada perkembangannya, PTA semakin menjadi tren di mana hampir semua negara dan wilayah regional telah menjadi anggota dari salah satu PTA yang ada. *European Union* (EU) memulai trennya dengan membentuk *custom union*, dan telah mengimplementasikan *preferential agreements* pada tahun 1958,

¹³³ Arvind Panagariya, *Preferential Trade Liberalization: The Traditional Theory and New Developments*, *Journal of Economic Literature*, vol. XXXVIII (June 2000), hal 288

¹³⁴ S.T. Snorrason, *Asymmetric Economic Integration, Contribution to Economics*, DOI 10.1007/978-3-7908-2861-0_2, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2012.

negara-negara di Asia berkontribusi terhadap tren ini lebih lambat yakni pada tahun 2000an.¹³⁵

Adapun untuk *free trade area* (FTA) pada dasarnya adalah PTA dimana tarif yang dikenakan bagi produk-produk yang diproduksi di dalam wilayah negara peserta dihilangkan (*zero-tariffs*). Dalam FTA, tarif dan hambatan kuantitatif diantara negara-negara peserta dihilangkan, tetapi negara-negara peserta tetap mempertahankan tarifnya masing-masing terhadap negara ketiga.¹³⁶ Biasanya bentuk ini disebut pula sebagai “integrasi perdagangan”. Dalam GATT, FTA didefinisikan sebagai:

*a group of two or more customs territories in which the duties and other restrictive regulations of commerce are eliminated on substantially all the trade between the constituent territories in products originating in such territories.*¹³⁷

Kunci dasar dari FTA adalah penghilangan hambatan tarif saja, namun dalam bentuk ini, hambatan non-tarif terlihat masih dapat dipertahankan. Hal ini tentu menjadikannya sebagai bentuk integrasi ekonomi yang masih lemah.

Custom union pada dasarnya adalah FTA dimana negara-negara peserta mengaplikasikan tarif eksternal yang seragam pada barang yang diimpor dari luar negara-negara peserta ini. Tarif eksternal ini tentu saja dapat bervariasi di antara beberapa komoditas produk, tetapi di seluruh negara peserta, variasi yang ditemui akan sama. Dalam pembentukan *custom union*, selain menekan diskriminasi dalam bidang pergerakan komoditas di dalam wilayah kesatuan, juga termasuk penyamaan tarif perdagangan dengan negara ketiga.¹³⁸ Diatur di dalam GATT bahwa *custom union* adalah:

A customs union shall be understood to mean the substitution of a single customs territory for two or more customs territories, so that (i) duties and other restrictive regulations of commerce are eliminated with respect to substantially all the

¹³⁵ Heribert Dieter, *The Multilateral Trading System and Preferential Trade Agreements: Can their Negative Effects be Minimised?*, Garnet Working Paper No: 54/08, Agustus 2008

¹³⁶ Bela Balassa, *Op. cit.*

¹³⁷ GATT, par 8 art XXIV

¹³⁸ Bela Balassa *Op cit.*

trade between the constituent territories of the union or at least with respect to substantially all the trade in products originating in such territories, and, (ii) subject to the provisions of paragraph 9, substantially the same duties and other regulations of commerce are applied by each of the members of the union to the trade of territories not included in the union

Dapat dilihat bahwa *custom union* mendorong integrasi ekonomi lebih jauh lagi dimana terdapat keseragaman dalam penentuan hambatan tarif terhadap negara-negara yang bukan merupakan negara peserta dari kesatuan tersebut.

Lebih lanjut, *common market* merupakan bentuk CU yang mengizinkan pergerakan bebas tenaga kerja dan modal secara lebih jauh diantara negara-negara peserta. Common market merupakan bentuk integrasi ekonomi dengan level yang lebih tinggi, dimana bentuk ini, tidak hanya menghilangkan hambatan perdagangan tetapi juga terkait dengan hambatan terhadap faktor pergerakan. Biasanya CM disebut juga sebagai integrasi faktor.

Dalam *economic union*, adanya kombinasi penekanan terhadap hambatan komoditas dan faktor dengan tujuan menghilangkan diskriminasi yang disebabkan oleh disparitas kebijakan. Bentuk terakhir merupakan bentuk tertinggi dari integrasi ekonomi yakni total economic integration yang membentuk unifikasi moneter, fiskal, sosial dan kebijakan *countercyclical*. Bentuk ini memerlukan pembentukan suatu otoritas supra-nasional yang memiliki kekuatan hukum mengikat terhadap negara-negara anggota.

3.1.2 Konsep Pasar Tunggal dan Basis Produksi Terintegrasi dalam ASEAN Free Trade Area

ASEAN sebagai organisasi regional telah terbentuk sejak 8 Agustus 1967¹³⁹ dengan meletakkan kerjasama ekonomi sebagai agenda utamanya. Pada saat itu, para pemimpin ASEAN memutuskan untuk menjadikan ASEAN sebagai

¹³⁹ Kementerian Luar Negeri RI, Ayo Kita Kenali ASEAN, Jakarta: Kementerian Luar Negeri RI, 2011, hal 5

kawasan stabil, makmur, dan berdaya saing tinggi dengan tingkat pembangunan ekonomi yang merata serta kesenjangan sosial ekonomi dan kemiskinan yang semakin berkurang. Dengan pasar yang memiliki 600 juta konsumen dan GDP gabungan hingga mencapai 3 miliar dollar,¹⁴⁰ ASEAN berpotensi menawarkan masa depan yang Beberapa program ekonomi yang menjadi fokus awal dari organisasi ini misalnya saja ASEAN *Industrial Projects Plan* (1976), *Preferential Trading Arrangement* (1977), *ASEAN Industrial Complementation scheme* (1981), *ASEAN Industrial Joint-Ventures scheme* (1983), dan *Enhanced Preferential Trading arrangement* (1987) yang berfokus pada pemberian preferensi perdagangan (*preferential trade*), usaha patungan (*joint ventures*), dan skema saling melengkapi (*complementation scheme*) antar pemerintah negara-negara anggota maupun pihak swasta di kawasan ASEAN.¹⁴¹ Namun seiring dengan perkembangan ekonomi global yang semakin terbuka, Negara-negara anggota ASEAN menyadari bahwa langkah terbaik dalam menghadapi fenomena ini adalah dengan membuka pula ekonomi mereka demi mencapai suatu integrasi ekonomi regional yang diharapkan mampu bersaing di pasar global.

Untuk merealisasikan visi tersebut, pada pertemuan tingkat kepala Negara ASEAN (ASEAN Summit) keempat di Singapura pada tahun 1992,¹⁴² para kepala Negara mengumumkan pembentukan suatu kawasan perdagangan bebas di ASEAN atau yang disebut ASEAN Free Trade Area (AFTA) yang ditargetkan terbentuk dalam jangka waktu 15 tahun. ASEAN Free Trade Area (AFTA) merupakan wujud dari kesepakatan dari negara-negara ASEAN untuk membentuk suatu kawasan bebas perdagangan dalam rangka meningkatkan daya saing ekonomi kawasan regional ASEAN dengan menjadikan ASEAN sebagai basis produksi dunia.¹⁴³

¹⁴⁰ ASEAN, *Thinking Globally, Prospering Regionally: ASEAN Community 2015*, PPT Presentasi, 2014, slide 3.

¹⁴¹ Kementerian Luar Negeri RI, *Kerjasama Ekonomi ASEAN*, diunduh dari <http://www.kemlu.go.id/Pages/Asean.aspx?IDP=6&l=id>, akses tanggal 19 November 2014, hal 1.

¹⁴² ASEAN, *Singapore Declaration of 1992*, diakses pada: <http://www.asean.org/news/item/singapore-declaration-of-1992-singapore-28-january-1992>, akses tanggal 20 November 2014

¹⁴³ [...], *ASEAN Free Trade Area (AFTA)*, diakses pada: <http://www.tarif.depkeu.go.id/Others/?hi=AFTA> akses tanggal 19 November 2014

Selanjutnya, dilatarbelakangi krisis ekonomi yang melanda khususnya di kawasan Asia Tenggara pada saat itu, pada KTT ASEAN ke-9 tahun 2003, ASEAN menyepakati Bali Concord II yang memuat 3 pilar untuk mencapai ASEAN Vision tahun 2020 yakni Ekonomi, Sosial Budaya dan Politik Keamanan.¹⁴⁴ Khusus untuk pilar pertama yaitu ekonomi ini dibentuk sebagai Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA). Perwujudan dari MEA sendiri mencakup terbentuknya arus bebas peredaran Barang, Jasa dan Investasi ASEAN. Perkembangan selanjutnya pada tahun 2007 di KTT ASEAN ke-12, ASEAN sepakat mempercepat terwujudnya MEA dari tahun 2020 menjadi tahun 2015 melalui "Declaration on the Acceleration of the Establishment of an ASEAN Community by 2015".¹⁴⁵ Pada tahun yang sama ditandatangani ASEAN Charter and AEC Blueprint. Cetak Biru AEC tersebut berisi rencana kerja strategis dalam jangka pendek, menengah dan panjang hingga tahun 2015 menuju terbentuknya integrasi ekonomi ASEAN, yang mengandung empat pilar AEC yaitu :¹⁴⁶

- a. Menuju *single market* dan *production base* (arus perdagangan bebas untuk sektor barang, jasa, investasi, pekerja terampil, dan modal);
- b. Menuju penciptaan kawasan regional ekonomi yang berdaya saing tinggi (*regional competition policy, IPRs action plan, infrastructure development, ICT, energy cooperation, taxation*, dan pengembangan UKM);
- c. Menuju suatu kawasan dengan pembangunan ekonomi yang merata (*region of equitable economic development*) melalui pengembangan UKM dan program-program *Initiative for ASEAN Integration (IAI)*; dan

¹⁴⁴ ASEAN, Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II), diakses pada: <http://www.asean.org/news/item/declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii>, akses tanggal 20 November 2014

¹⁴⁵ ASEAN, Cebu Declaration on the Acceleration of the Establishment of an ASEAN Community by 2015, diakses pada: <http://www.asean.org/news/item/cebu-declaration-on-the-acceleration-of-the-establishment-of-an-asean-community-by-2015>, akses tanggal 20 November 2014

¹⁴⁶ Kementerian Luar Negeri RI, Kerjasama Ekonomi ASEAN, diunduh dari: <http://www.kemlu.go.id/Pages/Asean.aspx?IDP=6&l=id>, akses tanggal 21 November 2014

- d. Menuju integrasi penuh pada ekonomi global (pendekatan yang koheren dalam hubungan ekonomi eksternal serta mendorong keikutsertaan dalam *global supply network*).

Perwujudan dari MEA sendiri mencakup terbentuknya arus bebas peredaran Barang, Jasa dan Investasi ASEAN. AEC Blueprint menjadi suatu master plan bagi Negara Anggota ASEAN untuk mengidentifikasi langkah-langkah integrasi ekonomi yang akan ditempuh melalui implementasi berbagai komitmen yang rinci.

Di dalam blue print AEC 2015 sendiri dinyatakan bahwa ASEAN Single Market dan Production base terdiri dari 5 elemen inti: (1) aliran bebas barang; (2) aliran bebas jasa; (3) aliran bebas investasi; (4) aliran modal yang lebih bebas; dan (5) aliran bebas pekerja skill.

Terkait dengan aliran bebas perdagangan barang, perwujudan single market dan production base membutuhkan penghilangan tidak hanya hambatan yang bersifat tarif tetapi juga non-tarif dalam perpindahan barang lintas negara di wilayah ASEAN. Selain itu, komponen lain yang akan meningkatkan fasilitas perwujudan aliran bebas barang antara lain: integrasi prosedur kepabeanan, pembentukan *ASEAN Single Window*, secara konsisten meningkatkan *Common Effective Preferential Tariffs (CEPT) Rules of Origin* termasuk Prosedur Operasional Sertifikasi dan mengharmonisasi prosedur standar dan kesesuaian.¹⁴⁷

Aliran bebas barang dinyatakan menjadi salah satu prinsip utama dalam perwujudan pasar tunggal dan basis produksi. Pasar tunggal bagi barang akan memfasilitasi perkembangan jaringan produksi di dalam wilayah ASEAN dan meningkatkan kapasitas ASEAN untuk yang pada akhirnya diharapkan menjadi pusat produksi global atau sebagai bagian dari jaringan suplai global bagi produksi barang. Pembentukan *ASEAN Free Trade Area*, penghilangan hambatan tarif dalam perdagangan barang di antara negara-negara peserta telah berhasil dicapai.

¹⁴⁷ ASEAN Economic Community Blueprint, 2007, hal 4

Tabel III.25
Nilai tarif digaris 0-5% dalam ATIGA Tariff Schedule tahun 2015

Country	Number of Tariff Lines				Percentage			
	0 - 5 %	> 5 % ²⁾	Other ¹⁾	Total	0 - 5 %	> 5 %	Other	Total
Brunei D. (AHTN 2012)	9,844	-	72	9,916	99.27	-	0.73	100
Indonesia (AHTN 2012)	9,899	17	96	10,012	98.87	0.17	0.96	100
Malaysia (AHTN 2012)	12,242	13	82	12,337	99.23	0.11	0.66	100
Philippines (AHTN 2012)	9,759	35	27	9,821	99.37	0.36	0.27	100
Singapore (AHTN 2012)	9,558	-	-	9,558	100.00	-	-	100
Thailand (AHTN 2012)	9,558	-	-	9,558	100.00	-	-	100
ASEAN-6	60,860	65	277	61,202	99.44	0.11	0.45	100
Cambodia (AHTN2012)*	9,406	152	-	9,558	98.41	1.59	-	100
Lao PDR (AHTN2012)	9,471	-	87	9,558	99.09	-	0.91	100
Myanmar (AHTN2012)	9,507	-	51	9,558	99.47	-	0.53	100
Vietnam (AHTN 2012)*	9,265	95	198	9,558	96.93	0.99	2.07	100
CLMV	37,649	247	336	38,232	98.48	0.65	0.88	100
Total ASEAN	98,509	312	613	99,434	99.07	0.31	0.62	100

Sumber: ASEAN (Jan 2015)

Pada dasarnya bentuk integrasi ekonomi di ASEAN merupakan suatu bentuk *free trade area*. Namun *free trade area* yang diimplementasikan merupakan bentuk yang lebih diperdalam dan tidak hanya melakukan pengurangan maupun penghilangan tarif tetapi juga terkait fasilitasi perdagangan, liberalisasi jasa, liberalisasi investasi dan fasilitasi, pengadaan pemerintahan, standar, hak kekayaan intelektual, regulasi tenaga kerja, masalah lingkungan dan kerjasama ekonomi.

Kata kunci dalam integrasi ekonomi di bidang perdagangan dalam regional ASEAN adalah diwujudkannya *single market and production base*. Istilah yang digunakan ini terkesan amat ideal dan luas, namun tidak didefinisikan dengan jelas. Beberapa kalangan menyatakan bahwa untuk mengimplementasikan konsep ini secara literal akan sangat sulit.¹⁴⁸ Dalam penelitian yang dilakukan oleh Fukunari Kimura, ia menjabarkan dua cara dalam menentukan tahap dari integrasi ekonomi, yakni integrasi ekonomi dari aspek proses¹⁴⁹ dan dari aspek hasil¹⁵⁰.

¹⁴⁸ Lihat: Fukunari Kimura, Reconstructuring the Concept of "Single Market and Production Base" for ASEAN beyond 2015, ERIA Discussion Paper Series, Oktober 2013

¹⁴⁹ Penilaian ini dilakukan dengan melihat pergerakan barang, jasa, investasi, modal, tenaga kerja, teknologi dan lain-lain.

¹⁵⁰ Penilaian ini dilakukan dengan mengukur seberapa setaranya harga-harga dari elemen-elemen ekonomi di wilayah ini

Dalam penelitiannya, ia menemukan beberapa hambatan yang menyebabkan terhalangnya pencapaian integrasi ekonomi di wilayah ASEAN. Dalam hal pencapaian pasar tunggal dalam basis produksi, yakni:

- a. Adanya kesenjangan pembangunan di antara negara-negara peserta¹⁵¹
- b. Adanya kesenjangan dalam dimensi industrial¹⁵²

Faktor-faktor diatas menyebabkan, selama lebih dari empat dekade, dalam hal perdagangan barang, integrasi ekonomi ASEAN, tidak dapat maju dari fase pertama yakni membentuk preferensi perdagangan. Namun, rezim perdagangan masih diatur secara terpisah dari masing-masing negara¹⁵³. Keengganan negara-negara untuk mengintegrasikan regulasi dalam aspek perdagangan menyebabkan sulitnya proses peningkatan level integrasi ekonomi menjadi, misalnya saja menuju bentuk *custom union*, integrasi yang lebih mendalam lagi misalnya saja penyatuan kebijakan yang berdampak pada faktor pasar menjadi lebih sulit diimplementasikan. Sebagai perbandingan untuk memberikan gambaran dimana

¹⁵¹ Lihat: Fukunari Kimura, Ibid. Menggunakan teori Krugman (1985), integrasi ekonomi akan memerlukan kesamaan harga baik bagi barang maupun faktor produksi. Ditemukan dalam hasil penelitian Kimura bahwa di antara negara-negara ASEAN terbukti adanya bentuk kesenjangan pembangunan (dibuktikan dengan melakukan perbandingan GDP per kapita. Jika kesenjangan pembangunan terjadi, harga di antara negara-negara tidak akan sama, artinya tidak akan ada perdagangan bebas. Harga dari barang yang diperjualbelikan akan konvergen jika perdagangan bebas barang dapat tercapai. Selain itu terdapat hambatan dimana pergerakan elemen-elemen ekonomi tidak dibebaskan. Hambatan ini disebabkan oleh kebijakan yang bersifat menghambat dan sebagian diakibatkan oleh batasan bahasa, budaya, dan sosial. Dalam aspek basis produksi, kesenjangan pembangunan ini akan menimbulkan perbedaan dalam “keuntungan lokasi” (*advantage location*). Industrialisasi yang diharapkan dalam integrasi ekonomi ASEAN adalah dimana terjadinya fragmentasi dalam aktivitas produksi melintasi batas (Lihat: Toshihiro Kudo, *Location Advantages and Disadvantages in Myanmar: The Case of Garment Industry*, IDE Discussion Paper no, 203, May 2009). Dalam hal perkembangan jaringan produksi, aktivitas ekonomi akan selalu bergerak dari negara/wilayah yang lebih maju ke wilayah pendatang. Hasil yang diharapkan adalah memperkecil kesenjangan pembangunan.

¹⁵² Dalam dimensi geografis, adanya kesenjangan industrial yang salah satunya terjadi karena adanya kesenjangan perusahaan multinasional dan lokal, perusahaan besar dan SME serta perusahaan manufaktur dan non-manufaktur. Hal ini juga terjadi dikarenakan adanya dual economy di dalam input factor (misalnya tenaga kerja, SDM, dan modal serta teknologi). Dalam dimensi industrial, negara perlu menghindari terjadinya kegagalan pasar dan segmentasi pasar. Hal ini dapat dilakukan dengan memastikan perusahaan lokal memiliki kesempatan untuk berpartisipasi dalam jaringan produksi (dengan memberikan akses finansial, teknologi dan informasi pasar, serta peningkatan SDM)

¹⁵³ Hal Hill & Jayant Menon, *ASEAN Economic Integration: Features, Fulfillments, Failures and the Future*, ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration, No. 69, December 2010, hal 25

letak integrasi ekonomi ASEAN dibandingkan dengan kerjasama-kerjasama ekonomi lain, dapat dilihat dari tabel dibawah:

Tabel III.26
Indikator Integrasi Ekonomi

Indicator	ASEAN	EU	NAFTA	CER	Mercosur
Free trade in goods	part	yes	yes	yes	part
Free trade in services	part	yes	part	yes	part
Capital mobility (FDI)	part	yes	part	yes	part
Labor mobility	no	yes	no	yes	no
Competition law converging	no	yes	no	yes	no
Monetary union	no	yes	no	no	no
Unified fiscal policy	no	part	no	no	no

Sumber: Hal Hill, 2010

Skeptisme beberapa ahli bahwa AEC akan terealisasi pada tahun 2015 nanti termasuk karena terbukti adanya beberapa permasalahan terkait isu-isu umum misalnya adanya disparitas dan perbedaan ekonomi antara negara-negara anggota ASEAN, sulitnya koordinasi domestik, kurangnya biaya dan sumber daya manusia.¹⁵⁴ hal ini dapat dilihat dari evaluasi ASEAN Scorecard tahun 2012 melalui tabel dibawah ini:

Tabel III.27
Rata-rata Implementasi untuk tindakan Fase I dan Fase II

	Fase I	Fase II	Fase I & Fase II
Single Market and production base	93,8%	49,1%	65,9%
Competitive economic region	68,7%	67,4%	67,9%
Equitable economic development	100%	55,5%	66,7%
Integration into the global economy	100%	77,8%	85,7%
Nilai keseluruhan	86,7%	55,8%	67,5%

Sumber: ASEAN (2012)

¹⁵⁴ Koichi Ishikawa, ASEAN, Aiming to Create an Economic Community (AEC), Jepang: Japan Center for Economic Research, Asia Research Report, 2012.

Khusus bagi implementasi pasar tunggal dan basis produksi, seperti telah disebutkan di atas, terlihat sangat mungkin untuk diimplementasikan tepat pada waktunya. Namun hambatan non-tarif, yang seharusnya dihilangkan secara total pada tahun 2012 untuk ASEAN-6 dianggap terlambat dalam pengimplementasiannya.

3.1.1. Penerapan Konsep Integrasi Ekonomi ASEAN dalam Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak

Tujuan pembahasan dari sub bab ini adalah untuk menentukan bentuk integrasi ekonomi di wilayah ASEAN dan implikasinya terhadap perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan. Melalui konsep besar Pasar Tunggal dan Basis Produksi, kerangka hukum dalam kerjasama AEC akan dievaluasi dan dilakukan penilaian implikasinya terhadap perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan. Hal ini menjadi penting karena perdagangan di wilayah perbatasan dapat mendorong pembentukan integrasi ekonomi dan bahkan memperdalamnya.

Saat ini, pembentukan integrasi ekonomi di wilayah ASEAN masih belum diimplementasikan dengan baik, walaupun penghilangan hambatan tarif dalam perdagangan dinilai sudah sangat baik.¹⁵⁵ Namun, penghilangan hambatan non-tarif masih belum tercapai.

Dalam kaitannya dengan perdagangan wilayah lintas batas di perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak, saat ini, perdagangan lintas batas yang diperbolehkan dilakukan hanyalah yang bersifat Perdagangan Perbatasan dengan berbagai pembatasan-pembatasan sesuai dengan perjanjian bilateral *Border Trade Agreement Indonesia-Malaysia*. Batasan-batasan ini dianggap perlu karena yang diatur dalam perjanjian hanyalah produk-produk yang merupakan barang

¹⁵⁵ Saat ini, lebih dari 99% produk yang termasuk dalam CEPT Inclusion List (IL) dari ASEAN 6 sudah diturunkan hingga jangkauan 0-5%. Untuk negara-negara di CLMV, hampir 80% dari produk mereka telah masuk ke dalam CEPT ILS. Dari produk-produk ini, sekitar 66% sudah memiliki tarif antara 0-5%. Lihat: [...], ASEAN Free Trade Area (AFTA Council), <http://www.asean.org/communities/asean-economic-community/category/asean-free-trade-area-afta-council>, akses tanggal 1 Juni 2015

konsumsi. Hal ini menjadi masalah karena adanya perubahan dan peningkatan kebutuhan masyarakat sehingga isi dari perjanjian ini dianggap tidak relevan lagi.

Penutupan dan pengetatan kegiatan perdagangan di wilayah perbatasan ini merupakan langkah mundur Indonesia dalam turut serta mewujudkan integrasi ekonomi di wilayah ASEAN. Hal ini juga terbukti menimbulkan friksi. Pemerintah pusat tidak dapat memenuhi kebutuhan konsumsi masyarakat di wilayah ini namun menutup kegiatan perdagangan yang berpotensi dapat meningkatkan ekonomi di wilayah ini.

Adanya kedekatan sosial dan ekonomi (yang dapat dibuktikan dengan adanya bentuk pasar kaget, pasar informal, dimana di pasar ini pelaku usaha dari Indonesia dan Malaysia bersama melakukan kegiatan perdagangan tanpa restriksi apapun) dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan pembentukan integrasi ekonomi regional. Peningkatan dan memformalkan praktek-praktek ini, jika diatur dengan benar pada akhirnya dapat memberikan keuntungan bagi Indonesia dimana wilayah perbatasan dapat menjadi sentra pasar tunggal dan basis produksi. Sayangnya potensi ini malah diabaikan dan malah ditutup dengan kerangka hukum nasional yang sangat restriktif.

Untuk itu, pemanfaatan kerangka hukum dalam level regional dapat dilakukan untuk mengatasi hal ini. Kerangka integrasi ekonomi dalam ATIGA dan kerjasama sub-regional lain dapat diimplementasikan terhadap praktek perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan.

Pembukaan pintu ekspor impor formal di wilayah ini sudah sangat urgen untuk diimplementasikan. Pembukaan ini tentu saja selain harus *compliance* dengan hukum nasional Indonesia, namun tetap memperhatikan pengaturan-pengaturan dalam ATIGA serta kerjasama sub-regional lain. Setelah hal ini tercapai, pemerintah kedua negara dapat saja berpartisipasi untuk mendorong pembentukan Pasar Tunggal dan Basis Produksi dengan mengimplementasikannya di wilayah ini.

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

3.2 Pengaturan perdagangan barang dalam kerangka *ASEAN Free Trade Area*

3.2.1 Penghilangan Dan Eliminasi Hambatan Tarif Dan Non-Tarif Untuk Perdagangan Barang dalam *ASEAN Trade in Goods Agreement*

Blueprint AEC 2015 menempatkan penghilangan tarif terhadap barang intra-ASEAN sesuai dengan jadwal dan komitmen yang dibuat antar negara berbentuk *Common Effective Preferential Tariffs for ASEAN Free Trade Area* (CEPT-AFTA) yang secara berkala akan direview dan ditingkatkan untuk menjadikannya perjanjian yang komprehensif untuk merealisasikan aliran bebas barang di wilayah ASEAN. Dalam blueprint juga dipetakan terkait tindakan-tindakan yang harus dilakukan dalam rangka percepatan integrasi ekonomi ASEAN.¹⁵⁶

- a. Menghilangkan tarif impor terhadap seluruh produk, terkecuali terhadap produk yang masuk ke dalam *Sensitive List* dan *Highly Sensitive List* pada dengan tenggat waktu 10 tahun bagi ASEAN-6 (Indonesia, Malaysia, Filipina, Brunei Darusallam, Singapura dan Thailand) pada tahun 2015. Bagi CLMV (Kamboja, Laos, Myanmar dan Vietnam), dengan beberapa pengaturan yang lebih fleksibel bagi produk sensitif hingga, diberikan tenggat waktu hingga tahun 2018. Ketentuan ini sesuai dengan peraturan *Protocol to Amend the CEPT Agreement for the Elimination of Import Duties*.¹⁵⁷
- b. Menghilangkan hambatan impor untuk produk-produk yang termasuk dalam *Priority Integration Sectors* pada tahun 2007 bagi ASEAN-6 dan tahun 2012 bagi negara-negara CLMV sesuai dengan ASEAN Framework (Amendment) Agreement for the Integration of Priority Sectors;¹⁵⁸
- c. Memasukkan seluruh produk-produk yang tersisa dalam *Sensitive List* (SL) ke dalam *CEPT Scheme* dan menurunkan tarif terhadap produk-

¹⁵⁶ASEAN, *ASEAN Economic Community Blueprint* 2007, hal 4

¹⁵⁷ Protocol to Amend the Agreement on the Common Effective Preferential Tariff (CEPT) Scheme for the ASEAN Free Trade Area (AFTA) for the Elimination of Import Duties, ditandatangani pada 31 Januari 2003

¹⁵⁸ ASEAN Framework (Amendment) Agreement for Integration of Priority Sectors, diadopsi di Filipina pada tanggal 8 Desember 2006

produk ini hingga mencapai 0-5% pada 1 Januari 2010 bagi ASEAN 6 dan 1 Januari 2013 untuk Vietnam, 1 Januari 2015 untuk Laos dan Myanmar dan 1 Januari 2017 untuk Kamboja. Ini disesuaikan dengan pengaturan di *Protocol on Special Arrangements for Sensitive and Highly Sensitive Products*;¹⁵⁹ dan

- d. Memasukkan produk-produk yang termasuk dalam *General Exceptions List*, yang disesuaikan dengan *CEPT Agreement*.

Selain penghilangan tarif, salah satu fokus utama dalam merealisasikan integrasi ekonomi ASEAN adalah penghilangan secara penuh hambatan non-tarif (NTBs). Tindakan-tindakan untuk mencapai ini dielaborasi dalam *Blueprint AEC*:

- a. Meningkatkan transparansi dengan menaati *Protocol on Notification Procedure* dan membentuk sebuah mekanisme pengawasan yang efektif;
- b. Mematuhi komitmen untuk menghentikan dan mengurangi NTB
- c. Menghilangkan seluruh NTBs pada tahun 2010 untuk ASEAN 5, khusus untuk Filipina pada tahun 2012 dan tahun 2015 dengan beberapa fleksibilitas hingga tahun 2018 untuk negara CLMV sesuai dengan *Work Programme on Non Tariff Barriers (NTBs)*;
- d. Meningkatkan transparansi *Non-Tariff Measures (NTMs)*; dan
- e. Usaha menuju kemungkinan dibentuknya pengaturan dan regulasi regional yang konsisten dengan *best practices* internasional.

Tindakan-tindakan di atas tercermin dalam peraturan-peraturan ATIGA. Pembatasan dilakukan dengan melarang negara-negara peserta ATIGA untuk mengadopsi atau mempertahankan hambatan-hambatan non-tarif dalam hal impor dan ekspor bagi barang yang berasal atau ditujukan ke negara-negara peserta.¹⁶⁰ Selain itu, negara-negara peserta diharuskan untuk memastikan adanya transparansi terkait hambatan non-tarif yang diatur di dalam negaranya. Negara

¹⁵⁹ Protocol on the Special Arrangement for Sensitive and Highly Sensitive Products, ditandatangani di Singapura, 30 September 1999

¹⁶⁰ Pasal 40 ayat 1, ASEAN Trade in Goods Agreement 2009, ditandatangani di Thailand tanggal 26 Februari 2009

peerta juga diharuskan untuk tidak menyiapkan, mengadopsi atau mengaplikasikan hambatan-hambatan lain yang dapat berdampak menciptakan hambatan yang tidak diperlukan diantara negara peserta.¹⁶¹ ATIGA juga memberikan perintah untuk menghilangkan hambatan kuantitaif terhadap impor dan ekspor dari dan menuju negara peserta.

3.2.2 Pengaturan terkait *Rules Of Origin*

Pengaturan terkait *Rules of Origin* (ROO) merupakan aspek yang tidak dapat dipisahkan dalam proses integrasi ekonomi. Saat ini, ROO telah menjadi bagian penting dalam sistem perdagangan dan berbagai perjanjian perdagangan regional, termasuk AFTA. Rules of Origin merupakan kriteria yang digunakan untuk mendefinisikan dimana suatu produk dibuat.¹⁶² Pengaturan ROO pada dasarnya menspesifikasi kondisi-kondisi dimana suatu komoditas memenuhi syarat untuk mendapat *zero tariff* dalam suatu FTA.¹⁶³

Pengaturan ROO dalam *custom union* (CU) dan *free trade area* (FTA) adalah berbeda. Dalam CU, karena sifatnya yang memiliki tarif eksternal yang seragam sehingga tidak ada biaya sewa yang didapat dari pengkapalan. Artinya, ROO hanya bertujuan untuk menentukan seberapa besar tindakan preferensi diberikan untuk negara peserta lainnya. Di dalam FTA, ROO berperan lebih jauh. Karena dalam FTA negara peserta mempertahankan tarif eksternalnya sehingga ROO mencegah terjadinya impor beberapa komoditi dan masuk melalui negara (yang mendapatkan pengurangan tarif) dengan biaya kepabeanan yang paling rendah dan kemudian diekspor kembali ke wilayah lain di dalam FTA.¹⁶⁴

Di dalam AEC *Blueprint*, diatur bahwa negara peserta AEC sepakat untuk membentuk suatu sistem ROO yang responsif terhadap perubahan dinamika dalam proses produksi global, yakni: memfasilitasi perdagangan dan investasi diantara negara-negara anggota ASEAN, mempromosikan jaringan produksi regional, mendorong pertumbuhan SME dan memperkecil kesenjangan

¹⁶¹ *Ibid.*, Pasal 40 ayat 2

¹⁶² [...], Non-Tariff barriers: red tape, ets, https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/agrm9_e.htm#origin, akses tanggal 1 Juni 2015

¹⁶³ Kala Krishna, Understanding Rules of Origin, NBER Working Paper Series, Cambridge: National Bureau Of Economic Research, 2015, hal 19.

¹⁶⁴ *Ibid.*, hal 20.

pembangunan dan mempromosikan peningkatan penggunaan skema SEPT AFTA.¹⁶⁵

Tindakan-tindakan yang dirumuskan untuk mencapai hal ini, yakni:

1. Secara berkelanjutan mereform dan meningkatkan CEPT ROO untuk merespon perubahan pada proses produksi regional;
2. Menyederhanakan *Operational Certification Procedures* bagi CEPT ROO dan memastikan perkembangan yang berkelanjutan, termasuk memperkenalkan proses fasilitatif misalnya proses elektronik dari certificates of origin, dan harmonisasi atau penyesuaian prosedur nasional hingga batas yang paling memungkinkan; dan
3. Mereview seluruh ROO yang diimplementasikan oleh negara peserta ASEAN secara individu maupun secara kolektif dan mengeksplorasi mekanisme kumulasi yang paling mungkin.

Dalam ATIGA, ROO berlaku kepada dua jenis komoditas: komoditas yang seluruhnya didapatkan atau diproduksi di dalam negara peserta yang mengekspor atau barang-barang yang diatur lebih lanjut di dalam ATIGA.¹⁶⁶ Dalam tipe kedua, komoditas tidak seluruhnya didapatkan atau diproduksi di dalam wilayah negara peserta. Ditentukan bahwa komoditas tipe ini yang berhak mendapatkan tarif preferensi adalah barang yang memiliki Regional Value Content tidak kurang dari 40% atau bahan yang bukan berasal dari negara peserta yang digunakan dalam proses produksi barang tersebut telah mengalami perubahan dalam klasifikasi tarif (selanjutnya disebut sebagai “CTC”) di tingkat empat-digit dari *Harmonized System*.¹⁶⁷

3.2.3 Pengaturan terkait Fasilitasi Perdagangan

Pengaturan fasilitasi perdagangan bertujuan untuk menyederhanakan, menyelaraskan, menstandarisasi perdagangan dan kepabeanan, proses, prosedur dan aliran informasi terkait untuk mengurangi biaya transaksi dalam proses perdagangan ASEAN. Pada akhirnya, hal ini akan meningkatkan daya saing dan

¹⁶⁵ ASEAN, *Op Cit*, hal 5

¹⁶⁶ ASEAN Trade in Goods Agreement (ATIGA) ditandatangani pada Februari 2009, Pasal 27.

¹⁶⁷ *Ibid.*, Pasal 28

memfasilitasi integrasi ASEAN menuju pasar tunggal untuk barang, jasa dan investasi dan sebagai basis produksi tunggal.

Tindakan yang dilakukan mencakup:

1. Melakukan penilaian kondisi fasilitasi perdagangan di ASEAN;
2. Mengembangkan dan mengimplementasi suatu program kerja yang komprehensif terkait fasilitasi perdagangan yang bertujuan untuk menyederhanakan, menyelaraskan dan menstandarisasi perdagangan dan kepabeanaan, proses, prosedur dan aliran informasi
3. Mempromosikan transparansi dan visibilitas dari tindakan dan intervensi oleh pemangku kepentingan di dalam transaksi perdagangan internasional
4. Membentuk mekanisme kerjasama fasilitasi perdagangan
5. Membentuk *ASEAN Trade Facilitation Repository*
6. Membangun tindakan-tindakan di level nasional untuk mendukung dan memastikan adanya implementasi efektif dari inisiatif pada tingkat regional dan
7. Membangun program yang komprehensif untuk meningkatkan peningkatan kapasitas yang bertujuan untuk memastikan lancarnya implementasi program kerja

Dalam ATIGA, pengaturan terkait fasilitasi perdagangan melingkupi pengaturan program kerja dalam fasilitasi perdagangan. Terkait hal ini, negara peserta bersepakat untuk mengembangkan dan mengimplementasi *ASEAN Trade Facilitation Work Programme (ATFWP)*, yang mengatur tindakan-tindakan yang spesifik dengan target dan timeline implementasi yang jelas. Tujuan besar dari program kerja ini adalah untuk menciptakan lingkungan yang konsisten, transparan, dapat diprediksi untuk transaksi perdagangan internasional yang meningkatkan kesempatan perdagangan dan membantu pelaku bisnis termasuk SME untuk menghemat waktu dan mengurangi biaya.¹⁶⁸

ATFWP akan mencakup sektor prosedur kepabeanaan, regulasi perdagangan dan prosedur, standar dan kesesuaian, tindakan *Sanitary* dan

¹⁶⁸*Ibid.*, Pasal 45

Phytosanitary, ASEAN Single Window dan area lain yang diidentifikasi oleh Dewan AFTA.¹⁶⁹

Dalam pengaturan ini juga terdapat pengaturan untuk mengimplementasikan *ASEAN Single Window* yang disesuaikan dengan *Agreement and Implement the ASEAN Single Window in accordance with the provisions of the Agreement to Establish dan Implement the ASEAN Single Window dan Protocol to Establish and Implement the ASEAN Single Window*.¹⁷⁰

3.2.4 Pengaturan Terkait Integrasi Kepabeanaan

Untuk meningkatkan implementasi integrasi ekonomi regional, dibentuklah *Strategic Plan of Customs Development* yang bertujuan untuk: mengintegrasikan struktur kepabeanaan, modernisasi klasifikasi tarif, penilaian kepabeanaan dan penentuan asal barang dan pembentukan *ASEAN e-Customs*, memperlancar bea masuk, memperkuat pembangunan SDM, mempromosikan kerjasama dengan organisasi internasional terkait, memperkecil kesenjangan perkembangan di dalam kepabeanaan dan mengadopsi teknik manajemen resiko dan kontrol berbasis audit untuk fasilitasi perdagangan.

Tindakan-tindakan yang dilakukan, yakni:

1. Modernisasi teknik pabeaan, berpedoman prosedur kepabeanaan yang sederhana dan selaras dan formalitas sesuai dengan standar internasional dan best practices melalui penerapan model daerah pengolahan kargo dan pengiriman (*ASEAN Cargo Clearance and ASEAN Customs Declaration Document in 2007*)
2. Membangun sistem *ASEAN Customs Transit* untuk memfasilitasi pergerakan barang dan sarana transportasi
3. Membangun sistem Bea Cukai ASEAN yang menangani rezim pabeaan khusus seperti pemasukan sementara, Pengolahan *Outward* dan *Inward* Pengolahan dengan tujuan untuk memfasilitasi integrasi produksi, dan rantai pasokan;

¹⁶⁹ *Ibid.*, Pasal 46

¹⁷⁰ *Ibid.*, Pasal 49

4. Mengadopsi standar dan praktek internasional untuk menjalankan sistem yang seragam dalam hal klasifikasi tarif, sebuah sistem pengkajian nilai untuk tujuan kepabeanan dan harmonisasi sistem penentuan barang asal, dan pertukaran informasi
5. Implementasi ASEAN *e-Customs* dan;
6. Mempromosikan asistensi timbal balik untuk sistem pabean yang lebih efisien dan efektif.

3.3. Kerjasama Sub-Regional *Brunei, Indonesia, Malaysia And Philippines – East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA)* Dalam Peningkatan Perdagangan Lintas Batas Di Wilayah Perbatasan

BIMP Eaga merupakan inisiatif sub regional yang diinisiasi oleh Presiden Fidel V. Ramos dari Filipina yang mengajukan inisiatif ekonomis: pengembangan kerjasama ekonomi diantarawilayah perbatasan Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia dan Filipina.¹⁷¹ BIMP Eaga secara formal diresmikan pada tanggal 24 Maret 1994 di Davao City, Filipina. Kerjasama ini melingkupi wilayah darat sepanjang 1,54 juta km² dan populasi sejumlah 70 juta jiwa.

Secara geografis, kerjasama sub-regional ini meliputi seluruh wilayah Brunei Darussalam, sembilan provinsi Kalimantan dan Sulawesi, Kepulauan Maluku dan Papua; *Federal State of Sabah and Sarawak* dan *the Federal Territory of Labuan* (Malaysia); dan seluruh pulau Mindanao (26 Provinsi) dan *island province of Palawan* (Filipina).¹⁷²

Untuk mengimplementasikan tujuannya, negara-negara peserta bersepakat untuk menyederhanakan strateginya dengan membentuk 4 pilar, yakni:¹⁷³

1. meningkatkan konektivitas di dalam wilayah BIMP Eaga dan wilayah lain diluar BIMP EAGA

¹⁷¹ [...], History, <http://www.bimp-eaga.org/Pages/Content.aspx?cid=16> , akses tanggal 1 Juni 2015

¹⁷² Asian Development Bank, Regional and Subregional Program Links: Mapping the Links between ASEAN and the GMS, BIMP-EAGA and IMT-GT, September 2013

¹⁷³ BIMP-EAGA, Implementation Blueprint 2012-2016, Maret 2012

2. Menjadikan BIMP-Eaga sebagai keranjang makanan (food-basket) untuk ASEAN dan seluruh wilayah Asia
3. Mempromosikan BIMP Eaga sebagai tujuan turisme regional utama
4. Memastikan manajemen lingkungan yang berkelanjutan.

Roadmap to Development 2006-2012 berisi visi, misi, tujuan dan strategi dari program BIMP EAGA. Tujuan utama dari program ini adalah untuk memperkecil kesenjangan pembangunan di antara negara-negara anggota EAGA. *Roadmap* yang dibuat memiliki tujuan untuk meningkatkan perdagangan, investasi dan turisme di dalam subregion dengan tenggat waktu target pada tahun 2010: (i) meningkatkan perdagangan intra maupun ekstra diantara wilayah fokus EAGA hingga 10%, (ii) meningkatkan investasi di wilayah EAGA hingga 10% dan (iii) meningkatkan kedatangan turis di wilayah EAGA hingga (20%).

Dalam menjalankan program-program untuk mengimplementasikan tujuan di atas, dirumuskanlah prinsip-prinsip yang menjadi pedoman dalam implementasi blueprint, yakni:¹⁷⁴

1. Proyek subregional di *Blueprint* harus melengkapi rencana pembangunan nasional dan tujuan; oleh karena itu Blueprint harus sepenuhnya konsisten dengan, dan jika memungkinkan, menjadi dasar, rencana pembangunan nasional dari negara-negara anggota.
2. Dampak sosial dan lingkungan pada mata pencaharian masyarakat di daerah terpencil harus dipertimbangkan dalam merumuskan proyek, yang konsisten dengan tujuan mempersempit kesenjangan pembangunan antara daerah kaya dan miskin di negara-negara anggota EAGA, dan antara area fokus BIMP-EAGA.
3. Proyek di *Blueprint* harus berfungsi sebagai katalis untuk mempercepat investasi dari sektor swasta, termasuk dari UKM, yang merupakan unit produksi dasar dalam BIMPEAGA, dan melalui modalitas kemitraan publik-swasta yang inovatif, termasuk untuk infrastruktur konektivitas.
4. Partisipasi sektor swasta harus didorong dalam proyek IB, karena sektor swasta merupakan pendorong utama pembangunan di BIMP-EAGA; dan

¹⁷⁴*Ibid.*

pemerintah harus dapat memanfaatkan potensi besar sektor swasta untuk berkontribusi pada pengembangan sub regional tersebut. Proyek dengan potensi komersial harus diidentifikasi yang mana yang layak untuk diperluas partisipasi sektor swasta.

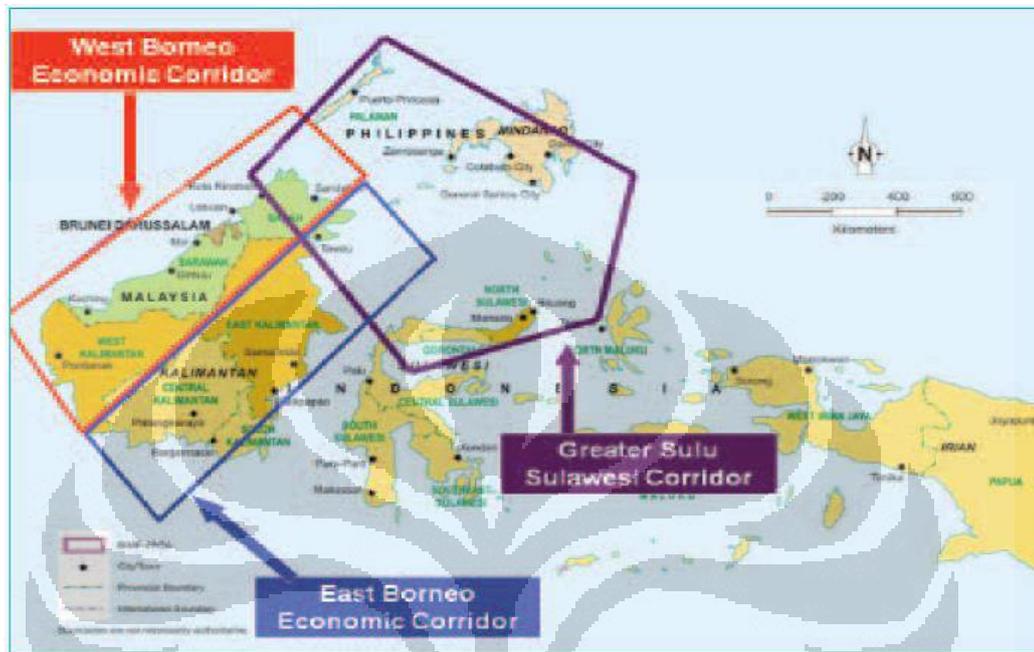
Dalam pillar 1, dipandang bahwa pembentukan infrastruktur dapat pada akhirnya meningkatkan integrasi ekonomi. Karena itu, BIMP EAGA menjadikan proyek ini sebagai proyek utama. Dikaitkan dengan perdagangan lintas batas di wilayah Kalimantan Barat-Sarawak, dalam proyek ini, wilayah perbatasan ini menjadi salah satu fokus utama dalam pilar 1 yakni meningkatkan konektivitas. Dalam *roadmap*-nya, pilar strategi pertama dalam BIMP EAGA meliputi: Pembangunan Infrastruktur, Pelayanan Angkutan Udara, Laut dan Darat, Interkoneksi Jaringan Listrik dan Energi Terbarukan, Informasi dan Komunikasi, Fasilitas Perdagangan.

Wilayah perbatasan Kalimantan Barat diharapkan menjadi Koridor Ekonomi yang disebut dengan *West Borneo Economic Corridor* selanjutnya disebut (WBEC). The WBEC terdiri dari Brunei Darussalam, Kalimantan Barat di Indonesia, dan Sarawak dan Sabah di Malaysia.¹⁷⁵ Wilayah ini memiliki infrastruktur transportasi dan akses yang cukup baik dari Pontianak di Kalimantan Barat ke Kuching di Malaysia dan Brunei Darussalam. Baru-baru ini, ketiga negara menandatangani *Memorandum of Understanding* (MoU), di bawah BIMP-EAGA terkait pembangunan infrastruktur transportasi darat yang membentang dari Pontianak ke Kota Kinabalu. Perdagangan dan investasi dalam koridor melalui titik perbatasan tradisional cukup mapan. Simpul strategis ini termasuk Entikong-Tebedu, Sungai Tujuh-Miri, Kuala Lurah-Limbang, Limbang-Puni, dan penyeberangan perbatasan Lawas-Labu. Titik akhir dari koridor-Pontianak di Indonesia dan Kota Kinabalu di Malaysia adalah adanya pintu gerbang ke pasar regional dan internasional.

¹⁷⁵ Asian Development Bank, *Op Cit.*

Gambar III.3

Koridor Ekonomi Prioritas dalam BIMP EAGA



Sumber: PPT Presentasi, Pertemuan KTT BIMP-EAGA ke 11 (2015)

The WBEC dianggap sebagai koridor minyak dan gas dari EAGA di mana tiga dari empat bidang fokus adalah eksportir utama minyak mentah dan gas alam. Koridor ini juga merupakan eksportir utama produk kehutanan. Ada juga kesamaan di impor dari daerah ini, yang meliputi makanan, mesin dan peralatan, dan barang-barang manufaktur. Daerah ini memiliki mitra dagang yang sama, yaitu: Jepang, Republik Korea, dan Amerika Serikat (AS). Beberapa potensi perdagangan ada di sektor manufaktur ringan, pengolahan kelapa sawit, pengolahan berbasis kayu, dan pariwisata.

Khusus bagi Entikong peningkatan akan dilakukan terhadap akses Pontiank ke Entikong yang bertujuan untuk meningkatkan hubungan di antara mereka melalui jalur Tayan-Serawak dan konstruksi fasilitas *Border Crossing* di Entikong. Fasilitasi perdagangan dalam hal kepabeanan juga menjadi isu penting dalam BIMP EAGA dimana kerjasama ini memiliki tujuan untuk meningkatkan

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

kualitas CIQS di wilayah perbatasan (Entikong, Kabupaten Sanggau, Badau, Kabupaten Kapuas Hulu dan Aruk, Kabupaten Sambas).¹⁷⁶

3.4. Kerjasama Bilateral Sosial Ekonomi Malaysia Indonesia

Indonesia dan Malaysia sebagai dua negara yang bertetangga dan berbatasan satu sama lain, melakukan berbagai kerjasama guna menyelaraskan hubungan bilateralnya, contohnya masalah pengelolaan perbatasan. Pada awal kemerdekaan kedua negara, isu yang menjadi perhatian utama dalam hal pengelolaan perbatasan adalah masalah pertahanan dan keamanan. Terlebih lagi di masa-masa menonjolnya gerakan penetrasi komunisme sehingga mendorong kedua negara harus memantapkan stabilitas keamanan.

Pada awal dekade 1980-an perubahan isu internasional dari keamanan dan pertahanan ke aspek sosial ekonomi ditandai dengan mulai berkembangnya tingkat globalisasi di seluruh negara. Hal ini turut mempengaruhi pendekatan yang diambil dalam kebijakan pengelolaan perbatasan. Sesuai dengan perkembangan saat itu, maka selain dengan operasi-operasi militer dan kepolisian, langkah-langkah pembangunan di bidang sosio-ekonomi mulai diperhatikan.

Pola kerjasama seperti itu sesuai dengan pendekatan yang dilakukan oleh Indonesia Malaysia di bidang pembangunan nasional, dimana berhasilnya pembangunan ekonomi memerlukan jaminan keamanan berpengaruh terhadap kelancaran dan berhasilnya pembangunan kesejahteraan bangsa di kedua negara. sebaliknya stabilitas keamanan yang mantap tanpa diimbangi dengan pembangunan kesejahteraan berpotensi menimbulkan gejolak sosial.

Kemiskinan dan keterbelakangan merupakan faktor yang mendorong terjadinya tindak kriminal misalnya penyelundupan. Karena itu peningkatan kesejahteraan penduduk daerah perbatasan perlu diperhatikan.

Kerjasama di bidang Sosio-Ekonomi di daerah perbatasan Indonesia-Malaysia digagas pertama kali oleh Dato' Musa Hitam, Timbalan Perdana Menteri Malaysia, Ketua *General Border Committee* (GBC) Malaysia pada sidang ke XII GBC, yang diselenggarakan di Kuala Lumpur pada tanggal 14 November

¹⁷⁶ [...], Pertemuan KTT BIMP-EAGA ke 11, PPT Presentasi, Langkawi, Malaysia, 28 April 2015

1983. Dalam sidang tersebut kedua negara telah bersepakat supaya kerjasama sosioekonomi antara kedua negara terutama di kawasan kerjasama Sarawak/Sabah dengan Kalimantan ditingkatkan.

Dalam sidang *staff planing committee* (SPC) MALINDO ke-6 pada tanggal 21 Februari 1984 yang akhirnya membentuk Jawatan Kuasa Kerja/Kelompok Kerja Bersama Pembangunan Sosioekonomi Malaysia Indonesia yang berfungsi di tingkat nasional dan kelompok Kerja Bersama Pembangunan SosioEkonomi di tingkat negeri/provinsi yaitu Negeri Sarawak dan Provinsi Kalimantan Barat. Pada sidang-sidang selanjutnya kembali dibentuk Jawatan Kuasa Kerja/Kelompok kerja untuk wilayah perbatasan di wilayah lain antara lain, KK/JKK SOSEK MALINDO Peringkat Negeri Sabah/Tingkat Provinsi Kalimantan Timur dan KK/JKK SOSEK MALINDO Peringkat Negeri Johor dan Melaka-Tingkat Provinsi Riau.¹⁷⁷

Jawatan Kuasa Kerja/Kelompok Kerja SOSEK MALINDO merupakan Jawatan Kuasa Peringkat Pusat Tertinggi bagi SOSEK MALINDO yang bertanggung jawab kepada GBC MALINDO

Adapun yang menjadi visi dan misi dibentuknya kerjasama SOSEK MALINDO¹⁷⁸ ini adalah sebagai berikut:

Visi : KK/JKK SOSEK MALINDO adalah mencapai keharmonisan dan kesinambungan pembangunan sosio-ekonomi untuk manfaat bersama khususnya di perbatasan kedua negara melalui kerjasama

Misi :¹⁷⁹

1. Meningkatkan kerjasama pembangunan sosio ekonomi di kawasan perbatasan kedua negara untuk mencapai kesejahteraan dan keharmonisan masyarakat di kawasan perbatasan
2. Meningkatkan perencanaan dan pengembangan kawasan perbatasan sebagai “halaman depan” negara dengan memperhatikan kedaulatan

¹⁷⁷ Badan Pengelolaan Kawasan Perbatasan Dan Kerjasama, Sejarah SOSEK MALINDO: Tingkat Provinsi/Peringkat Negeri Kalimantan Barat-Sarawak, Pontianak, 2012.

¹⁷⁸ Kementerian Dalam Negeri, Buku Ulang Tahun 25 Tahun SOSEK MALINDO, Jakarta Pusat, 2011, hal 39.

¹⁷⁹ *Ibid.*

negara masing-masing serta mempertimbangkan aspek kesejahteraan, keselamatan dan lingkungan alam sekitar

Tugas-tugas yang diemban oleh Kelompok Kerja SOSEK MALINDO di tingkat provinsi sendiri antara lain adalah sebagai berikut:¹⁸⁰

1. Menentukan proyek-proyek pembangunan yang akan membawa keseimbangan dan keamanan di wilayah perbatasan bersama.
2. Menentukan proyek-proyek di daerah yang dapat mendatangkan manfaat bagi kedua pihak dan boleh digunakan secara bersama.
3. Menentukan proyek-proyek usaha bersama.
4. Merencanakan cara-cara pelaksanaan pembangunan sosio-ekonomi di daerah perbatasan di daerah masing-masing sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh KK/JKK SOSEK MALINDO tingkat pusat.
5. Melaksanakan pertukaran informasi mengenai proyek-proyek pembangunan sosio-ekonomi di wilayah perbatasan bersama.
6. Menyampaikan kertas kerja dan laporan kepada KK/JKK SOSEK MALINDO Tingkat Pusat mengenai pelaksanaan pembangunan sosio-ekonomi di wilayah perbatasan.
7. Menentukan infrastruktur pembangunan, sosial budaya, administrasi dan kegiatan-kegiatan sosial ekonomi yang ada.
8. Menentukan wilayah yang perlu mendapat perhatian dari segi keamanan untuk pembangunan selanjutnya sesuai prioritas.
9. Meningkatkan pembangunan yang ada ke taraf yang akan memberi manfaat kepada rakyat, seimbang dengan keperluan keamanan.
10. Mempelajari keperluan untuk pembangunan proyek-proyek baru di bidang sosial ekonomi yang berkaitan dengan kepentingan keamanan dan kesejahteraan untuk jangka pendek dan panjang.
11. Memastikan keperluan fasilitas-fasilitas yang dapat digunakan bersama.
12. Mengkoordinasikan pembangunan kedua belah pihak sejalan dengan rencana yang telah disetujui.

¹⁸⁰*Ibid.*

13. Mewujudkan satu cara dimana implikasi pendanaan untuk pembangunan di wilayah perbatasan memungkinkan untuk dibiayi oleh kedua pihak.

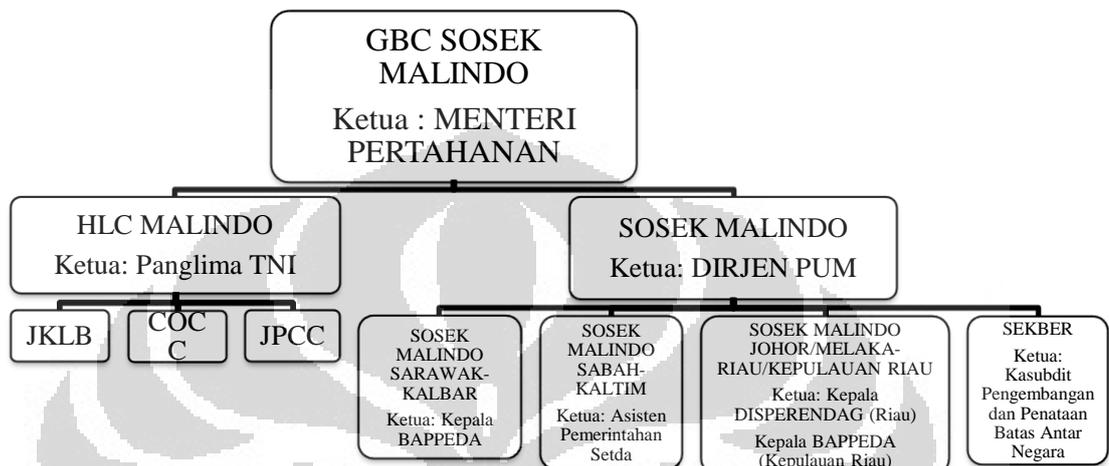
Sejak pembentukannya pada tahun 1985 hingga tahun 2010, JKK/KK SOSEK MALINDO Tingkat Provinsi Kalbar-Negeri Sarawak telah mengadakan kerjasama dalam bidang-bidang sebagai berikut:¹⁸¹

1. Kerjasama penyambungan jalan antara Entikong-Tebedu dan Pembangunan Pos Lintas Batas (PLB)/Pos Imigresen.
2. Kerjasama Perhubungan Darat.
3. Kerjasama Prosedur dan Syarat-syarat Kendaraan Angkutan Orang dan Barang (perdagangan).
4. Kerjasama bidang peningkatan perdagangan dua arah dan kerjasama kajian mengenai kerjasama bidang ketenagakerjaan.
5. Hubungan pengangkutan melalui jalan laut antara Kuching-Pontianak dengan menggunakan pelayanan *hovercraft*.
6. Perhubungan sosial di daerah perbatasan termasuk kerjasama pariwisata.
7. Kerjasama perdagangan internasional antara Indonesia-Malaysia melalui PLB/Pos Imigresen Entikong-Tebedu.
8. Kerjasama penyediaan tenaga listrik di desa-desa perbatasan dan kerjasama bidang pariwisata.
9. Kerjasama bidang kehutanan.
10. Kerjasama perpindahan penduduk (*Private Farming*) di Kecamatan Empanang (Semitau-Kalbar)-Batu Lintang (Sarawak).
11. Pemberantasan penyelundupan di sepanjang kawasan perbatasan.
12. Kerjasama pembangunan pagar keamanan dan penambahan jalur PLB/Pos Emigresen Entikong Tebedu.
13. Kerjasama asuransi.
14. Kerjasama penyiaran.
15. Kerjasama bidang ekonomi.
16. Kerjasama urusan bencana.

¹⁸¹Ibid.

17. Kerjasama bidang karantina.
18. Kerjasama bidang lingkungan hidup.

Struktur Organisasi KK SOSEK MALINDO Indonesia



Sumber: BPKPK, Prov. Kalbar (2012)

JKK/KK SOSEK MALINDO Negeri/Provinsi membawahi JKK/KK SOSEK MALINDO Tingkat Tim Teknik yang terdiri dari 3 bidang.



Sumber: BPKP, Prov. Kalbar (2012)

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

3.5. Model Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan di Negara-Negara

3.5.1. Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan Amerika Serikat-Meksiko

Negara Bagian Texas memiliki perbatasan langsung di darat dengan Mexico sepanjang 1.254 mil.¹⁸² Disepanjang perbatasan ini banyak dibuat fasilitas perlintasan barang antara kedua negara. Jutaan orang secara legal melintasi perbatasan ini, beberapa di antaranya melakukannya beberapa minggu untuk bekerja, berbelanja dan bahkan mengunjungi teman atau keluarga. Total perlintasan orang dari Meksiko ke AS mencapai 200 juta per tahunnya. Pertumbuhan ekonomi yang mencapai puncaknya pada tahun 1990-an menciptakan kesejahteraan dan lapangan pekerjaan yang erlimpah dibanding Meksiko. Ketimpangan kesejahteraan kemudian menimbulkan implikasi negatif dimana maraknya kasus ilegal migran masuk ke wilayah AS belum lagi terkait penyelundupan narkoba.¹⁸³ Untuk menanggulangi masalah ini, AS kemudian menerapkan kebijakan yang sangat defensif di wilayah perbatasannya dengan Meksiko. Keterlibatan militer AS yang sangat luas di wilayah perbatasan, menjadikannya seperti zona militerisasi (*militarized zone*). Pendekatan pengamanan imigrasi yang hanya terfokus pada pengamanan ilegal imigran ini pada akhirnya merugikan negara US miliaran dolar, melemahkan otonomi dan hak-hak masyarakat perbatasan.¹⁸⁴

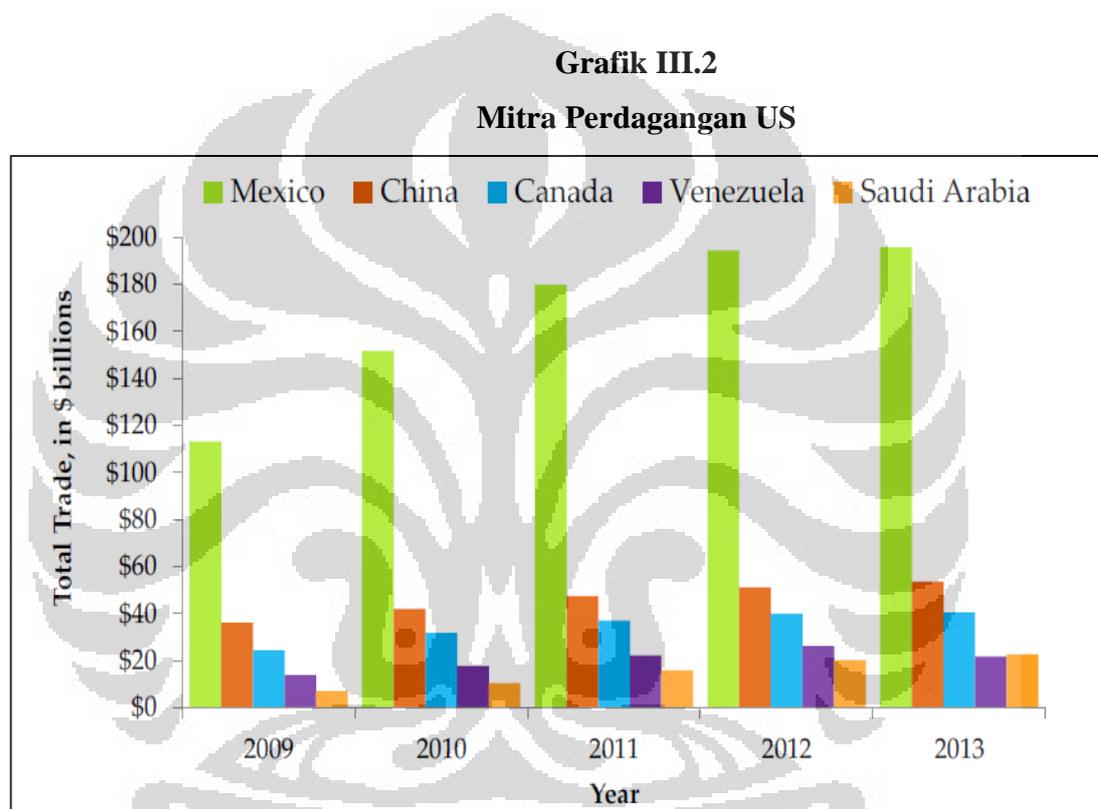
Fokus terhadap pengembangan ekonomi, dinyatakan bahwa kebijakan yang defensif di wilayah perbatasan US-Meksiko, berdampak pada perdagangan dua negara.

¹⁸² 'U.S.-Mexico Border Trade | Business & Industry', *The Texas Economy*, , <http://www.thetexaseconomy.org/business-industry/trade-logistics/border-trade/>, akses tanggal 9 Juni 2015

¹⁸³ Budi Hermawan Bangun, *Op Cit.*, hal 277

¹⁸⁴ [...], Border Network for human Rights, US-Mexico Boder Policy Report, Washington DC, 2008,

Sejak diratifikasinya *North American Free Trade Agreement* (NAFTA) pada tahun 1994, perdagangan lintas batas AS-Meksiko terus menerus mengalami peningkatan. Perdagangan bilateral kedua negara mencapai puncaknya pada tahun 2010 yang mencapai US\$ 400.000.000. Saat ini, Meksiko menjadi negara mitra dagang US ketiga terbesar dan menjadi pasar terbesar kedua bagi produk ekspor US.¹⁸⁵



Sumber: Texas Department of Transportation (2015)

Perdagangan Texas dan Meksiko didominasi dengan moda truk senilai 70,7% untuk ekspor dan 65,9% untuk impor di tahun 2013.¹⁸⁶

Tercatat terdapat enam negara bagian di Meksiko dan empat negara bagian di US yang memiliki hubungan ekonomi yang dekat, yang dinyatakan

¹⁸⁵ Alejandro Figueroa, Erik Lee, Rick Van Schoik, *Realizing the Full Value of Crossborder Trade with Mexico*, North American Center for Transborder Studies, 2011

¹⁸⁶ Seedah, Dan, Sarah Overmeyer, and Robert Harrison. 'Border and Trade Report', January 2015.

kurang dihargai padahal memiliki potensi keuntungan yang dapat dirasakan hingga di luar wilayah perbatasan. Meksiko merupakan pembeli utama dari komoditas ekspor dari US yang didominasi oleh komputer dan alat elektronik. Sebaliknya, US merupakan pasar yang lebih penting bagi Meksiko karena tercatat 90% produk Meksiko, terutama produk yang diproduksi di wilayah perbatasan. Produk-produk tersebut misalnya minyak mentah, mobil dan alat-alat mobil.¹⁸⁷

Yang menjadikan perdagangan perbatasan di wilayah ini unik adalah bahwa US dan Meksiko tidak hanya memperjual-belikan barang dari satu wilayah ke wilayah lain, tidak jarang, kedua negara bekerja bersama untuk memproduksinya. Melalui proses yang dikenal sebagai *production sharing*, material dan bahan sering kali dibawa “bolak-balik” antar industri melintasi batas negara untuk membentuk satu produk final. Hasilnya, impor US dari Meksiko, rata-rata, sebenarnya mengandung 40% produk dari US dan impor Meksiko dari US juga mengandung produk dari Meksiko.

Bentuk dari keterkaitan kedua negara dalam hal produksi sangat menarik untuk diperhatikan. Peningkatan ekonomi Meksiko saat ini banyak dipengaruhi oleh kebangkitan industrial. Walaupun kesenjangan kesejahteraan kedua negara masih terlihat, pesatnya pertumbuhan industri Meksiko menjadikan konsep basis produksi terintegrasi dapat dijalankan di wilayah perbatasan. Industri otomotif, elektronik dan penerbangan adalah beberapa contoh rantai sulai yang sangat terintegrasi diantara industri U.S. dan Meksiko yang berhasil menghadapi kompetisi global. Saat ini, kendaraan yang dibuat di Meksiko memiliki kandungan bahan yang tinggi dari US dan kendaraan yang diproduksi di U.S menggunakan banyak onderdil mobil yang dibuat di Meksiko. Keterkaitan pasokan ini penting untuk nilai bisnis, potensi pertumbuhan dan kompetisi ekonomi. Saat ini, hubungan U.S. dan Meksiko telah sampai ke tahap ini. Dengan keterkaitan seperti ini sangat

¹⁸⁷ Erik Lee, et al, *The State of the Border Report: A Comprehensive Analysis of the U.S.-Mexico Border*, Mexico Institute, May 2013

penting untuk memastikan kecilnya hambatan bagi pasokan diantara negara-negara untuk dapat bergerak melintasi batas.¹⁸⁸

Sayangnya, infrastruktur dan kapasitas dari *port of entry* (POE) untuk memproses barang dan orang yang masuk ke US tidak mampu mengikuti perkembangan dari perdagangan bilateral atau pertumbuhan ekonomi di wilayah perbatasan.¹⁸⁹ Ditambah lagi kebijakan defensif yang diterapkan oleh US di wilayah perbatasan menyebabkan lamanya waktu tunggu yang tidak bisa diprediksikan dalam prosedur pemeriksaan komersil dan orang di perbatasan. Infrastruktur yang kurang memadai dan kebijakan yang terlalu terfokus kepada keamanan diakui telah menyebabkan kerugian jutaan dolar Amerika bagi kedua negara.

Akhirnya, tahun 2010, terkait kerjasama bidang ekonomi, Presiden AS, Barack Obama dalam pernyataan bersama dengan Presiden Meksiko, Felipe Calderon menyatakan bahwa komponen kunci dari daya kompetisi global adalah membentuk perbatasan untuk abad-21. Bahwa kedua pemimpin negara mengakui wilayah perbatasan menawarkan kesempatan bagi kedua negara. Kedua pemimpin juga setuju bahwa pengembangan dan manajemen yang holistik sangat diperlukan untuk memfasilitasi aliran barang dan orang yang aman, efisien dan pesat dan untuk mengurangi biaya aktifitas bisnis antara kedua negara. Hal ini kemudian disebut dengan *the 21st Century Border Management Joint Declaration*. Ide dasarnya adalah dengan mengembangkan infrastruktur perbatasan yang modern dan aman yang akan meningkatkan daya kompetisi.

Pesatnya perdagangan bilateral ini mendorong perlunya kerjasama bilateral antar kedua negara. Pada bulan September 2013, Wakil Presiden Biden dan Pemerintahan Meksiko membentuk *High Level Economic Dialogue* (HLED) yang bertujuan untuk meningkatkan dan memperkuat hubungan bilateral di sektor

¹⁸⁸ Alejandro Figueroa, *Op Cit.*, hal 11

¹⁸⁹ Erik lee, *op. cit.*, hal 60

komersial dan ekonomi antara US dan Meksiko.¹⁹⁰ HLED yang kegiatannya akan berada pada level kabinet, dimaksudkan sebagai platform untuk memajukan prioritas ekonomi dan komersial strategis untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, penciptaan lapangan kerja dan daya saing global.¹⁹¹

3.5.2. Perdagangan Lintas Batas di Wilayah *European Union*

Membicarakan terkait integrasi ekonomi regional tidak akan terlepas dari *European Union* (EU) yang menjadi salah satu *best practices*. EU merencanakan integrasi dan penggabungan Negara-negara Eropa ke dalam kesatuan moneter dan membentuk kesatuan kawasan yang seolah-olah tanpa batas (*borderless*).¹⁹²

Satu kesatuan ini dalam bidang perdagangan disebut sebagai *The European internal market*, yang sering pula disebut sebagai pasar tunggal yang mengizinkan orang dan bisnis untuk bergerak dan melakukan kegiatan perdagangan melintasi 28 negara pesertanya.¹⁹³ Idennya adalah dengan membuka pasar internalnya akan memberikan pilihan yang lebih beragam kepada konsumen dengan harga yang kompetitif. Kebebasan aliran barang memplikasikan bahwa produk-produk yang sesuai dengan peraturan EU dapat disirkulasikan secara bebas di pasar internalnya. Jika persyaratan produk dibedakan antar Negara maka akan terjadi apa yang dinamakan sebagai hambatan perdagangan teknis (*Technical barriers to trade/TBT*). Untuk mengatasi hal ini, EU telah membentuk berbagai peraturan yang bertujuan untuk mengharmonisasi pengaturan terkait integrasi ekonomi bagi pasar internalnya.

Wilayah perbatasan EU memiliki sejarah panjang selama dua abad terakhir yang dipenuhi dengan konflik yang memiliki konsekuensi sangat merusak bagi pertumbuhan di daerah ini antara lain kerusakan fisik, kurangnya investasi ekonomi dan industri, pengembangan infrastruktur yang buruk, depopulasi, dan

¹⁹⁰ [...], U.S. Relations with Mexico, <http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/35749.htm>, fact sheet, september 10, 2014, akses tanggal 11 Juni 2015

¹⁹¹ [...], High Level Economic Dialogue, <http://www.trade.gov/hled/>, fact sheet, akses tanggal 11 Juni 2015.

¹⁹²Budi Hermawan Bangun, Op Cit., hal 284

¹⁹³European Commission, The EU Explained: Internal Market, Luxembourg: 2014, hal 3.

lain-lain.¹⁹⁴ Permasalahan lainnya terkait dengan adanya perbatasan (kontrol kepabeanan dan pemeriksaan polisi dan industri jasa yang tidak dikembangkan di wilayah-wilayah perbatasan) telah terbukti menimbulkan ketidakuntungan komparatif (*comparative disadvantage*). Masa dimana pemerintahan Eropa dipimpin oleh Rezim Kolektivis, banyak perbatasan yang ditutup.

Seiring dengan semakin terintegrasinya wilayah Eropa, disadari perlunya pembentukan kerjasama di level nasional dan regional yang bertujuan untuk mengembalikan interaksi ekonomi dan sosial yang normal di daerah perbatasan dengan meningkatkan pembangunan ekonomi dan meningkatkan kerjasama lintas batas.¹⁹⁵ Sebagai implikasi dari integrasi ekonomi Eropa, wilayah perbatasan juga dapat memiliki keunggulan komparatif. Dalam konteks pasar tunggal, daerah yang memiliki keterampilan dwibudaya atau multikultural memiliki keuntungan. Hal ini dapat berlaku di wilayah perbatasan di mana populasi di kedua sisi perbatasan memiliki hubungan yang dekat dalam hal bahasa, perilaku dan gaya kerja. Keunggulan ini dapat dimanfaatkan dengan baik dalam kerjasama lintas batas untuk mengembangkan kegiatan tersier lintas batas sehingga memungkinkan, misalnya bagi perusahaan untuk memiliki akses yang lebih mudah ke pasar di Negara tetangga dan untuk pengembangan strategi informasi. Kawasan industri telah banyak berkembang di beberapa wilayah perbatasan untuk memanfaatkan keuntungan komparatif ini.¹⁹⁶

Beberapa bentuk kerjasama interregional lintas batas yang di bentuk oleh nega-negara EU misalnya:¹⁹⁷

1. Kerjasama bilateral, yakni bentuk paling sederhana yang dibuat antara dua wilayah yang berada di wilayah perbatasan.
2. *The Euro Regions*, kerjasama ini biasanya kerjasama dengan lingkup yang lebih luas dan biasanya memiliki kesamaan budaya historis. Hingga sekarang

¹⁹⁴Dino Vierin, International Co-operation at Regional Level – CPR (8) 2 Part II, Council of Europe, Explanatory Memorandum, <https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?id=901113&Site=COE>, akses tanggal 21 Juni 2015

¹⁹⁵*Ibid.*

¹⁹⁶*Ibid.*

¹⁹⁷*Ibid.*

terdapat lebih dari 100 Euroregions yang tersebar di wilayah Eropa misalnya erbatasan antara Swiss dan Negara tetangganya memiliki 5 *Euroregions*: The UpperRhine, Lake Constance, the Jura Arc, Lake Geneva and Regio Insubrica. Dalam beberapa tahun terakhir, banyak pula *Euroregion* yang tersebar di wilayah Eropa tengah timur: Sprewa-Nysa-Bohr, Pro Europa Viadrina, Pomerania, Elbe/Labe, Erzgebirge, Egrensis, Tetry, Carpathians, Silesia, Mesta-Nestos, “Great Lakes Region” (Lithuania/Belarus), “*Upper Prut*” (Moldova/Romania).

3. Partisipasi daerah dalam kerjasama struktural lintas batas. Di sepanjang beberapa wilayah perbatasan, terdapat pula kerjasama lintas batas yang bersifat struktural dimana otoritas regional berpartisipasi di dalamnya. Kerjasama seperti ini telah memberikan perkembangan yang baik dalam rencana harmonisasi. Selain kerjasama dalam bentuk di atas, terdapat pula kerjasama badan otoritas yang melingkupi wilayah yang lebih luas misalnya *Franco-German-Luxembourg Intergovernmental Commission* yang dibentuk pada tahun 1971 di wilayah Saar-Lor-Lux.

Selain bentuk kerjasama di atas, terdapat pula kerjasama interregional yang meliputi area geografis utama misalnya, *the Atlantic Arc Commission*, *the Inter-Mediterranean Commission*, *the Working Community of the Pyrenees*, COTRAO (Western Alps), ARGEALP (Central Alps), ALPEN-ADRIA (Eastern Alps). Kerjasama-kerjasama interregional seperti ini merupakan faktor yang vital dalam integrasi Eropa. Kerjasama ini harus dianggap penting dalam pembentukan hubungan yang lebih dekat antar Negara dan pertumbuhan ekonomi.

3.5.3. Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan India – Myanmar

Myanmar dan India berbatasan melalui daratan sepanjang 1643 km. Wilayah-wilayah yang berbatasan antara lain di Negara India meliputi Negara bagian Arunachal, Pradesh, Nagaland, Manipur dan Mizoram.¹⁹⁸ Kedua Negara

¹⁹⁸ [...], Mangement of Indo-Myanmar Border, [http://mha.nic.in/hindi/sites/upload_files/mhahindi/files/pdf/BM MAN-IN-MYAN\(E\).pdf](http://mha.nic.in/hindi/sites/upload_files/mhahindi/files/pdf/BM_MAN-IN-MYAN(E).pdf), akses tanggal 15 Mei 2015

ini memiliki sejarah yang panjang dalam hubungannya. Sebagai dua Negara yang berbatasan langsung, India dan Myanmar juga memiliki hubungan yang cukup dekat. Beberapa perjanjian regional maupun sub-regional dimana Myanmar dan India menjadi anggota didalamnya yakni *ASEAN-India Free Trade Area (AIFTA)*, *The Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC)*, *Mekong Ganga Cooperation (MGC)*, *The South Asian Association for Regional Cooperation (SAARC)*, dan *Border Trade Agreement*.¹⁹⁹ Perdagangan perbatasan informal antara kedua negara sudah dipraktekkan selama beberapa dekade terakhir. Hubungan sosial, budaya dan etnis yang dekat di antara kedua masyarakat telah memacu ikatan ekonomi yang kuat dalam bentuk perdagangan perbatasan.

Perdagangan bilateral antara kedua Negara secara stabil semakin meningkat dari sebesar \$12,4 juta pada tahun 1980-81 hingga mencapai US\$ 1,92 juta pada tahun 2012-13.²⁰⁰ Ekspor utama dari Myanmar terdiri dari kacang-kacangan dan kayu. Adapun dari India, komoditas yang menjadi produk utama ekspor adalah produk-produk farmasi, produk-produk dari besi dan baja, alat elektrik dan elektronik, mobil dan suku cadangnya, makanan berbahan kacang kedelai dan benang katun.²⁰¹

Perjanjian perdagangan bilateral India dan Myanmar ditandatangani pada tahun 1994 dan memiliki dua titik operasional perdagangan perbatasan yakni di wilayah Moreh (India)-Tamu (Myanmar) dan Champai (India)-Rhi (Myanmar).²⁰² Perdagangan perbatasan ini dilakukan melalui dua pos kepbeanan yang disesuaikan dengan hukum, regulasi dan prosedur pemasukan barang yang

¹⁹⁹ Committee on trade with ASEAN Countries EEPC India Secretariat, *India-ASEAN Trade Relations Focus Country: Myanmar*, EEPC India, Volume I, December 2013

²⁰⁰ [...], *India-Myanmar Relations*, http://www.mea.gov.in/Portal/ForeignRelation/India-Myanmar_Relations.pdf, akses tanggal 25 Mei 2015

²⁰¹ V. S. Seshadri, *Transforming Connectivity Corridors between India and Myanmar into Development Corridors*, India: Research and Information System for Developing Countries, 2014, hal 13

²⁰² *Agreement between the Government of the Republic of India and the Government of the Union of Myanmar on Border Trade Between the Countries*, 1994, Pasal 1.

berlaku di masing-masing Negara. Perjanjian perdagangan ini juga mengakomodasi perdagangan dalam bentuk barter.²⁰³

Barang-barang yang boleh diperdagangkan diatur pula dalam perjanjian ini dalam annex nya yakni:

- | | |
|--------------------------|---|
| 1. Biji mustard | 8. Bumbu (tidak termasuk <i>nut meg</i> , <i>mace</i> , |
| 2. Pulse dan biji-bijian | <i>cassia</i> dan cengkeh) |
| 3. Sayur-sayuran segar | 9. Bambu |
| 4. Buah-buahan | 10. Produk-produk hutan kecil dikecualikan |
| 5. Bawang putih | kayu jati |
| 6. Bawang merah | 11. Buah pinang dan dedaunan |
| 7. Cabai | 12. Produk makanan untuk konsumsi local |
| | 13. Komoditas lain yang disetujui bersama |

Tambahan komoditas yang disetujui, yakni:

- | | |
|---------------|---------------------------------|
| 1. Tembakau | 6. Biji ketumbar |
| 2. Tomat | 7. Kacang kedelai |
| 3. Buluh sapu | 8. Biji bunga matahari panggang |
| 4. Wijen | 9. <i>Katha</i> |
| 5. Damar | 10. Jahe |

Terdapat pula daftar produk yang diizinkan untuk diimpor sesuai dengan *Border Trade Agreement* yang telah diperbaharui pada tanggal 1 April 2007 termasuk di dalamnya beras, biji-bijian, rempah-rempah, kayu, dan sayur serta buah segar.

Untuk wilayah Myanmar, pengaturan nasionalnya terkait pengaturan perdagangan perbatasan diatur dalam Surat Edaran dari *Reserve Bank of India* nomor 17 tertanggal 16 Oktober 2000. Dalam surat edaran ini diatur bahwa perdagangan perbatasan dibatasi hanya pada perdagangan di wilayah daratan. Diatur pula bahwa dalam perdagangan perbatasan tidak diperbolehkan adanya

²⁰³ Ibid., Pasal 2.

transaksi keuangan, artinya perdagangan perbatasan di wilayah ini hanya diperbolehkan dalam bentuk barter. Pembatasan juga diberikan terhadap batasan transaksi dengan mekanisme barter yang hanya diperbolehkan sebanyak US\$ 20.000 per transaksi. Untuk transaksi yang tidak melebihi US\$ 1.000 dan terdiri dari produk lokal yang secara tradisional telah diperjualbelikan dalam area 40 km dari perbatasan mendapatkan penyederhanaan dalam hal dokumentasi dan tidak adanya pengenaan pajak.

Di wilayah perbatasan ini, titik masuk/keluar biasa disebut gerbang nomor 1 dan 2 (Gate No. 1 and Gate No. 2) dan titik-titik tidak resmi lainnya. Perpindahan terkait dengan perdagangan yang membutuhkan bea masuk secara khusus dilakukan di Gerbang No 1 di Moreh *Land Customs Station*. Adapun perpindahan bebas tradisional antara India dan Myanmar melalui Gerbang No. 2 dimana terdapat Pasar Namphalong di wilayah Myanmar.²⁰⁴ Pasar Namphalong di Wilayah Tamu, Myanmar adalah pasar tradisional yang menjual berbagai macam barang termasuk pakaian, kain, tas, dan produk rumah tangga termasuk rempah-rempah dan sayuran.²⁰⁵ Di wilayah India, pasar semacam ini terdapat di Wilayah Moreh. Namun, suatu studi telah dilakukan yang mendapatkan hasil bahwa Pasar Namphalong lebih maju ketimbang Pasar Moreh.²⁰⁶

Beberapa studi telah banyak dilakukan untuk mengukur perdagangan lintas batas yang dipraktekkan di wilayah perbatasan India-Myanmar. Dalam Laporan *the India-Myanmar Joint Task Force* tahun 2006 dinyatakan bahwa perdagangan perbatasan di wilayah ini masih dinilai belum optimal. Padahal potensi ekonomi yang dicapai dapat memberikan pengaruh yang positif bagi hubungan perdagangan bilateral dan kerjasama ekonomidi kedua negara.²⁰⁷ Hal yang terjadi terhadap perdagangan perbatasan di wilayah ini adalah terjadinya

²⁰⁴ V. S. Seshadri, *Op Cit.*, hal 43

²⁰⁵ *Ibid.* hal 40.

²⁰⁶ Government of India (2007), "Export Import Data Bank Country-Wise", Director General of Commerce Intelligence & Services, Ministry of Commerce & Industry. Kolkatta.

²⁰⁷ [...], India-Myanmar Trade Can be Doubled in Two Years Kamal Nath Releases Joint Task Force Report, 25 Oktober 2004, http://commerce.nic.in/pressrelease/pressrelease_detail.asp?id=1232, diakses tanggal 26 Mei 2015

pembatasan yang cukup signifikan melalui regulasi, karena pemerintah tidak melihat perdagangan sebagai perpindahan ide dan kesempatan untuk meningkatkan pendapatan per kapitan tetapi hanya sebagai pertukaran komoditas.²⁰⁸

Dapat disimpulkan bahwa dari perdagangan perbatasan di wilayah perbatasan ini, India masih belum dapat memanfaatkan potensinya. Beberapa kendala yang dapat diidentifikasi terkait praktek perdagangan perbatasan di wilayah India antara lain:²⁰⁹

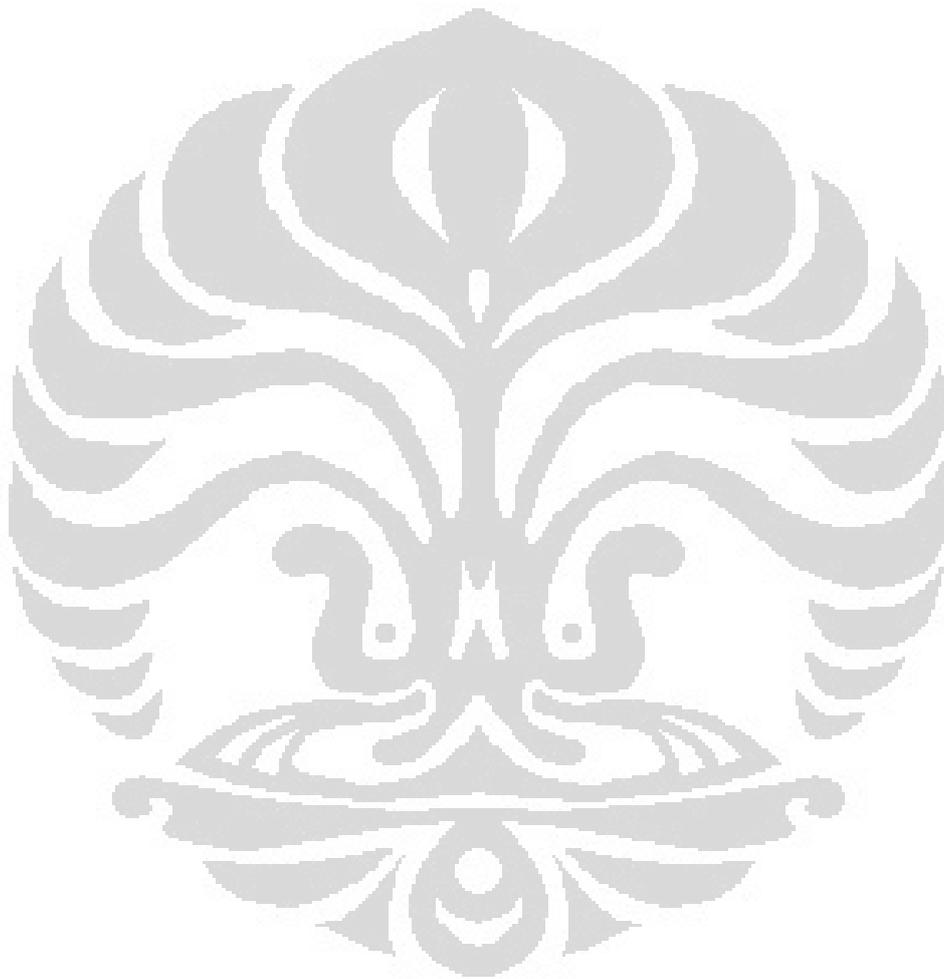
1. Perbatasan masih sangat terbuka dan pengawasannya masih lemah
2. Banyaknya perdagangan informal yang tidak tercatat
3. Banyaknya penyelundupan barang, obat-obatan terlarang dan perdagangan manusia
4. Gangguan yang berasal dari isu politik
5. Adanya praktek uang tebusan dari beberapa kelompok pemberontak (yang beroperasi di wilayah India dan Myanmar dan konflik etnik di wilayah perbatasan
6. Kurangnya infrastruktur dasar untuk memfasilitasi perdagangan
7. Barang yang diatur dalam perjanjian perdagangan berbentuk daftar positif
8. Anomali nilai tukar mata uang dan perbankan yang tidak memadai.
9. Tidak efektifnya praktek *Letter of Credit*.

Beberapa langkah telah dilakukan oleh India dalam meningkatkan infrastruktur di wilayahnya guna meningkatkan perdagangan lintas batas misalnya review berkala terhadap border trade agreement yang pada tahun 2008 menambahkan beberapa komoditas yang termasuk dalam barang yang boleh diperdagangkan. Pada tahun 2012 jenis barang kembali ditambah termasuk beras, gandum, jagung dan obat-obatan. India dan Myanmar juga telah menyepakati untuk meningkatkan status perdagangan perbatasannya menjadi perdagangan

²⁰⁸ Thiyam Bharat Singh, A Study Indo-Myanmar Border Trade,

²⁰⁹ Prabir De, Challenges to India-Myanmar Trade and Connectivity, Presentation at Brainstorming Session on India-Myanmar Strategic Partnership, 4 Februari 2013

ekspor-impor biasa walaupun prosesnya masih terhitung lama.²¹⁰ Pembangunan infrastruktur juga telah dilakukan guna meningkatkan fasilitas perdagangan.



²¹⁰*Ibid.*

BAB IV

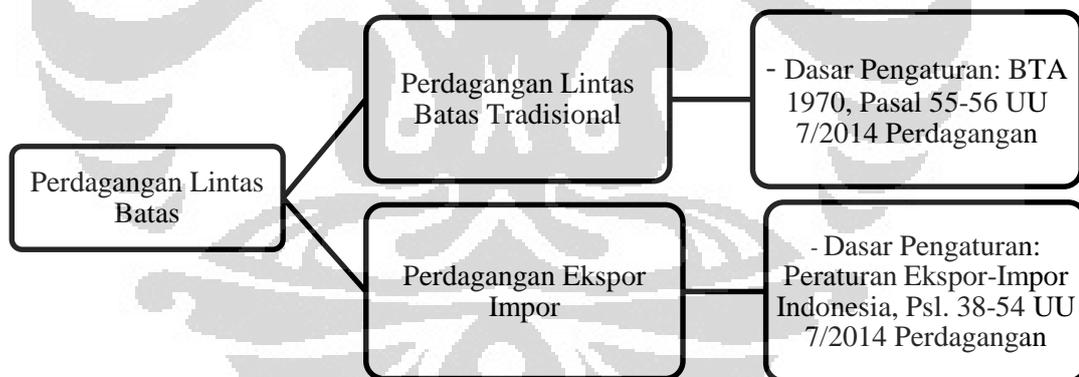
ANALISA HUKUM PERDAGANGAN LINTAS BATAS DI WILAYAH PERBATASAN KALIMANTAN BARAT SARAWAK DAN KAITANNYA DENGAN *ASEAN FREE TRADE AREA*

4.1. Analisa Bentuk Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak

Pola perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak saat ini dibagi menjadi dua tipe.

Grafik IV.3

Dualisme Bentuk Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat - Sarawak



Dualisme bentuk perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan ini diakomodir dalam kerangka hukum yang berbeda. Perdagangan ekspor-impor merujuk kepada perdagangan internasional biasa. Di dalam UU Perdagangan Nomor 7 Tahun 2014, perdagangan jenis ini disebut dengan istilah perdagangan luar negeri yakni Perdagangan yang mencakup kegiatan Ekspor dan/atau Impor atas Barang dan/atau Perdagangan Jasa yang melampaui batas wilayah negara. Adapun ekspor- impor adalah kegiatan memasukkan atau mengeluarkan barang

UNIVERSITAS INDONESIA

melalui daerah Pabean. Daerah pabean adalah wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan, ruang udara di atasnya, serta tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku Undang-Undang Kepabeanan. Pihak yang boleh melaksanakan kegiatan ini juga dibatasi hanya Eksportir atau Importir yang tercatat dan memiliki izin untuk melakukan kegiatan ekspor impor.

Kebijakan umum perdagangan luar negeri Indonesia bertujuan untuk:²¹¹

1. Mengembangkan iklim usaha yang kondusif;
2. Meningkatkan ekspor dan mengendalikan impor;
3. Menjamin transparansi;
4. Meningkatkan kualitas produk ekspor;
5. Meningkatkan kinerja dan *good governance*.

Adapun kebijakan ekspor Indonesia diarahkan untuk:²¹²

1. Meningkatkan daya saing;
2. Menjamin kepastian usaha;
3. Menjamin pasokan bahan baku/bahan mentah untuk industri dalam negeri;
4. Melindungi sumber daya alam dan melestarikan lingkungan;
5. Menjunjung prinsip menjaga kesehatan, keamanan, keselamatan, lingkungan hidup dan moral bangsa;
6. Bersikap aktif dalam hubungan internasional

Berdasarkan Permendag No. 13/M-DAG/PER/3/2012 tanggal 19 Maret 2012 ditetapkan, antara lain:

- a. Barang Bebas Ekspor;
- b. Barang dibatasi ekspor;
- c. Barang dilarang ekspor.

Ekspor dapat dilakukan oleh:

²¹¹ Republik Indonesia, Kementerian Perdagangan. 'Kebijakan Perdagangan Luar Negeri Di Wilayah Perbatasan Antara Indonesia Dan Malaysia.' *PPT Presentasi*, 13 December 2012.

²¹²*Ibid.*

- a. Orang perseorang;
- b. Lembaga; dan
- c. Badan usaha, baik berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum

Adapun tujuan kebijakan impor yakni:

1. Memagari kepentingan nasional dari aspek K3LM;
2. Melindungi dan meningkatkan pendapatan petani;
3. Mendorong penggunaan produksi dalam negeri;
4. Meningkatkan ekspor non migas;
5. Menciptakan perdagangan dan pasar dalam negeri yang sehat serta iklim usaha yang kondusif.

Impor hanya dapat dilakukan oleh pelaku usaha importir yang sudah terdaftar. Klasifikasi barang impor dibagi menjadi empat bagian yakni bebas impornya, registrasi impor, diatur impornya dan dilarang impornya.

Adapun perdagangan lintas batas atau perdagangan perbatasan sesuai dengan UU Nomor 7 tahun 2014 tentang Perdagangan didefinisikan sebagai Perdagangan yang dilakukan oleh warga negara Indonesia yang bertempat tinggal di daerah perbatasan Indonesia dengan penduduk negara tetangga untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Perdagangan lintas batas adalah perdagangan secara khusus yang dilakukan antara penduduk dua negara yang berdomisili di perbatasan kedua negara yang memiliki Pas Lintas Batas yang diterbitkan oleh otoritas yang ditetapkan oleh masing-masing pihak.

Ketentuan teknis perdagangan ini hanya didasarkan kepada *Bilateral Trade Agreement* dan *Border Cross Agreement* antara kedua negara. Di dalam perjanjian bilateral ini, ditentukan beberapa pembatasan misalnya terkait komoditas apa saja yang boleh diperdagangkan dan batasan transaksi yang tidak boleh melebihi RM 600 per bulannya. Diluar dari ketentuan ini, maka berlaku ketentuan umum dan tata niaga ekspor impor.²¹³ Awalnya, perdagangan

²¹³ Republik Indonesia. 'Peraturan Menteri Perdagangan No.54/M-DAG/PER/10/2009 Tentang Ketentuan Umum Di Bidang Impor', 9 October 2009.

perbatasan tidak diatur ketentuannya di dalam peraturan nasional Indonesia. Namun, dengan diterbitkannya UU Perdagangan pada tahun 2014 lalu, pengaturan mengenai perdagangan perbatasan akhirnya dimasukkan. Saat ini pengaturan lebih rinci terkait perdagangan perbatasan masih menunggu disahkannya peraturan pelaksanaannya.

Barang yang dapat diperdagangkan dalam rangka PLB adalah barang yang diproduksi atau dikonsumsi sehari-hari oleh masyarakat perbatasan kedua negara. Semangat ini sebenarnya tercermin dari fakta kedekatan hubungan sosial, ekonomi dan budaya yang ada di wilayah perbatasan. Penekanan dari perdagangan jenis ini adalah hanya untuk memenuhi kebutuhan konsumsi masyarakat perbatasan yang memang jika dilihat dari kondisi geografis lebih dekat dengan negara tetangga. Namun, dalam perkembangannya, tidak jarang fasilitas ini digunakan untuk membeli produk-produk Malaysia untuk dijual kembali di wilayah Indonesia.

Fenomena ini menjadi permasalahan dikarenakan perubahan kebutuhan warga perbatasan yang telah bergeser dari sekedar pemenuhan kebutuhan sehari-hari, hingga sekarang menjadi proses kegiatan komersil penuh. Banyak pelaku usaha ekspor impor memanfaatkan pintu gerbang perbatasan Kalbar-Sarawak terutama di PPLB Entikong untuk melakukan kegiatan komersilnya. Interaksi perdagangan mulai bergerak maju secara kuantitas dan kualitas ke arah perdagangan modern. Moda transportasi yang digunakan pun kini semakin modern dari yang awalnya hanya menggunakan Panggul, Gendong dan gerobak dorong kini bergerak ke moda transportasi roda empat keatas.²¹⁴ Bahkan akhir-akhir ini sudah beralih ke moda transportasi truk dan kontainer.²¹⁵

Permasalahan kemudian muncul dengan ditutup dan ditertibkannya perdagangan ekspor impor di wilayah perbatasan pada tahun 2014 oleh Pemerintah

²¹⁴ Asosiasi Pengusaha Perbatasan Indonesia. 'Konsep Membangun Dan Mengembangkan Perdagangan, Ekspor - Impor Di Perbatasan Demi Kepentingan Bangsa Dan Negara via PPLB Entikong.' Pontianak, 2014.

²¹⁵*Ibid.*

Pusat.²¹⁶ Dengan kebutuhan ekonommi yang begitu tinggi di wilayah ini, terbukti kebijakan yang dibuat pemerintah menimbulkan gejolak sosial. Ekspor impor di wilayah ini menurun hingga 30 persen. Berbagai asosiasi pedagang perbatasan menuntut dibukanya kembali pintu perdagangan ini, karena atas penertiban ini, perdagangan yang dibuka hanya dalam bentuk perdagangan perbatasan sehingga mereka dengan terpaksa hanya memanfaatkan fasilitas ini. Salah satu faktor praktek perdagangan ilegal di wilayah ini terbukti dikarenakan kebijakan yang masih defensif dan tidak mengakomodir kebutuhan ekonomi masyarakatnya.

Melihat kondisi diatas, sangat beralasan jika pintu perbatasan di wilayah Kalimantan Barat – Sarawak dapat dibuka menjadi pintu perdagangan internasional resmi. Hal ini didorong pula dengan fakta bahwa integrasi ekonomi regional ASEAN, dimana Indonesia dan Malaysia merupakan anggota, sudah di depan mata. Keterbukaan pintu perdagangan di wilayah ini akan mendukung terciptanya integrasi ekonomi. Selain itu, pembukaan pintu perdagangan, jika disertai dengan peningkatan kapasitas SDM di wilayah ini, akan meningkatkan roda perekonomian dan pada akhirnya akan meningkatkan kesejahteraan wilayah perbatasan. Sudah saatnya citra wilayah perbatasan yang terbelakang dan seolah-olah terbengkalai, dari pembangunan diubah dengan menjadikannya sebagai sentra ekonomi nasional.

Dengan adanya dorongan yang kuat dari masyarakat dan pelaku usaha di wilayah perbatasan, serta dukungan dari pemerintah daerah setempat, akhirnya pada awal tahun 2015 lalu, pemerintah mengumumkan intensinya untuk membuka kembali pintu ekspor impor resmi dengan terlebih dahulu membangun sebuah fasilitas ekspor impor di wilayah ini dalam bentuk *dry port*. Hal ini tentu menjadi angin segar bagi pelaku usaha di wilayah ini. Bagaimana kesesuaian antara pembentukan dryport dengan pengaturan border measures yang ada di kerangka

²¹⁶Lihat: [...], Arus Barang Ditutup, Ratusan Warga Entikong Mengganggu, Sinar Harapan.co, 16 Agustus 2014, <http://sinarharapan.co/index.php/news/read/140816096/arus-barang-ditutup-ratusan-warga-entikong-mengganggu.html>, akses tanggal 20 Juni 2015. Lihat juga: [...], Warga di Wilayah Perbatasan di Entikong Ancam Hengkang dari NKRI, beritasatu.com, 27 November 2014, <http://www.beritasatu.com/nasional/228608-warga-di-wilayah-perbatasan-di-entikong-ancam-hengkang-dari-nkri.html>, akses tanggal 20 Juni 2015

ATIGA dapat Perlu pula menjadi perhatian adalah bagaimana nantinya pengaturan terkait perdagangan perbatasan.

Faktanya, pembatasan kuota RM 600 setiap orang setiap bulannya selalu dimanfaatkan dan selalu terpakai. Revisi BTA telah menjadi suatu yang sangat urgen untuk memenuhi kebutuhan ekonomi wilayah perbatasan Indonesia yang terbukti masih bergantung pada produk Malaysia. Atas dasar ini, telah beberapa diadakan pertemuan pada tingkat pusat untuk membahas revisi perjanjian perdagangan lintas batas Indonesia Malaysia. Pertemuan pertama dilakukan pada tahun 1992 di Kuala Lumpur dan tahun 1994 di Jakarta.²¹⁷ Pertemuan tahun 1994, kedua negara sepakat untuk menaikkan batas transaksi di PLB menjadi US\$ 1.500/PLB/bulan dengan maksimal US\$ 300/transaksi namun hingga saat ini, pemerintah kedua negara belum menandatangani kesepakatan tersebut. Pada pertemuan tahun 2009 di Bandung, dilakukan pertukaran draft BTA, dimana Malaysia mengusulkan nilai PLB disamakan dengan BTA tahun 1970 yakni RM 600/KPLB/bulan. Pertemuan BTA kedua berlangsung pada tanggal 8-9 Desember 2011 di Kuala Lumpur, Malaysia. Di pertemuan ini, kedua pihak sepakat bahwa BTA merupakan perjanjian untuk memfasilitasi aktifitas perdagangan tradisional masyarakat perbatasan kedua negara, bukan perdagangan normal (*commercial trade*). Dalam pertemuan tersebut beberapa hal menjadi masalah yang belum dibahas, yakni:²¹⁸

1. Terkait cakupan BTA, dimana Indonesia mengusulkan cakupan revisi BTA 1970 meliputi perbatasan darat dan laut (sesuai dengan BTA 1970) karena saat ini, perdagangan perbatasan melalui laut dan darat masih berlangsung;
2. Terkait komoditas yang dapat diperjualbelikan, dimana kedua negara sepakat menggunakan negative list approach dalam menetapkan barang-barang yang dilarang diperdagangkan melalui perbatasan sesuai dengan peraturan nasional masing-masing negara. Hingga saat ini, belum terdapat informasi terkait kesepakatan daftar negatif perdagangan lintas batas. Perkembangan terakhir

²¹⁷ Kementerian Perdagangan RI, Perdagangan Tradisional Lintas Batas antara Indonesia dan Malaysia, Direktorat Kerjasama ASEAN, Pontianak, 13 Desember 2012

²¹⁸*Ibid.*

daftar negtif masih dalam proses pembahasan di Direktorat Impor, Kementerian Perdagangan.²¹⁹

3. Terkait nilai perdagangan yang bebas pajak dimana pemerintah Indonesia mengusulkan besarnya tidak lagi menggunakan mata uang Ringgit Malaysia tetapi menggunakan mata uang dollar Amerika.
4. Terkait durasi perjanjian dimana pemerintah Indonesia mengusulkan tidak mencantumkan masa berlaku BTA. Usul ini masih akan dipertimbangkan oleh Malaysia.

Hingga saat ini, belum ada informasi lebih lanjut mengenai perkembangan revisi BTA Indonesia Malaysia. Revisi BTA diikuti dengan keluarnya peraturan pelaksana nasional perdagangan perbatasan, akan memberikan kepastian hukum bagi masyarakat di kedua wilayah dalam memanfaatkan fasilitas ini.

Terkait dengan rencana dibuatnya pintu resmi ekspor impor yang telah sejak lama diusulkan kepada Pemerintah Pusat, akhirnya mulai menunjukkan perkembangan nyata. Menurut laporan dari BNPP Kalbar pada tahun 2012 bahwa dry port belum juga dapat direalisasikan. Padahal pengadaan tanah sudah dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Sanggau telah menyediakan tanah seluas sekitar 25 s/d 30 hektar yang jaraknya sekitar 2,5 – 3 km dari perbatasan ke arah selatan.

BNPP sebagai lembaga pemerintah yang memiliki andil dalam pengembangan wilayah perbatasan telah mengupayakan dibuatnya pelabuhan darat Entikong dimana melalui pelabuhan ini, produk yang akan diekspor dari bumi Kalimantan Barat akan diproses dan ditempatkan di dalam kontainer tujuan ekspor. Pemrosesan impor juga akan dilakukan. Pembongkaran kargo/muatan barang impor dilakukan dari kontaner ke alat angkut lain yang sesuai dengan kapasitas jalan. Direncanakan, pelabuhan darat akan dilengkapi fasilitas-fasilitas kepabeanan dan akan diawasi oleh instansi yang berwenang di bidang kepabeanan, karantina dan keamanan perdagangan ekspor impor.

²¹⁹ *Ibid.*

Dengan rencana dibuatnya pintu resmi ekspor impor di wilayah Entikong-Kalimantan Barat maka dapat menyelesaikan permasalahan yang saat ini dihadapi di wilayah ini:

1. Penyelundupan barang yang saat ini dihadapi oleh pemerintah daerah dapat dihindari dengan membuat peraturan secara jelas terkait dua bentuk perdagangan lintas batas ini. Perdagangan lintas batas ekspor impor akan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan nasional ekspor impor Indonesia dan perdagangan perbatasan akan disesuaikan peraturannya dengan peraturan bilateral dan peraturan nasional terkait perdagangan perbatasan.
2. Mengakomodir kebutuhan ekonomi di wilayah perbatasan. Sudah sejak lama perdagangan di wilayah ini bergerak dari perdagangan tradisional dengan tujuan memenuhi kebutuhan sehari-hari ke arah perdagangan internasional modern.
3. Dengan dibukanya pintu ekspor impor di wilayah Entikong-Indonesia akan menarik investor asing untuk melakukan kegiatannya di wilayah ini mengingat potensi SDA yang cukup besar di sepanjang perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak.

Dualisme peraturan perdagangan lintas batas yang ada di wilayah perbatasan Kalimantan Barat dan Sarawak, jika direalisasikan akan berdampak sangat baik dalam perkembangan ekonomi di wilayah ini. Pertama, peraturan terkait perdagangan perbatasan yang dibentuk untuk mengakomodir kebutuhan masyarakat yang hidup di kawasan lini 1 perbatasan merupakan respon hukum yang sangat baik. Di wilayah perbatasan Amerika Serikat dan Meksiko hal ini dikenal dengan perdagangan informal (*informal trade*). Indonesia dan Malaysia telah memformalkan bentuk perdagangan ini melalui BTA. Hal selanjutnya yang perlu diperhatikan adalah bagaimana nantinya implementasi dari bentuk dualisme perdagangan lintas batas di wilayah ini dapat dimanfaatkan oleh masyarakat perbatasan untuk meningkatkan perekonomiannya.

Seiring dengan pembangunan *dryport*, pembangunan daerah perbatasan akan terseret ke arah positif, masyarakat perbatasan dapat berpartisipasi dalam

UNIVERSITAS INDONESIA

kegiatan ekonomi dalam pembangunan usaha mikro, kecil dan menengah yang tengah didorong pemkab Sanggau di daerah perbatasan. Ketika peraturan perdagangan lintas batas sudah digenahkan akan berpengaruh pada peningkatan penjualan UMKM. Kedekatan geografis Sanggau dan Malaysia memberikan dampak mudahnya pengembangan sektor KUMKM dalam suatu kawasan.²²⁰ Jika dikembangkan secara benar, ini akan mendatangkan pendapatan bagi masyarakat perbatasan di mana produknya akan memiliki daya saing, berorientasi pasar sehingga memiliki keunggulan kompetitif untuk bersaing di pasar global.²²¹

4.1 Analisa konsep Pasar Tunggal dan Basis Produksi Terintegrasi dalam Kerangka ASEAN *Free Trade Area* dalam Peningkatan Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak

Subbab ini akan memberikan gambaran bagaimana implikasi integrasi ekonomi regional dalam hal perdagangan barang terhadap perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan, khususnya perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak. Konsep besar AEC yakni *single market and production base* akan dianalisa baik secara teoritis maupun praktis. Kemudian akan di analisa apa saja peluang dan tantangan yang akan dihadapi di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak khususnya pada sektor perdagangan lintas batas jika konsep ini diaplikasikan.

Perlu diakui bahwa wilayah ASEAN tidak akan tiba-tiba membentuk komunitas ekonomi seperti *European Union* (EU) pada penghujung tahun 2015 nanti.²²² Konsep *single market* di dalam ASEAN memang terbukti telah mendapatkan berbagai kritik dari beberapa akademisi sebagai “*trade-light*”. Walaupun tarif perdagangan di dalam ASEAN secara praktis telah mendekati 0,

²²⁰ [...], Entikong Terwujud sebagai Sarana Perdagangan Lintas Batas, Warta Ekspor, Ditjen PEN/MJL/003/8/2012 Edisi Agustus.

²²¹ *Ibid.*

²²² Lihat Razeen Sally, *Regional Economic Integration in Asia: The Track Record and Prospects*, ECIPE Occasional Paper, No 2/2010. Dalam papernya, Sally menuliskan kesangsiannya atas perwujudan konsep “*single market*” murni di ASEAN:

“To talk EU-style Single Market language is risible. It is also way off-track to talk of emulating the “EU model” in terms of building common institutions and strengthening common policies. The EU model is almost totally irrelevant to ASEAN. Political, economic, cultural and institutional gaps in Southeast Asia are historically larger than they are in Europe; and there is precious little of a common tradition, cultural and otherwise, to draw on for anything more than quite shallow integration.”

UNIVERSITAS INDONESIA

namun anggota-anggota ASEAN sepertinya masih sulit untuk mengatasi hambatan yang bersifat regulasi.²²³ Dinyatakan pula bahwa konsep *single market* tidak dapat direalisasikan secara literal hingga kesenjangan geografis dan industri dihapuskan. Saat ini, realisasi MEA masih dalam tahap penghilangan hambatan tarif dan belum menyentuh hambatan non-tarif. Hal ini tidak menjadi masalah karena pembukaan pasar tanpa memperhatikan kesiapan industri dalam negeri dan pembangunan infrastruktur yang memadai, hal ini malah akan menjadi bumerang.²²⁴ Kata *single market* hanya memberikan arah tetapi tidak dapat dicapai secara literal tanpa menghilangkan kesenjangan pembangunan industri.

Dikaitkan dengan bentuk perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak, pembukaan pintu ekspor – impor di kedua wilayah ini menjadi satu langkah maju kecil dalam usaha untuk melaksanakan integrasi ekonomi regional. Dalam implementasi *single market* ASEAN nantinya, arus barang akan bebas bergerak dari satu negara anggota ke negara anggota lain tanpa perlu ada hambatan. Artinya, konsumen akan memiliki lebih banyak pilihan dengan harga yang bersaing. Jika kondisi ini dihadapkan kepada wilayah perbatasan Kalimantan Barat saat ini, tentu saja diperlukan beberapa pembenahan.

Implementasi *single market* dalam ASEAN sebenarnya dapat menjadi peluang bagi peningkatan ekonomi wilayah perbatasan. Wilayah perbatasan Kalimantan Barat memiliki peluang yang baik untuk dapat berpartisipasi secara penuh dalam kegiatan perdagangan internasional. Potensi SDA yang melimpah, jika didukung dengan fasilitas dan konektivitas yang baik akan meningkatkan pemanfaatan perdagangan lintas batas bagi masyarakat perbatasan.

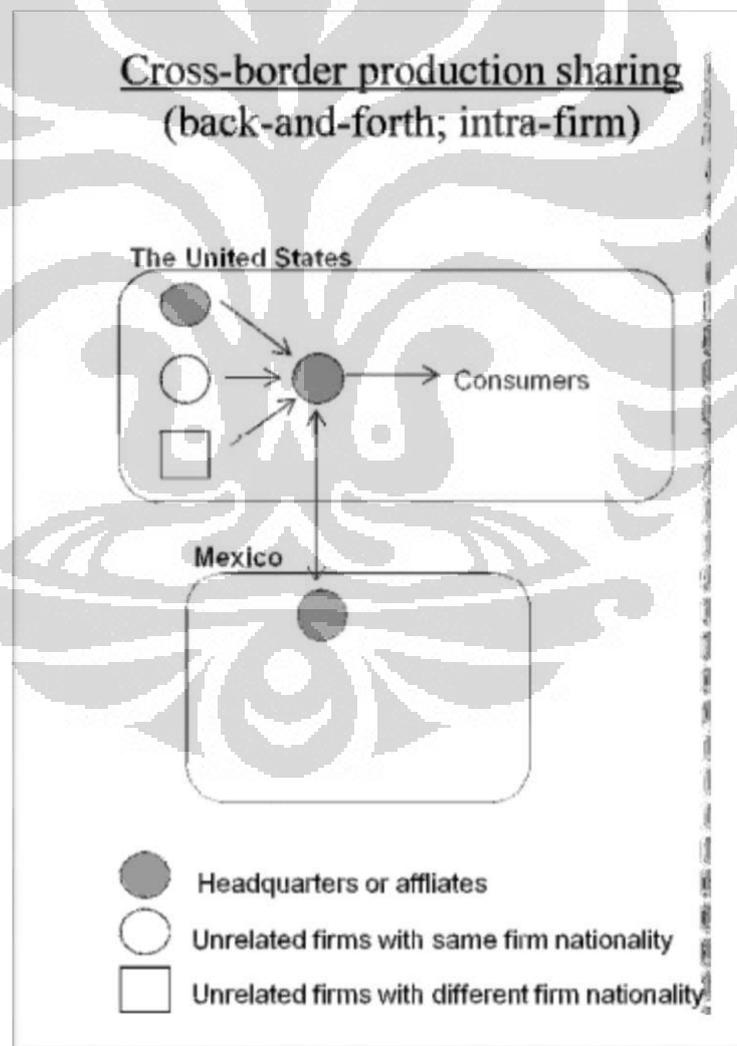
²²³ Razeen Sally, *op cit.*, hal 7

²²⁴ Lihat: George Baker, Who's Afraid of the AFTA, in *The Mexican – US Border and the Free Trade Agreement*. Disini, George Baker seorang yang berasal dari Meksiko menjabarkan beberapa kekhawatirannya terkait pelaksanaan NAFTA dan kaitannya dengan kehidupan wilayah perbatasan Meksiko. Di dalam tulisannya, ia menyatakan bahwa:

“...If I were a border state I would tell Mexico City and Washington that I would call a work stoppage or slow-down in all federal matters until the two governments firmly committed themselves to a plan for border infrastructure development...”

Integrasi ekonomi regional tidak hanya sebatas pencapaian pasar tunggal saja. Basis produksi terintegrasi diklaim harus menjadi prioritas selanjutnya untuk menuju pasar tunggal di ASEAN. Basis produksi terintegrasi dapat tercipta ketika barang yang mengalir secara bebas tidak hanya komoditas final tetapi juga faktor produksi. Sekali lagi, hal ini tidak akan tercapai sebelum kesenjangan industrial dapat dihilangkan.

Basis produksi terintegrasi dikenal dengan *1st* dan *2nd* *bundling*. Ketika perdagangan tidak lagi hanya berfokus pada barang jadi tetapi pada faktor produksi, terjadi produksi komoditas yang kompleks. Dapat dilihat pada bentuk *production sharing* ala perbatasan Amerika dan Meksiko:



Sumber: Fukunari Kimura (2013)

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

Dalam proses produksi seperti ini (yang disebut dengan *1st bundling*), akan adanya aliran “bolak-balik” di antara satu produsen di satu negara dan produsen lain di negara lain yang melampaui batas negara. Ketika hal ini tercapai, artinya integrasi ekonomi regional sudah semakin dekat karena kedekatan proses produksi ini. Artinya, barang yang diproduksi di satu wilayah akan banyak mengandung bahan dari wilayah lain begitu pula sebaliknya. Realisasi model proses produksi ini hanya dapat dicapai ketika hambatan perdagangan dapat dihilangkan atau setidaknya diminimalisir.

Dikaitkan dengan wilayah perbatasan negara Kalimantan Barat – Sarawak, kelemahan model ini adalah kesenjangan industrial di kedua wilayah yang cukup besar. Di satu sisi, ekspor dari wilayah perbatasan masih didominasi oleh barang-barang mentah belum diolah. Hal ini harus segera ditanggulangi dengan melaksanakan berbagai program untuk menstimulasi pengembangan industri di kawasan perbatasan.

Hal-hal yang harus menjadi fokus pemerintah dalam pengembangan wilayah perbatasan di sektor perdagangan yakni:

1. Menjadikan wilayah perbatasan Kalimantan Barat sebagai basis produksi sesuai dengan potensi SDA-nya masing-masing
2. Membentuk kebijakan yang tepat sasaran dengan tujuan utama meningkatkan perekonomian perbatasan
3. Meningkatkan kualitas dan kuantitas Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) di wilayah perbatasan sebagai katalis perdagangan lintas batas sehingga masyarakat di sekitar perbatasan tidak hanya menjadi konsumen, tetapi dapat memanfaatkan perdagangan lintas batas sebagai produsen
4. Meningkatkan konektivitas antar wilayah dan negara dengan memanfaatkan perjanjian sub regional untuk meningkatkan perdagangan lintas batas.

4.3. Kebijakan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam Usaha Peningkatan Kapasitas Wilayah Perbatasan dalam Usaha Peningkatan Perdagangan Lintas Batas

Potensi Kalimantan Barat pada sektor perdagangan sebagai penunjang pertumbuhan ekonomi sebenarnya telah menjadi perhatian oleh pemerintah maupun pelaku usaha. Wilayah perbatasan Indonesia masih memiliki beberapa kekurangan yang menjadi penghambat pertumbuhan ekonomi, misalnya kurangnya kuantitas dan kualitas infrastruktur dan suplai energi, manajemen logistik yang tidak efisien, tidak teintegrasinya pasar domestik dan kurangnya konektivitas kepada pasar global.²²⁵ Untuk itu, usaha peningkatan ekonomi wilayah perbatasan memerlukan suatu pengelolaan yang berkonsep percepatan dan pengembangan koridor ekonomi. Atas latar belakang ini, dibuatlah Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI).

Konsep ini diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 yang kemudian diubah oleh Peraturan Presiden Nomor 48 Tahun 2014 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia.²²⁶ Perpres ini memuat cetak biru pelaksanaan MP3EI. Definisi MP3EI menurut perpres ini yakni arahan strategis dalam percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia untuk periode 15 (lima belas) tahun terhitung sejak tahun 2011 sampai dengan tahun 2025, dalam rangka pelaksanaan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025 dan melengkapi dokumen perencanaan. Visi dari program ini dijabarkan dalam 3 poin:²²⁷

1. Peningkatan nilai tambah dan perluasan rantai nilai proses produksi serta distribusi dari pengelolaan aset dan akses (potensi) Sumber Daya Alam (SDA), geografis wilayah, dan Sumber Daya Manusia (SDM), melalui penciptaan kegiatan ekonomi yang terintegrasi dan sinergis di dalam maupun antarkawasan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi;

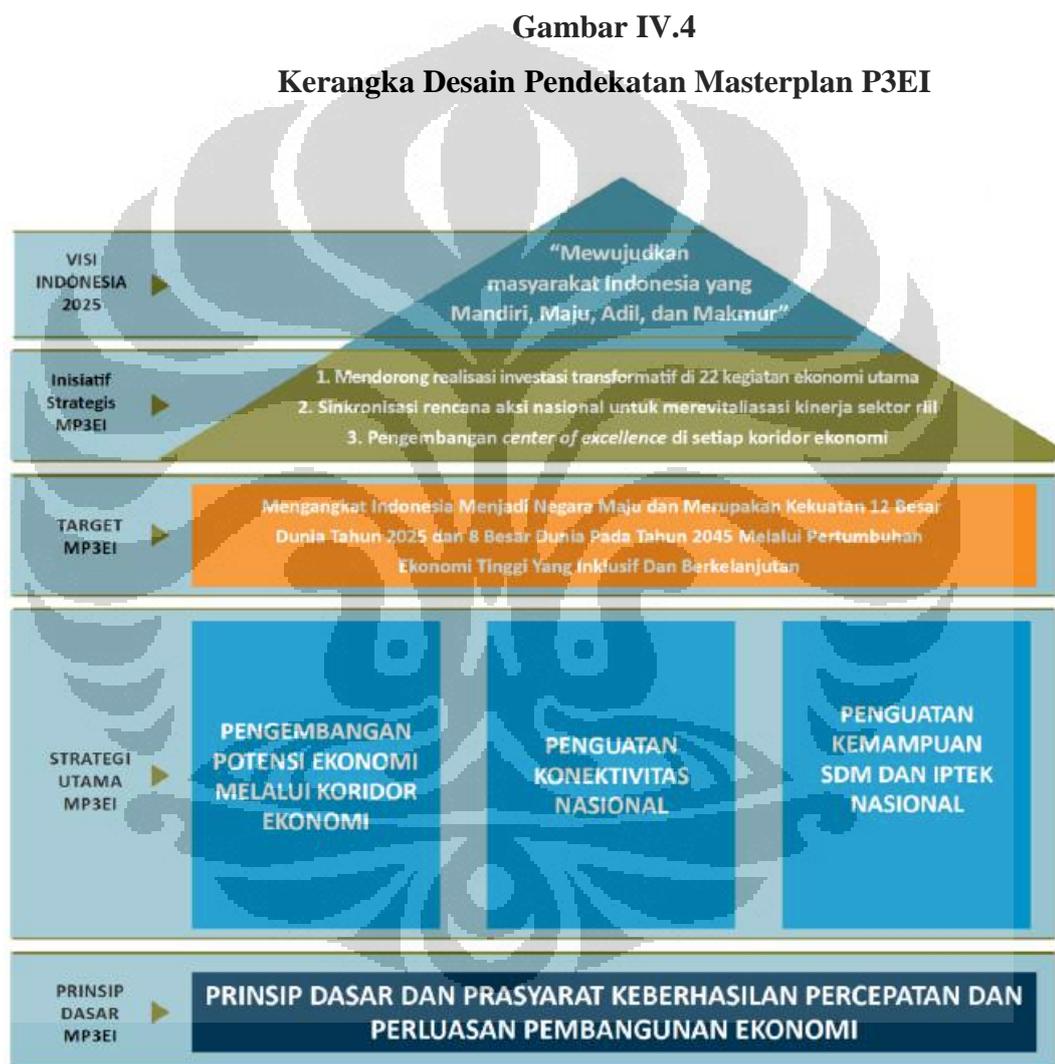
²²⁵ 'How and What Is MP3EI', Bappenas RI, *Sustaining Partnership*, 2011.

²²⁶ Republik Indonesia, Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan EKonomi Indonesia 2011-2015, Lembaran Negara Tahun 2014 Nomor 118

²²⁷ Republik Indonesia, Masterplan Percepatan Dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025, 28 Mei 2014

2. Mendorong terwujudnya peningkatan efisiensi produksi dan pemasaran serta integrasi pasar domestik dalam rangka penguatan daya saing dan daya tahan perekonomian nasional;
3. Mendorong penguatan sistem inovasi nasional di sisi produksi, proses, maupun pemasaran untuk penguatan daya saing global yang berkelanjutan, menuju *innovation-driven economy*.

Adapun pendekatan masterplan P3EI dapat dijabarkan dalam grafik di bawah ini:



Program Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (P3EI) diselenggarakan dengan membangun pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, baik yang telah ada maupun yang baru. Pada intinya, pendekatan ini merupakan integrasi dari pendekatan sektoral dan regional. Setiap wilayah dituntut untuk

UNIVERSITAS INDONESIA

mengembangkan produk yang menjadi keunggulannya. Koridor ekonomi Indonesia menekankan pada sinergi pembangunan sektoral dan wilayah untuk meningkatkan keunggulan komparatif dan kompetitif secara nasional, regional maupun global.²²⁸

Program P3EI juga mengusung penguatan konektivitas nasional yang visinya dirumuskan dalam konsep “Terintegrasi secara lokal, terhubung secara global” (*Locally Integrated, Globally Connected*). Yang dimaksud *Locally Integrated* adalah pengintegrasian sistem konektivitas untuk mendukung perpindahan komoditas, yaitu barang, jasa, dan informasi secara efektif dan efisien dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Saat ini, tidak ada negara yang dapat menghindari efek globalisasi. Keterkaitan negara-negara dalam perdagangan sudah sangat dekat dan diakomodir dengan berbagai kerjasama yang mengatur mengenai liberalisasi perdagangan. Kebebasan aliran barang melampaui batas negara telah menjadi tolak ukur kesejahteraan masyarakatnya. Sedangkan yang dimaksud *globally connected* adalah sistem konektivitas nasional yang efektif dan efisien yang terhubung dan memiliki peran kompetitif dengan sistem konektivitas global melalui jaringan pintu internasional pada pelabuhan dan bandara (*international gateway/exchange*) termasuk fasilitas *custom* dan *trade/industry facilitation*.

Koridor ekonomi Indonesia dibagi menjadi 6 wilayah yakni Koridor Ekonomi Sumatera, Koridor Ekonomi Jawa, Koridor Ekonomi Kalimantan, Koridor Ekonomi Sulawesi, Koridor Ekonomi Bali – Nusa Tenggara dan Koridor Ekonomi Papua – Kepulauan Maluku. Setiap koridor diberikan tema pembangunan yang disesuaikan dengan potensi daerahnya masing-masing yang kemudian menjadi fokus pengembangan ekonomi. Khusus untuk Koridor Ekonomi Kalimantan memiliki tema pembangunan sebagai “Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Tambang & Lumbung Energi Nasional”.²²⁹ Koridor Ekonomi Kalimantan atau dikenal sebagai Koridor Ekonomi 3 (tiga) memiliki 6 kegiatan

²²⁸ *Ibid.* hal 30

²²⁹ *Ibid.*, hal 54

ekonomi utama, yaitu kelapa sawit, perkayuan, migas, besi baja, bauksit, dan batubara.²³⁰

Peran pemerintah daerah dalam usaha peningkatan perdagangan lintas batas di wilayah Kalimantan Barat sebenarnya sudah dilakukan. Pengembangan wilayah perbatasan menjadi salah satu dari dua belas strategi khusus pembangunan Kalbar.²³¹ Pemerintah Provinsi Kalbar juga telah berusaha untuk melaksanakan penguatan “*core bussines*” (basis produksi) daerah dengan melakukan peningkatan produksi & kualitas produk primer pertanian, perkebunan, kelautan & perikanan, hilirisasi komoditas sebagai penggerak utama juga dilakukan terutama pada sektor alumina, sawit dan karet.²³²

Selain itu, peningkatan konektivitas juga dianggap perlu ditingkatkan untuk mendukung perdagangan internasional. Upaya-upaya yang sedang dilakukan oleh pemda Kalbar misalnya pembangunan jalan paralel perbatasan, jembatan Tayan dan *Outer Ring Road&Outer Ring Canal* Pontianak.²³³ Berdasarkan surat Kemenko Bidang Perekonomian Nomor S-109/D.IV.M.EKON/05/ 2012 ditetapkan dua lokasi calon pusat pertumbuhan di kawasan Perbatasan Kalbar yakni Entikong dan Nanga Badau. Usaha juga dilakukan dengan rencana pembangunan terminal darat perbatasan Entikong dan Pembangunan Terminal Darat Perbatasan Badau. Sayangnya, kedua proyek ini masih belum dapat dimanfaatkan karena terdapat beberapa hambatan karena keduanya masih dalam tahap perencanaan dan masih menunggu payung hukum.

²³⁰ [...], Perkembangan Pelaksanaan MP3EI Koridor Ekonomi Kalimantan, http://kp3ei.go.id/uploads_file/20130617095153.Bab%203%20Perkembangan%20Pelaksanaan%20MP3EI%20KE%20Kalimantan_14%20MEI.pdf, upload tanggal 16 Juni 2015

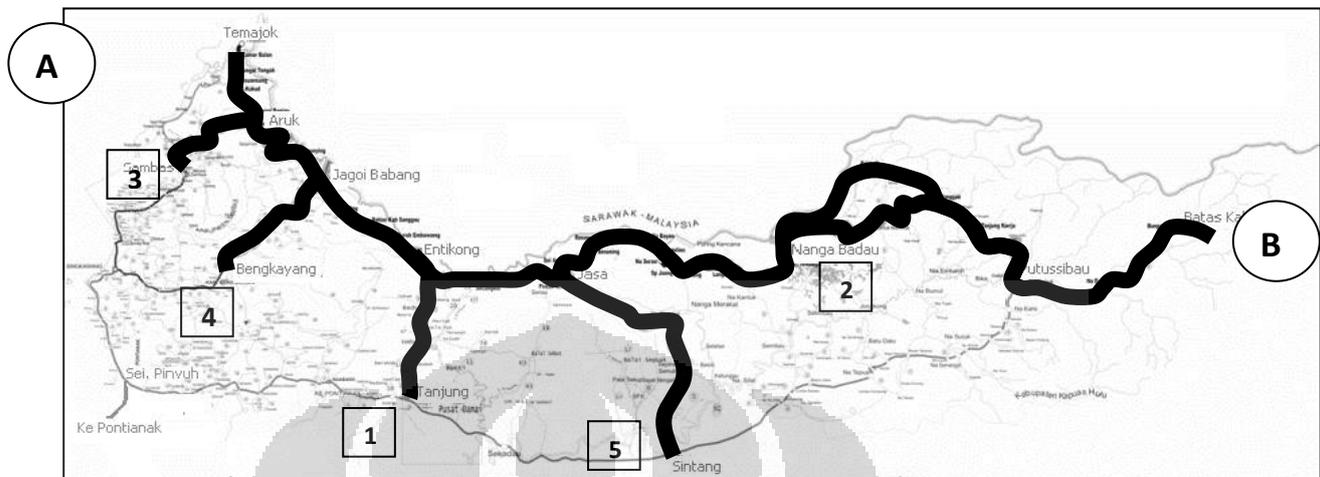
²³¹ Bappeda Provinsi Kalbar, Dukungan Kebijakan Pemerintah dalam Upaya Peningkatan Kinerja Ekspor Kalbar Menyongsong Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015, PPT Presentasi dalam acara “Forum Kerjasama Peningkatan EKspor Daerah”. 11 Juni 2015.

²³²*Ibid.*

²³³*Ibid.*

Gambar IV.5

Rencana Pembangunan Jalan Akses Perbatasan Kalimantan Barat - Sarawak



Sumber: Bappeda Kalbar (2015)

Adapun kegiatan ekonomi yang tercatat menjadi potensi sebagai penggerak ekonomi di wilayah perbatasan misalnya Pembangunan dan operasional pabrik CGA Alumina di Kecamatan Tayan Hilir, Sanggau pada tahun 2009, perkebunan kelapa sawit dan industri minyak kasar dari nabati di Kapuas Hulu pada tahun 2007, tambahan investasi baru kelapa sawit di Sanggau dan peningkatan kapasitas pabrik minyak sawit Rimba Belian di Sanggau pada tahun 2011.²³⁴

Sayangnya, hingga saat ini, program MP3EI belum jelas perkembangannya. Hal ini dikarenakan, program MP3EI merupakan program yang diciptakan pada masa pemerintah Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Ketika terjadi pergantian pemerintah, impementasi masih terkesan lamban.

4.4. Analisa Dampak Kerjasama Regional ASEAN Free Trade Area dalam Peningkatan Perdagangan Lintas Batas di Wilayah Kalimantan Barat – Sarawak

Perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak adalah perbatasan yang sedikit unik jika dilihat dari sektor perdagangan. Letaknya yang berbatasan langsung

²³⁴ Lampiran II Perpres No. 48 Tahun 2014

dengan wilayah darat Malaysia dan praktek perdagangan yang sudah berlangsung secara turun temurun menciptakan kedekatan dan keterkaitan dalam hal perdagangan. Pengelolaan dan dukungan yang baik, berpotensi menghasilkan peningkatan ekonomi di wilayah ini yang sudah lama terbengkalai. Sebaliknya, kebijakan yang terkesan terpusat, tidak memperhatikan kebutuhan masyarakat perbatasan pada akhirnya akan menimbulkan kelumpuhan ekonomi di wilayah ini.

Integrasi ekonomi regional, walaupun belum berjalan dengan sempurna, dapat menjadi momentum yang tepat untuk membenahi ekonomi wilayah perbatasan. Liberalisasi Perdagangan yang diatur ketentuannya dalam *ASEAN Trade in Goods Agreement* mengatur terkait pengurangan dan penghilangan bea masuk barang, pengurangan hambatan non-tarif, fasilitasi perdagangan akan berdampak pada peningkatan perdagangan lintas batas negara-negara anggota ASEAN. Wilayah perbatasan seharusnya menjadi wilayah pertama yang terkena dampak dari liberalisasi perdagangan. Dengan mengubah pola pengelolaan perbatasan ke arah pemenuhan ekonomi dan menjadikannya beranda depan negara, peningkatan arus perdagangan diharapkan dapat menjadi katalis pengembangan ekonomi wilayah perbatasan.

Arus barang yang semakin bebas juga akan mempengaruhi perdagangan di wilayah perbatasan. Pembukaan pintu perdagangan ekspor impor di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak akan menjadi pendorong utama bagi peningkatan ekonomi perbatasan dalam menghadapi *ASEAN Economic Community*. Potensi SDA yang melimpah disertai dengan penguatan dan hilirisasi industri dapat dilakukan sebagai sarana daerah untuk menghadapi AEC.

Beberapa usaha telah dilakukan oleh pemerintah pusat dan pemerintah daerah melalui pengembangan berbagai kebijakan yang bertujuan untuk meningkatkan ekonomi wilayah perbatasan dan memanfaatkan potensi ini untuk meningkatkan perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak. Namun kebijakan dan peraturan tidak akan berarti apa-apa tanpa implementasi yang baik. Realisasi berbagai program pengembangan ekonomi di

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

wilayah perbatasan sangat mendesak untuk dilaksanakan mengingat *deadline* AEC 2015 sudah dekat.

Pemerintah daerah juga dapat secara aktif meningkatkan fasilitasi perdagangan di wilayah perbatasan. Dalam hal ini, kerjasama sub-regional seperti BIMP EAGA dapat dimanfaatkan dalam pengembangan sarana kepabeanaan (CIQS). Isu penting dalam pertemuan BIMP EAGA adalah peningkatan koordinasi antar-instansi dalam CIQS dan *joint cooperation* antar-instansi CIQS. Kerjasama ini juga mempelajari *best practices* administrasi kepabeanaan negara-negara anggotanya.



UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Bahwa wilayah perbatasan Kalimantan Barat dan Sarawak merupakan wilayah perbatasan yang masih berada dalam tahap awal pengelolaan perbatasan berbasis ekonomi. Terdapat lima wilayah perbatasan negara di wilayah Kalimantan Barat – Sarawak yakni: Kabupaten Sambas, memiliki 2 kecamatan yang berbatasan langsung dengan Malaysia, yaitu : (1) Paloh; dan (2) Sajingan Besar; Kabupaten Bengkayang, memiliki 2 kecamatan yang berbatasan langsung, yaitu : (1) Jagoi Babang; dan (2) Siding; Kabupaten Sanggau, memiliki 2 kecamatan yang berbatasan langsung, yaitu : (1) Entikong; dan (2) Sekayam; Kabupaten Sintang, memiliki 2 kecamatan yang berbatasan langsung, yaitu : (1) Ketungau Hulu; dan (2) Ketungau Tengah; Kabupaten Kapuas Hulu, memiliki 7 kecamatan yang berbatasan langsung, yaitu : (1) Putussibau; (2) Keadamin; (3) Puring Kencana; (4) Empanang; (5) Badau; (6) Batang Lupar; dan (7) Embaloh Hulu. Wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak memiliki potensi perdagangan yang dapat memacu ekonomi di wilayah perbatasan ini karena potensi sumber daya alamnya yang besar dan letak geografisnya yang langsung berbatasan dengan Malaysia. Dengan letak geografis yang sangat dekat, terdapat hubungan yang sangat erat dari masyarakat kedua negara di wilayah perbatasan. Hubungan ini mencakup hubungan kekerabatan, budaya dan perdagangan. Perdagangan diantara masyarakat kedua negara telah terjadi sejak turun temurun, dari penggunaan sistem perdagangan tradisional dengan tujuan memenuhi kebutuhan sehari-hari hingga sekarang berkembang menjadi perdagangan internasional formal. Menyadari potensi ini, kedua negara bersepakat melakukan kerjasama bilateral untuk memfasilitasi perdagangan tradisional yang terdapat di wilayah ini. Namun, seiring perkembangan waktu, praktek perdagangan lintas batas menimbulkan beberapa kendala: (1) Adanya kesenjangan kesejahteraan ekonomi yang cukup lebar antara masyarakat di wilayah perbatasan Indonesia dengan masyarakat di wilayah perbatasan Malaysia.; (2) banyaknya perdagangan

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

lintas batas yang ilegal; (3) platform hukum yang ada sekarang terbukti tidak memadai dan mengakomodir perdagangan lintas batas di wilayah ini; (4) Penutupan pintu masuk ekspor impor pada tahun 2014 yang kontradiktif dengan semangat AEC 2015; (5) adanya dilema dimana rencana pelaksanaan liberalisasi perdagangan masih belum dapat dibarengi dengan peningkatan kapasitas SDM maupun kualitas produk dalam negeri; (6) kurangnya sarana dan prasarana pendukung perdagangan di wilayah ini.

Bahwa konsep integrasi ekonomi regional ASEAN masih dalam tahap penghilangan tarif dan belum secara efektif menghilangkan hambatan non-tarif terhadap perdagangan Intra ASEAN. Dengan konsep besar Pasar Tunggal dan Basis Produksi Terintegrasi, perlu adanya keseriusan bagi negara-negara anggota dalam usaha perwujudan konsep ini. Pengembangan konsep ini di wilayah perbatasan dapat menjadi langkah awal untuk menuju realisasi integrasi ekonomi ASEAN. Namun dengan adanya beberapa hambatan, terutama pada adanya kesenjangan pertumbuhan dan adanya kesenjangan kesejahteraan membuat interpretasi pasar tunggal dan basis produksi tidak dapat diartikan secara harfiah. Dikaitkan dengan perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak, konsep ideal AEC 2015, belum dapat diimplementasikan dengan baik dikarenakan adanya kesenjangan kesejahteraan dan industrial. Sehingga harus usaha realisasi *ASEAN Free Trade Area* difokuskan terlebih dahulu untuk menghilangkan kesenjangan kesejahteraan dan industrial ini. Kerjasama sub-regional BIMP EAGA dapat menjadi sarana untuk membangun konektivitas antar negara yang selanjutnya dapat menstimulasi perdagangan bebas di kedua negara. Pengaturan terkait fasilitasi kepabeanan juga diatur dalam kerjasama ini. Kerjasama bilateral Sosek Malindo dapat menjadi sarana kedua wilayah untuk memfasilitasi kerjasama kedua Negara untuk penghilangan kesenjangan di antara wilayah perbatasan.

Bahwa terdapat dua bentuk perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak. Dualisme bentuk perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan ini diakomodir dalam kerangka hukum yang berbeda. Perdagangan ekspor-impor merujuk kepada perdagangan internasional biasa. Di

UNIVERSITAS INDONESIA

dalam UU Perdagangan Nomor 7 Tahun 2014, perdagangan jenis ini disebut dengan istilah perdagangan luar negeri yakni Perdagangan yang mencakup kegiatan Ekspor dan/atau Impor atas Barang dan/atau Perdagangan Jasa yang melampaui batas wilayah negara. Adapun ekspor- impor adalah kegiatan memasukkan atau mengeluarkan barang melalui daerah Pabean. Adapun perdagangan lintas batas atau perdagangan perbatasan sesuai dengan UU Nomor 7 tahun 2014 tentang Perdagangan didefinisikan sebagai Perdagangan yang dilakukan oleh warga negara Indonesia yang bertempat tinggal di daerah perbatasan Indonesia dengan penduduk negara tetangga untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Perdagangan lintas batas adalah perdagangan secara khusus yang dilakukan antara penduduk dua negara yang berdomisili di perbatasan kedua negara yang memiliki Pas Lintas Batas yang diterbitkan oleh otoritas yang ditetapkan oleh masing-masing pihak. Dualisme bentuk perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak memberikan kendalanya masing-masing dimana perdagangan perbatasan tidak lagi dapat memenuhi kebutuhan ekonomi masyarakat perbatasan dan dengan infrastruktur ekspor impor yang tidak memadai di wilayah perbatasan menjadikan ekonomi di wilayah ini menjadi stagnan. Bahwa dengan praktek perdagangan lintas batas dan kondisi ekonomi di wilayah perbatasan yang demikian, pengaplikasian konsep Pasar Tunggal dan Basis Produksi Terintegrasi dalam kerangka ASEAN *Free Trade Area* menjadi sulit sebelum terpenuhinya penghilangan kesenjangan dan peningkatan konektivitas kedua negara. Kebutuhan ini telah diinterpretasikan dengan baik oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah dalam pembentukan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). MP3EI berisi rencana kegiatan yang elaboratif yang menyangkut pengembangan potensi ekonomi melalui koridor ekonomi, penguatan konektivitas nasional dan penguatan kemampuan SDM dan Iptek nasional. Pengembangan ekonomi disesuaikan dengan potensi SDA masing-masing. Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat juga telah berusaha berperan aktif dalam perwujudan peningkatan ekonomi di wilayah perbatasan. Sayangnya realisasi masih terhadap beberapa kendala.

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

Bahwa fakta Integrasi Ekonomi Regional ASEAN yang masih belum sempurna dan masih adanya kesenjangan kesejahteraan di antara negara-negara anggota saling berkaitan. Hal ini sangat kentara jika dikaitkan dengan kondisi perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan yang belum terlalu dimanfaatkan. Perubahan pola pengelolaan ekonomi perbatasan yang berbasis kesejahteraan dan mengarah kepada perkembangan ekonomi global sudah sangat diperlukan untuk menghadapi AEC 2015. Bahwa pembukaan sarana perdagangan ekspor impor di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak menjadi hal yang urgen sebagai sarana peningkatan ekonomi wilayah perbatasan sekaligus sebagai langkah awal peningkatan integrasi ekonomi di wilayah ini.

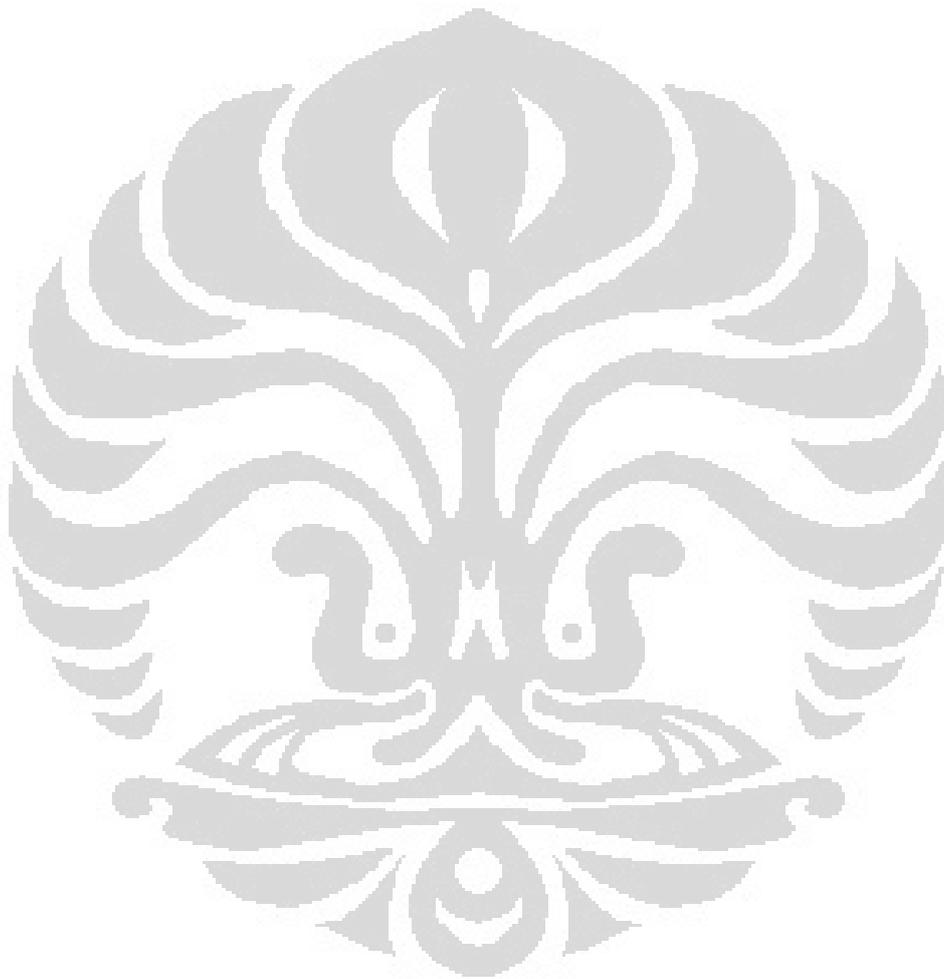
5.2. SARAN

1. Bahwa perlu adanya pembenahan kebijakan berbasis pengelolaan perdagangan di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak sebagai usaha peningkatan ekonomi di wilayah perbatasan. Perlu adanya aturan dalam pengaturan perdagangan di wilayah perbatasan yang bersifat mengakomodir kebutuhan masyarakat sekaligus sebagai usaha peningkatan ekonomi wilayah perbatasan.
2. Bahwa perlu adanya kejelasan hukum dalam pengaturan dan pengawasan (baik terhadap masyarakat maupun terhadap pejabat yang berwenang) terkait dualisme bentuk perdagangan lintas batas di wilayah perbatasan Kalimantan Barat – Sarawak sehingga dampak negatif seperti penyelundupan dan praktek perdagangan ilegal dapat dihindari.
3. Bahwa perlu adanya implementasi program pengembangan ekonomi perbatasan yang bersifat hilirisasi industri dan pembangunan basis produksi di wilayah perbatasan Kalimantan Barat sesuai dengan potensi SDA-nya masing-masing sebagai bentuk persiapan integrasi ekonomi regional ASEAN.
4. Bahwa pembukaan pintu ekspor impor dalam bentuk *dryport* dengan fasilitas yang memadai sangat penting untuk memfasilitasi kegiatan

UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

ekonomi di wilayah perbatasan dan sebagai langkah maju dalam integrasi ekonomi regional ASEAN di wilayah perbatasan.



UNIVERSITAS INDONESIA

Tinjauan Hukum..., Fatma Muthia Kinanti, FHUI, 2015

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Andrew T. Guzman and Joost H.B. Pauwelyn, 'International Trade Law' Wolters Kluwer, 2012.

Bela Balassa, *The Theory of Economic Integration*, Greenwood Press, 1961.

Boer Mauna, *Hukum Internasional (Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global)*, PT. Alumni, 2003.

Daniel Little, *Varieties of Social Explanation: An Introduction to the Philosophy of Social Science*, London: Westview Press, 1991.

David Ricardo, *The Principles of Political Economy and Taxation*, Canada: Batoche Books, 2001.

F. Kahnert, et al., *Economic Integration Among Developing Countries*, Development Centre, Organisation for Economic Cooperation and Development, 1969

George Baker, *Who's Afraid of the AFTA dalam The Mexican – US Border and the Free Trade Agreement*, editor Paul Ganster & Eugenio O. Valenciano, California: Institute for Regional Studies of the Californias, 1992

Gerald Tan, *ASEAN, Economic Development and Cooperation*, Second Edition, Singapore: Times Academic Press, 1997.

I Wayan Parthiana, *Perjanjian Internasional Bag. 1*, Bandung ; Mandar Maju, 2002.

J.G. Starke, *Pengantar Hukum Internasional jilid 1*, Sinar Grafika, 2010

Khursid Hyder, 'Equality of Treatment and Trade Discrimination in International Law' (Belanda: Martinus Nijhoff, 1986)

Mark S. W. Hoyle, *The Law of International Trade*, London: The Laureate Press, 1981

Muhammad Sood, *Hukum Perdagangan Internasional*, Jakarta: Rajawali Pers, 2012,

Michelle Sanson, *Essential International Trade Law* United Kingdom: Cavendish Pub, 2002.

Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Prenada Media Group, 2011

Ricardo Arguello, *Economic Integration: an Overview of Basic Economic Theory and Other Related Issues*, Bogota: Centro Editorial Universidad del Rosario, 2000

Suryo Sakti Hadiwijoyo, *Aspek Hukum Wilayah Negara*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2012,

Soerjono soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cet. 3 Jakarta: Universitas Indonesia, 1986

Snorri Thomas Snorrason, 'The Theory of Trade Agreements, Economic Integration, Size of Economies, Trade Costs and Welfare', dalam *Asymmetric Economic Integration: Size Characteristics of Economies, Trade Costs and Welfare* United States: Physica-Verlag HD, 2014.

Jurnal Artikel

Abd. Hair Awang, et al., *Informal Cross Border Trade Sarawal, Malaysia-Kalimantan, Indonesia: A Case Study at Serikin, Bau District, Sarawak, Malaysia* Journal of Society and Space 9 Issue 1 (60-68), 2013.

Abd Hair Awang, et al., *Informal Cross-Border trade Sarawak (Malaysia)-Kalimantan (Indonesia): A Catalyst for Border Community's Development*, Asian Social Science, vol 9 No 4, 2013

Amr Sadek Hosny, *Theories of Economic Integration: A Survey of the Economic and Political Literature*, International Journal of Economy, Management and Social Science, 2 (5) May 2013

Arvind Panagariya, *Preferential Trade Liberalization: The Traditional Theory and New Developments*, Journal of Economic Literature, vol. XXXVIII (June 2000)

Caroline Lesser dan Evdokia Moise-Leeman, *Informal Cross-Border Trade and Trade Facilitation Reform in Sub-Saharan Africa*, OECD Trade Policy Working Paper No. 86, 18 Februari 2009.

E. Gaillard, 'Thirty Years of Lex Mercatoria: Towards the Selective Application of Transnational Rules', *ICSID Review* 10, no. 2 (1995): 208-31, doi:10.1093/icsidreview/10.2.208.

Fukunari Kimura, *Reconstructing the Concept of "Single Market and Production Base" for ASEAN beyond 2015*, ERIA Discussion Paper Series, Oktober 2013

Gilles Cuniberti, 'Three Theories of Lex Mercatoria', *Columbia Journal of Transnational Law* Vol 52 No. 1 (2013), doi:10.2139/ssrn.2597583.

Hal Hill & Jayant Menon, ASEAN Economic Integration: Features, Fulfillments, Failures and the Future, ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration, No. 69, December 2010

Heribert Dieter, The Multilateral Trading System and Preferential Trade Agreements: Can their Negative Effects be Minimised?, Garnet Working Paper No: 54/08, Agustus 2008

Jean-Guy K. Afrika dan Gerald Ajumbo, Informal Cross Border Trade in Africa: Implications and Policy Recommendation, Africa Economic Brief, Volume 3 Issue 10, November 2012.

Kala Krishna, Understanding Rules of Origin, NBER Working Paper Series, Cambridge: National Bureau Of Economic Research, 2015

Koichi Ishikawa, ASEAN, Aiming to Create an Economic Community (AEC), Jepang: Japan Center for Economic Research, Asia Research Report, 2012

Razeen Sally, Regional Economic Integration in Asia: The Track Record and Prospects, ECIPE Occasional Paper, No 2/2010

Simon Hix, An East Asian Single Market? Lessons from the European Union, *Korean Institute of International Economic Policy*, 30 March 2005.

S.T. Snorrason, Asymmetric Economic Integration, Contribution to Economics, DOI 10.1007/978-3-7908-2861-0_2, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2012

Toshihiro Kudo, Location Advantages and Disadvantages in Myanmar: The Case of Garment Industry, IDE Discussion Paper no, 203, May 2009).

V. S. Seshadri, Transforming Connectivity Corridors between India and Myanmar into Development Corridors, India: Research and Information System for Developing Countries, 2014, hal 13

Yusmichad Yusdja, Tinjauan Teori Perdagangan Internasional dan Keunggulan Kooperatif, Forum Penelitian Agro Ekonomi, Volume 22 no 2 Desember 2004.

Referensi Lain

Asosiasi Pengusaha Perbatasan Indonesia. 'Konsep Membangun Dan Mengembangkan Perdagangan, Ekspor - Impor Di Perbatasan Demi Kepentingan Bangsa Dan Negara via PPLB Entikong.' Pontianak, 2014.

Alejandro Figueroa, Erik Lee, Rick Van Schoik, Realizing the Full Value of Crossborder Trade with Mexico.

ASEAN, Thingking Globally, Prospering Regionally: ASEAN Community 2015, PPT Presentasi, 2014

Asian Development Bank, Regional and Subregional Program Links: Mapping the Links between ASEAN and the GMS, BIMP-EAGA and IMT-GT, September 2013

Badan Pengelolaan Kawasan Perbatasan Dan Kerjasama, *Sejarah SOSEK MALINDO: Tingkat Provinsi/Peringkat Negeri Kalimantan Barat-Sarawak*, Pontianak, 2012.

Bappeda Provinsi Kalbar, Dukungan Kebijakan Pemerintah dalam Upaya Peningkatan Kinerja Ekspor Kalbar Menyongsong Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015, PPT Presentasi dalam acara “Forum Kerjasama Peningkatan EKspor Daerah”. 11 Juni 2015.

. Bappenas RI, ‘How and What Is MP3EI’, *Sustaining Partnership*, 2011.

Border Network for human Rights, US-Mexico Boder Policy Report, Washington DC, 2008,

Budi Hermawan Bangun, *Kebijakan Pemerintah Dalam Implementasi Perjanjian Kerjasama Pengelolaan Perbatasan Negara Bagi Pemenuhan Hak Ekonomi Masyarakat*, (Laporan Penelitian Fakultas Hukum Universitas Tanjungpura, Pontianak, 2004).

Budi Hermawan Bangun, Pemanfaatan Perjanjian Kerjasama Pengelolaan Perbatasan Negara bagi Pemenuhan Hak Ekonomi Masyarakat (Studi di Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak), Disertasi untuk Program Doktor, universitas Diponegoro, Semarang, 2013

Direktorat Jenderal Strategi Pertahanan Direktorat Wilayah Pertahanan, *Kajian Optimalisasi Penanganan Wilayah Perbatasan Maritim RI-RDTL dalam Rangka Menjaga Keutuhan RI*, Jakarta, Desember, 2007.

Committee on ade with ASEAN Countries EEPC India Secretariat, India-ASEAN Trade Relations Focus Country: Myanmar, EEPC India, Volume I, December 2013

Dendy Kurniadi, Strategi Pengembangan Wilayah Perbatasan Antarnegara: Memacu Pertumbuhan Ekonomi Entikong Kabupaten Sanggau Provinsi Kalimantan Barat, Tesis pada Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro, 2009

Erik Lee, et al, The State of the Border Report: A Comprehensive Analysis of the U.S.-Mexico Border, Mexico Institue, May 2013

European Commission, The EU Explained: Internal Market, Luxembourg: 2014,

Government of India (2007), "Export Import Data Bank Country-Wise", Director General of Commerce Intelligence & Services, Ministry of Commerce & Industry. Kolkatta.

Hilman Tisnawan, MEA 2015 untuk Kalbar: Ancaman atau Peluang, PPT Presentasi di acara Seminar Nasional Forum Manajemen Indonesia ke 5, 23 Oktober 2013

Kementerian Perdagangan, Perbatasan Negara sebagai Teras Depan Bangsa, Warta Ekspor, Ditjen PEN/MJL/003/8/2012 Edisi Agustus.

Kementerian Perdagangan RI, Perdagangan Tradisional Lintas Batas antara Indonesia dan Malaysia, Direktorat Kerjasama ASEAN, Pontianak, 13 Desember 2012

Kementerian Luar Negeri RI, Ayo Kita Kenali ASEAN, Jakarta: Kementerian Luar Negeri RI, 2011.

Kementerian Luar Negeri RI, Ayo Kita Kenali ASEAN, Jakarta: Kementerian Luar Negeri RI, 2011

Kementerian Dalam Negeri, Buku Ulang Tahun 25 Tahun SOSEK MALINDO, Jakarta Pusat, 2011, hal 39

Profil Pengelolaan Kawasan Perbatasan Kalimantan Barat, PT. Saad Elevasi Konsultan, 2010

Pusat Kajian Administrasi Internasional Lembaga Administrasi Negara, *Laporan Akhir Kajian Manajemen Wilayah Perbatasan Negara*, 2004

Robert Siburian, Entikong: Daerah tanpa Krisis Ekonomi di Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak, Makalah pada Simposium Internasional Jurnal Antropologi Indonesia ke -2, Universitas Andalas, Padang, 18-21 Juli 2001.

Setyadi Sulaiman, "Rujuk" Negara Serumpun: Merekkan Jejeak Kerjasama Kebahsaan Indonesia-Malaysia, 1966-1985, Tesis, Fakultas Ilmu pengetahuan Budaya, Program Studi Ilmu Sejaah, Universitas Indonesia, Depok, Juli 2012.

Seedah, Dan, Sarah Overmeyer, and Robert Harrison. 'Border and Trade Report', January 2015.

Prabir De, Challenges to India-Myanmar Trade and Connectivity, Presentation at Brainstorming Session on India-Myanmar Strategic Partneship, 4 Februari 2013

Republik Indonesia, Kementerian Perdagangan. 'Kebijakan Perdagangan Luar Negeri Di Wilayah Perbatasan Antara Indonesia Dan Malaysia.' *PPT Presentasi*, 13 December 2012.

Republik Indonesia. 'Peraturan Menteri Perdagangan No.54/M-DAG/PER/10/2009 Tentang Ketentuan Umum Di Bidang Impor', 9 October 2009.

Zulkifli Mukhtar, Aspek Hukum Transaksi Perdagangan Lintas Batas pada Daerah Perbatasan, Skripsi pada Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin, Makassar 2014.

[...], Entikong Terwujud sebagai Sarana Perdagangan Lintas Batas, Warta Ekspor, Ditjen PEN/MJL/003/8/2012 Edisi Agustus

Referensi Internet

Hermansyah, Analisis Antropologi Hukum Terhadap Perdagangan Lintas Batas di Kalimantan Barat (Upaya Pencarian Model dan Pola Perlindungan Hukum), [http://download.portalgaruda.org/article.php?article=260855&val=7042&title=ANALISIS%20ANTROPOLOGI%20HUKUM%20TERHADAP%20PERDAGANGAN%20LINTAS%20BATAS%20DI%20KALIMANTAN%20BARAT%20\(UPAYA%20PENCARIAN%20MODEL%20DAN%20POLA%20PERLINDUNGAN%20HUKUM\)](http://download.portalgaruda.org/article.php?article=260855&val=7042&title=ANALISIS%20ANTROPOLOGI%20HUKUM%20TERHADAP%20PERDAGANGAN%20LINTAS%20BATAS%20DI%20KALIMANTAN%20BARAT%20(UPAYA%20PENCARIAN%20MODEL%20DAN%20POLA%20PERLINDUNGAN%20HUKUM)), unduh tanggal 26 Februari 2014.

Kementerian Luar Negeri, Basis Data Perjanjian Internasional, <http://treaty.kemlu.go.id/index.php/treaty/index>, akses tanggal 10 Februari 2015

Diddy Rusdiansyah, Perdagangan Lintas Batas di Kawasan Perbatasan Indonesia-Malaysia; Sebuah Kajian Terhadap Implementasi Border Trade Agreement (BTA) Tahun 1970 di Kalimantan Timur, <http://diddyrusdiansyah.blogspot.com/2013/03/perdagangan-lintas-batas-di-kawasan.html>, akses tanggal 26 Februari 2015

[...], Perdagangan Lintas Batas Malaysia dan Indoensia Perlu Direvisi, <http://kepri.antaranews.com/berita/31137/perdagangan-lintas-batas-malaysia-dan-indonesia-perlu-direvisi>, Kamis, 20 November 2014, akses tanggal 26 Februari 2015.

[...], Buntut Perbatasan Entikong Diperketat, Warga Demo, tempo.co, <http://nasional.tempo.co/read/news/2014/09/20/058608366/Buntut-Perbatasan-Entikong-Diperketat-Warga-Demo>, 20 September 2014, akses tanggal 21 Mei 2015

Rendra Oxtora, Bupati Sanggau berharap Pelabuhan Darat Entikong Terwujud, antaranews.com, <http://www.antaranews.com/berita/310841/bupati-sanggau-berharap-pelabuhan-darat-entikong-terwujud>, Rabu, 16 Mei 2012, akses tanggal 21 Mei 2015

[...], Liberalization of Trade in Goods, <http://www.miti.gov.my/cms/content->

aec.jsp?id=com.tms.cms.section.Section_53c86a80-c0a8156f-5ea5b932-eb84e9ed, akses tanggal 26 Februari 2015

John Mwanki, The Impact of Informal Cross Bordert Trade on Regional Integration in SADC and Implication for Wealth Creation, http://www.sarpn.org/documents/d0001002/CFA-Mwaniki_CORN.pdf, diunduh pada 27 Mei 2015

Robert E. Morgan, Constantine S. Katsikeas, Theories of international trade, foreign direct investment and firm internationalization: a critique, http://www.st-andrews.ac.uk/business/distance/Economics/Reading/Critique_trade_theories.pdf, diunduh tanggal 26 Februari 2015

Willian J. Kehoe, Regional and Global Economic Integration, <http://abeweb.org/proceedings/proceedings06/kehoe.pdf>, unduh tanggal 9 April 2015

Currency Union Technical Expert Group, Outcome paper (CUTEG): Definition of Economic Unions, akses tanggal 9 April 2015, <https://www.imf.org/external/np/sta/bop/cu/op2-1.pdf>, unduh tanggal 10 April 2015

[...], Perbatasan Kalimantan Barat masih Perlu Perhatian Pemerintah Pusat dan Daerah, Bank Indonesia, <http://pdfoiipu.org/k-19647236.html>, unduh tanggal 22 Juni 2015

[...], Produk Malaysia Mendominasi di Kecamatan, Badau, antaranews.com, <http://www.antarakalbar.com/berita/304720/produk-malaysia-mendominasi-di-kecamatan-badau>, 22 Juli 2012, akses tanggal 25 Mei 2015

[...], Soft Launching Pos Pemeriksaan Lintas Batas Nanga Badau Kabupaten Kapuas Hulu dengan Pos Immigration Lubok Antu-Sarawak Malaysia, 20 Oktober 2012, <http://www.bkipm.kkp.go.id/bkipm/event/read/902/soft-launching-pos-pemeriksaan-lintas-batas-nanga-badau-kabupaten-kapuas-hulu-dengan-pos-imigration-lubok-antu-%E2%80%93-sarawak-malaysia.html>, akses tanggal 25 Mei 2015

Asep Munazat Zatnika, PP Perdagangan Perbatasan direvisi, kontan.co.id, <http://nasional.kontan.co.id/news/pp-perdagangan-perbatasan-direvisi>, 12 Mei 2015, Akses tanggal 21 Mei 2015

[...], Kajian Ekonomi Regional Provinsi Kalimantan Barat Triwulan III-2011, Bank Indonesia, <http://www.bi.go.id/id/publikasi/kajian-ekonomi-regional/kalbar/Documents/edf859d28aa944d58d8417193c8534fcBOKS.pdf>, unduh tanggal 24 Mei 2015

Dokumentasi Surat Gubernur Kalbar kepada Menteri Perdagangan RI tentang Usulan Pembukaan Pelabuhan Ekspor – Impor di Badau, Kab. Kapuas Hulu di Entikong tahun 2012.

[...], Warga Perbatasan Bosan Kunjungan Pejabat, Kompas.com, Kamis, 5 Mei 2011, <http://regional.kompas.com/read/2011/05/05/02450898/Warga.Perbatasan.Bosan.Kunjungan.Pejabat>, akses tanggal 6 Juni 2015

[...], Peningkatan Peran Indonesia dalam ASEAN Framework on Equitable Economic Development (EED) dalam rangka Ketahanan Nasional, Jurnal Kajian Lemhanas RI, Edisi 16, November 2013

Kementerian Luar Negeri RI, Kerjasama Ekonomi ASEAN, diunduh dari <http://www.kemlu.go.id/Pages/Asean.aspx?IDP=6&l=id>, akses tanggal 19 November 2014, hal 1.

ASEAN, Singapore Declaration of 1992, diakses pada: <http://www.asean.org/news/item/singapore-declaration-of-1992-singapore-28-january-1992>, akses tanggal 20 November 2014

[...], ASEAN Free Trade Area (AFTA), diakses pada: <http://www.tarif.depkeu.go.id/Others/?hi=AFTA> akses tanggal 19 November 2014

ASEAN, Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II), diakses pada: <http://www.asean.org/news/item/declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii>, akses tanggal 20 November 2014

ASEAN, Cebu Declaration on the Acceleration of the Establishment of an ASEAN Community by 2015, diakses pada: <http://www.asean.org/news/item/cebu-declaration-on-the-acceleration-of-the-establishment-of-an-asean-community-by-2015>, akses tanggal 20 November 2014

Kementerian Luar Negeri RI, Kerjasama Ekonomi ASEAN, diunduh dari: <http://www.kemlu.go.id/Pages/Asean.aspx?IDP=6&l=id>, akses tanggal 21 November 2014

[...], ASEAN Free Trade Area (AFTA Council), <http://www.asean.org/communities/asean-economic-community/category/asean-free-trade-area-afta-council>, akses tanggal 1 Juni 2015

[...], Non-Tariff barriers: red tape, ets, https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/agrm9_e.htm#origin, akses tanggal 1 Juni 2015

[...], History, <http://www.bimp-eaga.org/Pages/Content.aspx?cid=16> , akses tanggal 1 Juni 2015

[...], Pertemuan KTT BIMP-EAGA ke 11, PPT Presentasi, Langkawi, Malaysia, 28 April 2015

‘U.S.-Mexico Border Trade | Business & Industry’, *The Texas Economy*, accessed 9 June 2015, <http://www.thetexaseconomy.org/business-industry/trade-logistics/border-trade/>.

[...], U.S. Relations with Mexico, <http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/35749.htm>, fact sheet, september 10, 2014, akses tanggal 11 Juni 2015

[...], High Level Economic Dialogue, <http://www.trade.gov/hled/>, fact sheet, akses tanggal 11 Juni 2015.

Dino Vierin, International Co-operation at Regional Level – CPR (8) 2 Part II, Council of Europe, Explanatory Memorandum, <https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?id=901113&Site=COE>, akses tanggal 21 Juni 2015

[...], Management of Indo-Myanmar Border, [http://mha.nic.in/hindi/sites/upload_files/mhahindi/files/pdf/BM_MAN-IN-MYAN\(E\).pdf](http://mha.nic.in/hindi/sites/upload_files/mhahindi/files/pdf/BM_MAN-IN-MYAN(E).pdf), akses tanggal 15 Mei 2015

[...], India-Myanmar Relations, http://www.mea.gov.in/Portal/ForeignRelation/India-Myanmar_Relations.pdf, akses tanggal 25 Mei 2015

Agreement between the Government of the Republic of India and the Government of the Union of Myanmar on Border Trade Between the Countries, 1994

[...], India-Myanmar Trade Can be Doubled in Two Years Kamal Nath Releases Joint Task Force Report, 25 Oktober 2004, http://commerce.nic.in/pressrelease/pressrelease_detail.asp?id=1232, diakses tanggal 26 Mei 2015

[...], Arus Barang Ditutup, Ratusan Warga Entikong Menganggur, Sinar Harapan.co, 16 Agustus 2014, <http://sinarharapan.co/index.php/news/read/140816096/arus-barang-ditutup-ratusan-warga-entikong-menganggur.html>, akses tanggal 20 Juni 2015.

[...], Warga di Wilayah Perbatasan di Entikong Ancam Hengkang dari NKRI, beritasatu.com, 27 November 2014, <http://www.beritasatu.com/nasional/228608-warga-di-wilayah-perbatasan-di-entikong-ancam-hengkang-dari-nkri.html>, akses tanggal 20 Juni 2015

[...], Perkembangan Pelaksanaan MP3EI Koridor Ekonomi Kalimantan, http://kp3ei.go.id/uploads_file/20130617095153.Bab%203%20Perkembangan%20Pelaksanaan%20MP3EI%20KE%20Kalimantan%2014%20MEI.pdf, upload tanggal 16 Juni 2015

Peraturan Nasional

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014, Lembaran Negara Tahun 2014 Nomor 45

Republik Indonesia, Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor/73/M-DAG/PER/10/2014 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 83/M-DAG/PER/12/2012 Tentang Ketentuan Impor Produk Tertentu

Republik Indonesia, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 89/PMK.04/2007 tentang Impor Barang Pribadi Penumpang, Awak Sarana Pengangkut, Pelintas Batas dan Barang Kiriman

Republik Indonesia, Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan EKonomi Indonesia 2011-2015, Lembaran Negara Tahun 2014 Nomor 118

Republik Indonesia, Masterplan Percepatan Dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025, 28 Mei 2014

Perjanjian Internasional

Protocol to Amend the Agreement on the Common Effective Preferential Tariff (CEPT) Scheme for the ASEAN Free Trade Area (AFTA) for the Elimination of Import Duties, ditandatangani pada 31 Januari 2003

ASEAN Framework (Amendment) Agreement for Integration of Priority Sectors, diadopsi di Filipina pada tanggal 8 Desember 2006

Protocol on the Special Arrangement for Sensitive and Highly Sensitive Products, ditandatangani di Singapura, 30 September 1999

ASEAN Trade in Goods Agreement 2009, ditandatangani di Thailand tanggal 26 Februari 2009

BIMP-EAGA, Implementation Blueprint 2012-2016, Maret 2012