



## **IMPLIKASI BORDER CROSSING AGREEMENT DAN BORDER TRADE AGREEMENT TERHADAP KONEKTIVITAS DI WILAYAH PERBATASAN INDONESIA-FILIPINA**

Burhan Niode<sup>1\*</sup>, Ismail Rachman<sup>2</sup>, Welly Waworundeng<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Ilmu Politik, Universitas Sam Ratulangi, Indonesia

<sup>2</sup>Program Studi Ilmu Pemerintahan, Universitas Sam Ratulangi, Indonesia

email: burhanniode@unsrat.ac.id

### **Abstract**

*This study aims to describe the implications of BCA and BTA on the development of population and trade connectivity in the Indonesia-Philippines border area within the framework of the BIMP-EAGA cooperation. Descriptive-qualitative method was used in this study. This study shows that border crossers often carry out illegal border crossings to the Southern Philippines because they carry merchandise and are far from the Border Crossing Entry and Exit Station, and cross-border agreements between Indonesia and the Philippines cannot limit population and trade connectivity in the Indonesia-Philippines border area because the cross-border route used by border crossers is a traditional route. To develop connectivity in the border areas of Indonesia-Philippines, BCA and BTA need to be revised. Sangihe and Talaud Islands Regencies need to function as buffer and transit areas within the framework of the BIMP-EAGA cooperation because the two regencies are geographically close to the Southern Philippines.*

**Keywords:** border area; border trade; connectivity; cross borders; regionalism

### **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan implikasi BCA dan BTA terhadap pengembangan konektivitas penduduk dan perdagangan di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina dalam kerangka kerja sama BIMP-EAGA. Metode deskriptif-kualitatif digunakan dalam penelitian ini, dengan konsep yang dipergunakan adalah regionalisme. Penelitian ini menunjukkan bahwa pelintas batas sering melakukan lintas batas ilegal ke wilayah Filipina Selatan karena mereka membawa barang dagangan dan jaraknya berjauhan dengan Pos Lintas Batas, dan perjanjian lintas batas antara Indonesia dan Filipina tidak dapat membatasi konektivitas penduduk dan perdagangan di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina karena jalur lintas batas yang digunakan oleh pelintas batas adalah jalur tradisional. Untuk mengembangkan konektivitas di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina maka BCA dan BTA perlu direvisi. Kabupaten Kepulauan Talaud dan Kabupaten Kepulauan Sangihe perlu difungsikan sebagai daerah penyangah dan daerah transit dalam kerangka kerja sama BIMP-EAGA karena kedua kabupaten tersebut secara geografis berdekatan dengan Filipina Selatan.

**Kata Kunci:** konektivitas; perdagangan lintas batas; pelintas batas; regionalisme; wilayah perbatasan

## Pendahuluan

Sebagai konsekuensi geografis sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki beberapa perbatasan laut sepuluh negara, salah satu di antaranya adalah perbatasan Indonesia-Filipina. Secara administratif wilayah bagian dalam dari perbatasan laut antara Indonesia-Filipina berada di Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Kabupaten Kepulauan Talaud, Provinsi Sulawesi Utara. Kedua kabupaten ini disebut sebagai wilayah perbatasan Sangihe-Talaud karena di kedua kabupaten ini terdapat beberapa pulau terluar dan berbatasan laut dengan negara Filipina, antara lain Pulau Marore dan Pulau Miangas (Pristiwanto et al., 2013 : 28).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa potensi ancaman maritim di wilayah perairan Indonesia cukup signifikan, sengketa Laut China Selatan misalnya, masih menjadi ancaman potensial bagi Indonesia dan negara-negara ASEAN lainnya karena ketidakmampuan ASEAN dalam mengambil peran kolektif untuk menjaga stabilitas kawasan (Suharman, 2019). Di perbatasan laut Indonesia-Filipina teridentifikasi pula beberapa potensi ancaman berupa masuk-keluar penduduk secara ilegal (*illegal entry*), perdagangan ilegal (*illegal trade*); pencurian ikan, penjualan ikan oleh nelayan lokal kepada kapal berbendera asing, dan pengeboman ikan; dan jalur terorisme (Niode et al., 2021). Khusus *illegal entry*, sudah terjadi jauh sebelum kedua negara memproklamkan kemerdekaannya. Keadaan ekonomi, politik dan sosial budaya penduduk setempat, serta keadaan politik dalam negeri Indonesia pada awal abad ke-20 hingga sekarang sebagai faktor-faktor penyebab arus mobilitas penduduk di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina (Raharto, 1994: 36; Ulaen, 2003: 17).

Penetapan batas negara pasca kemerdekaan Indonesia tahun 1945 dan Filipina tahun 1946 tidak serta merta membatasi gerak penduduk di wilayah perbatasan kedua negara, karena pada dasarnya para penduduk menganggap bahwa penetapan batas negara sifatnya tersebut sifatnya semu sehingga tidak mengherankan jika banyak penduduk Sangihe-Talaud bermukim di Mindanao (Ulaen & Shiraishi dalam Ishikawa ed, 2011: 44).

Untuk menjaga keamanan wilayah kedua negara dan sekaligus membantu penduduk yang tinggal di daerah perbatasan yang pada dasarnya mempunyai ikatan sosial-budaya, maka dilakukanlah suatu kerja sama bilateral antara Republik Indonesia dengan Republik Filipina untuk mengatur lalu-lintas penduduk dan

perdagangan atau *Border Crossing Agreement* (BCA) dan *Border Trade Agreement* (BTA). BCA dimulai pada tahun 1956, yaitu dengan ditandatanganinya perjanjian keimigrasian, *Immigration Agreement between the Republic of Philippines and the Republic of Indonesia*, di Jakarta pada tanggal 4 Juli 1956 (Raharjo et al., 2017: 3). Isu utama dari perjanjian ini adalah penanganan penduduk illegal di wilayah masing-masing negara, dan pengawasan lalu lintas penduduk dan barang di wilayah perbatasan kedua negara.

Kegiatan lintas batas penduduk maupun barang secara ilegal terus berlangsung di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina, sehingga Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Filipina pada tahun 1965 di Manila menandatangani kerja sama keimigrasian, yakni *Joint Directives and Guidelines of the Implementation of the Immigration Agreement on Repatriation and Border Crossing Arrangement Between the Republic of Indonesia and the Republic of Philippines*. Kerja sama ini menitikberatkan pada pengaturan tentang repatriasi, lintas batas penduduk, serta nilai dan jenis barang bawaan yang diizinkan (Pristiwanto et. al., 2013: 74). Materi perjanjian lintas batas ini terus disempurnakan karena pelintas batas yang tinggal di wilayah perbatasan tidak memahami isi perjanjian tersebut sehingga aktivitas lintas batas ilegal terus terjadi (Raharjo et al., 2017: 4).

Revisi terakhir dari perjanjian lintas batas ini dilakukan pada tanggal 30 Mei 1974 dan disetujui pada tanggal 11 Maret 1975. Hasil revisi dari perjanjian ini berisi kesepakatan perluasan wilayah lintas batas penduduk maupun barang dari wilayah Sangihe dan Talaud ke Filipina maupun sebaliknya dari Filipina ke Sangihe-Talaud (Raharjo et al., 2017: 4).

Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Filipina sebelumnya menandatangani kerja sama di bidang perdagangan pada tanggal 29 Juli 1971 di Manila. Dokumen perjanjian perdagangan lintas batas ini kemudian disempurnakan pada tanggal 8 Agustus 1974. Perjanjian dagang ini mengacu pada kesepakatan dasar di bidang kerja sama ekonomi dan teknik dan telah diratifikasi melalui Keputusan Presiden Nomor 6 Tahun 1975 (Raharjo et al., 2017: 4).

BCA dan BTA antara Republik Indonesia dan Republik Filipina walaupun disepakati terakhir pada tahun 1975 namun hingga sekarang belum pernah diperbaharui dan masih digunakan sebagai acuan hukum dalam aktivitas mobilitas dan perdagangan penduduk di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina. Realitas inilah yang menjadi dasar

ketertarikan untuk melakukan kajian baik menyangkut konten, substansi, dan implementasi dari BCA dan BTA; serta status kewarganegaraan para pelintas batas; maupun implikasi BCA dan BTA terhadap konektivitas di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina dalam konteks kerja sama antarwilayah yang terhimpun dalam *Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth* (BIMP-EAGA).

Kajian tentang lintas batas di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina pernah dilakukan oleh beberapa peneliti. Pertama, Frederik (2011), meneliti tentang dampak dari implementasi Perjanjian Lintas Batas antara Indonesia dengan Filipina di wilayah perbatasan Miangas. Kedua, penelitian yang dilakukan oleh Pristiwanto (2016) tentang mobilitas dan berbagai aktivitas kontroversial yang dilakukan oleh warga keturunan Sangihe yang tinggal di Filipina di wilayah perbatasan laut antara Indonesia-Filipina. Ketiga, Niode (2017a) mengkaji proses integrasi politik kaum migran Filipina Selatan di Kabupaten Kepulauan Talaud dalam memperoleh akses terhadap status kewarganegaraan sebagai WNI tahun 2010-2014. Keempat, Niode (2017b), mengkaji tentang identitas kewarganegaraan para migran dan faktor pendorong dan penarik terjadinya migrasi orang-orang keturunan Sangir-Talaud dan Filipina dari Filipina bagian selatan ke wilayah Indonesia.

Penelitian ini disoroti dari sisi regionalisme di kawasan Asia Tenggara yakni kerja sama antara negara yang berada di bagian timur dari ASEAN yaitu BIMP-EAGA, khususnya kerja sama antara Indonesia dengan Filipina. Atas dasar itu sehingga tujuan dari penelitian ini adalah mendeskripsikan implikasi BCA dan BTA terhadap pengembangan konektivitas penduduk dan perdagangan di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina dalam kerangka kerja sama BIMP-EAGA. Dalam konteks regionalisme, kerja sama BIMP-EAGA dapat dilihat sebagai strategi untuk mendorong konektivitas antar negara-negara ASEAN yang berada di kawasan timur ASEAN, khususnya Indonesia dan Filipina, dalam rangka pertumbuhan sosial ekonomi kawasan. Kajian dalam penelitian ini berhubungan erat dengan status Provinsi Sulawesi Utara sebagai salah satu provinsi yang merupakan bagian dari kerja sama BIMP-EAGA, serta geografis Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Kabupaten Kepulauan Talaud yang berbatasan dengan laut dengan Filipina.

## Kajian Pustaka

### Regionalisme

Region dalam pengertian umum didefinisikan sebagai suatu kawasan yang merupakan bagian dari suatu negara, selain itu region adalah suatu kawasan di salah satu bagian dunia yang cakupannya adalah beberapa negara merdeka (Gochhayat, 2014: 12). Hopkins dan Mansbach (dalam Suparman et al., 2010: 1), mendefinisikan region atau kawasan adalah pengelompokan regional diidentifikasi dari basis kedekatan geografis, budaya, perdagangan dan saling ketergantungan ekonomi yang saling menguntungkan, komunikasi serta keikutsertaan dalam organisasi internasional.

Sedangkan Behr dan Juha (dalam Vukovic & Kochetkov, 2017: 79), mengategorikan region berdasarkan jangkauan regionalisasi, yakni: (1) *Micro-regions*, merupakan suatu teritori yang luasnya lebih kecil dari negara bagian. (2) *The cross-border region*. Region ini terdiri dari beberapa *micro-regions* yang membentuk region yang lebih besar di luar batas negara. Keberadaan region ini lebih bersifat fungsional dalam rangka menjawab permasalahan ekonomi. (3) *Sub-regions*. Region ini terdiri dari beberapa negara bagian yang membentuk suatu unit makro-regional yang lebih besar karena pertimbangan bahwa negara-negara bagian tersebut memiliki latar belakang geografis dan ekonomi yang sama. Region ini juga mencerminkan integrasi politik dan ekonomi dalam *micro-regions*. (4) *Macro-region*, merupakan suatu teritori yang terdiri dari beberapa negara bagian. Region ini lebih besar secara teritorial dan identik dengan *sub-regions* karena memiliki karakteristik geografis dan sejarah yang sama. Contoh dari region ini bisa dilihat pada Uni Eropa dan Asia Tenggara.

Dalam studi hubungan internasional secara tradisional regionalisme didefinisikan sebagai sebuah proses dimana sekelompok negara karena kedekatan geografis dan sejarah bersepakat untuk bekerja sama dalam rangka mencapai tujuan bersama dalam berbagai bidang kehidupan (Paul, 2020: 2). Gochhayat (2014: 11) menjelaskan pula bahwa konsep regionalisme pada tataran internasional merujuk pada kerja sama lintas negara yang karena kedekatan sejarah, geografis, dan ekonomi mempererat hubungan dan memecahkan masalah secara bersama seperti di Eropa Barat, Balkan Barat, dan Asia Tenggara. Pengertian ini mempertegas bahwa regionalisme merupakan kerja sama multilateral di tingkat regional yang aktornya adalah negara.

Menurut Asian Development Bank terdapat tiga jenis regionalisme yang dapat dirujuk. Pertama, *regional cooperation* yang didefinisikan sebagai interaksi antarnegara dimana implementasinya sepenuhnya diserahkan kepada level nasional, misalnya berupa konferensi, pertemuan forum, dan bentuk lain yang sejenis. Kedua, *regional provision of services*, dimana negara-negara membentuk badan regional yang hanya menyediakan layanan-layanan tertentu, dan kekuasaan untuk membuat kebijakan tetap berada di pemerintah nasional masing-masing. Jenis layanan yang disediakan dapat berupa layanan publik seperti pendidikan dan kesehatan maupun layanan komersial seperti transportasi dan layanan impor. Ketiga, *regional market integration*, yaitu penghilangan hambatan-hambatan antarpasar di negara-negara anggota, baik yang berupa hambatan tarif maupun nontarif. Standarisasi biasanya dibutuhkan untuk memfasilitasi penyediaan layanan yang tersentralisasi, tetapi tidak perlu diikuti dengan liberalisasi pasar (Asian Development Bank and Commonwealth Secretariat, 2005: XVI-XVII).

### ***Subregionalisme***

Subregionalisme menurut Cottey (2009: 5) mengacu pada region-region tertentu yang berdekatan secara geografis yang merupakan bagian region yang lebih besar. Sedangkan Hu (dalam Paul, 2020: 5) menyebutkan bahwa konsep ini mengacu pada agenda yang diprakarsai oleh negara-negara tertentu yang terhimpun dalam suatu aliansi besar atau “*different institutional components and structures*” yang masing-masing beroperasi paralel. Beberapa contoh dari organisasi subregional ini adalah BIMP-EAGA, merupakan salah satu aliansi subregional yang dibentuk untuk pengaturan ekonomi di antara beberapa anggota ASEAN. Demikian pula Union of South American Nations (UNASUR), Bolivarian Alliance for the Peoples of Our America (ALBA), Community of Latin American and Caribbean States (CELAC), Caribbean Community and Common Market (CARICOM), Andean Community (CAN), Southern Common Market (MERCOSUR), Central American Common Market, Latin American Economic System (SELA) and Pacific Alliance merupakan organisasi-organisasi subregional yang diprakarsai oleh negara-negara anggota Organization of American States (OAS).

Konsep kerja sama subregional di Asia terkait erat dengan konsep *growth triangles* (GTs). Wakil Perdana Menteri Singapura, Goh Chok Tong, yang pertama kali

menggunakan istilah GTs ketika membentuk kerja sama ekonomi subregional antara Singapura, Negara Bagian Johor di Malaysia dan Provinsi Riau di Indonesia (SIJORI) diakhir tahun 1980-an (Dosch & Hensengerth, 2005: 268).

Terkait dengan peran subregionalisme, menurut Cottey (2009: 13-15) kajian subregionalisme di Eropa menunjukkan bahwa kerja sama subregional dapat berperan dalam membangun jembatan hubungan, membantu mengintegrasikan negara anggota kerja sama subregional dengan kerja sama kawasan induknya, menjadi kerangka dalam mengatasi tantangan kebijakan internasional, dan memfasilitasi reformasi politik, ekonomi, dan kelembagaan di negara-negara yang berpartisipasi.

### **Metodologi Penelitian**

Penelitian ini tergolong penelitian deskriptif-kualitatif, dan fokus penelitian di Kabupaten Kepulauan Sangihe, Kabupaten Kepulauan Talaud, dan Kota Manado. Pilihan terhadap kedua kabupaten ini didasarkan pada pertimbangan bahwa di kedua kabupaten ini terdapat Pos Lintas Batas (*Border Crossing Entry and Exit Station*) yakni di Pulau Marore dan Pulau Miangas, serta posisi geografisnya berdekatan dengan Filipina bagian selatan. Informan yang diwawancarai dipilih secara sengaja, yakni Kepala Kantor Imigrasi Kelas II Tahuna, Kepala Badan Pengelola Wilayah Perbatasan Kabupaten Kepulauan Sangihe, Kepala Badan Pengelola Wilayah Perbatasan Kabupaten Kepulauan Talaud, Kepala Kantor BIMP-EAGA Provinsi Sulawesi Utara, Kepala Wilayah Kecamatan Kepulauan Marore, Kepala Wilayah Kecamatan Miangas, dan pelintas batas yang sering melakukan lintas batas dari dan ke wilayah perbatasan Sangihe-Talaud.

Data hasil wawancara dan penelusuran dokumen dianalisis melalui 3 (tiga) tahapan (Creswell, 2009: 165-186), yakni mencatat secara saksama semua informasi yang diperoleh, pengelompokan dan kategorisasi informasi, dan ketiga, interpretasi terhadap semua informasi yang didapati dari wawancara dan dokumen.

### **Result and Discussion**

#### ***Substansi Border Crossing Agreement (BCA) dan Border Trade Agreement (BTA)***

Jauh sebelum kemerdekaan Republik Indonesia dan Republik Filipina diperoleh dan ditandatanganinya perjanjian lintas batas antar kedua negara, penduduk yang mendiami

wilayah Sangihe-Talaud dan wilayah Filipina bagian selatan (Pulau Balut, Pulau Sarangani dan Pulau Mindanao) sudah terjalin hubungan kekerabatan. Faktor-faktor penyebabnya adalah, pertama, faktor kekerabatan. Penduduk yang bermukim di kedua wilayah tersebut memiliki hubungan kekerabatan. Hubungan ini sudah ada jauh sebelum batas administratif negara di kedua wilayah tersebut ditentukan. Kedua, adalah faktor jarak. Jarak yang lebih dekat dengan desa-desa atau kota di negara tetangga mengakibatkan penduduk di kedua wilayah tersebut lebih berorientasi ke negara tetangga dan melakukan lintas batas antarnegara. Ketiga adalah faktor ekonomi. Faktor ekonomi yang sangat berpengaruh terhadap lintas batas penduduk di wilayah perbatasan adalah hubungan dagang yang juga sudah terjadi sejak lama karena adanya perbedaan produksi antar daerah serta tuntutan pemenuhan kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi di daerah sendiri (Ulaen & Shiraishi dalam Ishikawa ed, 2011: 45 ; Velasco, 2010: 101).

Faktor ekonomi lain yang juga berpengaruh terhadap terjadinya lintas batas penduduk di wilayah perbatasan adalah untuk mencari pekerjaan. Perbedaan keadaan ekonomi antara daerah asal (negara asal) dengan daerah tujuan (negara tujuan), juga mengakibatkan perbedaan kesempatan kerja yang tersedia, sehingga mendorong terjadinya mobilitas tenaga kerja melewati batas negara (Rich dalam Ghazali et al., 2015: 14) Misalnya, sebelum kemerdekaan Indonesia, banyak penduduk yang bermukim di wilayah Sangihe-Talaud pergi ke Filipina Selatan untuk bekerja sebagai kuli di perkebunan dan di pelabuhan karena terbatasnya lapangan pekerjaan yang tersedia di daerah asal. Mayoritas dari mereka kemudian memilih Filipina bagian selatan sebagai tempat tinggal (Ulaen & Shiraishi dalam Ishikawa ed., 2011: 45; Velasco, 2010: 102). Keempat adalah faktor politik. Mobilitas karena alasan politik ini terutama terjadi sekitar tahun 1965 (Raharto, 1994: 36).

Perbatasan ada dimanapun unit politik didirikan, sehingga perbatasan dapat dilihat sebagai faktor pemisah karena memisahkan dua sistem otoritas politik (Niode, 2021: 11). Dalam perspektif politik itulah sehingga pasca kemerdekaan Indonesia dan kemerdekaan Filipina, batas-batas geografis di kedua negara mulai diatur dan diikuti dengan penandatanganan perjanjian-perjanjian yang mengatur wilayah perbatasan di kedua negara. Perwakilan Pemerintah Indonesia dan perwakilan Pemerintah Filipina mengadakan pertemuan di Jakarta pada bulan Juli 1956. Pertemuan ini dilakukan karena ada kesadaran dari kedua belah pihak tentang realitas yang terjadi di wilayah perbatasan



kedua negara, yakni: (1) Adanya warga negara Indonesia yang tinggal secara ilegal di wilayah Filipina. Demikian pula sebaliknya, adanya warga negara Filipina yang menempati wilayah Indonesia secara ilegal; (2) Adanya penduduk yang mendiami baik di wilayah Indonesia maupun wilayah Filipina yang bolak-balik melakukan lintas batas negara secara ilegal; dan (3) Adanya penyelundupan barang-barang dari dan ke Indonesia serta penangkapan ikan di wilayah perbatasan Indonesia oleh nelayan Filipina (Pristiwanto et al., 2013: 78).

Berbagai pertimbangan di atas itulah yang selanjutnya dijadikan sebagai acuan guna menyusun perjanjian keimigrasian tentang keberadaan warga negara Indonesia dan warga negara Filipina yang tinggal secara ilegal di kedua negara atau *Border Crossing Agreement* (BCA) yang ditandatangani pada tanggal 4 Juli 1956 (Pristiwanto et al., 2013: 72). Dengan demikian BCA diperuntukan untuk penyelesaian soal domisili warga negara Indonesia dan negara Filipina secara ilegal dan menyelesaikan persoalan bolak-balik penduduk lintas negara secara ilegal. Pihak Indonesia dan pihak Filipina selanjutnya menuangkan perjanjian keimigrasian tersebut masing-masing menjadi Undang-Undang Nomor 77 Tahun 1957 dan Resolusi Senat No. 94, 23 Mei 1957 (Pristiwanto et al., 2013: 79).

Setelah melalui beberapa hasil amatan dan rangkaian pertemuan di Manado dan Tarakan di akhir tahun 1963, dilanjutkan dengan penandatanganan referendum bersama di Jolo tanggal 30 Mei 1964. Dalam referendum tersebut baik pihak Indonesia maupun pihak Filipina berkesimpulan bahwa perjanjian pertama perlu ditindaklanjuti dengan dokumen yang lebih lain. Hasilnya, Jusuf Ronodipuro, Menteri-Counselor Kedutaan Besar Republik Indonesia dan Leon T. Garcia, Konsul Jenderal Republik Filipina tanggal 16 September 1965 mengesahkan perjanjian keimigrasian tentang repatriasi, lintas batas, dan barang bawaan penduduk (Pristiwanto et al., 2013: 74). Substansi dari perjanjian tersebut lebih terperinci dibandingkan dengan perjanjian sebelumnya, dimana telah ditetapkan empat Pos Lintas Batas (*Border Crossing Entry and Exit Station*), yakni di Indonesia dibangun Pos Lintas Batas Marore dan Pos Lintas Batas Miangas, dan di Filipina di bangun Pos Lintas Batas Mabila dan Pos Lintas Batas Balut. Adapun pelintas batas hanya diperkenankan membawa barang-barang kebutuhan pokok dengan nilai barang di bawah 500 peso per orang. Muatan kapal motor tidak diperkenankan lebih dari 200 meter kubik (Pristiwanto et al., 2013: 74).

Perjanjian yang ditandatangani di Manila pada tanggal 16 September 1965 kemudian diperbaharui dalam bentuk *Revised Agreement on Border Crossing* yang dirumuskan pada tanggal 29-30 Mei 1974 dan disetujui oleh pihak Indonesia dan pihak Filipina di Jakarta pada tanggal 11 Maret 1975 (Pristiwanto, 2016: 43). Penelaahan menunjukkan bahwa revisi perjanjian lintas batas ini, sebagaimana dicantumkan dalam *Article I* dan *Article IV*, mengatur tentang alasan, persyaratan bagi pelintas batas, dan wilayah lintas batas. Bagi para pelintas batas diizinkan selama alasannya adalah: (1) kunjungan kekerabatan; (2) kunjungan keagamaan; (3) rekreasi dan kunjungan keolahragaan. Untuk mendapatkan kartu lintas batas maka setiap pelintas batas wajib untuk mengajukan permohonan, dengan persyaratan masa tinggal pemohon di wilayah perbatasan minimal tiga tahun. Sedangkan wilayah yang diatur dalam perjanjian tersebut meliputi wilayah Sangihe, Talaud, dan Nunukan yang secara administratif berada di bawah di Provinsi Sulawesi Utara dan Kalimantan Utara, serta Pulau Balut dan Pulau Sarangani yang secara administratif masuk dalam wilayah Provinsi Mindanao.

*Article II* dan *Article III* dari revisi perjanjian keimigrasian tersebut di atas juga memasukan wilayah subdistrik Tarakan dan Tarakan sebagai Pos Lintas Batas, serta cakupan wilayah perbatasan Indonesia dan cakupan wilayah perbatasan Filipina. Di Indonesia cakupannya adalah Kelompok Kepulauan Nanusa (Pulau Miangas, Pulau Garat, Pulau Karatung Pulau Manupung, Pulau Kakorotan, Pulau Malo, dan Pulau Marampit), Kelompok Kepulauan Kawio (Pulau Marore, Pulau Kamboleng, Pulau Kawaluso, Pulau Mamanuk, Pulau Matutuang, dan Pulau Dumarehe), Kelompok Kepulauan Bokide (Pulau Bokide, Pulau Liang, Enggome, Pulau Salehe, Pulau Meliang, Pulau Makurang, Pulau Malentok, dan Pulau Lipang; dan Sub-Distrik Tarakan). Pos Lintas Batas Indonesia berada di Marore, Miangas, dan Tarakan. Cakupan wilayah perbatasan Filipina meliputi Pulau Balut, Pulau Olanivan, Pulau Sarangani, Pulau Cape San Agustin; dan Kelompok Kepulauan Tawi-Tawi. Di Filipina Pos Lintas Batas berada di Mabila (Pulau Balut), Cape San Agustin, dan Bongao (Tawi-Tawi).

Perjanjian dagang lintas batas atau *Border Trade Agreement* (BTA) merupakan kesepakatan kedua yang ditandatangani kedua negara pada tanggal 29 Juli 1971. Kesepakatan ini ditindaklanjuti oleh Pemerintah Indonesia dengan menerbitkan

Keputusan Presiden RI Nomor 23 Tahun 1972 yang isinya mengatur tentang perdagangan tradisional yang dilakukan oleh pelintas batas yang bermukim di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina (Raharjo et al., 2017: 4).

Pemerintah Indonesia kemudian merevisi dokumen BTA pada tahun 1974, dan pada tahun 1975 dokumen yang sama diratifikasi. Dalam dokumen BTA tercatat bahwa wilayah BTA untuk Indonesia mencakup Kepulauan Nanusa, Kepulauan Kawio dan Kepulauan Bokide. Adapun wilayah BTA untuk Filipina adalah Kelompok Kepulauan Balut dan Kelompok Kepulauan Tawi-Tawi. Kedua negara menetapkan pelabuhan masuk dan keluar barang terletak di Mabila (Pulau Balut), Cape San Agustin, Bongao (Tawi-Tawi), Pulau Miangas, dan Pulau Marore. Disepakati pula barang-barang yang diperdagangkan nilainya tidak bisa melebihi 1.000 peso atau 62.250 rupiah (setara dengan US\$ 150) persatu orang untuk satu kali perjalanan. Apabila menggunakan perahu motor (*kumpit*), barang yang diperdagangkan nilainya tidak diperkenankan melebihi 10.000 peso atau 622.500 rupiah (setara dengan US\$ 1.500). Untuk kapal pengangkut barang, muatannya tidak diperkenankan melebihi 200 meter kubik atau 7 GT (Raharjo et al., 2017: 4-5).

Dalam dokumen BTA tersebut juga menjelaskan bahwa hasil tambang dan minyak, hasil produk pertanian, dan berbagai produk lokal yang berasal dari wilayah perbatasan merupakan barang-barang dari Indonesia yang bisa diperdagangkan. Barang-barang yang berupa barang untuk dibutuhkan untuk konsumsi sehari-hari serta berbagai peralatan yang dibutuhkan di wilayah perbatasan merupakan barang-barang yang diperdagangkan dari Filipina (Raharjo et al., 2017: 5).

Adanya BCA dan BTA yang disepakati antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Filipina memberikan konsekuensi terhadap konektivitas penduduk dan perdagangan di daerah perbatasan Indonesia-Filipina. Pertama, bagi warga negara Indonesia yang bermukim di wilayah perbatasan, mereka dapat berkunjung ke kawasan yang sama di wilayah Filipina dengan tujuan kunjungan kekerabatan, kunjungan keagamaan, serta rekreasi dan kunjungan keolahragaan. Kedua, penduduk yang diperkenankan melakukan lintas batas adalah penduduk yang sudah menetap di pulau-pulau yang termasuk dalam wilayah cakupan BTA minimal tiga (3) tahun. Ketiga, agar dapat melakukan lintas batas dan menetap selama 30 hari di daerah tujuan, para pelintas batas harus memegang kartu lintas batas. Ketentuan yang sama berlaku pula bagi

penduduk Filipina yang berdomisili di wilayah perbatasan Filipina yang bermaksud melakukan kunjungan ke wilayah perbatasan Indonesia.

### ***Konektivitas ASEAN Sebagai Regionalisme Di Asia Tenggara***

Pesatnya pembangunan kawasan dan dunia dalam gerak globalisasi melatarbelakangi kebutuhan ASEAN untuk menjadi komunitas yang terintegrasi dalam satu kawasan (Nanto, 2008:1-2). Konektivitas antarnegara sesama anggota ASEAN dan antarnegara anggota ASEAN dengan negara lainnya diperlukan untuk menjamin keberhasilan ASEAN sebagai suatu komunitas regional. Selain itu, konektivitas ASEAN penting untuk memfasilitasi realisasi integrasi ASEAN dalam menguatkan sentralitas ASEAN (ASEAN, 2011:1).

*Master Plan on ASEAN Connectivity* memformulasikan bahwa konektivitas ASEAN mengacu kepada berbagai rencana aksi untuk menghubungkan negara-negara anggota ASEAN yang akan diimplementasikan melalui beberapa elemen kunci (ASEAN, 2011:7-8). Pertama, konektivitas fisik. Elemen pertama ini menitikberatkan pada pembangunan infrastruktur fisik. Cakupan dari elemen ini adalah transportasi, teknologi informasi dan komunikasi, serta energi. Kedua, konektivitas institusi. Elemen kedua ini memfokuskan pada pembangunan kelembagaan, mekanisme, dan proses yang efektif. Elemen ini mencakup fasilitasi dan liberalisasi perdagangan, investasi dan fasilitasi dan liberalisasi pelayanan, perjanjian/pengaturan pengakuan timbal balik, perjanjian transportasi regional, prosedur lintas batas, dan program peningkatan kapasitas. Ketiga, konektivitas manusia. Elemen ketiga ini menitikberatkan pada pembangunan masyarakat dalam rangka meningkatkan interaksi sosial dan mengembangkan budaya intra-ASEAN. Elemen terakhir ini terdiri dari pendidikan dan budaya, dan turisme. Dengan konektivitas tersebut, diharapkan bahwa jaringan produksi dan distribusi di kawasan ASEAN akan semakin dalam, luas, dan mengakar di dalam perekonomian global.

Konektivitas ASEAN diambil dari Pertemuan ASEAN ke-15 di Cha-am Hua Hin, Thailand pada 24 Oktober 2009. Dalam pertemuan selanjutnya di Ha Noi, Vietnam pada 8-9 April 2010, para pemimpin ASEAN mengidentifikasi perhitungan spesifik dalam *Master Plan on ASEAN Connectivity* dengan target dan garis waktu yang jelas demi kesesuaian implementasi. Substansi dari Deklarasi Ha Noi tersebut adalah

kesepuluh kepala pemerintahan/negara anggota ASEAN bersepakat untuk menindaklanjuti ASEAN Leaders' Statement on ASEAN Connectivity di Cha-am Hua Hin melalui pengakuan *Master Plan on ASEAN Connectivity* dan penyambutan kinerja dari *High Level Task Force on ASEAN Connectivity*, Sekretariat ASEAN, dan organ-organ lain terkait (ASEAN, 2011:iv).

Salah satu prinsip utama *Master Plan on ASEAN Connectivity* adalah penguatan konektivitas antara kawasan daratan dan kawasan kepulauan ASEAN (ASEAN, 2011: 8). Negara kawasan daratan terdiri atas Myanmar, Thailand, Laos, Kamboja, Vietnam, Malaysia, Brunei Darussalam, dan Singapura, sementara Indonesia dan Filipina termasuk di kawasan kepulauan. Konektivitas akan berjalan baik ketika regulasi yang ada mampu mengakomodasi karakteristik masing-masing wilayah. Jika tidak, negara kawasan kepulauan dengan tingkat kesulitan akses yang lebih besar daripada kawasan daratan tidak akan memperoleh manfaat konektivitas secara optimal.

Dari uraian-uraian di atas tergambar bahwa konektivitas yang dijalankan oleh negara-negara ASEAN sebagai bentuk regionalisme, seperti yang dijelaskan oleh Gochhayat (2014: 11), yakni kerja sama multilateral yang pelakunya adalah negara dan terjadi karena kedekatan sejarah, geografis, dan ekonomi guna mempererat hubungan dan mencari solusi masalah secara bersama. Selanjutnya dari terminologi Asian Development Bank, ASEAN dapat digolongkan sebagai *regional market integration* (Asian Development Bank and Commonwealth Secretariat, 2005:XVI-XVII), karena dengan adanya integrasi ekonomi negara-negara ASEAN ke dalam Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA), hambatan-hambatan arus ekonomi, termasuk barang dan jasa di kawasan Asia Tenggara mengalami pengurangan (ASEAN, 2008 : 5).

### ***Implikasi Border Crossing Agreement (BCA) dan Border Trade Agreement (BTA) terhadap Konektivitas di Wilayah Perbatasan Indonesia-Filipina***

Dalam upaya mengimplementasikan BCA dan BTA di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina, pemerintah Indonesia telah membentuk organisasi tata kelola wilayah perbatasan yang strukturnya tersusun secara hirarki dari tingkat pusat sampai tingkat kabupaten dan unit pelaksana lintas batas yakni Pos Lintas Batas. Khusus di wilayah perbatasan Indonesia, Pos Lintas Batas berada di Kabupaten Kepulauan Sangihe tepatnya Pulau Marore dan Kabupaten Kepulauan Talaud tepatnya Pulau Miangas. Konsekuensinya maka setiap bentuk konektivitas di wilayah perbatasan Indonesia-

Filipina harus melalui Pos Lintas Batas agar tujuan daripada perjanjian lintas batas dapat tercapai, yakni terpeliharanya hubungan baik; terlindungi kepentingan sosial-ekonomi yang sudah dilaksanakan sejak dulu; pengaturan mobilitas penduduk, barang dan jasa; dan pencegahan serta penanganan berbagai kegiatan ilegal (Pristiwanto et al., 2013: 79).

Hasil penelusuran melalui wawancara mendalam dengan penduduk yang tinggal di wilayah perbatasan Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Kabupaten Kepulauan Talaud yang sering melakukan lintas batas di wilayah perbatasan Indonesia dan Filipina menunjukkan bahwa mayoritas pelintas batas memasuki wilayah perbatasan Filipina ataupun wilayah perbatasan Indonesia tanpa melapor terlebih dahulu baik di Pos Lintas Batas yang ada di Filipina (Mabila, Cape San Agustine, dan Bongao) maupun yang ada di Indonesia (Marore, Miangas, dan Tarakan). Ini berarti bahwa para pelintas batas melakukan lintas batas secara ilegal.

Ada beberapa alasan sehingga para pelintas batas melakukan lintas batas antarnegara secara ilegal. Pertama, menghindari pemeriksaan dari petugas Pos Lintas Batas karena mereka membawa barang-barang yang tidak diperkenankan untuk didistribusikan ataupun diperdagangkan di wilayah perbatasan, termasuk didalamnya minuman beralkohol. Barang-barang yang diizinkan keluar dan masuk wilayah perbatasan dibatasi pada barang-barang untuk keperluan sehari-hari. Hal ini terungkap dari beberapa pernyataan dari para migran. AL misalnya, seorang pelintas batas, menyatakan:

“Saya datang kemari dengan suami saya, bersamaan dengan teman dari suami saya yang bermaksud berdagang ... membawa barang ke Marore. Biasanya orang-orang yang membawa barang dengan jumlah yang besar kebanyakan tidak mengikuti jalur resmi ... selalu mengikuti “jalan tikus”. Kalau jalur resmi ketika datang harus melapor di Pos BCA [*Pos Lintas Batas di Marore*], tetapi ini tidak. Hanya karena mereka sudah terbiasa sehingga kami tidak takut”.

Sementara pelintas batas yang berinisial OM, mengemukakan bahwa:

“Saya berangkat dari Balut menyusur sehingga tiba di Matutuang. Tidak melapor di Pos BCA [*Pos Lintas Batas*] di Marore, karena saya takut polisi menyita barang bawaan saya .... Minuman beralkohol”.

Hal yang senada disampaikan pula oleh AM, bahwa:

“... Ketika datang dari Filipina kami tidak melapor di Pos BCA [*Pos Lintas Batas*], di Marore juga tidak melapor. Biasanya kami berangkat dari Filipina malam hari supaya patroli tidak tahu”.

Kedua, ada keengganan dari para pelintas batas untuk melaporkan diri di Pos Lintas Batas, baik yang ada di wilayah Filipina (Mabila, Cape San Augustine, dan Bongao) maupun di Indonesia (Marore dan Miangas), karena daerah tujuan mereka berjauhan jaraknya dengan Border Crossing Entry and Exit Station. AL menyatakan:

“... Ketika di Miangas, kami melapor ke Pos BCA [*Pos Lintas Batas*]. Karena secara kebetulan perahu pampoat kami sementara singgah di Miangas Tetapi di Sarangani tidak melapor karena Pos BCA [*Pos Lintas Batas*] agak jauh jaraknya... berada di Pulau Balut”.

FK, seorang pelintas batas yang pernah tingal di Sarangani, menyatakan pula bahwa:

“Saya memasuki Indonesia dari Sarangani langsung ke Kawaluso. Naik perahu fuso kurang lebih tujuh jam. Biasanya kami sisip barang dan minuman beralkohol di perahu fuso karena boleh di jual kembali di Kawaluso. Dengan demikian kami masuk secara ilegal karena tidak melapor di Pos BCA [*Pos Lintas Batas*] yang ada di Marore. Biasanya kalau melapor maka minuman beralkohol akan disita, ditambah lagi bahwa kalau mau ke sana waktu akan bertambah”.

Ketiga, adanya kebiasaan dari para pelintas batas untuk tidak melaporkan diri di Pos Lintas Batas ketika hendak melakukan lintas batas di kedua wilayah perbatasan tersebut, karena beranggapan bahwa jalur tersebut merupakan jalur pelayaran nenek moyang mereka sehingga tidak perlu dibatasi. HM, pelintas batas berjenis kelamin perempuan, menyatakan:

“Saya, suami, dan anak-anak kami naik dari Balut menggunakan perahu pampoat. Dari sana kami menuju ke Matutuang, melanjutkan perjalanan ke Tinakareng. Rute ini merupakan rute yang digunakan oleh orang tua kami. Rute ini aman ... dan tidak perlu melewati Pos BCA [*Pos Lintas Batas*]. Menginap di sana sekitar satu minggu, sambil menunggu cuaca bagus, kemudian kami berangkat dan tinggal di Bowonbaru. Terakhir di sini, karena memang tujuan kami di sini ... Kiama”.

Hal yang sama disampaikan pula oleh RB, bahwa:

“Saya bersama-sama dengan rombongan ... 7 orang datang lewat Maingas, berlayar sampai di Karatung. Di Miangas tidak singgah di Pos BCA [*Pos Lintas Batas*], karena malam hari. Jalur itu ... menyusur dari Basilan, singgah di Balut, melanjutkan sampai di karatung, jalur tradisional. Jadi tidak perlu melapor, karena jalur ini sudah dibuka oleh orang-orang tua terdahulu. Setelah itu langsung ke mari”.

Informasi di atas mendeskripsikan ada kesenjangan antara aturan yang diberlakukan di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina dengan kenyataan yang terjadi di lapangan. Para pelintas batas antarnegara yang melakukan lintas batas dari wilayah perbatasan Indonesia ke wilayah perbatasan Filipina atau sebaliknya cenderung

menggunakan jalur ilegal karena berbagai alasan, misalnya, barang bawaan para pelintas batas adalah barang dagangan yang akan diperdagangkan di daerah tujuan, serta daerah yang akan dituju jaraknya berjauhan dengan Pos Lintas Batas.

Alasan lainnya sehingga penduduk melakukan lintas batas secara ilegal dari wilayah Indonesia ke wilayah Filipina atau sebaliknya dikarenakan jalur lintas batas yang digunakan penduduk adalah “jalur tradisional” yang juga digunakan oleh nenek-moyang mereka sehingga berbagai peraturan perundang-undangan yang dibuat dipandang sebagai instrumen untuk membatasi ruang gerak mereka. Alasan kesatuan kultural yang menjadi dasar berpijak sehingga mobilitas lintas negara di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina terjadi (Hayase, 2007), bahkan oleh Lapien (2011) disebutkan bahwa area dari wilayah perbatasan Indonesia-Filipina bukanlah wilayah yang terpisah satu dengan lainnya tetapi berfungsi sebagai wilayah pemersatu bagi penduduk yang bermukim di pulau-pulau sekitarnya. Hal inilah yang dijadikan acuan bagi penduduk yang bermukim di wilayah perbatasan Indonesia dan Filipina sehingga tindakan berupa lintas batas antarnegara tidak dianggap sebagai aktivitas yang melanggar hukum.

Kesenjangan yang terjadi di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina yang direpresentasikan para pelintas batas yang berasal dari wilayah Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Kabupaten Kepulauan Talaud tersebut memberikan informasi bahwa aturan untuk mengatur konektivitas yang diwujudkan dalam bentuk BCA dan BTA belum mewakili kepentingan ekonomi, sosial, dan kepentingan lainnya dari warga negara yang berada di wilayah perbatasan kedua negara, sehingga berdampak terhadap berbagai tindakan ilegal berupa penyeludupan, penangkapan ikan secara ilegal dan keluar masuknya orang tanpa izin.

### ***Pengembangan Konektivitas Subregional BIMP-EAGA di Wilayah Perbatasan Indonesia-Filipina***

Di lingkungan ASEAN terdapat tiga kerja sama subregional yang ikut mendorong terciptanya konektivitas. Salah satu kerja sama subregional tersebut adalah BIMP-EAGA, dibentuk di Davao City pada tanggal 26 Maret 1994 (Digal & Lunod, 2004: 155).

Menurut Dent & Richter (2011: 31) pembentukan kerja sama BIMP-EAGA awalnya diperuntukan bagi wilayah Filipina bagian selatan agar dapat memajukan



ekonominya karena dianggap kurang berkembang. Kerja sama subregional ini oleh ASEAN dikembangkan cakupannya hingga ke wilayah-wilayah terpencil dan kurang berkembang di Asia Tenggara dan dipandang sebagai mekanisme peningkatan pembangunan ekonomi dan sosial (BIMP-EAGA, 2012: 1). Adanya kerja sama antarwilayah yang terhimpun dalam keanggotaan BIMP-EAGA diharapkan selain dapat meminimalisir kesenjangan ekonomi maupun sosial wilayah-wilayah perbatasan yang ada di bagian timur ASEAN, juga kesenjangan antara negara-negara yang terhimpun dalam BIMP-EAGA dengan negara-negara yang terhimpun dalam kerja sama subregional ASEAN lainnya seperti Greater Mekong Subregion (GMS) (terdiri dari Kamboja, Laos, Myanmar, Thailand, Viet Nam, dan Cina) dan Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT) yang ada di wilayah barat ASEAN.

Dilihat dari sisi geografis, BIMP-EAGA merupakan pengelompokan regional terbesar, bukan hanya di lingkungan ASEAN tetapi di Asia karena area kerja sama seluas sekitar 1.54 juta km persegi (Digal & Lunod, 2004: 155-156). Dari sisi keanggotaan kerja sama BIMP-EAGA meliputi seluruh Kesultanan Brunei Darussalam, Indonesia (Kalimantan Barat, Kalimantan Timur, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Sulawesi Utara, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, Sulawesi Barat, Gorontalo, Maluku, Maluku Utara, Papua, dan Papua Barat), Malaysia (dua negara bagian Malaysia Timur: Sabah dan Sarawak, serta wilayah federal Labuan), dan Filipina (wilayah Pulau Mindanao dan Pulau Palawan). Kecuali Brunei Darussalam, kerjasama ini tidak mencakup keseluruhan wilayah negara Indonesia, Malaysia dan Filipina (BIMP-EAGA, 2012: 1). Prioritas pengembangan kerja sama BIMP-EAGA mencakup empat komponen, yakni memperkuat konektivitas baik antar sesama negara anggota maupun konektivitas antarnegara anggota dengan bukan anggota, mendorong agar BIMP-EAGA bertransformasi menjadi lumbung pangan bagi ASEAN, menjadikan BIMP-EAGA sebagai wilayah destinasi wisata, dan adanya jaminan berkaitan dengan pengelolaan lingkungan secara berkelanjutan (BIMP-EAGA, 2012: 5-23). Untuk merealisasikan keempat pilar tersebut maka BIMP-EAGA mencanangkan BIMP EAGA Implementation Blueprint 2012–2016 pada tahun 2012. Tujuannya disesuaikan dengan Master Plan on ASEAN Connectivity yakni mempercepat penyelesaian proyek-proyek yang sudah terprogram dan memperkuat mekanisme institusionalnya dengan mempercepat implementasi berbagai proyek prioritas infrastruktur, khususnya

transportasi, energi, kemudahan perdagangan, serta teknologi informasi dan komunikasi.

Kerjasama BIMP-EAGA berfungsi sebagai strategi utama guna mempercepat pertumbuhan sosial ekonomi di wilayah perbatasan negara, terutama di wilayah negara-negara peserta yang kurang berkembang. Bagi Indonesia misalnya, kerja sama BIMP-EAGA di bidang ekowisata selain memberikan keuntungan ekonomi, juga dapat membentuk citra politik di bidang lingkungan hidup (Kussanti, 2017: 108-116). Demikian pula kerja sama Sosek-Malindo di bidang pembangunan ekonomi dan sosial antara Indonesia dengan Malaysia, memberikan dampak positif bagi pembangunan daerah perbatasan kedua belah pihak, dan mendorong saling pengertian (Arifin, 2012: 90).

Dalam konteks Provinsi Sulawesi Utara, skema kerja sama BIMP-EAGA bagi wilayah Sulawesi Utara dan Pulau Mindanao dan Pulau Palawan sangat menguntungkan masing-masing wilayah karena kedekatan geografis sehingga memungkinkan perdagangan lintas batas negara secara langsung akan lebih menguntungkan secara ekonomi terhadap kedua negara terutama dari aspek harga. Pendataan yang dilakukan oleh Kantor BIMP-EAGA Provinsi Sulawesi Utara tahun 2018 didapati beberapa komoditas baik yang berasal dari wilayah Sulawesi Utara maupun dari wilayah-wilayah lain di Indonesia bagian timur yang diprioritaskan untuk diekspor ke Filipina antara lain adalah tepung terigu, minyak sayur, dan rumput laut. Sedangkan komoditas potensial diekspor ke Filipina antara lain adalah biji jagung, kopra, kopi, Semen Portland, ikan tuna sirip kuning, lemak dan minyak hewani atau nabati beserta turunannya, ikan cakalang, furnitur, kopi instan, dan bumbu penyedap. Dari berbagai komoditas tersebut ada beberapa komoditas yang berasal dari Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Kabupaten Kepulauan Talaud adalah kopra, ikan tuna sirip kuning, dan ikan cakalang. Hal inilah yang menjadi salah satu manfaat utama dari kerja sama regional yakni membangun hubungan lintas negara (Gochhayat, 2014: 10).

Dalam kaitan dengan pengembangan konektivitas penduduk, perdagangan, serta aktivitas lainnya seperti pariwisata inilah terletak posisi strategis dari wilayah Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Kabupaten Kepulauan Talaud karena kedekatan geografis dengan Filipina bagian selatan sehingga dapat diposisikan sebagai daerah terdepan dan penghubung baik penduduk maupun perdagangan antara Provinsi

Sulawesi Utara serta propinsi-propinsi lainnya di Indonesia yang termasuk dalam keanggotaan BIMP-EAGA dengan wilayah perbatasan yang ada di Filipina bagian selatan yakni Pulau Mindanao dan Pulau Palawan. Sebagai ilustrasi, jarak Pulau Miangas dengan Tanjung St. Augustine (Filipina) adalah 50,4 mil laut, jarak Pulau Miangas dengan Melonguane (Ibu Kota Kabupaten Kepulauan Talaud) adalah 129 mil laut, jarak Melonguane dengan Davao City adalah 289 mil laut, dan jarak Melonguane dengan General Santos adalah 219 mil laut (Badan Perencanaan Penelitian dan Pengembangan Daerah Kabupaten Kepulauan Talaud, 2019: 9).

### **Simpulan**

Adanya BCA dan BTA yang diperuntukkan untuk mengatur konektivitas di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina tidak dapat membatasi ruang gerak pelintas batas untuk melakukan lintas batas dari dan ke wilayah perbatasan Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Kabupaten Kepulauan Talaud secara ilegal. Ini terjadi karena barang bawaan para pelintas batas adalah barang yang akan diperdagangkan di daerah tujuan, disamping keengganan dari pelintas batas untuk melaporkan aktivitas lintas batas mereka di Pos Lintas Batas karena daerah yang akan dituju jaraknya berjauhan dengan Pos Lintas Batas. Alasan lainnya adalah, jalur lintas batas yang gunakan para pelintas batas adalah jalur tradisional yang juga digunakan oleh nenek moyang mereka sehingga berbagai peraturan perundang-undangan yang dibuat dipandang sebagai instrumen untuk membatasi ruang gerak mereka. Berbagai fenomena ini mengindikasikan bahwa BCA dan BTA belum mewakili kepentingan ekonomi, sosial, dan kepentingan lainnya dari penduduk yang bermukim di wilayah perbatasan Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Kabupaten Kepulauan Talaud sehingga menyebabkan terjadinya berbagai tindakan ilegal.

Wilayah perbatasan Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Kabupaten Kepulauan Talaud memiliki posisi strategis dalam mengembangkan konektivitas Provinsi Sulawesi Utara serta propinsi-propinsi lainnya di Indonesia yang termasuk dalam keanggotaan BIMP-EAGA dengan wilayah perbatasan yang ada di Filipina bagian selatan yakni Pulau Mindanao dan Palawan karena wilayah perbatasan Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Kabupaten Kepulauan Talaud memiliki kedekatan geografis dengan Pulau Mindanao dan Palawan.

## Daftar Pustaka

- Arifin, S. (2012). Trans Border Cooperation between Indonesia-Malaysia and its Implication to the Border Development. *International Journal of Business, Economics and Law*, 1 (1) : 85-90. Diambil dari <https://www.ijbel.com/wp-content/uploads/2014/06/Trans-Border-Cooperation-Between-Indonesia-Malaysia-And-Its-Implication-To-The-Border-Development-Saru-Ariffin-SH.pdf>.
- ASEAN. (2011). *Master Plan on ASEAN Connectivity*. Jakarta: ASEAN Secretariat. Diambil dari <https://www.usasean.org/system/files/downloads/MPAC.pdf>.
- Asian Development Bank and Commonwealth Secretariat. (2005). *Toward a New Pacific Regionalism*. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank. Diambil dari <https://think-asia.org/bitstream/handle/11540/3291/pacific-regionalism-vol2.pdf?sequence=1>.
- ASEAN. (2008). *ASEAN Economic Community Blueprint*. Diambil dari <https://www.asean.org/wp-content/uploads/images/archive/5187-10.pdf>
- Badan Perencanaan Penelitian dan Pengembangan Daerah Kabupaten Kepulauan Talaud. (2019). *Profil Daerah Kabupaten Kepulauan Talaud*.
- BIMP-EAGA. (2012). *Implementation Blueprint 2012-2016*. Diambil dari <https://www.bimp-eaga.asia/sites/default/files/publications/bimp-eaga-implementation-blueprint-2012-2016.pdf>.
- Cottey, A. (2009). *Sub-Regional Cooperation in Europe: An Assessment*. Bruges Regional Integration & Global Governance Papers. Diambil dari <http://aei.pitt.edu/33535/www.cris.unu.edu>.
- Dent, C. M., & Richter, P. (2011). Sub-regional Cooperation and Developmental Regionalism: The Case of BIMP-EAGA. *Contemporary Southeast Asia*, 33 (1): 29–55. Diambil dari: [www.jstor.org/stable/41288814](http://www.jstor.org/stable/41288814)
- Dick K. Nanto. (n.d.). *East Asian Regional Architecture: New Economic and Security Arrangements and U.S. Policy*. Diambil dari <https://sgp.fas.org/crs/row/RL33653.pdf>
- Digal, L. N., & Lunod, M. (2004). Impact of BIMP-EAGA on Mindanao Exports. *Journal Banwa*, 1 (1) : 155-178. Diambil dari <https://www2.upmin.edu.ph/index.php/research-publications/publications/390/impact-of-bimp-eaga-on-mindanao-exports>.
- Dosch, J., & Hensengerth, O. (2005). Sub-regional Cooperation in Southeast Asia: The Mekong Basin. *European Journal of East Asian Studies*, 4 (2) : 263-285. Diambil dari <https://eprints.soton.ac.uk/id/eprint/174763>.
- Frederik, W. A. P. G. (2011). Impact of the Implementation of Border Crossing Area Agreement between Indonesian and the Philippines at the Border of Miangas Island of North Celebes. *Indonesian Journal of International Law*, 9(1). Diambil dari <https://doi.org/10.17304/ijil.vol9.1.341>
- Gochhayat, A. (2014). Regionalism and sub regionalism: A theoretical framework with special reference to India . *African Journal of Political Science and International Relation* , 8(1), 10–26. Diambil dari [https://www.academicjournals.org/article/article1393314864\\_Gochhayat.pdf](https://www.academicjournals.org/article/article1393314864_Gochhayat.pdf).
- Hayase, S. (2007). *Mindanao Ethnohistory Beyond Nation, Maguindanao, Sangir, and Bagobo Society in East Maritime Southeast Asia*. Hawaii: University of Hawaii Press.

- John W. Creswell. (2009). *Research Design: Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches* (Third). SAGE Publication.
- Kussanti, D. P. (2017). Pengembangan Kerjasama Sub-regional BIMP-EAGA di Bidang Ekowisata: Perspektif Indonesia. *Cakrawala*, 17 (1) : 108–116. Diambil dari <https://ejournal.bsi.ac.id/ejurnal/index.php/cakrawala/article/view/1781>.
- Lapian, A. B. (2011). *Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Komunitas Bambu.
- Nanto, D.K. (2008). *East Asian Regional Architecture: New Economic and Security Arrangements and U.S. Policy*. CSR Report for Congress. Diambil dari <https://sgp.fas.org/crs/row/RL33653.pdf>
- Niode, B. (2017). Population dynamics in the areas of state border: Study on population migration in the District of Talaud. In: University of Muhammadiyah, Proceeding The 1st International Conference on Social Sciences Toward Community, Environmental, and Sustainable Development, 1–2 November, Jakarta. Jakarta, University of Muhammadiyah, 613-619. Retrieved from: <https://journal.umj.ac.id/index.php/icoss/article/viewFile/2369/1979> (25.08.2018).
- Niode, B. (2017). *Integrasi Politik Kaum Migran: Studi tentang Akses Memperoleh Status Kewarganegaraan Migran Filipina Selatan Di Kabupaten Kepulauan Talaud Tahun 2010-2014*. (Disertasi Doktor). Bandung: Universitas Padjadjaran Bandung.
- Niode, B. (2021). *Pengelolaan Wilayah Perbatasan: Studi di Kawasan Perbatasan Kabupaten Kepulauan Sangihe*. Inara Publisher.
- Niode, B., Rachman, I., & Waworundeng, W. (2021). Maritime Security in the Border Area of Indonesia-Philippines: Study in the Waters of Sangihe Islands Regency and Talaud Island Regency. *International Journal of Asian Social Science*, 11(1), 65–75. Diambil dari <https://doi.org/10.18488/journal.1.2021.111.65.75>
- PAUL, A. (2020). Regional Cooperation in South Asia: Exploring the Three Pillars of Regionalism and their Relevance. *The Journal of Indian and Asian Studies*, 01(02), 2050008. Diambil dari <https://doi.org/10.1142/s2717541320500084>
- Peneliti Balai Pelestarian Nilai Budaya Manado, P. (2016). *Dinamika Pisang (Filipina-Sangihe) Di Perbatasan Indonesia-Filipina* (Issue 1).
- Pristiwanto. (2016). Dinamika Pisang (Filipina-Sangihe) di Perbatasan Indonesia-Filipina. *Antropologi Indonesia*, 37(1), 40–52. Diambil dari <http://journal.ui.ac.id/index.php/jai/article/view/8765/3997>.
- Pristiwanto, Steven Sumolang, Agung Triwibowo, & Alex J. Ulaen. (2013). *Legal Di Maroe, Ilegal Di Tahuna (Kajian atas peredaran barang di wilayah lintas batas di Kabupaten Kepulauan Sangihe)*. Yogyakarta: Kepel Press.
- Raharjo, S. N. I., Setiawan, B., Ghafur, M. F., & Ekawati, E. (2017). *Peningkatan Efektivitas Perdagangan Lintas Batas Indonesia-Filipina: Upaya Mendukung Ketahanan Sosial Masyarakat Pulau-Pulau Kecil Terluar*. Jakarta: Pusat Penelitian Politik dan Pusat Penelitian Kependudukan Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia. Diambil dari [https://www.politik.lipi.go.id/Policy\\_Paper/Policy%20Paper%20LIPI%20tentang%20BCA-BTA%20Indonesia-Filipina,%2011%20Des%202017.pdf](https://www.politik.lipi.go.id/Policy_Paper/Policy%20Paper%20LIPI%20tentang%20BCA-BTA%20Indonesia-Filipina,%2011%20Des%202017.pdf).
- Raharto, A. (1994). *Migrasi Kembali Orang-Orang Sangir Talaud dari Pulau-Pulau di Wilayah Filipina*. Jakarta: Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan LIPI.

- Suharman, Y. (2019). Dilema Keamanan dan Respons Kolektif ASEAN Terhadap Sengketa Laut Cina Selatan. *Intermestic: Journal of International Studies*, 3(2), 127. Diambil dari <https://doi.org/10.24198/intermestic.v3n2.3>
- Suparman, N., Sari, D. S., & Sudirman, A. (2010). *Regionalisme Dalam Studi Hubungan Internasional* (1st ed.). Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Ulaen, A. J. (2003). *Nusa Utara, Dari Lintasan Niaga Ke Daerah Perbatasan*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Ulaen, A. J., & Shiraishi, T. (2011). The traffic zone reconsidered: Menado-Sangihe/Talaud-Mindanao. In N. Ishikawa (Ed.), *Flows and Movement in Southeast Asia New Approaches to Transnationalism* (2nd ed., p. 43). Kyoto: Kyoto University Press.
- Velasco, D. (2010). Navigating the Indonesian-Philippine Border: The Challenges of Life in the Borderzone. In *Philippine Journal of Third World Studies* (Vol. 25, Issue 2).
- Vukovic, D., & Kochetkov, D. M. (2017). Defining region. *R-Economy*, 3(2), 76–81. Diambil dari <https://doi.org/10.15826/recon.2017.3.2.009>
- Zulfikar Ghazali, Tri Nuke Pudjiatuti, & Sunardi. (2015). *Migrasi: Sebagai Dampak Perubahan Politik dan Ekonomi di Wilayah Eks Uni Soviet* (1st ed.). Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UI - Yayasan Obor Indonesia.