

DINAMIKA MOBILITAS PENDUDUK DI WILAYAH PERBATASAN



DINAMIKA MOBILITAS PENDUDUK DI WILAYAH PERBATASAN

Penulis :

Mita Noveria
Aswatini
Suko Bandiyono
Eniarti Djohan
Alvini Pranoto
Ade Latifa
Bayu Setiawan



LIPI

LEMBAGA ILMU PENGETAHUAN INDONESIA

© 2007 Indonesian Institute of Sciences (LIPI)
Pusat Penelitian Kependudukan*

Katalog dalam Terbitan

Dinamika Mobilitas Penduduk di Wilayah Perbatasan/Mita Noveria dkk. –
Jakarta : LIPI Press, 2007.
xi+ 242 hlm.; 14,8 x 21 cm

ISBN 978-979-799-135-7

1. Mobilitas penduduk

3. Wilayah perbatasan

304.6

Layout isi : Sutarno
Desain cover/Perwajahan : Puji Hartana

Penulis : 1. Mita Noveria
2. Aswatini
3. Suko Bandiyono
4. Eniarti Djohan
5. Alvini Pranoto
6. Ade Latifa
7. Bayu Setiawan

Penerbit : LIPI Press, anggota Ikapi



*Pusat Penelitian Kependudukan - LIPI
Gedung Widya Graha Lt. X, Jl. Gatot Subroto 10
Jakarta Selatan, 12710
Telp. : (021) 5207205, 5225711, 5251542
Fax. : (021) 5207205
E-mail : ppk-lipi@rad.net.id

ABSTRAK

Mobilitas penduduk melintasi wilayah perbatasan Negara merupakan fenomena kependudukan yang telah terjadi sejak waktu lama. Kegiatan ini bahkan telah dilakukan oleh penduduk yang tinggal di wilayah perbatasan sebelum ditetapkan batas negara secara formal. Namun demikian, aktivitas melintasi wilayah perbatasan negara tidak dapat hanya dipandang dari isu kependudukan, khususnya perpindahan penduduk secara geografis. Berbagai isu yang lain perlu pula mendapat perhatian mengingat perpindahan penduduk ini juga menyangkut isu-isu strategis seperti sosial budaya dan ekonomi. Artinya, isu-isu tersebut menjadi latar belakang terjadinya kegiatan mobilitas penduduk, namun sebaliknya, juga merupakan dampak dari mobilitas penduduk terhadap kehidupan penduduk di wilayah perbatasan.

Isu-isu dominan yang melatarbelakangi terjadinya kegiatan mobilitas penduduk sangat tergantung dari karakteristik wilayah perbatasan serta penduduk yang tinggal di daerah tersebut. Di wilayah perbatasan yang penduduknya mempunyai kesamaan etnis, aspek sosial budaya lebih dominan mendasari mobilitas penduduk daripada aspek lainnya. Sebagai contoh, mobilitas penduduk di perbatasan Papua dan Papua Nugini (PNG) sangat kental dipengaruhi oleh aspek sosial budaya. Hal ini karena penduduk yang mendiami wilayah perbatasan tersebut berasal dari kelompok etnis yang sama, namun karena penetapan batas wilayah negara mereka 'terpaksa' terpisah menjadi kelompok yang berbeda dari sisi kewarganegaraan. Hubungan kekerabatan yang dimiliki menyebabkan mereka saling mengunjungi kerabat yang tinggal di negara tetangga. Kejadian yang sama juga terjadi di wilayah lainnya seperti di perbatasan Kalimantan Timur, khususnya Kabupaten Nunukan, dengan Malaysia. Selanjutnya, di wilayah perbatasan yang lain, misalnya di daerah Sangir Talaud (Provinsi Sulawesi Utara) dengan Filipina dan di Sebatik (Kalimantan Timur) dengan negara bagian Malaysia Timur

mobilitas penduduk lebih didominasi oleh alasan perdagangan, meskipun sebagian juga terkait dengan hubungan kekeluargaan.

Mengingat wilayah perbatasan merupakan daerah yang strategis dan berfungsi sebagai halaman depan dan sekaligus sebagai pintu masuk orang, barang dan ideologi dari luar negeri, maka isu-isu kependudukan di wilayah ini menarik dan perlu dikaji. Pusat Penelitian Kependudukan-LIPI telah melakukan beberapa penelitian tentang isu-isu tersebut, terutama yang terkait dengan mobilitas penduduk, di berbagai wilayah perbatasan negara sejak awal tahun 1990-an. Meskipun semua penelitian berfokus pada mobilitas penduduk, setiap penelitian memberikan penekanan pada isu-isu yang berbeda, sesuai dengan karakteristik masing-masing wilayah perbatasan dan penduduk yang bertempat tinggal di sana.

Buku ini bertujuan untuk memberikan gambaran mengenai isu-isu yang terkait dengan mobilitas penduduk di daerah perbatasan. Data yang digunakan dalam masing-masing tulisan terutama bersumber dari hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti-peneliti dari Puslit Kependudukan-LIPI. Namun demikian, untuk memperbarui data digunakan pula data sekunder yang diperoleh dari berbagai sumber, baik publikasi lembaga-lembaga pemerintah maupun yang bersumber dari internet. Selain itu, hasil-hasil penelitian yang terkait dengan topik-topik tulisan juga digunakan untuk memperkaya dan mempertajam analisis.

Sejalan dengan isu-isu strategis (dan dominan) yang menyertai aktivitas tersebut, maka tulisan-tulisan yang terdapat dalam buku ini mengangkat isu-isu sosial budaya dan ekonomi yang terkait dengan mobilitas penduduk di wilayah perbatasan. Isu sosial budaya diangkat dalam tulisan mengenai wilayah perbatasan Papua dan PNG, sedangkan isu ekonomi menjadi fokus pada tulisan-tulisan tentang mobilitas penduduk di wilayah perbatasan lainnya, yaitu tulisan mengenai wilayah perbatasan Sangir Talaud dan Filipina serta perbatasan NTT (Pulau Rote) dan Australia, yang mengangkat mobilitas nelayan tradisional. Selanjutnya, di perbatasan Kalimantan Timur, khususnya Pulau Sebatik di Kabupaten Nunukan, dan negara bagian Sabah, Malaysia, serta perbatasan NTT (Kabupaten Belu) dan

negara Timor Leste, selain isu ekonomi juga dikemukakan isu-isu lain yang menyertai mobilitas penduduk, yaitu isu sosial budaya dan pelayanan sosial, khususnya kesehatan.

KATA PENGANTAR

Wilayah perbatasan mempunyai peran yang strategis karena berfungsi sebagai 'garis' pembatas dengan negara tetangga dan sekaligus juga menjadi pintu gerbang untuk memasuki wilayah suatu negara. Daerah perbatasan menjadi areal tempat berlangsungnya mobilitas penduduk, yang merupakan salah satu fenomena kependudukan, melewati batas negara. Dalam konteks yang lebih luas, mobilitas penduduk melewati garis perbatasan tidak hanya menyangkut perpindahan orang dan barang, melainkan juga perpindahan ideologi. Oleh karena itu, dengan perannya yang strategis daerah perbatasan perlu mendapat perhatian yang lebih besar dalam upaya pertahanan dan keamanan negara.

Sebagai salah satu pusat penelitian yang mempunyai kompetensi di bidang kependudukan, Pusat Penelitian Kependudukan-LIPI telah melakukan berbagai penelitian di beberapa wilayah perbatasan sejak lebih dari satu dekade terakhir. Penelitian difokuskan pada isu-isu yang terkait dengan kondisi sosial demografi penduduk serta berbagai kebijakan pembangunan di daerah perbatasan. Salah satu isu yang menjadi fokus penelitian adalah mobilitas penduduk, baik melintasi perbatasan negara maupun mobilitas internal menuju dan dari daerah perbatasan. Penelitian-penelitian tersebut antara lain dilakukan di Kabupaten Sangihe Talaud, Provinsi Sulawesi Utara, yang berbatasan dengan negara Philipina, di Kabupaten Bulungan dan Nunukan di Kalimantan Timur yang berbatasan dengan Malaysia serta Kabupaten Jayapura dan Merauke yang berbatasan dengan negara Papua Nugini. Mengingat masing-masing daerah perbatasan mempunyai kekhasan, maka fokus penelitian berbeda antar tiap-tiap wilayah perbatasan, sesuai dengan kekhasannya.

Buku ini memuat tulisan-tulisan yang mengangkat berbagai isu yang berkaitan dengan mobilitas penduduk di wilayah perbatasan. Data yang digunakan terutama adalah hasil penelitian Pusat Penelitian

Kependudukan-LIPI (PPK-LIPI) dari beberapa penelitian di wilayah perbatasan yang dilakukan sejak tahun 1990-an. Semoga buku ini dapat memberikan gambaran yang menyeluruh mengenai berbagai isu yang terkait dengan mobilitas penduduk di daerah perbatasan.

Para peneliti telah bekerja keras untuk menyelesaikan tulisan-tulisan dalam buku ini. Terima kasih diucapkan kepada mereka yang telah bekerja keras mewujudkan buku ini. Meskipun para peneliti telah mengerahkan semua upaya untuk selesainya buku ini, disadari bahwa masih banyak kekurangan yang terdapat dalam tulisan-tulisan di buku ini. Untuk itu, saran dan kritik membangun sangat diperlukan demi penyempurnaan buku ini.

Jakarta, Desember 2007

Kepala Pusat Penelitian Kependudukan
Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia

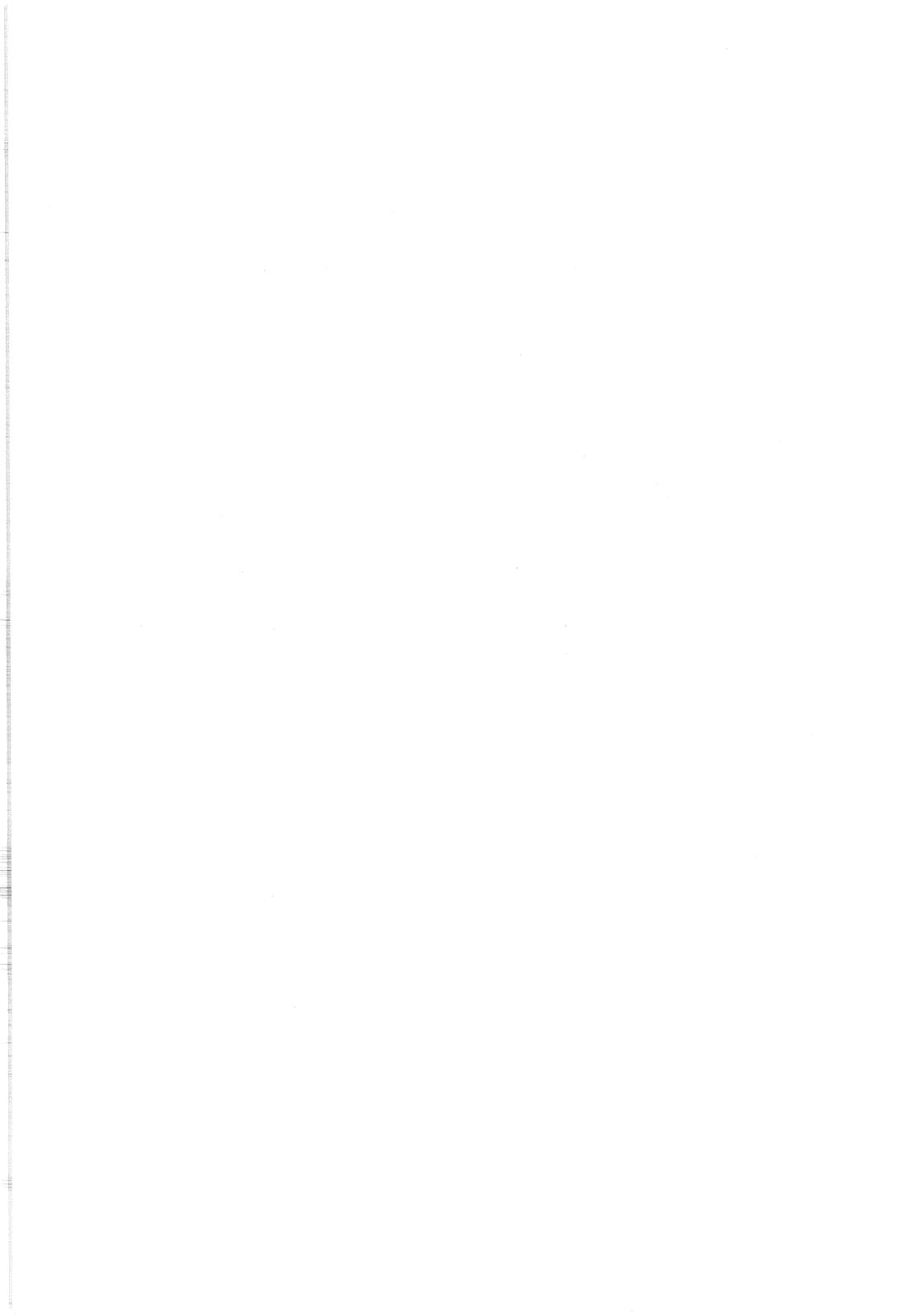
Dr. Ir. Aswatini, APU
NIP. 320003450

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	iii
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI.....	ix
MOBILITAS PENDUDUK DI WILAYAH PERBATASAN: Sebuah Pengantar.....	1
<i>Mita Noveria</i>	
MOBILITAS INTERNASIONAL PENDUDUK DI WILAYAH PERBATASAN INDONESIA	13
<i>Aswatini</i>	
Pendahuluan.....	13
Konsep dan Definisi	15
Pendekatan Dalam Studi Mobilitas Penduduk	17
Pola Mobilitas Internasional Penduduk Wilayah Perbatasan Indonesia	21
Dampak Mobilitas Penduduk Internasional di Wilayah Perbatasan Indonesia	35
Kesimpulan.....	38
Daftar Bacaan	41
MOBILITAS PENDUDUK SEBATIK-TAWAU: Dari Perdagangan Sampai Pengobatan.....	45
<i>Mita Noveria</i>	
Pendahuluan.....	45
Sekilas tentang Pulau Sebatik.....	47
Migrasi Masuk ke Pulau Sebatik: dimulai dari kedatangan orang Bugis.....	51
Pelaku dan Pola Mobilitas Penduduk Sebatik-Tawau	56

Mobilitas Penduduk Sebatik-Tawau: berbagai alasan yang mendasarinya	62
Dinamika Mobilitas Sebatik-Tawau	66
Penutup	70
Daftar Pustaka.....	73
MOBILITAS PENDUDUK SANGIHE.....	77
<i>Suko Bandiyono</i>	
Pendahuluan.....	77
Sumber Data dan Metode	79
Kondisi Lingkungan	79
Sejarah Mobilitas.....	85
Mobilitas Internal	88
Mobilitas Internasional	92
Konklusi.....	98
Daftar Pustaka.....	100
DINAMIKA MOBILITAS PENDUDUK DI WILAYAH PERBATASAN NTT KE PERAIRAN AUSTRALIA	103
<i>Alvini Pranoto</i>	
Pendahuluan.....	103
Kondisi Geografis dan Sosio-Demografi Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT).....	107
Isu Pembangunan Wilayah Perbatasan Laut	109
Mobilitas Nelayan Tradisional dan Isu Transborder Fishing di NTT	114
Dinamika Mobilitas Nelayan Tradisional Indonesia di Wilayah Perbatasan Laut di Perairan Timor	121
Penutup	123
Daftar Pustaka.....	126
DINAMIKA MOBILITAS SOSIAL – BUDAYA MASYARAKAT SKOU DI PERBATASAN PAPUA ...	131
<i>Eniarti B. Djohan</i>	
Pendahuluan.....	131

Gambaran Daerah Perbatasan Papua: Sejarah dan Etnis	133
Orang Skou di Perbatasan.....	138
Mobilitas Sosial-Budaya Lintas Negara dan Lintas Daerah	142
Penutup	156
Daftar Pustaka.....	160
FEMINISASI MIGRASI: Studi Kasus di Wilayah	
Perbatasan Kabupaten Kepulauan Sangihe, Sulawesi Utara .	163
<i>Ade Latifa</i>	
Latar Belakang.....	163
Feminisasi migrasi	168
Mobilitas Penduduk dari Kabupaten Kepulauan Sangihe	175
Migrasi perempuan dari wilayah perbatasan Kepulauan Sangir.....	185
Dampak migrasi bagi perempuan dan rumah tangga.....	192
Penutup	194
Daftar Pustaka.....	196
PERDAGANGAN LINTAS BATAS BELU-TIMOR	
LESTE DAN KEBERADAAN PASAR PERBATASAN.....	199
<i>Bayu Setiawan</i>	
Pendahuluan.....	199
Wilayah Perbatasan Belu-Timor Leste	202
Mobilitas Lintas Batas Belu-Timor Leste.....	206
Perdagangan Lintas Batas Belu-Timor Leste	213
Penutup	234
Daftar Pustaka.....	237
CATATAN PENUTUP.....	239
<i>Mita Noveria</i>	



MOBILITAS PENDUDUK DI WILAYAH PERBATASAN: Sebuah Pengantar

Mita Noveria

Mobilitas penduduk melintasi wilayah perbatasan negara merupakan fenomena kependudukan yang lazim ditemukan, bahkan telah terjadi sejak waktu lama. Kedekatan jarak geografis memungkinkan penduduk dari dua negara yang berbatasan melakukan mobilitas melewati batas negara. Mobilitas ini dilakukan baik secara tradisional maupun modern. Mobilitas tradisional dilakukan tanpa menggunakan paspor. Dokumen perjalanan ke luar negeri berupa pas lintas batas (PLB) yang dikeluarkan oleh pos imigrasi di daerah perbatasan, seperti yang terjadi di wilayah perbatasan Provinsi Papua dengan Papua Nugini, di perbatasan Sulawesi Utara (Sangir Talaud) dengan Filipina serta di wilayah perbatasan Kalimantan Barat dan Kalimantan Timur dengan negara Malaysia. Selanjutnya, mobilitas dengan cara modern (formal) dilakukan dengan menggunakan paspor dan atau visa untuk memasuki wilayah negara tetangga.

Mobilitas melewati wilayah perbatasan ini tidak hanya dilakukan oleh penduduk yang tinggal di wilayah perbatasan, melainkan juga oleh mereka yang berasal dari daerah lain. Kelompok ini pada umumnya adalah penduduk usia produktif yang akan bekerja ke luar negeri, misalnya ke Malaysia dan Singapura. Bagi mereka, wilayah perbatasan merupakan daerah transit sebelum melanjutkan perjalanan ke negara tujuan, baik dengan status tenaga kerja resmi (terdaftar) maupun tidak tercatat (tenaga kerja *illegal*). Penelitian-penelitian yang dilakukan oleh PPK-LIPI mengenai mobilitas TKI ke luar negeri mendapatkan bahwa keberangkatan sebagian besar diantara calon TKI dilakukan melalui beberapa daerah transit di wilayah perbatasan, seperti Kabupaten Nunukan (Kalimantan Timur), Entikong (Kalimantan Barat) serta Kota Batam dan Tanjung Pinang di Kepulauan Riau (Raharto, dkk., 2002; Hugo, dkk., 1996).

Sejalan dengan berbagai perubahan yang terjadi seperti arah kebijakan dan orientasi pembangunan, tidak tertutup kemungkinan terjadinya dinamika dalam mobilitas penduduk di wilayah perbatasan. Sebagai contoh, pada masa pemberlakuan otonomi daerah dimana sebagian kewenangan pemerintah pusat diberikan kepada daerah, pembangunan wilayah perbatasan lebih mendapat perhatian karena perencanaan pembangunan dilakukan oleh pemerintah daerah. Hal ini memungkinkan pembangunan ekonomi daerah, termasuk penciptaan lapangan kerja, dapat lebih ditingkatkan. Dengan kondisi tersebut, diharapkan mobilitas penduduk wilayah perbatasan ke negara tetangga, misalnya untuk mencari pekerjaan dapat dikurangi, dan jika mungkin bahkan dapat dihentikan sama sekali. Namun demikian, keadaan yang berlawanan dapat pula terjadi. Kebijakan pemerintah di bidang ekonomi yang berakibat pada kenaikan harga barang-barang kebutuhan pokok menyebabkan kehidupan masyarakat menjadi semakin sulit. Ditambah dengan keterbatasan kesempatan kerja di dalam negeri, semakin banyak penduduk yang berkeinginan untuk bekerja ke luar negeri. Akibatnya, mobilitas penduduk lintas perbatasan menjadi semakin besar karena wilayah perbatasan merupakan daerah transit bagi sebagian mereka yang akan bekerja ke luar negeri.

Mobilitas penduduk di wilayah perbatasan, terutama yang melintasi batas negara, mencakup berbagai isu strategis. Kegiatan ini tidak hanya melibatkan perpindahan penduduk melainkan juga berkaitan dengan berbagai aspek lainnya seperti hubungan sosial, kegiatan ekonomi, terutama perdagangan dan aktivitas pekerjaan dan juga terkait dengan pelayanan sosial. Lebih lanjut, kegiatan mobilitas penduduk menyebabkan terjadinya aliran barang dan ideologi yang dapat berpengaruh terhadap pembangunan wilayah perbatasan, khususnya serta negara pada umumnya, baik secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu, mobilitas penduduk ini perlu dikelola dengan tepat, terutama untuk mengurangi dampak negatif yang kemungkinan dapat ditimbulkannya.

Pembahasan mengenai mobilitas penduduk melewati wilayah perbatasan negara tidak dapat dipisahkan dari fenomena mobilitas

penduduk pada umumnya. Mobilitas penduduk di wilayah perbatasan mempunyai pola yang sama dengan kegiatan mobilitas penduduk secara umum. Demikian pula, kegiatan ini juga mempunyai berbagai dampak, baik bagi individu migran maupun keluarganya dan bahkan juga bagi pemerintah dalam arti luas. Dampak yang ditimbulkan oleh mobilitas penduduk internasional bervariasi mulai dari dampak sosial, misalnya penyesuaian yang harus dilakukan oleh pelaku mobilitas dalam kehidupan sosialnya, kekurangan tenaga kerja di daerah asal karena tenaga kerja produktif meninggalkan daerah mereka, sampai dengan dampak positif berupa devisa negara yang diperoleh negara dari aktivitas mobilitas tersebut.

Mobilitas penduduk internasional meliputi mobilitas non permanen, semi permanen serta migrasi permanen. Mobilitas non permanen termasuk mobilitas ulang-alik (*commuting*) yang umumnya terjadi dalam jarak dekat dan untuk waktu yang singkat, seperti dalam satu hari pulang pergi dari daerah asal ke daerah tujuan, serta mobilitas sirkuler (*circular mobility*), yang dilakukan dalam hitungan hari, misalnya untuk kunjungan keluarga, berdagang dan kunjungan sosial lainnya. Selanjutnya, migrasi internasional semi-permanen (*non-permanent migration*) mencakup mobilitas musiman (*seasonal migration*) melintasi batas negara, biasanya untuk kegiatan bekerja atau mengolah kebun, seperti yang dilakukan oleh penduduk Sangir ke wilayah Philipina Selatan. Konsep dan definisi mobilitas penduduk internasional serta tinjauannya dari berbagai disiplin ilmu merupakan topik yang diangkat dalam salah satu tulisan dalam buku ini.

Salah satu isu penting terkait dengan mobilitas penduduk di daerah perbatasan adalah keberadaan 'garis perbatasan' yang menjadi batas teritorial masing-masing negara. Garis perbatasan yang seringkali ditentukan jauh setelah suatu kelompok masyarakat yang berasal dari kelompok (etnis) yang sama tinggal di wilayah perbatasan, sangat berpengaruh terhadap kegiatan mobilitas penduduk di daerah tersebut¹. Jika sebelum garis perbatasan negara ditetapkan

¹Penetapan garis perbatasan biasanya dilakukan secara sepihak tanpa melibatkan masyarakat yang tinggal di sepanjang wilayah perbatasan. Setelah

masyarakat dapat melakukan mobilitas di wilayah perbatasan secara bebas, maka setelah penetapan batas negara kondisinya menjadi berubah. Mobilitas penduduk melintasi wilayah perbatasan kemudian diatur dengan aturan-aturan formal mengenai mobilitas lintas negara seperti kepemilikan dokumen berupa paspor dan visa. Bagi pelintas batas tradisional, yaitu masyarakat yang tinggal di daerah perbatasan dan secara teratur melakukan mobilitas lintas negara, dokumen perjalanan (internasional) yang diperlukan berupa pas lintas batas yang dikeluarkan oleh pos imigrasi yang terdapat di perbatasan. Penduduk yang melewati garis perbatasan harus mematuhi aturan-aturan tersebut, jika tidak ingin dikategorikan sebagai pelintas batas *illegal*, yang rentan terhadap ancaman sanksi hukum.

Penetapan batas negara secara formal yang membawa konsekuensi perbedaan kewarganegaraan tidak serta merta memutuskan ikatan kekerabatan diantara masyarakat dengan etnis yang sama. Kenyataan ini antara lain ditemukan pada orang-orang Skou di perbatasan Provinsi Papua (Kabupaten Jayapura) dengan orang-orang etnis yang sama yang menjadi warganegara Papua Nugini (PNG) serta orang Tetun di perbatasan Provinsi NTT (Kabupaten Belu) dengan orang Tetun yang tinggal di negara Timor Leste. Hubungan kekerabatan dipertahankan dengan berbagai cara, salah satu diantaranya adalah saling mengunjungi kerabat yang berada di negara yang berbeda. Upaya ini melibatkan aktivitas mobilitas melintasi batas negara yang dilakukan secara teratur sesuai dengan kebutuhan. Beberapa studi menemukan bahwa ikatan kekeluargaan dan kekerabatan serta kesamaan etnis merupakan faktor yang dominan menyebabkan terjadinya mobilitas tradisional (lihat Bandiyono, dkk. 2004; La Pona, dkk., 2001; Raharto, dkk., 1995). Tidak hanya untuk saling mengunjungi, mobilitas penduduk etnis yang sama yang tinggal di perbatasan Provinsi Papua dan Papua Nugini juga terjadi karena mereka menggarap lahan pertanian yang

penetapan batas negara, penduduk yang semula hidup bersama di suatu wilayah perbatasan terpisah menjadi dua kelompok yang secara teritorial tinggal di dua negara berbeda. Hal ini membawa konsekuensi adanya perbedaan kewarganegaraan diantara kelompok masyarakat yang mempunyai hubungan kekerabatan dan etnis.

terletak di negara tetangga. Sebagian orang Skou di Papua memiliki tanah ulayat di negara Papua Nugini dan sebaliknya orang Skou Papua Nugini mempunyai tanah ulayat yang terletak di wilayah Papua. Oleh karena itu, merupakan fenomena yang biasa bagi penduduk di perbatasan Papua untuk pergi berladang di lahan mereka yang secara teritorial berada dalam wilayah negara Papua Nugini.

Sebagai konsekuensi dari penetapan garis batas negara, maka kunjungan diantara kedua kelompok masyarakat berubah sifatnya menjadi perjalanan/mobilitas internasional yang memerlukan kelengkapan dokumen perjalanan. Khusus untuk daerah perbatasan NTT dengan Timor Leste, dokumen yang diperlukan berupa paspor dan visa, sementara di daerah-daerah perbatasannya lainnya seperti Papua dengan PNG dan Kalimantan Timur (Kabupaten Nunukan) dengan Malaysia hanya diperlukan pas lintas batas, sesuai dengan kesepakatan dengan negara tetangga. Masyarakat di perbatasan NTT-Timor Leste yang tidak mempunyai uang untuk biaya pengurusan paspor dan visa kemudian melakukan mobilitas secara *illegal* ke wilayah Indonesia untuk berbagai keperluan, seperti mengunjungi saudara atau berbelanja barang-barang keperluan sehari-hari.

Fenomena mobilitas penduduk dan dinamikanya di dua wilayah perbatasan tersebut masing-masing diangkat dalam dua tulisan yang berbeda dalam buku ini. Namun demikian, masing-masing tulisan memberikan pembahasan dengan penekanan yang berbeda. Untuk daerah perbatasan Papua-PNG, pembahasan lebih ditekankan pada mobilitas penduduk dari sudut pandang sosial budaya, khususnya hubungan etnis. Selanjutnya, untuk daerah perbatasan NTT-Timor Leste, isu perdagangan lebih dititikberatkan mengingat tingginya aktivitas perdagangan di pasar perbatasan kedua negara.

Dinamika mobilitas penduduk tidak hanya terjadi akibat penetapan garis perbatasan negara di wilayah perbatasan darat, akan tetapi juga di perbatasan laut. Kegiatan penangkapan ikan oleh nelayan (tradisional) merupakan salah satu contoh untuk menunjukkan peranan garis perbatasan laut terhadap mobilitas penduduk. Penetapan garis perbatasan laut antara Indonesia (di batas

luar Pulau Rote, Kabupaten Kupang, Nusa Tenggara Timur) dengan Australia (di daerah Asmore Reef) pada awal tahun 1970-an sangat mempengaruhi kegiatan penangkapan ikan oleh nelayan keturunan Bugis, Buton dan Madura yang telah melakukan kegiatan tersebut jauh sebelumnya. Setelah penetapan batas laut yang dalam kenyataannya dilakukan secara sepihak oleh pemerintah Australia, nelayan Indonesia yang biasa menangkap ikan di wilayah yang sebelumnya tidak mengenal batas negara tersebut menjadi rentan terhadap ancaman pelanggaran wilayah. Kegiatan penangkapan ikan oleh nelayan Indonesia di wilayah yang kemudian ditetapkan sebagai milik Australia itu digolongkan sebagai kegiatan *illegal* karena mereka memasuki wilayah negara lain tanpa izin.

Penetapan garis batas wilayah laut di atas berdampak luas terhadap kehidupan nelayan di wilayah perbatasan NTT, baik dari aspek ekonomi maupun politis. Larangan untuk memasuki wilayah penangkapan secara langsung berakibat pada berkurangnya hasil tangkapan yang pada gilirannya juga mempengaruhi pendapatan mereka dari kegiatan melaut. Selanjutnya dari sisi politik, mereka terancam untuk ditangkap oleh pemerintah Australia karena memasuki wilayah negara tersebut secara *illegal*. Ancaman dipenjara dan dipulangkan melalui proses deportasi selanjutnya mengiringi aktivitas penangkapan ikan yang dilakukan oleh kelompok nelayan di wilayah perbatasan tersebut.

Sama halnya dengan wilayah perbatasan darat, isu mobilitas penduduk melewati batas wilayah perairan ini dan dinamikanya dalam beberapa dekade terakhir juga menjadi salah satu topik tulisan dalam buku ini. Tulisan tersebut semakin membuka kesadaran betapa menetapkan garis perbatasan laut mempunyai pengaruh yang besar terhadap mobilitas nelayan khususnya, dan kehidupan mereka pada umumnya.

Sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya, mobilitas penduduk di wilayah perbatasan dilandasi oleh berbagai motif. Disamping ikatan keluarga seperti yang telah dibicarakan di atas, faktor ekonomi dan kondisi politik berperan pula dalam terjadinya mobilitas penduduk ini (Raharto, dkk., 1995; Bandiyono, dkk., 1995;

Raharto & Djohan, 1999; Widayatun, dkk., 1999). Mobilitas penduduk karena faktor ekonomi paling dominan terlihat pada kegiatan perdagangan, baik untuk menjual hasil-hasil pertanian maupun untuk berbelanja berbagai barang keperluan sehari-hari. Kedekatan geografis serta kemudahan (akses) transportasi untuk menjangkau negara tetangga menjadi faktor pendukung mobilitas penduduk di daerah perbatasan karena alasan perdagangan. Selain kegiatan perdagangan, mobilitas penduduk juga terkait dengan aktivitas pekerjaan. Keterbatasan lapangan kerja di dalam negeri dan sebaliknya, banyaknya kesempatan kerja yang tersedia di negara tetangga, misalnya di sektor perkebunan dan jasa rumah tangga di Malaysia, menjadi penyebab terjadinya kegiatan mobilitas penduduk di wilayah perbatasan.

Mengingat banyaknya alasan yang mendasarinya, sulit menentukan satu motif yang menonjol penyebab terjadinya mobilitas penduduk di daerah perbatasan karena masing-masing daerah mempunyai karakteristik yang berbeda. Diantara dua negara dengan penduduk daerah perbatasan yang berasal dari etnis yang sama, seperti Papua-PNG dan NTT-Timor Leste, hubungan kekerabatan lebih berperan dalam menyebabkan mobilitas penduduk, sementara di daerah lainnya seperti Sebatik (Kalimantan Timur)-Malaysia serta Sangir (Sulawesi Utara)-Filipina mobilitas penduduk lebih dipengaruhi oleh kegiatan perekonomian, termasuk perdagangan dan pekerjaan. Meskipun hubungan kekerabatan juga berperan dalam kegiatan mobilitas penduduk, sumbangannya tidak sebesar kegiatan perdagangan.

Kesenjangan pembangunan antara wilayah Indonesia dengan negara tetangga, menyebabkan penduduk perbatasan lebih berorientasi pada negara tetangga dalam banyak aspek kehidupan (Raharto, dkk., 1994; Widayatun, dkk., 1999; Hamid, 2005). Hal ini antara lain terlihat dari kecenderungan untuk mendapatkan pelayanan sosial dari negara tetangga. Sebagai contoh, sebagian penduduk yang tinggal di daerah perbatasan Sebatik mencari pengobatan di Negara Bagian Sabah yang dipandang relatif lebih baik kualitasnya daripada pelayanan pengobatan yang diberikan oleh pusat-pusat pelayanan

kesehatan di wilayah Sebatik. Kegiatan pencarian pengobatan ini memberi sumbangan terhadap intensitas mobilitas penduduk melintasi wilayah negara.

Mobilitas penduduk di wilayah perbatasan tidak hanya melibatkan perpindahan penduduk melewati batas negara, akan tetapi juga perpindahan secara internal. Artinya, penduduk yang berasal dari berbagai wilayah di Indonesia melakukan mobilitas menuju daerah perbatasan dan sebaliknya, penduduk yang tinggal di daerah perbatasan meninggalkan daerah tersebut untuk pindah ke daerah-daerah lain di Indonesia. Pada sebagian penduduk mobilitas ini dilandasi oleh motif ekonomi. Sebagai contoh, kesempatan berusaha yang terbuka luas di Pulau Sebatik, mulai dari sektor pertanian dan perkebunan sampai dengan sektor perdagangan menarik penduduk dari daerah lain, terutama dari Sulawesi Selatan untuk pindah ke daerah tersebut. Di lain pihak, mobilitas penduduk keluar dari daerah perbatasan pada umumnya terjadi di daerah-daerah yang mempunyai keterbatasan kesempatan ekonomi, terutama karena potensi alam yang terbatas. Hal ini terlihat dari perpindahan sebagian penduduk Kabupaten Kepulauan Sangihe meninggalkan daerah mereka untuk bekerja dan mencari peluang usaha, baik di dalam negeri seperti di beberapa wilayah di Provinsi Sulawesi Utara maupun di luar negeri, terutama di negara Philipina. Sama halnya dengan mobilitas internasional, mobilitas penduduk internal mempunyai beberapa pola, baik non permanen, semi permanen maupun permanen.

Sebagian mobilitas internal terjadi secara spontan, terutama yang dilandasi oleh motif ekonomi karena adanya peluang usaha/ekonomi di wilayah perbatasan. Namun sebagian lainnya dilakukan melalui pengaturan pemerintah seperti yang terjadi dikalangan pegawai negeri dan anggota TNI yang dipindahtugaskan ke daerah perbatasan serta peserta program transmigrasi ke kawasan perbatasan. Penempatan transmigran di wilayah perbatasan ini disamping untuk tujuan pembangunan secara umum, juga untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara karena banyak wilayah perbatasan berpenduduk sangat jarang (Widayatun, dkk., 1999).

Tiga tulisan dalam buku ini membahas mobilitas internal di daerah perbatasan, disamping mobilitas internasional menuju negara tetangga. Satu tulisan berisi pembahasan mengenai mobilitas penduduk di daerah perbatasan Pulau Sebatik (Kabupaten Nunukan, Kalimantan Timur) dengan Kota Tawau (Negara Bagian Sabah, Malaysia), mencakup pola dan pelaku serta alasan-alasan yang mendasarinya. Selain itu, tulisan tersebut juga mengkaji mobilitas internal menuju Pulau Sebatik, mulai dari waktu pulau tersebut belum berpenghuni. Dua tulisan lainnya membahas fenomena mobilitas penduduk di daerah perbatasan Sangir-Filipina. Mobilitas internasional dan internal serta berbagai alasan yang menyebabkan terjadinya kegiatan tersebut mendapat penekanan dalam dua tulisan untuk wilayah perbatasan Sangir-Filipina. Namun demikian, satu tulisan lebih berfokus pada migrasi perempuan. Meskipun pada awalnya perpindahan perempuan lebih sering disebabkan alasan keluarga, misalnya mengikuti perpindahan anggota keluarga, sejalan dengan perkembangan waktu mobilitas perempuan juga didorong oleh alasan ekonomi. Terbukanya kesempatan kerja untuk perempuan menyebabkan makin banyak perempuan yang melakukan mobilitas dan adakalanya kegiatan tersebut dilakukan tidak bersama anggota keluarga.

Semua tulisan dalam buku ini memanfaatkan data-data primer yang sudah dikumpulkan oleh (peneliti-peneliti) PPK-LIPI pada tahun-tahun sebelumnya, terutama sejak awal tahun 1990-an serta analisis data sekunder yang tersedia di instansi-instansi lain, seperti Badan Pusat Statistik (BPS), baik pusat maupun daerah, kantor imigrasi (daerah) serta dinas kependudukan dan tenaga kerja (daerah). Beberapa tulisan juga menggunakan data yang dikumpulkan langsung dari lapangan bersamaan dengan penelitian tahun 2006, disamping data sekunder. Selain dari itu juga dilakukan tinjauan terhadap bahan-bahan (literature) yang sudah ada, berkaitan dengan mobilitas penduduk di wilayah perbatasan serta dinamikanya.

Analisa data dilakukan dengan pendekatan kuantitatif maupun kualitatif. Data-data kualitatif dan kuantitatif sudah banyak dikumpulkan dalam penelitian-penelitian yang dilakukan PPK-LIPI

tahun-tahun sebelumnya. Data tersebut meliputi berbagai isu berkaitan dengan mobilitas penduduk di wilayah perbatasan, misalnya isu kesejahteraan, hubungan sosial budaya antar masyarakat dengan etnis yang sama namun terpisahkan oleh batas administratif dua negara serta perdagangan *illegal* dan penyelundupan. Data-data kuantitatif berasal dari data survei-survei nasional yang dilakukan oleh Badan Pusat Statistik (BPS), baik berupa data Sensus Penduduk maupun survei-survei yang lebih terfokus seperti survei sosial ekonomi (SUSENAS). Data sensus penduduk dan survei nasional ini juga tersedia di BPS dalam bentuk data dasar (*raw data*) yang kemudian diolah sesuai dengan kebutuhan penulisan.

Unit analisis dalam penulisan ini berupa analisis di tingkat nasional maupun daerah (propinsi atau kabupaten/kota). Untuk penjelasan-penjelasan yang lebih bersifat kualitatif, analisis dilakukan di tingkat daerah yang mencakup kecamatan dan desa, sesuai dengan data kualitatif yang tersedia dari penelitian-penelitian yang sudah dilakukan PPK-LIPI.

Daftar Pustaka

Bandiyono, Suko, dkk., 1995. *Mobilitas Penduduk Daerah Perbatasan: Timor Timur*. Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan-Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (PPT-LIPI). Seri Penelitian PPT-LIPI No. 6/1995.

-----, 2004. *Mobilitas Penduduk di Perbatasan PAPUA-PNG*. Sebuah Peluang dan Tantangan. Yogyakarta: BRIDGE Publishing.

Hamid, Rusnawar. 2005. *Carut Marut Pembangunan Kawasan Perbatasan (Kalimantan Barat - Sarawak)*.
http://rudycr.tripod.com/sem2_023/rusnawir.htm. 1/18/2005.

http://www.myanmar.com/Arm_Peace/develop.html. 4/14/2005.
Development of Border Areas for the Consolidation of National Solidarity.

La Pona, dkk. 2001. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Migrasi Internasional (Legal) RI-PNG (Studi Kasus : di Desa Skouw Yambe dan Skouw Mabo).
<http://digilib.menlh.go.id/go.php?id=ijptuncen-gdl-res-1996-la-689-migrasi&PHPSESSI...>

Raharto, Aswatini, dkk. 1995. *Migrasi Kembali Orang Sangir Talaud dari Pulau-Pulau di Wilayah Filipina*. Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan-Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (PPT-LIPI). Seri Penelitian PPT-LIPI No. 2/1995.

-----, 2002. *Kebutuhan Informasi Bagi Tenaga Kerja Migran Indonesia: Studi Kasus di Provinsi Jawa Barat, Kalimantan Timur dan Riau*. Pusat Penelitian Kependudukan-Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (PPK-LIPI). Seri Penelitian PPK-LIPI No. 39/2002.

- Raharto, Aswatini dan Eniarti Djohan. 1999. *Mobilitas Penduduk dan Pembangunan Daerah Perbatasan Kalimantan Timur: Konsep dan Strategi Alternatif Pembangunan*. Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan-Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (PPT-LIPI). Seri Penelitian PPT-LIPI No. 36/1999.
- Raharto, Aswatini, Suko Bandiyono dan Mujiyani. 2000. *Mobilitas Penduduk di Kawasan Kerjasama Regional*. Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan-Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (PPT-LIPI).
- Widayatun, Bayu Setiawan dan Aswatini Raharto. 1999. *Laporan Pembangunan Wilayah Perbatasan Kabupaten Sangir Talaud: Konsep dan Strategi Alternatif Pembangunan*. Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan-Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (PPT-LIPI). Seri Penelitian PPT-LIPI No. 37/1999.

MOBILITAS INTERNASIONAL PENDUDUK DI WILAYAH PERBATASAN INDONESIA

Aswatini

Pendahuluan

Negara Republik Indonesia mempunyai wilayah darat dan laut yang berbatasan dengan 10 negara. Di wilayah darat, Indonesia berbatasan langsung dengan Negara Malaysia, Papua Nugini dan Republik Demokratik Timor Leste, di wilayah perbatasan Provinsi Kalimantan Timur, Kalimantan Barat, Papua dan Nusa Tenggara Timur. Di wilayah laut Indonesia berbatasan dengan 10 negara yaitu India, Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Filipina, Palau, Australia, Republik Demokratik Timor Leste dan Papua Nugini. Wilayah perbatasan laut ini terdapat di 92 pulau-pulau terluar yang tersebar di 17 provinsi, mulai dari Nanggroe Aceh Darussalam sampai Papua (Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2004: 6, 12-16).

Secara garis besar permasalahan yang dihadapi wilayah perbatasan di Indonesia dapat dikelompokkan dalam tiga kelompok besar yaitu (1) berkaitan dengan kebijakan pembangunan; (2) ekonomi dan sosial budaya serta (3) pertahanan dan keamanan (Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2004: 18-23). Ketiga permasalahan tersebut sangat berkaitan dengan kondisi penduduk di wilayah perbatasan, baik dari sisi kuantitas maupun kualitas. Salah satu variabel yang erat berhubungan dengan kuantitas dan kualitas penduduk adalah mobilitas penduduk. Dalam konteks wilayah perbatasan, mobilitas penduduk internasional melintasi batas negara merupakan variabel penting berkaitan dengan ketiga permasalahan tersebut diatas.

Dalam kaitannya dengan pembangunan wilayah, mobilitas penduduk dapat memberikan dampak positif maupun negatif terhadap

daerah pengirim maupun penerima. Daerah perbatasan di Indonesia umumnya merupakan daerah terpencil yang sulit dijangkau. Orientasi pembangunan wilayah perbatasan pada masa lalu sangat ditekankan pada aspek pertahanan keamanan, sehingga pembangunan ekonomi wilayah ini sangat tertinggal dibandingkan dengan wilayah lainnya di Indonesia dan juga wilayah-wilayah perbatasan di beberapa negara tetangga seperti Malaysia. Keadaan ini mendorong terjadinya mobilitas penduduk meninggalkan wilayah perbatasan di Indonesia menuju wilayah lainnya di Indonesia dan juga melintasi batas menuju negara tetangga, baik secara permanen maupun non permanen. Berkurangnya penduduk di wilayah perbatasan Indonesia dan besarnya arus mobilitas penduduk lintas batas ke negara tetangga akan berdampak terhadap pertahanan dan keamanan di wilayah tersebut. Wilayah perbatasan, karenanya, merupakan daerah kritis, salah satunya disebabkan karena terjadinya mobilitas penduduk melintasi batas internasional antara dua negara. Penduduk Indonesia di wilayah perbatasan pulang pergi melintasi batas dua negara yang memiliki kondisi sosial, ekonomi, sistem politik dan peraturan yang berbeda. Mereka juga membawa serta uang, barang, ide-ide, perilaku dan inovasi yang akan berdampak signifikan terhadap daerah asal di Indonesia maupun daerah yang dituju.

Dalam kaitannya dengan kondisi sosial budaya masyarakat, sebelum ditentukannya batas kedaulatan Negara Indonesia dengan negara tetangga seperti di wilayah perbatasan Indonesia-Malaysia di Kalimantan Timur; di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina di Sulawesi Utara serta di perbatasan Indonesia-Papua Nugini di Papua, interaksi penduduk yang mempunyai ikatan kekerabatan tidak dibatasi oleh batas-batas negara. Mereka merupakan satu kesatuan kekerabatan dan juga kesatuan wilayah permukiman dan pengolahan lahan pertanian. Karena itu, setelah ditetapkannya batas kedaulatan kedua negara, mobilitas penduduk yang sekarang tinggal di wilayah dua negara yang berbeda tetapi masih tetap mempunyai ikatan kekerabatan, tetap terjadi. Mereka saling mengunjungi untuk keperluan keluarga, seperti pesta adat dan perkawinan, juga untuk mengolah lahan pertanian yang setelah ditetapkannya batas-batas

negara berada di wilayah negara yang berbeda dengan tempat mereka bermukim. Mobilitas ini dikenal sebagai mobilitas penduduk tradisional.

Berbagai bentuk mobilitas internasional yang dilakukan penduduk warga Indonesia ke negara tetangga menyebabkan mereka sangat memahami kondisi di negara tetangga tersebut. Keadaan ini dapat berdampak positif maupun negatif, baik terhadap penduduk dan wilayah perbatasan itu sendiri maupun terhadap kepentingan Indonesia sebagai suatu negara. Tulisan ini bertujuan untuk memberikan pemahaman tentang dinamika mobilitas internasional penduduk yang terjadi di wilayah perbatasan tersebut, antara Indonesia dan Malaysia di Kalimantan Timur; Indonesia dan Filipina di Sulawesi Utara; Indonesia dan Papua Nugini di Papua serta Indonesia dan Republik Demokratik Timor Leste di Nusa Tenggara Timur. Pembahasan mencakup pola-pola mobilitas spasial yang terjadi melintasi batas negara Indonesia, proses dan faktor-faktor yang mempengaruhinya serta konsekuensi sosial dan ekonomi dari mobilitas tersebut.

Konsep dan Definisi

Dalam studi demografi, mobilitas umumnya dimaksudkan sebagai perpindahan spasial, fisik atau geografik. Mobilitas penduduk spasial dapat diartikan sebagai berbagai bentuk pergerakan penduduk yang mencakup pergerakan harian yang ulang alik sampai pergerakan yang berdampak terhadap perubahan tempat tinggal untuk jangka waktu lama, bahkan untuk selama hidup individu yang melakukan mobilitas tersebut (Young, 1980: 112-113). Karena itu, mobilitas penduduk spasial dapat diklasifikasikan menurut waktu (*time*): harian, periodik, musiman, jangka panjang, tidak beraturan (*irregular*) dan tetap (*permanent*); dan tempat (*space*): dari desa ke desa, desa ke kota, kota ke kota, kota ke desa atau dari satu wilayah geografis ke wilayah lainnya. Tidak semua mobilitas spasial ini dapat dikategorikan sebagai migrasi seperti yang dapat disimpulkan dari definisi berikut:

Migration is a form of geographic or spatial mobility involving a change of usual residence between clearly defined geographic units. Some changes of residence, however, are temporary and do not involve changes in usual residence; these are usually excluded from 'migration'. They include brief excursion for visiting, vacation, or business, even across national boundaries (Shryock and Siegel, 1976: 349).

Menurut Pressat (1985: 144-145) ada tiga dimensi yang dapat digunakan dalam mengklasifikasikan mobilitas penduduk sebagai migrasi, yaitu:

1. Terjadi secara permanen.
2. Melintasi batas-batas administratif suatu wilayah. Jadi harus didefinisikan batas wilayah tertentu dimana mobilitas penduduk dapat dikategorikan sebagai migrasi (*migration defining area*).
3. Harus ditentukan jarak waktu tertentu dimana mobilitas tersebut terjadi (*migration defining period*).

Secara konvensional, dengan mempertimbangkan batas wilayah (*migration defining area*) migrasi dibagi lagi menjadi dua yaitu

1. Migrasi internal, yaitu perpindahan tempat tinggal penduduk secara permanen atau semi permanen yang melewati batas administratif daerah, tetapi masih dalam satu wilayah negara.
2. Migrasi internasional, yaitu perpindahan tempat tinggal penduduk secara permanen atau semi permanen yang melintasi batas administratif negara (Bogue, 1959: 488-489, dalam Hauser; 1969: 752).

Berdasarkan dimensi-dimensi di atas (*migration defining area* dan *migration defining period*) dan definisi di atas, perjalanan untuk keperluan pariwisata (*tourist trips*) meskipun melintasi batas administratif wilayah mobilitas ulang alik (*commuting*) dan pengembara (*nomadic*) tidak dapat diklasifikasikan sebagai migrasi.

Hanya mobilitas penduduk yang permanen atau semi permanen dan melintasi batas formal geografis dan/atau politis suatu wilayah, yang menyebabkan perubahan tempat tinggal, dapat disebut dengan migrasi penduduk (Gould and Prothero, 1975: 42-45, dalam Young, 1980: 112-113; Shryock dan Siegel, 1976: 349, 373). Secara umum, semua pergerakan penduduk tersebut dapat didefinisikan sebagai mobilitas penduduk.

Pendekatan Dalam Studi Mobilitas Penduduk

Dalam studi demografi, mobilitas penduduk menunjukkan perpindahan ruang (spasial), fisik atau geografik, tetapi dalam studi sosiologi, mobilitas umumnya diartikan sebagai perubahan dalam status, misalnya dalam pekerjaan dan tingkat kehidupan/kemampuan ekonomi. Untuk membedakannya digunakan istilah mobilitas geografis dan mobilitas sosial (Shryock dan Siegel, 1976: 373).

Data agregat dalam studi mobilitas geografis penduduk dapat menggambarkan pola dan arah arus mobilitas penduduk berdasarkan ciri-cirinya seperti umur, jenis kelamin, pekerjaan dan pendidikan. Ini adalah pendekatan demografi formal dalam analisis tentang mobilitas penduduk, tetapi demographer juga mengaplikasikan teori-teori disiplin ilmu sosial lainnya untuk menjelaskan kondisi sosial, ekonomi dan politik yang menyebabkan mobilitas penduduk atau yang disebabkan oleh mobilitas penduduk tersebut. Karena itu, demographer, karena kebutuhannya telah menjembatani jurang berbagai disiplin (Keely, 2000). Orientasi studi tentang mobilitas penduduk dipengaruhi oleh masing-masing disiplin ilmu, tetapi tidak ada satu disiplin ilmu yang dapat digunakan untuk analisis secara menyeluruh. Teori-teori yang berkaitan dengan mobilitas penduduk umumnya memfokuskan pada bentuk mobilitas penduduk secara permanen atau non-permanen yang lebih umum dikenal sebagai migrasi. Tabel 1, sebagai contoh, menunjukkan teori-teori migrasi¹

¹Migrasi merupakan salah satu bentuk atau pola mobilitas penduduk yang menyebabkan terjadinya perubahan tempat tinggal penduduk secara permanent.

yang dikembangkan dari berbagai pendekatan ilmu, diantaranya geografi, sejarah, sosiologi, dan ekonomi.

Tabel 1
Teori Mobilitas Penduduk Lintas Disiplin Ilmu

Disiplin ilmu	Contoh pertanyaan penelitian	Unit analisis	Teori yang dominan
Geografi	Bagaimana pola georafis dan arah dari mobilitas penduduk penduduk?	Lebih makro/penduduk	Gravity model
Sejarah	Bagaimana kita memahami pengalaman migran?	Lebih mikro/individual dan kelompok	Mengabaikan teori dan pengujian hipotesis
Sosiologi	Apa yang menjelaskan penyatuan migran?	Lebih makro/ kelompok ethnic dan kelas sosial	Strukturalis dan/atau fungsionalis
Ekonomi	Apa yang menjelaskan kecenderungan mobilitas penduduk dan bagaimana pengaruhnya?	Lebih mikro/individual	Rasionalis: <i>cost-benefit</i> dan <i>push-pull</i>

Sumber: Dimodifikasi dari Brettell dan Hollifield, 2000; Willis, 1974.

Geografer memfokuskan analisis mobilitas penduduk pada pola geografis serta arah dari pergerakan tersebut dan menghubungkannya dengan faktor-faktor sosial, ekonomi dan perubahan lingkungan (Willis, 1987: 7). Salah satu faktor yang berpengaruh terhadap pola dan arah mobilitas penduduk ini adalah daya tarik dari suatu tempat serta jarak dari kedua tempat tersebut (daerah asal dan daerah tujuan). Faktor jarak penting dalam pendekatan geografi seperti yang ditunjukkan dalam *gravity model*. Model ini menunjukkan bahwa mobilitas penduduk antara dua tempat (daerah asal dan daerah tujuan) berhubungan langsung, secara proporsional, dengan masa tempat tersebut (misalnya ukuran

Untuk penjelasan tentang perbedaan mobilitas penduduk dengan migrasi penduduk, dapat dilihat dalam uraian tentang konsep dan definisi.

besarnya kota) dan berbanding terbalik dengan jarak antara kedua tempat tersebut.

Fokus analisis mobilitas penduduk untuk sejarawan (*historians*) berangkat dari pertanyaan penelitian yang berhubungan dengan tempat (terjadinya migrasi) dan waktu (kapan terjadinya migrasi) tertentu. Pertanyaan-pertanyaan penelitian yang diajukan umumnya sama dengan analisis migrasi dalam disiplin ilmu lainnya menyangkut determinan dan konsekuensi dari mobilitas penduduk: siapa yang melakukan mobilitas?; kapan terjadinya?; kenapa mereka melakukan/tidak melakukan mobilitas?; bagaimana pengalaman perjalanan mereka? Dalam analisis proses migrasi, sejarawan mendahulukan pada penjelasan naratif tentang bagaimana kelompok-kelompok masyarakat menetap, membentuk komunitas mereka (di daerah tujuan) dan membentuk identitas mereka (Diner, 2000).

Sosiolog dalam analisis mobilitas penduduk menekankan pada pertanyaan: kenapa mobilitas penduduk terjadi (motivasi)?; dan bagaimana pola mobilitas penduduk ini dapat terus bertahan? (Heisler, 2000). Selain dari itu ada pula yang berpendapat bahwa sosiolog dalam analisisnya juga memfokuskan pada akibat sosial dan psikologis dari mobilitas ini terhadap individu dan penduduk di daerah asal, hubungan antara mobilitas spasial dengan mobilitas sosial serta proses akulturasi dan penyesuaian diri penduduk migran di daerah tujuannya (Shryock dan Siegel, 1976; Willis, 1974). Pendekatan sosiologi dalam studi mobilitas penduduk juga sangat berhubungan dengan aspek demografi dalam melihat karakteristik penduduk (umur, jenis kelamin, jumlah anggota dan komposisi rumah tangga, pendidikan, suku bangsa) pelaku mobilitas, aspek geografi, dengan penekanan pada pentingnya faktor jarak dan aspek ekonomi dengan penekanan pada pentingnya faktor ekonomi sebagai penyebab terjadinya mobilitas penduduk tersebut (Oberai, 1987).

Analisis migrasi internasional umumnya didekati dengan teori ekonomi. Pendekatan ekonomi dalam studi migrasi menekankan pentingnya selektivitas terhadap penduduk pelaku mobilitas. Pertanyaan utama yang akan dijawab adalah: Dalam konsisi bagaimana selektivitas terjadi, dan siapa yang terseleksi untuk

melakukan mobilitas sehubungan dengan investasi dalam sumberdaya manusia dan kondisi pasar kerja? (Chiswick, 2000).

Teori makro ekonomi neoklasik (*neoclassical macroeconomic theory*) menekankan pentingnya perbedaan geografis dalam penawaran dan permintaan tenaga kerja serta perbedaan tingkat upah antara dua daerah dalam mempengaruhi arus migrasi (Keely, 2000: 51). Mobilitas terjadi dari daerah dengan penawaran tenaga kerja yang tinggi, biasanya juga mempunyai tingkat upah yang rendah menuju daerah dengan tingkat upah yang lebih tinggi. Daerah dengan tingkat upah yang rendah biasanya merupakan daerah dengan suplai tenaga kerja yang tinggi, sedangkan daerah dengan tingkat upah yang tinggi biasanya merupakan daerah yang kekurangan suplai tenaga kerja. Karena itu, ekonom menekankan hubungan antara mobilitas penduduk dengan siklus pekerjaan, penyediaan (*supply*) tenaga kerja terlatih dan tidak terlatih (sehubungan dengan investasi sumberdaya manusia), pertumbuhan industri serta lapangan pekerjaan (kondisi pasar kerja). Pendekatan ekonomi dalam analisis mobilitas penduduk ini biasanya merupakan analisis makro sebagai penyesuaian terhadap mekanisme pasar kerja (Willis, 1974). Teori mikro ekonomi neoklasik (*neoclassical microeconomics theory*) menekankan pentingnya pilihan-pilihan yang dihadapi individu migran di tempat-tempat dengan perbedaan tingkat upah dan kesempatan kerja. Karakteristik migran sebagai hasil dari investasi sumberdaya manusia sangat berpengaruh terhadap keputusan individu untuk bermigrasi (Keely, 2000: 51). Pada awalnya pendekatan ekonomi tidak mempertimbangkan faktor non-ekonomi. Tetapi saat ini ekonom juga mempertimbangkan faktor-faktor non-ekonomi yang mempengaruhi proses pengambilan keputusan dalam mobilitas penduduk. Unit analisisnya juga bergeser dari tingkat individu menuju tingkat rumah tangga dan keluarga (*new economics*) (Brettell dan Hollifield, 2000; Keely, 2000: 51; Oberai, 1987). Pendekatan lainnya dikenal dengan teori *dual labour market* dan pendekatan ekonomi politik (*political economic approach*) yang dikenal dengan teori sistem dunia (*world system theory*) (Lihat Keely, 2000: 51). Teori-teori ini terutama menjelaskan analisis migrasi tenaga kerja internasional.

Pola Mobilitas Internasional Penduduk Wilayah Perbatasan Indonesia

Mobilitas penduduk internasional dalam beberapa aspek berbeda dengan mobilitas internal karena melibatkan izin melintasi batas negara yang banyak dipengaruhi oleh kedaulatan dan sistem yang berbeda di kedua negara. Berdasarkan definisi yang sudah diuraikan pada bagian sebelumnya, pola mobilitas penduduk yang terjadi di wilayah perbatasan Indonesia yang melintasi batas negara (mobilitas internasional) dapat diklasifikasikan dalam :

- Mobilitas non-permanen, melintasi batas negara. Mobilitas ini termasuk : (1) mobilitas ulang-alik (*commuting*), umumnya terjadi dalam jarak dekat dan untuk waktu yang singkat, misalnya dalam satu hari pulang pergi dari daerah asal ke daerah tujuan, dan (2) mobilitas sirkuler (*circular mobility*), dalam hitungan hari untuk kunjungan keluarga, berdagang dan kunjungan sosial lainnya.
- migrasi internasional semi-permanen (*non-permanent migration*), termasuk mobilitas musiman (*seasonal migration*) melintasi batas negara, biasanya untuk kegiatan bekerja atau mengolah kebun.
- migrasi internasional permanen (*permanent migration*) melintasi batas negara, dimana pendatang tinggal lebih dari enam (6) bulan di daerah tujuan migrasi.

Ketiga pola mobilitas internasional penduduk di wilayah perbatasan ini sangat dipengaruhi oleh kondisi alam, ikatan kekerabatan, kondisi ekonomi serta kondisi politik dan keamanan di kedua negara, khususnya di wilayah negara yang berbatasan langsung. Faktor alam, misalnya jarak yang lebih dekat ke pusat-pusat kehidupan di negara tetangga dibandingkan negara sendiri, merupakan daya tarik yang menyebabkan penduduk wilayah perbatasan lebih mudah mendapatkan akses terhadap fasilitas kehidupan di negara tetangga dibandingkan di negaranya sendiri. Kondisi ekonomi yang lebih baik di negara tetangga juga menarik

penduduk daerah perbatasan untuk lebih berorientasi ke negara tetangga dalam aktifitas ekonominya. Sebaliknya, kondisi keamanan dan politik yang tidak stabil di negara sendiri akan merupakan faktor pendorong bagi penduduk wilayah perbatasan untuk menyeberang mencari keamanan dan perlindungan di negara tetangga.

Mobilitas non-permanen, termasuk mobilitas ulang-alik (sirkuler) penduduk di wilayah perbatasan Indonesia menyeberang ke negara tetangga, dapat terjadi karena adanya keterkaitan sosial budaya, pemilikan tanah keluarga (tanah ulayat) dan karena ketergantungan ekonomi. Penduduk yang tinggal di wilayah perbatasan sering mempunyai ikatan sosial budaya meskipun mereka secara geografis tinggal di wilayah negara yang berbeda. Banyak dari mereka yang berasal dari kelompok etnik yang sama, sebagai contoh, penduduk yang tinggal di wilayah perbatasan Indonesia dan Filipina di Sulawesi Utara (Kepulauan Sangihe Talaud) dengan penduduk di wilayah Filipina Selatan (Pulau Balut dan Pulau Saranggane), penduduk wilayah perbatasan Indonesia dan Malaysia di Kalimantan Timur dengan penduduk di Negara Bagian Sabah (Malaysia) serta penduduk di wilayah perbatasan Indonesia dan Papua Nugini (PNG) di Kabupaten Jayapura, Papua dengan penduduk di daerah Wutung dan Vanimo di PNG (Raharto, 1995; Raharto *et al*, 1997/1998; Bandiyono *et al*, 2004). Kebanyakan mobilitas ini merupakan mobilitas jangka pendek dan sudah berlangsung sejak sebelum batas kedaulatan kedua negara ditentukan. Batas negara yang ditentukan pada zaman kolonial cenderung memotong wilayah mobilitas tradisional penduduk di wilayah perbatasan, sehingga memisahkan mereka yang sudah berinteraksi serta yang sudah berkawin mawin dalam dua wilayah kekuasaan negara yang berbeda.

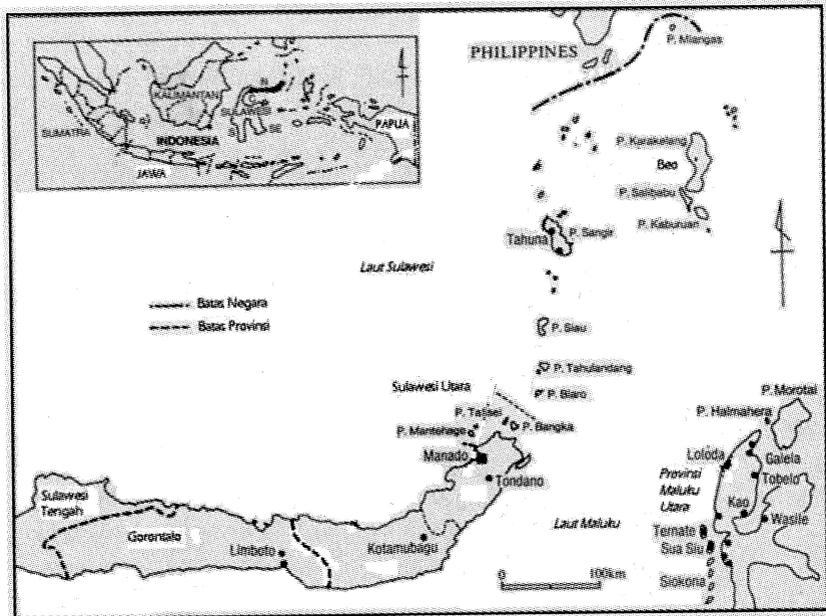
Mobilitas penduduk di wilayah perbatasan Indonesia-Filipina di Kepulauan Sangihe Talaud, Sulawesi Utara, sebagai contoh sudah terjadi sejak sebelum abad ke 19 (Zaelany dan Augustina, 1995: 32). Mobilitas ini terutama disebabkan karena adanya ikatan kekerabatan penduduk dua wilayah ini yang menurut sejarah pernah disatukan dibawah satu kerajaan, yaitu Kerajaan Kandhar. Kerajaan Kandhar yang merupakan salah satu kerajaan di wilayah Kepulauan Sangihe

Talaud pada abad ke 17, dikatakan mempunyai wilayah kekuasaan sampai daerah Buntuan, Pulau Sarangane dan Kota Davao di Mindanao Selatan yang sekarang merupakan wilayah Negara Filipina (Departemen P dan K Sulut, 1980: 20; Watuseke, 1990: 8). Kerajaan Tabukan (juga di wilayah Kepulauan Sangihe Talaud) juga dikatakan mempunyai wilayah sampai ke Cotabato, juga sekarang termasuk wilayah Negara Filipina (Departemen P dan K Sulut, 1980: 21). Bahkan, salah satu suku bangsa yang dianggap penduduk asli di wilayah Filipina Selatan, yaitu Suku Sangil mempunyai bahasa dan adat istiadat yang sama dengan bahasa dan dialek serta adat istiadat penduduk Tabukan Utara di Kepulauan Sangihe (Aambong, 1991: 9). Dengan demikian, mobilitas penduduk antara wilayah-wilayah tersebut pada saat itu umum terjadi karena masih berada pada satu wilayah kekuasaan (kerajaan), yang memudahkan mobilitas orang-orang yang berada dalam wilayah tersebut. Karena itu, banyak ditemukan orang Sangir yang tinggal di wilayah Filipina Selatan sejak berabad-abad yang lalu, menikah dengan penduduk asli dan berketurunan di sana. Setelah kedaulatan kedua negara, Filipina dan Indonesia, ditetapkan kunjungan keluarga (dalam bentuk mobilitas non-permanen) merupakan pergerakan penduduk yang biasa terjadi antara penduduk di wilayah Kepulauan Sangihe Talaud dengan penduduk di pulau-pulau dan wilayah Midanao Selatan di Filipina. Karena jarak yang relatif jauh terkait dengan sarana transportasi yang tersedia, migrasi ulang-alik (*commuting*) dalam satu hari tidak mungkin dilakukan.

Adanya hubungan kekerabatan dan kunjungan keluarga antara penduduk dua wilayah ini, menyebabkan timbulnya hubungan perdagangan (ekonomi) dan juga pemilikan atau penguasaan lahan pertanian di wilayah negara tetangga. Lokasi Kepulauan Sangihe Talaud lebih dekat dengan wilayah Filipina Selatan dibandingkan ke wilayah utara Pulau Sulawesi dan pusat pemerintahan dan ekonomi di Kota Manado (Lihat Peta 1). Untuk pergi ke Sulawesi Utara pada masa lalu masih sangat sulit. Kondisi arus laut yang kencang, ombak besar serta adanya pusaran-pusaran air berbahaya merupakan hambatan yang dijumpai dalam perjalanan dari Sangihe Talaud

menuju Kota Manado. Dengan demikian, hubungan perdagangan lebih mudah dilakukan ke wilayah Filipina Selatan dibandingkan ke Sulawesi Utara, disamping didukung pula oleh adanya hubungan kekerabatan yang ada. Biasanya penduduk dari wilayah perbatasan di Kepulauan Sangihe Talaud membawa kopra untuk dijual di wilayah Filipina karena harganya di sana lebih mahal. Mereka kembali ke Indonesia dengan membawa sembilan bahan kebutuhan pokok, seperti bahan makanan. Bagi penduduk pulau-pulau kecil di wilayah perbatasan Indonesia seperti Pulau Marore, Kawio dan Kawaluso, juga lebih mudah untuk pergi ke wilayah Filipina Selatan daripada ke Pulau Sangir Besar, yang merupakan daerah utama penghasil bahan makanan di wilayah Kepulauan Sangihe Talaud (Aambong, 1991: 8).

Peta 1. Wilayah Perbatasan Indonesia – Filipina di Sulawesi Utara



Peta 1 : Kawasan Perbatasan Indonesia dan Filipina di Provinsi Sulawesi Utara
 Sumber : Raharto, Aswatini, 2000: 245.

Kondisi wilayah Kepulauan Sangihe Talaud yang terbatas sumberdaya alamnya (tanah pertanian) menyebabkan penduduknya yang pergi ke wilayah Filipina Selatan untuk bekerja dan bahkan kemudian membuka tanah pertanian di sana, seperti kebun kelapa. Keadaan ini dimungkinkan selain karena masih jarangnyapun penduduk di wilayah tersebut juga karena masih lemahnya kontrol negara terhadap mobilitas penduduk tradisional di wilayah perbatasan. Akibatnya, terjadi arus mobilitas penduduk non-permanen yang teratur. Penduduk wilayah perbatasan di Indonesia dalam waktu-waktu tertentu pergi dan menetap di wilayah Filipina Selatan dalam jangka waktu singkat (kurang dari 6 bulan) untuk menengok dan mengolah kebunnya. Pada saat panen kelapa mereka pergi dan membuat kopra di sana dan kembali ke Indonesia membawa barang-barang kebutuhan hidup. Pembukaan kebun di wilayah negara tetangga ini juga melahirkan pola mobilitas permanen, dimana penduduk dari wilayah perbatasan di Indonesia kemudian menetap di wilayah Filipina Selatan untuk mempertahankan penguasaan dan pemilikan atas tanah dan kebun yang sudah dibukanya. Mobilitas penduduk secara tradisional ini kemudian berkembang menjadi mobilitas dengan alasan-alasan politik. Sebagai contoh, selama zaman kolonial Belanda, banyak aktivis organisasi politik di Indonesia yang melarikan diri dari Kepulauan Sangihe -Talaud menuju Pulau Mindanao untuk menghindari penangkapan oleh Pemerintah Belanda (Kaurow, 1990). Keadaan ini menyebabkan banyaknya penduduk Indonesia, terutama Suku Sangir yang menetap di wilayah Filipina Selatan. Sebelum kemerdekaan kedua negara, Indonesia dan Filipina, keberadaan orang-orang yang berasal dari wilayah Indonesia di wilayah Filipina Selatan tidak menjadi persoalan karena pemerintah kolonial tidak menaruh perhatian dan tidak merasa berkepentingan dengan kegiatan mobilitas penduduk tradisional ini.

Setelah kemerdekaan Indonesia dan Filipina, mobilitas penduduk tersebut menjadi masalah karena masing-masing negara ingin menegakkan kedaulatan wilayah negaranya. Mobilitas penduduk antar kedua negara ini di wilayah perbatasan diatur dalam perjanjian *Border Crossing (Border Crossing Agreement/BCA)* pada

tahun 1956, yang mengatur mobilitas penduduk untuk tujuan kunjungan keluarga, darmawisata dan berdagang. Dengan adanya BCA ini, penduduk Indonesia yang tinggal di wilayah yang termasuk dalam 'wilayah perbatasan' dapat masuk ke 'wilayah perbatasan' di Filipina Selatan dengan menggunakan surat jalan dari kepala desa yang merupakan pas lintas batas (PLB), kemudian melapor ke camat administratif BCA yang sudah ditentukan, di wilayah Indonesia dan Filipina. Proses yang sama juga berlaku bagi penduduk wilayah Filipina Selatan yang berkunjung ke Indonesia. Batas waktu untuk tinggal di negara tetangga dalam mobilitas ini adalah selama satu bulan (Raharto, 1955).

Berdasarkan perjanjian BCA tahun 1956, penduduk Indonesia yang datang ke wilayah Filipina Selatan sebelum tahun 1956 dapat dianggap sebagai pendatang tidak sah dan sewaktu-waktu dapat dikembalikan ke wilayah Indonesia (Tan-Cullamar, 1987: 99-139). Pada tahun 1963-1965 pernah dilakukan pemulangan (repatriasi) awal warga Indonesia yang tinggal 'secara tidak sah' di wilayah Filipina Selatan ke Sulawesi Utara. Namun demikian, karena proses *resettlement* mereka di Indonesia tidak berjalan lancar, banyak diantara mereka pada tahun 1967 kembali lagi ke wilayah Filipina Selatan.

Pada awal tahun 1980-an, mulai terjadi arus migrasi kembali warga Indonesia yang tinggal di wilayah Filipina Selatan, ke Indonesia secara spontan disebabkan karena keadaan ekonomi dan keamanan di Filipina yang bertambah buruk. Disamping itu, setelah kemerdekaan Indonesia dan Filipina, keberadaan warga Indonesia di wilayah negara Filipina dipertanyakan dan hak kepemilikan serta penguasaan atas lahan pertanian juga dibatasi. Sebaliknya, keadaan di Indonesia mulai stabil dan kondisi ekonominya juga membaik. Mereka yang kembali ini tidak seluruhnya menetap di Kepulauan Sangihe Talaud, tetapi ada yang memilih pindah ke Pulau Halmahera karena tanah pertanian di sana masih cukup luas, disamping keadaan alam yang tidak jauh berbeda dengan daerah asal mereka di Kepulauan Sangihe Talaud (Aswatini dkk, 1994).

Sampai saat ini masih ada ribuan warga Indonesia yang tinggal di wilayah Filipina Selatan, baik yang mempunyai keinginan untuk kembali ke Indonesia maupun yang ingin menetap di Filipina karena sudah menikah dengan penduduk asli di sana. Mobilitas penduduk antara Kepulauan Sangihe Talaud dengan pulau-pulau di wilayah Filipina Selatan juga masih terjadi meskipun tidak untuk tujuan menetap. Ikatan kekerabatan yang terjadi antara penduduk kedua wilayah menyebabkan adanya kunjungan keluarga yang kadang-kadang juga digunakan untuk berdagang. Selain dari itu, ada juga penduduk yang sudah menetap kembali di Indonesia tetapi masih mempunyai dusun (kebun) di wilayah Filipina (Raharto dkk, 1995).

Mobilitas penduduk juga terjadi di wilayah perbatasan Indonesia - Malaysia di Kalimantan Timur. Latar belakang penduduk di wilayah perbatasan Indonesia – Malaysia di Kalimantan Timur menunjukkan adanya hubungan kekerabatan yang erat antara penduduk di wilayah perbatasan Indonesia dan penduduk di wilayah perbatasan Malaysia. Pola hubungan ini dapat dikelompokkan menjadi dua (Djohan dan Yogaswara, 1889) yaitu:

1. Hubungan yang sudah ada sejak zaman nenek moyang mereka, sebelum ditentukannya batas Negara, Malaysia dan Indonesia. Hubungan ini didasarkan pada garis (satu) keturunan atau hak ulayat tanah/lahan.
2. Hubungan yang terjadi karena adanya mobilitas penduduk dari wilayah Indonesia, yang berasal dari luar wilayah perbatasan di Kalimantan Timur, ke Negara Bagian Sabah untuk mencari pekerjaan, seperti pendatang suku Bugis dan Makassar dari Sulawesi Selatan dan pendatang dari beberapa wilayah di Provinsi Nusa Tenggara timur.

Pola hubungan pertama, misalnya, dapat dilihat dalam kehidupan suku Dayak Kayan dan suku Tidung yang tinggal di wilayah perbatasan, baik di wilayah negara Indonesia maupun di wilayah negara Malaysia. Pola kehidupan tradisional bertani berpindah-pindah memisahkan kelompok-kelompok masyarakat secara geografis tetapi tidak menghilangkan ikatan kekerabatan yang

terjalin diantara mereka serta hak atas tanah ulayat. Sampai saat ini masih ditemukan penduduk di wilayah Kalimantan Timur, Indonesia, yang memiliki hak ulayat di wilayah Malaysia dan sebaliknya. Karena itu setelah kemerdekaan Indonesia dan Malaysia, meskipun mereka terpisah oleh batas negara, hubungan kekerabatan dan pemilikan hak ulayat tanah yang ada menyebabkan mereka masih berhubungan, juga dalam bentuk kunjungan keluarga untuk keperluan adat, yang berkembang menjadi hubungan perdagangan dan pekerjaan. Selain karena adanya hubungan kekerabatan antara suku-suku asli Kalimantan dengan penduduk Malaysia terutama di wilayah Negara Bagian yang terletak di daratan Pulau Kalimantan, ada pula mobilitas ke Malaysia yang dilakukan sebagai respon terhadap kesulitan ekonomi serta pemberontakan yang terjadi di Indonesia (Raharto dkk, 1998; Siagian 1995).

Kasus kedua merupakan fenomena yang relatif baru, dengan masuknya pendatang dari wilayah lain di Indonesia ke wilayah perbatasan Indonesia-Malaysia di Kalimantan Timur, khususnya di Kabupaten Bulungan dan Nunukan. Ada dua suku bangsa yang dominan dalam mobilitas ini yaitu suku Bugis (Sulawesi Selatan) dan orang Flores, Nusa Tenggara Timur (NTT). Orang Bugis sudah lebih dahulu datang dan menetap di wilayah perbatasan, baik di wilayah Indonesia maupun Malaysia, sedangkan orang Flores diperkirakan baru masuk ke wilayah perbatasan di Kalimantan Timur ini setelah tahun 1940, yang datang pertama karena dibawa Pemerintah Kolonial Belanda untuk dipekerjakan di pertambangan minyak. Selain dari itu, juga ditemukan orang Toraja, yang sekarang ini juga merupakan suku dominan pencari kerja ke Malaysia, melalui wilayah perbatasan di Kalimantan Timur ini. Dari masuknya dua kelompok suku bangsa ini ke wilayah perbatasan di Kalimantan Timur, terjadi pola hubungan masyarakat di Indonesia dan Malaysia yang juga seiring dengan perkembangan pola mobilitas penduduknya. Pola hubungan tersebut adalah (Djohan dan Yogaswara, 1998: 34-36):

1. Perkawinan antara suku Bugis yang tinggal di wilayah perbatasan Indonesia dan di daerah asal di Sulawesi Selatan dengan suku Bugis yang sudah tinggal di wilayah Malaysia.

Adanya hubungan ini mengukuhkan pola mobilitas penduduk yang sudah terjadi di wilayah perbatasan.

2. Pekerjaan, dimana pendatang dari NTT yang bekerja di wilayah perbatasan kemudian memberikan informasi kepada keluarga yang masih tinggal di NTT, sehingga mereka kemudian datang untuk bekerja, terutama di perkebunan di wilayah negara Malaysia. Pola mobilitas untuk alasan pekerjaan ini sampai sekarang masih terjadi, dimana wilayah perbatasan Indonesia, khususnya Kota Nunukan, merupakan daerah transit sebelum mereka menyeberang untuk bekerja di wilayah Malaysia, khususnya Negara Bagian Sabah.
3. Perdagangan, umumnya dilakukan oleh orang Bugis, dimana dari Indonesia, wilayah Kabupaten Nunukan, khususnya Pulau Nunukan dan Pulau Sebatik, mereka membawa hasil-hasil pertanian dan perikanan untuk dijual di wilayah Malaysia, terutama di Kota Tawau. Sebaliknya dari Kota Tawau mereka membawa barang-barang kebutuhan hidup sehari-hari seperti beras, sabun, minyak dan gula. Mobilitas ini umumnya merupakan mobilitas ulang-alik, karena jarak yang cukup dekat dari Kota Nunukan dan Pulau Sebatik ke Kota Tawau.

Warga Indonesia baik penduduk asli wilayah perbatasan maupun pendatang dari wilayah lain yang sudah menetap di wilayah perbatasan Indonesia – Malaysia di Kalimantan Timur juga banyak yang sudah bermigrasi, menetap dan menjadi penduduk warga negara Malaysia, terutama di wilayah Negara Bagian Sabah. Sebagai contoh, wilayah Negara Bagian Sabah Malaysia sudah menjadi tujuan migrasi penduduk Indonesia terutama yang berasal dari Sulawesi Selatan, sejak pertengahan abad ke 19. Sebelum tahun 1967, warga Indonesia yang menetap di wilayah Sabah diberi kesempatan untuk memilih kewarganegaraan. Mereka yang memilih menjadi warganegara Malaysia dikategorikan sebagai migran permanen.

Setelah ada perjanjian lintas batas pada tahun 1967 yang diperbarui pada tahun 1984, arus mobilitas penduduk di wilayah

perbatasan Indonesia – Malaysia di Kalimantan Timur mulai tercatat, termasuk juga arus mobilitas tenaga kerja (Bandiyono, 1998: 77). Perjanjian lintas batas ini intinya adalah untuk mengatur, dengan memberi kemudahan, mobilitas penduduk yang tinggal di wilayah perbatasan yang sudah ditentukan di kedua negara, yang akan saling berkunjung, mengingat latar belakang hubungan kekerabatan yang terjalin diantara mereka. Berdasarkan perjanjian ini, penduduk tetap wilayah perbatasan tidak memerlukan paspor dan visa untuk berkunjung ke negara tetangga, tetapi cukup menggunakan Pas Lintas Batas (PLB) sebagai pengganti paspor. Penduduk yang menetap di luar wilayah perbatasan yang sudah ditentukan tidak dapat menggunakan PLB, tetapi tetap menggunakan paspor, untuk melintasi perbatasan. PLB diberikan untuk keperluan kunjungan keluarga, kegiatan sosial, keperluan keagamaan, usaha, tugas pemerintah dan keperluan lain yang sudah disetujui kedua negara, tetapi tidak dapat digunakan untuk kepentingan mencari pekerjaan atau bekerja (Setiawan dan Yogaswara, 1998: 92-93).

Wilayah perbatasan seperti ditunjukkan oleh kondisi di Kota Nunukan, juga menjadi daerah transit bagi tenaga kerja dari berbagai daerah di Indonesia (Sulawesi Selatan, Nusa Tenggara Timur, Nusa Tenggara Barat, Jawa Timur, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Tengah) yang ingin menyeberang ke wilayah Malaysia untuk bekerja (Bandiyono, 1998: tabel 3.2). Calon tenaga kerja ini juga ada yang memanfaatkan fasilitas keimigrasian di wilayah perbatasan untuk mengurus kelengkapan administrasi untuk bekerja di luar negeri. Sebaliknya, ada pula yang menyeberang tanpa memenuhi persyaratan administrasi dan menjadi tenaga kerja ilegal (*undocumented*), disamping ada juga yang menggunakan pas lintas batas yang sebenarnya tidak dapat dipergunakan sebagai persyaratan untuk bekerja di Malaysia. Akibatnya, selain menjadi daerah transit, Kota Nunukan juga menjadi daerah tujuan utama pengembalian tenaga kerja Indonesia (TKI) ilegal dari Malaysia yang terjaring razia pendatang haram di Malaysia.

Di Papua, secara umum, berdasarkan perjanjian lintas batas kedua negara, mobilitas penduduk di wilayah perbatasan Indonesia -

Papua Nugini (PNG) dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu mobilitas tradisional dan mobilitas modern (formal). Mobilitas tradisional adalah mobilitas melintasi batas negara yang dilakukan penduduk dengan tidak menggunakan paspor. Pelintas batas hanya melapor di kantor imigrasi terdekat untuk mendapatkan izin (pas) lintas batas. Ini biasanya dilakukan dan diperuntukkan bagi penduduk yang memang menetap di wilayah perbatasan. Mobilitas modern dilakukan penduduk dengan menggunakan paspor dan visa untuk melintasi batas. Selain dari kedua macam mobilitas di atas, terdapat pula mobilitas penduduk secara tidak sah (ilegal), tidak menggunakan pas lintas batas maupun paspor. Mobilitas ini terjadi baik dari Indonesia ke Papua Nugini maupun sebaliknya (Bandiyono dkk, 1996).

Adanya arus mobilitas pelintas batas dari Indonesia ke Papua Nugini dan sebaliknya disebabkan oleh berbagai faktor sosial, budaya, ekonomi dan politik. Mobilitas ini sudah dilakukan sejak lama, dikenal sebagai mobilitas tradisional. Seperti halnya di wilayah perbatasan Indonesia (Kalimantan Timur) – Malaysia, penduduk wilayah perbatasan Indonesia (Papua) - Papua Nugini melintasi batas negara untuk mengunjungi keluarga atau kerabat mereka yang tinggal di negara seberang, karena adanya ikatan etnis, hubungan kekerabatan serta karena adanya ikatan perkawinan. Karena adanya ikatan kekerabatan tersebut, pada acara-acara perayaan keagamaan atau upacara adat, mereka saling mengunjungi, baik ke wilayah Indonesia maupun ke wilayah PNG. Mobilitas penduduk di wilayah perbatasan Indonesia-Papua Nugini ini umumnya merupakan mobilitas sirkuler. Selain dari itu, ada pula yang melakukan mobilitas semi permanen dan permanen karena alasan politik, terutama secara tidak sah. Alasan-alasan mobilitas ini juga berlaku bagi penduduk Papua Nugini yang berkunjung ke Indonesia (Bandiyono dkk, 1996)

Dalam interaksi sosial mereka (penduduk perbatasan), sebenarnya tidak dikenal batas wilayah negara secara formal, karena mobilitas ini sudah mereka lakukan secara turun temurun. Penetapan batas negara antara Indonesia dan PNG menyebabkan adanya penduduk asli yang tinggal di wilayah negara PNG, tetapi mempunyai

hak ulayat di wilayah Indonesia dan sebaliknya. Mereka secara teratur mengunjungi atau juga mengolah kebunnya, sehingga secara teratur juga melintasi batas kedua negara. Adanya mobilitas penduduk karena alasan sosial budaya (kunjungan keluarga), juga berakibat terhadap terjadinya hubungan dagang (ekonomi) yang pada tingkat paling sederhana terjadi dengan sistem 'barter'. Kegiatan ini dilakukan bukan untuk tujuan keuntungan ekonomi, tetapi hanya untuk pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari. Penduduk warga PNG di perbatasan juga banyak berkunjung ke wilayah Indonesia untuk berbelanja barang kebutuhan sehari-hari. Sebagai contoh, penduduk PNG di wilayah perbatasan di Wutung, Nusu, Yako dan Lido di Sandaun Province banyak yang melintasi batas menuju Jayapura untuk berbelanja. Ini disebabkan beberapa faktor, antara lain (1) jarak yang lebih dekat ke pusat perbelanjaan di Jayapura daripada ke pusat perbelanjaan di PNG; (2) harga yang lebih murah dibandingkan dengan nilai tukar *Kina*, mata uang di PNG; (3) jenis barang yang lebih bervariasi dan (4) kualitas barang di Indonesia relatif lebih baik (Bandiyono, 2004: 85-86). Keadaan ini menunjukkan bahwa penduduk PNG di wilayah perbatasan lebih berorientasi ekonomi ke Indonesia, karena jarak yang lebih dekat. Ini berlawanan dengan kondisi di perbatasan Indonesia di Kalimantan Timur, dimana penduduk di wilayah Indonesia lebih berorientasi ekonomi ke Malaysia. Untuk perbatasan Indonesia – Filipina di Sulawesi Utara dapat dikatakan hampir tidak ada dominasi orientasi ekonomi satu negara karena arus perdagangan dapat dikatakan cukup berimbang. Penduduk Indonesia berbelanja barang-barang tertentu di wilayah Filipina dan begitu pula sebaliknya, banyak penduduk wilayah perbatasan Filipina yang berbelanja di wilayah Indonesia.

Mobilitas penduduk tetap di wilayah perbatasan Indonesia – PNG, di wilayah Indonesia diatur melalui Pos Imigrasi dan Pos penjagaan di wilayah perbatasan. Pos Imigrasi ini berfungsi untuk melayani kebutuhan dokumen administrasi, berupa Pas Lintas Batas (PLB), untuk pelintas batas tradisional, seperti juga di wilayah perbatasan Indonesia lainnya, sehingga mereka tidak perlu mengurus ke ibukota kabupaten. Dengan dokumen PLB ini, ada batas jarak

terjauh dimana pelintas batas dapat berkunjung serta jangka waktu tinggal di negara tetangga yang dikunjungi. Diluar batas tersebut diperlukan dokumen berupa paspor dan visa. Dalam sekali izin kunjungan, penduduk wilayah perbatasan dapat tinggal selama 30 hari di negara tetangga. Kondisi ini juga berlaku bagi penduduk warganegara PNG yang akan berkunjung ke wilayah Indonesia.

Untuk penduduk warga Indonesia, selain mobilitas menuju PNG, juga ada arus balik penduduk Indonesia dari PNG. Umumnya mereka terdiri dari warga Indonesia yang karena alasan politik bermigrasi ke PNG dan sudah menetap di sana (baik secara permanen maupun semi permanen). Tetapi, karena alasan-alasan tertentu mereka kembali lagi ke Indonesia, biasanya karena alasan yang berkaitan dengan hak ulayat tanah mereka di wilayah Indonesia.

Dinamika mobilitas penduduk di wilayah perbatasan Indonesia dengan Timor Leste di Nusa Tenggara Timur dapat dilihat dalam empat periode, yaitu (1) periode ketika wilayah Timor Timur masih berada dibawah kekuasaan Negara Portugis dan wilayah Timor Barat dibawah kekuasaan Belanda, (2) periode ketika wilayah Timor Barat menjadi bagian dari Negara Kesatuan republik Indonesia (NKRI) dan Timor Timur menjadi bagian dari Negara Purtugis; (3) periode ketika kedua wilayah tersebut menjadi bagian NKRI dan (4) periode setelah wilayah Timor Timur mendapatkan kemerdekaan dan bernama Republik Demokratik Timor Leste. Analisis ini terutama akan difokuskan pada periode 4, yaitu setelah wilayah Timor Timur menjadi negara merdeka, Timor Leste.

Mobilitas penduduk di wilayah perbatasan Indonesia dengan Timor Leste sudah terjadi sejak lama karena adanya hubungan kekerabatan antara penduduk di wilayah Timor Barat dan Timor Timur. Penduduk di wilayah perbatasan di Kabupaten Belu (Indonesia) masih satu keturunan dengan penduduk di wilayah perbatasan di Timor Leste, yaitu Suku Tetun atau Tetum, selain juga dikenal sebagai orang Kemak dan orang Maraë. Perubahan sosial politik menyebabkan penduduk dalam satu rumpun kekerabatan ini terpisahkan dalam dua wilayah negara yang berbeda, dimulai dari masuknya penjajah Belanda dan Portugis ke wilayah tersebut.

Wilayah Timor Barat menjadi jajahan Belanda, sedangkan wilayah Timor Timur dibawah kekuasaan Portugis. Keterbatasan untuk berkomunikasi dan berkunjung menjadi hilang ketika kedua wilayah tersebut berada dalam wilayah NKRI. Namun demikian, setelah wilayah Timor Timur mendapatkan kemerdekaannya dan menjadi Negara Timor Leste, keterbatasan untuk berkomunikasi dan berkunjung kembali dirasakan masyarakat setempat di kedua wilayah tersebut. Bahkan, dikatakan bahwa sekarang ini kondisinya lebih sulit dibandingkan pada masa penjajahan Belanda dan Portugis dahulu (Setiawan, *et al*, 2005).

Seperti juga di wilayah perbatasan Indonesia-Papua Nugini di Papua, masih dijumpai penduduk yang tinggal di wilayah perbatasan di Timor Barat (Indonesia) yang memiliki lahan pertanian di wilayah perbatasan di Timor Timur (Timor Leste) dan sebaliknya. Setelah kemerdekaan wilayah Timor Timur, menjadi sulit bagi mereka untuk menggarap lahan mereka karena sekarang berada di dua wilayah negara yang berbeda. Ketentuan dan aturan yang lebih ketat yang diterapkan (dibandingkan dengan masa penjajahan dahulu) dirasakan penduduk di wilayah perbatasan kedua negara sangat membatasi aktivitas mereka dalam kehidupan sehari-hari.

Selain untuk kunjungan keluarga (karena adanya hubungan kekerabatan) dan keperluan untuk mengolah lahan pertanian mereka, mobilitas penduduk di wilayah perbatasan Indonesia dengan Timor Leste juga terjadi karena alasan politik. Setelah terbentuknya negara Timor Leste, banyak penduduk wilayah Timor Timur yang terpaksa bermigrasi ke wilayah Timor Barat (Indonesia) karena alasan politik (mereka yang pro Indonesia) dan alasan keamanan. Sampai sekarang masih ditemukan kelompok pengungsi di beberapa wilayah di Pulau Timor, termasuk di Kota Kupang. Alasan ekonomi, yaitu perdagangan, juga merupakan alasan lain yang menyebabkan terjadinya mobilitas penduduk di wilayah perbatasan ini. Mobilitas untuk tujuan perdagangan ini umumnya merupakan mobilitas ulang alik. Tidak seperti di wilayah perbatasan lainnya, mobilitas penduduk di wilayah perbatasan Indonesia dan Timor Leste tidak diatur dengan Pas Lintas Batas (PLB), tetapi menggunakan paspor dan visa serta

melalui tempat pemeriksaan (imigrasi) yang sudah ditentukan. Keadaan ini dengan sendirinya sangat membatasi mobilitas penduduk tradisional yang sudah dilakukan sejak dahulu untuk keperluan kunjungan keluarga. Penggunaan paspor dan visa serta tempat pelintasan yang sudah tertentu memerlukan biaya yang cukup besar dan dirasakan memberatkan bagi penduduk setempat. Akibatnya, banyak terjadi mobilitas penduduk secara tidak terdaftar (*ilegal/undocumented*), meskipun mungkin hanya untuk jangka waktu pendek. Adanya pelintas batas ilegal ini berpotensi menjadi sumber masalah yang dihadapi kedua negara dalam pengelolaan wilayah perbatasan. Dikatakan bahwa belum diberlakukannya fasilitas pos lintas batas untuk penduduk di wilayah perbatasan ini disebabkan karena ketiadaan dana, meskipun alasan ekonomi dan keamanan tampaknya juga sangat berpengaruh. Untuk mencegah terjadinya pelintas batas ilegal, dengan demikian, sangat diperlukan peresmian pos lintas batas dan pemberlakuan PLB bagi penduduk wilayah perbatasan kedua negara yang ingin saling berkunjung, terutama untuk kunjungan keluarga (Setiawan *et al*, 2005).

Dampak Mobilitas Penduduk Internasional di Wilayah Perbatasan Indonesia

Analisis dampak mobilitas penduduk dapat dilakukan pada tingkat individu, keluarga maupun masyarakat di daerah asal maupun tujuan migran. Salah satu alasan seseorang melakukan mobilitas adalah untuk meningkatkan taraf hidup, yang dalam pendekatan ekonomi diartikan sebagai peningkatan pendapatan. Selain dari itu, ada pula alasan-alasan lain seperti untuk meningkatkan pendidikan, menghindari kekangan sosial-budaya di daerah asalnya, karena adanya ketidakstabilan politik di daerah asalnya yang mengancam keselamatan jiwa serta mengikuti keluarga atau teman yang sudah lebih dahulu menetap di daerah tujuan yang ingin dicapai (Oberai, 1987: 5). Alasan atau motif untuk melakukan mobilitas ini sangat berkaitan erat dengan karakteristik individu tersebut. Hanya individu-individu dengan karakteristik tertentu yang biasanya terseleksi untuk dapat melakukan mobilitas spasial ini. Selanjutnya, adanya seleksi

terhadap individu dengan karakteristik tertentu (secara positif maupun negatif) dalam proses ini akan mempunyai dampak terhadap individu migran sendiri maupun masyarakat dan daerah asal maupun daerah tujuan migran. Dampak ini dapat dilihat dari sudut demografi, ekonomi dan sosial. Bagian ini akan memfokuskan pada dampak mobilitas internasional penduduk yang terjadi di Indonesia, terutama untuk mobilitas keluar dari Indonesia, baik untuk individu migran, keluarga yang ditinggalkan maupun daerah asalnya.

Dampak mobilitas terhadap individu migran terutama dilihat dari penyesuaian diri migran di daerah tujuan. Masalah penyesuaian diri terutama timbul karena perbedaan bahasa dan nilai-nilai tradisional keluarga serta kebiasaan-kebiasaan di daerah asal yang sudah mendarah daging dalam diri migran. Untuk mobilitas dalam bentuk migrasi semi permanen atau permanen ke Singapura dan Malaysia, misalnya, masalah bahasa dan budaya mungkin tidak merupakan persoalan besar bagi migran karena di kedua negara tersebut juga digunakan Bahasa Melayu dan budaya mereka juga tidak terlalu berbeda. Migran ke Arab Saudi, seperti tenaga kerja Indonesia yang bekerja di sana, menghadapi masalah lebih besar dalam penyesuaian diri karena bahasa dan juga budaya yang sangat berbeda.

Masalah lain yang dihadapi migran dalam penyesuaian diri di negara asing adalah perlakuan diskriminasi. Kesulitan komunikasi akan meningkatkan derajat diskriminasi yang akan dialami oleh migran di negara tujuan. Migran juga akan lebih berisiko terhadap perlakuan ini jika mereka datang secara tidak sah, sehingga mereka menjadi sangat tergantung pada individu atau kelompok yang membantu kelancaran kedatangan mereka di negara tujuan. Perlakuan diskriminasi terhadap pendatang misalnya dapat diilustrasikan dari kasus migran Sangir (dari Kepulauan Sangihe Talaud) yang pergi dan kemudian menetap di wilayah Filipina Selatan. Meskipun bahasa yang digunakan di daerah asal migran di Kepulauan Sangihe Talaud (Bahasa Sangir), mempunyai banyak kesamaan dengan bahasa penduduk di daerah tujuan di Filipina (Bahasa Sangil), tetapi migran tetap mendapat perlakuan berbeda dalam mendapatkan kesempatan

kerja dan kesempatan mendapatkan pendidikan bagi anak-anak mereka (Raharto dkk, 1995).

Dampak sosial dari migrasi ini juga akan lebih besar terhadap migran wanita dibandingkan dengan laki-laki, karena wanita memang lebih rawan terhadap perlakuan diskriminasi dan eksploitasi, terutama jika mereka berada di daerah yang memang masih asing untuk mereka. Ini tentunya juga merupakan dampak yang tidak saja harus dihadapi oleh wanita itu sebagai individu tetapi juga keluarganya (Asia Pacific Migration Research Network, 1996: 6).

Dampak migrasi internasional terhadap keluarga berbeda, tergantung dari siapa yang bermigrasi. Banyaknya kepala keluarga laki-laki yang melakukan mobilitas, terutama untuk jangka waktu yang panjang (migrasi non-permanen) akan meninggalkan wanita sebagai kepala keluarga dan melakukan semua kewajiban dalam rumah tangga yang biasanya dilakukan oleh kepala keluarga laki-laki. Sebagai contoh, karena banyaknya laki-laki yang bermigrasi ke Malaysia dan Singapura, Pulau Bawean dikenal sebagai 'Pulau Perempuan' dan wanita-wanita di sana bukan saja harus memikul beban ganda tetapi juga menghadapi kesulitan dalam mengatur dan mendidik anak-anak mereka. Selanjutnya, di Flores Timur, Nusa Tenggara Timur, banyaknya laki-laki yang bermigrasi keluar, untuk bekerja, menyebabkan rasio jenis kelamin penduduk didominasi oleh wanita dan wanita yang tinggal harus melakukan pekerjaan sebagai buruh bangunan serta pekerjaan lainnya di ladang yang biasa dilakukan oleh laki-laki (Asia-Pacific Migration Research Network, 1996: 5; Raharto 1997). Selain dari itu, untuk kasus pekerja migran wanita, terutama ke luar negeri, lamanya mereka berada di negara orang berisiko terhadap kelangsungan hidup berkeluarganya.

Secara umum, banyaknya tenaga kerja yang bermigrasi ke negara lain akan merupakan sumber devisa serta mengurangi masalah pengangguran di negara asal. Untuk negara-negara yang memang membutuhkan tenaga kerja seperti Singapura, Malaysia dan Arab Saudi, pendatang migran merupakan sumber tenaga kerja yang murah terutama jika mereka datang secara tidak sah. Kasus ini agak sedikit berbeda dengan migran Sangir yang ada di Filipina. Banyak diantara

mereka yang sudah tinggal cukup lama di Filipina pada saat ekonomi negara tersebut masih dalam keadaan baik. Namun demikian, sejak ekonomi negara tersebut memburuk, pemerintah setempat mulai menerapkan pembatasan-pembatasan sehubungan dengan kesempatan untuk mendapatkan pekerjaan dan pendidikan. Ini disebabkan karena pemerintah setempat perlu melindungi warga negaranya dalam menghadapi persaingan untuk mendapatkan pekerjaan. Akibat perlakuan-perlakuan tersebut banyak diantara migran Indonesia di Filipina yang ingin kembali ke Indonesia. Banyak diantara mereka yang kembali tanpa membawa hasil apa-apa dari migrasinya meskipun ada pula yang berhasil dan dapat membawa pulang modal untuk memulai hidup di Indonesia.

Dampak lain yang sangat penting dari migrasi internasional ini menyangkut hubungan baik kedua negara. Dalam kasus migrasi tenaga kerja ke Malaysia, Pemerintah Malaysia berusaha untuk menumpas migrasi tidak sah karena adanya isu-isu bahwa migran yang datang secara tidak sah ke Malaysia banyak terlibat dalam peristiwa-peristiwa kriminal serta untuk pekerja wanita, bekerja sebagai pelacur yang berakibat terhadap penyebaran penyakit kelamin. Keadaan ini akan menurunkan martabat tenaga kerja migran Indonesia yang selanjutnya mungkin akan mempengaruhi hubungan baik antara kedua negara. Beberapa studi menunjukkan bahwa ada masalah eksploitasi tenaga kerja terutama terhadap wanita yang bekerja sebagai pembantu rumah tangga. Perbedaan peraturan yang berlaku di Indonesia dan di negara tetangga akan merupakan sumber masalah dalam hubungan kedua negara.

Kesimpulan

Pola mobilitas internasional penduduk di wilayah perbatasan Indonesia dengan negara tetangga, khususnya antara Indonesia dengan Filipina di Kabupaten Sangihe, Sulawesi Utara; antara Indonesia dan Malaysia di Kabupaten Nunukan serta antara Indonesia dengan Papua Nugini di Kabupaten Jayapura dapat di klasifikasikan dalam:

- mobilitas harian (ulang-alik) penduduk wilayah perbatasan
- mobilitas sirkuler penduduk perbatasan, juga tenaga kerja dari luar wilayah perbatasan
- mobilitas permanen penduduk Indonesia ke negara tetangga
- mobilitas kembali penduduk Indonesia dari negara tetangga (pengungsi, tenaga kerja)

Pola-pola mobilitas internasional penduduk yang terjadi di wilayah perbatasan ini sangat berkaitan dengan latar belakang sejarah penduduk maupun kondisi geografis daerah perbatasan itu sendiri. Hubungan kekerabatan yang sudah ada diantara penduduk di wilayah perbatasan Indonesia dan negara tetangga sudah ada sejak sebelum kemerdekaan kedua negara, dimana kemudian ditentukan batas kedaulatan kedua negara. Jika sebelum ditetapkannya batas negara penduduk di wilayah perbatasan dapat melakukan mobilitas dengan bebas, setelah ditentukannya batas negara, mobilitas ini harus diatur untuk menjaga kedaulatan kedua negara. Keadaan ini menimbulkan arus mobilitas penduduk harian antara kedua wilayah di perbatasan tersebut. Untuk penduduk yang memang merupakan penduduk tetap wilayah perbatasan, mobilitas mereka diatur secara administratif dengan menggunakan Pas Lintas Batas (PLB). Tetapi PLB ini juga memiliki keterbatasan sebagai dokumen resmi untuk beraktivitas di negara tetangga, dan tidak dapat digunakan sebagai dokumen resmi untuk tujuan mencari pekerjaan. PLB ini hanya dapat digunakan untuk kunjungan keluarga, sosial atau aktivitas ekonomi seperti perdagangan dalam skala yang juga sudah ditetapkan. Lamanya pendatang untuk tinggal di negara tetangga dengan menggunakan PLB juga terbatas, yaitu hanya selama satu (1) bulan.

Kondisi geografis daerah perbatasan, seperti jarak dengan pusat pemerintahan, perekonomian serta pelayanan sosial lainnya di negara sendiri dan di negara tetangga juga sangat berpengaruh terhadap pembentukan pola-pola mobilitas penduduk di wilayah perbatasan ini. Jarak yang dekat dengan pelayanan sosial seperti rumah sakit dan pasar, dan akses yang mudah, seperti dalam kasus di perbatasan Indonesia – Malaysia di Pulau Nunukan dan Sebatik, sebagai contoh, menyebabkan mobilitas harian (ulang-alik) penduduk

perbatasan Indonesia ke wilayah Malaysia yang sangat tinggi, dibandingkan dengan mobilitas penduduk Malaysia ke wilayah Indonesia. Sebaliknya di wilayah perbatasan Indonesia – PNG di Kabupaten Jayapura, mobilitas penduduk PNG ke wilayah Indonesia lebih tinggi dibandingkan dengan mobilitas penduduk Indonesia ke PNG. Demikian juga dengan di wilayah perbatasan Indonesia – Timor Leste, dimana setelah kemerdekaan wilayah Timor Timur menjadi Republik Demokratik Timor Leste, lebih banyak penduduk wilayah Timor Timur yang bermigrasi ke wilayah Timor Barat di Indonesia.

Mobilitas internasional penduduk di wilayah perbatasan ini mempunyai dampak baik terhadap individu dan masyarakat di wilayah perbatasan, terhadap daerah asal dan tujuan di negara tetangga dan juga terhadap hubungan kedua negara. Dampak yang paling penting untuk dicermati adalah dampak terhadap hubungan antara kedua negara. Ini disebabkan karena isu mobilitas penduduk di wilayah perbatasan dapat terkait dengan isu-isu yang rawan terhadap potensi konflik antara kedua negara seperti isu pelintas batas ilegal, penyelundupan serta akhir-akhir ini terkait dengan isu terorisme. Untuk itu, pemahaman tentang dinamika mobilitas penduduk di wilayah perbatasan, pola, dampak dan implikasi sosial-budaya, ekonomi dan politiknya sangat diperlukan.

Daftar Bacaan

- Aambong, A. 1991. *Selayang Pandang dan Hari Esok Penduduk dan Wilayah Border Crossing Agreement*. Laporan Camat lintas Batas Indonesia – Filipina, BCA Unit Marore.
- Asia Pacific Migration Research Network (APMRN). 1996. *Issues Paper From Indonesia*.
- Aswatini dkk. 1994. *Mobilitas Penduduk Wilayah Perbatasan Indonesia – Filipina di Sulawesi Utara: Pola dan determinan*. Jakarta: Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.
- Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional (Bappenas). 2004. *Kawasan Perbatasan: Kebijakan dan Strategi Nasional Pengelolaan Kawasan Perbatasan Antarnegara di Indonesia*. Jakarta: Bappenas.
- Bandiyono, Suko dkk. 1996. *Mobilitas Penduduk Perbatasan Irian Jaya. Laporan Penelitian. Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan - LIPI*.
- Bandiyono, Suko. 1998. 'Pola Mobilitas Penduduk', dalam Aswatini Raharto (ed) *Mobilitas Penduduk Wilayah Perbatasan Indonesia – Malaysia di Kalimantan Timur*, hal 65-86. Jakarta: Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.
- Bandiyono, Suko. 2004. *Mobilitas Penduduk Di Perbatasan Papua – PNG. Sebuah Peluang dan Tantangan*. Yogyakarta: Bridge Publishing.
- Bogue, Donald J. 1969. *Principles of Demography*. New York, London, Sydney, Toronto: John Wiley and Sons, Inc.
- Brettell, Caroline B. and James Hollifield. 2000. "Migration Theory. Talking Across Dicipines", dalam Caroline B. Brettell dan James F. Hollifield (ed), *Migration Theory. Talking Across Dicipines*, hal: 1-26. New York: Routledge.

- Chiswick, Barry R. 2000. 'Are Immigrants Favourably Self-Selected?. An Economic Analysis', dalam Caroline B. Brettell dan James F. Hollifield (ed), *Migration Theory. Talking Across Dicipines*, hal: 61-76. New York: Routledge.
- Departemen Pendidikan dan kebudayaan. 1980. *Sejarah Revolusi Kemerdekaan (1945-1959) Daerah Sulawesi Utara*. Manado: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Diner, Hasia R 2000. 'History and the Study of Immigration', dalam Caroline B. Brettell dan James F. Hollifield (ed), *Migration Theory. Talking Across Dicipines*, hal: 27-42. New York: Routledge.
- Djohan, E dan Herry Yogaswara. 1998. 'Kondisi Daerah Perbatasan Indonesia-Malaysia di Kalimantan Timur', dalam Aswatini Raharto (ed): *Mobilitas Penduduk Wilayah Perbatasan Indonesia-Malaysia di Kalimantan Timur*, hal: 11-64. Jakarta: Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.
- Hauser, Philip M. and Otis Dudley Duncan. 1966. *The Study of Population: An Inventaory and Appraisal*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Heisler, Barbara Schmitter. 2000. 'The Sociology of Immigration', dalam *Migration Theory. Talking Across Dicipines*, hal: 77-96. New York: Routledge
- Kaurow, P. E. 1990. *Siau Pada Masa Pendudukan Jepang 1942-1945*. Skripsi. Manado: Fakultas Sastra, Universitas Sam Ratulangi.
- Keely, Charles B. 2000. 'Demography and International Migration', dalam Caroline B. Brettell dan James F. Hollifield (ed), *Migration Theory. Talking Across Dicipines*, hal: 43-60. New York: Routledge

- Oberai, A.S. 1987. *Migration, Urbanization and Development*. Training in Population, Human resources and Development Planning. Paper No. 5. Geneva: international labour Office.
- Raharto, Aswatini. 1995. *Migrasi Kembali Orang Sangir-Talaud dari Pulau-pulau di Wilayah Filipina*. Seri Penelitian PPT-LIPI No 2/1995. Jakarta: Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.
- Raharto, Aswatini. 1997. 'Going Melarat for Better Living', dalam *Penduduk dan Pembangunan Indonesia Timur (Eastern indonesia Population and Development Research Project Newsletter*, Vol. 3 No.1, March 1997. Jakarta: PPT-LIPI dan IPDP.
- Raharto, Aswatini, dkk. 1998. *Mobilitas Penduduk Wilayah Perbatasan Indonesia – Malaysia Di Kalimantan Timur*. Jakarta: Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.
- Raharto, Aswatini. 2000. Return Migration Among the Sangirese : Life and adjusment in the homeland ; dalam Abe Ken-ichi dan Ishii Masako (ed.), *Population Movement in Southeast Asia : Changing Identities and Strategies for Survival*, hal 239-253. JCAS Symposium Series no.10. Osaka : The Japan Center for Area Studies, National Museum of Ethnolgy.
- Setiawan, Bayu dan Herry Yogaswara. 1998. 'Proses Mobilitas Penduduk di Wilayah Perbatasan', dalam Aswatini Raharto (ed): *Mobilitas Penduduk Wilayah Perbatasan Indonesia-Malaysia di Kalimantan Timur*, hal: 87-118. Jakarta: Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.
- Shryock, Henry S dan Jacob S. Siegel. 1976. *The Method and Materials of Demography*. New York: Academic Press.

- Siagian, James. 1995. 'Mobilitas Penduduk Lintas Perbatasan. Kasus Kalimantan Barat – Serawak. Prisma 1, Januari 1995.
- Tan-Cullamar, E. 1989. *The Indonesian Diaspora in Southern Mindanao: Implication for Philippines – Indonesia Relations*. Unpublished Ph.D Thesis. Quezon City: Asian Center, University of the Philippines.
- Watuseke, F.S. 1990. *Aspek-aspek Kebudayaan dan Kehidupan Sosial Budaya Masyarakat Di Daerah Sulawesi Utara*. Manado. Tidak diterbitkan.
- Willis, K.G. 1974. *Problems in Migration Analysis*. Westmead: Saxon House.
- Zaelany, Andy A dan Augustina. 1995. 'Mobilitas Penduduk Kepulauan Sangihe-Talaud: Tinjauan Sejarah', dalam Raharto, Aswatini (ed): *Migrasi Kembali Orang Sangir-Talaud dari Pulau-pulau di Wilayah Filipina*. Seri Penelitian PPT-LIPI No 2/1995, hal 17-40. Jakarta: Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.

MOBILITAS PENDUDUK SEBATIK-TAWAU: Dari Perdagangan Sampai Pengobatan

Mita Noveria

Pendahuluan

Mobilitas penduduk¹ dari Pulau Sebatik ke Tawau, wilayah Negara Bagian Sabah (Malaysia Timur) telah berlangsung sejak waktu lama. Kedekatan wilayah dan ketersediaan akses transportasi yang menghubungkan kedua daerah tersebut serta biaya transportasi yang relatif murah memungkinkan penduduk dari Sebatik untuk melakukan mobilitas ke Tawau dengan mudah. Terlebih lagi, dengan statusnya sebagai wilayah perbatasan dokumen perjalanan bagi penduduk Pulau Sebatik yang berupa pas lintas batas (PLB) dapat diurus di Pos Imigrasi yang terdapat di salah satu desa di pulau tersebut (Desa Sungai Pancang), sehingga dengan mudah mereka dapat memiliki dokumen untuk perjalanan ke luar negeri.

Berbagai tujuan melandasi mobilitas penduduk dari Pulau Sebatik ke wilayah Tawau. Salah satu diantaranya adalah kegiatan perdagangan, yaitu penjualan berbagai komoditas pertanian produksi penduduk Sebatik, disamping juga hasil perkebunan (kakao) dan ikan hasil tangkapan nelayan. Bagi mereka yang berprofesi sebagai pedagang atau pemilik toko yang menjual barang-barang kebutuhan (pokok), mobilitas ke Tawau bertujuan untuk membeli barang-barang yang akan dijual di Sebatik. Selanjutnya, dikalangan masyarakat yang mampu secara ekonomi, perjalanan ke negara bagian Malaysia tersebut dilakukan untuk berbelanja barang-barang keperluan rumah tangga, termasuk pakaian dan barang-barang elektronik seperti lemari es, televisi dan peralatan audio. Perjalanan dengan tujuan berbelanja ini semakin meningkat frekuensinya pada Hari Raya Idul Fitri untuk

¹Mobilitas penduduk mengacu pada perpindahan yang dilakukan tanpa bermaksud untuk merubah tempat tinggal. Mobilitas penduduk mencakup perpindahan yang dilakukan dalam jangka pendek seperti satu hari, satu minggu atau satu bulan.

membeli berbagai kebutuhan yang diperlukan dalam rangka merayakan hari besar tersebut.

Selain untuk berbelanja, beberapa diantara penduduk pulau Sebatik melakukan mobilitas ke Kota Tawau dengan tujuan untuk bekerja. Kebanyakan diantara mereka melakukannya secara *illegal* karena keberangkatannya tidak dilengkapi dengan dokumen yang diperlukan sebagai tenaga kerja internasional, seperti visa kerja. Selain itu, sejak tahun 1993 pemerintah Negara Bagian Sabah telah menghentikan pemberian *job order* yang merupakan salah satu persyaratan bagi tenaga kerja dari luar negeri untuk bekerja secara legal (Setiawan dan Yogaswara, 1997/1998). Implikasinya, daerah ini tidak mengizinkan lagi masuknya tenaga kerja asing untuk bekerja di sana. Pergi ke Tawau untuk mencari pengobatan atau mengunjungi keluarga/saudara yang tinggal di daerah tersebut termasuk alasan yang juga mendasari mobilitas penduduk dari pulau yang terletak di ujung utara Pulau Kalimantan itu ke Tawau. Kepergian untuk mencari pengobatan ke negara tetangga dilakukan mengingat biaya pengobatan yang lebih murah dibandingkan dengan wilayah Kalimantan Timur lainnya seperti Kota Tarakan.

Tulisan ini mendiskusikan mobilitas penduduk dari Pulau Sebatik menuju Tawau, dengan fokus pada pelaku, tujuan dan pola serta perubahannya dari waktu ke waktu. Sebelum mendiskusikan fokus bahasan tersebut, disajikan gambaran umum mengenai Pulau Sebatik untuk memberikan pemahaman terhadap kondisi wilayah dalam konteks mobilitas penduduk ke wilayah negara tetangga tersebut. Mengingat mayoritas penduduk Pulau Sebatik adalah pendatang, maka dalam tulisan ini juga disajikan diskripsi tentang kedatangan migran, meliputi proses dan tujuan kedatangan mereka.

Data yang digunakan meliputi data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti-peneliti Pusat Penelitian Kependudukan-LIPI selama satu dekade terakhir. Penelitian mengenai mobilitas penduduk dan pembangunan wilayah yang dilakukan pada tahun 1997 dan 1998 serta penelitian tentang penduduk dan kemiskinan di wilayah perbatasan yang dilaksanakan pada tahun 2006 merupakan sumber

utama dari data primer yang digunakan dalam tulisan ini. Selanjutnya, data sekunder mencakup berbagai literatur dan publikasi mengenai Pulau Sebatik, terutama yang terkait dengan mobilitas penduduk.

Sekilas tentang Pulau Sebatik

Sebatik, pulau yang terletak di bagian utara Propinsi Kalimantan Timur, dimiliki oleh dua negara. Sebagian dari pulau ini, mencakup areal seluas lebih kurang 299,07 kilometer persegi merupakan wilayah teritorial Indonesia, sedangkan sisanya dimiliki oleh negara Malaysia (Dinas Kelautan dan Perikanan, 2004). Pulau Sebatik bagian Indonesia yang secara administratif termasuk wilayah Kecamatan Sebatik², merupakan satu dari tujuh kecamatan yang terdapat di Kabupaten Nunukan. Bersama dengan lima kecamatan³ lainnya (Krayan, Krayan Selatan, Lumbis, Nunukan dan Sebuku) Kecamatan Sebatik berbatasan langsung dengan negara tetangga Malaysia. Jika Krayan, Krayan Selatan dan Lumbis berbatasan darat dengan negara Malaysia, Kecamatan Sebatik dan Nunukan berbatasan dengan Malaysia di daerah darat dan laut. Karena posisi kedua kecamatan tersebut, mobilitas penduduk menuju wilayah Malaysia dilakukan melewati batas darat dan laut kedua negara.

Kecamatan Sebatik yang di sebelah utara berbatas dengan Negara Bagian Sabah (Malaysia), di sebelah selatan dan timur dengan Laut Sulawesi dan di sebelah barat dengan Kecamatan Nunukan, terdiri dari 8 desa.⁴ Sungai Nyamuk merupakan desa yang paling luas wilayahnya dan menjadi pusat perdagangan, ditandai dengan kegiatan pasar yang berlangsung setiap hari serta banyaknya

²Wilayah Kecamatan Sebatik mencakup daratan Pulau Sebatik serta enam pulau kecil di sekitarnya, antara lain Pulau Tinabasan, Ahus, Bukat dan Sinogolan (Bappeda & BPS Kabupaten Nunukan, 2005; Widyastuti, 2004).

³Hanya satu dari seluruh kecamatan di Kabupaten Nunukan yang tidak berbatasan langsung dengan negara Malaysia, yaitu Kecamatan Sembakung.

⁴Desa-desa yang termasuk dalam wilayah Kecamatan Sebatik adalah Liang Bunu, Binalawan, Setabu, Tanjung Karang, Tanjung Aru, Sungai Nyamuk, Sungai Pancang dan Aji Kuning.

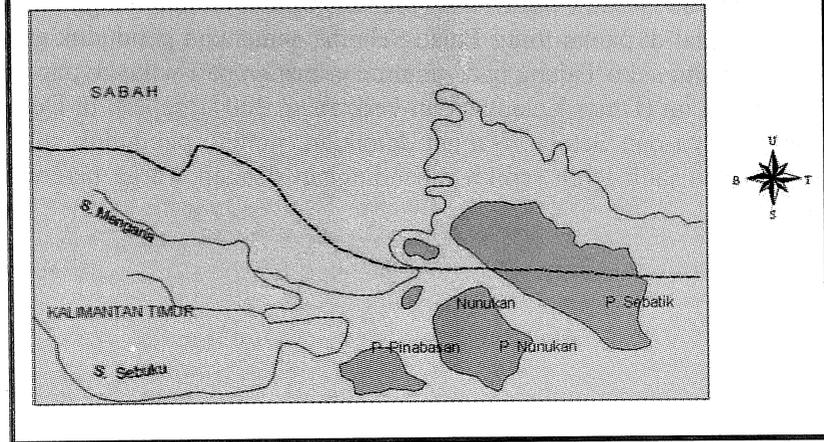
toko dan super(mini)market yang menjual berbagai barang kebutuhan sehari-hari. Kecamatan Sebatik dapat dijangkau dari Kota Nunukan maupun Tarakan. Dari Nunukan perjalanan ditempuh melalui laut sekitar 15 menit menggunakan *speedboat* atau 30 menit menggunakan perahu dayung ke 'pelabuhan' Bambang di Desa Liang Bunyu dan kemudian dilanjutkan dengan perjalanan darat selama hampir dua jam untuk sampai ke Desa Sungai Nyamuk, ibukota Kecamatan Sebatik. Perjalanan dari Tarakan dilakukan menggunakan *speedboat* (dengan ukuran yang lebih besar daripada yang melayani rute Nunukan-Sebatik), dengan waktu tempuh sekitar 3-3,5 jam. Transportasi umum yang melayani jalur Tarakan-Sebatik dan sebaliknya tersedia setiap hari dengan beberapa kali pemberangkatan dari pagi sampai dengan pukul 14.00-15.00 WIT. Perjalanan Tarakan-Sebatik berakhir di pelabuhan yang terdapat di Sungai Nyamuk, yang sekaligus juga menjadi salah satu tempat pemberangkatan dan kedatangan *speedboat* menuju dan dari Kota Tawau di Sabah.

Dibandingkan dengan Kota Tarakan dan Nunukan, Kota Tawau di Sabah lebih mudah dijangkau dari Sebatik. Perjalanan ke Tawau dapat ditempuh dalam waktu hanya sekitar 15-20 menit menggunakan *speedboat* berkapasitas 4-6 orang penumpang yang melayani jalur ini dari pagi sampai sore hari dengan biaya 10 ringgit Malaysia untuk sekali perjalanan. Selain dari pelabuhan Sungai Nyamuk, perjalanan ke Tawau juga dapat dilakukan dari beberapa tempat pemberangkatan lainnya yang terdapat di Pulau Sebatik, antara lain 'dermaga' perahu di sungai Aji Kuning yang terletak di wilayah Desa Sungai Pancang dan Desa Aji Kuning. Biaya perjalanan dengan perahu lebih murah daripada *speedboat*, yaitu 5 ringgit dengan waktu tempuh sekitar 30 menit. Oleh karena itu, tidak mengherankan jika sebagian penduduk Sebatik lebih memilih untuk melakukan aktivitas ekonomi ke Tawau dibandingkan dengan ke Tarakan atau kota-kota besar lainnya di dalam negeri, termasuk kota-kota yang terletak di wilayah Propinsi Kalimantan Timur.

Sebagian besar penduduk yang mendiami Pulau Sebatik (bagian Indonesia) adalah warga keturunan Bugis⁵, dengan proporsi sekitar 80-90 persen (wawancara dengan narasumber, seorang pejabat di Kecamatan Sebatik pada bulan Mei 2006). Mayoritas warga etnis Bugis tinggal di pantai timur Pulau Sebatik, sementara penduduk asli Sebatik, yaitu suku Tidung pada umumnya menempati wilayah pantai barat pulau ini (Dinas Kelautan dan Perikanan, 2004), seperti di Desa Liang Bunyu dan Setabu. Namun demikian, jumlah penduduk suku asli tersebut jauh lebih sedikit dibandingkan dengan warga beretnis Bugis.

⁵Sebagian penghuni Pulau Sebatik di sekitar garis perbatasan yang termasuk wilayah Malaysia adalah penduduk keturunan etnis Bugis. Kebanyakan mereka mempunyai hubungan saudara dengan penduduk yang menghuni sekitar garis perbatasan yang termasuk wilayah Indonesia. Penduduk dari kelompok etnis ini tinggal di wilayah tersebut sebelum garis perbatasan antara negara Indonesia dan Malaysia ditetapkan pada tahun 1981 (Harijono, 2004). Penetapan garis tersebut secara administratif membagi wilayah yang mereka tempati menjadi dua bagian, sehingga terdapat bangunan rumah yang berdiri di dua negara, misalnya bagian depan berada dalam wilayah teritori Indonesia, sementara bagian belakangnya termasuk wilayah Malaysia. Terdapat pula kasus dimana setelah penetapan batas negara, rumah penduduk Indonesia seluruhnya berada di wilayah Malaysia. Meskipun demikian, mereka tetap menjadi penduduk Indonesia dan memiliki KTP (kartu tanda penduduk) yang dikeluarkan oleh pemerintah Kecamatan Sebatik dan melaksanakan kewajiban-kewajiban sebagaimana layaknya warga negara Indonesia lainnya seperti membayar iuran RT. Sampai saat ini persoalan yang terkait dengan 'pelanggaran' garis batas ini belum pernah mengemuka karena masyarakat di daerah tersebut hidup dengan rukun. Ada kemungkinan hal ini terjadi karena mereka mempunyai hubungan kekeluargaan.

Peta Perbatasan Kalimantan Timur - Negara Bagian Sabah



Kegiatan ekonomi mayoritas penduduk Pulau Sebatik adalah di sektor pertanian (dalam arti luas). Usaha pertanian, perkebunan dan perikanan merupakan tumpuan mata pencaharian yang dominan. Komoditas pertanian yang diusahakan oleh penduduk pulau ini mencakup padi dan palawija, buah-buahan serta sayur-sayuran, sedangkan komoditas perkebunan yang dominan adalah kakao, diikuti oleh kelapa dalam dan kopi. Data menunjukkan bahwa dari 4.943 KK yang mendiami wilayah Kecamatan Sebatik pada tahun 2004, sebanyak 2.605 KK adalah petani tanaman kakao, 975 KK mengusahakan perkebunan kelapa dalam dan 220 KK merupakan petani kopi (BPS Kabupaten Nunukan, 2004). Pada tahun yang sama, terdapat sebanyak 1.116 KK yang mengusahakan kegiatan perikanan, terdiri dari 934 KK di sektor perikanan laut dan 182 KK di perikanan tambak. Namun demikian, tidak jarang ditemukan keluarga yang sekaligus melakukan kegiatan ekonomi di lebih dari dua sektor, seperti bertani dan nelayan. Disamping sektor pertanian, terdapat pula sebagian penduduk yang berusaha di sektor perdagangan dan jasa, termasuk guru dan PNS yang bekerja di Kantor Camat dan dua puskesmas yang ada di pulau ini.

Kedekatan dengan Malaysia ditambah dengan tingginya mobilitas penduduk antara dua daerah di dua negara yang berbeda itu menyebabkan Pulau Sebatik dibanjiri oleh barang-barang produk Malaysia. Mulai dari makanan dan minuman, termasuk susu dan minuman coklat sampai dengan barang-barang keperluan rumah tangga seperti minyak goreng, gas untuk memasak dan ember berasal dari Malaysia. Tidak hanya barang-barang produksi Malaysia, mata uang negara tersebut (ringgit) pun biasa digunakan di Pulau Sebatik, disamping mata uang rupiah, dalam semua transaksi perdagangan dan jasa. Pertanyaan “*ringgitkah rupiah?*” lazim keluar dari mulut pedagang untuk menjawab pertanyaan calon pembeli tentang harga barang-barang yang mereka jual. Bahkan tidak jarang dalam suatu transaksi yang dibayar dengan rupiah, tetapi sisa uang dikembalikan dalam mata uang ringgit.

Migrasi Masuk ke Pulau Sebatik: dimulai dari kedatangan orang Bugis

Migrasi penduduk menuju Pulau Sebatik tidak terlepas dari migrasi orang Bugis ke Propinsi Kalimantan Timur pada umumnya. Fenomena kependudukan ini mempunyai sejarah yang panjang, dimulai sejak akhir abad ke-17 oleh orang Wajo yang melarikan diri ke wilayah kerajaan Kutai (sekarang dikenal dengan Samarinda) setelah dikalahkan oleh orang Bone pada peristiwa perselisihan antara kedua kerajaan tersebut pada tahun 1665 (Probonegoro & Siburian, 2000). Meskipun tujuan utama pendatang Bugis ke Kalimantan Timur pada saat itu adalah wilayah Samarinda, seiring dengan perjalanan waktu orang-orang Bugis juga memasuki berbagai daerah lainnya di Kalimantan Timur. Sampai dengan akhir abad ke-18 orang Bugis sudah tersebar sampai ke wilayah Pasir, Bulungan dan Gunung Tabur (Tirtosudarmo, 2000). Setelah abad ke-18 orang Bugis bahkan sudah mulai bermukim di Negara Bagian Sabah di Malaysia yang secara geografis mempunyai kedekatan wilayah dengan Pulau Sebatik. Migrasi penduduk Indonesia ke negara tetangga ini didorong oleh beberapa alasan, antara lain kesulitan ekonomi. Selama periode tahun 1960-an, berbagai pemberontakan yang terjadi di beberapa daerah di

Indonesia menimbulkan gelombang migrasi penduduk menuju wilayah negara Malaysia (Bandiyono, 1997/1998).

Kedatangan orang Bugis di Pulau Sebatik dimulai sejak tahun 1967, setelah konfrontasi antara Indonesia dan Malaysia yang terjadi pada tahun 1965 berakhir. Saat itu Sebatik dihuni oleh penduduk asli, suku Tidung, yang menempati bagian barat pulau tersebut, sedangkan bagian timur masih belum berpenghuni. Dua tahun setelah konfrontasi berakhir, pulau ini masih dijaga oleh tentara dan tidak dapat dimasuki tanpa izin mereka. Pada bulan November 1967, H. Bedu Rahim⁶ yang sebelumnya tinggal di Tarakan datang ke Pulau Sebatik dan meminta izin untuk memasuki Pulau Sebatik dan membuka lahan (pertanian) di sana (wawancara dengan narasumber, seorang tokoh masyarakat di Desa Sungai Pancang pada bulan Mei 2006).

Dengan izin dari pihak yang berwenang, bersama dua orang lainnya (H. Alwi dan H. Daru), H. Bedu Rahim mulai membuka lahan dan membangun perkampungan di Pulau Sebatik, tepatnya di Desa Sungai Pancang sekarang. Karena menjadi areal peperangan dengan Malaysia, masih banyak ditemukan ranjau, peluru dan peralatan perang lainnya di daerah tersebut. Setelah berhasil membuka lahan dan ketiga perintis menemukan bahwa lahan di Pulau Sebatik sangat menjanjikan serta dapat dijadikan sebagai tumpuan hidup, mereka mengajak keluarga yang tinggal di Pulau Sulawesi dan di Samarinda untuk pindah ke lokasi yang baru. Mereka yang baru datang diberi kewajiban untuk membuka lahan seluas 25 depa kali 150 depa selama 6 bulan. Jika mereka gagal melakukannya dalam waktu yang telah ditentukan, maka lahan tersebut akan diberikan kepada orang lain yang akan meneruskan pembukaannya. Selama membuka lahan, separuh biaya hidup mereka ditanggung oleh H. Bedu Rahim dengan catatan akan dikembalikan secara mencicil setelah lahan yang dibuka

⁶ H. Bedu Rahim dianggap sebagai perintis terbukanya Desa Sungai Pancang. Namanya dipakai menjadi nama jalan dan nama salah satu dusun di desa ini, yaitu jalan Bedu Rahim dan dusun Bedu Rahim. Saat penelitian berlangsung dua orang anaknya menjabat sebagai kepala desa, yaitu di Sungai Pancang dan Aji Kuning.

menghasilkan. Pada tahun 1973 diangkat kepala kampung pertama, yaitu H. Muhammad Asabela.

Sesuai dengan perjalanan waktu, semakin banyak pendatang asal Sulawesi Selatan, terutama dari Bone, masuk ke Pulau Sebatik. Tidak hanya ke Desa Sungai Pancang, mereka juga memasuki wilayah Pulau Sebatik lainnya, bahkan juga daerah-daerah yang sebelumnya dihuni oleh penduduk asli. Kedatangan mereka biasanya karena ajakan saudara/kerabat yang sudah lebih dahulu tinggal di Sebatik. Pengalaman keberhasilan pendahulu dalam mengolah lahan serta mendapatkan penghasilan yang lebih baik daripada di daerah asal menyebabkan semakin banyak penduduk dari wilayah Sulawesi Selatan yang datang dan menetap di Sebatik. Oleh karena itu, tidak mengherankan jika pendatang asal Sulawesi Selatan tersebar di hampir seluruh Pulau Sebatik, bahkan mendominasi penduduk di beberapa desa seperti Sungai Nyamuk, Sungai Pancang dan Aji Kuning. Saat ini hanya Desa Liang Bunyu yang masih didominasi oleh warga suku Tidung.

Pada awalnya, pendatang Bugis bekerja sebagai petani dan nelayan. Mereka mengusahakan tanaman pangan dan menangkap ikan menggunakan kelong (sejenis pukat). Selanjutnya, pada tahun 1975 mulai diperkenalkan usaha perkebunan coklat, oleh penduduk yang pernah tinggal di Tawau dan pada tahun 1980 Dinas Perkebunan mulai melakukan penyuluhan tentang pengembangan jenis komoditas tersebut. Setelah usaha perkebunan coklat bisa menghasilkan pendapatan yang lebih besar, kegiatan ini kemudian ditekuni oleh pendatang Bugis. Saat ini bahkan mereka lebih dikenal sebagai petani pekebun karena usaha inilah yang dominan dilakukan.

Sejalan dengan perkembangan daerah Sebatik, sektor ekonomi lainnya juga mulai berkembang. Keadaan ini mengundang semakin banyak pendatang untuk masuk ke pulau tersebut, bahkan tidak hanya dari Sulawesi Selatan karena penduduk dari daerah-daerah lain di Pulau Sulawesi dan juga dari Pulau Jawa datang ke Sebatik untuk melakukan kegiatan ekonomi. Sebagian diantaranya berdagang dengan membuka toko kelontong, sementara yang lain membuka restoran dan warung makan. Supermarket dan tempat

hiburan seperti karaoke juga dibuka oleh pendatang asal Pulau Jawa, sehingga roda perekonomian Pulau Sebatik semakin bergerak. Bagi mereka yang datang tanpa memiliki modal, bekerja di perkebunan menjadi salah satu pilihan. Kelompok ini⁷ biasanya menggarap lahan milik orang lain, baik dengan sistim bagi hasil maupun diupah⁸. Pendatang tanpa modal yang tidak ingin bekerja sebagai petani atau pekebun biasanya bekerja sebagai penarik ojeg atau sopir angkutan umum, termasuk *speedboat* atau perahu yang melayani rute Sebatik-Tawau.

Pendatang yang masuk ke Pulau Sebatik tidak hanya mereka yang pindah dari berbagai daerah di dalam negeri, melainkan juga warga negara Indonesia yang sebelumnya tinggal di Tawau. Seorang narasumber yang diwawancari di Desa Aji Kuning mengemukakan bahwa rata-rata kepala keluarga di desa tersebut pernah tinggal di Tawau. Pada umumnya mereka adalah mantan TKI yang pulang ke Indonesia tetapi tidak bersedia menetap kembali di daerah asal. Sebagian bahkan membangun perkampungan sendiri seperti yang dilakukan oleh mantan TKI keturunan Flores, Nusa Tenggara Timur (NTT), yang bermukim di Lordes, Desa Aji Kuning, pasca pengusiran TKI secara besar-besaran pada tahun 2002 (wawancara dengan narasumber, seorang pejabat di Kecamatan Sebatik pada bulan Mei 2006). Ketidaknyamanan bekerja dan hidup di negara tetangga membuat mereka kembali ke tanah air. Dengan izin pemerintah Sebatik mantan TKI asal Propinsi NTT ini membuka kebun dan bekerja sebagai petani. Sebagian eks TKI yang mempunyai uang, yang dikumpulkan dari upah selama bekerja di Tawau, membeli

⁷Jika pada awalnya lahan dibagi-bagikan kepada mereka yang sanggup membukanya, sejak akhir tahun 1980-an tidak ada lagi pembagian lahan. Pendatang yang ingin membeli lahan harus membeli, misalnya pada tahun 1986 harga satu bagian (seluas 2 ha) lahan kosong adalah 750 ringgit.

⁸Perhitungan bagi hasil yang berlaku adalah 1:1 jika pemilik lahan tidak mengeluarkan modal untuk pemeliharaan kebun dan 2:1 untuk pemilik lahan dan penggarap jika biaya perawatan dikeluarkan oleh pemilik lahan. Bagi mereka yang bekerja dengan sistim gaji, upah yang diperoleh berkisar antara 7-10 ringgit per hari (210-300 ringgit sebulan).

rumah serta lahan kebun di Pulau Sebatik. Selanjutnya mereka menetap di pulau ini dan bekerja sebagai petani pekebun. Pendatang asal Tawau yang tidak memiliki kemampuan ekonomi untuk membeli rumah dan lahan kebun, biasanya menyewa rumah atau tinggal menumpang di rumah-rumah yang ditinggalkan penghuninya merantau dan bekerja sebagai tenaga penggarap di kebun kakao. Pada beberapa kasus, mereka yang datang dari Tawau ini hanya terdiri dari istri dan anak-anak, sementara kepala keluarga tetap tinggal di Tawau untuk bekerja. Pilihan ini dilakukan karena semakin sulitnya untuk bertahan tinggal di negara tetangga tersebut.

Toko bangunan hasil kerja buruh perkebunan kelapa sawit di Sabah.

Bapak Muin (bukan nama sebenarnya), keturunan Bugis, memiliki toko bahan bangunan yang terletak di pinggir jalan antara Sungai Nyamuk dengan Desa Sungai Pancang. Usaha ini telah dijalankannya hampir lima tahun dengan modal upahnya bekerja sebagai buruh kelapa sawit selama lebih dari 12 tahun di Sabah. Toko tersebut dimulainya dari skala kecil dan kemudian berkembang menjadi besar karena tingginya permintaan terhadap bahan bangunan. Selain punya toko, dia juga memiliki kebun coklat seluas 2 ha yang diperoleh dengan cara membeli. Semua ini memang sudah direncanakannya sejak lama, dimulai dengan kepergian ke Sabah pada umur yang sangat muda untuk mengumpulkan modal usaha. Setelah uang terkumpul Pak Muin tidak berniat kembali ke daerah asalnya, melainkan memilih Pulau Sebatik sebagai tempat tinggalnya bersama keluarga.

Pada waktu mendatang diperkirakan pendatang ke Pulau Sebatik akan semakin banyak, terutama jika kebijakan pemerintah untuk 'menarik' pulang warga negara Indonesia yang tinggal di Sabah berhasil diimplementasikan. Pemerintah pusat merencanakan pembangunan rumah susun di Pulau Sebatik dan juga di Nunukan yang diperuntukkan bagi TKI dan keluarganya. Melalui kebijakan ini TKI dan keluarganya yang saat ini tinggal di Malaysia dengan segala

keterbatasan akses, termasuk pendidikan untuk anak-anak mereka, didorong untuk kembali ke Indonesia dan menetap di Pulau Sebatik atau Nunukan. Artinya, mereka tetap tinggal di wilayah Indonesia dan setiap hari pergi bekerja ke Malaysia. Kebijakan ini diambil karena anak-anak TKI tidak bisa bersekolah selama mereka tinggal di negara tetangga tersebut. Saat ini terdapat lebih dari 3.000 orang anak usia sekolah yang tidak dapat bersekolah karena kebijakan pemerintah Malaysia tidak mengizinkan sekolah-sekolah umum untuk menerima anak-anak TKI menjadi murid mereka (wawancara dengan narasumber dari Bappeda Propinsi Kaltim, Bappeda Kabupaten Nunukan dan pejabat di Kecamatan Sebatik, Mei 2006). Tinggal di rumah susun di wilayah Indonesia memungkinkan anak-anak TKI untuk bersekolah di dalam negeri, sementara orang tua mereka juga masih bisa bekerja ke Malaysia. Dengan demikian, pendidikan anak-anak TKI tidak akan terabaikan seperti yang menjadi fenomena saat ini.

Pelaku dan Pola Mobilitas Penduduk Sebatik-Tawau

Mobilitas penduduk dari Pulau Sebatik menuju Tawau dilakukan oleh penduduk dari berbagai kalangan. Tidak hanya orang dewasa, anak-anakpun sering bepergian ke kota di Negara Bagian Sabah, Malaysia, tersebut. Penelitian mengenai penduduk dan kemiskinan di daerah perbatasan Kalimantan Timur, khususnya Pulau Sebatik, yang dilakukan oleh PPK-LIPI pada tahun 2006 menemukan bahwa sekitar 20 persen dari 1.008 responden yang berasal dari 200 rumah tangga di Desa Pancang, Kecamatan Sebatik pernah melakukan mobilitas ke Kota Tawau. Pelaku mobilitas tersebut lebih banyak laki-laki dibandingkan dengan perempuan (lihat Tabel 1). Fenomena ini tidak berbeda dengan kecenderungan migrasi penduduk pada umumnya, baik migrasi permanen maupun temporer. Studi yang dilakukan oleh PPK-LIPI pada tahun 2003 dan 2004 dengan fokus pada migran temporer menemukan bahwa jumlah laki-laki yang berstatus migran lebih banyak dibandingkan dengan perempuan (Romdiati, dkk., 2004).

Tabel 1
Penduduk yang Pernah Melakukan Mobilitas ke Tawau,
Menurut Jenis Kelamin, Desa Pancang, Kecamatan Sebatik

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase
Laki-laki	117	59,4
Perempuan	80	40,6
Jumlah	197	100,0

Sumber: Survei Penduduk dan Kemiskinan di Daerah Perbatasan di Sulawesi Utara dan Kalimantan Timur, PPK-LIPI, 2006

Tabel 2 menyajikan data mengenai umur responden ketika pertama kali melakukan mobilitas lintas batas negara dari Pulau Sebatik ke Kota Tawau. Dari tabel tersebut terlihat bahwa sekitar seperlima dari mereka melakukan mobilitas pada usia muda, yaitu di bawah 15 tahun. Anak-anak usia muda yang melakukan mobilitas ini adalah mereka yang ikut dengan orang tua mereka untuk berbagai keperluan, misalnya mengunjungi keluarga yang tinggal di Malaysia dan menjadi warga negara tersebut atau untuk berbelanja, sebagaimana dikemukakan oleh seorang narasumber yang telah melakukan kegiatan mobilitas sejak usia muda,

Orang sini banyak yang punya keluarga di seberang (*maksudnya di Tawau*). Kalau ke Tawau mengunjungi keluarga yang di sana, anak-anak juga dibawa. Kalau menjelang hari raya orang-orang sini belanja di Tawau, beli macam-macam keperluan, baju lebaran, anak-anak juga diajak ke sana belanja. Buat orang sini itu pergi ke luar negeri sudah biasa.

Meskipun mobilitas ke Tawau dilakukan oleh semua golongan umur, lebih dari separuh responden melakukan kegiatan ini pertama kali pada umur muda (15-29 tahun), sebagaimana terlihat dari data pada Tabel 2. Kemungkinan besar kelompok ini adalah mereka yang pergi ke kota tersebut untuk mencari pekerjaan. Kesempatan kerja yang terbuka luas di Negara Bagian Sabah tersebut,

terutama sebagai buruh di perkebunan sawit, meskipun dengan status *illegal*, menarik anak-anak muda di Pulau Sebatik untuk melakukan mobilitas ke daerah ini. Kegiatan ini tidak hanya dilakukan oleh laki-laki, melainkan juga oleh kelompok perempuan, meskipun dengan proporsi yang lebih kecil. Tidak jarang pula diantara mereka yang bekerja dengan saudara/keluarga yang sudah menjadi warga negara Malaysia (hasil wawancara mendalam dengan narasumber yang bekerja menjadi pegawai pemerintah di Kecamatan Sebatik pada bulan Mei 2006).

Tabel 2
Distribusi Penduduk yang Pernah Melakukan Mobilitas ke Tawau Menurut Umur Pertama Kali Melakukan Mobilitas dan Jenis Kelamin, Desa Pancang, Kecamatan Sebatik (%).

Umur Pertama Kali Melakukan Mobilitas (Tahun)	Laki-laki	Perempuan	Laki-laki + Perempuan
≤ 15	18,8	23,8	20,8
15 – 29	62,4	53,8	58,9
30 – 39	11,1	13,7	12,2
40 – 40	5,1	7,5	6,1
≥ 50	2,6	1,2	2,0
Jumlah	100,0	100,0	100,0
N	117	80	197

Sumber: Survei Penduduk dan Kemiskinan di Daerah Perbatasan di Sulawesi Utara dan Kalimantan Timur, PPK-LIPI, 2006

Mobilitas penduduk dari Sebatik menuju Tawau terdiri dari beberapa pola. Pola pertama dan yang paling dominan adalah mobilitas pulang pergi dalam satu hari yang sama. Data pada Tabel 3 memperlihatkan bahwa pola ini mendominasi mobilitas penduduk dari Pulau Sebatik ke Kota Tawau. Pelaku mobilitas dengan pola ini pada umumnya adalah pedagang, baik pedagang pengumpul yang menjual hasil pertanian dan perkebunan Pulau Sebatik, antara lain

pisang dan kakao, yang menjual komoditas pertanian tersebut ke Kota Tawau maupun pedagang pemilik toko di Pulau Sebatik yang membeli barang-barang dagangan di Tawau. Seperti telah dikemukakan sebelumnya, berbagai jenis barang dagangan yang dijual di toko-toko di Sebatik, mulai dari makanan dan minuman kaleng, barang-barang keperluan rumah tangga lainnya sampai dengan pupuk⁹, dan gas adalah barang-barang produksi Malaysia. Sebagian pedagang bahkan juga membeli bahan bakar bensin di Tawau untuk dijual secara eceran di Sebatik.¹⁰

Pedagang pengumpul dan pemilik toko biasanya melakukan perjalanan dari Pulau Sebatik pada pagi hari. Oleh karena itu, sejak pagi aktivitas pemuatan hasil pertanian (seperti pisang) ke perahu-perahu pengangkut sudah mulai berlangsung di dermaga (Damiyati, 2005). Sore hari mereka yang melakukan kegiatan tersebut sudah kembali lagi ke daerah asal.¹¹ Terkait dengan persyaratan imigrasi, mereka biasanya mengurus izin perjalanan/izin masuk ke Malaysia untuk jangka waktu satu minggu. Biasanya sore sebelum hari

⁹Jika dilihat dari sisi harga, pupuk produksi Malaysia lebih mahal dibandingkan dengan pupuk produksi dalam negeri. Namun demikian, karena keterbatasan pasokannya di daerah Sebatik penduduk daerah ini terpaksa membeli pupuk Malaysia.

¹⁰Menurut informasi yang diperoleh dari beberapa narasumber, bensin produksi Malaysia lebih bagus kualitasnya daripada bensin dari Indonesia. Seorang narasumber mengatakan bahwa mesin sepeda motornya sering bermasalah jika menggunakan bensin dari Indonesia. Namun masalah tersebut tidak terjadi jika motornya diisi dengan bensin dari Malaysia. Narasumber menduga bensin Indonesia dicampur dengan bahan-bahan lain. Anggapan ini belum dapat dibuktikan kebenarannya karena belum ada penelitian mengenai hal tersebut.

¹¹Kegiatan pembongkaran barang-barang dari perahu di pinggir sungai yang sekaligus berfungsi sebagai dermaga perahu jalur Sebatik-Tawau di Desa Pancang merupakan pemandangan yang lazim setiap hari. Perahu-perahu pembawa muatan barang biasanya datang sore hari, sekitar pukul empat. Dari pengamatan di lapangan terlihat bahwa barang-barang yang dibongkar sangat beragam jenisnya. Minuman kaleng, coklat bubuk, minyak goreng, sayap ayam olahan terlihat bertumpuk di pinggir sungai. Selain itu, juga ditemukan galon plastik berisi bahan bakar bensin, gas untuk memasak dan pupuk yang merupakan barang belanjaan penumpang perahu.

keberangkatan mereka sudah mengurus izin (penduduk setempat menggunakan istilah “*minta chop*”), agar besok harinya bisa langsung berangkat pada pagi hari tanpa harus menghabiskan waktu untuk mengurus izin perjalanan (wawancara dengan seorang pedagang yang juga pemilik perahu penumpang yang melayani rute Sebatik-Tawau). Mereka yang melakukan mobilitas secara rutin ini, akan memperpanjang izin perjalanan setiap kali masa berlaku izin tersebut habis.

Selain kelompok penduduk di atas, terdapat pula kelompok lainnya yang juga melakukan mobilitas dengan pola ulang alik ini. Mereka adalah penduduk yang berbelanja barang-barang keperluan rumah tangga, seperti barang-barang elektronik di Tawau. Namun demikian, proporsinya tidak sebesar pedagang yang melakukan kegiatan ini dengan rutin. Pengemudi *speedboat* dan perahu penumpang jurusan Sebatik-Tawau juga termasuk dalam kelompok ini. Pekerjaan yang dilakukan menuntut mereka untuk melakukan mobilitas dari Sebatik menuju Tawau (dan sebaliknya) setiap hari, bahkan tidak jarang pula yang melakukannya lebih dari satu kali dalam sehari. Kelompok penduduk lainnya yang menjadi pelaku mobilitas ulang alik adalah nelayan. Mereka melakukan aktivitas ini untuk menjual hasil tangkapan kepada tauke/bos di Tawau. Ketergantungan yang sangat tinggi pada tauke di Tawau, terutama dalam penyediaan kebutuhan untuk melaut seperti mesin kapal, jaring, *cool box* dan juga es batu untuk menyimpan ikan menyebabkan nelayan harus menjual hasil tangkapan kepada tauke yang telah memenuhi kebutuhan mereka (Raharto & Djohan, 1999). Petikan wawancara dengan seorang narasumber (pegawai pemerintah di Kecamatan Sebatik) yang diwawancarai dalam survei penduduk dan kemiskinan di daerah perbatasan pada bulan Mei 2006 berikut ini memperlihatkan fenomena ketergantungan nelayan Sebatik terhadap pengusaha ikan di Tawau.

- T : Selama ini nelayan kita kan tergantung tauke-tauke ...
J : Sebelah, iya. Hasil ikan di sini kan dijual ke Tawau.
Jadi tergantung dengan tauke di sebelah, begitu.
Harga juga tergantung di sana pak. Misalnya satu kilo

berapa ringgit nggak kita tolak, kita juga sudah punya hutang ke sana.

T : Ya, nelayan itu berutang dulu mereka

J : Iya, rata-rata utang pak. Mesin kapal itu pak, rata-rata minjam semua, mahal itu. Jadi mereka cicil sama taukenya, ngambil-ngambil cicil, ikan kasih ke dia, harga tergantung pasaran di sana. Alhamdulillah kalau naik, naik, kalau ndak ya, apa boleh buat daripada nggak laku.

Pola kedua, adalah mobilitas temporer dengan periode waktu sebulan. Mereka yang bertujuan mencari pekerjaan namun tidak bersedia mengurus izin kerja resmi sebagai TKI biasanya melakukan mobilitas dengan pola ini. Keberangkatan ke Tawau dilakukan dengan menggunakan izin kunjungan selama satu bulan, namun di sana mereka kemudian bekerja secara *illegal*. Pada umumnya pekerjaan diperoleh melalui keluarga yang telah tinggal di sana. Setiap satu bulan para TKI *illegal* ini pulang ke Sebatik untuk memperpanjang izin tinggal mereka di Malaysia karena setiap kali perpanjangan mereka hanya mendapat izin tinggal selama satu bulan. Hal ini memaksa TKI *illegal* melakukan mobilitas melintasi batas negara dalam waktu satu bulan.

Tabel 3
Distribusi Penduduk yang Pernah Melakukan Mobilitas ke Tawau Menurut Lama Tinggal di Daerah Tujuan, Desa Pancang, Kecamatan Sebatik (%)

Lama Tinggal di Daerah Tujuan	Laki-laki	Perempuan	Laki-laki + Perempuan
Tidak pernah tinggal/pulang pergi pada hari yang sama (ulang-alik)	57,4	67,5	61,4
Beberapa hari dan berulang-ulang (sirkuler/musiman)	21,3	20,0	20,8
> 6 bulan	21,3	12,5	17,8
Jumlah	100,0	100,0	100,0
	117	80	197

Sumber: Survei Penduduk dan Kemiskinan di Daerah Perbatasan di Sulawesi Utara dan Kalimantan Timur, PPK-LIPI, 2006

Mobilitas Penduduk Sebatik-Tawau: berbagai alasan yang mendasarinya

Seperti halnya kegiatan mobilitas pada umumnya, mobilitas penduduk antara dua daerah perbatasan Indonesia dan Malaysia ini dilandasi oleh berbagai tujuan. Jika alasan ekonomi menjadi faktor dominan yang menyebabkan penduduk melakukan mobilitas, di daerah perbatasan beberapa faktor lainnya seperti hubungan kekerabatan juga memegang peranan penting dalam menyebabkan terjadinya mobilitas penduduk melintasi batas negara. Bagian ini membahas berbagai penyebab yang mendasari terjadinya fenomena kependudukan tersebut.

Mobilitas penduduk Pulau Sebatik ke Tawau didominasi oleh tujuan berbelanja kebutuhan sehari-hari (Tabel 4). Pada kelompok perempuan, terutama, hampir separuh dari mereka melakukan mobilitas dengan tujuan berbelanja. Hal ini dilakukan karena biaya yang dibutuhkan relatif lebih murah jika dibandingkan dengan berbelanja ke Tarakan. Selain itu, adanya keyakinan bahwa barang-barang buatan Malaysia lebih baik kualitasnya daripada produksi Indonesia, menyebabkan sebagian penduduk Pulau Sebatik lebih memilih berbelanja di Tawau daripada di kota-kota dalam wilayah Kalimantan Timur. Pernyataan narasumber berikut ini memperkuat argumen tersebut,

Kalau saya lihat di sana, kebutuhannya itu pak, lebih daripada di sini. Misalnya pertama dari segi kualitas produk itu, kayak melamin itu lebih bagus di sebelah daripada di sini, termasuk hal-hal lain sebagainya. Mereka punya kualitas lebih daripada di sini, walaupun dia harga lebih mahal sedikit daripada sini, termasuk barang elektronik. Rata-rata juga elektronik dari sebelah semua, terus mereka garansinya itu betul-betul bu. Kalau misalnya kita kan *handphone* jatuh, garansi ya lepas. Kalau di sana garansi tetap garansi, ndak bayar. Kalau mungkin di Indonesia bayar itu, namanya ya garansi tapi tetap bayar itu barang-barang yang rusaknya. Itu pak kelebihan mereka. Mungkin karena di sana saingannya lebih.

Alasan keluarga juga menjadi penyebab yang dominan terjadinya mobilitas penduduk Sebatik-Tawau, meskipun bukan yang paling utama. Adanya hubungan kekerabatan dengan penduduk di negara tetangga menyebabkan penduduk yang tinggal di daerah perbatasan melakukan mobilitas melewati batas negara (Haba, 2002). Penentuan batas teritorial negara secara politis telah memisahkan penduduk suatu etnis yang sebelumnya hidup bersama menjadi warga dua negara yang berbeda. Kenyataan ini tidak serta merta memutuskan hubungan kekerabatan diantara mereka. Saling berkunjung diantara penduduk yang mempunyai hubungan kekerabatan namun tinggal di wilayah teritori negara yang berbeda menjadi salah satu alasan yang mendasari terjadinya kegiatan mobilitas penduduk melewati batas negara. Oleh karena itu, tidak mengherankan jika cukup banyak mobilitas penduduk yang dilakukan dengan alasan ini, sebagaimana dikemukakan oleh salah seorang narasumber, *"hampir semua penduduk sini punya saudara yang tinggal di Tawau, mereka biasa saling kunjung"*.

Tabel 4
Distribusi Penduduk yang Pernah Melakukan Mobilitas ke Tawau, Menurut Alasan Kepergian, Desa Pancang, Kecamatan Sebatik (%)

Alasan Kepergian	Laki-laki	Perempuan	Laki-laki + Perempuan
Berdagang	8,5	5,0	7,1
Buruh (kebun, kayu, kapal, dll.)	17,1	7,5	13,2
Mencari ikan	2,6	-	1,5
Mencari pekerjaan	12,0	5,0	9,1
Sekolah	-	1,2	0,5
Berobat	7,7	7,5	7,6
Berbelanja kebutuhan sehari-hari	26,5	45,0	34,1
Alasan keluarga	15,4	26,3	19,8
Lainnya	10,2	2,5	7,1
Jumlah	100,0	100,0	100,0
N	117	80	197

Sumber: Survei Penduduk dan Kemiskinan di Daerah Perbatasan di Sulawesi Utara dan Kalimantan Timur, PPK-LIPI, 2006

Disamping dua alasan yang telah dikemukakan di atas, bekerja dan mencari pekerjaan juga menjadi tujuan sebagian penduduk Sebatik untuk melakukan mobilitas ke Tawau dan Negara Bagian Sabah pada umumnya. Alasan ini lebih banyak ditemukan pada kelompok laki-laki dibandingkan dengan perempuan. Ketersediaan kesempatan kerja yang luas, terutama di sektor perkebunan, ditambah dengan persyaratan yang sangat longgar untuk memperolehnya, misalnya tidak diperlukan pendidikan tinggi, merupakan daya tarik bagi penduduk Sebatik untuk bekerja di negara bagian Malaysia tersebut. Kebanyakan mereka pergi bekerja secara *illegal*, dalam arti tidak mempunyai dokumen resmi sebagai TKI. Pas lintas batas yang dimiliki digunakan sebagai dokumen untuk masuk ke wilayah Malaysia dan selanjutnya mereka bekerja di sana, sebagaimana yang dikemukakan oleh salah seorang narasumber berikut ini,

- T : Kalau yang pergi kerja ke sebelah itu pak, banyak juga?
J : Ada juga yang pergi ke sebelah. Kerja di sini mungkin dia ke sebelah, kerja jadi TKI *illegal*.
T : TKI *illegal* ya.
J : Kalau *legal* kan pakai *job order*. Ini kan mungkin mereka jalan-jalan, ada keluarganya, diajak kerja ya dia ikut. Dipikir daripada nganggur juga kan, ya ikutlah. Mungkin dia *chop* satu bulan, habis, balik lagi, *chop* lagi balik ke sana lagi, begitu.
T : Dia pakai PLB-nya itu ya.
J : PLB juga, paspor juga bisa.
T : Kalau yang dari sini katanya ...
J : PLB aja bu. Di Nunukan paspor bisa. Sebenarnya berawal dari situ. Ada keluarga, "Kau tak kerjakah?" "Belum".

Meskipun tidak terlalu besar persentasenya dibandingkan dengan alasan yang lain, mencari pengobatan menjadi salah satu tujuan mobilitas penduduk Sebatik menuju Tawau. Kegiatan ini dilakukan jika penyakit yang diderita tidak bisa disembuhkan melalui pengobatan di puskesmas-puskesmas yang ada di Pulau Sebatik. Namun demikian, bagi sebagian penduduk lainnya keyakinan bahwa

pengobatan di Tawau lebih baik dibandingkan dengan di Nunukan atau Tarakan menyebabkan mereka selalu berobat ke kota tersebut. Nelayan dan anggota keluarganya, khususnya, mencari pengobatan di Tawau dilakukan karena biaya pengobatan ditanggung oleh bos/tauke yang memberikan pinjaman modal kepada mereka. Biaya pengobatan yang dikeluarkan oleh tauke/bos kemudian diperhitungkan sebagai hutang yang dibayar dengan penjualan hasil tangkapan mereka.

Pengobatan dilakukan di klinik-klinik swasta, bukan di rumah sakit pemerintah karena rumah sakit ini hanya diizinkan memberikan pelayanan kesehatan kepada warga negara Malaysia. Tidak hanya pengobatan yang bersifat rawat jalan, pengobatan rawat inap pun dilakukan di klinik-klinik tersebut. Biaya yang dikenakan berjumlah sekitar 15 RM untuk sekali pengobatan rawat jalan, sedangkan untuk rawat inap berkisar antara 50-100 RM per hari (wawancara dengan narasumber, seorang wiraswasta dan tokoh pemuda di Desa Sungai Pancang).

Selain untuk pengobatan, pelayanan kesehatan lain yang dicari di negara bagian Malaysia ini adalah pemeriksaan kehamilan serta pelayanan persalinan. Beberapa faktor menyebabkan fenomena ini terjadi. *Pertama*, biaya yang diperlukan relatif lebih murah dibandingkan dengan di Tarakan, khususnya jika proses kelahiran membutuhkan tindakan operasi. Salah seorang narasumber mengemukakan bahwa biaya yang diperlukan untuk kelahiran anaknya melalui operasi caesar di Tawau hanya sebesar 2.500 RM (sekitar Rp. 625.000,- dengan kurs 1 RM = Rp. 2.500,-), sementara pada waktu yang hampir bersamaan saudaranya melahirkan melalui proses yang sama di Tarakan dengan biaya sekitar Rp. 5.000.000,-. Disamping itu, biaya melahirkan dapat dibayar tidak secara tunai, sebagaimana dikemukakan oleh narasumber berikut,

Waktu kelahiran anak kedua saya, istri saya sakit tengah malam. Saya langsung bawa ke Tawau, karena terburu-buru saya nggak bawa uang banyak. Setelah istri saya melahirkan dan waktu mau membayar, saya katakan "saya nggak bawa uang cukup, boleh saya bayar nanti?". Petugasnya menjawab, "siapa bilang tak boleh?". Saya kaget juga,

nggak ngira kan. Akhirnya saya pulang dan baru bayar setelah dua bulan karena saya baru ke sana lagi setelah dua bulan”.

Kedua, anak-anak kelahiran Malaysia akan mendapat kemudahan untuk tinggal di Malaysia di kemudian hari karena mereka mempunyai surat kelahiran dari negara tersebut yang dapat digunakan untuk mengurus IC (*identity card*) sebagai penduduk Malaysia. Hal ini menyebabkan banyak orang tua termotivasi untuk melahirkan anak-anak mereka di Tawau. Oleh karena itu, alasan yang dikemukakan oleh seorang narasumber berikut, "*melahirkan di Malaysia itu yang dicari surat kelahirannya*", mudah dipahami untuk menjelaskan kuatnya keinginan untuk melahirkan di Tawau.

Dinamika Mobilitas Sebatik-Tawau

Sejalan dengan perkembangan waktu dan terjadinya perubahan di berbagai bidang, seperti ekonomi dan politik, terjadi pula dinamika dalam fenomena mobilitas penduduk dari Sebatik ke Tawau. Dinamika ini terjadi tidak hanya karena perubahan kondisi di Malaysia, akan tetapi juga akibat berbagai perkembangan di dalam negeri. Bagian ini mendiskusikan dinamika mobilitas penduduk di daerah perbatasan Sebatik dan Tawau, dengan fokus pada arus mobilitas, tujuan serta proses perjalanannya.

Jika dibandingkan dengan waktu-waktu sebelumnya, mobilitas penduduk dari Pulau Sebatik menuju Tawau akhir-akhir ini mengalami penurunan. Meskipun tidak diperoleh catatan tertulis mengenai arus mobilitas penduduk keluar Pulau Sebatik, beberapa narasumber yang diwawancarai dalam penelitian di daerah ini menyebutkan bahwa terjadi penurunan frekuensi mobilitas penduduk menuju Tawau. Namun demikian, penurunannya tidak terlalu mencolok. Penurunan yang paling dirasakan adalah pada mobilitas dengan tujuan berbelanja barang-barang keperluan sehari-hari.

Fenomena di atas muncul karena perkembangan yang terjadi di Pulau Sebatik. Dalam satu dekade terakhir terlihat perkembangan kegiatan ekonomi yang cukup pesat di wilayah Pulau Sebatik. Toko-toko besar yang menjual berbagai barang keperluan sehari-hari, termasuk barang-barang dari Malaysia mulai beroperasi setelah pembangunan kompleks pertokoan di daerah Kebalen (Desa Sungai Nyamuk). Supermarket pun telah berdiri di daerah tersebut dan menjalankan kegiatannya menyediakan kebutuhan penduduk terhadap berbagai jenis barang. Harga barang-barang yang tidak berbeda jauh dengan di Malaysia menyebabkan sebagian penduduk yang biasa berbelanja di Tawau kemudian melakukan kegiatan tersebut di pertokoan di Pulau Sebatik. Selanjutnya, sejak dibangun dan berlangsungnya kegiatan pasar di wilayah Aji Kuning, mobilitas penduduk, terutama yang tinggal di daerah ini untuk berbelanja keperluan sehari-hari ke Tawau menjadi berkurang frekuensinya. Kecuali barang-barang elektronik, berbagai keperluan rumah tangga lainnya dapat dipenuhi dengan berbelanja di pasar Aji Kuning. Jika sebelum pasar ini beroperasi masyarakat terbiasa berbelanja ke Tawau, saat ini hanya pedagang (besar) yang secara rutin melakukan kegiatan ini untuk membeli barang-barang yang akan dijual di toko mereka. Pedagang kecil (dengan skala warung di rumah) pun mulai mengurangi mobilitas ke Tawau sejak berdirinya toko-toko besar di Sungai Nyamuk serta pasar di Aji Kuning.¹² Namun demikian, intensitas mereka yang pergi ke Tawau untuk berbelanja mengalami peningkatan menjelang hari raya Idul Fitri karena berbagai keperluan untuk merayakan hari besar itu, terutama pakaian, dibeli di wilayah negara tetangga tersebut.

¹²Salah seorang narasumber, pemilik warung yang tinggal di daerah pedalaman Sungai Pancang (Dusun Lapri) mengemukakan bahwa sebelum ada pasar di Aji Kuning barang-barang yang dijual di warungnya dibeli di Tawau. Setelah pasar Aji Kuning beroperasi, barang-barang dagangan dibeli di pasar tersebut. Meskipun dengan harga beli yang sedikit lebih mahal, yang pada gilirannya mengurangi keuntungan karena harga jual yang diberlakukan sama dengan sebelumnya, narasumber lebih memilih berbelanja di pasar lokal karena lebih dekat dan menghemat waktu perjalanan.

Penurunan arus mobilitas ini juga dijumpai pada penduduk yang menjual hasil produksi mereka ke Tawau. Pedagang pengumpul menjadi kepanjangan tangan mereka untuk menjual barang-barang produksi ke negara tetangga ini. Jika sebelumnya hasil produksi dibawa sendiri untuk dijual di sana, maka dengan keberadaan pedagang pengumpul kegiatan tersebut tidak perlu dilakukan sendiri. Hasil produksi yang akan dipasarkan di Tawau dijual kepada pedagang pengumpul di Sebatik.¹³

Berkurangnya arus mobilitas penduduk Sebatik ke Kota Tawau kemungkinan akan berlanjut di masa mendatang. Hal ini terjadi karena pembangunan di Kota Nunukan yang dalam waktu satu dekade terakhir memperlihatkan perkembangan yang relatif pesat. Ada kemungkinan kegiatan pembangunan yang dilaksanakan di kota ini mampu membawanya pada kondisi yang sama dengan Kota Tarakan yang telah berkembang dalam berbagai aspek. Dengan demikian, Kota Nunukan dapat memenuhi berbagai kebutuhan penduduk Sebatik, mulai dari kebutuhan ekonomi sampai dengan pelayanan sosial. Sebagai contoh, peningkatan sarana perdagangan dan pelayanan kesehatan, antara lain melalui pembangunan pusat-pusat perdagangan serta penyediaan pelayanan kesehatan oleh dokter spesialis di rumah sakit di Nunukan diharapkan dapat mengalihkan arus mobilitas penduduk dari Sebatik menuju Tawau menjadi ke Nunukan. Ketersediaan berbagai sarana ekonomi dan pelayanan sosial di Kota Nunukan, dibarengi dengan perbaikan sarana jalan di Pulau Sebatik, yang pada gilirannya menyebabkan semakin mudahnya penduduk menjangkau ibukota Kabupaten Nunukan tersebut, menjadikan Nunukan sebagai kota tujuan bagi penduduk Sebatik untuk memenuhi berbagai kebutuhan hidup mereka. Untuk pelayanan persalinan, khususnya, dengan tersedianya dokter spesialis kandungan, kelahiran yang memerlukan tindakan operasi yang

¹³Di perkampungan penduduk biasa dijumpai tumpukan pisang yang diletakkan di halaman depan rumah. Pisang-pisang tersebut akan diambil oleh pedagang pengumpul yang kemudian membawanya menyeberang ke Tawau.

sebelumnya hanya dapat dilakukan di Tarakan atau Tawau dapat pula dilaksanakan di Kota Nunukan.

Perubahan yang terjadi pada fenomena mobilitas ini adalah berkurangnya kegiatan penyelundupan rokok.¹⁴ Jika sebelumnya 'pedagang' dari Sebatik dapat membawa rokok dengan relatif mudah memasuki wilayah Tawau, akhir-akhir ini kegiatan tersebut sulit dilakukan. Petugas di Malaysia melakukan pemeriksaan lebih ketat terhadap pendatang dari Sebatik. Sebagai contoh, perempuan-perempuan berbaju panjang sekarang diperiksa badannya untuk menghindari penyelundupan rokok.¹⁵

Perubahan lain dalam kegiatan/proses mobilitas penduduk Sebatik-Tawau adalah semakin ketatnya pengawasan, terutama yang terkait dengan persyaratan keimigrasian. Pemeriksaan dokumen keimigrasian oleh petugas patroli di perbatasan Malaysia semakin ketat, sejalan dengan semakin banyaknya pos-pos pemeriksaan di laut. Seorang narasumber yang diwawancarai di Desa Sungai Pancang mengatakan bahwa sebelum dan sampai dengan awal tahun 1980-an tidak diperlukan surat-surat (paspor, pas lintas batas) untuk masuk ke Malaysia. Penduduk Sebatik dengan mudah dapat memasuki negara Malaysia tanpa direpotkan dengan urusan dokumen keimigrasian.¹⁶

¹⁴Rokok termasuk barang yang tidak boleh masuk ke Malaysia, disamping berbagai jenis lainnya seperti batik dan furniture dengan bahan jati (wawancancara dengan pejabat pemerintah di Nunukan). Namun demikian, karena bisa memberikan keuntungan dalam jumlah besar, maka banyak warga yang secara sembunyi-sembunyi membawa rokok untuk dijual di Tawau (<http://www.kompas.com/kompas-cetak/0503/12/Fokus/1614966.htm>).

¹⁵Seorang narasumber mengatakan bahwa dulu rokok diselundupkan dengan berbagai cara. Salah satu cara yang dilakukan oleh perempuan adalah dengan membelitkan rokok pada badan dan kemudian menutupinya dengan pakaian panjang (biasanya baju gamis). Dengan cara ini mereka bebas membawa rokok memasuki wilayah Malaysia.

¹⁶Sampai dengan tahun 1980-an IC (*identity card* – bukti sebagai penduduk Malaysia) bisa diperoleh dengan mudah oleh penduduk Sebatik. Karena itu, tidak mengherankan jika sebagian penduduk di Sebatik juga mempunyai IC Malaysia, disamping KTP yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah Sebatik.

Namun demikian, ketatnya pengawasan ini tidak menyurutkan minat penduduk Pulau Sebatik untuk melakukan mobilitas ke Malaysia dengan berbagai tujuan.

Terlepas dari berbagai dinamika yang terjadi, mobilitas penduduk dari Pulau Sebatik ke Kota Tawau tetap berlangsung sepanjang waktu. Ketegangan politik antara kedua negara akibat kasus Ambalat bahkan tidak mempengaruhi aktivitas mobilitas penduduk dari wilayah Indonesia ke negara bagian Malaysia itu. Mobilitas tetap dilakukan meskipun dalam pengawasan yang ketat, dengan berbagai perlengkapan perang, oleh aparat keamanan dari kedua negara, sebagaimana dikemukakan oleh salah seorang narasumber berikut ini,

Kami di sini tidak terpengaruh kasus Ambalat, yang ribut-ribut kan orang-orang di Jakarta sama di tempat lain, di Sulawesi juga. Kalau mau pergi ke Tawau kami tetap pergi aja, ndak apa-apa. Itu juragan (pengemudi) *speedboat* tiap hari tetap mondar-mandir Sebatik-Tawau. Yang mau ada keperluan ke Tawau ya pergi ke sana, ndak masalah.

Penutup

Salah satu proses demografi yang menjadi fenomena keseharian penduduk Pulau Sebatik adalah mobilitas ke Kota Tawau. Bahkan jika dibandingkan dengan daerah lainnya di dalam negeri, mobilitas ke kota di Negara Bagian Sabah, Malaysia ini lebih sering dilakukan oleh sebagian penduduk. Kedekatan jarak dengan wilayah negara tetangga tersebut yang membawa konsekuensi singkatnya waktu tempuh, didukung oleh akses transportasi yang mudah dengan biaya yang lebih murah menyebabkan sebagian penduduk lebih sering melakukan mobilitas lintas negara dibandingkan dengan ke kota-kota lainnya di Propinsi Kalimantan Timur, seperti Tarakan dan Samarinda.

Ketergantungan yang tinggi, misalnya di bidang ekonomi, pada negara tetangga merupakan faktor dominan yang melatarbelakangi aktivitas mobilitas penduduk ini. Dengan perannya

sebagai pasar potensial bagi produk-produk (pertanian, perkebunan serta perikanan) Kalimantan Timur (Achmad, 2003) dan sebaliknya, juga sebagai penyedia berbagai barang keperluan sehari-hari, Kota Tawau menjadi tujuan mobilitas penduduk Pulau Sebatik untuk menjual barang-barang produksi dan berbelanja barang-barang keperluan rumah tangga. Selain itu, ketersediaan kesempatan kerja, meskipun melalui prosedur *illegal*, merupakan daya tarik bagi angkatan kerja dari Pulau Sebatik.

Tidak hanya didorong oleh kepentingan ekonomi, mobilitas penduduk juga terjadi karena tujuan yang lain. Salah satu yang menonjol adalah untuk mengunjungi famili/saudara yang tinggal di Tawau. Migrasi orang Bugis yang telah berlangsung sejak lama ke berbagai daerah dan bahkan sampai ke luar negeri, mengantarkan sebagian dari mereka untuk menjadi warga negara Malaysia. Penduduk Pulau Sebatik yang mempunyai hubungan famili/saudara dengan mereka biasa berkunjung ke Tawau untuk bersilaturahmi. Meskipun tidak besar frekuensinya, terdapat fenomena mobilitas penduduk ke Tawau atas dorongan untuk memperoleh pelayanan kesehatan. Kenyataan ini dilandasi oleh beberapa penyebab. Salah satu diantaranya adalah anggapan bahwa pelayanan yang diberikan oleh petugas medis di negara tetangga tersebut lebih 'baik' daripada yang didapatkan di Indonesia. Selain itu, untuk beberapa jenis pelayanan tertentu, misalnya persalinan (dengan tenaga medis), biaya yang dibutuhkan relatif lebih murah jika dibandingkan dengan pelayanan yang sama di Tarakan.

Besarnya arus mobilitas penduduk ke Kota Tawau membawa pengaruh terhadap kehidupan masyarakat di daerah Sebatik. Penggunaan mata uang ringgit Malaysia dalam transaksi jual beli, untuk menyebut salah satu diantaranya, menjadi pemandangan sehari-hari. Harga sebagian barang bahkan ditetapkan dalam mata uang ringgit. Jika pembeli akan membayarnya dengan rupiah, maka barulah nilai tersebut dikonversikan ke dalam rupiah dengan kurs yang berlaku saat itu. Selanjutnya, membanjirnya barang-barang produksi Malaysia di pasar lokal menjadi konsekuensi yang tidak terhindarkan akibat tingginya frekuensi mobilitas penduduk ke negara

bagian Malaysia. Mulai dari bahan makanan dan minuman sampai dengan berbagai barang keperluan rumah tangga serta barang-barang elektronika yang digunakan penduduk Sebatik adalah produksi Malaysia. Meskipun dengan harga yang relatif lebih mahal (jika dikonversi ke mata uang rupiah), penghasilan sebagian penduduk (misalnya petani, dan pekebun) yang pada umumnya dalam bentuk ringgit memungkinkan mereka membeli barang-barang dari Malaysia tersebut.

Disadari bahwa mobilitas penduduk Sebatik menuju Tawau tidak mungkin dibendung dan kemungkinan akan berlangsung sepanjang waktu. Selama kota di negara tetangga ini mempunyai keunggulan, misalnya sebagai pasar terdekat untuk menjual barang-barang produksi penduduk, daerah tersebut mempunyai daya tarik yang besar pula bagi masyarakat Pulau Sebatik. Bertolak dari kenyataan tersebut, beberapa upaya perlu dilakukan agar manfaat yang diperoleh dari kegiatan mobilitas penduduk dapat lebih ditingkatkan. *Pertama*, perlu penyediaan teknologi sederhana agar hasil-hasil pertanian dan perkebunan dapat dijual dengan harga yang lebih tinggi. Untuk komoditas coklat, umpamanya, sangat diperlukan mesin pengering dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat karena selama ini coklat yang dijual ke Tawau dikeringkan menggunakan sinar matahari. Dalam perdagangan coklat, produk yang proses pengeringannya dengan sinar matahari lebih murah harga jualnya daripada coklat yang dikeringkan menggunakan mesin pengering. Hal yang sama juga berlaku pada produk pertanian lainnya seperti pisang yang selama ini dijual dalam bentuk mentah (1 tandan pisang dijual kepada pedagang pengumpul di Tawau dengan harga 3.5 ringgit Malaysia). Agar penduduk Sebatik dapat memperoleh nilai tambah dari penjualannya, pisang dapat diolah menjadi makanan jadi seperti kripik atau sale pisang, yang dapat dijual dengan harga lebih mahal. *Kedua*, perlu diupayakan bantuan kepada nelayan agar mereka tidak hanya menjual ikan hasil tangkapannya kepada tauke Malaysia yang menentukan harga beli secara sepihak. Ketergantungan nelayan Sebatik kepada tauke di Tawau karena mereka menyediakan semua kebutuhan nelayan serta tidak tersedianya pelabuhan perikanan

memaksa mereka untuk menjual hasil tangkapan kepada tauke. Pembangunan pelabuhan perikanan di Sebatik atau di Nunukan, disertai dengan penyediaan bantuan alat-alat produksi, termasuk pengadaan pabrik es, memberikan pilihan pada nelayan untuk menjual ikan hasil tangkapan mereka. Dengan demikian, mereka dapat menjual hasil produksinya pada pihak lain dengan persaingan harga yang lebih sehat.

Daftar Pustaka

- Achmad, Abdul Hafid. 2003. "Pengembangan dan Pembangunan Kawasan Perbatasan Kabupaten Nunukan, Kalimantan Timur" dalam Yuyu Suryasari Poerba. *Prosiding Workshop Pembangunan Daerah Perbatasan Republik Indonesia*. Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.
- Bappeda & BPS Kabupaten Nunukan. 2005. *Kabupaten Nunukan Dalam Angka 2004*. Bappeda & BPS Kabupaten Nunukan.
- Bandiyono, Suko. "Pola Mobilitas Penduduk" dalam Aswathi Raharto (penyunting). 1997/1998. *Mobilitas Penduduk Wilayah perbatasan Indonesia-Malaysia di Kalimantan Timur*. Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan-Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.
- BPS Kabupaten Nunukan. 2004. *Kecamatan Sebatik Dalam Angka 2004*. BPS Kabupaten Nunukan.
- Damiyati, Ninik. 2005. *Ringgit pun Runtuhkan Sekat Negara*. Suara Merdeka, Jumat, 18 Maret 2005. <http://www.suaramerdeka.com/harian/0503/18/nas06ham>.
- Dinas Kelautan dan Perikanan. 2004. *Info Pulau-Pulau Kecil: Pulau Sebatik, Kabupaten Nunukan*. <http://www.dkp.go.id/content.php?c=1252>.
- Haba, John, 2000. "Pendahuluan" dalam John Haba, dkk. *Dinamika Sosial Budaya di Daerah Perbatasan Kalimantan, Sarawak dan Sabah*. Puslitbang Kemasyarakatan dan Kebudayaan-Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (PMB-LIPI).
- Harijono, Try. 2004. *Sebatik, Satu Rumah di Dua Negara*. Kompas, Rabu, 3 November 2004. <http://www.kompas.com/kompas-cetak/0411/03/utama/1364367.htm>
- <http://www.kompas.com/kompas-cetak/0503/12/Fokus/1614966.htm>. 2006. *Jika Mereka Tergoda untuk Menyeberang*. KOMPAS, Sabtu, 12 Maret 2005.

- Probonegoro, Ninuk Kleden & Siburian, Robert. 2000. "Pendahuluan" dalam Abdul Rahman Patji, dkk. *Sarung Samarinda dalam Dinamika Kebudayaan*. Pusat Penelitian dan Pengembangan Kemasyarakatan dan Kebudayaan-Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.
- Raharto, Aswatini (penyunting). 1997/1998. *Mobilitas Penduduk Wilayah perbatasan Indonesia-Malaysia di Kalimantan Timur*. Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan-Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.
- Raharto, Aswatini & Djohan, Eniarti. 1999. *Mobilitas Penduduk dan Pembangunan Daerah Perbatasan Kalimantan Timur: Konsep dan Strategi Alternatif Pembangunan*. Seri Penelitian PPT-LIPI No. 36/1999.
- Romdiati, Haning, dkk. 2004. *Migrasi dan Permukiman Kumuh di Kota Surabaya*. Pusat Penelitian Kependudukan-Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.
- Setiawan, Bayu dan Yogaswara, Heri. 1997/1998. "Proses Mobilitas Penduduk di Wilayah Perbatasan" dalam Aswatini Raharto (penyunting). 1997/1998. *Mobilitas Penduduk Wilayah perbatasan Indonesia-Malaysia di Kalimantan Timur*. Puslitbang Kependudukan dan Ketenagakerjaan-Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.
- Tirtosudarmo, Riwanto. 2000. "Mobilitas Etnik: Migrasi Sebagai Ekspresi Budaya Orang Bugis-Samarinda" dalam Abdul Rahman Patji, dkk. *Sarung Samarinda dalam Dinamika Kebudayaan*. Pusat Penelitian dan Pengembangan Kemasyarakatan dan Kebudayaan-Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia.
- Widyastuti, Ratna Sri. 2004. "Kabupaten Nunukan" dalam Tim Litbang Kompas. *Profil Daerah Kabupaten dan Kota Jilid 4*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.

MOBILITAS PENDUDUK SANGIHE

Suko Bandiyono

Pendahuluan

Chapman and Prothero (1984) menulis bahwa manusia secara alamiah selalu melakukan mobilitas yang konstan dalam dimensi waktu dan tempat. Mobilitas yang mereka lakukan menimbulkan arus, baik sifatnya migrasi maupun mobilitas sirkulasi antara daerah asal dan daerah tujuan. Mobilitas penduduk yang terjadi melibatkan kelompok-kelompok kecil dalam masyarakat maupun perorangan. Berbeda dengan pengertian migrasi yang ditandai dengan perpindahan secara permanen, mobilitas sirkulasi didefinisikan oleh Zelinsky (1971) sebagai *"a great variety of movement, usually short-term, repetitive or cyclic in nature, but all having in common the lack of any declared intention of a permanent or long-lasting change in residence."* Dengan demikian, mobilitas penduduk adalah gerak geografis penduduk (*population movement*) yang melintasi wilayah tertentu dalam tempo tertentu pula.

Penduduk melakukan mobilitas horizontal secara umum sebagai respons terhadap adanya segugus perbedaan antar daerah di mana mereka tinggal dengan daerah lain yang menjadi tujuan mobilitas. Dalam pandangan tradisional mereka yang melakukan mobilitas karena terdorong keluar akibat kurangnya kesempatan di tempat mereka tinggal, disamping adanya daya tarik oleh berbagai keuntungan, terutama aspek ekonomi, bila melakukan mobilitas ke daerah tujuan (Lee, 1966). Dalam pendekatan sosiologi, migrasi sangat berhubungan dengan aspek geografis yang menekankan pentingnya faktor jarak serta aspek ekonomi dalam menentukan pentingnya faktor ekonomi sebagai salah satu determinan migrasi (Oberai, 1987: 35-36). Dengan demikian, keinginan untuk memperbaiki kehidupan umumnya telah melatarbelakangi terjadinya mobilitas. Oleh karena penduduk yang melakukan mobilitas

mempunyai sifat yang selektif, maka kegiatan mobilitas dengan sendirinya dapat mempengaruhi struktur penduduk dan proses pembangunan. Sebaliknya, kondisi lingkungan daerah asal maupun kondisi daerah tujuan dapat mempengaruhi mobilitas penduduk.

Thesis tersebut di atas masih relevan dalam konteks mobilitas penduduk saat ini, termasuk di daerah perbatasan di Kabupaten Kepulauan Sangihe, Provinsi Sulawesi Utara. Daerah tersebut merupakan satu dari dua kabupaten yang berbatasan (*borderland*) dengan negara Filipina, yang secara geografis merupakan wilayah kepulauan. Daerah ini kendati terisolir, namun telah berfungsi sebagai tempat pertukaran karena merupakan pintu keluar masuk mobilitas, baik orang, barang, maupun ideologi. Daerah ini merupakan “zona rawan” karena berbagai konflik kepentingan seperti keamanan, sosial-kebudayaan, ekonomi dan kependudukan.

Isu tentang mobilitas penduduk daerah perbatasan, telah diikuti munculnya masalah sosial ekonomi yang sifatnya ilegal, tidak hanya terjadi secara internal tetapi juga mobilitas lintas batas negara. Akhir-akhir ini daerah tersebut pernah menjadi lintasan teroris dan perdagangan senjata dari Filipina Selatan. Pada tahun 2001 di perairan laut Tabukan Utara telah ditangkap perahu motor yang membawa puluhan pucuk senjata dan amunisi yang akan diselundupkan ke daerah Galela, Halmahera Utara. Pada saat itu di Halmahera sedang terjadi konflik sosial sehingga kelompok yang bertikai bermaksud mendatangkan senjata dari Filipina Selatan. Di daerah Tabukan Utara aparat keamanan juga menangkap seorang teroris yang bernama Ali Adrian yang merupakan aktor dalam satu peristiwa pengeboman di Palu, Sulawesi Tengah.

Mobilitas penduduk yang sifatnya permanen dari wilayah Sangihe ke daerah Filipina Selatan telah terjadi sejak awal abad ke-20, dan hingga saat ini terus berlangsung mobilitas sirkuler. Demikian pula mobilitas internal telah lama terjadi terutama ke daerah Manado, Bitung, Minahasa dan Maluku Utara. Mobilitas tersebut telah diikuti munculnya masalah sosial ekonomi yang sifatnya ilegal. Meskipun demikian, mobilitas penduduk dapat dilihat sebagai kesempatan untuk pembangunan daerah tersebut. Tulisan ini mencoba melihat pola dan

determinan mobilitas penduduk berdasarkan penelitian yang pernah dilakukan oleh tim peneliti Pusat Penelitian Kependudukan-LIPI¹ maupun dari data sekunder. Untuk menjelaskan mobilitas penduduk di daerah tersebut dalam tulisan ini lebih dahulu dijelaskan latar belakang kondisi lingkungan dan sejarah migrasi dengan menekankan pada data kualitatif daripada data kuantitatif yang terbatas.

Sumber Data dan Metode

Tulisan ini menggunakan dua sumber data yaitu hasil penelitian tim peneliti Pusat Penelitian Kependudukan-LIPI pada tahun 2006 dan tahun 1994 serta hasil Sensus Penduduk tahun 2000. Meskipun dua penelitian tersebut mempunyai tujuan yang tidak sama namun dari hasil pengumpulan data dan analisis yang dilakukan dapat diperoleh informasi yang dapat digunakan untuk menggambarkan pola dan determinan mobilitas penduduk di Kabupaten Kepulauan Sangihe. Hasil sensus penduduk juga dapat dimanfaatkan untuk mengetahui pola mobilitas permanen, baik yang masuk ke Kabupaten Kepulauan Sangihe maupun yang keluar. Selain itu, studi ini juga didukung dari catatan hasil observasi di daerah Sangihe dan memanfaatkan pula hasil publikasi yang relevan. Tulisan ini kemudian mendeskripsikan data dan informasi yang terkumpul sesuai dengan maksudnya, yaitu memperoleh gambaran tentang pola dan determinan mobilitas penduduk. Oleh karena itu dalam tulisan ini mobilitas penduduk juga dikaitkan dengan kondisi lingkungan dan latar belakang sejarah mobilitas penduduk.

Kondisi Lingkungan

Kabupaten Kepulauan Sangihe, merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Sulawesi Utara yang merupakan wilayah

¹Tulisan ini dibuat atas dasar penelitian yang dilakukan oleh tim peneliti PPK-LIPI yang terdiri dari Aswatini, SukoBandiyono, Widayatun, Bayu Setiawan, Mujianai, Agustina, Andy Ahmad Zaelani, Ade Latifa, Haning Romdiati dan Fitranita.

perbatasan terdepan Indonesia dengan negara jiran Filipina. Lebih spesifik daerah perbatasan di wilayah kepulauan Sangihe berada dalam lingkungan administrasi Kecamatan Tabukan Utara, termasuk daerah Nusa Tabukan. Dalam Kecamatan Tabukan Utara, desa yang paling dekat dengan Filipina adalah Marore, sebagai pulau kecil yang menjadi “ *Check Point Border Crossing* “.

Sebelum tahun 2002, wilayah ini masih menjadi satu sebagai Kabupaten Kepulauan Sangihe-Talaud. Berdasarkan UU No. 5 Tahun 2002 Kepulauan Sangihe terpisah dari Kabupaten Sangihe Talaud dan berdiri sendiri menjadi Kabupaten Kepulauan Sangihe. Kabupaten ini mempunyai satu pulau besar dan 111 pulau kecil. Dari sejumlah pulau tersebut, hanya 30 pulau yang mempunyai permukiman penduduk. Wilayah ini mempunyai luas daratan 1.013 km² dan luas lautan 25.000 km². Dengan kata lain wilayah tersebut merupakan wilayah maritim karena 96 persen luas wilayahnya adalah lautan (BPS Kabupaten Kepulauan Sangihe dan Talaud, 2005).

Ibukota Kabupaten Kepulauan Sangihe berada di Tahuna, suatu tempat di dataran rendah sempit di P. Sangir Besar. Penduduk setempat sering menyebut Taruna sebagai pengganti nama Tahuna. Jarak antara Tahuna dan Manado sekitar 142 mil laut. Untuk mencapai kota tersebut dari Kota Manado dapat ditempuh dengan dua cara yaitu melalui laut atau melalui udara. Pada saat ini ada dua transportasi laut yang secara teratur menghubungkan Tahuna dengan daerah Manado dan Bitung. Dua kapal perintis KM Daya Sakti dan KM Surya menghubungkan Tahuna dengan Kota Bitung. Adapun dua kapal lainnya, yaitu KM Mekar Teratai dan KM Eva Santa menghubungkan ibukota Kabupaten Kepulauan Sangihe ini dengan Kota Manado.

Dua kapal tersebut melayani transportasi rute Manado-Tahuna dan sebaliknya setiap hari secara bergantian. Satu kapal berangkat dari Manado menuju Tahuna, sementara satu kapal lainnya berangkat dari pelabuhan Tahuna menuju Manado pada hari yang sama. Dua kapal (KM Mekar Teratai dan KM Eva Santa) yang melayani jalur Manado-Tahuna tersebut mampu mengangkut 400 penumpang. Setiap hari kedua kapal tersebut berangkat pukul 20.00

malam, baik dari Manado maupun dari Tahuna, dan tiba pukul 4.30 pagi di daerah tujuan masing-masing. Selain itu, juga ada kapal penumpang yang menghubungkan Manado-Tagulandang dan Siau. Adapun kapal perintis masuk ke pelabuhan Tahuna maupun pelabuhan lain seperti Marore, Beo dan Bitung setiap 14 hari sekali. Dua kapal perintis tersebut masing-masing mengambil jalur pelayaran yang berlawanan, satu kapal berlayar searah jarum jam dari Bitung-Tahuna-Kawaluso, Marore-Miangas-Beo-Lirung-Tahuna-Bitung, dan kapal yang satu lagi mengambil jalur berlawanan arah jarum jam, dan menyinggahi pelabuhan yang sama. Kalau kapal dari Manado-Tahuna pp. khusus mengangkut penumpang, kapal perintis selain membawa penumpang juga mengangkut barang.

Transportasi udara hanya memberikan pelayanan dua kali seminggu menggunakan satu pesawat untuk penerbangan perintis antara Bandara Sam Ratulangi, Manado, dan Bandara Naha. Selanjutnya, perjalanan dari Bandara Naha menuju Kota Tahuna yang berjarak sekitar 20 Km ditempuh dengan jalan darat. Dari deskripsi tersebut nampak bahwa moda transportasi yang menghubungkan 30 pulau-pulau berpenghuni di wilayah kepulauan Sangihe masih belum mencukupi. Meskipun demikian, adanya sarana transportasi tersebut telah menjadi variabel antara yang mempengaruhi mobilitas penduduk sesuai dengan jalur transportasi yang disinggahinya.

Dari 30 pulau yang mempunyai permukiman penduduk, pulau paling dekat dengan negara Filipina yaitu Marore. Pulau ini adalah salah satu pulau dalam gugusan Kawio. Pada malam hari manakala keadaan cuaca bagus dari atas menara suar di P. Marore dapat terlihat sinar Kota Davao yang ada di Filipina. Jarak antara P. Marore dan Batuganding di daratan Mindanau hanya sekitar 40 mil laut, lebih dekat daripada ke Tahuna yang berjarak 66 mil laut. Sarana transportasi yang biasa digunakan penduduk Sangihe untuk mencapai Filipina bagian selatan, biasanya ke P. Balut atau P. Sarangani, adalah motor laut yang lazim disebut *fuso*, *pumpboat* dan *pamo*. Bilamana kondisi cuaca dianggap baik (bulan Mei), hanya dengan motor laut jenis *fuso*, penduduk dapat melintas ke Filipina hanya dalam tempo 3 jam. Waktu tempuh dapat lebih lama bilamana perjalanan dilakukan

menggunakan motor laut jenis ketinting *pumpboat*, karena mempunyai mesin berkapasitas kecil (5-7,5 PK) yang ada di dalam (*in board*). Sampai saat ini tidak ada transportasi umum yang menghubungkan P. Marore dengan daerah Filipina bagian selatan. Motor laut yang kadangkala singgah di P. Marore umumnya membawa penduduk Sangihe, baik yang tinggal di Filipina yang sedang mengunjungi keluarganya di wilayah Sangihe atau sebaliknya.

Adapun perhubungan darat hanya terdapat di P. Sangir Besar. Di pulau ini fasilitas transportasi darat berupa mobil angkutan, baik bus, mikrolet, bentor dan ojek berpusat di Kota Tahuna. Perhubungan perdesaan antar kecamatan umumnya hanya dengan taksi minibus karena jalannya relatif sempit, banyak belokan dan naik-turun, meskipun jalan yang ada telah beraspal. Jalan di daerah tersebut terjaga dengan baik karena ketersediaan material batu gunung dan pasir. Untuk perhubungan di pulau-pulau kecil di luar P. Sangir Besar, bahkan antar dusun dalam satu pulau, banyak dimanfaatkan transportasi laut yaitu sampan-sampan dan perahu motor ketinting milik penduduk.

Prasarana penting lain yang mempengaruhi mobilitas penduduk adalah makin meningkatnya komunikasi di daerah tersebut, terutama di P. Sangir Besar. Setelah beroperasi perusahaan telepon seluler yang mendirikan beberapa menara pemancar, maka penduduk dengan mudah mengakses telepon genggam. Dengan meningkatnya keberadaan telepon genggam, di samping keberadaan telepon biasa, mereka dapat berkomunikasi ke luar daerah dengan lancar. Pada saat ini, sejalan dengan makin meluasnya sarana listrik, rumahtangga yang memiliki parabola dapat menangkap siaran televisi dari Jakarta. Kondisi tersebut tentunya telah memperlancar akses informasi tentang kehidupan di luar daerah yang menjadi masukan dalam proses pengambilan keputusan untuk melakukan mobilitas.

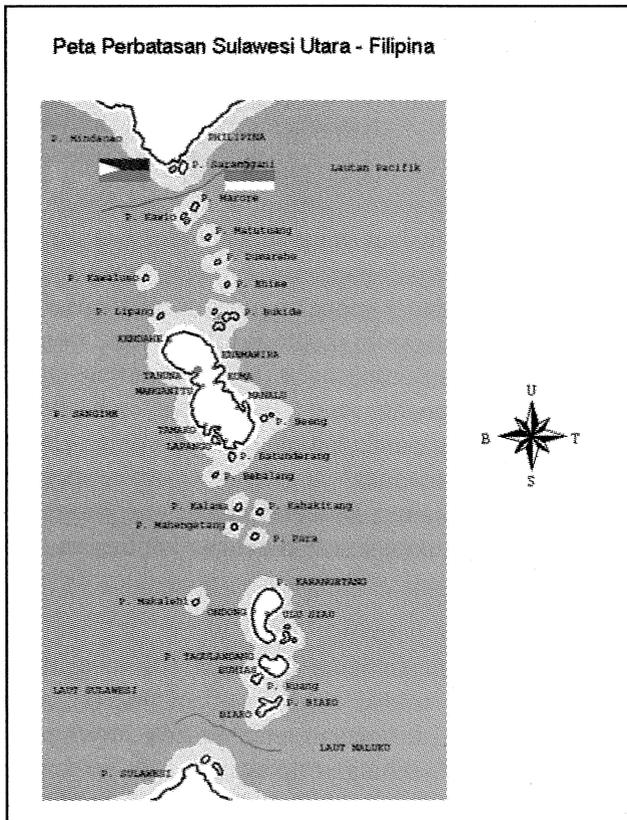
Secara geografis wilayah kepulauan Sangihe mempunyai topografi yang kasar yaitu berbukit-bukit terjal, sehingga hanya sebagian kecil wilayah merupakan daratan rendah di pesisir. Dataran rendah tersebut umumnya menjadi lokasi permukiman penduduk, antara lain karena punya akses laut dan ketersediaan air tanah. Laut

telah menjadi sumber kehidupan dan sekaligus menjadi media perhubungan. Jumlah penduduk yang terus bertambah, sementara luas lahan yang cocok untuk permukiman sangat terbatas memaksa banyak penduduk mendirikan rumah di daerah perbukitan. Kesulitan memperoleh areal permukiman, bencana alam dan kemiskinan yang mereka alami telah ikut mendorong penduduk untuk melakukan mobilitas ke luar daerah baik secara sirkulasi maupun secara permanen.

Dari peta wilayah Kepulauan Sangihe nampak bahwa lokasinya berada pada lintasan antara P. Sulawesi dengan negara tetangga Filipina dan lebih jauh ke arah Asia Timur. Secara kemaritiman wilayah kepulauan Sangihe berada pada pengaruh Samudera Pasifik. Kondisi geografis yang demikian menyebabkan wilayah kepulauan Sangihe mempunyai angin muson barat yang bertiup antara bulan September-Februari. Pada saat muson barat bertiup selain menimbulkan gelombang laut yang tinggi, juga diikuti dengan curah hujan yang tinggi pula. Adapun pada bulan Juli-September di daerah tersebut bertiup angin muson timur yang mengakibatkan gelombang laut yang tinggi pula. Kondisi laut yang dianggap tenang hanya terjadi pada saat musim peralihan yang jatuh pada bulan Maret-Mei dan Oktober-November. Kondisi laut yang demikian sangat mempengaruhi kehidupan nelayan. Bagi nelayan, bulan-bulan yang kondusif untuk berlayar hanya terjadi pada musim peralihan. Kondisi lingkungan yang dipengaruhi oleh siklus musim membuat penduduk harus melakukan adaptasi. Karena nelayan masih menguasai teknologi kemaritiman yang terbatas, maka mereka belum mampu menguasai sepenuhnya kendala ombak yang tinggi sehingga kegiatan di laut juga berfluktuasi sesuai dengan kondisi laut.

Nelayan tradisional di daerah tersebut masih menggunakan sampan dayung, sampan bermotor jenis ketinting *pumpboat* yang bercadik, dan sedikit sampan jenis *longboat*. Di wilayah Sangihe, nelayan belum memiliki tradisi memanfaatkan energi angin untuk berlayar. Oleh karena itu, di wilayah tersebut tidak dijumpai sampan yang menggunakan layar, sehingga nelayan sangat tergantung pada energi minyak. Jenis alat transportasi tersebut yang umumnya dimiliki

sebagian nelayan, mempunyai kemampuan jelajah yang terbatas, walaupun pada saat cuaca sedang bersahabat. Meskipun demikian, ada pula beberapa nelayan yang berlayar sampai Halmahera bahkan ke Filipina. Karena kegiatan nelayan sangat tergantung pada bahan bakar minyak, terutama untuk berlayar mencari ikan, maka kenaikan harga minyak saat ini telah memukul kehidupan nelayan dalam melakukan mobilitas. Dalam kondisi iklim yang tidak bersahabat pada musim muson barat maupun muson timur, mobilitas nelayan dalam menangkap ikan terbatas di seputar pinggir pantai atau di balik pulau yang terlindung dari kencangnya tiupan angin untuk menghindari gelombang laut.



Sejarah Mobilitas

Fenomena mobilitas penduduk pada dasarnya setua umur manusia, karena penduduk yang mendiami suatu tempat selalu melakukan mobilitas, baik jarak pendek maupun jarak jauh. Bandiyono, dkk. (1997) mengemukakan bahwa sampai saat ini belum diketahui secara persis tentang asal-usul orang Sangir yang melakukan mobilitas sirkuler, kendati ada perkiraan bahwa mereka berasal dari daratan Mindanau dan sebagian berasal dari arah selatan yaitu dari daerah Minahasa dan sekitar P. Ternate. Perkiraan tersebut didasarkan pada adanya pengaruh kerajaan baik yang ada di Ternate maupun yang ada di Mindanau Selatan, dimana daerah Sangihe merupakan daerah lintasan dari interaksi sosial dari pusat kerajaan tersebut. Apabila asumsi ini benar maka penduduk telah mendiami kepulauan Sangihe jauh sebelum kejayaan Kerajaan Ternate dan Kerajaan Tidore pada abad 16. Selain itu, bukti adanya hubungan dengan daerah luar, yaitu Mindanau dan daerah lain, adalah berdirinya kerajaan Siau dimana raja pertamanya, Longkongbanua (1510-1545), berasal dari Mindanau. Putri raja Siau tersebut yaitu Dolongsososo kemudian kawin dengan Pontoralaga asal Tahuna dan melahirkan raja pertama Tahuna bernama Tatehewoba atau Ansawuwe (1580-1625). Demikian pula raja pertama Kerajaan Tagulandang yang bernama Putri Lohonaung berasal dari Manado (Adrian, *Mimeograph*: 3-15).

Dari uraian tersebut dapat dipastikan bahwa interaksi daerah Sangihe, baik dengan Filipina maupun dengan daratan Sulawesi telah berlangsung lama. Interaksi yang terjadi tidak selalu positif namun juga menimbulkan konflik. Orang Mindanau sering menyerang P. Nusa, tepatnya di Desa Tinakareng. Nama Tinakareng berarti daerah yang dipagari karena menahan serangan perompak dari Filipina. Bahkan pada tahun 1590-1591 Raja Siau yang bernama Pontowuisang yang kemudian dilanjutkan dengan anaknya Raja Winsulangi pernah berperang dengan orang-orang asal Mindanau (Dep. P dan K, 1979: 83). Pada waktu penelitian di Dusun Bukide tahun 1994, masih dapat disaksikan adanya peninggalan perangkat pakaian dan dokumen ajaran agama

bertuliskan huruf Arab gundul yang disimpan dalam peti yang dikatakan sebagai peninggalan tokoh agama Islam yang menyebarkan aliran Islam Tua di daerah tersebut.

Adapun interaksi dengan orang Eropah terjadi setelah misionaris Porto tinggal di daerah Siau, yang kemudian mendirikan benteng Gurita di Ondong dan Sumpini di Lilento Ulu. Atas pengaruh ajaran agama Katholik, Raja Winsulangi dan keluarga dibaptis di Manado pada tahun 1614. Selain bangsa Porto, bangsa Spanyol juga masuk ke daerah tersebut dan terjadi perebutan kekuasaan dengan VOC-Belanda. Pada saat itu untuk melawan kekuasaan Spanyol, tiga kekuatan bergabung yaitu VOC-Belanda, kerajaan Siau yang dipimpin oleh Don Marvius Fransiscus Bawangi dan bantuan dari kerajaan Ternate berupa armada angkatan laut. Pada waktu itu kerajaan Ternate terlebih dahulu sudah dikuasai oleh VOC-Belanda. Kekuasaan Spanyol dapat terusir, namun kemudian justru VOC-Belanda menguasai kerajaan Siau pada tahun 1677. Dengan dikuasainya Siau oleh Belanda kemudian secara bertahap pengaruhnya meluas ke kerajaan-kerajaan kecil daerah Sangir Besar. Pada abad ke-17 inilah dimulainya sejarah pendidikan ala barat di kepulauan Sangihe.

Sejalan dengan masuknya Belanda ke daerah Minahasa dan Sangihe, telah terjadi arus mobilitas penduduk menuju daerah Minahasa. Pada waktu itu pemerintah Belanda mengembangkan perkebunan kelapa di daerah Tonsea yang memerlukan buruh murah. Hampir semua perkebunan di Minahasa telah mempekerjakan orang-orang Sangir. Pedagang China pun saat itu juga mulai memanfaatkan orang Sangir untuk bekerja sebagai buruh di toko-toko dan sebagai pembantu rumah tangga (Parengkuan, 1984:126). Daerah Sangihe dengan kekayaan perkebunan pala, kopra dan cengkih ternyata juga mengundang pedagang-pedagang asal Jepang yang masuk ke daerah tersebut pada tahun sejak 1919. Mulai saat itu pedagang asal Jepang bersama pedagang asal China telah menguasai perdagangan kopra, fuli, pala, sirip ikan dan berbagai hasil pertanian.

Secara umum wilayah Sangir berada pada jalur gunung berapi yang masih aktif, yaitu G. Ruang, G. Awu, dan G. Karangetang. Gunung-gunung tersebut disamping membawa berkah berupa kesuburan tanah karena abu vulkanis, pada suatu saat menjadi sumber bencana akibat erupsi, sehingga menimbulkan korban jiwa dan harta penduduk. Disamping gunung api tersebut masih ada satu gunung berapi di bawah laut yaitu G. Mahangetang. Erupsi gunung-gunung berapi tersebut telah mendorong penduduk sekitarnya untuk melakukan migrasi ke daerah yang dianggap aman. Perpindahan orang Sangir secara besar-besaran dimulai pada tahun 1892 pada saat G. Karangetang di P. Siau meletus dan menimbulkan banyak korban serta kerusakan. Pemerintah Hindia Belanda memindahkan mereka yang terkena musibah ke daerah Bolaang Mongondow. Tahun 1929 didatangkan lagi orang Sangir ke daerah tersebut, kemudian disusul tahun 1937 yang ditempatkan di lokasi transmigrasi Ayong. Ketika bencana erupsi terjadi lagi akibat meletusnya G. Awu di Tabukan Utara pada tanggal 12 Agustus tahun 1966, pemerintah juga memindahkan orang Sangir ke Bolaang Mongondow. Bahkan akibat letusan G. Ruang tahun 2002, daerah tersebut tertutup bagi permukiman penduduk. Kemudian, ketika G. Karangetang meletus tahun 1974 dan 1976, penduduk secara spontan banyak yang pindah ke P. Halmahera, Maluku Utara (Paringkuan 1984: 81).

Jumlah orang Sangir di Halmahera menjadi lebih banyak ketika terjadi arus balik orang Sangir di Filipina ke Indonesia, terutama yang terjadi pada kurun waktu 1980-1999. Konflik sosial yang melanda Maluku Utara tahun 1999-2001, telah menimbulkan gelombang pengungsian orang-orang Sangir di Maluku Utara ke Bitung, Minahasa, Manado dan juga ke Sangir Besar. Migrasi terpaksa akibat bencana alam dan konflik sosial tersebut telah membuat orang Sangir menyebar di banyak tempat di daratan Sulawesi dan Maluku Utara. Sebagian dari mereka juga menempati lokasi yang diperuntukkan bagi korban konflik sosial yaitu permukiman Pandu di Kota Manado dan permukiman Serai di Minahasa.

Pengungsi orang Sangir dari Maluku Utara juga masih banyak tinggal di Bitung. Mereka yang menjadi pengungsi tersebut sebagian adalah migran Sangir asal Filipina Selatan yang kembali ke Indonesia dan kemudian bermukim di P. Halmahera dan Kota Ternate. Di Halmahera mereka bermukim antara lain di daerah Togasa dan Saekona. Dalam proses mobilitas orang Sangir yang telah berlangsung lama, mereka banyak bermukim secara spontan di pulau-pulau kecil di lingkungan Bunaken. Adapun di Kota Manado, migran Sangir dan keturunannya tersegregasi di bagian utara kota, terutama di Kecamatan Molase.

Mobilitas Internal

Mobilitas internal penduduk kepulauan Sangihe adalah gerak penduduk baik yang keluar dari daerah tersebut maupun yang masuk, namun masih terjadi masih dalam koridor batas negara, dalam hal ini Indonesia. Sebagai fenomena sosial, mobilitas terus berlangsung sebagai respons atas dinamika perubahan dalam tatanan masyarakat atau sebaliknya. Hal ini telah menimbulkan mobilitas penduduk yang sifatnya permanen. Uraian tentang mobilitas permanen atau migrasi dalam studi ini dibatasi hanya untuk Provinsi Sulawesi Utara, karena adanya kecenderungan bahwa arus migrasi di daerah tersebut umumnya berlangsung dalam jarak dekat.

Untuk mengetahui mobilitas penduduk tersebut, digunakan data hasil Sensus Penduduk Tahun 2000, yang dilakukan pada bulan Oktober 2000. Untuk maksud kajian ini migrasi penduduk dilihat atas dasar konsep migrasi seumur hidup (*lifetime migration*). Dalam konsep tersebut seseorang dapat dikatakan sebagai migran apabila tempat lahirnya berbeda dengan tempat tinggalnya pada saat ini. Data yang disajikan pada Tabel 1 dan Tabel 2 masih menggambarkan migrasi untuk Kabupaten Sangihe-Talaud, karena pada saat diadakan Sensus Penduduk tahun 2000, Kabupaten Kepulauan Sangihe masih menjadi satu dengan Kabupaten Talaud. Dengan demikian, data yang disajikan berikut ini masih merupakan gabungan dua kabupaten. Meskipun demikian, pola migrasi dari dan ke kabupaten/kota di Sulawesi Utara masih relevan untuk menggambarkan pola migrasi

dan selektifitas migran bagi Kabupaten Kepulauan Sangihe. Dalam hal ini dapat diperkirakan bahwa pola migrasi, baik yang masuk maupun yang keluar, sebagian besar berasal dari Kabupaten Kepulauan Sangihe daripada Kabupaten Talaud, karena daerah Sangihe mempunyai akses transportasi yang lebih baik dan jarak yang lebih dekat dengan Manado. Gambaran tentang pola dan arus migrasi dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 1
Pola Migrasi Seumur Hidup Sangihe-Talaud dari dan ke Kota/Kabupaten Lain di Provinsi Sulawesi Utara

Kabupaten/Kota	Migran Masuk dari	Migran Keluar ke	Migrasi netto
Bolaang Mongondow	687	5.655	- 4.972
Minahasa	2.867	8.979	- 6.112
Kota Manado	1.799	24.958	- 23.159
Kota Bitung	468	18.058	- 17.590
Jumlah	5.817	57.650	- 51.833

Sumber : Diolah dari data SP.2000. BPS. Jakarta Seri L.2.2.23

Tabel 2
Tingkat Migrasi Seumur Hidup di Kabupaten Sangihe-Talaud Menurut Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Migrasi Masuk	Migrasi Keluar	Migrasi Netto
Laki-laki	1,95	9,28	- 7,33
Perempuan	1,79	9,33	- 7,54
Jumlah	3,75 (5.917)	18,61 (57.650)	-14,86 (51.833)

Sumber : Diolah dari data SP.2000. BPS. Jakarta Seri L.2.2.23

Berdasarkan data hasil Sensus Penduduk tahun 2000 tersebut nampak jelas bahwa :

- Migrasi keluar dari Sangihe-Talaud jauh lebih besar daripada migrasi masuk. Dengan kata lain, telah terjadi migrasi netto negatif yang sangat signifikan. Migrasi netto negatif tersebut juga terjadi pada kurun waktu 1995-2000, yaitu sebesar – 2.953 jiwa.
- Selama ini sebanyak 18,6 persen dari jumlah seluruh penduduk Kabupaten Sangihe-Talaud telah meninggalkan daerah tersebut dan menetap di kota atau di kabupaten lain di Sulawesi Utara.
- Sebanyak 43 persen penduduk Sangihe-Talaud yang melakukan migrasi keluar menuju Kota Manado. Kota Manado sebagai kota terbesar di Sulawesi Utara telah menjadi daerah tujuan utama migrasi keluar bagi sebagian penduduk perdesaan di Sangihe-Talaud. Dengan kata lain telah terjadi kecenderungan pola migrasi desa-kota.
- Daerah Sengihe-Talaud bukan daerah tujuan migrasi bagi penduduk dari daerah lain di Provinsi Sulawesi Utara dimana hanya ada 5,8 ribu jiwa yang tinggal di daerah Sangihe-Talaud.
- Dibandingkan dengan laki-laki, perempuan sedikit lebih banyak melakukan migrasi keluar dari daerah Sangihe-Talaud, namun kondisi sebaliknya terjadi untuk migrasi masuk ke daerah tersebut.

Hasil sensus penduduk tersebut ternyata relevan dengan hasil penelitian tim PPK-LIPI di Desa Tinakareng, Kecamatan Nusa Tabukan. Kendati tidak dapat mewakili populasi pada tingkat kabupaten, namun hasil penelitian tersebut cukup menggambarkan pola mobilitas sirkuler di daerah penelitian. Dalam penelitian tersebut antara lain ditanyakan tentang ke mana anggota keluarga melakukan mobilitas atau bepergian terakhir kali. Dari 933 orang responden,

sebanyak 208 orang pernah melakukan mobilitas. Diantara jumlah tersebut, sebanyak 91 persen melakukan mobilitas yang terakhir ke Provinsi Sulawesi Utara, terutama ke kota Manado (78 persen). Artinya, mobilitas keluar yang sifatnya internal tersebut sebagian besar masih di dalam wilayah Provinsi Sulawesi Utara. Hanya sebagian kecil yang bepergian ke provinsi lain maupun yang ke luar negeri. Dalam penelitian tersebut hanya ada 7 persen warga Desa Tinakareng yang melakukan mobilitas ke provinsi lain, antara lain ke Maluku Utara, Papua dan DKI-Jakarta. Dalam lima tahun terakhir sebagian penduduk Sangihe melakukan mobilitas ke Papua, terutama ke daerah Nabire, untuk bekerja sebagai buruh tambang emas.

Kalau data migrasi permanen memperlihatkan bahwa perempuan sedikit lebih banyak daripada laki-laki, dalam mobilitas non-permanen atau sirkulasi, lebih banyak laki-laki yang melakukan mobilitas daripada perempuan. Sekitar 60 persen warga Desa Tinakareng yang melakukan sirkulasi tersebut bermaksud mencari pekerjaan, mencari ikan dan bekerja sebagai buruh. Dalam melakukan sirkulasi tersebut alasan ekonomi sangat dominan, meskipun ada alasan lain, yaitu mengunjungi keluarga (27 persen), sekolah (4 persen), dan berobat (3 persen). Hasil wawancara mendalam memperlihatkan bahwa laki-laki yang melakukan sirkulasi untuk waktu lebih dari enam bulan, umumnya adalah buruh konstruksi yang banyak bekerja sebagai tukang kayu dan tukang bangunan di Kota Manado, antara lain yang bekerja di daerah Malalayang.

Adapun kelompok perempuan banyak yang bekerja di Manado, terutama sebagai pembantu rumah tangga dan sebagian kecil bekerja sebagai pedagang kecil serta sebagai buruh di perusahaan kecil dan menengah. Adapun migran laki-laki yang mempunyai kegiatan sebagai *blue collar workers* antara lain sebagai buruh bangunan, nelayan dan sopir. Orang Sangir yang terdidik bekerja sebagai guru, pengacara, pengusaha dan tokoh agama. Penduduk Desa Tinakareng yang melakukan mobilitas sirkulasi ke luar kabupaten tersebut lebih didominasi oleh segmen umur kerja yang potensial yaitu antara 15-30 tahun. Mobilitas sirkuler yang banyak dilakukan penduduk Sangir, umumnya melalui proses berantai.

Seseorang yang sedang pulang kampung, kemudian mengajak kawan atau saudaranya untuk ikut bekerja di daerah tujuan, terutama Manado. Meskipun orang Sangir bersifat eksogami, namun ikatan dengan daerah asal sangat kuat, bahkan telah membentuk organisasi paguyuban yaitu Badan Musyawarah Kekeluargaan Indonesia Sangir Talaud (BAMUKIS). Organisasi paguyuban ini didirikan pada tahun 1981, yang dirancang sebagai sarana untuk bermusyawarah (Zaenuddin. ed: 117).

Sebelum memperoleh pekerjaan para migran sirkuler tersebut umumnya tinggal bersama, namun setelah bekerja bertempat tinggal secara pisah. Mereka yang bekerja sebagai pembantu rumah tangga kemudian pindah ke rumah majikan. Pada saat menjelang lebaran umumnya mereka pulang ke desa asalnya guna melepaskan rindu kepada keluarga dan kawan-kawan di desanya. Setelah itu mereka kembali pergi merantau.

Mobilitas Internasional

Telah dikemukakan sebelumnya bahwa penduduk Sangir yang melakukan mobilitas internasional hampir seluruhnya menuju Filipina bagian selatan dan telah berlangsung lama. Sebagian dari mereka yang telah bermigrasi ke Filipina berkunjung ke daerah asalnya dan banyak pula yang kembali ke Indonesia secara permanen. Ada dua cara seseorang yang tinggal di perbatasan untuk pergi ke Filipina dan sebaliknya, yang berkunjung ke Indonesia. Pertama, kunjungan dilakukan secara legal melalui pos *Border Crossing Agreement (BCA)* Unit Marore. Kedua, perjalanan dilakukan secara ilegal yaitu pergi tanpa mematuhi aturan yang ada. Penduduk yang tinggal di wilayah perbatasan (Marore, Kawio, Kawaluso, Bukide dan Tinakareng) dapat melakukan mobilitas hanya dengan menunjukkan kartu pas lintas batas.

Proses migrasi ke Filipina berlangsung jauh sebelum pembentukan wilayah BCA pada 14 September 1965. Sebanyak 88 persen orang Sangir melakukan migrasi ke Filipina sebelum tahun 1973 dan 82 persen belum mengetahui keadaan Filipina sebelum

pergi.² Diperkirakan jumlah penduduk etnis Sangir yang tinggal di Filipina sekitar 20 ribu jiwa (Aambong.1993:3). Sebagian besar dari mereka bermukim di dua pula kecil yaitu Balut dan Saranggani. Determinan mobilitas permanen penduduk Sangir tersebut terkait erat dengan kondisi di daerah asalnya, terutama di pulau-pulau kecil yaitu Marore, Kawio, Kawaluso yang letaknya relatif dekat dengan Filipina.

Meskipun tidak ada determinan tunggal yang menyebabkan terjadinya migrasi, namun alasan ekonomi tetap menjadi penyebab utama. Daerah asal mereka relatif sempit, terpencil, dengan sumber daya alam yang terbatas pada hasil kopra dan hasil tangkapan ikan dan sedikit akses pemasaran. Sebagai contoh, hanya seperempat dari wilayah Pulau Marore, yang mempunyai luas yang tidak lebih dari 200 hektar, merupakan dataran pantai dan selebihnya merupakan bukit. Dusun Marore mempunyai jumlah penduduk 509 jiwa pada tahun 1993 dan menjadi 646 jiwa pada tahun 2001. Jarak P. Marore dengan ibu kota provinsi, Kota Manado sekitar 205 mil laut. Untuk pergi ke Tahuna dan Kota Bitung penduduk hanya punya akses transportasi kapal perintis.

Jumlah penduduk yang terus bertambah telah menyebabkan tekanan ekonomi dan daya dukung lingkungan, sehingga untuk mengatasi persoalan tersebut mereka terpaksa mencari tempat yang memungkinkan untuk hidup. Berdasarkan wawancara dengan orang Sangir yang kembali ke Indonesia diketahui bahwa pada waktu orang Sangir datang ke P. Balut dan P. Saranggani, pulau tersebut dalam kondisi kosong, tak ada penghuni.³ Proses selanjutnya dalam migrasi ke Filipina tersebut dilakukan secara berantai. Pada saat berkunjung ke daerah asalnya, mereka mengajak saudara atau tetangganya. Hal ini dapat terjadi karena pada waktu itu baik pemerintah Indonesia maupun pemerintah Filipina belum terbentuk, sehingga belum ada

²Hasil penelitian Migrasi Kembali Penduduk Kepulauan Sangihe Talaud dari Pulau-pulau di Wilayah Filipina, PPT-LIPI. 1993: 73-75

³Pulau Balut, Pulau Saranggani dan Kota Mati adalah daerah BCA di Filipina.

aturan yang mengikat. Sesudah negara Filipina merdeka dan aturan tapal batas dengan Indonesia ditetapkan, maka orang Sangir yang tinggal di Filipina tersebut dianggap pendatang yang tidak sah. Predikat ini tetap melekat meskipun mereka lahir di Filipina, kecuali mereka yang mau menjadi warga negara Filipina termasuk yang kawin dengan orang warga Filipina.

Selain adanya mobilitas internasional yang sifatnya permanen seperti disebutkan di atas, hasil penelitian PPK-LIPI di Marore pada tahun 1994 menunjukkan adanya mobilitas sirkuler yang menuju Filipina.⁴ Mobilitas sirkuler juga dilakukan penduduk yang tinggal di wilayah BCA yaitu Kawio, P. Kawaluso, P. Nusa (Tinakareng) dan P. Bukide. Mereka yang melakukan sirkulasi ke Filipina sebagian besar bertujuan untuk menjenguk keluarga, meskipun ada pula yang beralasan untuk berdagang dan ingin berobat. Hal ini menunjukkan bahwa ikatan kekeluargaan orang Sangir cukup kuat disamping berani mengambil peluang ekonomi.

Perdagangan legal penduduk perbatasan (*border area*) di daerah kepulauan Kawio dan kepulauan Bukide dengan penduduk perbatasan di Filipina yaitu Balut dan Saranggani dimungkinkan sesuai dengan Perjanjian Perdagangan Lintas Batas (*Border Trade Agreement*) yang ditandatangani pada tanggal 8 Agustus 1974. Mereka yang melakukan perdagangan di daerah perbatasan tersebut hanya dimungkinkan paling lama 30 hari. Komoditi pabrikan yang dijual ke Filipina antara lain sabun cuci, rokok (Bentoel), pakaian dan obat gosok. Dari Filipina mereka membeli barang-barang kebutuhan rumah tangga seperti cangkir, pancing, cat, triplek tahan air dan minuman ringan (coca-cola). Barang-barang tersebut dapat masuk ke Indonesia maupun ke Filipina setelah terlebih dahulu melalui pemeriksaan di Kantor Imigrasi dan harus membayar pajak di Kantor Bea Cukai baik di Marore maupun di Batuganding (Filipina). Dilihat dari jumlah maupun jenis komoditi yang diperdagangkan, komoditi

⁴Tim peneliti terdiri dari Aswatini, Suko Bandiyono, Widayatun, Mujjani dan Bayu Setiawan.

asal Filipina lebih banyak yang masuk ke Sangir daripada barang-barang asal Indonesia ke Filipina (Raharjo, dkk.2002).

Dalam kurun waktu 1989-1994 penduduk di P. Marore yang melakukan sirkulasi sebanyak 33 orang meskipun mereka berkali-kali pergi ke Filipina. Seperti halnya penduduk Sangir yang lain, mereka yang melakukan sirkulasi ke Filipina tersebut hampir seluruhnya berpendidikan sekolah dasar dengan umur antara 25-54 tahun (Aswatini dkk. 1994: 61).

Selain mobilitas sirkuler yang dilakukan secara legal maupun yang belum terkena aturan lintas batas, ada pula mobilitas sirkuler yang dilakukan secara ilegal. Mereka yang melakukan kegiatan sirkulasi secara ilegal umumnya adalah penduduk Sangihe yang pergi ke Filipina untuk tujuan berdagang. Mereka melakukan mobilitas sirkuler secara ilegal karena ingin memaksimalkan pendapatan sehingga tidak mau direpotkan untuk urusan administrasi dan harus memperoleh izin di pos BCA Marore. Seandainya tidak melapor waktu tempuh akan lebih cepat dan tidak terhambat oleh aturan yang menetapkan bahwa jumlah maksimum barang yang dibawa senilai US \$ 250. Orang Tinakareng atau orang Bukide yang bebergian ke Filipina arah berlayarnya lurus ke utara melewati selat antara P. Matutuang dengan P. Memanu sehingga perjalanan dapat ditempuh selama satu setengah hari. Apabila harus melapor ke Pos BCA di Marore, waktu tempuh minimal menjadi dua hari lebih lama.

Sebagai gambaran tentang mobilitas sirkuler yang ilegal, berikut ini kutipan wawancara pada bulan Mei 2006 dengan seorang responden yang tinggal di Dusun Tinakareng,

“ kalau kita ke sana (Filipina) kita pasti dapat untung. Hanya kalau ke sana harus perhitungkan waktunya angin teduh. Tempat belanja di Filipina biasa Davao, Gen-San, tempat yang paling biasa orang berbelanja. Kalau pakai *pump-boat* 16 PK ke Gen-San cuma satu setengah hari tanpa berhenti. Barang-barang yang dibeli seperti tikar, coca-cola, rokok. Saya juga pernah pergi ke Tawao untuk berdagang. Sebenarnya dari dusun sini banyak yang pergi untuk berdagang ke Filipina tapi takut untuk kasih tahu. Terakhir

pergi ke Gen-San sekitar 5 bulan yang lalu. Saya punya maitua (mertua) masih ada di Gen-San... jadi warga Negara Filipina, jadi saya di sana bisa sampai satu bulan. Kalau ke Filipina juga membawa barang, seperti rokok, kebanyakan rinso, sabun. Kalau berbelanja modal yang dibawa untuk sekali pergi ada 5 juta, 7 juta tapi selisih untung antara 2-3 juta. Kalau saya pergi ada pula tetangga yang titip uang. Kalau tertangkap patroli Filipina barang dikasih daripada diproses. Kecenderungan sekarang orang-orang Tinakareng yang pergi menurun karena orang Cina di Petta sudah cari sendiri barang ke Davao. Gara-gara orang Cina berdagang kita sulit.”

Uraian dari seorang responden tersebut menggambarkan bahwa mobilitas ilegal ke Filipina atau sebaliknya telah lama dilakukan sebagian penduduk Tabukan Utara, tentunya setelah ada aturan BCA tahun 1965. Mereka melakukan mobilitas internasional yang sifatnya ilegal terutama untuk berdagang, meskipun ada pula untuk keperluan keluarga. Harga barang-barang keperluan rumah tangga tertentu memang lebih murah di Davao daripada di Sangihe sehingga adanya selisih harga tersebut merupakan peluang terjadinya perdagangan.

Mereka pada umumnya tidak menghadapi kesulitan untuk memperoleh informasi tentang daerah Filipina Selatan karena telah terjadi proses mobilitas berantai antar generasi, bahkan banyak sanak saudara yang tinggal di Filipina. Disamping itu, mereka juga sering melakukan perjalanan ke Filipina. Pada waktu penelitian di daerah Tinakareng, Bukide dan Marore pada tahun 1993-1994 banyak dijumpai warga setempat yang melakukan perdagangan ilegal baik yang berangkat sendiri ke Filipina maupun pedagang asal Filipina yang masuk ke daerah tersebut. Pada waktu itu barang-barang yang masuk dari Filipina antara lain minuman keras, coca-cola, cangkir, tikar, jala, cat perahu, paku perahu tahan karat dan triplek tahan air. Jenis barang yang diselundupkan ke daerah perbatasan secara ilegal tersebut tidak berbeda dengan jenis komoditi yang diperdagangkan secara legal. Hasil wawancara dengan responden yang pernah melakukan perdagangan, baik legal maupun ilegal, di Tinakareng dan

Marore memperlihatkan bahwa kegiatan perdagangan yang mereka lakukan bermanfaat bagi kehidupan ekonomi keluarga. Namun sebaliknya, dari observasi yang dilakukan terlihat bahwa masuknya minuman keras dari Filipina yang beralkohol tinggi telah menyebabkan kebiasaan mabuk, sehingga mengganggu kegiatan dan lingkungan.

Proses perdagangan ilegal, terutama untuk daerah Tinakareng dan Bukide berhenti pada awal tahun 2003. Mulai saat itu barang dagangan hasil selundupan mulai tidak laku dijual ke Petta karena telah tersaingi oleh komoditi import. Pedagang asal Petta mengimpor langsung berbagai jenis barang rumah tangga dalam jumlah banyak dan menjual dengan harga yang relatif rendah. Sebagian jenis barang yang diimport sama dengan yang biasa diselundupkan. Mereka mengimpor barang-barang dari Davao lewat BCA Unit Miangas dengan memanfaatkan tiga kapal yang dimilikinya. Komoditi asal Filipina tersebut telah dipasarkan tidak hanya di Petta, tetapi juga di Tahuna bahkan di Manado. Hal ini secara otomatis telah mematikan perdagangan ilegal yang dulunya dilakukan penduduk wilayah BCA.

Bandiyono, dkk. (1997) telah menerangkan mobilitas kembali orang Sangir asal Filipina ke Indonesia. Arus mobilitas kembali penduduk Sangir tersebut sebagian besar menuju daerah Halmahera, walaupun ada yang tinggal di Minahasa, Bolaang Mongondow dan Beo. Di Halmahera mereka antara lain bermukim di Desa Togasa, Desa Akelamo dan Desa Saikona. Pada waktu itu mobilitas kembali orang Sangir asal Filipina dilatarbelakangi oleh kondisi di Filipina yang tidak menjamin kelangsungan kehidupan mereka. Sebagai contoh, lahan kebun kelapa sering dirampas, fasilitas sangat kurang dan keadaan ekonomi Filipina terpuruk.

Pada kurun waktu 1963-1965 jumlah orang Sangir yang kembali sebanyak 3.216 orang. Pada waktu itu kepulangan ke Indonesia disponsori oleh pemerintah Indonesia. Kemudian kepulangan kembali orang-orang Sangir ke Indonesia marak terjadi sesudah tahun 70-an dan pada kurun waktu 1983-1991 jumlah mereka yang pulang sebanyak 1.234 orang. Gelombang migrasi tersebut dilakukan secara spontan atau dengan biaya sendiri (Raharjo, dkk.

2002). Daerah Halmahera dijadikan tujuan kepulangan mereka terutama karena diarahkan oleh Pendeta Kaumbur. Pada waktu itu di daerah Halmahera masih tersedia tanah kosong dan penduduknya masih sedikit. Mereka kemudian mendirikan desa baru yang letaknya tidak jauh dari desa penduduk Halmahera.

Konflik sosial yang melanda Maluku Utara tahun 1999-2003 membuat mereka menjadi pengungsi. Mereka banyak tinggal di Bitung, Minahasa dan Manado. Kemudian sesudah itu sebagian dari mereka kembali ke Maluku Utara, dan sisanya masih bermukim di Sulawesi Utara.

Konklusi

Mobilitas penduduk meskipun terjadi di mana saja dan kapan saja dapat dianggap sebagai refleksi atau sebagai respons terhadap ketimpangan ekonomi, perubahan sosial dan kenyamanan antar wilayah. Oleh karena itu ada hubungan timbal balik yang kompleks antara mobilitas penduduk dengan kondisi lingkungan serta proses perubahan di suatu daerah. Keterbatasan daya tampung lingkungan karena kondisi geografis yang tidak menguntungkan mengkondisikan daerah Sangihe sebagai daerah terisolir, miskin dan rawan bencana. Akibatnya sebagian penduduk mengambil keputusan untuk melakukan mobilitas keluar (*push out*) dengan cara sirkulasi dan mobilitas permanen. Arus keluar yang ditimbulkan oleh mobilitas keluar juga diikuti arus balik (*counter stream*).

Mereka yang pindah ke daerah lain di luar Sangihe maupun sebaliknya, atau yang melakukan sirkulasi, bertujuan untuk meningkatkan taraf hidupnya, meskipun harus mengatasi berbagai rintangan antara. Meskipun demikian, daerah Sangihe juga mempunyai nilai positif yang memungkinkan penduduk untuk tetap tinggal dan beradaptasi. Dilihat dari dampak yang ditimbulkannya, mobilitas penduduk terkait dengan terjadinya pemerataan penduduk dan pendapatan, baik secara kuantitas maupun kualitas. Hal ini karena penduduk yang melakukan mobilitas adalah mereka yang sudah terseleksi sehingga mampu melakukan adaptasi dalam dimensi

ekonomi. Dengan demikian, mereka dapat membawa uang, barang, ide-ide, pengetahuan dan kegiatan baik yang bermanfaat atau sebaliknya merugikan dilihat dari kepentingan daerah asal maupun tujuan.

Daftar Pustaka

- Aambong, A. 1991. *Selayang Pandang dan Hari Esok Penduduk dan Wilayah Border Crossing Agreement*. Laporan Camat Lintas Batas Indonesia-Filipina, BCA Unit Marore.
- Adrian D.B. "Renungan Kisah Kepulauan Sangihe Talaud". *Mimeograph*. Jilid III.
- Aswatini, Suko Bandiyono, Widayatun dan Bayu Setiawan. *Pemanfaatan Potensi dan Pembangunan Wilayah Perbatasan Sulawesi Utara*. 1996. Jakarta: PPT-LIPI.
- Bandiyono, Suko. Bayu Setiawan dan Aswatini. 1997. "Mobilitas Penduduk Perbatasan Indonesia-Filipina di Sulawesi Utara". dalam *Mobilitas Penduduk dan Pembangunan Daerah Perbatasan* (Aswatini dkk). Jakarta: PPT-LIPI.
- BAPPEDA. 1993. *Data Pokok Pembangunan Daerah Tahun 1992*. Tahuna : Bappeda.
- BPS. Jakarta-Indonesia. *Penduduk Sulawesi Utara Hasil Sensus Penduduk Tahun 2000*. Seri 12.2.23.
- BPS. Kabupaten Kepulauan Sangihe-Talaud. 1992. *Sangihe-Talaud Dalam Angka 1990*. Tahuna: BPS
- 2005. *Sangihe Dalam Angka 2004/2005*. Tahuna: BPS.
- Chapman Murray dan Prothero R.Mansell. 1984. "Themes on Circulation in the Third World". *International Migration Review, Volume No.4*: 594-632.
- Departemen pendidikan dan Kebudayaan. 1978. *Sejarah Daerah Sulawesi Utara*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan kebudayaan, Proyek penelitian dan Pencatatan Kebudayaan Daerah.

- Kosinski Leszek A and Prothero R. Mansell (eds). 1975. *People on the Move Studies on Internal Migration*. London: Methuen & Co Ltd.
- Lee, E.S. 1966. "A Theory of Migration" dalam *Demography*. Vol 3, No.1, hal : 47-57.
- Oberai, A.S. 1987. *Migration, Urbanization and Development*. World Employment Programme. Background Papers for Training in Population, Human Resource and Development Planning. Paper No. 5. Geneva: International Labour Office.
- Parengkuan, F.E.W. 1984. *Sejarah dan Kebudayaan Lima Suku Bangsa Asli di Sulawesi Utara*. Manado: Fakultas Sastra Universitas Sam Ratulangi.
- Raharjo Sri, Nasrun Sandiah dan Prisiwanto. 2002. *Marore Suatu Kampung di Wilayah Perbatasan*. Manado: Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Manado.
- Zaenuddin, Dundin (ed). 2005. *Modal Sosial dalam Pengembangan Budaya Sipil Komunitas Etnik*. Jakarta: LIPI Press.

DINAMIKA MOBILITAS PENDUDUK DI WILAYAH PERBATASAN NTT KE PERAIRAN AUSTRALIA

Alvini Pranoto

Pendahuluan

Indonesia adalah negara kepulauan atau *archipelagic state* dengan 17.508 pulau yang dihuni, terletak membentang dari 95° sampai dengan 141° BT dan antara 60° LU dan 110° LS. Negara kepulauan ini mempunyai panjang garis pantai yang mencapai lebih dari 81.000 km. Luas kawasan laut Indonesia mencapai 3,1 juta Km² (Pramono, 2005), sedangkan luas daratannya mencapai 1,9 juta km², sehingga perbandingan antara lautan dan daratan Indonesia mencapai 62 persen dan 38 persen. Jika ditambah dengan luas Zona Ekonomi Eksklusif, yaitu 3,0 juta Km², maka berdasarkan *UN Convention on Law of The Sea* (UNCLOS) 1982, luas lautan yang berada dalam pentadbiran (*governance*) Indonesia menjadi 6,1 juta km² atau 75 persen dari luas total daratan dan lautan (Rais, 2004).

Indonesia telah dikenal sejak kerajaan Sriwijaya (Tahun 683-1030) sebagai negara dan bangsa bahari dengan pelaut ulungnya yang mampu menjelajahi lautan di bumi Nusantara, bahkan sampai ke luar batas Nusantara (Pramono, 2005). Hingga saat ini suku-suku bahari di Indonesia yang masih mempertahankan warisan bahari nenek moyang mereka adalah suku-suku di Sulawesi seperti suku Mandar, Makasar, Bugis, Bajo Laut atau Bajau dan Buton atau Butun. Demikian pula dengan Suku Madura yang menjelajah lautan sampai di Pulau Pasir atau Ashmore Reef dan sekitarnya di laut Timor untuk mencari teripang dan sumberdaya laut lainnya, juga masih mempertahankan identitas mereka sebagai suku bahari (Alimuddin, 2005). Serupa dengan orang Makassar atau Sulawesi, nelayan dari Madura juga dikenal melakukan migrasi (*andun*) dengan cara pindah (*secara permanen*) atau merantau (*pindah sementara*) (Kusnadi, 2005:71).

Salah satu warisan bahari orang Sulawesi yang terkenal adalah migrasi sirkuler Armada Teripang Makassar¹ sekitar tahun 1669 sampai dengan tahun 1906 yang telah menghantarkan pelaut/pedagang Sulawesi tersebut menjejakkan kaki sampai di benua Australia (di daratan Arheim, teluk Karpentaria dan Kimberly) sebelum bangsa Eropa datang dan menguasai daratan Australia (Cambell & Wilson, 1993). Armada Teripang Makassar tersebut menggunakan Nusa Tenggara Timur (NTT) sebagai daerah transit, termasuk untuk mengisi perbekalan perjalanan sebelum sampai di tujuan mereka di daratan Australia. Setelah mengumpulkan komoditas laut yang menjadi barang dagangan mereka, mereka kembali ke daerah asal atau singgah di Batavia untuk memperdagangkan hasil tangkapan mereka (lihat Cambell & Willson, 1993; Pramono, 2005).

Mobilitas nelayan tradisional dari satu lokasi ke lokasi lain (misalnya di NTT) terjadi sebagai upaya mendekati sumberdaya yang menjadi andalan untuk kehidupan mereka. Sumberdaya andalan tersebut diantaranya teripang, lola, siput hijau dan beberapa jenis hewan *sedentary* lainnya serta sirip ikan hiu, yang diperoleh dari perairan di sekitar Flores dan Arafura sampai ke perairan Pulau Pasir (Ashmore Reef) di laut Timor (yang kini masuk dalam teritorial Australia). Nelayan tradisional Rote secara rutin mengunjungi Pulau Pasir sebagaimana dilakukan oleh nenek moyang mereka untuk mencari ikan (Dwyer, 2000), sedangkan motivasi kedatangan orang Bajo ke Pulau Pasir ini adalah untuk mengumpulkan teripang. Alasan lain yang juga mendorong terjadinya dinamika mobilitas dan bisa saling terkait, adalah alasan sosial, politik atau geografis (Pressat, 1985:148 dalam Aswatini 1996). Oleh sebab itu, pola mobilitas dapat berubah (mobilitas dinamis).

¹Istilah Makassar atau Macassan dan Melayu digunakan oleh orang Eropa bagi orang-orang dari kepulauan di Indonesia (*Indo archipelago*), kebanyakan dari pulau-pulau di Sulawesi, yang dikenal sebagai Celebes yang telah selama berabad-abad lalu sering mengunjungi pantai utara dan barat benua Australian dan pulau-pulau di laut Timor (Lihat Dwyer, 2001).

Mobilitas nelayan tradisional di P. Pasir mengalami perubahan sejak ditetapkannya *Australian Fishing Ground* di Ashmore Reef tahun 1968 (unilateral), keluarnya nota kesepahaman atau MOU Box tahun 1974 (bilateral antara Indonesia dan Australia guna memberikan akses kepada nelayan tradisional Indonesia) dan ditetapkannya tiga pulau dalam gugusan P. Pasir sebagai daerah konservasi (*update* dari MOU 1974) pada tahun 1983 (ditetapkan secara unilateral).² Karena menjadi daerah konservasi maka daerah ini menjadi daerah tertutup bagi kegiatan pemanfaatan sumberdaya yang berada di pulau tersebut dan di sekitarnya. Namun di cagar alam ini para nelayan dapat berteduh dari cuaca buruk dan mengambil air dari sumur yang ada di pulau barat (lihat Dwyer (2000) dan Lampiran 1 dan 2 mengenai Pengaturan Maritim antara Australia dan Indonesia di laut Timor dan Arafura yang diterbitkan oleh Australia).

Walaupun telah ditetapkan sebagai wilayah konservasi, motif nelayan tradisional untuk memanfaatkan sumberdaya laut (SDL) yang berada di Pulau Pasir dan sekitarnya tetap tinggi. Akibatnya, seringkali insiden penangkapan oleh otoritas berwenang setempat yang terjadi di Pulau Pasir tidak bisa dihindari. Disisi lain para nelayan ini tetap menganggap daerah Pulau Pasir dan sekitarnya adalah daerah penangkapan ikan yang telah berlangsung secara turun

²Dalam MOU 1974, nelayan tradisional Indonesia diizinkan beraktivitas di Pulau Pasir dan sekitarnya, termasuk Pulau Cartier (P.Baru), Pulau Browse (P.Borseland) , Karang Scott (Pulau Datu) and Pulau Serigapatam (P. Afringan). Pada tahun 1983, MOU Box 1974 tersebut di *update* secara unilateral, yaitu dengan menetapkan Pulau Pasir, yang terdiri dari pulau satu (pulau barat), pulau dua (pulau tengah) dan pulau tiga (pulau timur) sebagai daerah konservasi. Area dalam perjanjian ini dikenal dengan istilah "area kotak" (*Boxed Area*) yang mengizinkan nelayan tradisional beroperasi di dalam *Australian Fishing Zone* untuk mengambil *trochus*, *beche de mer* (teripang atau timun laut), *abalone*, siput hijau, *sponges* dan moluska lainnya dengan metode tradisional. Metode tradisional mengacu pada penggunaan layar untuk kekuatan laju kapal yang kemudian disebut sebagai tipe I atau II, tergantung dari jumlah layar yang digunakan. Larangan menggunakan perahu bermotor disebut sebagai tipe III. Selain itu, dilarang pula menggunakan hookah atau alat pernafasan di dalam air (lihat Wilson, *Trochus*, <http://www.hamline.edu/apakabar/basisdata/1991/01/23/0004.html>, akses 28 Januari 2007; lihat pula peta perjanjian pada Lampiran 1 dan 2 tulisan ini).

temurun sejak berabad yang lalu. Konflik ini telah menciptakan masalah, baik bagi otoritas Australia dalam menegakkan kedaulatan wilayahnya maupun masalah sosial bagi para nelayan tradisional Rote (Dwyer, 2001).

Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) merupakan provinsi yang berbatasan langsung dengan dua negara lain yaitu dengan Australia di laut dan Timor leste di darat. Pulau Rote adalah salah satu pulau di provinsi ini yang berjarak sekitar 150 km dari gugusan Pulau Pasir yang merupakan sejumlah pulau-pulau karang yang tersebar di landas kontinen di sebelah barat laut Australia. P. Rote mempunyai dua pelabuhan nelayan, yaitu pelabuhan di Pepela dan Oelaba tempat berlabuhnya sejumlah kapal nelayan yang hingga kini diantaranya berlayar sampai di P. Pasir (lihat Dwyer, 2000).

Pulau Rote dan pulau-pulau terluar lainnya berada di wilayah perbatasan laut Indonesia di laut Timor dan Arafuru. Pulau-pulau tersebut mempunyai nilai strategis sebagai penentu wilayah kedaulatan Indonesia sebagai negara kepulauan. Upaya yang mengarah pada pertahanan kedaulatan negara antara lain melalui program pembangunan daerah atau wilayah perbatasan dan wilayah terpencil. Program pembangunan di wilayah pulau terluar dapat dilakukan melalui beberapa upaya, yaitu dengan penguasaan pulau secara efektif, perlindungan dan pelestarian ekologis.

Tulisan yang merupakan hasil kajian pustaka ini, tidak bermaksud untuk mengupas konflik yang terjadi sebagai tarik menarik kepentingan bilateral antara Australia dan Indonesia. Tulisan ini bertujuan untuk menguraikan motif dan sejarah mobilitas nelayan tradisional teripang di wilayah perbatasan laut di NTT (perairan Timor) serta dinamikanya dari waktu ke waktu. Selain itu, tulisan ini juga bertujuan untuk melihat peran dan kebijakan pemerintah di wilayah perbatasan laut dan pulau terluar. Diharapkan tulisan ini dapat melengkapi beberapa tulisan lainnya yang merupakan satu kesatuan atau bunga rampai mengenai dinamika mobilitas penduduk di wilayah perbatasan. Data dalam tulisan ini berasal dari beberapa sumber antara lain laporan penelitian, buku, klipping, makalah seminar serta artikel lainnya dari internet dengan subjek terkait.

Kondisi Geografis dan Sosio-Demografi Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT)

Provinsi Nusa Tenggara Timur terletak berbatasan dengan negara Timor Leste (batas darat dan laut) dan negara Australia. Menurut draft final Rencana Induk Pengelolaan Batas Negara Bappenas, provinsi ini merupakan wilayah perbatasan baru setelah Timor Timur tidak lagi menjadi bagian Negara Kesatuan Republik Indonesia. Perbatasan antarnegara di NTT terletak di 5 (lima) wilayah kabupaten yaitu Kabupaten Belu, Kupang, Timor Tengah Utara (TTU), Alor, dan Kabupaten Rote Ndao. Kabupaten dan kecamatan perbatasan tersebut disajikan pada Tabel 1 berikut.

Tabel 1
Kabupaten dan Kecamatan yang Berbatasan Laut dengan Negara Timor Leste dan Australia

Kabupaten	Ibukota	Kecamatan Perbatasan
Kupang	Kupang	Amfoang Utara
TLU	Kafamenana	Insana Utama
Belu	Atambua	Tasifeto Barat Kobalima
Alor	Kalabuhi	Alor Barat Daya
Rote Ndao	Rote	Rote Barat Daya

Sumber: BKPD Provinsi Nusa Tenggara Timur, 2002

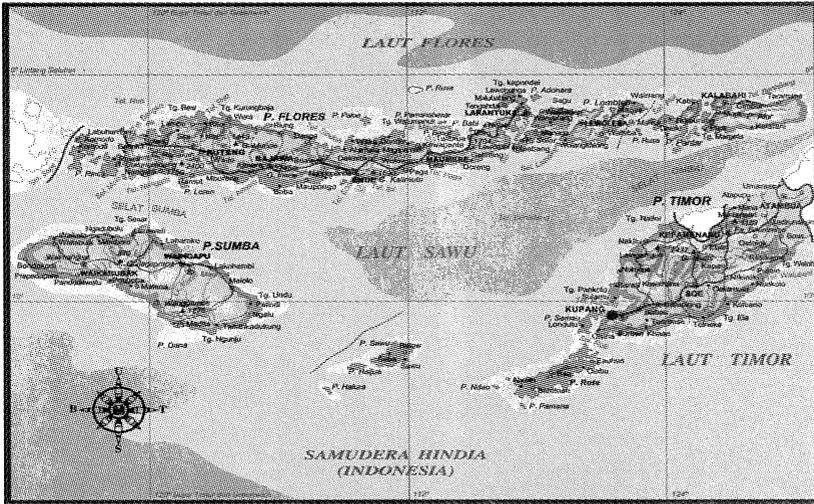
Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) yang mempunyai 16 kabupaten kota, secara geografis terletak pada 8°- 12° LS dan 118°- 125° BT. Provinsi ini terdiri dari beberapa pulau besar dan pulau kecil dengan luas wilayah mencapai 47.349,90 km². Jumlah pulau yang terdapat di wilayah ini sebanyak 566 pulau dan 42 buah pulau diantaranya telah dihuni. Luas perairan laut Provinsi Nusa Tenggara Timur mencapai 199.529 km², belum termasuk Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI). Provinsi ini memiliki garis pantai

sepanjang 5.700 km. Di bagian utara wilayah provinsi ini berbatasan dengan Laut Flores; di bagian timur berbatasan langsung dengan negara Timor Leste; Sedangkan di bagian selatan berbatasan dengan Laut Timor dan Samudera Hindia; serta di bagian barat berbatasan dengan provinsi Nusa Tenggara Barat (lihat Gambar 1 dan Tabel 2)

Jumlah penduduk Provinsi Nusa Tenggara Timur pada tahun 1999 mencapai 3.706.536 jiwa, naik 1,3 persen dibandingkan dengan tahun 1998. Pada tahun 2002 penduduknya menjadi 3.924.871 jiwa, yaitu naik 1,28 persen dari tahun 2001 yang berjumlah 3.875.187 jiwa. Provinsi NTT terdiri dari 2543 desa, 639 desa diantaranya adalah desa pantai. Jumlah penduduk desa pantai tersebut 29,33 persen dari sekitar 1.136.429 Jiwa dengan 0,8 persen diantaranya bergerak di bidang perikanan, termasuk nelayan 101.522 jiwa dan 9.996 jiwa berprofesi sebagai pembudidaya ikan (DKP Provinsi NTT, 2002 dalam Indrawasih, 2005).

Provinsi NTT menghasilkan berbagai sumberdaya perikanan diantaranya adalah teripang. Teripang merupakan salah satu sumberdaya perikanan penting di Nusa Tenggara Timur dan bernilai ekspor tinggi. Nilai ekspor hasil laut ini mencapai Rp. 390 juta per tahun (16 persen dari total nilai ekspor hasil-hasil perikanan NTT). Pemerintah daerah mengenakan *export fee* untuk setiap teripang yang dikirim keluar daerah (lihat Seminar Nasional Perikanan Indonesia 2005). Data potensi perikanan dan pemanfaatan sumberdaya perikanan laut lainnya selengkapnya dapat dilihat pada situs <http://www.pu.go.id/humas/media%20massa/maret/kp3003011.htm>.

Gambar 1
Peta Provinsi Nusa Tenggara Timur



Sumber: www.pemda-ntt.go.id, website pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Timur

Isu Pembangunan Wilayah Perbatasan Laut

Wilayah perbatasan termasuk pulau terluar mempunyai nilai strategis yang mendukung keberhasilan pembangunan nasional. Karakteristik kegiatan yang berlangsung di wilayah perbatasan ini, baik darat maupun laut, akan mempunyai dampak penting bagi kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Wilayah perbatasan merupakan faktor pendorong bagi peningkatan kesejahteraan sosial ekonomi masyarakat di sekitar perbatasan, memiliki keterkaitan yang saling mempengaruhi dengan kegiatan yang dilaksanakan di wilayah lainnya yang berbatasan dengan NKRI. Hal penting lainnya adalah bahwa wilayah perbatasan ini mempunyai dampak terhadap kondisi pertahanan dan keamanan, baik skala regional maupun nasional. (lihat Bappenas, Draft final Rencana Induk Pengelolaan Batas Negara).

Keluarnya peraturan pemerintah (PP) No. 78 tahun 2005, yang merupakan kebijakan publik yang mengatur wilayah perbatasan, khususnya pulau terluar dan diharapkan dapat menjawab isu kesenjangan pembangunan, penegakan hukum dan batas maritim pulau terluar. Dengan demikian pulau terluar merupakan wilayah yang sangat penting (sebagai *base point* - titik dasar) dan strategis untuk dipertahankan dan perlu dikelola dengan baik. Dari sisi masyarakat, tantangan yang merupakan ciri masyarakat di wilayah pulau terluar adalah adanya kesenjangan pembangunan. Biasanya masyarakat di pulau terluar dicirikan dengan beberapa karakteristik berikut, yaitu miskin, mutu pendidikan rendah, beberapa golongan masyarakat lebih banyak berada di negara tetangga terdekat, rawan pangan, prevalensi terhadap berbagai penyakit tinggi, terisolasi dari pusat pertumbuhan ekonomi dan mempunyai angka pengangguran yang tinggi. (lihat ReTraubun dalam Kompas 2006: 6).

Tabel 2
Luas Wilayah Kabupaten/Kota di Provinsi Nusa Tenggara Timur

Kabupaten/ Kota	Ibukota	Luas Wilayah (Km ²)
Sumba Barat	Waikakbubak	4.015,92
Sumba Timur	Waingapu	7.000,50
Kupang	Sulamu	5.898,26
Timor Tengah Selatan	Soe	3.947,00
Timor Tengah Utara	Kefamenanu	2.669,66
Belu	Atambua	2.445,57
Alor	Kalabahi	2.864,60
Flores Timur	Larantuka	1.812,85
Sikka	Maumere	1.731,92
Ende	Ende	2.046,62
Ngada	Bajawa	3.037,88
Manggarai	Ruteng	4.188,90
Kota Kupang	Kupang	160,34
Lembata	Lewoleba	1.266,38
Rote Ndao	Ba'a	1.280,00
Manggarai Barat	Labuan bajo	2.947,50
Jumlah Keseluruhan Wilayah		47.349,90

Sumber: BPS NTT Tahun 2004 dalam www.pemda-ntt.go.id, website Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Timur

Dampak positif mobilitas nelayan pelintas batas bagi pembangunan daerah salah satunya adalah meningkatnya potensi kegiatan perdagangan di wilayah ini. Kegiatan perdagangan tersebut dapat meningkatkan kualitas penduduk dan pembangunan wilayah secara nyata (Aswatini, 1996). Kegiatan perdagangan dan usaha yang terkait dengan perikanan di provinsi NTT meliputi berbagai bidang usaha, seperti pengumpulan teripang, penangkapan ikan dasar laut, budidaya kerang mutiara dan rumput (lihat situs pemda <http://www.pemda-ntt.go.id/index.php?hal=mikan>).

Batas Maritim

Di laut Indonesia berbatasan dengan 10 negara termasuk India, Singapura, Malaysia, Thailand, Vietnam, Filipina, Palau, Papua Nugini, Australia dan Timor Leste. Dengan kesepuluh negara tersebut tidak semua persoalan batas maritim telah terselesaikan, misalnya dengan Timor Leste, semua batas atau zona maritim mulai dari laut teritorial sampai dengan landas kontinen masih menjadi pekerjaan rumah karena belum selesai dilakukan (Sulistyo, 2004). Batas-batas maritim terdiri dari Laut Teritorial, Zona Tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif dan Landas Kontinen (lihat gambar 2). Uraian mengenai pengertian setiap batas maritim yang disarikan dari tulisan Sulistyo (2004) adalah sebagai berikut:

Laut Teritorial (*Teritorial Zone*) adalah wilayah kedaulatan negara pantai meliputi ruang udara serta dasar laut dan tanah di bawahnya. Lebarnya tidak melebihi 12 mil laut diukur dari garis pangkal.

Zona tambahan (*Contiguous Zone*) adalah zona tambahan 12 mil ke arah luar Zona Teritorial, atau 24 mil diukur dari garis pangkal termasuk teritorial. Di area ini negara pantai melaksanakan kewenangan kontrolnya terhadap pelanggaran aturan-aturan di bidang bea cukai/pabean, keuangan, karantina kesehatan, pengawasan imigrasi dan menjamin pelaksanaan hukum di wilayahnya. (Jalal, 2003 dalam Sulistyo, 2004)

Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (*Exclusif Economic Zone*) adalah suatu daerah di luar dan berdampingan dengan laut teritorial dan lebarnya tidak lebih dari 200 mil laut dari garis pangkal. Di ZEE, Indonesia memiliki hak berdaulat atas eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumberdaya alam, baik hayati maupun non hayati dari perairan di atas dasar laut dan dari dasar laut serta yang berada di bawahnya dan berkenaan dengan kegiatan lain untuk keperluan eksplorasi dan eksploitasi ekonomi zona tersebut (seperti produk energi dari air, arus dan angin). Di dalam zona ini Indonesia mempunyai hak-hak berdaulat atas kekayaan alam, terutama perikanan serta mempunyai kewenangan untuk memelihara lingkungan laut, mengatur dan mengizinkan penelitian ilmiah kelautan serta pemberian izin pembangunan pulau-pulau buatan, instalasi dan bangunan-bangunan laut lainnya.

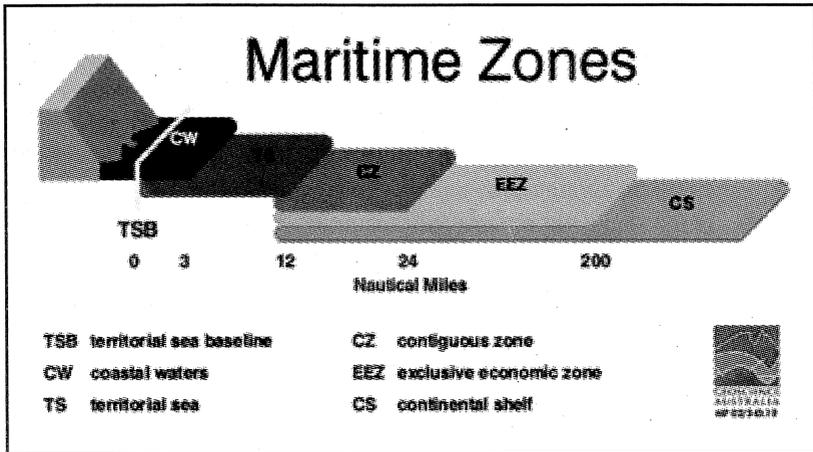
Landas Kontinental (*Continental Shelf*), awalnya landas kontinen atau *continental Shelf* merupakan istilah geologi yang merujuk pada fakta geologis bahwa daratan pantai akan menurun ke bawah laut dengan kemiringan kecil hingga di suatu tempat tertentu secara terjal menurun ke dasar laut. Bagian tanah dasar laut dengan kemiringan kecil tersebut merupakan landas kontinen, sedangkan bagian tanah dasar laut dengan kemiringan curam merupakan lereng kontinen. Landas kontinen potensial untuk eksploitasi sumber daya alam non hayati seperti minyak bumi.

Landas kontinen suatu negara pantai meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya dan daerah di bawah permukaan laut yang terletak di luar laut teritorial, sepanjang kelanjutan alamiah daratan sehingga pinggirannya luar tepian kontinen, atau hingga suatu jarak 200 mil laut dari garis pangkal darimana lebar laut teritorial diukur (kalau pinggirannya luar tepian kontinen tidak mencapai jarak tersebut) (UNCLOS 1982, Pasal 76 ayat 1 dalam Sulistyono, 2004). Negara pantai dapat menetapkan batas luar landas kontinen lebih dari 200 mil laut diukur dari garis pangkal dengan kondisi tertentu namun lebarnya tidak melebihi 350 mil laut diukur dari garis pangkal (lihat Sulistyono, 2004).

Menurut Sulistyio (2004), penetapan batas landas kontinen harus dilakukan menyangkut kepentingan Indonesia dalam hal: 1) penetapan batas landas kontinen dengan negara tetangga yang berhadapan atau berdampingan yang dilakukan dengan persetujuan berdasar hukum internasional, 2) lebar batas landas kontinen hingga 200 mil dari garis pangkal, 3) adanya kemungkinan dapat diajukannya batas kontinen di luar 200 mil laut hingga maksimal 350 mil laut ke PBB. Untuk batas kontinen ini PBB memberikan batasan waktu pengajuan hingga tahun 2009. Ini merupakan tantangan karena dalam pengajuan klaim ini diperlukan dukungan data ilmiah berdasarkan hasil kajian dan survei ilmiah yang meliputi bathymetri, geodesi, geofisik dan geologi yang mengacu pada ketentuan yang ditetapkan oleh *commission on the limit of continental shelf*.

Penetapan batas laut antarprovinsi dan antarkabupaten di Indonesia dilakukan berdasarkan Undang-Undang No. 22 tahun 1999 tentang pemerintah daerah yang mengatur kewenangan provinsi dan kabupaten/kota terhadap wilayah laut. Disebutkan bahwa kewenangan provinsi atas wilayah laut adalah sejauh 12 mil laut dihitung dari garis pantai, sedangkan kewenangan kabupaten/kota sepertiga dari 12 mil laut tersebut. Untuk kasus di negara lain seperti di Australia dengan sistem pemerintahan federalnya, bahwa sejauh 3 mil laut dari garis pantai disebut *coastal water* merupakan batas kewenangan negara bagian. Selanjutnya, kewenangan dan kewajiban pemerintah federal dimulai dari batas luar zona 3 mil laut ditarik keluar sejauh 12 mil laut (*territorial sea*), kemudian lanjut ke *Contiguous zone* sejauh 24 mil dan ke EEZ sejauh 200 mil laut (lihat Gambar 2) (Widodo, 2004).

Gambar 2
Zona Maritim



Sumber: Australian Maritime Zones, Auslig, 1999, dalam Widodo, 2004.

Mobilitas Nelayan Tradisional dan Isu *Transborder Fishing* di NTT

Motif dan Sejarah Mobilitas Nelayan Tradisional Teripang

Manusia dalam sejarahnya melakukan perpindahan (migrasi) melintasi benua guna mencari makan, tempat berteduh dan keselamatan serta kenyamanan dari buasnya iklim dan kini ditambah dengan alasan baru yaitu alasan relokasi pekerjaan dan adanya kelebihan penduduk (*overpopulation*) (<http://www.nationalgeographic.com/eye/overpopulation/overpopulation.html>). Mobilitas didefinisikan “sebagai kejadian perpindahan orang dengan alasan geografis maupun sosial” (Awatini 1996:148). Uraian berikut adalah tentang mobilitas sirkuler armada teripang Makassan (Makassar-Bugis-Bajo laut) ke daratan Australia dan mobilitas nelayan tradisional di sekitar perairan Timor sampai dengan Pulau Pasir.

Motif mobilitas nelayan tradisional teripang dapat dikaitkan dengan sejarah pelayaran armada teripang orang Sulawesi Selatan ke selatan Indonesia (NTT) menuju daratan Australia. Mobilitas sirkuler ini dilakukan guna mengumpulkan barang dagangan berupa teripang, kulit mutiara atau *trochus* yang akan dijual kepada pedagang Cina. Beberapa ahli sejarah di Australia telah berupaya untuk menemukan bukti tentang tahun pertama kali orang Makassar tersebut sampai di Australia. Crawford (museum *Western Australia*) berasumsi bahwa kontak orang Makassar dengan daratan Australia terkait erat dengan kehadiran para pedagang teripang Cina di Indonesia. Dari catatan Belanda ditemukan adanya indikasi bahwa pada tahun 1637 kapal jukung Cina telah mengangkut teripang dari pelabuhan di Batavia (kini Jakarta) ke negaranya, sehingga diasumsikan bahwa sekitar tahun itulah orang Makasan telah mengunjungi Australia guna mengumpulkan dan memproses teripang dan menjualnya di Jakarta kepada pedagang Cina. Ketika Makasar jatuh ke tangan Belanda tahun 1669, perdagangan teripang di Jakarta dipindahkan ke Makasar (Cambell & Wilson, 1993 :8-9).

MacKnight dalam Cambell dan Wilson (1993) menyebutkan bahwa tahun 1720-an sebagai kemungkinan tahun yang lebih tepat untuk menentukan perjalanan ekspedisi teripang pertama kali. Baik MacKnight maupun Crawford menyebutkan bahwa tujuan perjalanan mereka adalah untuk mengumpulkan dan memproses teripang dengan tujuan komersial (tidak untuk dikonsumsi sendiri). Selain itu, mereka juga mengambil kayu dalam berbagai ukuran, sehingga motivasi perjalanan mereka tersebut adalah mencari produk yang laku dijual terutama teripang, juga kulit mutiara, kulit penyu dan kayu. (lihat Cambell & Wilson, 1993:10). Orang Aborijin mempunyai pendapat lain mengenai kapan orang Makassar sampai di daratan Australia.

Sejarah lisan orang Aborijin di daratan Arnhem, Australia Utara, menyebutkan adanya kunjungan orang Baijini atau orang Bugis-Makasar yang melakukan perjalanan mengumpulkan teripang dan singgah di daratan Arnhem pada abad 16. Tujuan mereka adalah mencari area yang cocok untuk melakukan eksploitasi yang intensif dari kulit mutiara (*Trochus niloticus*) dan teripang. Setelah

menemukan tempat yang cocok mereka mendirikan rumah yang sama dengan tempat asli mereka di Indonesia, membangun dapur dan sumur umum, membuat tempat untuk mendidihkan teripang dan rak-rak untuk menjemurnya. Kemudian di sepanjang pantai mereka menanam pohon asam dan pohon kelapa. Orang Makassar biasanya bermukim di daratan Arnhem selama 2-3 bulan dan menjalin hubungan harmonis dengan suku lokal serta saling bertukar pengetahuan

Perahu yang mereka gunakan disebut perahu Paduwakang (cikal bakal perahu Pinisi) yang secara rutin berlayar menuju tanah Arnhem. Dalam perjalanan menuju tanah Arnhem tersebut, perahu ini singgah di pulau-pulau kecil di sekitar Pulau Timor untuk menambah bekal makanan. Perahu Paduwakang ini mengambil teripang dan *trochus* di sekitar perairan teluk Carpentaria (yang mereka sebut sebagai Marege) dan terumbu karang di sekitar pantai Kimberley (dikenal mereka sebagai Kayu Jawa) (lihat Pramono, 2003, p. 138 dan Cambell & Wilson, 1993). Bobot perahu Paduwakang diperkirakan sekitar 20-70 ton dengan berawakan 30-50 orang. Perahu ini meninggalkan Makasar bulan Januari, berlayar ke arah timur dengan 3 (tiga) pilihan rute, yaitu: 1) Ke Aru dan menuju selatan sampai ke daratan Arnhem; 2) Ke utara Pulau Timor arah tenggara menuju daratan Arnhem atau arah selatan menuju Kimberley; dan 3) Ke Selatan Pulau Timor arah tenggara menuju Kimberley. Dalam pelayarannya armada ini dikomandoi oleh raja yang kapalnya dilengkapi dengan kompas dan meriam untuk menghalau bajak laut. Sesampainya di pantai tempat tujuan, mereka akan berpecah dan mencari buruannya di beberapa bagian yang berbeda di sepanjang pantai. Kemudian pada akhir bulan April mereka akan bergabung kembali dan memulai perjalanan pulang (Cambell & Wilson, 1993)

Diperkirakan sampai tahun 1906 setidaknya ada 8000 orang Makassar yang setiap tahunnya berkunjung ke daratan tersebut. Tahun tersebut juga disebutkan sebagai tahun terakhir kunjungan armada teripang ke utara Australia selama dua abad (tahun 1669-tahun 1906), yang ditandai dengan kunjungan sebuah perahu ke daratan Arnhem. Sesungguhnya kegiatan tersebut telah mulai

menurun sejak 1880 yang disebabkan karena adanya kewajiban membayar pajak dan ongkos lisensi yang diberlakukan oleh pemerintahan Australia Selatan (kemudian diteruskan oleh pemerintahan *Northern Territory* pada tahun 1882). Kondisi ini menjadi faktor disinsentif yang utama bagi kegiatan usaha teripang Indonesia di Australia, selain adanya kompetisi dari para pengusaha teripang Australia. Keadaan tersebut pada akhirnya telah memarginalisasi kegiatan orang Indonesia dalam usaha teripang di Australia. (Cambell & Wilson, 1993:11). Bahkan di tahun 1906, nelayan Indonesia dilarang melakukan kunjungan ke perairan Northern Territory (Macknight 1976: 100-126 dalam Dwyer, 2001: 33).

Penelusuran aktifitas nelayan Indonesia di Pulau Pasir yang dilakukan oleh Flinder di Kupang tahun 1803 dimaksudkan guna menggali informasi dari nelayan setempat. Menurut sumber informasi yang diperolehnya disebutkan bahwa sekitar 20 tahun sebelumnya ada sebuah perahu nelayan yang hanyut (karena angin barat) dan terdampar di pantai Australia. Kemudian di tempat terdampar itu nelayan tersebut menemukan banyak teripang. Menurut informan, semenjak itu orang Makassan mulai sering mengunjungi tempat tersebut. Namun sumber informasi lain menyebutkan bahwa rekaman awal dari kegiatan nelayan NTT di area Pulau Pasir bermula di daerah *Dry Shoal* (Australia) yang berada di sebelah selatan Pulau Rote. Berbeda dengan informasi di atas, menurut cerita rakyat Rote dan laporan kolonial, Indonesia telah menggunakan Pulau Pasir dan mengkoleksi teripang di area tersebut sejak 1728.

Pulau Ashmore Reef atau oleh nelayan Indonesia disebut sebagai Pulau Pasir adalah salah satu pulau terbesar dari sejumlah pulau karang kecil lainnya yang tersebar di barat laut landas kontinen Australia yang dilingkari oleh sejumlah laguna dan tiga pulau pasir kecil tak berpenduduk. Pulau karang ini berada di tepi celah Timor, 80 mil laut (*nautical miles*) atau kurang dari 150 Km dari Pulau Rote di Indonesia dan sekitar 840 km Barat Darwin atau 610 kilometer utara Broome (lihat Gambar 2). Asmore Reef diambil dari nama seorang kapten Inggris bernama Ashmore yang pernah berkunjung ke

Pulau Pasir yang ketika itu dianggapnya belum bernama dan belum terdaftar. Kemudian ia mendaftarkan nama pulau ini di tahun 1811 dengan menggunakan namanya. Walaupun pulau ini telah diberi nama oleh orang Inggris, namun sampai 1878 pulau ini diabaikan karena tidak bernilai ekonomi hingga akhirnya pulau ini mulai diklaim oleh orang Amerika. Tahun 1878 tersebut adalah tahun yang sama dengan klaim orang Amerika atas Pulau Asmore Reef dan diakui sebagai bagian Amerika. Hal ini dilakukan Amerika karena sejak tahun 1850 mereka melakukan eksploitasi terhadap deposit guano/pupuk dari kotoran hewan yang ada di pulau ini. Akhirnya friksi antara Amerika dan Inggris karena pulau ini terjadi, yang mengakibatkan Inggris menganeksasi Asmore Reef tahun 1878 dan Pulau Cartier tahun 1909 (Cambell & Wilson, 1993).

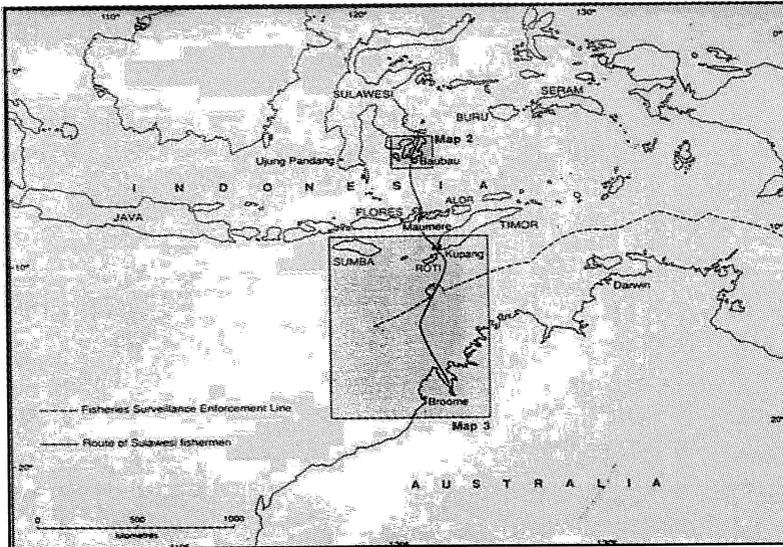
Saat Australia jadi negara federal di tahun 1901 tidak semua pulau yang berada di perairan Timor menjadi bagiannya. Tahun 1931 Pulau Cartier dekat Asmore Reef ditempatkan di bawah otoritas pemerintah Australia, namun semenjak tahun 1938 secara administratif pulau ini berada dibawah hukum *Northern Territory* sampai tahun 1978. Saat Northern Territory memperoleh hak untuk memerintah sendiri/self government (1978) dan memperoleh teritorial eksternal, maka teritorial Asmore Reef dan pulau Cartier mulai tercipta. Teritorial baru tersebut sejak itu dikontrol secara langsung oleh pemerintah Federal. Diyakini bahwa salah satu faktor dari keputusan pemerintah Commonwealth guna mendapatkan kontrol langsung dari Asmore Reef dan Pulau Cartier adalah bahwa secara signifikan pulau-pulau ini merupakan penentu Jurisdiksi Maritim Australia (sebagai penentu luas wilayah yurisdiksi) (Campbell & Wilson 1993:119).

Tahun 1968 secara unilateral Australia mengumumkan 12 mil laut sebagai zona perikanan di perairan sekitar teritori Australia (*Australian Fishing Zone-AFZ*), perpanjangan dari 3 mil laut yang semula ditetapkan. Kemudian tahun 1974 dicapai kesepakatan melalui nota kesepahaman tentang *fishing right* nelayan tradisional Indonesia, yaitu bahwa nelayan Indonesia diberikan akses untuk mengambil sumberdaya laut di lima titik di AFZ, yaitu di *Asmore*

Reef, Pulau Cartier, Scoot Reef, Seringapatan Reef dan pulau Browse (lihat Lampiran 1). Sumberdaya yang boleh diambil di lima titik ini adalah *trochus*, teripang, *abalone*, kerang-kerangan dan *sponge*. Nelayan tradisional Indonesia boleh berhenti di dua titik untuk mengambil air. Tahun 1979 Australia mendeklarasikan AFZ sampai 200 mil laut. Tahun 1986 MOU 1974 direvisi, guna mengklarifikasi pengertian mengenai definisi tradisional (dari peralatan dan perahu yang digunakan) dan pembatasan level operasi nelayan tradisional yang diperbolehkan yaitu pada level subsisten, bukan yang berorientasi ke bisnis/usaha. (Adhuri, 2005: 63-64).

Pada tanggal 28 Juli 1983 Asmore Reef ditetapkan sebagai *National Nature Reserve* di bawah Undang-undang Konservasi Taman Nasional dan konservasi Alam (*wildlife*) 1975. Ketentuan ini telah memberikan akibat yang signifikan bagi kegiatan nelayan Indonesia di AFZ (daerah perikanan Australia). Daerah reservasi tersebut dimaksudkan selain guna melindungi jenis burung migrasi dan burung laut serta penyu, yang masuk dalam perjanjian perlindungan internasional, juga sebagai usaha untuk mengontrol eksploitasi sumberdaya laut yang berlebihan. Daerah reservasi ini meliputi 583 Km² dan terdiri dari tiga pulau, terumbu karang dan perairan di sekitarnya (Dwyer, 2001). Penangkapan terhadap nelayan tradisional di Pulau Asmore Reef dan sekitarnya mulai terjadi tahun 1985, yang diawali terhadap lima orang nelayan Bajo yang memancing hiu. Mulai saat itu penahanan demi penahanan terhadap nelayan Indonesia yang dianggap melakukan penangkapan ikan secara *illegal* ataupun melanggar wilayah Australia lebih sering terjadi (lihat Dwyer, 2001).

Gambar 3 Peta Indonesia Timur dan Australia Bagian Utara



Sumber: Reid, 1992, *Indonesian Fishermen Detained in Broome: A Report on the Social and Economic Background*, Centre for Southeast Asian Studies Northern Territory University, p.10.

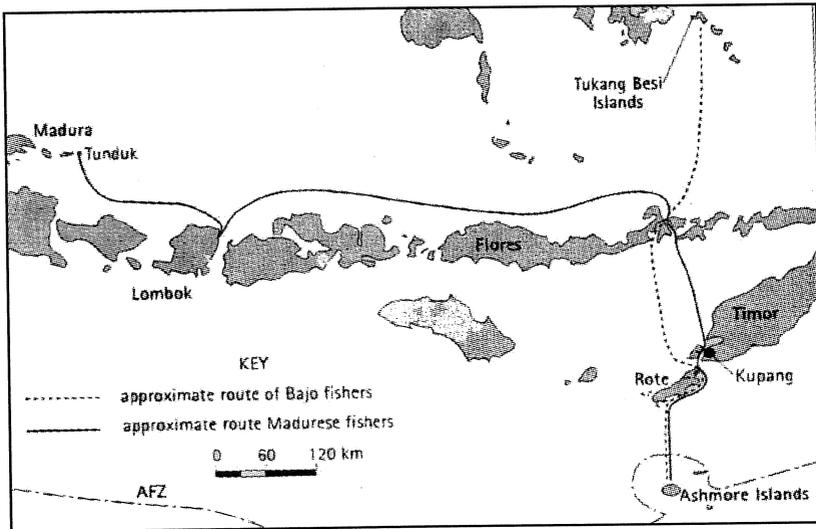
Dwyer (2001) menyebutkan hal ini sebagai akibat dari deklarasi Ashmore Reef yang ditetapkan sebagai daerah konservasi di tahun 1983 dan sebagai sikap kepatuhan Australia pada perjanjian Internasional termasuk perjanjian CITES (konvensi Internasional tentang perdagangan hewan langka yang dilindungi). Kedua alasan tersebut telah memberikan *power* yang cukup guna menetapkan larangan operasi nelayan tradisional di Asmore Reef. Disisi lain regulasi yang mengabaikan *fishing ground* yang telah lama menjadi andalan nelayan tradisional Indonesia, bagaimanapun juga akan meningkatkan marginalisasi sosial ekonomi para nelayan tersebut (Dwyer, 2001).

Dinamika Mobilitas Nelayan Tradisional Indonesia di Wilayah Perbatasan Laut di Perairan Timor

Dinamika mobilitas nelayan tradisional Indonesia di wilayah perbatasan laut di laut Timor akan memberi pengaruh pada kondisi sosial ekonomi masyarakat. Mobilitas dan pola perilaku/kebiasaan yang sesuai dengan yang dilakukan oleh nenek moyang mereka, dipengaruhi oleh cukupnya ketersediaan sumberdaya di wilayah ini dan menjadi andalan para nelayan. Berbeda dengan zaman nenek moyang mereka terdahulu, mobilitas mereka ke Pulau Ashmore Reef kini semakin dibatasi, walaupun ada MOU tentang hak ulayat. Di sisi lain karena desakan kondisi sosial ekonomi seringkali nelayan tradisional terpaksa melakukan kegiatan yang ternyata melanggar ketentuan yang ada dalam MOU 1974. Diantara pelanggaran tersebut puncaknya adalah penyelundupan orang asing (pengungsi atau *refugee*) dari NTT (yang akhirnya mereka sadari sebagai tindakan yang merugikan mereka sendiri). Bagaimanapun juga perairan Australia mempunyai sumberdaya yang lebih melimpah yang telah menjadi daya tarik bagi nelayan NTT bahkan juga dari luar NTT, seperti dari kawasan barat Indonesia. Di kawasan barat jumlah penduduk yang padat menyebabkan eksploitasi sumberdaya menjadi berlebihan (Dwyer, 2001).

Di NTT terdapat berbagai suku atau etnik nelayan baik dari Sulawesi maupun dari wilayah Indonesia lainnya. Berikut adalah pola pelayaran nelayan tersebut dari pelabuhan di Pulau Rote (pelabuhan Oelaba dan Pepela) serta kekhususan mobilitas dari masing-masing kelompok nelayan tersebut. Mobilitas nelayan di mulai dari pelabuhan ikan Oelaba (di utara Rote) dan atau dari Pepela (tenggara Pulau Rote). Pelabuhan Pepela telah banyak mengalami perubahan dan setelah perang dunia berakhir menjadi pelabuhan yang berkembang dengan pesat. Umumnya pendatang di Pepela adalah orang Buton, demikian juga dengan suku lainnya, sehingga populasi di Pepela terdiri dari orang-orang keturunan Buton, Rote, komunitas Bajo (sebagian menetap), Sumatra, Jawa dan Flores serta pulau-pulau di sebelah timurnya termasuk juga orang-orang keturunan Arab.

Gambar 4
Rute Nelayan Teripang Tradisional Madura dan Bajo Laut
Melintas Batas Menuju Pulau Pasir



Sumber: Dwyer, D. 2001, *Fisher of People: from Reef Fishing to Refugees, the Changing Role of Indonesian Sailors and Their Perahu at Asmore Reef, North Australia*. In Fredericksen, C. & I. Walters (eds) *Altered Stattes: Material Culture and Transformations in the Arafura region*. NTU Centre for Southeast Asian Studies. pp 31-53, Darwin:NTU

Orang Bajo di Pepela mempunyai hubungan yang kuat dengan daerah asal mereka di Pulau Tukang Besi (lihat Gambar 4). Spesialisasi mereka adalah menangkap ikan hiu dengan perahu kanu. Kapalnya hanya bermuatan 4-8 awak. Pelabuhan Oelaba yang terletak di pantai Pulau Rote bagian utara, 20 km dari kota Baa merupakan pangkalan mereka. Orang-orang di pelabuhan ini mempunyai hubungan yang juga kuat dengan orang Buton. Di Pelabuhan ini ada dua armada besar yang dikuasai oleh muslim dan Kristen. Setiap tahun sekitar bulan Agustus mereka berlayar bersama guna

mengambil dan mencari teripang dan *trochus* dengan perahu lambo. Daerah tujuan mereka adalah *Area Scoot Reef* (Dwyer, 2001).

Terakhir adalah orang-orang Madura yang berangkat dari daerah Pulau Tunduk di Madura. Mereka berlayar dari pulau tersebut dengan perahunya yang khas "perahu Madura" atau perahu lete yang dilengkapi motor menuju Ashmore Reef, namun sesampainya di Kupang motornya di lepas dan disimpan. Hal ini dimaksudkan untuk mematuhi aturan dalam MOU 1974 sesampainya mereka di perairan Ashmore Reef. Target Utama mereka adalah teripang (Dwyer, 2001: 42-45).

Mengkaji perkembangan yang ada di wilayah perbatasan laut dalam kaitannya dengan kebiasaan nenek moyang, serta dengan semakin ketatnya aturan dari pemerintah negara tetangga, mau tidak mau para nelayan perlu melakukan adaptasi tingkah laku dan kebiasaan dalam menyinking keterbatasan mobilitas tersebut.

Penutup

Mobilitas suku bahari laut sejak dahulu bertujuan untuk kegiatan komersial. Bermula dari Armada teripang suku Makassan (Makassar-Bugis-Bajo) yang berlayar untuk mengumpulkan hasil laut jenis teripang dan kerang mutiara, perjalanan tersebut telah membawa suku bahari dari Sulawesi ini menginjakkan kakinya di Australia sebelum orang-orang Eropa menguasainya.

Kegiatan perdagangan ini telah berlangsung selama dua abad dan berakhir tahun 1906, ketika Eropa menguasai daratan Australia. Semula para pedagang Makassan yang melakukan mobilitas rutin ini diwajibkan untuk membayar pajak dan lisensi sampai akhirnya diberlakukan sama sekali larangan kunjungan ke wilayah daratan Australia barat sampai dengan utara oleh otoritas setempat. Mereka juga menghadapi persaingan perdagangan dengan pedagang teripang Eropa.

Kemudian di lokasi lain, yaitu di Pulau Pasir (Ashmore Reef) yang kemudian juga diklaim oleh orang Eropa, mobilitas rutin untuk

mengambil teripang yang dilakukan oleh orang-orang dari Rote, juga terganggu sejalan dengan pengakuan Eropa terhadap wilayah kepulauan ini sebagai bagian dari wilayahnya dengan dasar hukum yang ditetapkan pemerintah Inggris dan kemudian dialihkan ke pemerintahan Australia.

Walaupun mobilitas ini masih bisa dilakukan oleh nelayan tradisional NTT hingga kini, karena adanya Nota kesepahaman (MOU) antara pemerintah Indonesia dan Australia tahun 1974, namun seiring dengan waktu daerah perikanan tradisional pun semakin menyempit. Terlebih lagi dengan ditetapkannya daerah tersebut sebagai daerah reservasi dan taman nasional (di Pulau Pasir, yang terdiri dari tiga pulau) pada tahun 1983 secara unilateral.

Guna menyingkapi hal tersebut diperlukan adaptasi tingkah laku dan kebiasaan menghadapi semakin sempitnya ruang atau keterbatasan mobilitas tersebut. Benturan kepentingan tak terhindarkan antara kepentingan pembangunan oleh otoritas Australia atas daerah tersebut dengan aktivitas maritim nelayan tradisional Indonesia yang telah dilakukan secara turun temurun sejak nenek moyang mereka. Konflik ini menimbulkan masalah baik bagi otoritas Australia maupun bagi para nelayan tradisional yang mengalami *social disadvantage* (terluka secara sosial) (Dwyer, 2001).

Dari uraian dalam tulisan ini dapat disimpulkan bahwa amat penting dilakukan upaya hukum semaksimal mungkin untuk mempertahankan kedaulatan negara bahkan pada pulau yang tidak berpenghuni sekalipun. Pulau terluar dari negara pantai (negara kepulauan) sangat berperan dalam menentukan luas wilayah/kedaulatan dan yurisdiksi suatu negara. Selain itu, juga perlu diperhatikan hak-hak masyarakat atas suatu wilayah yang telah dikelolanya sebagai daerah perekonomian mereka secara turun temurun, agar mereka tidak ternerjinalkan.

Pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana, demikian juga kapasitas sumberdaya nelayan dan penduduk yang berdiam di pulau terluar perlu ditingkatkan dan lebih diperhatikan agar dapat

membuka peluang kegiatan ekonomi yang meningkatkan kesejahteraan mereka.

Perlu ada pemikiran tentang alternatif pendapatan lain agar pada saat musim kering mereka juga dapat melakukan alih usaha selain kegiatan nelayan dan pertanian guna kelangsungan kehidupan mereka. Keluar dari tingkat kemiskinan dan kecukupan pangan penting untuk menunjang pembangunan sumberdaya manusia dan hal ini juga merupakan unsur penting dalam ketahanan negara untuk mempertahankan keutuhan wilayah NKRI.

Daftar Pustaka

- Adhuri (Ed), 2005. *Fishing in, Fishing out, Memahami konflik-konflik Kenelayanan di Kalimantan Timur dan Nusa Tenggara Timur*, Jakarta: LIPI Press.
- Aswatini, 1996, "Mobilitas Penduduk dan Pembangunan di Wilayah Perbatasan" dalam Suko Bandiyono, dkk. 1996. *Mobilitas Penduduk Perbatasan di Irian Jaya*, PPT LIPI.
- Alimuddin. 2005. *Orang Mandar Orang Laut* dalam Hermawan (ed.). Jakarta: KPG.
- Bandiono, Suko (ed.). *Mobilitas Penduduk di Perbatasan Papua-PN. Sebuah Peluang dan Tantangan*. Pusat Penelitian Kependudukan LIPI, Jakarta
- Bappenas, *Rencana Induk Pengelolaan Perbatasan Negara di Provinsi NTT*. Draft Final. [kawasan.bappenas.go.id /k_perbatasan/data_batas /bukurnci.ntt.pdf](http://kawasan.bappenas.go.id/k_perbatasan/data_batas/bukurnci.ntt.pdf)
- Campbell & Wilson. 1993. *The Politics of Exclusion, Indonesian Fishing in The Australian Fishing Zone*, Indian Ocean Centre for Peace Studies No. 5, Western Australia
- Dwyer, Dan. 2001. "Fishers of People: from Reef Fishing to Refugees, the Changing Role of Indonesian Sailors and Their Perahu at Ashmore Reef, North Australia". dalam Frederichsen, C & I. Walters (eds.) *Altered States: Material Culture and Transformation in the Arafura Region* NTU Centre for Southeast Asian Studies, Darwin, pp. 31-54.
- Dwyer, Dan. 2000. *Disaster and recovery: A Rotenese Discovery Tale for Ashmore Reef (Pulau Pasir) - North Australia*, NTU Centre for Southeast Asian Studies, Bulletin of the Australian Institute for Maritime Archaeology, 2000, (24), pp. 115-118.
- Fox, J.J. 2000. *Maritim communities in the Timor and Arafura: some historical and anthropological perspectives*. Mod. Quart. Re.S.E. Asia. (16):337-356.

<http://www.antara.co.id>. *Pencurian Ikan oleh Nelayan Indonesia di Australia makin marak*, di akses 26 Nov. 2006.

http://en.wikipedia.org/wiki/population_mobility, *Population Mobility*, diakses 30 November 2006.

<http://www.pu.go.id/humas/media%20massa/maret/kp3003011.htm>, *Potensi Sumberdaya Perikanan dan Pemanfaatannya*.

Indrawasih, R. 2005. "Pengelolaan Sumberdaya Perikanan Di Nusa Tenggara Timur" dalam Dedi S. Adhuri (ed.), 2005. *Fishing in, Fishing out. Memahami Konflik-konflik Kenelayanan di Kalimantan Timur dan Nusa Tenggara Timur*. Jakarta: LIPI Press

Kusnadi, 2002. *Konflik Sosial Nelayan, Kemiskinan dan Perebutan Sumberdaya Alam*, Jogjakarta: LKIS.

Rais, J. 2004. "Menuju Pentadbiran Lautan Nasional – *Towards National Ocean Governance*" dalam *Menata Ruang Laut Terpadu*. Jakarta: Pradnya Paramita.

Retraubun, Alex. 2006. *Mengapa Pulau Terluar, bukan terdepan*. Kompas 21 September 2006: 6.

Pramono, Djoko. 2005. *Budaya Bahari*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Reid, 1992. *Indonesian Fishermen Detained in Broome: A Report on the Social and Economic Background*, Centre for Southeast Asian Studies NTU, Australia.

Sulistiyono, 2004. "Menata Wilayah Laut" dalam *Menata ruang Laut Terpadu*. Jakarta: Pradnya Paramita, pp.31-54.

Stacey, N. 2001. *Crossing borders: implications of the memorandum of Understanding on Bajo fishing activity in northern Australian Waters*. Draft paper presented at "the Symposium Understanding the Cultural and Natural Heritage values and Management challenges of the Ashmore Region, Darwin.

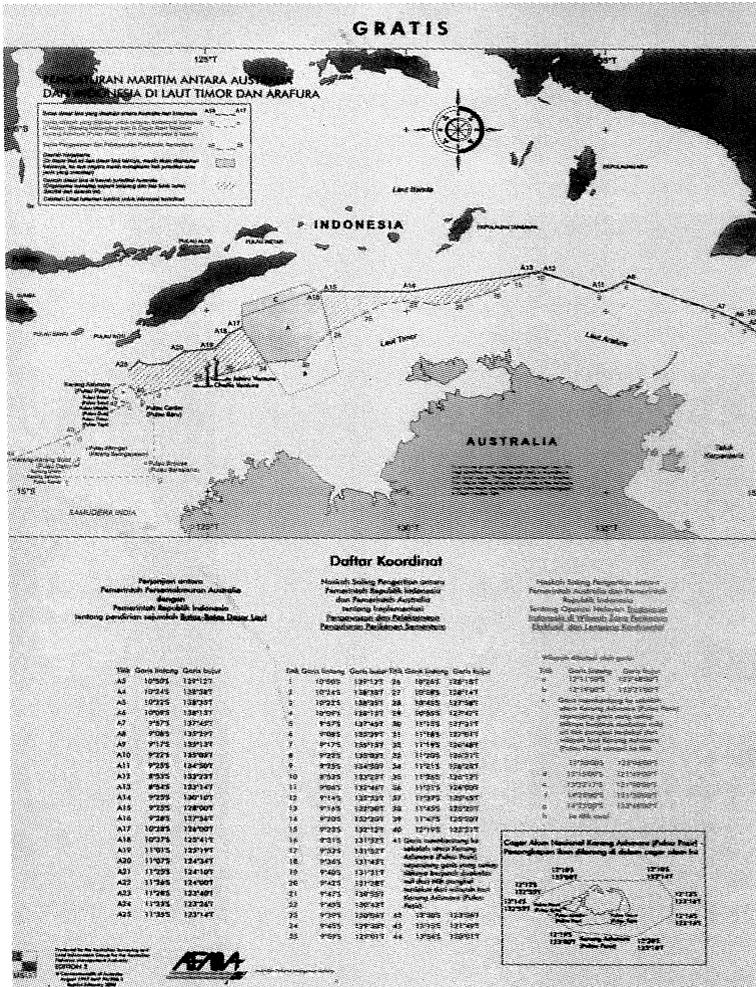
Seminar Nasional Perikanan Indonesia 2005. "Status Perikanan Teripang di Kabupaten Kupang Nusa Tenggara Timur". *Seminar Nasional Perikanan Indonesia*, 21 -22 September, 2005.

Widodo, 2004. "Kadaster Laut (Marine Cadastre) Sebagai Bagian Tata Ruang laut" dalam *Menata ruang Laut Terpadu*, Jakarta: Pradnya Paramita, pp.181-204.

Wilson, Trochus, <http://www.hamline.edu/apakabar/basisdata/1991/01/23/0004.html>, akses 28 Januari 2007.

www.pemda-ntt.go.id, website Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Timur.

Lampiran 1 Pengaturan Maritim Australia dan Indonesia di Laut Timor dan Arafura



Sumber: Commonwealth of Australia, August, 1997, Map 96/308.2, Edisi 2 (dicetak ulang Februari, 2000)

Lampiran 2.
 Pengaturan Maritim Australia dan Indonesia
 di Laut Timor dan Arafura
 (Sumber: *Commonwealth of Australia, August, 1997, Map 96/308.1,*
 Edisi 2, dicetak ulang Februari, 2000)



MOBILITAS SOSIAL BUDAYA MASYARAKAT SKOU DI PERBATASAN PAPUA UTARA

Eniarti B. Djohan

Pendahuluan

Provinsi Papua dikenal dengan keragaman suku dan satu suku menganggap berbeda dengan suku lainnya dari sudut bahasa/dialek maupun budaya. Berdasarkan hasil studi SIL (Summer Institute of Linguistics), di Provinsi Papua terdapat 253 kelompok bahasa yang memiliki tradisi, konsep agama, struktur sosial dan lingkungan geografis berbeda (Zöllner, 2006:66). Keragaman suku ini juga dijumpai di wilayah perbatasan yang berbatasan langsung dengan Negara Papua New Guinea (PNG), misalnya di kawasan Papua daratan bagian utara terdapat kelompok masyarakat Skou, Wembi dan Arso. Kelompok-kelompok masyarakat ini umumnya mempunyai batas wilayah adat yang terjadi secara alamiah dan disebut batas alam (*natural boundaries*), antara lain karena adanya bahasa/dialek, kepemilikan tanah ulayat kelompok dan mitologi yang sama. Selain itu, terdapat juga batas wilayah yang dibuat manusia (*artificial boundaries*) berdasarkan perjanjian antarnegara atau antardaerah. Kedua konsep batas negara atau daerah ini sering membuat rancu masyarakat yang tinggal di kawasan perbatasan dalam menjalankan kehidupannya. Di satu sisi mereka hanya mengetahui batas-batas wilayah yang telah dibuat oleh nenek moyang mereka yang kemudian diturunkan dalam bentuk cerita dan yang ditunjukkan dengan batas alam kepada keturunannya. Namun di sisi lain, mereka juga harus patuh terhadap batas wilayah yang dibuat berdasarkan kesepakatan antarnegara, yaitu antara Indonesia dan PNG.

Ditetapkannya batas negara antara PNG dan Indonesia (NKRI) berdampak terhadap dinamika kehidupan masyarakat Papua yang berdiam di wilayah perbatasan kedua negara tersebut. Hal ini terutama terjadi pada kelompok masyarakat yang mempunyai budaya yang sama dan ikatan kekerabatan dengan masyarakat yang berdiam

di wilayah PNG, seperti antara penduduk Kampung Sota (Merauke) yang mempunyai hubungan sosial-budaya dengan penduduk Weam (PNG), penduduk Kampung Wembi dengan penduduk Bewani (PNG) dan penduduk Kampung Skou dengan penduduk Kampung Wutung/Vanimo West Coast (PNG).

Mengacu kepada gambaran kehidupan masyarakat perbatasan Papua dan PNG saat ini, tulisan ini bertujuan untuk 'mendeskripsikan dan mengkaji dinamika mobilitas penduduk yang tinggal di wilayah perbatasan Papua dalam perspektif sosial-budaya. Dalam hal ini, dinamika sosial-budaya yang terjadi di masyarakat dilihat dari gerakan perubahan aspek sosial-budaya yang ada di masyarakat tersebut. Menurut Yuliati dan Poernomo (2003:236) mobilitas sosial yang terjadi di masyarakat terdiri dari dua pola, yaitu (1) mobilitas yang terjadi karena adanya perubahan dalam struktur masyarakat (mobilitas vertikal), dan (2) mobilitas yang terjadi karena adanya perpindahan penduduk dari satu wilayah ke wilayah lain (mobilitas horizontal). Kedua pola mobilitas tersebut dimungkinkan akan saling mempengaruhi, misalnya perpindahan penduduk (mobilitas vertikal) yang terjadi pada suatu masyarakat kemungkinan turut merubah nilai-nilai atau tatanan yang ada di masyarakat tersebut (mobilitas horizontal).

Untuk mengkaji mobilitas sosial-budaya penduduk di perbatasan Papua akan diambil satu kelompok masyarakat yang berdiam di kawasan perbatasan bagian utara, yaitu masyarakat Skou. Kelompok masyarakat ini terdiri dari tiga suku, yaitu Skou Mabo, Skou Yambe dan Skou Sae, mempunyai ciri-ciri penuturan bahasa sama yang disebut Bahasa Skou. Sebagai masyarakat yang berlokasi di daerah perbatasan, mereka mempunyai ikatan kekerabatan dan sejarah yang sama dengan masyarakat di kampung-kampung yang ada di wilayah PNG. Pilihan terhadap kelompok masyarakat ini karena Puslit Kependudukan pernah melakukan penelitian di perbatasan Papua (Irian Jaya) bagian utara tempat orang Skou berdiam. Kemudian, diantara penduduk kedua kampung ini terdapat hubungan sosial budaya yang telah terjalin lama, sehingga dinamika kehidupan mereka setelah adanya batas negara menarik untuk dikaji.

Mobilitas penduduk Skou ke PNG maupun daerah lain di Papua mengakibatkan terjadinya mobilitas sosial-budaya di antara masyarakat Skou. Selain itu, beberapa kajian tentang orang Skou pada umumnya lebih berfokus kepada kajian bahasa (linguistik) Skou (Jakarimilena, 2001; Donohue, 2003).

Tulisan ini menggunakan data primer yang diperoleh dari hasil penelitian di daerah perbatasan Papua¹ dan studi pustaka dalam bentuk tertulis maupun media elektronik (internet). Dalam pengumpulan data primer digunakan pendekatan kualitatif melalui teknik wawancara dan pengamatan di lokasi penelitian. Informasi diperoleh selain dari penduduk setempat, juga dari kalangan akademisi dan penduduk bukan orang Skou. Tulisan ini diawali dengan deskripsi tentang sejarah dan gambaran daerah perbatasan Papua-PNG, diikuti oleh fokus bahasan tentang mobilitas sosial-budaya kelompok orang Skou, dan diakhiri dengan kesimpulan.

Gambaran Daerah Perbatasan Papua: Sejarah dan Etnis

Perbatasan Indonesia bagian timur di Propinsi Papua yang berbatasan langsung dengan Negara Papua New Guinea (PNG), yakni memanjang dari utara hingga selatan yang membagi dua pulau tersebut sepanjang sekitar 800 km. Batas kedua negara telah ditetapkan sejak zaman Belanda, namun masih sulit untuk dipahami oleh sebagian penduduk Papua hingga saat ini, karena mereka masih menganggap satu 'bangsa' dengan masyarakat yang tinggal di wilayah PNG. Pemahaman ini merupakan salah satu kondisi yang memicu terjadinya konflik di Papua, sehingga berdampak terhadap tidak kondusifnya situasi di provinsi ini, terutama di kawasan perbatasan. Kelompok yang tidak setuju menjadi bagian dari Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) sering melakukan mobilitas

¹Penelitian tentang mobilitas penduduk di daerah perbatasan Papua (waktu penelitian bernama Irian Jaya) di Kabupaten Jayapura dan Kabupaten Merauke ini dilakukan pada tahun 1995 dan 1996. Tim peneliti adalah Dr. Ir. Aswatini R., Drs. Suko Bandiyono, M.Sc., Widayatun, SH. MA., Drs. Sri Hargiyono, Dra. Eniarti Djohan, MA.

ilegal dari dan ke PNG. Oleh karena itu, sebelum mengkaji mobilitas sosial-budaya kelompok masyarakat Skou yang berdiam di perbatasan Papua, perlu diketahui sejarah Papua masuk NKRI dan etnik atau sukubangsa yang ada di perbatasan.

Sebagaimana telah diuraikan oleh Bachtiar dalam tulisannya tentang '*Sejarah Irian Jaya*', batas antara wilayah Papua dan PNG dibuat oleh Belanda sebagai wilayah jajahannya dengan mengikuti batas-batas kekuasaan Sultan Tidore, terutama di daerah Papua yang mengakui kedaulatan Sultan Tidore. Pada awalnya batas wilayah tersebut tidak tetap dan Belanda hanya mengakui batas wilayah kekuasaan Sultan Tidore agar tidak terbebani dalam menjaga pengamanan laut sekitarnya dari bajak laut. Penetapan batas-batas wilayah jajahan Belanda di Papua baru dapat diupayakan pada tahun 1846, yaitu ketika A.L. Weddik ditugaskan oleh Gubernur Jendral Belanda di Batavia untuk menetapkan batas-batas wilayah Maluku dan Papua agar tidak diakui oleh Negara Eropa lainnya. Pada waktu itu batas wilayah yang diumumkan hanya pada bagian pantai, yakni mulai dari Semenanjung Bonpland di pantai bagian utara yang terletak pada garis batas 140°47' BT hingga sudut Semenanjung Goede Hoop, Teluk Wandamen dan seterusnya ke arah barat, barat daya dan tenggara hingga perbatasan di pantai selatan pada garis batas 141° BT. Dalam perkembangannya, pada tanggal 16 Mei 1895 dengan adanya kesepakatan antara pemerintah Belanda dan pemerintah Inggris tentang batas antara wilayah kekuasaan mereka masing-masing di wilayah New Guinea, barulah terbentuk batas wilayah seperti yang ada sekarang. Batas bagian timur Papua dimulai dari pantai selatan di tengah muara Aungai Bensbach (sekitar 141°1'47" BT) dan ke utara hingga Sungai Fly pada garis 141° BT, kemudian garis tersebut diikuti hingga pantai utara. Batas antara Irian Barat (Papua) dan Irian Timur (PNG) tersebut dinyatakan dalam *Staatsblad van Nederlandsch-Indie*, 1895, No. 220 dan 221 (Bachtiar, 1994;49-52).

Setelah Indonesia merdeka, Papua belum menjadi wilayah NKRI dan masih dipertahankan oleh Belanda. Berbagai perundingan dilakukan, hingga akhirnya pada tahun 1961 Presiden Soekarno

mengeluarkan keputusan untuk membebaskan Papua (masa itu Irian Barat) dari Belanda, yang dikenal dengan Tri Komando Rakyat (TRIKORA). Satu tahun kemudian Pemerintah Belanda terpaksa mengakui bahwa Irian Barat merupakan bagian dari wilayah NKRI. Tahap selanjutnya, Belanda menyerahkan Irian Barat kepada Persatuan Bangsa-Bangsa (PBB) yang membentuk pemerintahan sementara yang dikenal dengan UNTEA (*United Nations Temporary Executive Authority*). Satu tahun kemudian, yakni 1 Mei 1963 PBB menyerahkan Papua kepada Pemerintah Indonesia dan daerah ini resmi menjadi bagian dari NKRI (Bachtar, 1994:87-88). Namun demikian, sejak saat itu permasalahan yang muncul di Irian Barat tidak pernah berhenti, khususnya diantara sebagian masyarakat yang tidak menginginkan kawasan Irian Barat menjadi bagian wilayah NKRI. Keadaan ini sangat berpengaruh pada penduduk di wilayah perbatasan yang sulit untuk mencapai kedamaian karena selalu muncul konflik di kawasan tersebut. Kondisi tersebut antara lain didukung dengan adanya hubungan sosial-budaya diantara penduduk perbatasan bagian Indonesia dengan penduduk perbatasan di bagian PNG yang membuka peluang bagi penduduk Papua yang tidak setuju dengan Indonesia untuk melakukan mobilitas ke PNG. Hal ini terjadi karena umumnya mereka mengabaikan keberadaan 'batas negara' dan menganggap tanah yang ada di wilayah PNG adalah juga tanah ulayat keluarga mereka yang diakui oleh kedua belah pihak. Begitupula sebaliknya, masyarakat PNG ada juga yang merasa punya hak atas tanah yang ada di wilayah Indonesia.

Dalam struktur pemerintahan NKRI, wilayah perbatasan Papua terbagi atas lima kabupaten/kota, yaitu Kota Jayapura, Kabupaten Keerom, Kabupaten Pegunungan Bintang, Kabupaten Boven Digoel dan Kabupaten Jayapura. Dari lima kabupaten/kota tersebut terdapat 23 distrik dengan jumlah kampung sebanyak 266. Gerakan mobilitas antar negara (*international mobility*) yang dilakukan oleh kelompok masyarakat wilayah perbatasan Papua masih terbatas pada mereka yang mempunyai ikatan kekerabatan, dengan alasan antara lain untuk kunjungan kekeluargaan, wisata dan berdagang dalam skala kecil. Untuk mengantisipasi peningkatan

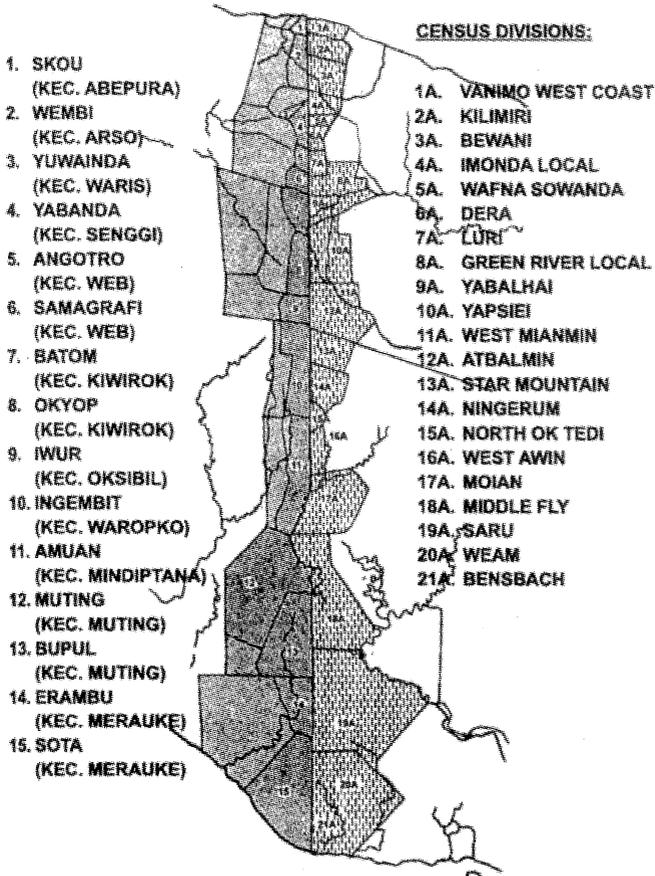
mobilitas penduduk di wilayah perbatasan Papua yang sampai saat ini masih rawan konflik, tampaknya dibutuhkan pintu perbatasan yang layak untuk menghubungkan Indonesia dan PNG. Kebutuhan tersebut mengingat di kawasan perbatasan sering terjadi transaksi dagang, bahkan di tugu perbatasan daerah Tami telah berdiri sebuah pasar tradisional, sehingga memudahkan penduduk di dua negara melakukan mobilitas ilegal. Untuk mengatasi terjadinya tindakan ilegal dari mereka yang melakukan mobilitas antar negara, maka diperlukan pintu atau pos perbatasan yang memadai.

Sampai saat ini mobilitas sosial-budaya yang terjadi di antara masyarakat Papua dan PNG tampaknya terbatas pada kelompok etnis yang mempunyai hubungan kekerabatan. Kelompok etnis dominan di wilayah perbatasan bagian daratan Indonesia dari utara hingga selatan yang mempunyai hubungan sosial-budaya dengan masyarakat di wilayah PNG adalah *Suku Retto*, *Suku Nali* dan *Suku Lomo* di Kecamatan Abepura, *Suku Manem* di Kecamatan Arso, *Suku Tabu* di Kecamatan Waris, *Suku Ngalum* di Kecamatan Kiwirok, Kecamatan Okbibab dan Kecamatan Oksibil, *Suku Muyu* di Kecamatan Mindiptama dan Kecamatan Muting, *Suku Kanum* di Kampung Sota, Yanggandur dan Rawabiru di Kecamatan Merauke, *Suku Marind* dan *Suku Kanum* di Kampung Okaba, Kecamatan Merauke, dan *Suku Yay* di Kampung Waropko. Hubungan kekerabatan diantara etnis tersebut umumnya terbatas pada kelompok masyarakat yang mempunyai ikatan sosial dan telah dipahami bersama. Hubungan sosial-budaya tidak akan terjadi bila diantara suku-suku tersebut pernah terjadi 'perang suku' seperti perebutan wilayah atau tanah.

Berdasarkan struktur administrasi pemerintahan, kelompok etnis Papua yang melakukan hubungan sosial-budaya dengan masyarakat PNG umumnya bertempat tinggal di kampung-kampung yang terletak di sekitar wilayah perbatasan Indonesia dan PNG. Contoh dari hubungan sosial-budaya yang terjadi di wilayah perbatasan adalah antara *Suku Retto* (Kampung Skou Sae) dengan *Suku Temaa* (Census Division Wutung) dan *Suku Kanum* (Kampung Sota) dengan *Suku Kurkari* (Census Division Weam). Dalam hal ini, selain hak ulayat tanah, satu kesatuan bahasa (linguistik) sangat

berperan untuk menyatukan kelompok-kelompok etnis di Papua. Pada bagian selanjutnya akan dideskripsikan kehidupan salah satu kelompok masyarakat perbatasan, yakni orang Skou, yang wilayah tempat tinggalnya disajikan dalam Peta 1.

Peta 1
Korespondensi Wilayah Kecamatan dan Desa Perbatasan RI
dengan Wilayah Kampung Perbatasan PNG berdasarkan
Census Divisions



Orang Skou² di Perbatasan

Orang Skou yang juga dikenal sebagai suku bangsa Skou berdiam di kampung-kampung sepanjang pantai sebelah barat garis batas Indonesia dengan PNG, yaitu dari Sungai Tami di bagian Timur hingga Teluk Holtekang di bagian Barat dan dari Kampung Arso di bagian selatan hingga Lautan Pasifik di bagian utara. Berdasarkan klasifikasi linguistik yang dibuat oleh Cowan, orang Skou termasuk dalam kelompok Tami, sama seperti orang Sangke, orang Arso, orang Nyao Wembi, orang Skofro, orang Ampas dan orang Waris. Kekhususan dari bahasa ini adalah penutur bahasa tipikal non Melanesia atau bahasa Papua. Namun demikian, beberapa peristilahan mempunyai banyak perbedaan dari suku-suku yang merupakan satu rumpun penutur bahasa tersebut di atas. Sebagai contoh, orang Skou menyebut pemimpinnya adalah *Barite (Ondoafi)* dan pemimpin besarnya adalah *Bari Magite*, sedangkan orang Arso menyebutnya *Yuskwanto* (Mansoben, 1995:180)³.

Diantara kelompok orang Skou ini, walaupun merupakan satu keluarga bahasa, yakni Bahasa Skou, namun dilihat dari sisi dialek antara satu kampung berbeda dengan yang lain karena mempunyai 'karakter' bahasa berbeda (Donohue, 2003:8). Selanjutnya, antara suatu kampung dengan desa tetangga tidak hanya dialek yang berbeda tetapi juga dalam kelompok bahasa. Namun pada saat ini, hubungan perkawinan yang terjadi antara orang Skou dengan penutur kelompok keluarga bahasa Austronesia lain yang berasal dari Tobati, Enggros

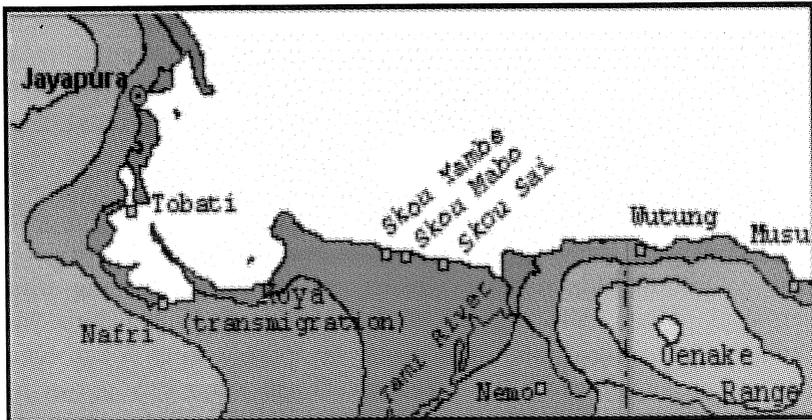
²Dalam deskripsi bahasa, kata Skou ditulis juga dengan kata Sko, S'kou, Skou dan Tumawo (Donohue, 2003:1).

³Kepemimpinan orang Skou berdasarkan ke-*ondoafi*-an, yaitu kekuasaan politik yang bersifat pewarisan. Sifat kepemimpinan ini terdapat pada etnis yang berdiam di wilayah Timur Laut Papua, yaitu sebelah Barat garis perbatasan antara NKRI dan PNG. Bentuk kepemimpinan ini juga terdapat pada masyarakat PNG wilayah pantai Utara sebelah Timur, yaitu Wutung hingga Wewak sebelah Timur, Pulau Wogeo dan Kepulauan Schouten. Hal ini menunjukkan, bahwa adanya beberapa persamaan kepentingan politik tradisional yang dikembangkan di antara masyarakat perbatasan (Mansoben, 1995).

dan Ormu berdampak dalam kehidupan masyarakat Skou. Ada kemungkinan perubahan ini terjadi disebabkan karena orang Skou telah terbuka dan melakukan mobilitas ke luar kampungnya, terutama penduduk dari Kampung Skou Mabo dan Skou Yambe. Sebagian orang Skou pergi dan menetap di Tobati, Enggros, Hamadi dan Jayapura dengan alasan kawin atau bekerja, namun kelompok masyarakat Skou Sae lebih cenderung melakukan mobilitas ke PNG, terutama ke Kampung Wutung, dimana masyarakatnya juga menggunakan bahasa Skou sebagai bahasa kedua (Donohue, 2003:10).

Secara administrasi, lokasi perkampungan orang Skou termasuk dalam pemerintahan Kotamadya Dati II Jayapura yang letaknya pun tidak jauh dari Kota Jayapura, yaitu dekat lokasi perbatasan bagian utara (lihat Peta 2). Orang Skou berdiam di tiga kampung yang mencerminkan tiga kategori kelompok masyarakat Skou, yaitu Skou Mabo, Skou Sae dan Skou Yambe. Di setiap kampung terdapat seorang pemimpin tradisional (*ondoafi*) yang berpengaruh di masyarakat tersebut. Pada saat penelitian berlangsung (tahun 2006), pemimpin di masyarakat Skou Sae adalah Yulius Lomo, di Skou Mabo adalah Yans Malo dan Skou Yambe dipimpin oleh Herman Rolo. Dari tiga pemimpin tersebut diangkat satu orang pemimpin besar (*bari magite*), yaitu Herman Rolo yang dianggap sebagai 'ondoafi umum' dan dipilih berdasarkan usia tertua. Di masa lampau, bila terjadi perang suku maka terjadi hubungan sosial yang saling membantu diantara kelompok masyarakat Skou tersebut untuk melawan musuh.

Peta 2 Kampung Skou Di Perbatasan RI – PNG



Sumber: Mark Donohue, *An Introduction to the Skou Language of New Guinea*.

Kedekatan lokasi tempat tinggal kelompok masyarakat Skou dengan Kampung Wutung tergambarkan dengan adanya keterikatan sosial-budaya yang terbangun karena ikatan kekerabatan (asal-usul sama), perkawinan, kerjasama ekonomi dan upacara-upacara adat serta keagamaan. Orang Skou mempunyai orientasi hubungan sosial yang dekat dengan orang Wutung, orang Yako, dan orang Vanimo (Lido). Beberapa *keret*⁴ yang ada di wilayah Skou seperti *keret nyalo*, *kere tamboto*, *keret awe* dan *keret palora* juga ada di Wutung, Lido dan Waromo. Selanjutnya, akhir-akhir ini perkawinan antara perempuan asal Skou dengan laki-laki asal Wutung (PNG), terutama penduduk Skou Sae sering terjadi, sehingga akhirnya perempuan tersebut menjadi warganegara PNG.

Hubungan sosial-budaya tersebut memperlihatkan, bahwa tingkat mobilitas antarnegara (*international mobility*) umumnya

⁴ *Keret* adalah kesatuan kekerabatan setingkat *klen* kecil yang di dalamnya terdapat aspek hubungan perkawinan dan kepemilikan harta tradisional seperti tanah dan mas kawin.

banyak dilakukan oleh masyarakat Skou Sae yang lokasinya paling dekat dengan daerah perbatasan NKRI dan PNG. Kelompok masyarakat Skou Sae didominasi oleh Suku Retto yang mempunyai mata pencaharian berladang, menangkap ikan, meramu sagu dan berburu. Kegiatan penangkapan ikan terutama dilakukan oleh penduduk yang tinggal di daerah pantai, sedangkan berburu merupakan pekerjaan sampingan untuk memenuhi kebutuhan keluarga (Mirino, 1994:36-37). Kegiatan berladang dan mencari ikan dipengaruhi oleh dua musim, yaitu musim Barat dan musim Timur. Pada musim Barat (bulan September - bulan Februari) mereka melakukan kegiatan pengolahan kebun, sedangkan pada musim Timur (bulan Maret - bulan Agustus) penduduk melakukan kegiatan melaut. Kebun ditanami jenis tanaman pangan diantaranya adalah kacang panjang, kacang tanah dan sagu. Produksi pohon sagu adalah tepung sagu yang merupakan bahan makanan pokok masyarakat Papua, sedangkan daunnya digunakan untuk atap rumah. Kedua jenis produksi ini selain untuk digunakan sendiri juga dijual ke pasar Abepura dan Kampung Wutung (PNG). Pada saat penelitian (tahun 1996) harga jual di Desa Wutung untuk 300 ikat atap sagu (*bengkawan*) adalah 100 kina atau Rp. 150.000,-, dan tepung sagu seberat 25 kilogram (1 keranjang) dapat ditukar dengan manik-manik sebesar kelerang yang merupakan harta adat.

Klen Retto adalah sekelompok masyarakat yang termasuk dalam golongan sukubangsa Skou yang berdiam di Kampung Skou Sae, yaitu kampung yang terletak paling dekat dengan PNG. Pada dasarnya kelompok ini tidak memperdulikan keberadaan batas negara antara PNG dan NKRI karena lebih mengacu kepada batas adat yang diterima dari para leluhur. Pemahaman batas negara ini juga berlaku pada Suku Temaa yang berdiam di Kampung Wutung (PNG), sehingga mereka tetap melakukan kegiatan pengelolaan lahan di atas tanah yang dianggap sebagai miliknya, walaupun tanah tersebut termasuk wilayah Indonesia. Lokasi tanah yang dikelola penduduk Wutung bisa sampai Sungai Tami yang secara hukum merupakan wilayah NKRI, namun bagi penduduk Skou Sae aktivitas yang dilakukan orang-orang Wutung tersebut tidak menjadi persoalan

karena disadari bahwa secara adat tanah tersebut adalah milik orang Wutung. Sebaliknya, orang Skou Sae juga diperbolehkan mengolah/menggunakan tanah di wilayah Wutung apabila secara adat mereka memang berhak mengolahnya. Hak ulayat atas tanah tersebut diketahui oleh para *ondoafi* dari kedua belah pihak, sehingga bila akan digunakan harus sepengetahuan kedua belah pihak. Sebagai contoh, pada waktu tugu perbatasan di bagian Indonesia (sekitar Sungai Tami) akan didirikan, *ondoafi* besar (*bari magite*) dari Skou Sae melakukan perundingan dengan masyarakat Wutung dan Pemerintah Indonesia. Tindakan tersebut dilakukan mengingat tanah yang akan digunakan sebagian adalah tanah hak ulayat orang Wutung, dan untuk kelancaran jual beli tanah dengan Pemerintah Indonesia, maka *ondoafi* dari Kampung Wutung membuat surat kuasa pada *ondoafi* Skou Sae. Pada waktu itu nilai penjualan tanah sekitar 15 juta rupiah yang dibagi dua, untuk penduduk Kampung Skou Sae dan penduduk Kampung Wutung. Bagian yang diterima penduduk Skou Sae dibagi kepada suku yang memiliki tanah tersebut, yakni Klen Retto, Klen Nali, Klen Motan dan Klen Lamo. Pembagian terakhir dari hasil penggantian tanah tersebut dilakukan di masing-masing suku/klen yang dilakukan oleh setiap kepala suku.

Mobilitas Sosial – Budaya Lintas Negara dan Lintas Daerah

Setelah Papua (Irian Jaya) masuk Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) terjadi perubahan sosial-budaya dalam kehidupan masyarakat di kawasan perbatasan sebagai dampak dari pembangunan yang dilaksanakan. Dalam kehidupan masyarakat Skou, perubahan tersebut ada yang positif dan ada pula yang negatif. Dari *sisi positif*, adanya pembangunan jalan memudahkan masyarakat untuk melakukan hubungan sosial dengan masyarakat lain yang berbeda bahasa dan melakukan perjalanan untuk kunjungan kekerabatan di Kampung Wutung (PNG) seperti upacara perkawinan serta untuk berdagang. Sebagai masyarakat pekebun/peladang, keberadaan sarana dan prasarana transportasi dapat memudahkan untuk membawa hasil kebun ke pasar di Kota Jayapura, Abepura dan bahkan ke wilayah PNG.

Dari *sisi negatif*, yaitu adanya perjanjian antara pemerintah Indonesia dengan PNG yang menghasilkan aturan lintas batas membuat mereka tidak dapat dengan mudah melakukan mobilitas ke wilayah PNG. Untuk melewati batas negara (lintas negara) mereka harus menunjukkan pas jalan pada pos penjagaan yang ada di perbatasan. Apabila dilihat dari sisi budaya, kegiatan mobilitas penduduk dari dan ke perkampungan Skou berdampak terhadap penggunaan bahasa lokal (bahasa Skou)⁵. Kelompok penduduk usia muda mulai jarang menggunakan bahasa Skou dan lebih sering menggunakan bahasa Indonesia (Melayu). Kondisi ini disebabkan karena mereka yang sekolah umumnya menggunakan bahasa Indonesia, begitupula ketika berkomunikasi dengan masyarakat lain di perkotaan. Namun ketika berinteraksi dengan penduduk Kampung Wutung mereka menggunakan bahasa Skou atau bahasa Inggris (PNG). Sebaliknya, kelompok penduduk usia tua yang sehari-hari bertutur bahasa Skou mengalami kesulitan untuk berkomunikasi dengan masyarakat luar seperti ketika berbelanja di Pasar Jayapura (Donohue, 2003:7-8).

Data pos imigrasi di Kampung Skou Mabo mengenai keluar masuk penduduk dari dan ke PNG tahun 1996 menunjukkan bahwa orang PNG yang masuk ke wilayah Indonesia lebih banyak daripada orang Indonesia yang ke PNG⁶. Pada umumnya mobilitas yang dilakukan oleh penduduk perbatasan di kawasan Skou bersifat sirkuler dan ulang-alik. Di sisi lain, mobilitas permanen (menetap) umumnya dilakukan oleh perempuan Indonesia yang menikah dengan laki-laki PNG yang kemudian tinggal di kampung suami. Hal ini karena sistem tempat tinggal setelah menikah di masyarakat Papua adalah patrilokal, dimana isteri akan menetap di lingkungan keluarga

⁵ Penutur bahasa Skou tidak hanya pada masyarakat Skou namun juga di beberapa kampung (sub-distrik) yang ada di wilayah PNG, yaitu: Wutung, Dumo, Sangke, Dusur dan Leitre (Donohue, 2004:14).

⁶ Berkembangnya wilayah perbatasan dalam tempo 10 tahun ini, terutama dengan adanya infrastruktur yang menghubungkan kawasan ini dengan daerah perkotaan dan pasar di daerah Tami, kemungkinan gerakan mobilitas penduduk antar negara akan lebih tinggi.

suami. Bila dilihat menurut jenis kelamin tampak bahwa tingkat mobilitas laki-laki lebih tinggi, baik dari pihak Indonesia maupun PNG. Laki-laki dari PNG umumnya datang ke Kota Jayapura dan kota-kota lainnya di sekitar Jayapura untuk berbelanja maupun bersenang-senang, sedangkan perempuan melakukan mobilitas untuk kunjungan kekeluargaan atau upacara/pesta (lihat Tabel 1).

Tabel 1
Jumlah Penduduk yang Melakukan Mobilitas di Perbatasan RI dan PNG Menurut Jenis Kelamin (Januari – Juli 2006)

Arus Mobilitas Penduduk	Jenis Kelamin		Total
	Laki-laki	Perempuan	
dari RI ke PNG	154	139	293
dari PNG ke RI	113	83	196
Jumlah	267	222	489

Sumber: Pos Imigrasi Skou Mabo dalam Bandiyono dkk.(2004:132-133).

Dinamika kehidupan yang terjadi di masyarakat Skou saat ini berdampak terhadap mobilitas sosial-budaya secara vertikal maupun horizontal. Sebagaimana yang diutarakan oleh Yuliati dan Poernomo (2003:236-237), mobilitas sosial yang terjadi di perdesaan sangat dipengaruhi oleh sosial dan tata nilai (budaya) yang ada di dalam masyarakat tersebut. Hal ini akan terjadi bila didukung dengan sifat keterbukaan masyarakat terhadap ‘dunia luar’ dalam menerima perubahan-perubahan yang berlangsung di sekitarnya. Pada masyarakat Skou yang telah terbuka terhadap masyarakat luar, terlihat adanya mobilitas sosial-budaya dalam kehidupan mereka. Gerakan ini dapat terjadi karena dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain adalah faktor sejarah, ekonomi, politik, infrastruktur, pendidikan dan urbanisasi. Dampak dari gerakan ini antara lain terlihat pada mata pencaharian, kekerabatan dan kepemilikan hak ulayat. Oleh karena itu, untuk selanjutnya akan dideskripsikan dan dikaji ketiga sistem tersebut yang dikaitkan dengan dinamika mobilitas sosial-budaya yang terjadi pada kelompok masyarakat Skou sebagai dampak dari perubahan yang terjadi di daerah tersebut.

Sistem Mata Pencaharian

Pada dasarnya masyarakat Skou termasuk dalam kelompok masyarakat agraris yang mempunyai mata pencaharian dan sumber pendapatan dari pertanian di perladangan. Teknik pengolahan pertanian sangat sederhana sebagaimana umumnya masyarakat Papua lainnya. Pembukaan ladang diawali dengan pembakaran, pembersihan dan pemagaran untuk menghindari babi hutan. Pada umumnya setiap keluarga membuka lahan antara dua hingga tiga kali dalam satu tahun dengan luas rata-rata sekitar 0.25 hingga 0,5 hektar. Kegiatan terakhir adalah tahap penanaman dengan berbagai jenis tanaman yang mereka butuhkan seperti pisang, ubi kayu, talas, jagung dan umbi-umbian. Setelah panen dan lahan tersebut sudah dianggap tidak subur, mereka akan mencari tanah lain untuk dijadikan lahan baru dan meninggalkan lahan lama untuk beberapa waktu hingga diperkirakan tanah tersebut siap tanam atau subur kembali. Sistem tanam ini biasa dikenal dengan *shifting cultivation* (Mirino, 1994:37 dan Bandiyono dkk.,2004:98).

Masuknya intensifikasi dan ekstensifikasi pertanian di wilayah Skou mengakibatkan perubahan pada beberapa jenis tanaman yang ditanam, yakni jenis tanaman pangan seperti padi, kacang, sayuran dan buah-buahan. Begitupula dengan pola tanam yang tadinya dilakukan secara tradisional dengan sistem ladang berpindah, berubah ke pertanian menetap yang menggunakan sistem pengairan. Pada mulanya sistem pertanian ini hanya terdapat di daerah perkampungan transmigran, namun walaupun masih terbatas yang melakukannya, sistem ini terlihat mulai mempengaruhi sistem pertanian masyarakat Skou. Keberhasilan para transmigran dalam pengolahan lahan sawah, yang kemudian ditiru oleh masyarakat Skou menunjukkan bahwa telah terjadi dinamika mobilitas sosial-budaya di kelompok masyarakat Skou di bidang pertanian.

Kegiatan pertanian lainnya adalah berkebun tanaman keras yang juga dikelola secara tradisional, dalam arti teknik tanam tidak dilakukan secara sistimatis atau layaknya suatu kebun, namun berupa tanaman yang tumbuh dengan sendirinya di tanah hak ulayat atau keluarga mereka. Beberapa jenis tanaman yang ada di tanah tersebut

antara lain adalah tanaman sagu, pinang dan kelapa. Jenis tanaman tersebut umumnya adalah tanaman yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat Skou atau masyarakat Papua pada umumnya. Namun sangat disayangkan konversi lahan produktif untuk berbagai kegiatan pembangunan berdampak terhadap makin sempitnya wilayah dusun sagu. Pembangunan perkebunan dan permukiman transmigrasi di sekitar perkampungan masyarakat Skou (daerah Koya) atau pemberian hak penguasaan hutan pada perusahaan tertentu, misalnya, mengakibatkan sempitnya kawasan tanah hak ulayat mereka, sehingga berdampak terhadap berkurangnya tanaman keras untuk memenuhi kebutuhan hidup masyarakat Skou (Mirino, 1994:38).

Mobilitas sosial-budaya yang terjadi di bidang pertanian tersebut secara langsung juga berdampak terhadap mobilitas penduduk di lawasan perkampungan Skou, khususnya mobilitas dari luar Skou. Berhasilnya kegiatan pertanian yang dilakukan oleh para transmigran telah menarik anggota keluarga atau penduduk lain dari daerah asal mereka. Sebagian pendatang baru mengerjakan tanah transmigran, sementara sebagian lainnya membuka lahan baru dengan cara membelinya pada masyarakat setempat di sekitar kawasan Skou. Hal yang menarik adalah meningkatnya penduduk kota membeli tanah di kawasan Skou yang diantaranya untuk dijadikan kebun atau sebagai simpanan. Masyarakat Skou yang tanahnya makin sempit karena dijual pada pendatang berusaha mencari pekerjaan lain hingga ke kota.

Penduduk wilayah Skou bagian utara yang merupakan wilayah pantai mempunyai mata pencaharian sebagai nelayan. Pada umumnya kegiatan kenelayanan ini dianggap sebagai pekerjaan sampingan untuk memenuhi kebutuhan keluarga. Dengan adanya permintaan pasar, maka akhir-akhir ini sebagian hasil tangkapan ikan dijual kepada masyarakat sekitarnya atau di pasar-pasar dekat perkampungan Skou. Kegiatan penangkapan ikan ini tidak dilakukan sepanjang tahun dan hanya pada masa angin timur (bulan Maret hingga bulan Agustus) ketika gelombang laut tenang. Penangkapan ikan dilakukan secara tradisional, yaitu dengan menggunakan alat tangkap seperti pancing, jaring, tombak, kalawai

dan panah. Adanya perubahan dalam pengelolaan hasil tangkapan, dimana sebagian diantaranya dijual ke luar kawasan Skou, mengakibatkan terjadinya mobilitas spasial masyarakat Skou ke luar kampung, walaupun umumnya hanya secara ulang-alik.

Selain jenis-jenis mata pencaharian di atas, masyarakat Skou juga melakukan kegiatan berburu burung kasuari, babi hutan, rusa, dan jenis hewan hutan lainnya. Alat tangkap yang digunakan masih sederhana seperti tali jerat, tombak dan panah (Mirino, 1994:38). Kegiatan ini mempunyai dua fungsi, yaitu untuk memenuhi kebutuhan hidup dan kebutuhan adat. Wilayah perburuan (*hunting area*) terbatas pada tanah hak ulayat keluarga. Walaupun aturan ini tidak tertulis, namun setiap anggota kelompok masyarakat di Papua memahami dan mengetahui tentang batas wilayah perburuan dan tidak akan memasuki wilayah perburuan kelompok lain. Pada masa lalu sering terjadi perang suku bila aturan tersebut dilanggar, atau ketika suatu kelompok tanpa sengaja memasuki wilayah perburuan kelompok lain. Biasanya bila terjadi penurunan hasil buruan, mereka akan mencari lahan baru, namun kegiatan pembangunan dan pemberian hak penguasaan hutan kepada pihak swasta menyebabkan penduduk mengalami kesulitan dalam mencari lahan baru.

Pembangunan kawasan perbatasan seperti infrastruktur jalan yang menghubungkan Pos Perbatasan Tami dengan Kota Abepura dan Kota Jayapura berdampak terhadap perubahan tatanan kehidupan masyarakat Skou dalam bidang pekerjaan. Kemudahan akses sarana dan prasarana yang ada saat ini membuka peluang-peluang pekerjaan yang diperkirakan dapat lebih meningkatkan ekonomi rumah tangga mereka. Faktor lain yang mempengaruhi perubahan mata pencaharian mereka adalah mobilitas penduduk masuk dan keluar di perkampungan Skou, baik penduduk lokal maupun pendatang yang membuka usaha atau ditugaskan di daerah ini. Selain itu, pendidikan juga mempunyai peran dalam terjadinya dinamika mata pencaharian, terutama pada kelompok penduduk usia muda.

Seperti yang terjadi pada masyarakat desa lainnya di Indonesia, tampaknya telah terjadi dinamika mobilitas sosial-budaya pada lapangan pekerjaan yang bergerak dari sektor pertanian ke

sektor jasa dan sektor-sektor lainnya. Diantara masyarakat Skou ada yang mengembangkan pekerjaan di bidang perdagangan, antara lain di pasar-pasar kota Abepura, Jayapura dan sekitarnya, di pasar yang dibangun di perbatasan Tami, serta membuka warung di dalam kampung. Selanjutnya, pada saat ini telah terjadi pula transaksi dagang dengan masyarakat di wilayah PNG (Kampung Wutung), dimana barang dagangan diperhitungkan dalam bentuk rupiah yang dikonversi ke uang *kina*. Kegiatan ini sangat berbeda dengan (perdagangan) sistem *barter* yang dulu dipraktekkan oleh masyarakat di wilayah perbatasan Papua-PNG.

Jenis barang dagangan yang dibawa ke Kampung Wutung umumnya adalah barang-barang kebutuhan hidup sehari-hari atau kebutuhan acara adat seperti tepung sagu, atap terbuat dari pokok sagu dan manik-manik. Namun akhir-akhir ini terjadi perubahan jenis barang yang dibawa ke Kampung Wutung. Barang yang dijual tidak hanya berupa barang-barang kebutuhan tersebut di atas, akan tapi juga kebutuhan hidup lainnya seperti super mie, minuman botol, pakaian dan kebutuhan rumah tangga lainnya. Mahalnya harga beberapa barang kebutuhan hidup di Kampung Wutung bila dibandingkan dengan harga di Indonesia (setelah dikonversi ke *kina*) membuat masyarakat Kampung Wutung lebih suka membeli barang-barang tersebut di Kota Jayapura, Kota Abepura atau pada orang Skou yang datang ke Wutung. Kondisi ini akhirnya menciptakan bangunan pasar di dekat Pos Tami sekitar dua tahun yang lalu. Keberadaan pasar ini lebih meningkatkan dinamika mobilitas penduduk di perbatasan, baik pada mobilitas sosial-budaya maupun mobilitas spasial antar penduduk Skou dengan penduduk Wutung.

Sistem Kekerabatan

Pada dasarnya ikatan kekerabatan masyarakat Skou mengikuti prinsip patrilineal (garis keturunan laki-laki/bapak), namun untuk kegiatan tertentu merupakan tanggung jawab ibu. Penurunan nama marga dan hak ulayat tanah keluarga mengikuti prinsip patrilineal, sedangkan penurunan ilmu pengetahuan dan pelaksanaan upacara adat merupakan tanggung jawab ibu. Menurut Mirino

(1994:40) yang mengutip tulisan Koentjaraningrat dan Harsya W. Bachtiar dalam buku Penduduk Irian Jaya (1963:204), prinsip keturunan ini disebut prinsip bilinial. Artinya, beberapa hak dan kewajiban tertentu diperhitungkan menurut garis keturunan laki-laki, namun beberapa hak dan kewajiban lain mengikuti prinsip garis keturunan perempuan/ibu (matrilineal). Pola menetap setelah menikah adalah patrilokal, dimana suami-isteri akan bertempat tinggal dalam lingkungan kerabat suami. Prinsip ini yang mendorong perempuan Skou melakukan mobilitas dari Skou ke tempat suami setelah menikah dengan laki-laki dari Kampung Wutung atau daerah PNG lainnya.

Sistem perkawinan yang berlaku pada masyarakat Skou di masa lalu adalah perkawinan melalui 'jalan tungku' (*kopong luo*), meskipun saat ini telah terjadi perubahan. Prinsip dari sistem ini adalah agar ikatan kekerabatan antara dua keluarga tetap terjalin. Selain itu, mengingat bahwa seorang perempuan yang dikawinkan telah memenuhi syarat dan melunasi pembayaran mas kawin yang ditetapkan, maka hak dan fungsinya dalam keluarga tetap terjaga sepanjang waktu. Mirino (1994:44) mengemukakan contoh yang terjadi pada kelompok masyarakat Skou Sae berikut ini. Perempuan dari klen Nally dikawinkan dengan laki-laki dari klen Retto. Apabila perempuan tersebut telah berusia lanjut dan meninggal, maka untuk menjaga kelangsungan 'tungku' agar tidak putus, fungsi dan kedudukannya tersebut boleh digantikan oleh cucunya. Oleh karena itu, seorang isteri ditentukan atau dipilih dari kelompok keturunan (klen) tertentu yang diatur oleh adat agar tidak terjadi perkawinan sumbang (*incest*).

Seiring dengan berubah-ubahnya yang terjadi dalam kehidupan masyarakat Skou, tampaknya juga terjadi perubahan pada pola perkawinan mereka. Dinamika mobilitas penduduk dan pengetahuan masyarakat berdampak terhadap perubahan pola perkawinan, dari perkawinan/perjodohan yang diatur berdasarkan adat pada perkawinan atas dasar saling menyukai. Begitupula dengan mas kawin, dari yang dulunya sangat ketat menurut perhitungan jumlah mas kawin yang pernah diterima oleh ibunya dulu (dalam

bentuk manik-manik dan barang adat lainnya), menjadi manik-manik ditambah dengan barang-barang lain yang digunakan saat ini. Pembayaran mas kawin bahkan dapat dilakukan setelah perkawinan berlangsung. Selanjutnya, jika dulu nilai/jumlah mas kawin pada perkawinan antara perempuan Skou dengan laki-laki dari luar daerah Skou sama disamakan nilai/jumlah mas kawin pada perkawinan sesama masyarakat Skou, saat ini juga telah terjadi perubahan (Mirino, 1994:46).

Ikatan perkawinan antara masyarakat Skou dan penduduk luar desa juga terjadi dengan masyarakat Wutung di PNG. Pada umumnya perkawinan tersebut terjadi antara perempuan dari kelompok masyarakat Skou dan laki-laki dari Wutung. Mengacu kepada pola menetap sesudah nikah yang bersifat *virilokal*, maka setelah menikah si perempuan akan tinggal di Kampung Wutung dengan kelompok keluarga suami. Ikatan perkawinan ini berdampak terhadap 'ikatan adat' antara masyarakat Skou dengan masyarakat Wutung, dimana ketika pelaksanaan upacara adat seperti perkawinan, kematian dan daur hidup, mereka akan saling mengunjungi. Ikatan perkawinan bahkan juga berdampak terhadap interaksi sosial lain seperti perdagangan dan politik. Di bawah ini dapat dilihat kasus Bapak YM yang sering pergi ke Wutung untuk melakukan kegiatan adat dan perdagangan.

Kasus Bapak YM (*ego*):

Kakek YM (*ondoafi* Skou Mabo) dari klen Mallo kawin dengan orang Skou Sae (nenek YM). Kemudian, saudara perempuan nenek YM ada yang kawin dengan orang Kampung Wutung. Sejak saat itu, YM dan keturunannya merasa sebagai kerabat dengan kerabat nenek di Wutung sehingga sering berkunjung, terutama bila ada 'acara adat'. Selain itu, YM juga mempunyai interaksi sosial dengan SA (orang Wutung) di mana ibunya (BR) berasal dari Kampung Skou Sae (klen Retto) dan bapaknya orang Wutung. Antara klen Retto dan klen Mallo pernah terjadi 'ikatan adat', sehingga mereka merasa satu kerabat. Bila ke Kampung Wutung, YM akan mengunjungi *tante* BR sehingga berkenalan dengan SA.

(Sumber: Djohan & Yogaswara, 1998:8)

Kasus di atas menggambarkan bahwa terdapat dua pola 'ikatan adat' antara orang Skou (Papua) dengan orang Wutung (PNG), yaitu interaksi sosial yang terjadi secara langsung dan tidak langsung. Interaksi langsung terjadi bila *ego* yang melakukan ikatan perkawinan, sehingga terjadi interaksi sosial dengan orang Wutung. Interaksi langsung dapat terjadi melalui generasi kedua, ketiga, satu nenek-moyang, atau terjadinya perkawinan antara *ego* dengan klen/suku yang mempunyai ikatan dengan orang Wutung. Adanya 'ikatan adat' yang didukung dengan mitologi-mitologi masyarakat setempat membuat lebih kuatnya perasaan untuk saling membantu dan saling memiliki di antara mereka. Sebagai contoh, pada acara perkawinan kerabat laki-laki saling membantu untuk mengumpulkan mas kawin atau perlengkapan pesta dan datang menghadiri pesta tersebut. Bila tidak dapat hadir karena jauh atau alasan lain mereka mengirim wakil, biasanya orang yang paling tua atau dituakan dalam kelompok (klen). Aktivitas-aktivitas adat ini lebih memperkuat terjadinya dinamika mobilitas sosial-budaya antara masyarakat PNG dan NKRI.

Sistem Kepemilikan Tanah Ulayat

Pada dasarnya yang dimaksud tanah ulayat adalah tanah tertentu yang dikuasai oleh suatu masyarakat adat, dan menurut hukum adat setempat merupakan milik masyarakat secara bersama dalam 'kerajaan-kerajaan kecil' (Harahap dkk., 2005:4). Sistem kepemilikan tanah ulayat ini hampir dimungkinkan terdapat di seluruh wilayah Indonesia, termasuk Papua. Setiap suku atau klen di Papua menganggap mempunyai hak ulayat atas tanah yang diturunkan dari nenek moyang mereka atau perolehan dari suku lain yang kalah perang. Oleh karena itu, kepemilikan tanah secara adat di Papua harus dipahami dalam konteks sejarah terbentuknya suku-suku yang ada di daerah tersebut sebagai peristiwa yang dapat memperkuat atau melemahkan kepemilikan tanah komunal seperti 'perang suku'. Hal lain yang perlu diketahui adalah pemahaman tentang sistem kekerabatan dan kepemimpinan tradisional karena berkaitan dengan kewajian, hak dan pengaturan penggunaan tanah yang dianggap status

quo atau lahan kosong tanpa pemilik. Setiap klen atau suku mempunyai batas-batas alam yang jelas, bahkan batas tersebut mempunyai legitimasi tertentu sehingga diakui oleh klen atau suku lain (Djohan dan Yogaswara, 1998:6).

Pemahaman tentang kepemilikan tanah tersebut juga terdapat pada masyarakat Skou, dimana tanah mempunyai arti penting mengingat sumber mata pencaharian utama adalah berkebun, berburu dan meramu sagu. Pengaturan tanah dilakukan oleh *ondoafi* yang biasanya berasal dari klen perintis atau klen yang punya jasa pada kejadian tertentu seperti perang suku. Contoh kasus ini terjadi di Kampung Skou Yambe, di mana *ondoafi* berasal dari klen Rollo. Seharusnya *ondoafi* berasal klen Patipeme sebagai klen perintis yang pertama kali datang ke daerah ini. Namun karena jasa klen Rollo ketika perang suku, maka Pattipeme memberi mandat *ondoafi* kepada klen Rollo.

Berbicara mengenai tanah adat kelompok masyarakat Skou, diperoleh informasi bahwa luasnya mencakup daerah-daerah Holtekamp hingga Muara Tami. Batas tanah adat dan hak kepemilikan dari masing-masing klen tidak diketahui secara jelas dan pasti karena hanya berdasarkan cerita-cerita lisan yang diwariskan oleh nenek moyang mereka. Cerita-cerita tersebut masih hidup dalam masyarakat Skou, sehingga mereka dapat mengetahui dan mengingat batas tanah adat yang berdasarkan batas alam seperti gunung, sungai, pohon dan sebagainya (Mirino, 1994:54). Beberapa daerah yang pernah diidentifikasi kepemilikan tradisionalnya adalah daerah Koya Timur yang dimiliki oleh klen Palora (Skou Mabo), daerah Koya Barat yang merupakan milik klen Ramela (Skou Yambe), sedangkan daerah Skou Sae sekarang adalah milik klen Lomo, Nali, Retto dan Mutan. Pembagian di dalam klen tersebut dilakukan oleh *ondoafi* yang memimpin daerah tersebut. Tanah adat kelompok masyarakat Skou Sae yang berada di perbatasan langsung dengan Kampung Wutung (PNG) adalah dari batas tradisional Skou Mabo hingga Kali Tami. Dari Kali Tami ke arah perbatasan dan seterusnya merupakan tanah adat kelompok masyarakat Kampung Wutung (Bandiyono dkk., 2004:121-122).

Dalam perkembangannya, sebagai dampak dinamika sosial-budaya yang terjadi di masyarakat Skou telah terjadi perubahan yang berkaitan dengan luas wilayah tanah ulayat mereka. Perubahan kepemilikan hak ulayat tanah tersebut tampaknya sangat berkaitan dengan pembangunan yang berkembang sejak masa kolonial (contoh: gereja dan sekolah) hingga Papua masuk ke dalam NKRI (contoh: jalan, transmigrasi, perkebunan kelapa sawit, sarana dan prasarana sosial, hukum pertanahan dan konversi hutan dengan sistem HPH). Perubahan dari penggunaan tanah adat ini, bagi kehidupan masyarakat Skou ada yang berdampak negatif namun ada pula yang positif. Dampak positif lebih banyak terlihat di 'permukaan', dimana tanah adat yang digunakan untuk pembangunan sarana dan prasarana transportasi serta sarana sosial lain memudahkan mereka untuk lebih terbuka dan berinteraksi atau berkomunikasi dengan kelompok masyarakat lain. Adanya sarana pendidikan dan kesehatan memudahkan dalam memenuhi kebutuhan pendidikan dan kesehatan tanpa harus ke kota, kecuali untuk pendidikan yang lebih tinggi atau penanganan kesehatan lebih lanjut yang tidak tersedia di tingkat kecamatan.

Sebaliknya, dampak negatif terlihat dengan munculnya berbagai konflik yang berkaitan dengan permasalahan tanah. Beberapa permasalahan spesifik yang muncul di daerah Skou, yaitu berkaitan dengan kepemilikan tanah secara tradisional dengan berbagai perubahan dalam pemanfaatannya. Diantara konflik-konflik yang muncul, sebagian bersifat internal (dalam kelompok masyarakat Skou) dan sebagian lainnya bersifat eksternal (pengaruh luar seperti transmigrasi, HPH dan pengaturan garis batas). Dilihat dari sejarahnya, pada masa lalu konflik internal yang berkaitan dengan tanah terjadi dalam usaha memperebutkan hak tanah untuk kebutuhan hidup seperti berkebun dan berburu. Tidak adanya batas yang jelas dari kepemilikan tanah kelompok, menyebabkan tanah tersebut digunakan oleh kelompok masyarakat. Konflik kemudian terjadi ketika pembuka tanah yang pertama kembali menemukan kelompok lain menguasai kawasan yang dulu dibukanya. Pada waktu itu, bila diantara kelompok masyarakat suku tersebut terdapat ikatan

kekerabatan, kemungkinan tidak terjadi perang suku karena permasalahan bisa dibicarakan antar kepala suku. Akan tetapi, bila tidak terjadi kesepakatan, kemungkinan akan terjadi perang suku. Kelompok yang kalah akan pindah ke daerah lain yang diperkirakan tidak ada pemilikinya.

Pembangunan di wilayah perbatasan berdampak terhadap banyaknya permintaan tanah, termasuk di Skou. Pemanfaatan tanah/hutan oleh pihak luar diawali (sekitar tahun 1974) dengan munculnya perusahaan kayu yang mengeksploitasi kayu hutan dan beroperasi hingga daerah Muara Tami. Hal ini diperparah dengan masuknya perusahaan perikanan Hanurata yang mempunyai izin HPH (Hak Penguasaan Hutan), dimana hutan yang dibuka sebagian besar adalah tanah adat salah satu klen dari Skou. Hal ini menyebabkan akses masyarakat Skou untuk memanfaatkan hutan guna memenuhi kebutuhan rumah tangga dan hasil hutan non kayu (*non west timber product*) seperti damar, rotan, madu, sarang burung dan hasil buruan semakin sempit; bahkan dapat dikatakan hilang sama sekali, sebagaimana diungkapkan oleh seorang penduduk Skou Mabo:

.....sekarang sulit ambil kayu di hutan untuk bangun rumah, selalu diawasi, padahal kami ambil hanya sedikit dan di tanah adat kami.

Begitupula dengan masuknya transmigrasi, dilihat dari sisi sumberdaya lokal menimbulkan dinamika mobilitas sosial-budaya pada masyarakat Skou. Diantara dinamika sosial tersebut adalah: (1) hilangnya lahan produktif seperti hutan sagu, (2) kurangnya lahan berburu (*hunting area*) untuk pemenuhan gizi dan kepentingan ritual, (3) kemungkinan ke depan makin banyak terjadi pemindahan tanah adat karena semakin tertariknya pendatang untuk memiliki tanah dengan harga murah, dan (4) munculnya konflik sosial yang berawal dari kecemburuan terhadap pendatang atau transmigran dalam memperoleh sertifikat tanah. Keinginan penduduk dari luar Skou untuk memiliki tanah yang sebagian besar adalah tanah adat masyarakat Skou terjadi karena daerah ini sangat strategis dengan berkembangnya daerah transmigran, perkebunan kelapa sawit dan

rencana untuk dijadikan *border town* karena posisi yang berhadapan langsung dengan Kampung Wutung (Bandiyono, 2004:125-127).

Semaraknya keinginan pendatang untuk memiliki tanah menimbulkan konflik internal baru diantara masyarakat Skou, terutama dalam penjualan tanah yang tidak sesuai dengan prosedur. Situasi ini bisa berdampak terhadap tumpang-tindih penjualan, karena setelah dijual kemudian muncul penjual baru yang menganggap tanah tersebut masih milik klen mereka. Tampaknya ada dua pola ekstrim yang menimbulkan konflik dari penjualan tanah di masyarakat Skou, yakni (1) *ondoafi* (kepala klen) menjual tanah tanpa persetujuan anggota masyarakatnya dan (2) masyarakat menjual tanpa bermusyawarah dengan *ondoafi*.

Selain hal di atas, permasalahan tanah yang perlu diantisipasi adalah dua kasus status tanah di Kawasan Skou yang persis ada di perbatasan. Kasus tersebut adalah tanah adat orang Wutung yang ada di wilayah NKRI dan tanah adat orang Nyauw yang ditinggalkan oleh penduduk karena eksodus ke PNG⁷. Pada umumnya tanah-tanah tersebut kurang dimanfaatkan sehingga sulit untuk dipertahankan ketika ada orang atau pendatang yang ingin memilikinya.

Dalam kaitannya dengan Negara PNG tampaknya permasalahan tanah di daerah perbatasan berkaitan dengan hukum formal tentang hak milik yang belum diatur oleh kedua negara. Hal ini berdampak terhadap penduduk PNG (Kampung Wutung) yang tetap melakukan kegiatan berkebun di wilayah NKRI karena tanah tersebut merupakan tanah adat mereka. Sebagai contoh, batas tanah adat orang Wutung adalah sejauh 4 kilometer dari batas negara, sehingga di wilayah tersebut banyak dijumpai orang Wutung melakukan kegiatan berkebun atau mencari hasil hutan. Aktivitas tersebut terjadi karena: (1) orang Skou yang pernah melakukan lintas

⁷Orang Nyauw tahun 1974 melarikan diri ke PNG karena kampung dan gereja mereka dibakar oleh oknum yang tidak bertanggung jawab. Sampai saat penelitian dilakukan belum semua yang kembali karena memerlukan prosedur antara Negara, namun masih terus diusahakan oleh Dominggus Fao sebagai *ondoafi* suku tersebut Rumbiak, 1990:6-8).

batas dan menetap di wilayah PNG diakui sebagai warga klen dan diberi hak garapan untuk luas tertentu di tanah yang termasuk wilayah NKRI, dan (2) adanya konsep 'kebun komunal' yang dikerjakan secara bersama untuk keperluan ritual, maka bila tanah tersebut di wilayah PNG, penduduk sewaktu-waktu akan ke PNG untuk menggarapnya (Djohan & Yogaswara, 1998:6).

Permasalahan kepemilikan hak ulayat tanah umumnya ditimbulkan karena adanya mobilitas penduduk keluar maupun masuk yang berdampak terhadap mobilitas sosial-budaya di kelompok masyarakat Skou. Mobilitas tersebut ada yang terjadi antar wilayah NKRI, khususnya transmigrasi yang mengakibatkan makin sempitnya tanah ulayat yang digunakan untuk kelangsungan kehidupan masyarakat Skou. Masyarakat Skou yang tinggal persis di perbatasan Negara umumnya melakukan migrasi internasional ke Kampung Wutung, begitupula dengan orang Wutung akan ke wilayah NKRI untuk aktivitas berkebun di tanah ulayat orang Wutung. Selain tanah kelompok masing-masing, adapula tanah komunal atau tanah bersama dari kedua masyarakat tersebut. Adanya pembangunan sarana jalan dan bangunan lain di kawasan tersebut mengakibatkan terjadinya dinamika mobilitas sosial-budaya di bidang pertanahan, yaitu berkurangnya tanah hak ulayat klen maupun komunal karena telah dijual.

Penutup

Pada awal tulisan diutarakan, bahwa kajian berfokus pada dinamika mobilitas penduduk di perbatasan Papua dan PNG dalam perspektif sosial-budaya. Banyak suku atau kelompok masyarakat di Papua yang salah satu cirinya adalah perbedaan bahasa, namun tulisan ini hanya mengkaji mobilitas sosial-budaya yang terjadi di kelompok masyarakat Skou di perbatasan Papua bagian utara. Dalam perjalanan sejarah yang panjang sejak zaman kolonial hingga NKRI, di Papua telah terjadi mobilitas penduduk yang berdampak terhadap mobilitas sosial-budaya. Masyarakat Skou yang dulunya tertutup terlihat membuka diri terhadap perubahan-perubahan tersebut yang

antara lain terlihat dari perubahan struktur dan nilai-nilai yang mereka anut.

Kelompok masyarakat Skou yang terdiri dari Skou Yambe, Skou Mabo dan Skou Sae mempunyai ciri-ciri penutur bahasa yang sama (bahasa Skou) dan bertempat tinggal di daerah yang berbatasan langsung dengan Negara PNG. Kondisi geografi dan budaya yang sama membuat mereka mempunyai ikatan kekerabatan dan sejarah yang sama dengan masyarakat di kampung-kampung di wilayah PNG, sehingga terjadi mobilitas penduduk di antara mereka. Untuk melihat perubahan dinamika mobilitas sosial-budaya yang terjadi di masyarakat Skou, ada tiga sistem sosial-budaya yang dikaji yakni sistem mata pencaharian hidup, sistem kekerabatan dan sistem kepemilikan tanah ulayat.

Terbukanya daerah Skou karena adanya pembangunan sarana dan prasarana transportasi, teknologi pertanian serta program transmigrasi berdampak terhadap sistem mata pencaharian penduduk di kampung-kampung Skou, yaitu terjadinya perubahan dari sektor pertanian ke sektor jasa dan sektor-sektor lainnya. Adanya intensifikasi pertanian menyebabkan terjadi perubahan dalam teknologi bertanam masyarakat, yaitu dari sistem ladang berpindah mulai bergeser ke sistem kebun atau menetap. Sarana transportasi, pendidikan dan masuknya pendatang mengubah pengetahuan masyarakat Skou untuk mencari peluang pekerjaan di luar pertanian, baik yang ada di sekitar kampung maupun kota, terutama pada kelompok usia muda. Hubungan pekerjaan yang berkaitan dengan mobilitas sosial-budaya antar masyarakat Kampung Wutung (PNG) dengan masyarakat Skou berkaitan dengan transaksi perdagangan yang telah dilakukan sejak lama. Perubahan yang terjadi adalah dalam jenis barang yang tidak lagi terbatas pada barang-barang kebutuhan tradisional, namun juga kebutuhan sandang dan pangan yang digunakan saat ini. Begitupula dengan sistem pembayaran, saat ini tidak lagi menganut sistem barter, namun nilai rupiah dikonversi ke *kina* (uang PNG). Tingginya tingkat mobilitas di daerah perbatasan dengan alasan berdagang menjadi alasan berdirinya pasar di dekat Pos Tami sekitar dua tahun yang lalu. Hal ini lebih meningkatkan

mobilitas penduduk antarnegara maupun antaradaerah di Papua, terutama Papua bagian utara, yang akhirnya terjadi dinamika mobilitas sosial-budaya di Kawasan Skou.

Adanya gerakan mobilitas penduduk keluar maupun masuk di masyarakat Skou turut berdampak terhadap perubahan sistem kekerabatan masyarakat tersebut. Pola perkawinan tidak lagi di dalam kelompok Skou namun sudah keluar kampung, bahkan keluar Papua. Begitupula dengan mas kawin sudah ada perubahan dari jumlah maupun jenisnya. Kemudian, dengan berlangsungnya perkawinan antara orang Skou dengan orang Wutung terjadi 'ikatan adat' yang berdampak terhadap mobilitas sosial-budaya diantara mereka, antara lain dalam bentuk upacara adat, perdagangan, politik dan hubungan sosial lain.

Mobilitas sosial-budaya di bidang pertanahan yang terjadi di masyarakat Skou umumnya berkaitan dengan penyempitan tanah adat atau komunal dan naiknya nilai tanah. Hal ini terjadi terutama setelah adanya transmigrasi dan pembangunan sarana transportasi dan pasar di Pos Tami yang berdampak terhadap tingginya mobilitas penduduk di daerah tersebut. Penyempitan lahan perkebunan milik masyarakat Skou tersebut disebabkan karena tingginya migrasi penduduk dari luar daerah Skou maupun Papua yang membeli tanah di daerah Skou, terutama setelah dibangunnya sarana jalan dan pasar di lokasi Pos Tami. Bila dilihat dari sisi uang (ekonomi), kondisi ini berdampak terhadap naiknya nilai tanah, namun disisi lain menyebabkan berkurangnya lahan yang menjadi tumpuan mata pencaharian masyarakat Skou. Dalam kaitannya dengan hubungan antarnegara, tampaknya perlu diatur hukum formal antara Negara PNG dan NKRI karena masih luasnya tanah adat atau komunal milik masyarakat Wutung di wilayah NKRI (sekitar 4 kilometer dari batas Negara).

Karena dinamika mobilitas sosial-budaya berdampak terhadap kehidupan masyarakat Skou saat ini, maka pembangunan kawasan tersebut perlu dilakukan dengan mempertimbangkan dimensi manusia yang hidup di dalamnya. Dalam hal ini, pembangunan fisik harus diikuti dengan pembangunan manusia dengan memperhitungkan keberadaan manusia di daerah perbatasan

(a.l. Skou, Wutung dan Nyauw) yang memiliki ciri-ciri sejarah, budaya dan lingkungannya. Jalinan ikatan kekerabatan dan kepemilikan harta adat merupakan kenyataan yang perlu dipahami lebih lanjut. Terutama yang berkaitan dengan hak ulayat tanah, termasuk hutan dan lahan perkebunan, perlu menjadi perhatian karena terkait dengan adanya benturan pemahaman antara aturan hukum nasional dan kepentingan adat. Isu pertanahan akan semakin kuat ketika nilai ekonominya makin tinggi sehingga memperkecil solidaritas kekerabatan.

Daftar Pustaka

- Bachtiar, H.W., 1994. 'Sejarah Irian Jaya', dalam Koentjaraningrat (ed), *Irian Jaya: membangun masyarakat majemuk*, hal: 44-96. Jakarta: Penerbit Djambatan.
- Bandiyono, Suko dkk., 2004. *Mobilitas Penduduk Di Perbatasan Papua – PNG: Sebuah Peluang dan Tantangan*. Jogyakarta: Bridge.
- Donohue, Mark, 2003. *An Introduction to the Skou Language of New Guinea*. (draft laporan).
- Djohan, Eniarti & Herry Yogaswara, 1998. *Hubungan Sosial Budaya Penduduk Perbatasan Indonesia dan PNG: kekerabatan, ekonomi dan mobilitas*. Paper Semiloka Nasional Membangun Manusia Berkualitas Di Kawasan Timur Indonesia: Menghadapi Era Globalisasi, Manado 18 – 19 Februari 1998.
- Harahap, Bazar dkk., 2005. *Tanah Ulayat dalam Sistem Pertanahan Nasional*. Jakarta: Yayasan Peduli Pengembangan Daerah (SANDIPEDA).
- Jakarimilena, Nico, 2001. *Struktur Bahasa Skou*.
- Koentjaraningrat dkk., 1994. *Irian Jaya: membangun masyarakat majemuk*. Jakarta: Penerbit Djambatan.
- Mirino, Thomas, 1994. *Pengaruh Pola Pemukiman Tradisional Terhadap Pemukiman Baru Pada Masyarakat Skou Sae, Kecamatan Abepura*. Skripsi Sarjana Antropologi FISIP – UNCEN, Jayapura.
- Mansoben, Johszua Robert, 1995. *Sistem Politik Tradisional Irian Jaya*. Jakarta: LIPI.
- Program Studi Bahasa Indonesia Angkatan Tahun 1992 Uncen, 1994. *Peribahasa & Ungkapan Bahasa Skou*. (Laporan KKL di Desa Skou Mabo).

- Rumbiak, John, 1990. 'Dominggus Foa: petani kelapa di Tapal Batas', dalam *Kabar dari Kampung No. 44/Th. VIII, Oktober 1990*. Jayapura: YPMD.
- Soekanto, Soerjono, 1983. 'Kamus Sosiologi'. Jakarta: CV. Rajawali.
- Yuliati, Yayuk & Mangku Poernomo, 2003. *Sosiologi Pedesaan*. Yogyakarta: Lappera Pustaka Utama.
- Zöllner, Siegfried, 2006. 'Budaya Papua dalam Transisi: Ancaman Akibat Modernisasi – Jawanisasi dan Diskriminasi', dalam Theodor Rathgeber (ed), *Hak-hak Ekonomi, Sosial dan Budaya di Papua Barat: Studi Realita Sosial dan Perspektif Politik*, hal: 61-145. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.

FEMINISASI MIGRASI: Studi Kasus Di Wilayah Perbatasan Kabupaten Kepulauan Sangihe, Sulawesi Utara

Ade Latifa

Latar Belakang

Berbagai studi empiris menunjukkan terjadinya peningkatan jumlah migran yang cukup signifikan dalam lingkup intra-regional negara Asia sebagai dampak dari adanya pembangunan ekonomi global. Diperkirakan setiap tahun sekitar dua juta pekerja melintasi batas negara Asia dalam upaya mencari kerja. Fenomena migrasi yang kemudian menjadi perhatian para ahli adalah merebaknya feminisasi migrasi. Dalam dua dekade terakhir, jumlah perempuan yang melakukan migrasi di wilayah negara-negara Asia meningkat secara tajam, bahkan melampaui jumlah migran laki-laki. Berbagai hasil studi seperti dari Singhanetra-Renard di Thailand (1981; 1987) POEA (1999) di Filipina menunjukkan kecenderungan yang tinggi di kalangan wanita untuk melakukan migrasi¹.

Sejak tahun 1960 sudah terjadi migrasi internasional yang dilakukan perempuan (Zlotnik, 2003). Jumlah perempuan yang bermigrasi saat itu juga cukup signifikan, yaitu sekitar 47 dari 100 migran. Mulai tahun 1980-an, proporsi perempuan yang melakukan migrasi ke luar negeri menunjukkan peningkatan sehingga hampir mendekati 50 persen. Menurut estimasi ILO proporsi tenaga kerja migran perempuan meningkat dari sekitar 15 persen di tahun 1970-an menjadi lebih dari 50 persen pada tahun 1996. Bahkan di tahun 2000 perbedaan jumlah antara migran laki-laki dan perempuan tidak terlalu signifikan, yaitu 85 juta migran perempuan berbanding 90 juta migran

¹(http://64.233.179.104/search?q=cache:dMBZwmZMsbGJ:www.iom.int/c_hinaconference/file...; Piper, 2002).

laki-laki². Migrasi perempuan tidak semata-mata didasari oleh alasan keluarga (seperti mengikuti suami atau orang tua) tapi juga untuk kepentingan mencari nafkah³ (Piper, 2002; Zlotnik, 2003).

Kajian mengenai sejarah migrasi di kalangan perempuan di negara-negara maju dan di negara-negara berkembang memperlihatkan adanya perbedaan pola migrasi di antara kedua kelompok tersebut. Di negara maju, migrasi di kalangan perempuan sudah mulai terjadi sejak tahun 1960-an dan saat itu proporsi migran perempuan sudah mencapai 48 persen. Sementara itu, di negara berkembang migrasi perempuan meningkat tajam di akhir 1970-an dan menunjukkan peningkatan setiap tahun. Pada tahun 2000 di negara-negara Asia Tenggara dan Timur jumlah perempuan yang bermigrasi diperkirakan sudah melebihi jumlah laki-laki. Perbedaan pola ini sangat terkait dengan undang-undang dan peraturan pemerintah tentang pemberian ijin masuk untuk para migran di negara tujuan serta berkaitan pula dengan status dan kondisi sosial-ekonomi perempuan (Zlotnik, 2003).

Di Indonesia, yang termasuk kelompok negara berkembang, juga terlihat kecenderungan yang sama, yaitu proporsi perempuan yang bermigrasi lebih tinggi daripada laki-laki. Dalam salah satu tulisan dikatakan bahwa Indonesia termasuk salah satu negara yang mempunyai migran perempuan yang bekerja di luar negeri terbanyak, di samping negara Filipina dan Sri Lanka (<http://hrw.org/reports/2004/indonesia0704/4.htm>). Selama kurun waktu 4 tahun, yaitu dari 1994-1998 tercatat satu juta perempuan di Indonesia* yang melakukan migrasi ke luar negeri untuk tujuan mencari kerja. Bahkan data menunjukkan bahwa sejak tahun 1985, jumlah pekerja perempuan yang bermigrasi ke luar negeri dua kali lebih besar daripada jumlah tenaga kerja laki-laki (Yuarsi, 2002:122). Data dari OECD (Organization for Economic Co-operation)

² (<http://www.migrationinformation.org/Feature/display.cfm?ID=109>).

³ Di negara Sub-Sahara Afrika, proporsi migran perempuan meningkat sejalan dengan masuknya pengungsi ke negara bagian tersebut, diperkirakan 80 persen dari pengungsi tersebut adalah perempuan dan anak-anak (Zlotnik, 2003).

menunjukkan rasio migran perempuan terhadap laki-laki terus menerus meningkat dari 0,7 pada tahun 1983 menjadi 3,4 pada tahun 1989 (dikutip dalam Yuarsi, 2002:122).

Hasil studi longitudinal yang dilakukan di desa-desa di Jawa dalam kurun waktu 1967-1991 menunjukkan adanya fenomena peningkatan migrasi perempuan yang berasal dari keluarga yang tidak memiliki lahan/tanah (Collier dkk, 1993⁴). Kondisi kemiskinan menyebabkan sekurang-kurangnya satu orang anggota keluarga yang tidak memiliki lahan/tanah mencari pekerjaan ke luar desa, antara lain di pabrik-pabrik atau di sektor jasa. Data tahun 1990-an menunjukkan perempuan yang melakukan migrasi antar provinsi mencapai 98,2 persen⁵. Mobilitas penduduk semakin lama semakin menjauh jaraknya dan dalam dekade terakhir sudah melampaui batas negara, bahkan Indonesia saat ini termasuk sebagai daerah asal migran internasional yang terbesar⁶.

Pada awalnya, migrasi perempuan dilakukan karena alasan keluarga seperti ikut suami. Namun, dalam perkembangan selanjutnya, migrasi perempuan tanpa disertai suami/anggota keluarga lainnya dengan tujuan untuk mencari nafkah dan jumlahnya semakin meningkat sepanjang waktu (Ramirez, 2005). Fenomena ini dikenal dengan sebutan "*autonomous female migration*". Upaya yang dilakukan para migran perempuan tersebut dapat dikatakan sebagai suatu bentuk *survival strategy* untuk membantu keluarga mereka keluar dari kondisi kekurangan/kemiskinan. Peningkatan migrasi di kalangan perempuan ini juga terjadi karena adanya permintaan yang

⁴seperti yang dikutip dari (<http://64.233.179.104/search?q=cache:dMBZwmZMsbgJ:www.iom.int/chinaconference/file...>).

⁵ Perempuan yang bermigrasi ke kota pada umumnya memiliki tingkat pendidikan rendah dan bekerja di sektor informal atau sebagai pembantu rumah tangga, sementara perempuan yang memiliki tingkat pendidikan sekunder, pada umumnya bekerja di formal sektor seperti di pabrik-pabrik yang banyak tersebar di wilayah Botabek (Bogor, Tangerang, Bekasi) (<http://www.ilo.org/public>).

⁶(<http://64.233.179.104/search?q=cache:xh1ILpwe82wj:www.ilo.org/public/english/region/as...>).

tinggi terhadap tenaga kerja perempuan, khususnya untuk pekerjaan-pekerjaan di sektor jasa dan industri. Selain itu, adanya pengakuan/penerimaan sosial atas kegiatan ekonomi yang dilakukan perempuan secara independen di luar rumah tangga, juga merupakan salah satu faktor yang mendorong meningkatnya migrasi di kalangan perempuan. Dapat dikatakan bahwa fenomena feminisasi migrasi (*the feminization of migration*) ini mencerminkan adanya dinamika pergerakan penduduk yang terjadi pada masa sekarang⁷.

Berdasarkan latar belakang tersebut, tulisan ini bertujuan untuk mengkaji fenomena feminisasi migrasi khususnya yang terjadi di wilayah perbatasan. Selama ini sebagian besar tulisan maupun penelitian lebih banyak mencermati fenomena mobilitas penduduk secara umum dari desa ke kota, antar provinsi atau antar negara. Dapat dikatakan belum banyak tulisan yang memfokuskan fenomena mobilitas penduduk, khususnya yang berkaitan dengan migrasi perempuan di wilayah perbatasan. Sampai akhir tahun 1970-an kebanyakan tulisan mengenai migrasi internasional cenderung memfokuskan pada migran laki-laki sebagai tenaga kerja. Secara implisit hal ini merefleksikan adanya anggapan umum bahwa kebanyakan pelaku mobilitas penduduk adalah laki-laki. Akibatnya, kebijakan yang diambil cenderung berdasarkan pengalaman migran laki-laki sebagai sebuah norma⁸ (seperti yang dikatakan Lim dan Oishi, 1996 dalam Piper, 2002; Zlotnik, 2003). Keterlibatan/pegalaman perempuan dalam migrasi tenaga kerja internasional seringkali terabaikan.

Pemilihan wilayah perbatasan dilakukan dengan pertimbangan adanya peningkatan pergerakan penduduk di daerah

⁷(<http://64.233.179.104/search?q=cache:dMBZwmZMsbgJ:www.iom.int/chinaconference/file...>).

⁸Salah satu sebab mendasar yang mengakibatkan hal ini terjadi adalah karena data yang tersedia menyangkut migrasi internasional tidak dibedakan menurut jenis kelamin. Bahkan sampai saat ini, suatu kajian berdasarkan atas perkiraan global yang komprehensif mengenai migrasi perempuan, tidak tersedia (<http://www.migrationinformation.org/Feature/display.cfm?ID=109>).

tersebut. Hasil penelitian Pusat Penelitian Kependudukan-LIPI (PPK-LIPI) di daerah perbatasan Sangir-Talaud (1997) memperlihatkan bahwa sekitar tahun 1980-an telah terjadi peningkatan arus mobilitas penduduk dari wilayah perbatasan Sangir-Talaud ke Filipina. Semakin kondusifnya situasi politik dan keamanan di Filipina, dan juga jarak yang relatif dekat menjadi alasan bagi penduduk wilayah perbatasan untuk melakukan migrasi ke negara tetangga tersebut. Berangkat dari fenomena ini, tulisan ini bertujuan untuk:

1. Memperoleh gambaran mengenai dinamika mobilitas penduduk di wilayah perbatasan Kabupaten Kepulauan Sangihe.
2. Melakukan kajian mengenai fenomena feminisasi migrasi yang terjadi di wilayah perbatasan Kepulauan Sangihe dalam kurun waktu sepuluh tahun terakhir
3. Mengkaji dampak migrasi terhadap perempuan.

Data/informasi yang digunakan adalah hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti PPK-LIPI di wilayah perbatasan Kabupaten Kepulauan Sangihe⁹, selama empat tahun sejak tahun 1995 dan tahun 2006. Untuk mendapatkan gambaran yang lebih mendalam mengenai fenomena feminisasi migrasi, juga digunakan berbagai data sekunder lainnya seperti hasil penelitian dari berbagai negara yang sejalan dengan topik tulisan ini.

Kabupaten Kepulauan Sangihe¹⁰ merupakan salah kabupaten di wilayah Propinsi Sulawesi Utara, beribukota Tahuna yang berjarak sekitar 142 mil laut dari ibukota propinsi, Manado. Dengan luas daratan 1.012.93 km², wilayah Kabupaten Kepulauan Sangihe terbagi

⁹Saat itu masih bergabung dengan Talaud, sehingga nama kabupatennya adalah Kabupaten Sangir-Talaud. Berpisah dari Talaud dan membentuk kabupaten sendiri pada tahun 2002.

¹⁰Dengan terbentuknya kabupaten Kepulauan Talaud sebagai kabupaten hasil pemekaran berdasarkan undang-undang nomor 8 tahun 2002 membawa konsekuensi pada perubahan nama kabupaten induk dari Kabupaten Sangihe dan Talaud menjadi Kabupaten Kepulauan Sangihe.

dalam dua gugusan kepulauan, yaitu: gugusan kepulauan Siau Tagulandang dan Sangir Besar. Dalam peta teritorial negara RI, Kabupaten Kepulauan Sangihe menempati posisi paling utara dan berbatasan langsung dengan negara Filipina dan Samudra Pasifik.

Hasil penelitian tim PPK-LIPI memperlihatkan bahwa migrasi penduduk perempuan di wilayah perbatasan Sangir-Talaud menuju Filipina, baik yang dilakukan karena alasan keluarga maupun untuk bekerja atau mencari kerja sudah berlangsung sejak lama. Sebelum membahas mengenai dinamika mobilitas penduduk di daerah perbatasan, terlebih dulu dikemukakan konsep feminisasi migrasi dan latar belakang meningkatnya mobilitas/migrasi di kalangan perempuan ditinjau dari perspektif gender dan sosial demografi.

Feminisasi migrasi

Apa Feminisasi Migrasi ?

Menurut laporan ILO, diperkirakan terdapat 81 juta pekerja migran di seluruh dunia, sekitar 22 juta di antaranya berada di Asia. Negara yang paling banyak dituju oleh pekerja migran dari Asia adalah Timur Tengah. Pada tahun 1990 tercatat tiga dari setiap pekerja migran dari Indonesia, Filipina dan Thailand di kawasan Asia, bekerja di negara-negara di Timur Tengah¹¹. Selama beberapa dekade separuh dari pekerja migran tersebut adalah wanita. Sejak akhir tahun 1970-an (beberapa tulisan menyebutkan sekitar tahun 1980-an), mulai

¹¹Namun pada tahun 1997 terjadi pergeseran daerah tujuan migran dimana migran yang masuk ke Singapura, Jepang, Hong Kong dan Korea Selatan lebih banyak dari pada migran yang menuju Timur Tengah. Hal ini terjadi karena di Negara-negara tersebut terjadi kekurangan tenaga kerja yang mau menerima bayaran rendah, kondisi kerja yang buruk (<http://hrw.org/reports/2004/indonesia0704/4.htm>). Tidaklah mengherankan apabila kemudian berkembang anggapan umum yang menyebutkan karakteristik utama dari pekerja migran mencakup 3 D's, yaitu "Dirty, Difficult and Dangerous".

terjadi peningkatan pesat migrasi pekerja wanita terutama dari negara Asia. Diperkirakan 800.000 pekerja wanita dari negara-negara di Asia bermigrasi setiap tahun dan jumlah ini terus meningkat sepanjang waktu (<http://hrw.org/reports/2004/indonesia0704/4.htm>).

Marcella Ballara dari REPEM mengatakan, perusahaan-perusahaan besar lebih menyukai menggunakan tenaga kerja perempuan daripada laki-laki karena perempuan dianggap lebih fleksibel, mampu bekerja lama, upah yang diterima rendah dan mereka jarang yang tinggal menetap di negara tujuan. Lebih lanjut Ballare mengemukakan bahwa pada awalnya gelombang migrasi lebih didominasi oleh masuknya pekerja laki-laki untuk mengisi peluang kerja di perusahaan-perusahaan. Namun, setelah pekerja laki-laki mengorganisasikan dirinya ke dalam serikat kerja untuk memperjuangkan hak-haknya, kecenderungan migrasi mulai bergeser. Gelombang migrasi berikutnya ditandai dengan meningkatnya pekerja migran perempuan. Menurut estimasi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), proporsi pekerja perempuan mencapai 47 persen dari seluruh pekerja migran (http://www.penelopes.org/Anglais/xarticle.php3?id_article=82).

Keterlibatan migran perempuan dalam era transformasi ekonomi global yang berdampak pada restrukturisasi tenaga kerja dikenal dengan sebutan feminisasi migrasi. Dalam proses ini, kelompok baru dari migran perempuan mulai bermunculan, baik yang terdiri dari wanita yang belum menikah maupun kelompok wanita yang sudah menikah yang berperan sebagai pencari nafkah utama dalam keluarga. Fenomena feminisasi migrasi ini memunculkan analisa yang sangat beragam, mulai dari latar belakang bermigrasinya perempuan sampai dengan pengaruh perbedaan karakteristik demografi tenaga kerja migran perempuan terhadap jenis pekerjaan yang ditawarkan. Kebanyakan tulisan yang mengulas tentang feminisasi migrasi seringkali menghubungkannya dengan fenomena *trafficking* atau bentuk eksploitasi lainnya yang umumnya dialami oleh migran perempuan. Tulisan ini tidak secara spesifik membahas mengenai fenomena tersebut namun lebih memfokuskan pada pola

dan dinamika migrasi yang dilakukan perempuan-perempuan yang bermukim di perbatasan Sangir, Sulawesi Utara.

Tyner (1999) yang mengemukakan bahwa feminisasi migrasi timbul/dipengaruhi oleh tradisi dan kelembagaan patriarki yang menempatkan perempuan dalam jajaran terendah dalam lingkup keluarga, rumah tangga dan tenaga kerja. Ketidaksetaraan sosial tersebut kemudian mendorong perempuan untuk bermigrasi dalam upaya mencapai kesempatan yang lebih baik untuk memperbaiki ekonomi rumah tangga (Piper, 2002). Hal ini tidak berbeda jauh dengan pendapat Ballara yang mengatakan bahwa kehidupan ekonomi yang sulit dan kesempatan kerja yang terbatas di perdesaan adalah faktor utama yang mendorong perempuan untuk bermigrasi keluar untuk mencari kerja. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa kemiskinan merupakan pemicu utama terjadinya feminisasi migrasi.

Jenis pekerjaan yang ditawarkan kepada perempuan relatif sama, meskipun pasar kerja untuk mereka semakin terbuka luas. Menurut Hugo (dalam Piper, 2000) secara kuantitatif tenaga kerja migran perempuan paling besar ditemukan di sektor jasa sebagai pekerja seks, di bidang domestik sebagai pembantu rumah tangga atau sebagai tenaga kerja kontrak dalam 'jangka pendek'. Kebanyakan mereka berasal dari negara Filipina, Indonesia¹², Thailand dan Mekong (Piper, 2002). Sebagian dari tenaga kerja migran perempuan tidak dilengkapi dengan dokumen imigrasi yang lengkap dan tidak berpendidikan. Sebagai konsekuensi dari kondisi tersebut, perempuan lebih rentan terhadap berbagai bentuk diskriminasi, eksploitasi dan pelecehan seksual.

Di beberapa negara, kecuali di Singapura, pekerjaan di sektor domestik tidak termasuk yang dilindungi dalam undang-undang

¹² Menurut data yang dikeluarkan oleh Pemerintah Indonesia dan Bank Dunia pada tahun 2002, 94 persen dari migran perempuan bekerja di sektor domestik di negara-negara Timur Tengah, Asia Timur dan Asia Tenggara. Termasuk diantara mereka adalah tenaga kerja migran perempuan yang illegal. Kebanyakan dari mereka daerah asalnya adalah dari Jawa Timur, Lombok dan Flores (<http://hrw.org/reports/2004/indonesia0704/4.htm>).

tenaga kerja nasional¹³ karena lingkungan rumah tidak didefinisikan sebagai tempat kerja. Seperti yang diamati oleh Robinson, di negara-negara di Timur Tengah, pembantu rumah tangga asing, seringkali dianggap sebagai 'other' dan tidak terlindungi¹⁴ (Piper, 2002). Dalam undang-undang ketenagakerjaan Malaysia tahun 1955, secara eksplisit tidak disertakan tenaga kerja domestik sebagai pihak yang berhak mendapatkan keuntungan persalinan, cuti, dan pengaturan jam kerja (<http://hrw.org/reports/2004/indonesia0704/4.htm>). Hal ini mengindikasikan bahwa tenaga kerja migran perempuan lebih rentan terhadap berbagai hal yang disebabkan oleh konstruksi gender mengenai maskulinitas dan femininitas yang sangat bias. Pekerjaan di sektor domestik lebih sering dilihat sebagai kepanjangan dari peran tradisional perempuan sebagai ibu, pengasuh dalam keluarga yang tidak diperhitungkan secara ekonomis. Pemahaman yang bias seperti inilah yang kemudian banyak merugikan tenaga kerja perempuan dan menyebabkan mereka rentan terhadap tindakan eksploitasi (Silvey, 2004).

Migrasi di satu pihak dapat menimbulkan perubahan pada hubungan kekuasaan-gender sehingga perempuan memiliki peran dan status yang berbeda. Namun di lain pihak, norma-norma sosial dan stereotipi gender telah menyebabkan perempuan tidak mendapatkan perlakuan yang setara dengan laki-laki. Dalam hal upah, misalnya, perempuan seringkali tidak memperoleh upah yang sesuai meskipun tugas yang dipikul relatif sama beratnya dengan yang dilakukan oleh pekerja laki-laki. Di samping itu, kebanyakan migran perempuan seringkali diarahkan pada sektor-sektor pekerjaan yang hanya membutuhkan sedikit ketrampilan dan umumnya memiliki kontrak

¹³Pemerintah Indonesia menurut Nakertrans (2003) telah melakukan kerjasama bilateral dengan pemerintah Arab Saudi untuk melindungi pekerja migran perempuan dari Indonesia yang banyak bekerja sebagai pembantu rumah tangga di Negara Arab (Silvey, 2004).

¹⁴Fenomena ini menunjukkan kuatnya tradisi dan kelembagaan patriarki yang telah menempatkan perempuan dalam urutan yang terendah di lingkup domestik maupun publik (Tyner dalam Piper, 2002).

kerja dengan waktu singkat. Hal ini mengindikasikan bahwa tenaga kerja bukan merupakan suatu konsep yang netral tetapi sangat dipengaruhi oleh perspektif gender yang dalam banyak hal lebih menguntungkan laki-laki. Oleh karena itu, feminisasi tenaga kerja migran dalam sistem ekonomi global merefleksikan peran perempuan sebagai seorang 'istri' atau 'ibu' (Piper, 2002).

Di beberapa negara di Asia, seperti di Indonesia, Filipina dan Sri Lanka, fenomena feminisasi migrasi lebih menonjol karena kebanyakan pekerja yang melakukan migrasi ke luar negeri adalah wanita. Sejumlah faktor ditengarai memiliki kontribusi yang cukup signifikan terhadap peningkatan mobilitas penduduk lintas batas negara. Kesempatan kerja yang terbatas di daerah asal dan pertumbuhan sektor jasa yang pesat mendorong orang bermigrasi keluar untuk mendapatkan pekerjaan. Pada tahun 2002, Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi (Depnakertrans) mencatat sebanyak 76 persen tenaga kerja legal yang berstatus sebagai migran adalah perempuan (<http://hrw.org/reports/2004/indonesia0704/4.htm>). Seperti yang sudah dikemukakan sebelumnya, migran perempuan cenderung terkonsentrasi dalam pasar kerja yang sangat spesifik gender, seperti pekerjaan yang memberi upah rendah dan sangat 'time-consuming' serta terlibat dalam beragam sektor pekerjaan yang tidak memiliki perlindungan seperti menjadi pembantu rumah tangga (<http://www.un-instraw.org/>). Menurut Firdausy (2001) pada tahun 1999, Indonesia telah mengirimkan sekitar 185.000 orang untuk bekerja di sektor jasa domestik.

Fenomena perempuan yang bermigrasi tanpa disertai suami/keluarga semakin meningkat jumlahnya. Hal ini dimungkinkan karena tingginya permintaan akan tenaga kerja perempuan untuk sektor jasa dan industri, di samping semakin diakuinya peran/kiprah perempuan dalam kegiatan ekonomi. Di Cina, meskipun jumlah migran laki-laki relatif masih lebih banyak dibandingkan migran perempuan, namun terlihat peningkatan tenaga kerja perempuan yang bermigrasi ke daerah industri seperti di Guangdong. Demikian pula halnya dengan yang terjadi di negara Bangladesh dan Sri Lanka,

terjadi peningkatan migrasi perempuan yang bekerja di industri garmen.

Peningkatan migrasi di kalangan perempuan ini didorong oleh beberapa faktor. Faktor-faktor tersebut antara lain kemudahan untuk keluar dan atau masuk dalam pekerjaan di sektor informal yang banyak tersedia di perkotaan, kemudahan transportasi dalam melakukan mobilitas sirkuler antara desa-kota, serta adanya perubahan peran gender perempuan¹⁵. Perempuan tidak lagi diposisikan dalam ranah domestik dan berperan sebagai ibu rumah tangga, tapi memiliki kebebasan untuk bekerja, bahkan sampai keluar negeri sekalipun. Alasan lain yang diduga kuat juga menjadi penyebab meningkatnya migran perempuan adalah sulitnya mempertahankan kehidupan di perdesaan.

Feminisasi Migrasi dalam Kaitannya dengan Aspek Sosial-Demografi

Keterlibatan perempuan dalam kegiatan mobilitas penduduk tidak dapat dilepaskan dari pengaruh faktor sosial, ekonomi dan budaya. Adanya perbedaan pembangunan antar daerah dapat memicu terjadinya mobilitas penduduk dari daerah yang terbelakang/miskin menuju daerah yang dianggap lebih maju pembangunannya. Namun, tidak semua penduduk dapat melakukan mobilitas karena sangat tergantung pada berbagai faktor seperti ikatan keluarga, informasi tentang daerah tujuan, ketersediaan biaya dan pemahaman gender¹⁶ dalam keluarga maupun masyarakat (Mueller, 2000).

¹⁵(<http://64.233.179.104/search?q=cache:xh1lLpwe82wj:www.ilo.org/public/english/region/as...>).

¹⁶Menurut pemahaman gender yang tradisional mengenai pembagian kerja menurut jenis kelamin, perempuan dianggap paling sesuai/cocok untuk bekerja di rumah tangga dan berhubungan dengan pekerjaan yang sifatnya melayani. Pembagian kerja ini lebih menekankan pada norma-norma sosial dan praktek budaya daripada pertimbangan karakteristik struktural dari pasar kerja dan sistem ekonomi (<http://www.ilo.org/public>).

Tidak sedikit kajian yang menggunakan perspektif sosial-demografi untuk menganalisa kemunculan fenomena feminisasi migrasi. Ciri-ciri demografi seperti status perkawinan, pendidikan perempuan dan jumlah anak ditengarai telah memainkan peranan penting dalam proses pengambilan keputusan perempuan untuk terlibat dalam kegiatan ekonomi di luar lingkup domestik, bahkan sampai ke luar negeri. Hasil studi di Mexico menunjukkan bahwa partisipasi tenaga kerja wanita meningkat dari 13 persen pada tahun 1950 menjadi 35 persen di tahun 1996. Faktor yang diduga kuat mempengaruhi peningkatan persentase tersebut adalah adanya peningkatan pendidikan wanita dan rendahnya tingkat perkawinan dan fertilitas. Fenomena yang serupa juga ditemukan di Swedia dan Norwegia, yakni adanya hubungan yang kuat antara penundaan perkawinan dan kehamilan dengan peningkatan tenaga kerja wanita. Ada kecenderungan tingginya permintaan akan tenaga kerja wanita (terutama untuk sektor jasa) diikuti dengan rendahnya persentase perkawinan dan kehamilan. Status perkawinan dalam kajian ini menjadi faktor determinan utama yang mempengaruhi keterlibatan seorang wanita dalam kegiatan ekonomi, dibandingkan ciri demografi lainnya seperti pendidikan, jumlah anak. Diasumsikan seorang wanita yang tidak bersuami (janda atau belum menikah) memiliki otonomi yang lebih besar untuk terlibat dalam kegiatan ekonomi dibandingkan dengan para wanita yang masih memiliki suami.

Demikian pula hanya yang ditemukan dari pengalaman di Bangladesh yang menunjukkan bahwa pada umumnya tenaga kerja wanita di sektor garmen cenderung menunda perkawinan mereka, karena adanya keinginan kuat untuk menabung penghasilannya sebelum memutuskan menikah. Fenomena yang sama juga ditemukan di wilayah Kabupaten Kepulauan Sangihe, Sulawesi Utara (PPK-LIPI, 2006). Ada kecenderungan perempuan yang mencari kerja ke luar desa adalah mereka yang masih berstatus gadis (belum menikah). Keinginan untuk dapat menabung dan merasakan hidup bebas sebagai lajang, merupakan alasan yang mendasari kepergian mereka mencari nafkah di luar desa. Setelah menikah, kebanyakan dari perempuan tersebut memilih tinggal di desa mengurus keluarganya. Gambaran

lebih lanjut mengenai migrasi perempuan dari Sangihe akan dipaparkan dalam bagian berikut ini. Untuk melengkapi gambaran tentang migrasi perempuan, bahasan diawali dengan sejarah mobilitas penduduk secara umum dari Sangihe menuju Filipina.

Mobilitas Penduduk dari Kabupaten Kepulauan Sangihe

Sejarah migrasi

Menurut catatan sejarah, mobilitas penduduk dari Kabupaten Kepulauan Sangihe ke pulau-pulau yang termasuk dalam wilayah Republik Filipina sudah berlangsung sejak sebelum abad ke-19. Keadaan ini berlangsung terus dan bahkan arus mobilitas penduduk semakin meningkat memasuki abad ke-20. Keterbatasan sumber daya alam sebagai sumber mata pencaharian dan tekanan ekonomi lainnya merupakan faktor pendorong penduduk Sangir¹⁷ untuk melakukan mobilitas. Hasil studi PPK-LIPI pada tahun 1995 menunjukkan bahwa penduduk yang ke luar dari Sangihe-Talaud lebih besar daripada penduduk yang masuk ke daerah tersebut. Para migran tersebut paling banyak berasal dari Pulau Sangir Besar terutama dari Kecamatan Tabukan Utara¹⁸ yang termasuk dalam wilayah perbatasan BCA (*Border Crossing Area*) Marore. Diperkirakan jumlah migran yang menetap di Filipina Selatan sekitar 3.000 kepala keluarga atau sekitar 15.000 jiwa (Aswatini dkk, 1997:14).

Beberapa daerah Kepulauan Sangihe-Talaud termasuk sebagai daerah yang kurang baik untuk dijadikan lahan pertanian. Bahkan ada beberapa pulau yang tidak dapat dihuni karena tidak adanya sumber mata air tawar. Keadaan itu dengan pulau-pulau di

¹⁷Masyarakat umumnya menyebut penduduk dari Kabupaten Kepulauan Sangihe sebagai orang Sangir, sehingga dalam tulisan ini juga akan memakai istilah itu untuk menyebutkan penduduk yang berasal dari wilayah tersebut.

¹⁸Dengan terbentuknya Kabupaten Kepulauan Sangihe, Kecamatan Tabukan Utara mengalami pemekaran yang membawa konsekuensi terbentuknya Kecamatan Nusa Tabukan yang wilayahnya mencakup sebagian wilayah Kecamatan Tabukan Utara sebelum pemekaran.

Filipina yang termasuk sebagai daerah yang cocok untuk dijadikan lahan pertanian. Sebelum tahun 1980-an, kesempatan kerja di Filipina terbuka luas. Kebanyakan para migran tersebut bekerja di sektor perkebunan kelapa. Ada kecenderungan orang-orang Filipina lebih senang mempekerjakan orang-orang Indonesia sebagai buruhnya karena dianggap lebih rajin, jujur dan bersedia dibayar dengan upah yang lebih rendah dibandingkan dengan buruh orang Filipina sendiri (Raharto, 1995:65-66).

Dalam perkembangannya, penduduk dari Sangihe yang pergi ke Filipina Selatan, khususnya di daerah Mindanao, tidak hanya untuk keperluan bercocok tanam, tetapi juga untuk berdagang. Perbedaan harga kopra dan barang-barang kebutuhan pokok antara Sangihe dengan Filipina mendorong para petani dari Sangir-Talaud untuk melakukan perdagangan¹⁹. Perdagangan yang terjadi antar pedagang Indonesia dengan Filipina saat itu adalah dengan cara barter untuk mengatasi perbedaan nilai mata uang. Melalui hubungan dagang ini kemudian masuklah informasi tentang pasar kerja yang tersedia di Filipina Selatan, sehingga menimbulkan arus migrasi penduduk yang lebih besar dari Sangir-Talaud menuju ke daerah di Filipina tersebut. Tidak sedikit di antara mereka yang kemudian memutuskan untuk menetap di Filipina dan melakukan kawin campur dengan penduduk setempat.

Menurut informasi yang disampaikan oleh narasumber pada saat penelitian berlangsung tahun 2006, hubungan perdagangan antara penduduk Filipina dengan Sangir diawali dengan adanya proses kunjung mengunjungi antar kerabat yang menetap di dua negara yang

¹⁹Pada tahun 1960-an, harga sembilan bahan pokok di desa Tinakareng dan Bukide, sangat mahal dibandingkan dengan harga di Filipina. Di samping itu, barang-barang tersebut juga sukar diperoleh di kedua desa tersebut sehingga untuk mendapatkan sembilan bahan pokok tersebut, penduduk pergi ke Filipina dengan membawa kopra untuk dijual di sana. Harga kopra di Filipina relatif lebih mahal bila dibandingkan dengan harga di desa di Sangir. Faktor inilah yang kemudian mendorong penduduk Sangir untuk berdagang ke Filipina (Raharto, 1995:67).

berbeda²⁰. Lambat laun muncul bentuk perdagangan yang sampai saat ini masih berlangsung, meskipun perdagangan berlangsung dalam skala kecil. Keterbatasan modal dan transportasi menjadi kendala utama untuk mengembangkan sektor perdagangan. Berikut kutipan wawancara mendalam dengan narasumber di Kecamatan Nusa Tabukan, Sulawesi Utara:

”.....banyak (penduduk) dari Tinakareng yang tinggal di Filipina. Langkah pertama hanya saling kunjung-mengunjungi keluarga yang (kemudian) berlanjut dengan mereka bawa barang dari sini (Tinakareng), bawa barang dari sana (Filipina). Karena kalau datang ke sana (Filipina) lebih mahal harganya, begitu juga barang dari sini. Kalau dilihat barang-barangnya tidak jauh beda, ... Ya kalau dari sini bawa sabun, rinso, di sana juga ada, korek api yang batang, kalau dari sana korek yang pakai gas tapi masih banyak yang cinta produk luar negri. Kalau yang dari Tinakareng ke Filipina biasanya cuma perdagangan kecil-kecilan, yang besar justru dari Petta dan pakai kapal kalau ke Filipina, kalau yang dari Tinakareng cuma pump-boat.”

Kepindahan penduduk ke luar Sangihe dapat dikatakan sebagai salah satu strategi dalam mengatasi kemiskinan yang melingkupi kebanyakan masyarakat yang hidup di daerah perbatasan tersebut. Strategi semacam ini sudah merupakan tradisi yang dilakukan sejak dulu oleh penduduk untuk keluar dari jerat kemiskinan. Dengan melakukan migrasi diharapkan persoalan ekonomi rumah tangga dapat teratasi karena adanya kesempatan kerja yang lebih luas di daerah tujuan. Pilihan mengadu nasib ke negara tetangga dipengaruhi oleh faktor jarak yang lebih dekat. Jarak tempuh

²⁰Menurut catatan penelitian PPK-LIPI (1995) di awal tahun 70-an diperkirakan masih ada sekitar 10 ribuan orang Sangir yang tinggal di Filipina Selatan, diantaranya di pulau Balut dan Saranggane. Meskipun tidak ada dokumentasi resmi mengenai jumlah orang Sangir yang saat ini bermukim di Filipina kemungkinan jumlahnya sudah jauh berkurang. Hal ini diindikasikan dari banyaknya penduduk Indonesia yang saat itu berkeinginan kembali/pulang ke Indonesia, namun masih terbentur soal biaya kepulangan.

ke daerah tersebut lebih dekat bila dibandingkan perjalanan ke Manado yang memakan waktu hampir sepuluh jam dengan menggunakan kapal besar. Sebaliknya, perjalanan ke pulau-pulau di wilayah Filipina hanya membutuhkan waktu sekitar 6-8 jam dengan menggunakan perahu bermotor kecil.

Jika diamati lebih mendalam, mobilitas penduduk Sangir tidak hanya terbatas ke Filipina, tetapi juga ke daerah lain yang lebih luas jangkauannya. Sebagian penduduk Sangir melakukan mobilitas menuju ke rangkaian kepulauan yang terletak di lepas pantai Minahasa, bahkan ada yang menjelajah sampai ke wilayah Papua. Dengan menggunakan transportasi laut jenis *pump-boat* bermesin 16 PK penduduk Sangir mampu mencapai daerah tujuan yang relatif jauh dari Sangihe. Keterbatasan sarana transportasi tidak menghalangi penduduk Sangir menjelajahi daerah-daerah berjarak ribuan mil untuk mencari penghidupan yang lebih layak. Menurut Sondakh dan Jones (1991:379), kemiskinan merupakan faktor pendorong utama bermigrasinya penduduk Sangir dan Talaud ke daerah-daerah yang dianggap lebih makmur²¹. Selain mencari nafkah, sebagian dari mereka bermigrasi dengan tujuan untuk melanjutkan pendidikan, misalnya ke Manado²² atau ke Tahuna. Menurut hasil penelitian PPK-LIPI (1997), orang-orang Sangir yang melanjutkan sekolah ke luar daerah cenderung tidak kembali ke daerah asal. Kecenderungan ini ternyata masih berlanjut sepuluh tahun sesudahnya. Dari penelitian di

²¹Dibandingkan dengan Minahasa dan Manado, Sangir Talaud termasuk daerah yang tertinggal dalam hal sosial-ekonomi sementara Minahasa dan Manado termasuk sebagai daerah yang 'superior'. Hal ini tercermin dari tingkat pendapatan perkapita penduduk, pengeluaran rumah tangga, ketersediaan pelayanan pendidikan dan kesehatan serta kualitas jalan maupun transportasi.

²²Migrasi penduduk Sangir menuju daerah lainnya dalam lingkup Provinsi Sulawesi Utara, seperti menuju Manado, Bitung maupun Minahasa menurut catatan penelitian tim mobilitas PPK-LIPI tahun 2000 sudah berlangsung sejak jaman penjajahan Belanda. Bahkan penduduk Sangir yang bermukim di Bitung merupakan kelompok pendatang terbesar dibandingkan dengan pendatang dari daerah lainnya (Romdiati, 2000:48). Berdasarkan penelitian tim Perbatasan dan Kemiskinan PPK-LIPI tahun 2006, migrasi keluar dari Sangir bahkan masih berlangsung sampai saat ini.

tahun 2006 diperoleh informasi bahwa penduduk yang berpendidikan tinggi umumnya mencari kerja di luar desa, sedangkan yang tersisa di desa kebanyakan berpendidikan rendah (SD ke bawah)²³. Hal ini mengindikasikan bahwa daerah tersebut belum mampu menciptakan lapangan kerja untuk angkatan kerja terdidik.

Dinamika Mobilitas Penduduk

Arus migrasi penduduk dari Sangir-Talaud menunjukkan pergeseran dari pola permanen menjadi musiman atau sering juga disebut dengan non permanen. Hasil survey PPK-LIPI (1995) menunjukkan bahwa kondisi keamanan yang memburuk sekitar tahun 1980-an di Filipina mempengaruhi arus mobilitas penduduk dari Sangir ke Filipina. Maraknya perampokan dan meningkatnya kasus pembunuhan telah mengurangi minat penduduk Sangir-Talaud untuk menetap Filipina. Demikian pula situasi di Filipina sudah tidak kondusif untuk mencari kerja maupun membuka lahan perkebunan. Rawannya kondisi keamanan dan memburuknya perekonomian di Filipina telah mendorong sebagian besar penduduk Sangir menjual kebun/ladang mereka untuk kemudian kembali ke Sangihe atau ke beberapa daerah lainnya di Indonesia.

Setelah tahun 1980-an, pergerakan penduduk Sangir ke Filipina bukan lagi untuk tujuan menetap tapi kebanyakan hanya bersifat sementara untuk tujuan dagang. Seperti yang dikemukakan oleh seorang migran perempuan berusia 45 tahun, ia tidak pernah tinggal menetap di Filipina tetapi lebih sering menyertai suaminya ke Filipina untuk berdagang. Menurutnya di pasar di Tahuna sulit untuk mendapatkan beras, susu dan minyak tanah sehingga penduduk Sangir terpaksa harus pergi ke Filipina untuk mencari barang-barang

²³Hasil survey PPK-LIPI (2006) terhadap 192 rumah tangga di Desa Nandedakele menunjukkan bahwa lebih dari tigaperempat ART usia 13-18 tahun, pendidikan terakhir yang ditamatkan SD ke bawah, sisanya memiliki jenjang pendidikan terakhir SLTP dan hanya sebagian kecil yang dapat menyelesaikan pendidikan SLTA. Data ini menunjukkan bahwa dengan meningkatnya jenjang pendidikan, maka proporsi ART semakin mengecil.

kebutuhan pokok tersebut yang harganya pun relatif lebih murah dibandingkan dengan harga di pasar Sangir (Raharto, 1995:67). Sebagian penduduk masuk ke Filipina untuk mengunjungi sanak keluarganya yang masih menetap di sana dan bagi yang masih memiliki kebun/lahan²⁴ sekaligus untuk mengelola perkebunan. Dengan menggunakan izin kunjungan keluarga, mereka masuk ke Filipina untuk mengurus perkebunan kelapa dan tanah perladangan yang masih ada di Pulau Balut dan Saranggane dan beberapa tempat lainnya di daratan Mindanao (Raharto, 1995: 38).

Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan narasumber pada saat penelitian tahun 2006, pola migrasi non-permanen ke Filipina kenyataannya masih dijalankan oleh sebagian penduduk Sangir, khususnya mereka yang berprofesi sebagai pedagang. Umumnya di Filipina mereka menetap selama 2-3 hari dan kemudian kembali membawa barang-barang dagangan untuk di jual ke Petta. Penduduk Sangir yang masih mempunyai keluarga di Filipina pada umumnya menetap selama satu bulan sebelum kembali ke Sangir. Penduduk yang menekuni usaha perdagangan, dalam setahun sekurang-kurangnya pergi ke Filipina sebanyak tiga kali. Semakin besar modal yang dimiliki, semakin sering mereka melakukan mobilitas.

Hasil survey menunjukkan bahwa penduduk yang melakukan mobilitas untuk tujuan berdagang tidak ada yang menetap lebih dari enam bulan. Sekitar 6 persen penduduk Desa Nanedakele yang memiliki aktivitas berdagang menetap selama beberapa hari di daerah tujuan dan frekuensinya berulang-ulang (lihat Tabel 1.). Sebagian besar melakukan mobilitas secara ulang-alik atau pergi dan pulang pada hari yang sama. Kemungkinan besar mereka yang melakukan mobilitas ulang-alik, bukan berdagang di Filipina, namun di Petta (masih termasuk wilayah Kepulauan Sangihe). Hal itu karena untuk sampai di Filipina dibutuhkan waktu sekurang-kurangnya 8 jam

²⁴Menurut perkiraan Ambong, ada sekitar 35 persen penduduk yang masih memiliki tanah perladangan dan kebun kelapa di Pulau Saranggane, Pulau Balut dan di beberapa tempat di daratan Mindanao (Raharto, 1995:38).

sehingga tidak mungkin untuk dilaju dalam waktu sehari. Sementara itu, dari desa ke Petta hanya membutuhkan waktu kurang lebih setengah jam, sehingga memungkinkan untuk melakukan perjalanan pulang pergi dalam sehari.

Meskipun demikian, tidak semua penduduk melakukan mobilitas non-permanen. Seperti yang dapat dilihat dari hasil survey di tahun 2006 (lihat Tabel 1), lebih dari separuh pencari kerja umumnya menetap lebih dari enam bulan. Menurut konsep migrasi, lama tinggal lebih dari enam bulan di daerah tujuan dapat dikategorikan sebagai migrasi permanen. Kemungkinan besar daerah tujuan para pencari kerja yang bermigrasi tersebut adalah daerah-daerah dalam kawasan Indonesia, karena hanya 2,4 persen di antara mereka yang menyatakan pernah bermigrasi ke luar negeri. Berdasarkan hasil wawancara mendalam diperoleh keterangan bahwa dalam kurun waktu dua tahun terakhir, ada kecenderungan pergeseran mobilitas penduduk dari non-permanen menjadi permanen. Hal ini terlihat dari kepindahan sekitar sepuluh rumah tangga dari dusun III dan IV untuk kemudian menetap di Manado²⁵. Dari penghasilan selama merantau di Manado, kelompok migran tersebut berhasil meningkatkan kesejahteraannya sehingga mampu membeli tanah dan membangun rumah. Selanjutnya, mereka mengajak keluarga dari desa untuk pindah ke Manado, seperti yang diceritakan oleh narasumber berikut ini:

Ada tidak buruh bangunan yang sudah berhasil di Manado kemudian mengajak keluarganya yang ada di sini untuk pindah ke Manado ?

"....banyak juga, terutama di dusun III dan IV".

Kenapa dari situ yang banyak ?

".....karena banyak yang berhasil mereka".

Biasanya berapa lama mereka di Manado baru bisa mengajak keluarga ?

²⁵Migrasi penduduk Sangir menuju daerah lainnya dalam lingkup Provinsi Sulawesi Utara, seperti menuju Manado, Bitung maupun Minahasa menurut catatan penelitian tim mobilitas PPK-LIPI tahun 2000 sudah berlangsung sejak jaman penjajahan Belanda (Romdiati, 2000:30).

”.....tergantung dari pendapatannya, biasanya lebih dari 6 bulan. Ada yang sampai 5 tahun di Manado”.

Tabel 1
Distribusi Migran menurut Alasan Utama Kepergian dan Lama Tinggal di Daerah Tujuan, Desa Nanedakele, Kabupaten Kepulauan Sangihe (%)

Alasan utama kepergian yang terakhir	Lama tinggal di daerah tujuan			Total
	Pergi-pulang pada hari yang sama	Beberapa hari dan berulang-ulang	Lebih dari enam bulan	
1. Berdagang	9,1	5,8	-	2,9
2. Buruh (kebun, kayu, kapal)	9,1	8,1	10,8	9,6
3. Mencari ikan	9,1	7,0	3,6	5,3
4. Mencari pekerjaan	-	29,1	62,2	45,2
5. Sekolah	-	1,2	7,2	4,3
6. Berobat	-	2,3	2,7	2,4
7. Alasan keluarga	63,6	40,7	12,6	26,9
8. Lainnya	9,1	5,8	0,9	3,4
Total	100,0 (11)	100,0 (86)	100,0 (111)	100,0 (208)

Sumber: Penelitian Penduduk dan Kemiskinan di Daerah Perbatasan di Sulawesi Utara dan Kalimantan Timur, PPK-LIPI, 2006.

Dinamika mobilitas penduduk tidak hanya terlihat dari adanya perubahan dalam lama tinggal tetapi juga dalam hal kuantitas penduduk yang melakukan mobilitas. Jika hasil penelitian PPK-LIPI di Marore tahun 1997 menunjukkan sekitar 46 persen penduduk yang pergi ke Filipina untuk mencari kerja, maka hasil penelitian tahun 2006 memperlihatkan adanya penurunan jumlah mobilitas penduduk ke luar negeri yang cukup signifikan. Hasil survey yang dilakukan terhadap 192 rumah tangga di Desa Nanedakele menemukan bahwa hanya sekitar 2,4 persen penduduk yang pernah melakukan migrasi ke luar negeri (ke Malaysia dan Filipina) (lihat Tabel 2). Penduduk Sangir yang sampai saat ini masih melakukan mobilitas ke Filipina hanya terbatas pada penduduk dari Desa Tinakareng, seperti

dinyatakan dalam petikan wawancara mendalam dengan narasumber di Kecamatan Nusa Tabukan berikut:

Penduduk di sini masih banyak yang pergi ke Filipina ?

".... kalau di sini, untuk Nipa, sudah tidak ada, tinggal di Tinakareng yang sering bolak-balik".

Kenapa yang paling banyak ke Filipina dari Tinakareng ?

"...karena yang paling banyak mempunyai keluarga tinggal di Filipina dari Tinakareng".

Kalau yang dari Bukide Timur ke Davao masih ada ?

"....memang (dulu) orang ada yang dari sana ke Davao, tetapi sekarang kurang sekali, boleh dikatakan juga tidak ada".

Ada beberapa faktor yang ditengarai menjadi penyebab berkurangnya mobilitas penduduk ke Filipina. Salah satu faktor berkaitan dengan ketatnya pengawasan yang dilakukan, baik oleh pemerintah Indonesia maupun Filipina, dalam memantau pergerakan orang termasuk barang dagangan yang umumnya dibawa oleh penduduk yang bepergian ke atau dari Filipina. Seperti yang dikemukakan oleh seorang narasumber, sejak dulu sudah dibuat peraturan²⁶ yang mewajibkan orang yang bermaksud ke Filipina harus 'melapor' terlebih dulu ke Marore. Tanpa melalui jalur resmi yang ditetapkan tersebut, kemungkinan orang dapat ditangkap dan diproses di pengadilan. Dengan maraknya isu terorisme penjagaan di perbatasan semakin diperketat. Besarnya resiko yang harus dihadapi apabila menggunakan jalur tidak resmi (tanpa dilengkapi surat-surat), telah mengurungkan niat sebagian penduduk Sangir untuk pergi ke Filipina. Berkurangnya animo masyarakat Sangir ke Filipina juga disebabkan karena adanya pergeseran daerah tujuan migrasi. Penelitian PPK-LIPI tahun 2006 menemukan bahwa hanya sebagian

²⁶Untuk menjaga keamanan kedua Negara, Pemerintah Indonesia dan Filipina membuat kesepakatan kerjasama lintas batas yang dimulai pada tahun 1956. Kesepakatan tersebut ditindaklanjuti dengan ditetapkannya enam unit daerah perbatasan Border Crossing Area (BCA), masing-masing tiga unit untuk wilayah Indonesia dan Filipina. Namun yang beroperasi hanya 2, yaitu unita BCA Marore (Indonesia) dan BCA Batuganding (Filipina) (Raharto, 1995:37).

kecil penduduk Desa Nanedakale yang menyatakan pernah bermigrasi untuk mencari kerja atau berdagang ke Filipina. Hasil survey (lihat Tabel 2) menunjukkan bahwa daerah tujuan migrasi sebagian besar penduduk Desa Nanedakele berada dalam kawasan negara Indonesia, sebaliknya, hanya sebagian kecil yang pernah bermigrasi ke luar negeri (Malaysia dan Filipina). Temuan ini juga diperkuat dengan informasi yang diperoleh dari wawancara mendalam dengan beberapa narasumber, antara lainnya mereka mengemukakan sebagai berikut:

Kalau orang yang pada keluar cari kerja kemana perginya?
”....ke Manado, kalau perempuan paling banyak jadi PRT (kebanyakan yang masih nona yang pergi menjadi PRT), kalau laki-laki jadi buruh bangunan. Paling banyak jadi buruh bangunan, di samping kuli angkut (bagasi)”.

Apakah sekarang masih banyak penduduk yang pergi ke Filipina untuk berdagang?

”....kalau sekarang karena pengaruh persaingan terlalu besar terutama masalah modal, karena adanya di Petta, sehingga masyarakat di sini mengalah. Sehingga sampai sekarang so tidak ada orang dari sini yang ke Filipina, sudah jarang sekarang. Orang-orang yang berdagang biasanya mereka belanja di Manado (seperti pakaian, alat-alat dapur) baru di jual di sini (Nanedakele)”.

Dari dusun IV (termasuk dalam Desa Nanedakele) ini ada tidak yang pergi ke Filipina?

”Tidak ada. Kalau dulu yang berpanggayung masih ada, kalau sekarang sudah tidak ada”.

Kondisi perekonomian di salah satu negara merupakan faktor yang dapat mempengaruhi pergerakan penduduk untuk masuk atau ke luar negara tersebut. Situasi di Filipina yang saat itu tidak lebih baik daripada kondisi di Indonesia merupakan faktor yang mempengaruhi penduduk Sangir untuk beralih mencari kerja di wilayah Indonesia. Setelah tahun 1970-an kondisi perekonomian di Indonesia mulai membaik sehingga banyak penduduk Sangir yang memutuskan kembali ke Indonesia, sebagian di antaranya menuju Manado, Bitung, sedangkan sebagian lainnya menuju Pulau Halmahera (Aswatini dkk, 1997:36).

Peralihan daerah tujuan migrasi penduduk Sangir dari Filipina menuju daerah-daerah di wilayah Propinsi Sulawesi Utara, tidak dapat dilepaskan dari kebijakan pembangunan yang dicanangkan propinsi tersebut. Pemerintah Propinsi Sulawesi Utara menetapkan wilayahnya sebagai Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu – KAPET. Dengan status tersebut diharapkan wilayah Provinsi Sulawesi Utara semakin cepat berkembang sebagai kawasan industri. Kebijakan ini secara langsung maupun tidak langsung mempengaruhi mobilitas penduduk dan menjadikan beberapa daerah di Provinsi Sulawesi Utara menjadi wilayah tumpuan bagi pendatang. Kesempatan kerja yang terbuka luas di sektor industri pengolahan, perdagangan dan jasa, antara lain di Kota Bitung dan Manado, menjadi daya tarik bagi orang Sangir untuk bermigrasi mencari pekerjaan di kota-kota tersebut. Tidak sedikit orang Sangir yang awalnya bekerja sebagai buruh dan penggarap lahan pertanian/perkebunan milik penduduk asli yang kemudian menjadi tuan tanah di Bitung (Romdiati dkk, 2000:29-31).

Migrasi perempuan dari wilayah perbatasan Kepulauan Sangir

Bagian ini memaparkan lebih dalam mengenai fenomena migrasi khususnya yang terjadi di kalangan perempuan. Data yang dipergunakan untuk menjelaskan pola migrasi penduduk perempuan bersumber dari hasil survei PPK-LIPI tahun 2006 di Desa Nanedakale, Kabupaten Kepulauan Sangihe. Seperti yang sudah dikemukakan sebelumnya, ada kecenderungan peningkatan mobilitas penduduk perempuan, baik dari desa menuju kota, lintas propinsi maupun lintas negara. Tingginya mobilitas perempuan juga ditemukan di Desa Nanedakele, salah satu desa yang termasuk dalam kawasan BCA Marore. Berdasarkan hasil survey tahun 2006, persentase penduduk perempuan yang bermigrasi hampir separuh (48,1 persen) dari jumlah total responden yang pernah/ sedang bermigrasi. Persentase ini tidak berbeda jauh dengan persentase laki-laki (51,9 persen) yang pernah/ sedang melakukan migrasi. Istilah lokal bagi yang bermigrasi ke luar desa untuk mencari kerja/bekerja adalah "memberasing" yang artinya merantau. Penduduk Sangir

umumnya bermigrasi ke luar desa untuk mencari kerja pada musim angin Barat, saat para nelayan tidak dapat melaut karena derasnya arus laut dan tingginya ombak. Berkurangnya pendapatan dari hasil perikanan, mendorong sebagian penduduk untuk mencari tambahan penghasilan dengan bekerja di luar desa.

Seperti yang sudah disinggung sebelumnya, telah terjadi pergeseran daerah tujuan migrasi. Ada kecenderungan pada masa sekarang daerah tujuan migrasi penduduk Sangir tidak lagi ke Filipina. Demikian pula halnya dengan penduduk Desa Nanedakale, seperti yang dapat dilihat pada tabel di bawah ini, sebagian besar daerah tujuan migrasi penduduk Nanedakele berada dalam kawasan Indonesia (sebagian besar masih berada dalam wilayah Provinsi Sulawesi Utara). Dari hasil survey juga dapat dilihat bahwa kebanyakan migran perempuan memilih Manado sebagai daerah tujuan. Hanya tercatat satu persen perempuan yang pernah bermigrasi ke luar negeri. Pada kelompok migran laki-laki, selain ke Kota Manado, sebagian menuju Kota Bitung karena di kota ini banyak terdapat industri dan juga terdapat pelabuhan laut yang banyak mempekerjakan tenaga kerja dari Sangir sebagai buruh bongkar/angkut barang.

Tabel 2
Distribusi Migran Menurut Daerah Tujuan dan Jenis Kelamin,
Desa Nanedakele, Kabupaten Kepulauan Sangihe (%)

Daerah Tujuan	Laki-laki (%)	Perempuan (%)	Total
Sangihe Talaud	5,6	4,0	4,8
Manado	74,1	82,0	77,9
Bitung	10,2	5,0	7,7
Gorontalo	1,9	2,0	1,9
Luar negeri (Malaysia, Filipina)	3,7	1,0	2,4
Lainnya	4,6	6,0	5,3
Total	100,0 (108)	100,0 (100)	100,0 (208)

Sumber: Penelitian Penduduk dan Kemiskinan di Daerah Perbatasan di Sulawesi Utara dan Kalimantan Timur, PPK-LIPI, 2006.

Mencari pekerjaan dan alasan keluarga merupakan dua hal yang paling sering dikemukakan para migran sebagai pendorong kepergiannya ke luar desa. Namun apabila dilihat menurut jenis kelamin, terdapat perbedaan yang cukup signifikan antara migran laki-laki dan perempuan. Hal ini terlihat dari relatif banyaknya penduduk perempuan yang bermigrasi untuk tujuan sekolah dibandingkan dengan laki-laki. Situasi ini secara tidak langsung menggambarkan terbuka luasnya akses perempuan untuk mendapatkan pendidikan. Fenomena ini berbeda dengan yang biasa ditemukan di beberapa negara berkembang seperti di India, Bangladesh, yaitu ada kecenderungan perempuan relatif tertinggal dalam hal pendidikan daripada laki-laki. Adanya gender bias menyebabkan laki-laki lebih diprioritaskan untuk memperoleh pendidikan daripada perempuan. Sebaliknya untuk kegiatan memburuh dan mencari ikan, seperti yang dapat dilihat pada Tabel 3, merupakan alasan kepergian yang lebih banyak dikemukakan oleh migran laki-laki daripada migran perempuan.

Tabel 3
Distribusi Migran menurut Alasan Utama Kepergian yang
Terakhir dan Jenis Kelamin Desa Nanedakele,
Kabupaten Kepulauan Sangihe (%)

Alasan utama kepergian yang terakhir	Laki-laki (%)	Perempuan (%)	Total
1. Berdagang	4,6	1,0	2,9
2. Buruh (kebun, kayu, kapal)	15,7	3,0	9,6
3. Mencari ikan	10,2	-	5,3
4. Mencari pekerjaan	48,1	42,0	45,2
5. Sekolah	1,9	7,0	4,3
6. Berobat	2,8	2,0	2,4
7. Alasan keluarga	15,7	39,0	26,9
8. Lainnya	0,9	6,0	3,4
Total	100,0 (108)	100,0 (100)	100,0 (208)

Sumber: Penelitian Penduduk dan Kemiskinan di Daerah Perbatasan di Sulawesi Utara dan Kalimantan Timur, PPK-LIPI, 2006.

Pada umumnya perempuan mencari kerja atau bekerja di sektor domestik sebagai pembantu rumah tangga, tukang cuci atau sebagai penjaga toko, sedangkan laki-laki banyak yang menjadi buruh di perkebunan maupun buruh angkut barang/bagasi, seperti yang ditemukan di pelabuhan di Kota Manado dan Bitung. Tingkat pendidikan yang rendah menjadi penyebab utama kebanyakan migran hanya dapat terserap pada sektor dan jenis pekerjaan yang tidak membutuhkan ketrampilan seperti di sektor perkebunan, pertanian dan menjadi buruh/PRT.

Khusus pada kelompok perempuan, seperti yang sudah disinggung sebelumnya, mobilitas penduduk dengan tujuan mencari kerja umumnya dilakukan oleh mereka yang masih berstatus lajang (gadis). Kebanyakan dari mereka tidak lagi pergi ke luar desa untuk bekerja/mencari kerja setelah menikah. Sementara itu, hal tersebut tidak berlaku pada penduduk laki-laki. Meskipun sudah berstatus menikah, masih banyak diantara mereka yang melakukan migrasi ke beberapa daerah untuk bekerja/mencari kerja. Kutipan wawancara dengan seorang narasumber yang memiliki pengalaman bekerja di Manado sebagai pembantu rumah tangga berikut ini memperlihatkan bahwa mobilitas untuk mencari pekerjaan pada umumnya dilakukan oleh perempuan yang belum menikah.

Ibu pernah kerja di Manado ?

"....kalau kerja masih cewe, waktu itu pernah kerja menjadi PRT di Manado".

Kalau di sini yang cewe-cewe masih banyak yang kerja di Manado ?

"....masih banyak, ada yang kerja di Manado, ada yang Cuma di Taruna. Di sini juga ada yang pernah dibawa ke Jakarta sebagai PRT".

Ada tidak cewek di sini yang sekarang kerja di Malaysia atau Filipina ?

"...tidak ada".

Apabila dilihat dari sejarah mobilitas penduduk Sangir, pekerjaan sebagai pembantu rumah tangga untuk perempuan dan menjadi buruh untuk laki-laki, sudah sejak dulu dijalani oleh mereka

yang saat itu masih banyak bermigrasi ke Filipina. Seperti yang dituturkan oleh Ibu Lor, saat kepergiannya ke Filipina tahun 1968, ia belum menikah dan masih berusia 20 tahun. Ia tinggal menetap di Filipina di daerah Basiawang selama satu tahun untuk bekerja *bebaso* (istilah untuk pembantu rumah tangga). Menurutnya banyak perempuan Indonesia yang bekerja *bebaso* sementara yang laki-laki bekerja di kebun. Ibu Lor kembali ke Sangihe karena akan menikah dengan seorang laki-laki asal Bukide dan tidak kembali lagi ke Filipina setelah menikah (Raharto, 1995:65).

Hal menarik yang dapat diamati dari fenomena migrasi perempuan ke Filipina saat itu adalah, kebanyakan perempuan melakukan migrasi bersama dengan suami atau anggota rumah tangga yang lainnya dengan pertimbangan mencari pengalaman dan informasi terlebih dulu. Setelah memperoleh informasi mengenai situasi dan keadaan di daerah tujuan, baru kemudian mereka mengajak serta anggota keluarga lainnya untuk ikut bermigrasi. Perbedaan dengan kondisi sekarang adalah, para perempuan yang mencari kerja ke Manado pada umumnya belum menikah sehingga tidak jarang mereka melakukan migrasi secara sendiri atau ikut dengan teman yang sudah pernah ke Manado. Hal ini sejalan dengan umur saat bepergian pertama kali, yaitu hampir duapertiga migran perempuan berada dalam kelompok usia 15-29 tahun. Bahkan 21 persen tercatat perempuan melakukan migrasi pertama kali di bawah usia 15 tahun. Semakin bertambah usia, cenderung semakin kecil persentase perempuan yang bermigrasi. Fenomena yang sama juga ditemukan pada kelompok migran laki-laki. Menurut informasi dari seorang narasumber, merupakan hal yang biasa untuk seorang anak berusia 14 tahun pergi ke luar desa untuk mencari kerja. Umumnya setelah menyelesaikan pendidikan dasar 6 tahun, mereka tidak lagi melanjutkan pendidikannya, dan sebagian besar masuk dalam pasar kerja.

Tabel 4
Distribusi Migran menurut Umur Bepergian
Pertama Kali dan Jenis Kelamin, Desa Nanedakele,
Kabupaten Kepulauan Sangihe (%)

Umur bepergian pertama kali	Laki-laki (%)	Perempuan (%)	Total
< 15 Tahun	3,7	21,0	12,0
15 – 29 Tahun	69,4	64,0	66,8
30 – 39 Tahun	11,1	7,0	9,1
40 – 49 Tahun	11,1	5,0	8,2
≥50 Tahun	4,6	3,0	3,8
Total	100,0 (108)	100,0 (100)	100,0 (208)

Sumber: Penelitian Penduduk dan Kemiskinan di Daerah Perbatasan di Sulawesi Utara dan Kalimantan Timur, PPK-LIPI, 2006.

Umumnya para migran dari Sangir yang menuju Manado tinggal di pondokan yang disewa secara bersama-sama dengan para migran lainnya di daerah Malalayang (Manado bagian Utara). Sebagian menetap untuk sementara waktu dengan kerabat yang sudah lebih awal tinggal di Manado. Para migran perempuan yang bekerja di sektor domestik sebagai pembantu rumah tangga kebanyakan tinggal dengan pemilik rumah. Penduduk yang merantau ke Manado pada umumnya sudah memiliki informasi tentang peluang kerja dari teman atau kerabat yang ada di Manado. Relatif jauhnya tempat kerja dengan desa tempat tinggal menyebabkan kebanyakan migran pulang ke desa hanya setahun sekali dan biasanya saat hari raya (lebaran). Setelah beberapa hari di desa (paling lama seminggu), mereka umumnya kembali lagi bekerja.

Biasanya cewe-cewe mulai kerja di Manado umur berapa ?

”...15 tahun ke atas”.

Waktu ke Manado dengan kawan atau sendiri ? ”....dengan kawan, ...waktu di Manado tinggal dengan saudara, baru cari kerjaan”.

Menunggu dapat kerjaan lama tidak ? ”.....ada kalanya satu minggu baru dapat kerjaan”.

Berapa lama baru pulang ? ”.....kalau cewe satu tahun baru pulang (lebaran pulang). Biasanya satu minggu di rumah, balik lagi ke Manado”.

Kalau yang ibu-ibu tidak ada yang kerja di Manado ? ”....tidak ada, hanya suaminya saja yang kerja ke Manado”.

Pembahasan mengenai tenaga kerja migran tidak dapat dilepaskan dari isu remitan²⁷, yaitu penghasilan yang dikirimkan oleh para migran kepada keluarganya di daerah asal. Kebanyakan penghasilan dikirimkan oleh para migran kepada keluarganya melalui teman/kerabat yang pulang ke daerah asal. Penghasilan tersebut umumnya dipergunakan untuk memenuhi kebutuhan hidup dari keluarga migran yang ditinggalkan di daerah asal dan merupakan sumber pendapatan bagi rumah tangga tersebut. Penghasilan dari migran tersebut dapat meningkatkan pendapatan rumah tangga mereka dan merupakan salah satu cara yang paling efektif dalam membantu rumah tangga keluar dari jerat kemiskinan²⁸.

Dari berbagai tulisan/laporan penelitian dapat dipahami bahwa sumbangan remitan terhadap peningkatan perekonomian di tingkat keluarga, masyarakat dan daerah relatif signifikan. Dalam laporan Bank Dunia dipaparkan bahwa pada tahun 2001, remitan yang dikirimkan oleh para migran yang berasal dari negara-negara berkembang mencapai jumlah sekitar U.S.\$ 72 milyar dan hal ini merupakan sumber devisa negara terbesar kedua setelah investasi langsung dari luar negeri. Untuk Indonesia sendiri, tercatat U.S.\$ 5.49 milyar remitan yang dikirimkan setiap tahunnya (<http://hrw.org/reports/2004/indonesia0704/4.htm>). Oleh karena itu, tidaklah mengherankan bagi negara-negara 'pengekspor' tenaga kerja, seperti Indonesia, Filipina, Sri Lanka, India, Bangladesh, Pakistan,

²⁷Meskipun penghasilan tersebut dapat dikirimkan dalam bentuk barang, namun pengertian remitan ini merujuk pada pengiriman dalam bentuk uang saja

²⁸<http://64.233.179.104/search?q=cache:dMBZwmZMsbGJ:www.iom.int/chinaconference/file...>

Vietnam dan Thailand, eksport tenaga kerja ke luar negeri telah menjadi salah satu strategi untuk menekan tingkat pengangguran sekaligus mendorong pertumbuhan ekonomi.

Dampak migrasi bagi perempuan dan rumah tangga

Secara umum, kegiatan mobilitas penduduk membawa dampak baik terhadap kehidupan migran dan keluarga maupun masyarakat di sekitarnya. Pada skala mikro hal ini berdampak pada peningkatan kesejahteraan keluarga. Peranan remitan dalam sangat besar karena dapat menyebabkan perubahan status sosial ekonomi keluarga migran, yang diindikasikan antara lain dari bangunan rumah yang relatif lebih bagus dan kepemilikan barang-barang berharga lainnya. Pada skala yang lebih luas, mobilitas penduduk dapat menimbulkan perubahan perilaku masyarakat yang ditandai dengan perubahan perilaku konsumsi dan berkembangnya kehidupan ekonomi di sekitar daerah migran (Kasto, 2002:273)²⁹.

Ada kecenderungan melihat peranan tenaga kerja migran perempuan dalam kegiatan ekonomi, hanya berdampak kecil atau tidak signifikan terhadap peningkatan ekonomi, karena umumnya tenaga kerja migran perempuan mendapatkan pekerjaan yang berupah rendah. Namun, pengalaman dari beberapa negara membuktikan remitan yang dikirimkan perempuan jauh lebih besar bila dibandingkan dengan migran laki-laki, karena umumnya perempuan lebih rajin menabung dibandingkan laki-laki. Hasil studi Osaki (1999) terhadap migran Thai, misalnya, menunjukkan bahwa migran perempuan mengirimkan upahnya dalam jumlah lebih besar kepada keluarganya dibandingkan dengan migran laki-laki, karena adanya

²⁹Migran selain membawa pulang uang hasil bekerja, mereka juga membawa keahlian, informasi mengenai pasar, teknologi baru dan nilai-nilai baru saat kembali ke daerah asalnya. Hasil studi dari Zhao di Cina (2001) menunjukkan bahwa migran yang kembali lebih mampu untuk berinvestasi di pertanian yang menggunakan mesin terutama untuk keperluan panen, pembajakan dan perontokkan. Migrasi dapat dikatakan sebagai proses sosial dimana migran yang terlibat berperan sebagai potensial agen dalam hal perubahan ekonomi, politik maupun teknologi.

komitmen yang lebih besar terhadap keluarga yang ditinggal di daerah asal. Tidak berbeda jauh situasinya dengan yang ditemukan di Desa Nanedakele, Sulawesi Utara, yaitu selain untuk memenuhi kebutuhan dirinya, penghasilan yang diperoleh tenaga kerja perempuan yang bermigrasi ke luar desa sebagian besar dikirimkan ke desa untuk membantu orang tua memenuhi kebutuhan keluarga, antara lain untuk makan, pembiayaan sekolah dan kesehatan.

Hasil studi di Equador, menunjukkan bahwa remitan yang dikirimkan oleh migran kepada keluarganya tidak hanya dapat meningkatkan taraf ekonomi rumah tangga, namun di sisi lain juga mampu memberdayakan perempuan untuk mengambil keputusan maupun mengelola keuangan rumah tangga³⁰. Hal itu terjadi dalam kehidupan rumah tangga seorang narasumber perempuan di Desa Nanedakele, Sulawesi Utara, yang mengemukakan bahwa dirinya menjadi pengendali keuangan rumah tangga semenjak suaminya bermigrasi ke Manado. Bersama anak dan orangtuanya, mereka menjalani kehidupan di desa dengan penghasilan dari suaminya yang dikirim secara berkala melalui teman yang pulang ke desa. Perempuan tersebut menuturkan dari penghasilan yang diberikan suaminya, ia dapat melakukan perbaikan rumah dan membuka warung di samping rumahnya.

Perubahan lainnya yang dapat diamati dalam kehidupan rumah tangga akibat migrasi perempuan adalah terjadinya peralihan pekerjaan-pekerjaan domestik yang biasanya merupakan domein perempuan menjadi tanggung jawab pihak keluarga (suami atau orang tua migran), misalnya dalam hal pengasuhan anak. Umumnya pengalihan tanggung jawab ini tidak menimbulkan persoalan serius karena pihak keluarga secara sukarela membantu mengurus keluarga yang ditinggalkan.

³⁰ (<http://72.14.235.104/search?q=cache:KW7HSRUpQAAJ:www.un-instraw.org/en/images/s...>).

Penutup

Pengalaman perempuan dalam migrasi penting untuk dikemukakan karena seperti yang dikemukakan Hugo (dalam Piper, 2002), migrasi dapat berdampak positif maupun negatif terhadap kehidupan perempuan. Dampak positif dari feminisasi migrasi yang utama adalah penghasilan yang diperoleh dari bekerja dapat lebih memberdayakan perempuan, tidak hanya dalam hal materi namun juga dalam kehidupan sosial lainnya. Salah satu tulisan menyebutkan penghasilan yang di bawa pulang oleh para pekerja migran pada tahun 2001 mencapai U.S.\$72 milyar dan untuk Indonesia sendiri tercatat U.S.\$5.49 milyar remitan yang dikirim oleh pekerja migran setiap tahunnya. Pengiriman tenaga kerja migran ke luar negeri, bagi negara-negara asal migran termasuk Indonesia, merupakan salah satu strategi untuk mengatasi persoalan pengangguran sekaligus memperkuat pertumbuhan ekonomi (<http://hrw.org/reports/2004/indonesia0704/4.htm>). Namun demikian tidak dapat dipungkiri adanya kecenderungan untuk mengekalkan stereotipi dalam pasar/dunia kerja, yaitu menempatkan perempuan dalam dunia kerja yang beresiko/sangat rentan dengan tindakan eksploitasi. Untuk mengantisipasi hal tersebut, maka hal mendasar yang perlu dilakukan adalah menyusun suatu kebijakan yang memberikan atau menjamin migran perempuan untuk mendapatkan kesempatan dan perlakuan yang sama dengan migran laki-laki dalam hal akses terhadap pasar kerja. Sedapat mungkin kebijakan maupun program yang berkaitan dengan migrasi diarahkan untuk memaksimalkan keuntungan yang dapat diperoleh migran perempuan dan memperkecil resiko yang ada.

Hal menarik lainnya yang perlu ditelaah lebih lanjut adalah isu 'social remittance' yang merujuk pada ide, pemahaman, modal sosial yang mengalir dari daerah tujuan menuju daerah asal migran. Kemungkinan 'social remittance' ini juga dapat mempengaruhi hubungan dalam keluarga, peran gender dan juga berdampak terhadap kehidupan politik dan ekonomi. Adanya kajian mendalam mengenai aliran remitan (termasuk 'social remittance') dalam kaitannya dengan migrasi sebagai proses sosial, diharapkan dapat membantu para pengambil kebijakan untuk menyusun kebijakan-kebijakan yang

mendukung strategi kehidupan, baik yang dijalankan oleh perempuan maupun laki-laki. Perlu dipikirkan kebijakan penggunaan remitan yang tidak selalu untuk keperluan konsumtif, tetapi juga untuk pengembangan ekonomi produktif sekalipun dimulai dengan skala usaha kecil. Diharapkan dari yang kecil ini dapat berkembang sehingga terjadi penambahan kesempatan kerja yang muaranya pada peningkatan kesejahteraan.

Daftar Pustaka

- Anonymous. "The Feminization of Migration" (taken from http://www.penelopes.org/Anglais/xarticle.php3?id_article=82).
- Anonymous. "Labor Migration in Asia" (taken from <http://hrw.org/reports/2004/indonesia0704/4.htm>).
- Anonymous. 2005. "Background Paper: Maximizing the Benefits of Internal Migration and Development" (taken from (<http://64.233.179.104/search?q=cache:dMBZwmZMsbGJ:www.iom.int/chinaconference/file...>)).
- Anonymous. 2004. "A Series of Policy Recommendation Decent Work and Poverty Reduction in Indonesia" (taken from (<http://64.233.179.104/search?q=cache:xh1ILpwe82wj:www.ilo.org/public/english/region/as...>)).
- Aswatini dkk. 1997. *Mobilitas Penduduk dan Pembangunan Daerah Perbatasan (Kasus Kabupaten Sangihe Talaud, Daerah Perbatasan Indonesia-Filipina)*. Jakarta: PPT-LIPI.
- Hill, Hal (editor). 1991. *Unity and Diversity (Regional Economic Development in Indonesia since 1970)*. Singapore: Oxford University Press.
- Kasto. 2002. "Mobilitas Penduduk dan Dampaknya terhadap Pembangunan Daerah" dalam buku *Mobilitas Penduduk Indonesia (Tinjauan Lintas Disiplin)*, editor: Tukiran dkk. Yogyakarta: Pusat Studi Kependudukan dan Kebijakan Universitas Gadjah Mada.
- Mueller, Ruth Dixon. 2000. "Women and the Labour Market in Changing Economies: Demographic Issues" (taken from http://www.iussp.org/Publications_on_site/PRP/prp18.php).
- Piper, Nicola. 2002. "Gender and Migration Policies in Southeast Asia-Preliminary Observations from the Mekong region", paper for presentation the IUSSP Conference "Southeast Asia's Population in a Changing Asian Context, Siam City Hotel, Bangkok, Thailand, 10-13 Jun 2002.

- Raharto, Aswatini (penyunting). 1995. *Migrasi Kembali Orang Sangir-Talau dari Pulau-pulau di Wilayah Filipina*. Jakarta: PPT-LIPI.
- Ramirez, Carlota et al. 2005. "Crossing Borders: Remittances, Gender and Development: (taken from <http://72.14.235.104/search?q=cache:u3E82LTbRL4J:www.un-instraw.org/en/images/stori...>).
- Romdiati, Haning dkk. 2000. *Mobilitas Penduduk dan Pembangunan Daerah Kota Bitung, Propinsi Sulawesi Utara*. Jakarta: PPT-LIPI.
- Silvey, Rachel. 2004. "Transnational domestication: state power and Indonesian migrant women in Saudi Arabia" (taken from <http://72.14.235.104/search?q=cache:27DzBYyKjCUJ:www.colorado.edu/ibs/POP/silvey/...>).
- Sondakh, Lucky and Gavin Jones. 1991. "North Sulawesi: Unexploited Potential" dalam *Unity and Diversity (Regional Economic Development in Indonesia since 1970)* edited by Hal Hill. Singapore: Oxford University Press.
- Sorensen, Ninna Nyberg, DIIS. "The Development Dimension of Migrant Remittances Towards a gendered typology" (taken from <http://72.14.235.104/search?q=cache:KW7HSRUUpQAAJ:www.un-instraw.org/en/images/s...>).
- United Nations Economic and Social Council. 2002. "*Migration, Urbanization and Poverty: International Migration and Development: Opportunities and Challenges for Poverty Reduction*" paper for presentation Fifth Asian and Pacific Population Conference, Senior Officials Segment, 11-14 December 2002, Bangkok.
- Zlotnik, Hania. 2003. "The Global Dimensions of Female Migration" (taken from: <http://www.migrationinformation.org/Feature/display.cfm?ID=109>).

PERDAGANGAN LINTAS BATAS BELU-TIMOR LESTE DAN KEBERADAAN PASAR PERBATASAN

Bayu Setiawan

Pendahuluan

Sebagai suatu wilayah perbatasan yang relatif baru, wilayah perbatasan NTT-Timor Leste tidak lepas dari masalah sebagaimana yang dialami oleh wilayah perbatasan antarnegara lainnya. Wilayah perbatasan NTT-Timor Leste merupakan daerah yang penting sebagai tempat lalu lintas, baik barang maupun orang yang dapat dilakukan secara legal maupun illegal. Oleh karena itu, wilayah ini dapat dianggap sebagai wilayah yang rawan dipandang dari berbagai aspek ekonomi, sosial, budaya, keamanan dan politik.

Mobilitas penduduk dan perdagangan di wilayah perbatasan Nusa Tenggara Timur dan Timor Leste sudah dilakukan sejak lama. Hingga saat ini, kegiatan lintas batas penduduk antar kedua negara tersebut masih dilakukan. Kegiatan mobilitas penduduk pada umumnya berupa kunjungan keluarga dan aktivitas perdagangan. Hal ini dilakukan karena secara genealogis mereka masih merupakan satu rumpun kekerabatan (Bandiyono, 1995). Hubungan ini sudah terjalin sejak lama sebelum mereka terpisahkan oleh adanya batas kedaulatan negara. Oleh karena itu, hubungan ini tidak dapat dihentikan, karena keinginan untuk bertemu dan saling mengunjungi, serta mempererat tali persaudaraan masih menjadi alasan bagi mereka untuk melakukan kegiatan lintas batas antara kedua negara ini. Setelah adanya pengakuan akan kedaulatan negara, dengan sendirinya aktivitas mobilitas penduduk antara Indonesia (NTT) dengan Timor Leste (yang dahulu masih wilayah Provinsi Timor Timur) perlu diatur secara formal. Pelintas batas yang sebelumnya tidak perlu melengkapi diri dengan surat dan dokumen, sekarang ini harus memiliki persyaratan lintas batas antar negara seperti paspor dan visa atau surat pas lintas batas antar negara.

Selama ini mobilitas penduduk sirkuler antara kedua daerah ini sering terjadi, tidak hanya untuk tujuan kekeluargaan melainkan juga mempunyai tujuan ekonomi terutama untuk perdagangan. Hubungan dagang Timor Leste dengan negara lain relatif lebih sulit dibandingkan dengan Indonesia. Hal ini mengakibatkan perekonomian wilayah perbatasan di Timor Leste sangat dipengaruhi oleh kegiatan ekonomi di NTT.

Dilihat dari kepentingan Indonesia, kegiatan perdagangan di kawasan perbatasan ini dianggap sangat menguntungkan. Telah dibangun beberapa pasar resmi untuk berdagang namun kemudian tidak berfungsi. Hal ini karena belum adanya kesepakatan oleh kedua negara mengenai masalah lintas batas. Implikasinya, kegiatan mobilitas penduduk secara ilegal untuk menjual barang-barang perdagangan ke wilayah Timor Leste ditengarai masih sering terjadi. Hubungan dagang yang terjadi walaupun dapat dikatakan bukan merupakan perdagangan besar, namun sangat memberikan arti penting bagi kehidupan masyarakat di sekitar wilayah perbatasan, khususnya dalam memenuhi kebutuhan ekonomi mereka. Perdagangan dalam skala kecil yang umumnya berupa barang-barang kebutuhan sehari-hari serta hasil pertanian dan perkebunan merupakan potensi bagi pengembangan ekonomi masyarakat apabila dapat terus ditingkatkan.

Pengembangan wilayah perbatasan sangat diperlukan. Bukan saja untuk kepentingan keamanan yang selama ini dilakukan tetapi untuk lebih memberdayakan masyarakat serta meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya. Dalam hal ini masyarakat agar mampu mengambil manfaat dari keberadaan negara Timor Leste (Dyah dan Yuniati, 2005). Hal ini harus dilakukan dengan rencana yang baik agar penduduk wilayah perbatasan tidak berpaling ke negara tetangga (Tirtosudarmo, 2002). Sebagai daerah yang mempunyai ciri-ciri khusus wilayah perbatasan memerlukan perencanaan pembangunan yang khusus (Aswatini dan Eniarti, 1999). Upaya memecahkan masalah kemiskinan dan keterbelakangan penduduk perbatasan merupakan upaya yang mendasar harus dilakukan oleh pemerintah. Tanpa upaya untuk meningkatkan kesejahteraan penduduk ini akan

mempunyai dampak pada kegiatan yang menjurus kepada perbuatan ilegal. Potensi-potensi yang dimiliki wilayah perbatasan ini perlu dikembangkan agar di masa mendatang tidak terjadi kasus seperti kondisi perbatasan Indonesia-Malaysia. Indonesia harus bisa mengambil manfaat dari berdirinya negara Timor Leste untuk mengembangkan wilayah perbatasan Indonesia-Timor Leste, agar dapat berkembang menjadi wilayah penyangga yang aman, serta sejahtera penduduknya, sehingga kerawanan-kerawanan yang mungkin timbul di wilayah perbatasan ini dapat dihindari. Perdagangan merupakan salah satu potensi yang dapat dikembangkan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat sekitar perbatasan. Dalam hal ini masyarakat perbatasan harus dapat memanfaatkan peluang yang ada di bidang perdagangan lintas batas karena masyarakat Timor Leste sangat tergantung pada barang-barang yang diproduksi dan didatangkan dari Indonesia.

Tulisan ini mengkaji mobilitas perdagangan lintas batas NTT dan Timor Leste serta manfaatnya bagi masyarakat di sekitar perbatasan. Karena aktivitas perdagangan ini tidak terlepas dari mobilitas penduduk, maka dalam tulisan ini terlebih dahulu akan dijelaskan mobilitas penduduk di wilayah perbatasan NTT-Timor Leste. Selanjutnya, tulisan ini akan membahas permasalahan perdagangan lintas batas dengan terlebih dahulu melihat sejarah perdagangan yang ada, keberadaan pasar perbatasan dan prospek perdagangan dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat perbatasan. Dalam tulisan ini dijelaskan pula mengenai peranan dan pengaruh Indonesia di Timor Leste terkait dengan masih tergantungnya kehidupan masyarakat Timor Leste terhadap masyarakat Belu. Data dan informasi yang digunakan dalam tulisan ini bersumber pada data kualitatif dari hasil penelitian yang dilakukan pada tahun 2005 dan 2006 di wilayah perbatasan NTT-Timor Leste, khususnya di wilayah Kabupaten Belu.¹ Selain itu, data dan

¹Penelitian ini merupakan bagian dari penelitian kompetitif sub bidang perbatasan NTT yang telah dilakukan pada tahun 2005 dan 2006. Konsentrasi penelitian dilakukan di tiga kecamatan wilayah perbatasan dan di sekitar pintu masuk perbatasan yaitu di Kecamatan Tasifeto Timur (Motaain, Desa Silawan dan Dafala),

informasi berasal dari data skunder serta berbagai literatur yang terkait dengan permasalahan tulisan ini.

Wilayah Perbatasan Belu-Timor Leste

Negara baru Timor Leste di Pulau Timor berbatasan langsung dengan sebagian wilayah Provinsi NTT. Di bagian Pulau Timor, Negara Timor Leste meliputi dua wilayah. Pertama, wilayah di ujung timur pulau tersebut, yang bagian baratnya berbatasan langsung dengan Kabupaten Belu. Wilayah Timor Leste lainnya adalah daerah enclave Oekusi, sebelah utara Kabupaten Timor Tengah Utara (TTU). Wilayah Oekusi terletak dalam kepungan tiga kabupaten Provinsi NTT, yaitu Timor Tengah Utara (TTU) Timor Tengah Selatan (TTS) dan Kabupaten Kupang. Kawasan perbatasan laut terdapat di empat kabupaten, Kabupaten Kupang (Kecamatan Amfoang Utara), Kabupaten Belu (Kecamatan Tasifeto Barat dan Kobalima), Kabupaten Timor Tengah Utara (Kecamatan Insana Utara), dan Kabupaten Alor (Kecamatan Alor Barat Daya) (Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, 2004).

Wilayah Kabupaten Belu merupakan salah satu pintu masuk utama ke wilayah Indonesia yang mempunyai peranan penting dalam lalu lintas orang maupun barang. Wilayah Belu pada tahun 2005 dimekarkan menjadi 17 kecamatan dari sebelumnya hanya 12 kecamatan pada tahun 2004. Jumlah penduduk Kabupaten Belu tergolong rendah, yaitu hanya 343.777 jiwa pada tahun 2004 dengan kepadatan yang rendah pula, yaitu 140,57 jiwa/km² (Pemda dan BPS Kabupaten Belu, 2004). Pada tahun 2005 jumlah penduduk Belu bertambah menjadi 354.681 jiwa, dengan kepadatan penduduk 145 jiwa/km² (Pemda dan BPS kabupaten Belu, 2006). Jumlah dan kepadatan penduduk tertinggi terdapat di Kota Atambua. Hal ini mudah dipahami karena kecamatan ini adalah ibukota kabupaten, dimana tersedia peluang kerja/usaha serta berbagai jenis sarana-

Kecamatan Raihat (Turis Kain, Desa Maumutin), dan Kecamatan Kobalima (Motamasin/Metamauk dan Desa Alas selatan). Tim peneliti terdiri dari Bayu Setiawan, Suko Bandiyono, M Sukarni dan Haning Romdiati.

prasarana ekonomi dan sosial yang merupakan faktor pendukung untuk mendapatkan kehidupan yang layak.

Tidak semua wilayah berbatasan langsung dengan wilayah Timor Leste. Di wilayah perbatasan Kabupaten Belu terdapat 45 desa yang berbatasan langsung dengan Timor Leste, yang tersebar di 6 (enam) kecamatan, yaitu Kecamatan Lamaknen, Tasifeto Timur, Tasifeto Barat, Raihat, Kobalima dan Malaka Timur. Kecamatan tersebut berbatasan langsung dengan wilayah Kovalima dan Maliana di wilayah Timor Leste. Penentuan kecamatan-kecamatan atau wilayah-wilayah yang berbatasan langsung antara kedua negara ini sangat penting terkait dengan pelintas batas tradisional. Pada dasarnya pelintas batas tradisional lebih mendapatkan kemudahan untuk saling mengunjungi atau melakukan kegiatan lintas batas wilayah negara. Apabila nantinya kebijakan ini berlaku, hanya dengan menggunakan Pas Lintas Batas -tanpa paspor- pelintas batas tradisional ini sudah dapat melakukan kunjungan antarnegara, namun tentunya dalam batas-batas wilayah yang telah ditentukan. Oleh karena itu di tiap wilayah nantinya juga perlu dibangun pos lintas batas. Selain itu, hal ini erat kaitannya dengan masalah perdagangan lintas batas yang dilakukan oleh masyarakat perbatasan itu sendiri.

Tapal batas darat antara Indonesia dan Timor Leste membentang sepanjang 150 km meliputi Kabupaten Belu dan Timor Tengah Utara yang berbatasan langsung dengan tiga distrik, yaitu Maliana, Kovalima, dan Oecusse. Wilayah Timor Leste, yakni distrik Oecusse, menjadi daerah enclave yang terjepit antara Kabupaten Belu dan Timor Tengah Utara di Indonesia (Kimpraswil, 2002). Apabila garis batas dihitung berdasarkan pada tiga batas kabupaten, yaitu Kabupaten Kupang, Timor Tengah Utara dan Belu, panjang garis batas tersebut adalah 254,4 Km (Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, 2004). Melihat panjangnya kawasan perbatasan, dari sisi pengamanan dan pengawasan akan

sangat menyulitkan, oleh sebab itu perlintasan orang maupun barang secara illegal sangat sering terjadi.²

Di sepanjang garis perbatasan terdapat 55 pos pengawasan. Jumlah pos pengawasan/pos perbatasan ini jauh lebih banyak dibandingkan dengan pos pengawasan di wilayah perbatasan RI-Malaysia di Kalimantan bagian utara yang panjangnya mencapai 2.004 kilometer. Hal ini dilakukan mengingat masalah keamanan yang belum begitu kondusif. Perkembangan politik dalam negeri Timor Leste yang masih labil, pemberontakan tentara-tentara merupakan contoh masih rawannya situasi negara yang baru merdeka ini. Keadaan ini tentunya akan sangat berpengaruh terhadap situasi di wilayah Indonesia, khususnya di Kabupaten Belu. Ketika situasi di Timor Leste kurang aman penduduk cenderung akan menyelamatkan diri dengan pergi ke wilayah Belu. Masalah pengungsi juga masih menjadi ancaman keamanan bagi pemerintah Indonesia maupun Timor Leste, karena sejak diberlakukannya referendum dan Timor Leste menjadi suatu negara yang merdeka banyak sekali penduduk yang mengungsi ke wilayah Kabupaten Belu.

Walaupun ada banyak desa yang berbatasan langsung dengan Timor Leste, telah dibuka sembilan pintu masuk dan keluar barang serta orang di wilayah perbatasan antar kedua negara ini. Kesembilan pintu keluar dan masuk tersebut empat terdapat di Kabupaten Belu (Mota'ain, Matemauk, Haekesak, dan Haumus), sementara itu di Kabupaten TTU juga terdapat empat pintu keluar masuk (Napan, Wini, Laktutut, dan Haumenimau) dan satu di Kabupaten Kupang

²Beberapa narasumber yang diwawancarai di Desa Dafala dan Silawan serta di Desa Maumutin mengatakan bahwa kegiatan perdagangan illegal masih banyak dijumpai lewat jalan-jalan tikus (kedua wilayah ini langsung berbatasan dengan Timor Leste). Berbagai keperluan sehari-hari, utamanya minyak merupakan komoditi yang sering diperdagangkan karena keuntungannya cukup besar. Namun, ketika penelitian ini dilakukan kegiatan illegal agak berkurang karena situasi wilayah yang kurang aman. Oleh karena itu, penjagaan agak diperketat dan sering dilakukan patroli baik oleh petugas keamanan Indonesia maupun Timor Leste.

(Oepoli).³ Namun demikian, hingga tahun 2006 ini di wilayah Belu hanya terdapat dua pintu resmi untuk keluar dan masuk orang maupun barang, selain sebagai tempat pemeriksaan imigrasi (TPI) yaitu di Motaain dan Motamasin. Diluar pintu perbatasan resmi tersebut, masyarakat masih memanfaatkan beberapa pintu tidak resmi (ilegal) di desa-desa lain yang biasanya dihubungkan melalui jalan tikus walaupun jumlahnya cenderung menurun karena ketatnya penjagaan keamanan.

Timor Leste sebagai daerah yang baru merdeka dengan kondisi ekonomi yang relatif terbelakang dibandingkan dengan Indonesia masih memerlukan barang-barang dari Indonesia untuk memenuhi kebutuhan penduduknya. Ketergantungan akan pasar dan produk-produk Indonesia sangat tinggi. Hal ini tentu merupakan potensi yang menjanjikan bagi penduduk daerah perbatasan untuk mengembangkan perdagangan antar negara. Selama ini untuk menampung aktivitas perdagangan dan memenuhi kebutuhan sehari-hari penduduk di sekitar perbatasan telah dibangun beberapa pasar secara resmi.

Kegiatan perdagangan di kawasan perbatasan ini dianggap sangat menguntungkan. Walaupun sudah terdapat pasar-pasar resmi untuk berdagang, namun kegiatan mobiltas penduduk secara ilegal untuk menjual hasil perdagangan ke wilayah Timor Leste ditengarai masih sering terjadi. Fenomena perdagangan ilegal semakin marak dan sulit dicegah, begitu pula dengan aksi penyelundupan dari wilayah Indonesia ke Timor Leste dan sebaliknya. Upaya perdagangan ilegal dilakukan lewat hutan, jalan setapak, dan lokasi-lokasi tersembunyi di sepanjang tapal batas antara kedua negara. Mengingat pengawasan yang sulit karena panjangnya perbatasan dan terbatasnya aparat keamanan, perdagangan informal lumrah terjadi dan hal ini sudah berlangsung sejak berabad-abad yang lalu. Kegiatan ini merupakan kegiatan perdagangan yang dilarang, namun pada tahun akhir tahun 2000 terdapat perdagangan tak resmi yang

³ <http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=>

sangat ekstensif di perbatasan Timor Lorosae dan Timor Barat (Hill, 2006: 107-108). Pada tahun ini mulai berkembang pasar-pasar di perbatasan yang banyak dimanfaatkan oleh penduduk di sekitar perbatasan, bahkan beberapa pedagang berasal dari luar wilayah perbatasan. Pembeli dari seberang sangat banyak, dan sangat diuntungkan dengan adanya pasar ini. Kebutuhan sehari-hari mereka dengan mudah dapat terpenuhi di pasar perbatasan ini.

Mobilitas Lintas Batas Belu-Timor Leste

Mobilitas penduduk terjadi karena berbagai alasan. Alasan yang sering menjadi pertimbangan adalah alasan sosial ekonomi. Penduduk berupaya untuk berpindah tempat karena ingin mendapatkan atau meningkatkan kehidupan sosial ekonominya menjadi lebih baik. Namun demikian, alasan adanya tekanan politik seringkali juga menyebabkan penduduk melakukan perpindahan. Studi tentang migrasi atau mobilitas penduduk pada umumnya terfokus pada perubahan atau perpindahan tempat tinggal dengan melewati batas-batas suatu unit administratif atau politik seperti desa, kota, provinsi, dan negara atau batas internasional (Keely, 2000: 47). Oleh karena itu, mobilitas penduduk dapat dibedakan menjadi dua yaitu mobilitas internal dan mobilitas internasional (Shryock dan Siegel, 1976). Mobilitas internal merupakan perpindahan penduduk yang sudah melewati batas geografis namun masih dalam wilayah suatu negara. Mobilitas internal yang dimaksud dalam hal ini adalah gerakan perpindahan penduduk yang terjadi pada suatu wilayah di dalam negeri, dalam hal ini dalam wilayah Indonesia. Perpindahan ini biasanya melewati batas administratif atau batas bagian dalam suatu negara, dapat berupa batas provinsi, kabupaten, kecamatan atau kesatuan administratif lainnya (Munir, 1981: 115-116). Sementara itu, mobilitas internasional adalah perpindahan penduduk yang sudah melampaui batas wilayah suatu negara (Shryock dan Siegel, 1976). Selanjutnya menurut Hugo (1982) terdapat dua kategori mobilitas penduduk yaitu mobilitas permanen dan mobilitas non permanen. Hal ini tergantung pada tujuan seseorang berpindah tempat. Mobilitas yang dilakukan dengan tujuan untuk tinggal secara tetap digolongkan

sebagai mobilitas permanen. Sementara itu, apabila tidak memiliki tujuan untuk menetap atau tidak berkeinginan untuk pindah tempat tinggal dikategorikan sebagai mobilitas non permanen, misalnya saja mobilitas sirkuler atau ulang alik.

Ditinjau dari latar belakang sejarahnya, mobilitas penduduk di wilayah perbatasan Indonesia-Timor Leste sudah berlangsung sejak lama. Hal ini terkait dengan hubungan kekerabatan yang terjalin antara penduduk di wilayah Timor Barat dan Timor Timur. Dengan demikian, hubungan kekerabatan ini yang menyebabkan penduduk sering berhubungan. Hubungan kawin mawin antara penduduk dari satu desa dengan desa lainnya yang bersebelahan menjadikan mereka masih dalam satu ikatan tali persaudaraan. Kunjungan keluarga sering mereka lakukan untuk tetap menjaga eksistensi hubungan kekerabatan diantara penduduk di kedua wilayah perbatasan. Dari wawancara dengan beberapa narasumber diketahui bahwa penduduk desa di wilayah Belu dengan penduduk desa wilayah Timor Leste masih satu keturunan yaitu merupakan satu suku Tetun atau Tetum, selain itu juga di penduduk di kedua wilayah tersebut dikenal pula sebagai orang Kemak dan orang Maraé.⁴

Adanya suatu perubahan dan perkembangan masalah sosial dan politik dalam suatu wilayah negara menyebabkan wilayah dan penduduk yang pada awalnya merupakan satu kesatuan menjadi terpisahkan. Kedaulatan suatu bangsa dan negara sudah selayaknya perlu dihormati oleh masing-masing negara yang akhirnya menjadi bertetangga itu. Pemisahan ini terjadi semenjak datangnya kaum penjajah Eropa ke wilayah perbatasan ini. Seperti diketahui bahwa

⁴Hasil wawancara dengan beberapa tokoh adat dan tokoh masyarakat desa di desa-desa wilayah perbatasan di Motaain, Motamasin, dan Turis Kain. Pada umumnya mereka mengaku merupakan satu rumpun suku Tetun dan Kemak. Mereka dulu di bawah kekuasaan raja yang berasal dari Timor Leste. Wilayah mereka diakui dulu sampai ke wilayah Timor Leste sekarang. Namun, adanya pemisahan ini sempat menjadi masalah karena pengakuan terhadap tanah masih belum tuntas, dan di beberapa tempat mereka masih mempermasalahkan batas wilayah yang ada sekarang. Walaupun menurut pemerintah kedua negara masalah batas wilayah sudah hampir selesai, namun narasumber-narasumber yang ditemui masih banyak yang mempermasalahkan batas wilayah tersebut.

wilayah Timor Leste pada awalnya merupakan daerah jajahan Portugis sedangkan wilayah Timor Barat sebagai wilayah jajahan Belanda.

Bila ditelusuri kebelakang, kegiatan mobilitas penduduk melewati batas negara ini sudah terjadi sejak jaman penjajahan Belanda di kawasan Indonesia dan penjajahan Portugal di wilayah Timor Leste. Kalau dirinci ada tiga fase terkait dengan kedaulatan pemerintahan masing-masing negara. Pertama adalah fase dimana negara Indonesia berada dibawah penjajahan Belanda dan Timor Timur dibawah penjajahan Portugis. Fase kedua yaitu ketika negara Indonesia dengan Timor Timur dibawah penjajahan Portugis, sedangkan fase ketiga adalah negara Indonesia dengan negara Timor Leste. Pada masa-masa tersebut hubungan antar penduduk di kedua wilayah mulai dibatasi, karena adanya kedaulatan masing-masing negara sehingga terdapat berbagai ketentuan yang mengatur mobilitas penduduk di wilayah perbatasan hingga saat ini. Masa ketika Timor Timur menjadi salah satu bagian dari Indonesia dianggap sebagai masa ketika sebelum datangnya kaum penjajah. Namun demikian, saat ini ketika Timor Timur berdiri menjadi suatu negara sendiri keterbatasan untuk berhubungan dan berkomunikasi kembali dirasakan oleh penduduk di kedua wilayah negara ini. Bahkan beberapa narasumber yang diwawancarai menerangkan bahwa saat sekarang lebih sulit untuk berhubungan dengan penduduk dibandingkan pada waktu jaman penjajahan dulu. Dulu kunjungan penduduk terutama untuk menghadiri suatu acara adat dengan mudah mendapatkan izin. Demikian pula untuk mengunjungi lahan mereka di wilayah Timor Timur atau sebaliknya, selalu mendapatkan kemudahan.⁵ Dengan demikian, mobilitas penduduk waktu itu masih lebih tinggi dibandingkan saat ini, ketika diberlakukannya ketentuan

⁵Seperti yang dikemukakan oleh narasumber di Desa Davala, dulu penduduk desa ini secara adat memiliki tanah di wilayah Timor Timur. Demikian pula sebaliknya, penduduk di wilayah Timor Timur ada yang memiliki tanah di wilayah Davala. Dalam hal ini mereka mendapatkan kemudahan untuk mengunjungi lahan kebun mereka ini, walaupun harus melewati batas negara. Jadi menurut pengakuannya waktu zaman Porto dan zaman Belanda orang lebih bebas untuk keluar masuk wilayah perbatasan, cukup dengan menggunakan surat izin.

atau aturan yang lebih ketat yang tampaknya dirasakan menjadi beban bagi penduduk di perbatasan.

Hubungan kekerabatan yang terjalin erat diantara penduduk di sekitar perbatasan menyebabkan mereka masih sering berhubungan. Namun demikian, untuk tetap menjaga hubungan dengan saling mengunjungi memiliki keterbatasan. Berbagai cara dilakukan baik dengan cara yang legal, yaitu dengan meminta ijin kepada pihak yang berwenang, maupun dengan cara ilegal, yaitu dengan cara sembunyi-sembunyi pergi berkunjung baik ke wilayah Indonesia, maupun ke wilayah Timor Leste. Hal ini dilakukan melalui jalan-jalan tikus. Fenomena ini tidak hanya berlaku saat ini melainkan sudah dilakukan masyarakat perbatasan sejak dulu. Hal ini dijelaskan oleh seorang tokoh masyarakat di Desa Silawan sebagai berikut.

...dalam kegiatan adat istiadat dan adat seni dan budaya itu di sana membuat bagaimana itu tetap dikomunikasikan ke famili Timor Barat, kalau dulu walaupun dua pemerintahan waktu itu melarang tetapi mereka tetap berkomunikasi... Ya caranya dulu masih Timor Portugis dan Belanda mereka membuat apa-apa di sana biasanya mereka datang jalan tikus datang memberikan informasi, bahwa di tempat Suku Kamoasa ada hajatan kaya gini, itu habis kembali lagi lewat jalan tikus.

Mobilitas penduduk di sekitar wilayah perbatasan tidak dapat dihindarkan. Pertalian keluarga dan adat mendorong mereka tetap ingin bertemu walaupun dengan jalan yang sebenarnya dilarang dan melanggar peraturan. Namun peraturan yang telah disepakati oleh pemerintah kedua negara ini dalam kenyataannya masih memberi kelonggaran bagi masyarakat di sekitar perbatasan yang terpaksa melakukan perjalanan lintas batas dengan alasan kepentingan adat, terutama apabila terdapat sanak keluarga yang meninggal dunia. Dalam keterangannya seorang tokoh masyarakat dan perangkat di desa membenarkan hal ini. Kebijakan dari pasukan pengamanan perbatasan serta imigrasi dapat memberikan kemudahan bagi mereka untuk mengunjungi keluarga yang meninggal dunia atau upacara adat kematian. Demikian juga sebaliknya dari Timor Leste ke Belu, pihak

keamanan dan imigrasi juga memberikan ijin khusus bagi penduduk untuk melakukan kunjungan dengan alasan upacara adat kematian.

- T : Bagaimana cara komunikasi misalnya bapak dengan keluarga yang di sana, jadi seperti ada kematian di sana
- J : di sana juga kirim sinyal dengan sembunyi-sembunyi oh di sana ada kematian, ya jadi di sini juga, ya sekarang sudah ada kemudahan dari Pamtas (pasukan pengamanan perbatasan) begitu, jadi kita informasi pamtas dengan bea cukai, imigrasi mereka, jadi semacam pas jalan ijin dari desa ke sana.
- T : Oh ada pas jalan ya
- J : Ada pas jalan, tetapi pembicaraannya agak alot begitu kita harus waspada
- T : Pada waktu kemarenya memang tidak boleh ya
- J : Ya tidak boleh
- T : Tapi secara itu kan lebih bagus
- J : Ya kenyataannya bisa pak, kemudahan diberikan itu manusiawi saja, itu tadi kekeluargaan
- T : Di sana juga suka ke sini pak
- J : Ya di sana juga kalau ini, tergantung dengan negoisasi dengan imigrasi dan pamtas, kalau saya di sini lagi mempertimbangkan dengan kehadiran mereka tidak membahayakan negara, tidak mengancam begitu ya silahkan

Pemberian izin ini diakui pula oleh pihak keamanan dan imigrasi, namun hal ini dilakukan benar-benar sangat selektif dengan mempertimbangan kebenaran informasi yang diberikan. Hal ini dilakukan karena alasan kemanusiaan saja. Saat ini telah diperlakukan penggunaan paspor dan visa bagi penduduk yang melakukan lintas batas. Namun pada umumnya penduduk perbatasan tidak mampu untuk membayar visa dan melakukan perjalanan lewat pintu perbatasan di Motaain dan Motamasin. Fenomena semacam ini tidak akan terjadi apabila telah diperlakukannya penggunaan pas lintas batas antara penduduk di kedua wilayah perbatasan ini. Gagasan pemberlakuan pas lintas batas sudah sejak lama dicetuskan oleh pemerintah Indonesia dan Timor Leste. Pas lintas batas ini akan

memberikan kemudahan bagi pelintas batas tradisional, yaitu para pelintas batas yang terdapat di sepanjang wilayah perbatasan dengan batas-batas yang telah ditentukan. Seperti di wilayah Belu terdapat 6 kecamatan dengan sekitar 45 desa perbatasan yang akan mendapatkan kemudahan ini. Akan tetapi hingga penelitian ini dilakukan penggunaan pas lintas batas belum diberlakukan. Menurut informasi dari pihak imigrasi di Belu, pihak pemerintah Timor Leste belum siap untuk memberlakukan pas lintas batas dengan berbagai alasan.

Diberlakukannya paspor dan visa dan hanya dapat melalui dua pintu tempat pemeriksaan imigrasi (TPI) membuat mobilitas penduduk menjadi terbatas. Ketika selesai referendum, Timor Timur menjadi suatu negara yang merdeka dan berdiri sendiri. Pada saat ini yang terjadi adalah mobilitas penduduk karena terpaksa, banyak pengungsi yang memasuki wilayah Belu. Sehabis jajak pendapat yang dilakukan oleh pihak PBB di Timor Timur, arus penduduk yang pindah ke wilayah Indonesia semakin banyak. Penduduk yang tidak mempunyai sanak saudara di wilayah Belu ditampung di tempat-tempat pengungsian. Penduduk Timor Leste yang pindah secara terpaksa karena adanya tekanan politik atau 'perang saudara' pada waktu itu dapat dikategorikan sebagai pengungsi (*refugees*). Sebagian dari penduduk Timor Timur adalah mereka yang dikelompokkan sebagai 'pro-integrasi', namun sebagian dari mereka hanyalah pengikut yang tidak ikut langsung dalam kemelut politik masyarakat Timor-Timur pada waktu itu. Mereka pada dasarnya hanya ingin mencari perlindungan untuk sementara waktu, terhindar dari pertikaian yang pada waktu itu sedang memuncak.

Sejak saat itu (1999) mobilitas penduduk yang melintas batas negara pada umumnya dilakukan karena terpaksa untuk mencari perlindungan keamanan. Situasi keamanan yang belum kondusif tidak memungkinkan penduduk untuk melakukan mobilitas dari dan ke Timor Leste maupun ke Belu. Namun, pada tahun 2000 terlihat sudah mulai banyak orang yang melakukan lintas batas ke Timor Leste dari Belu. Mobilitas penduduk pada waktu itu sudah menggunakan paspor namun belum diberlakukan visa atau bebas visa kunjungan. Akan tetapi, semenjak diberlakukannya paspor dan visa

pada tahun 2003 akhir mobilitas penduduk jadi semakin berkurang. Alasan penduduk tidak melakukan kunjungan ke seberang karena harus membayar visa yang dirasakan cukup memberatkan. Hal ini dikemukakan oleh seorang penduduk perbatasan di Silawan yang pernah bepergian ke Timor Leste.

J : Itu sudah paspor, ya kalau menurut saya 1999 itu setelah mereka lari kesini itu tidak ada yang keluar masuk, masih rawan sekali pak, setelah tahun 2000 itu baru mereka mulai pake paspor, seandainya mereka yang masuk ke sini dan ke sana itu ada yang kontrol...Nah setelah itu hanya pake paspor tapi tidak perlu visa itu rame sekali

T : Kalau ngurus paspor di mana ini

J : Di Imigrasi Atambua

T : Itu diberlakukannya apa visa itu bayar 30 dolar itu sejak kapan itu

J : 2003 itu atau 2004 itu sudah mulai, jadi sejak itu. Sejak diberlakukan visanya. Ya, sejak itu dari sana tidak mau masuk ke sini dan dari sini tidak masuk ke sana, kecuali yang jauh-jauh punya kepentingan keluarga di sana ada kematian

Selama ini telah terjadi pula mobilitas penduduk sirkuler yang biasanya erat kaitannya dengan perdagangan. Sebagian pedagang dari Belu melakukan perdagangan secara langsung ke wilayah Timor Leste. Namun biasanya mereka tidak membutuhkan waktu yang lama, hanya sekedar untuk mengantar barang dagangan yang kemudian kembali lagi ke Atambua. Jarak antara Dili dan Atambua tidak terlampau jauh dan ini bisa ditempuh dalam beberapa jam saja sehingga bisa ditempuh pulang pergi. Namun demikian, ada pula sebagian pedagang memanfaatkan waktu yang agak lama untuk mengurus kegiatan berdagangnya di Timor Leste. Para pedagang dari Atambua, khususnya pedagang besar, pada umumnya mempunyai tempat usaha di Timor Leste tepatnya di kota Dili. Untuk itu mereka terkadang cukup lama tinggal di Dili, tinggal sementara waktu namun tidak untuk menetap. Sementara itu, terdapat pula pedagang yang menjajakan dagangannya dengan berkeliling di sekitar wilayah Timor

Leste. Pedagang ini yang memasok beberapa kebutuhan sehari-hari masyarakat di Timor Leste. Hal ini untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang jauh dari kota-kota besar.

Perdagangan Lintas Batas Belu-Timor Leste

Keberadaan Pasar di Daerah Jajahan Portugis: Sejarah perdagangan

Perdagangan merupakan aktivitas kegiatan manusia yang telah dilakukan sejak dahulu kala yang pada awalnya sebelum dikenal uang dilakukan dengan cara pertukaran atau barter. Terjadinya perdagangan dikarenakan manusia membutuhkan berbagai komoditi atau barang untuk kebutuhan hidup sehari-hari yang pada umumnya tidak dapat dihasilkan sendiri. Karena adanya permintaan komoditi tertentu tersebut terjadilah arus perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain. Aktivitas perdagangan yang pada umumnya akan mendapatkan atau mencari suatu keuntungan, tentu sangat menarik minat banyak orang. Dengan sendirinya aktivitas perdagangan ini juga akan mengakibatkan banyaknya arus mobilitas manusia dari satu tempat ke tempat lainnya dengan kepentingan berdagang. Namun demikian, sebaliknya mobilitas penduduk sudah dilakukan masyarakat perbatasan sejak dulu untuk kepentingan berdagang.

Masyarakat di wilayah perbatasan Belu pada zaman penjajahan Belanda belum memiliki pasar baik untuk berbelanja kebutuhan sehari-hari maupun untuk menjual hasil pertanian dan ternak mereka. Dulu ketika zaman penjajahan Portugis dan Belanda pasar hanya terdapat di wilayah Timor Portugis, sehingga masyarakat di wilayah perbatasan Belu harus pergi ke Timor Portugis untuk membeli barang-barang kebutuhan sehari-hari atau menjual hasil pertanian. Dalam hal ini telah terjadi mobilitas penduduk dari Timor Barat (masih dalam penjajahan Belanda) ke Timor Portugis dalam rangka perdagangan.

- T : Itu biasanya mereka beli apa saja orang-orang ini ?
 J : Kalau beli ke sana, itu sepertinya pakaian, emas-emas itu tukarnya kesana
 T : Emas-emas maksudnya beli di sana ?
 J : Iya belinya di sana iya beli disana, jadi itu... itu beli di sana. Kita bukan pake uang saja, karena mas di sana tidak berlaku, kita harus bawa hasil... bawa ke sana kita bawa minuman.
 T : Minuman apa ?
 J : Sofi itu saja bawa hewan seperti babi, kambing, ayam kita jual kesana.
 T : Jadi dari sini bawa minuman, ternak. Jadi dulu di sini belum ada pasar ?
 J : Belum ada, orang sini kalau ke pasar dulu ke sana

Pasar yang terdekat terdapat di Maliana di wilayah Timor Portugis, selain di Balibo dan Aidikur, sehingga banyak penduduk perbatasan di Belu pergi ke pasar tersebut. Pada waktu itu sudah ada kesepakatan untuk menggunakan paspor apabila hendak melintasi batas wilayah kedua negara. Namun demikian, banyak penduduk yang melanggar dan menggunakan jalur-jalur yang tidak resmi. Berbagai “jalan tikus” ke arah pasar Maliana telah dibuat oleh penduduk untuk dapat pergi berdagang.

- T : Waktu jaman Portu dulu ?
 J : Sering
 T : Dalam rangka apa pak ?
 J : Itu kan pasar saja.
 T : Waktu itu bapak biasanya bawa apa pak ?
 J : Kalau saya kan, babi dan ayam
 T : Tahun berapa Pak itu kira-kira ?
 J : Itu sekitar tahun 67, 68 sampai dengan 71, 72.
 T : Terus kalau dari sana beli apa Bapak dari sana ? kalau sudah dapat uang gitu.
 J : Beli kain, kita beli kain dari situ ini kainnya.
 T : Kalau biasanya dulu ke Maliana berangkat jam berapa dari sini
 J : Kita jam 4 pagi sudah masuk dan ke sana.
 T : Jam 4 subuh dari sini jam berapa ?

- J : Tidak kita kan malam tidur langsung di perbatasan sehingga begitu jam 4 sudah Kita dari sini kita juga lewat jalan tikus, kecuali sudah sampai di sana kan semua orang sudah tahu sampai tempat untuk ke situ, lalu kita masuk dari jurusan mana saja, lalu menuju tempat di situ
- T : Sebelumnya kalau melanggar di sini enggak boleh ya lewat jalan tikus.
- J : Tidak. Dulu kan di sini sudah pake paspor yang kemudian orang pangkat sampai dengan ratusan orang, tapi biar dia ditangkap polisi dimana enggak maumungkin sampai dengan ratusan orang, tapi biasa dia ditangkap polisi di sana nggak mau bagaimana ini orang lari, tapi sudah gampang lewat jam 6 kita datang kita masuk lagi, jadi yang masih dikejar polisi karena waktunya sudah tidak mengizinkan itu mereka pulang kembali

Dengan demikian mobilitas lintas batas ilegal sudah sejak lama dipraktekkan oleh penduduk perbatasan ini. Menurut pengakuan seorang yang pernah melakukan lintas batas ilegal ini, tidak ada kesulitan bila sudah sampai di wilayah Timor Portugis. Untuk membedakan penduduk dari Timor Barat dengan Timor Timur sangat sulit, dari fisik tubuh dan wajah serta bahasa yang digunakan hampir sama. Namun demikian, pada waktu itu juga sudah terdapat kebijaksanaan untuk memberi kemudahan bagi para pelintas batas untuk pergi ke pasar di wilayah Timor Portugis, walaupun jumlah orang yang hendak berbelanja dibatasi dan hanya dapat lewat pintu masuk di daerah tertentu saja. Hal ini seperti pengakuan salah seorang warga Desa Silawan sebagai berikut.

- T : Mereka berdagang ke sana
- J : Dagang ke sana, di sana dibelikan minyak-minyak wangi itu kaya Marlen, sabun Kastel apa itu, Kastela, ada sabun cuci pak tapi kaya balok. Aktifitasnya lancar pak jaman itu, masyarakatnya di sini juga di seberang, jadi dalam 1 minggu itu mungkin polisi kasih batas 200 atau 300 warga Indonesia yang menyeberang kesana,

tetapi lewat 1 tempat itu pak, kan banyak tempat. Ada di sebelah itu ada dua tiga tempat

T : Jadi sebenarnya dulu masyarakat saling pergi ke sana karena berdagang atau karena kunjungan keluarga

J : Kebanyakan mereka dagang pak disamping itu ketemu keluarga kalau ada urusan keluarga ya mereka sekalian, tatapi lebih dominan mereka menjual barang-barang. Dikarenakan alasan dagang tapi lebih dekat ke sana ke sananya, ah pasarnya sudah ada. Pasarnya sudah ada

T : Kalau di sini

J : Di sini tidak ada, waktu itu tidak ada,

Pada umumnya semua kebutuhan penduduk di wilayah perbatasan hampir sama, demikian juga potensi komoditi perdagangan yang dijual ke wilayah Timor Portugis. Minyak marlen dan sabun kastela merupakan barang yang tampaknya harus dibeli. Hal ini juga diungkapkan oleh salah seorang penduduk di Desa Maumutin, yang waktu dulu juga pernah pergi belanja ke seberang.

Kemarin-kemarin itu pake marlen itu, marlen itu minyak wanginya dipakai satu kali pake bisa sampai 1 minggu itu nggak hilang baunya. Sabun, minyak wangi, sabun batangan, sabun mandi juga. Ada ini to selain mereka ke sana kan beli alat-alat pertanian. Di sini dulu tidak ada di sana malah lebih bagus itu pak. Di sini kan seperti bawa menyan ke sana, ternak seperti ayam, babi terus ada lagi garang, ada lagi ular. Semua jual di sana. Dulu sudah banyak ternak di sini sudah dari dulu, memang di sini artinya masih sampingan karena lahan peternakan kita lihat di daerah ini tidak memungkinkan untuk peternak besar-besaran itu tidak bisa pengolahannya, juga gembala itu tidak ada, jarang sementara ini.

Barang-barang dagangan yang diperjualbelikan dari penduduk di wilayah perbatasan Belu pada umumnya adalah hasil ternak berupa babi dan ayam yang harganya cukup mahal, selain juga minuman sofi yang merupakan minuman tradisional masyarakat Timor. Kegunaan sofi ini sangat banyak terutama untuk upacara adat dan untuk menjamu tamu. Oleh karena itu, permintaan sofi ini sangat

banyak dan selalu laku dijual di pasar. Hasil dari penjualan ini dibelikan berbagai kebutuhan sehari-hari seperti minyak marlen, sabun kastela, kain selimut/kain panas atau kain-kain halus lainnya, pakaian, dan alat-alat pertanian. Produk-produk Portugis ini sangat terkenal dikalangan warga masyarakat perbatasan ketika itu. Sebagian penduduk terutama yang mempunyai pengalaman ke seberang pasti selalu ingat produk tersebut. Seperti pengalaman seorang tokoh adat di Maumutin yang pernah mengalami jaman penjajahan Portugis sampai saat ini dengan Timor Leste.

... mungkin kami bisa ada gambaran sedikit itu Portugal dengan NKRI tahun 40-an keatas sampai tahun 75, itu perdagangan yang diceritakan ya pak ini ceritakan dari sananya ada yang namanya Sabun Kastela ada minyak wangi yang namanya Marlene termasuk piring batu ini, dari Timor Portugis waktu itu, kemudian yang dari kita ini dendeng, karena kondisi perekonomian tahun 50-60 an itu kan tidak seperti sekarang, nah kemudian yang berikut antara Timor Timur dan NTT itu katakan nggak ada soal kan karena dalam satu negara dan satu pemerintahan, kemudian yang terakhir antara Timor Leste dengan NKRI sekarang ini tahun 99 yang terjadi itu membaik 9 bahan pokok rata-rata dari sini, termasuk BBM, ya kelihatan kita pasok dari sini yang lewat ilegal, akhir-akhir ini kalau dirasakan karena ketatnya pengamanan perbatasan yang sudah mulai agak ditekan, tetapi apa dengan penekanan ini tidak terjadi ilegal itu yang sulit kita komentari, karena ukurannya agak susah, tapi rata-rata mereka setelah satu negara denan sekarang itu 9 bahan pokok ini rata-rata dari Indonesia, sekarang masih.

Saat ini barang-barang yang diperdagangkan di perbatasan sudah sangat bermacam-macam jenisnya, mengingat hampir semua kebutuhan sehari-hari warga Timor Leste harus dipasok dari Indonesia. Berbagai barang kebutuhan yang diperbolehkan maupun yang dilarang diperdagangkan secara resmi maupun ilegal dengan berbagai cara.

Keberadaan Pasar Perbatasan: Manfaat bagi masyarakat perbatasan

Ketika zaman penjajahan Portugis, penduduk di wilayah Belu yang merupakan jajahan Belanda masih sangat tergantung pada pasar di Timor Portugis. Semua informan yang diwawancarai pada umumnya mengungkapkan bahwa pada zaman Portugis mereka pergi berbelanja ke wilayah Timor Portugis dengan membawa hasil ternak untuk ditukarkan dengan barang-barang kebutuhan sehari-hari. Namun seiring dengan perkembangan waktu, telah terjadi pula perubahan-perubahan ekonomi, sosial dan politik di wilayah perbatasan ini. Kenyataannya, ketika Timor Leste menjadi suatu negara yang berdaulat, keadaan ekonomi masyarakat masih belum stabil. Ketergantungan akan produk-produk dari Indonesia sangat tinggi, walaupun produk dari Australia mulai masuk ke pasaran di Timor Leste.

Sejak tahun 2000 hingga sebelum pertengahan tahun 2003 masyarakat Timor Leste banyak memanfaatkan pasar yang terdapat di Indonesia. Pada saat itu telah muncul beberapa pasar di perbatasan yang menjual berbagai kebutuhan sehari-hari, seperti di wilayah Motaain, Turis Kain, dan Motamasin. Tempat ini relatif mudah dijangkau dari Timor Leste. Pada hari-hari pasar, pasar-pasar tersebut selalu ramai dikunjungi oleh penduduk Timor Leste dari berbagai daerah. Kemudahan-kemudahan yang diberikan, tanpa prosedur yang berbelit-belit serta keanekaragaman barang yang diperdagangkan, mulai dari sayur mayur dan barang-barang kebutuhan sehari-hari sampai barang elektronik dan dengan harga yang relatif murah, membuat pasar ramai dikunjungi pembeli.

Pada waktu itu diantara kedua negara telah diberlakukan paspor bagi penduduk yang ingin melintasi batas wilayah negara. Namun demikian, penduduk yang akan mengunjungi pasar tidak perlu menggunakan paspor, walaupun sudah melintasi batas wilayah. Ini merupakan kebijakan yang diambil oleh pemerintah setempat dan pihak keamanan perbatasan untuk memberi kemudahan bagi saudara-saudara di seberang. Penduduk Timor Leste di wilayah perbatasan sangat membutuhkan barang-barang kebutuhan sehari-hari.

Sementara untuk pergi berbelanja di wilayah Timor Leste sendiri dirasakan cukup jauh. Adanya pasar di perbatasan ini sangat membantu penduduk perbatasan Timor Leste. Sementara itu bagi penduduk di wilayah perbatasan Indonesia, hal ini merupakan peluang yang sangat menguntungkan.

Untuk berbelanja di pasar perbatasan pada waktu itu cukup dengan mendaftar dan dengan menyerahkan tanda identitas diri yang dimiliki, yaitu semacam kartu tanda penduduk. Setelah didaftar oleh petugas keamanan dan pemerintah desa setempat mereka diberi cap, atau diberi kartu identitas sehingga mereka dapat leluasa berbelanja. Kartu atau tanda cap yang diberikan tersebut hanya berlaku di lingkungan pasar perbatasan saja, sedangkan untuk keluar pasar tidak diperbolehkan.

Ah, kalau redistribusi dari Timor Leste ke sini itu dikenakan 1 orang 1000 rupiah itu yang recean dolar 1 sen, waktu datang mereka bayar tiket itu jadi prosesnya pak mereka datang dengan kartu kayak KTP kita punya itu, dan mereka menyerahkan di Pos, di sini ada pos gabungan dari desa dari Pamtas dari Koramil ya mereka menyerahkan itu, jadi mereka menyerahkan kartu identitas itu mereka menyodorkan 1 sen itu jadi begitu mereka keluar dari pasar mengambil kembali kartu itu. kartu. disimpan di Pos setelah keluar dari pasar diambil lagi.

Pasar di perbatasan mempunyai daya tarik bagi penduduk Timor Leste. Selain dapat memenuhi berbagai kebutuhan penduduk, proses untuk mengunjungi pasar sangat mudah. Walaupun sudah melintasi batas negara, paspor tidak merupakan satu syarat yang penting. Jadi tidak diperlukan paspor yang biayanya cukup besar. Proses ini tidak membutuhkan waktu yang lama, seperti layaknya kalau hendak berbelanja ke pasar biasa, hanya saja harus mempunyai kartu identitas penduduk yang jelas. Harga yang ditawarkan relatif lebih murah dibandingkan dengan bila berbelanja ke Dili atau kota-kota lainnya di wilayah Timor Leste. Hampir semua barang yang dibutuhkan oleh penduduk tersedia di pasar ini. Oleh sebab itu

walaupun keadaan pasar yang boleh dikatakan darurat selalu ramai dikunjungi pembeli.

Di sekitar pasar tersebut yang dulunya hanya berupa tenda-tenda sudah diberi pagar keliling yang merupakan batas. Pada waktu itu masyarakat seberang yang berkunjung ke pasar perbatasan cukup banyak. Wawancara dengan seorang anggota keamanan perbatasan di Motamasin yang merupakan daerah perbatasan menuju ke Kota Suai, Timor Leste menjelaskan sebagai berikut.

T : Orang bisa keluar masuk pakai apa

J : Cap saja, cap tangan. Masukan di pagar semua cap tangan belanja dia pakai kartu itu dikalungkan kembali lepas.

T : Tapi dulu yang dagang orang-orang kita aja ya?

J : Orang kita aja mereka beli aja .

T : Bisa sampai berapa banyak orang itu waktu ada pasar tu

J : Ya mungkin sekitar 700 orang bisa 1000 orang

T : Banyak sekali dong

J : Banyak apa lagi pas pertama kali dibuka itu masih bebas visa, di sini visa baru berapa bulan masuk tahun 2005 dulu ya lumayan lah agak rame

T : Waktu dulu ada pasar mereka jalan kaki apa ?

J : Kan kita seminggu sekali ke sana jadi mereka sewa mobil.

Ramainya pasar perbatasan sangat menarik para pedagang untuk berjualan. Para pedagang berdatangan memanfaatkan kehadiran pasar perbatasan, walaupun dengan sarana pasar yang serba terbatas, karena pada waktu itu belum terdapat bangunan pasar yang permanen. Di daerah Turis Kain bahkan tempat berjualannya terletak di tengah sungai Malibaka yang kebetulan sedang kering, yang juga merupakan batas antar kedua negara. Sementara itu di Desa Silawan, pasar terdapat di seberang jembatan yang merupakan batas negara, demikian pula di Motamasin pasar terletak di wilayah Indonesia. Pasar perbatasan tidak setiap hari ada, pasar buka pada hari-hari tertentu yang masing-masing berbeda. Perbedaan hari pasar ini

banyak dimanfaatkan oleh para pedagang yang pada umumnya datang dari kota Atambua. Pada umumnya, para pedagang tersebut berjualan keliling dari pasar ke pasar lainnya. Selain pedagang dari luar wilayah perbatasan tersebut, penduduk lokal juga banyak memanfaatkan pasar untuk berjualan.

Pasar yang terdapat di Desa Silawan keadaannya lebih ramai. Kegiatan Pasar perbatasan Motaain dilakukan sebanyak tiga hari dalam satu minggu. Letak Motaain sangat strategis dan tepat untuk kegiatan perdagangan. Daerah Motaain ini jauh lebih ramai dibandingkan dengan daerah perbatasan lainnya seperti Turis Kain dan Motamasin. Wilayah ini merupakan pintu masuk perbatasan yang utama, sarana jalan dari Timor Leste menuju ke daerah ini sudah bagus, jalan ini sudah dibangun sejak lama dan merupakan jalan lintas utama Kupang-Dilli. Di sekitar wilayah perbatasan ini banyak permukiman atau desa-desa sepanjang jalur utara. Letaknya dari ibukota kabupaten juga relatif dekat, sehingga banyak pedagang yang pada umumnya berasal dari Atambua berjualan di tempat ini.

...Hari Kamis, Hari Rabu, Hari Selasa.. Habis itu kita rombak, Rabu, Kamis, Sabtu. Itu juga tetap rame, setelah itu pemerintah mulai bangun. Yang datang banyak, ada yang sampai 2000, 2000 lebih. Kami masyarakat tidak bisa hitung, tetapi kami mendapat kartu yang dia gantung di sini, nomor urut, nomor urut itu sampai dengan 2.400, 2.300 lebih. Berarti banyak begitu, jadi biasanya hari pertama, hari pertama, hari kedua kalau yang ketiga sudah kurang itu pembelinya datang dari sana. Wah jauh-jauh, sana dari ujung selatan..... belanja di sini, memang rame betul, memang mereka datang membeli di sini, tetapi beli minum bisa ratus bos satu orang bisa memiliki 50 bos. Jadi minimum yang kita parkir di situ itu habis. Habis. Pakaian juga begitu, mereka beli bukan cuman mau beli satu atau 2 potong tapi beli ... banyak sehingga memang waktu itu rame. Rokok, jadi sepertinya rokok ini satu juta... empat juta Memang di sini tempatnya banyak juga

Bila melihat transaksi penjualan dan ramainya para pembeli yang datang, tentunya para pedagang juga memerlukan modal yang

cukup banyak untuk memenuhi tuntutan para konsumen tersebut. Rokok, minuman kaleng, atau minuman ringan lainnya merupakan barang-barang yang sangat banyak peminatnya. Modal untuk berdagang barang-barang ini juga cukup besar. Demikian juga untuk pakaian banyak pula pembelinya dan dalam jumlah yang banyak. Selain membeli barang-barang tersebut untuk dipergunakan sendiri, sebagian pembeli hendak menjual kembali barang-barang dagangan tersebut.

Pedagang dengan modal cukup besar tersebut bukan orang setempat melainkan para pendatang dari Sulawesi Selatan, Jawa, dan Sumatera Barat yang sudah menetap lama di Atambua atau di Kupang. Mereka biasanya berjualan pakaian, alat-alat dapur, elektronik, dan kebutuhan sehari-hari. Seperti juga kalau kita pergi ke pasar di Kota Atambua, pedagang dari luar (pendatang) lebih dominan dengan jenis dagangan seperti pakaian, sembako, peralatan pertanian dan elektronika. Penduduk lokal, sebagai pedagang pada umumnya berjualan hasil-hasil pertanian atau hasil kebun. Hal seperti ini juga terjadi di pasar perbatasan, seperti dituturkan oleh seorang penduduk Desa Silawan sebagai berikut.

- J : Di sini kalau soal-soal seperti jualan pakaian-pakaian begitu tentu pedagang-pedagang lebih beragam ada yang dari Jawa, Sulawesi, tetapi yang mereka kebanyakan dari Atambua, tetapi langsung yang dari Jawa tidak ada.
- T : Ya maksudnya mereka tinggal di sini, tapi orang-orang dari Atambua kan, kalau orang-orang yang dari desa sini ya banyak juga
- J : Ya banyak yang berdagang di sana, jadi katakanlah mereka ada di sebelah pesan minuman begitu kan, jadi kalau yang jelas orang di sana dengan yang di sini kan masih satu budaya kan jadi negoisasinya kan mudah, jadi kayak orang di sini kan langsung ngambilnya seperti kaya dipasar itu kalau tidak ada di pasar mereka langsung ngambil di sini.

Seperti halnya di pasar perbatasan Motaain, Desa Silawan, di Desa Maumutin atau di pasar perbatasan Turis Kain para pedagang berasal dari luar walaupun penduduk lokal sebagian kecil ikut berdagang. Penduduk setempat biasanya juga menjual hasil pertanian, sayur mayur, sirih pinang dan sofi. Semua barang kebutuhan sehari-hari banyak dijual di pasar perbatasan ini kecuali barang-barang yang dilarang seperti minyak tanah, bensin, dan solar.

J : Mereka-mereka itu belanjanya hanya pakaian, alat-alat dapur pokoknya alat dapur, minuman,-minuman seperti minuman ringan, coca cola, sprite, hanya minyak tanah, bahan baku, itu yang tidak dijual, tapi selain itu dijual. Biasanya yang jualan di situ itu orang dari Jawa, Sulawesi, dari Flores, pokoknya dari penjuru mana saja.

T : Datangnya ke sini jualan, termasuk orang sini ikut jualan ?

J : Termasuk orang sini, tapi kita di sini hanya jual hasil pertanian. Tapi seperti barang-barang seperti kain, alat-alat dapur, alat-alat elektronik itu kan dari sana. Jadi kebanyakan itu dari Sulawesi dengan orang Jawa, orang Bugis.

Pedagang yang merupakan penduduk setempat belum memiliki banyak pengalaman berdagang, mereka kalah bersaing dengan penduduk pendatang yang sudah punya latar belakang perdagangan. Pada dasarnya, penduduk setempat lekat dengan budaya petani kebun. Untuk menjadi pedagang tentunya harus merubah pola pikir dan perilaku petani kebun, hal ini memerlukan waktu yang cukup lama. Keberanian untuk berusaha dan bersaing dan tidak takut rugi serta liku-liku berdagang harus mereka miliki. Namun potensi ini walaupun masih dalam skala yang kecil dapat dimanfaatkan dengan belajar dari pengalaman orang-orang dari luar. Dorongan dan bimbingan sangat diperlukan serta modal untuk berusaha untuk menjadikan penduduk lokal sebagai pedagang yang dapat bersaing dengan para pedagang pendatang.

Keberadaan pasar perbatasan banyak memberikan manfaat dan keuntungan bagi masyarakat perbatasan, tidak saja masyarakat

Timor Leste tetapi juga masyarakat Belu. Keuntungan bagi para pedagang sudah pasti, karena mereka berdagang dalam rangka mencari keuntungan. Sementara itu, bagi para pembeli terutama masyarakat Timor Leste mendapatkan keuntungan karena dengan mudah mendapatkan barang-barang atau keperluan hidup sehari-hari. Namun demikian, dalam kenyataannya mereka yang terlibat dalam aktivitas pasar perbatasan menemukan manfaat lainnya yaitu dapat saling bertemu dengan keluarga yang terpisahkan oleh batas wilayah negara.

Masyarakat perbatasan Belu dan Timor Leste masih banyak yang memiliki hubungan kekerabatan. Keadaan politik Timor Leste (pada waktu itu Timor Timur) yang memecah belah keutuhan keluarga menyebabkan mereka yang mempunyai hubungan keluarga terpisah, pro referendum atau merdeka dan pro integrasi. Situasi politik ini akhirnya memberikan pilihan bagi keluarga untuk tetap tinggal di bumi Lorosae atau mengungsi dan pindah menetap di wilayah Indonesia. Akhirnya banyak keluarga yang menjadi berpisah (atau mungkin terpaksa berpisah). Namun demikian, pada dasarnya mereka masih tetap menjalin hubungan keluarga, walaupun sudah tidak bebas bertemu seperti dulu. Bila ingin bertemu mereka harus melintasi batas wilayah negara dan harus menggunakan paspor karena sudah menjadi ketentuan bersama. Penggunaan Pas Lintas Batas, yang pada dasarnya merupakan salah satu cara yang mudah belum diberlakukan hingga saat ini. Pada saat itu, salah satu cara untuk bertemu keluarga adalah dengan menggunakan sarana pasar perbatasan.

Pasar perbatasan dimanfaatkan oleh banyak penduduk dari kedua negara ini untuk saling bertemu. Para pengungsi yang sudah menjadi warga negara Indonesia, atau mereka dikenal dengan sebutan “warga baru”, banyak tinggal di desa-desa di sekitar perbatasan. Sebagian dari warga baru masih memiliki keluarga yang masih tinggal di Timor Leste. Selain warga baru, penduduk setempat yang berada di desa-desa sepanjang perbatasan juga masih memiliki kerabat yang berada di negara Timor Leste. Namun demikian gerak mobilitas penduduk lintas batas antar dua negara ini sangat terbatas.

Hanya dengan adanya pasar perbatasan tersebut mereka memiliki kesempatan untuk saling bertemu. Akan tetapi semenjak peristiwa penembakan di sungai Malibaka di perbatasan Turis Kain yang terjadi pada tahun 2003, untuk sementara waktu kegiatan pasar perbatasan dihentikan. Hal ini membuat penduduk di perbatasan menjadi kecewa, karena kesempatan untuk bertemu keluarga menjadi sangat terbatas. Dengan demikian, frekuensi bertemu keluarga menjadi semakin berkurang, bahkan semenjak ditutupnya pasar perbatasan beberapa penduduk setempat tidak pernah lagi bertemu keluarganya di seberang. Kesempatan bertemu keluarga dengan melanggar peraturan kemungkinan dapat mereka lakukan, namun ada perasaan takut karena penjagaan yang cukup ketat. Dalam kesempatan wawancara, seorang warga baru menuturkan tentang tidak dapatnya mereka bertemu pasca penutupan pasar perbatasan dan perasaan takut untuk menyeberang.

T : Sekarang bapak kan masih punya anak di seberang ya

J : Di Tim-tim

T : Ya di Tim-Tim, pernah ketemu pak?

J : Sejak mereka pergi tidak pernah, dulu waktu pasar itu mereka sering kesini

T : Sekarang belum pernah ketemu lagi ya

J : Sekarang tidak lagi, mereka terpaut di sana dan kita mau ke sana terpaut di sini kan, kalau terpaksa ya lewat jalan-jalan tadi, kalau hal-hal khusus ada kalau kematian begitu, tetapi kalau urusan dagang saya tidak berani.

T : Tapi selama ini bapak sering ketemu dengan anak atau saudara di Tim-tim

J : Tidak pernah, masalahnya mereka dari sana juga takut

T : Oh begitu, takutnya kena apa pak

J : Ya kalau kena tangkap pak, kalau dideportasikan pak. Tingkat keamanannya di sana juga meningkat begitu pak tindakan terus oleh Sipol di sana, lebih-lebih dengan pasukan yang ada di sana, komunikasinya sudah tidak lagi, mau bagaimana pak, jadi kita hanya menanti saja.

Keberadaan pasar perbatasan sangat dinantikan oleh sebagian besar penduduk yang bermukim di sepanjang perbatasan. Dibangunnya pasar perbatasan memberikan harapan bagi penduduk perbatasan untuk memperoleh banyak keuntungan dan manfaat. Namun, kenyataannya bangunan pasar perbatasan yang baru tersebut belum pernah dimanfaatkan. Apabila pasar perbatasan ini masih berfungsi pihak pemerintah desa juga akan merasakan keuntungan. Setiap ada kegiatan pasar perbatasan pihak pemerintah desa mengutip uang 1 sen atau Rp 1000,- dari para pengunjung dari Timor Leste. Dari hasil uang yang dikumpulkan selama kegiatan pasar yang sudah berlangsung sejak tahun 2000 tersebut, pihak pemerintah desa dapat merenovasi bangunan kantor desa dan membiayai kegiatan administrasi desa. Kepala Desa Silawan menjelaskan bahwa hasil yang didapatkan dalam satu minggu bisa mencapai sekitar Rp 1 juta.

Desa dapat dari itu pasar retribusi, retribusi pengunjung Jadi kami hitung punya hitung pemasukan dalam seminggu 3 kali pasar paling kurang 1 juta. Kebutuhan membiayai administrasi waktu itu kita tidak mengharapkan dari Pemda waktu itu. ...ya, memang kita ada koordinasi atau kekompakan antara para pelaksana disitu satu desa, Camat sendiri, Babinsa dan Pos Polisi memang ada pembagian prosentasi pembagian yaitu setiap bulannya selesai kita prosentasi

Berhentinya kegiatan pasar perbatasan menyebabkan aktivitas perdagangan lintas batas khususnya di sekitar wilayah perbatasan menjadi terhenti pula untuk sementara waktu. Penduduk di perbatasan Timor Leste yang kebutuhan hidup sehari-harinya sangat tergantung kepada barang-barang dari Belu tentu sangat mengharapkan pasar perbatasan segera dibuka kembali. Demikian pula para pedagang penduduk setempat maupun pedagang, mengharapkan supaya pasar perbatasan segera dibuka kembali. Akan tetapi mereka hanya bisa berharap, semuanya tergantung kesepakatan kedua negara yang sebenarnya sudah dituangkan dalam perjanjian lintas batas. Belum diberlakukannya pas lintas batas hingga saat ini mengganggu mobilitas penduduk dan barang di wilayah perbatasan. Penduduk perbatasan yang melakukan kegiatan lintas batas ilegal

baik untuk mengunjungi keluarga maupun untuk berdagang cenderung semakin banyak. Namun demikian, penjagaan keamanan yang semakin meningkat banyak menyurutkan warga untuk melakukan lintas batas ilegal.

Hubungan antara Timor Leste dan Timor Barat sangat penting bagi pembangunan dan penduduk Timor Lorosae. Perdagangan di perbatasan merupakan suatu kebutuhan terutama bagi penduduk Timor Lorosae. Oleh karena itu, adanya berbagai hambatan di perbatasan cenderung akan memunculkan penyelundupan yang pada akhirnya akan menimbulkan persoalan dalam perdagangan itu sendiri. Perdagangan antar kedua negara ini dikenakan pajak impor 5 persen yang tidak ada pengaruhnya kepada dua negara ini, akan tetapi kenaikan harga di Timor Lorosae akan sangat tinggi dan hal ini juga akan mendorong penyelundupan (Susastro, 2006:138-139). Seperti sudah dijelaskan di atas, perdagangan ilegal bukan hanya terjadi pada saat ini saja melainkan sudah berlangsung sejak lama. Perdagangan ilegal ini merupakan permasalahan yang selalu ada di wilayah perbatasan. Namun demikian, di wilayah perbatasan Belu-Timor Leste keberadaan perdagangan ilegal menjadi semakin marak seiring dengan matinya pasar perbatasan dan belum dilaksanakannya kesepakatan lintas batas antara kedua negara ini serta harga yang semakin tinggi di Timor Leste. Kegiatan perdagangan ilegal atau penyelundupan akan memberikan keuntungan yang cukup banyak. Dengan demikian, perdagangan ilegal cenderung akan menjadi semakin marak.

Kegiatan yang cenderung ilegal ini sangat erat kaitannya dengan kondisi pembangunan wilayah yang terbelakang dan kemiskinan. Upaya memecahkan masalah kemiskinan dan keterbelakangan penduduk perbatasan merupakan upaya yang mendasar harus dilakukan oleh pemerintah. Tanpa upaya untuk meningkatkan kesejahteraan penduduk ini akan mempunyai dampak pada kegiatan yang menjurus kepada perbuatan ilegal. Berbagai tindak kejahatan lintas perbatasan (*transnational crime*) akan terjadi seperti *illegal logging*, *illegal fishing*, *illegal trafficking in person*,

perdagangan wanita dan anak, penyelundupan dan kejahatan lainnya (Nainggolan, 2004).

Pola mobilitas orang dan barang biasanya dilakukan secara formal dan legal, melalui prosedur yang telah ditetapkan dan disepakati oleh kedua negara. Namun demikian ditengarai masih banyak dilakukan praktek mobilitas orang dan barang yang dilakukan secara ilegal tanpa melalui prosedur yang resmi. Hal ini dilakukan salah satu alasannya untuk mendapatkan keuntungan yang lebih besar dan mengurangi biaya operasional. Keberadaan perdagangan ilegal diakui oleh sebagian penduduk walaupun ada yang segan untuk mengungkapkannya. Perdagangan ilegal atau penyelundupan yang dilakukan selain untuk mencari keuntungan, juga dilakukan untuk memenuhi kebutuhan keluarga yang masih tinggal di wilayah Timor Leste. Salah satu warga Desa Silawan mengungkapkannya sebagai berikut

Ya jalan tikus memang ya bukan apa pak, tetapi kan kemungkinannya ada ya, tapi tidak seberapa dan akhir-akhir ini lebih condong di bahan bakar itu, jadi minyak itu bahan apa-apa tapi terus terang saja pak bukan apa-apa tapi masyarakat udah dalam keadaan terpaksa melakukan hal ini barangkali, walaupun perbuatan itu jelas-jelas melanggar hukum tetapi mau dibilang apa. Memang keadaan terpaksa masyarakat melakukan itu, itupun tidak seberapa pak, karena selalu kan ada keamanan yang membatasi itu, karena itu tidak merugikan.

Di sepanjang perbatasan Belu-Timor Leste hampir dapat dikatakan rawan terhadap kegiatan perdagangan ilegal, seperti yang terjadi di wilayah perbatasan lainnya. Kebutuhan akan barang-barang kebutuhan sehari-hari serta keadaan penduduk yang miskin membuat mereka terpaksa melakukan semua kegiatan ini. Untuk melakukan pengamanan di sepanjang tapal batas tentunya tidak mungkin karena keterbatasan jumlah aparat keamanan. Oleh karena itu peluang untuk melakukan kegiatan ilegal itu muncul dan dimanfaatkan oleh sebagian penduduk di perbatasan. Perdagangan ilegal di wilayah Belu yang marak tersebut sudah sering dilakukan. Hal ini

diungkapkan pula oleh kepala Desa Davala dalam wawancara sebagai berikut.

- J : perdagangan ilegal sering terjadi memang pak...Itu barang minyak, makanan, vetsin dan garam, supermi, rokok...mereka sudah sepakat harganya seperti itu, kita walaupun berteriak-teriak juga tetap saja tidak bisa karena dari sana juga sudah keluarga besar.
- T : Mereka membayarnya pakai apa pak?
- J : Pakai dolar pak.
- T : Komunikasinya bagaimana misalnya aku mau bawa barang ini itu sudah dikomunikasikan dahulu?
- J : Iya sudah pak, karena mereka banyak yang ilegal karena selama ini di wilayah saya illegal, walaupun kita memakai macam-macam tekanan mereka tetap saja tidak dihiraukan, bahkan kadang-kadang ada yang dari pasukan saya sudah tangkap lalu saya suruh lepas.
- T : Kalau kita seperti itu bahasa lokal nya namanya apa pak?
- J : Namanya itu *faan naok* artinya *jual curi*.
- T : Itu dalam seminggu kurang lebih ada berapa kali orang melakukan perdagangan tadi?
- J : Dalam satu minggu paling dua kali pak, ini ilegal pak itu juga tergantung pengontrolan keamanan kalau aktif keamanan berarti mereka juga akan ditunda dulu mereka melihat situasi keamanan.

Fenomena perdagangan ilegal khususnya, bagi masyarakat di daerah perbatasan Belu bukan merupakan hal yang baru. Kegiatan ini sudah berlangsung lama semenjak adanya batas wilayah yang memisahkan kedua negara dan masyarakatnya. Sejak zaman penjajahan Portugis maupun Belanda kegiatan ilegal sudah dilakukan. Perdagangan ilegal ini dilakukan melalui jalan-jalan setapak atau istilahnya jalan-jalan tikus yang hanya diketahui oleh penduduk yang biasa melakukan perdagangan atau lintas batas ilegal. Bagi masyarakat Desa Davala kegiatan ilegal ini dinamakan *faan naok* yang artinya *jual curi*, karena dalam menjual barang dagangan dengan cara mencuri-curi.

Penduduk mengakui bahwa kegiatan penyelundupan yang mereka lakukan adalah perbuatan yang melanggar hukum dan mereka menyadari akibat dari perbuatan ini. Oleh karenanya mereka sangat berharap segera dibuka kembali pasar perbatasan dan segera diberlakukan pas lintas batas atau aturan yang dapat mengakomodasi pelintas batas tradisional.

Dengar siaran ya kita baca di koran pak Xanana barangkali menghimbau ya dibuka kembali pasar perbatasan supaya bisa membantu warganya yang di perbatasan ini yang kita anggap kalau lebih cepat, daripada sekarang ya lewat secara kucing-kucingan lewat jalan tikus risikonya terlalu tinggi, cuman dari kami catatan bahwa biar keuntungan tipis sekali tapi hanya untuk perut, jadi mereka sangat mengharapkan bisa ada pasar barangkali bisa merubah apa jualannya itu, minyak karena dilarang mungkin bisa jual rokok, itu merupakan kebutuhan mereka juga

Aktivitas perdagangan sudah dilakukan sejak lama dan hingga saat ini kegiatan ini masih tetap berlanjut. Namun demikian, dilihat dari perkembangannya, kegiatan perdagangan dari dan ke Timor Leste akhir akhir ini hanya dilakukan oleh para pedagang besar. Dengan modal yang cukup besar mereka dapat tetap melakukan kegiatan ini. Perdagangan resmi tidak mungkin dilakukan oleh masyarakat perbatasan yang relatif miskin dan dengan modal sangat terbatas. Aktivitas perdagangan sekarang yang masih dapat bertahan dengan melalui kegiatan ekspor barang-barang produksi Indonesia ke Timor Leste. Namun demikian, keadaan sekarang ini juga banyak dikeluhkan oleh para pedagang besar di Atambua. Banyaknya barang pabrikan dari Surabaya yang masuk ke Dili tanpa melalui pelabuhan Atapupu di Belu menyebabkan banyak pengusaha Atambua yang mengundurkan diri dari kegiatan berdagang ke Timor Leste.

Dulu banyak rame, sekarang hampir semua tu maksudnya ndak kerja lagi ke sana, karena harga di sana, juga mungkin keuntungannya menipis to harga di sana sama dengan di sini ya itulah pokoknya sekarang tu agak berkurang lah

kalau lewat darat sini. Yang lewat darat, kalau lewat laut masih tetap soalnya di sana mungkin kapal masuk terus barang juga banyak kebanyakan pengusaha di sana tu ya orang Indonesia semua yang dari Surabaya bos gitu...ya tahun 2003 tu udah mulai lesu sudah orang-orang pada mundur-mundur makanya akhirnya hampir sama sekali tidak ada yang masuk lagi kalau dari sini. Ya banyak dulu dari Atambua rame ke sana kan kesempatan to harga barang masih tinggi orang baru merdeka sekarang kurang sekali. Ya pokoknya barang kebutuhan sehari-harilah. Ya yang paling banyak laku kan tidak terikat to. Apa yang paling laku diambil kaya pepsoden, sabun lux, lifeboy, citra-citra kalau itu masih bisa. Ya kalau kayak bimoli, soklin itu ndak bisa di sana sudah ada sekarang. Ya dari Surabaya makanya harga di sana dengan di sini mungkin sama kadang lebih murah sana, wings sekarang ada di sana sekarang banyak di sana kayak jarum juga ada rokok LA, Gudang Garam juga ada dari Surabaya langsung kayak rokok nya besar kayak orang buat selundupan di sini kan yaitu di sana ada agen jatah di sini jadi kurang di kasih kurang sini supaya jangan masuk ke sana. Untuk lokal sini saja kan rokok pajaknya agak besar mungkin di sana.

Ditutupnya pasar-pasar perbatasan sangat berdampak kepada penduduk di sekitar perbatasan dalam memanfaatkan keberadaannya. Masalah keamanan di dalam negara Timor Leste maupun di sekitar wilayah perbatasan kedua negara dan perjanjian lintas batas kedua negara menjadi penyebab ditutupnya pasar-pasar perbatasan. Untuk masa yang akan datang sudah ada aturan yang telah disepakati oleh pemerintah kedua negara. Namun demikian pelaksanaan perjanjian ini selalu tertunda.

Seperti halnya perdagangan lintas batas pada umumnya harus melalui prosedur yang telah ditetapkan. Untuk melakukan kegiatan ekspor impor barang dengan negara lain harus tetap mengacu kepada kebijakan pemerintah pusat atau dalam hal ini kebijakan yang telah dibuat oleh Menteri Perindustrian dan Perdagangan karena hal ini juga terkait dengan perjanjian perdagangan internasional. Kegiatan ekspor hanya dapat dilakukan oleh orang atau badan yang telah

memiliki surat izin perdagangan (SIUP), izin dari instansi teknis terkait dan tanda daftar perusahaan (TDP). Adapun barang atau komoditi yang dapat diekspor dapat dikelompokkan menjadi empat yaitu (1) barang yang diatur, (2) barang yang diawasi, (3) barang yang dilarang, dan (4) barang umum.

Dalam melakukan perdagangan lintas batas antara Indonesia dan Timor Leste terdapat ketentuan khusus yang berlaku di dua negara tersebut, khususnya di wilayah perbatasan. Kesepakatan perjanjian perdagangan lintas batas ini telah ditandatangani pada tanggal 11 Juni 2003 dan dilaksanakan pada pada tanggal 11 Desember 2003. Namun dengan adanya peristiwa penembakan yang terjadi di Turis Kain pada bulan September 2003, perjanjian yang telah disepakati untuk sementara belum dilaksanakan. Isi perjanjian ini sangat menguntungkan kedua belah pihak, terutama masyarakat sekitar perbatasan dan perjanjian ini dapat memfasilitasi para pelintas batas tradisional hanya dengan menggunakan Pas Lintas Batas.. Adapun isi perjanjian lintas batas yang tertuang dalam Pasal 12 tentang Perdagangan Lintas Batas Tradisional dan Kebiasaan sebagai berikut.⁶

1. Warga yang memiliki PLB dapat melakukan kegiatan tradisional dan kebiasaan.
2. Barang-barang perdagangan tradisional untuk barang yang diijinkan melalui darat tidak dikenakan bea masuk dan pajak dalam rangka impor lainnya seperti:
 - a. produk pertanian
 - b. barang-barang yang diperdagangkan/dihasilkan di desa di wilayah perbatasan;
 - c. alat-alat perkebunan
 - d. peralatan gedung dan bahan bangunan di desa
 - e. alat-alat penerangan desa

⁶Bahan Sosialisasi Tentang Larangan Perdagangan Sembako dan Bahan Kebutuhan Pokok Bersubsidi di Wilayah Perbatasan RI-RDTL yang disebarluaskan oleh Dinas Perindag Kabupaten Belu pada bulan Juni 2005.

- f. alat keperluan rumah tangga
 - g. peralatan masak di desa
 - h. pakaian untuk perorangan
 - i. barang konsumsi sehari-hari lainnya.
3. Pengecualian/larangan bagi barang-barang perdagangan seperti:
 - a. bahan bakar
 - b. senjata
 - c. obat-obatan terlarang
 - d. pakaian militer dan pegawai negeri
 - e. peralatan telekomunikasi
 - f. kayu cendana atau produknya
 - g. emas dan batu mulia
 - h. barang-barang yang disubsidi
 - i. barang yang dilarang sesuai undang-undang
 4. Nilai barang yang dibawa tidak boleh lebih dari US \$ 50 per orang per hari kunjungan atau dalam rupiah yang setara. Pemilik PLB hanya dapat melintas sekali dalam sehari (PP)
 5. Pemegang PLB tidak boleh membawa lebih dari 5 ekor sapi atau hewan berkaki empat lainnya setiap kali masuk
 6. Pergerakan barang selain yang diijinkan dalam pengaturan ini tunduk pada ketentuan pabean atau aturan lainnya yang berlaku
 7. Kelalaian penduduk perbatasan dalam mematuhi pasal ini dapat berakibat pada penahanan Kartu PLB oleh Petugas Perbatasan atau oleh pihak berwenang lainnya.

Selanjutnya peraturan lainnya yaitu Pasal 13 mengenai Pasar yang diatur. Untuk pasar yang diatur berlaku ketentuan sebagai berikut.

1. Warga pemegang PLB dapat menyeberang ke wilayah lainnya selain titik-titik penyeberangan yang telah ditentukan

untuk berdagang di pasar yang diatur dan membawa barang-barang komersial

2. Perdagangan di pasar yang diatur terbatas pada barang yang tidak dilarang tersebut di atas.

Kesepakatan yang sudah ditandatangani oleh kedua pemerintah sudah sangat jelas. Namun demikian, sampai saat ini perjanjian tersebut belum pernah diberlakukan. Masalah perbatasan yang belum tuntas merupakan salah satu kendala. Namun demikian berbagai kendala dihadapi oleh pemerintah Timor Leste lebih merupakan alasan belum diberlakukannya perjanjian ini. Pemerintah Indonesia dalam hal ini pihak imigrasi, beacukai, dan keamanan sudah mempersiapkan semua persyaratan dan sarana dan prasarana untuk memfasilitasi kegiatan lintas batas penduduk maupun barang, dan perdagangan di wilayah perbatasan ini. Oleh karena itu, sekarang ini tinggal menunggu sikap dari pemerintah Timor Leste untuk merealisasikan perjanjian perbatasan ini. Penduduk perbatasan Belu maupun Timor Leste sudah sangat berharap agar kesepakatan antara kedua pemerintah segera dapat dilaksanakan karena telah merasakan keuntungan dan manfaatnya dari kemudahan melintasi batas negara maupun keberadaan pasar perbatasan

Penutup

Pada awalnya, ketika kedua wilayah perbatasan ini masih dijajah oleh Portugis maupun Belanda, ketergantungan penduduk Belu akan barang-barang kebutuhan sehari-hari kepada penduduk di wilayah Timor Portugis sangat tinggi. Hampir semua barang kebutuhan hanya dapat diperoleh di wilayah Timor Portugis. Seiring perkembangan jaman telah terjadi perubahan orientasi. Setelah Timor Leste menjadi suatu negara yang merdeka, penduduknya menjadi sangat tergantung pada Indonesia. Peluang penduduk perbatasan Belu untuk melakukan perdagangan dengan Timor Leste sangat terbuka lebar. Kebutuhan sehari-hari penduduk Timor Leste banyak didatangkan dari wilayah Indonesia, khususnya wilayah Belu. Ketergantungan penduduk Timor Leste akan barang-barang produksi

Indonesia, baik berupa produk makanan, minuman dan berbagai macam barang-barang kebutuhan sehari-hari sangat tinggi.

Pelaku lintas batas khususnya yang berkaitan dengan aktivitas perdagangan dapat merupakan pelaku sebagai individu maupun bagian dari jaringan perdagangan. Dengan demikian, para pelintas batas pun akan bervariasi. Pelintas batas tidak hanya penduduk lokal atau penduduk di sekitar wilayah perbatasan, namun juga penduduk di luar wilayah perbatasan. Dikaitkan dengan komoditi perdagangan, ada perberbedaan antara pelaku perdagangan yang merupakan penduduk setempat dengan penduduk di luar wilayah perbatasan. Perdagangan hasil-hasil pertanian lebih banyak didominasi oleh penduduk lokal walaupun dalam batas yang sangat kecil. Sebaliknya, penduduk di luar wilayah perbatasan yang datang dari Atambua, Kupang, atau bahkan dari Surabaya akan mendominasi perdagangan dalam skala besar dan merupakan barang-barang kebutuhan primer maupun sekunder. Namun demikian, penduduk lokal yang tidak memiliki latar belakang budaya perdagangan, sebagian sudah memanfaatkan pasar perbatasan dengan melakukan kegiatan perdagangan. Upaya penduduk lokal untuk menggeluti perdagangan perlu dikembangkan, karena masih kalah bersaing dengan penduduk di luar wilayah perbatasan. Hal ini diperlukan untuk menangkap peluang ketika perjanjian lintas batas antara kedua negara yang telah disepakati akan segera dilaksanakan. Selain itu, ketrampilan berdagang perlu terus ditingkatkan bagi penduduk perbatasan yang berkecimpung dalam dunia bisnis ini untuk terus berdagang dengan memanfaatkan komoditi perdagangan yang ada di wilayahnya.

Kegiatan mobilitas penduduk dan barang akan menguntungkan kedua belah pihak, namun perdagangan ilegal menjadi masalah yang justru akan merugikan. Perdagangan merupakan potensi yang harus dikembangkan untuk mensejahterakan masyarakat perbatasan. Bila hal ini dikembangkan dan dikelola dengan baik bukan tidak mungkin perdagangan ke Timor Leste akan dapat menghasilkan devisa bagi negara, yang pada akhirnya digunakan untuk kepentingan pembangunan masyarakat perbatasan itu sendiri. Sementara itu, aktivitas perdagangan juga dapat dijadikan

wahana untuk memberdayakan masyarakat NTT, utamanya masyarakat lokal. Selama ini pembangunan kawasan ini yang dirasakan lamban akan semakin terpacu dengan adanya aktivitas perdagangan yang semakin meningkat.

Perjanjian mengenai pengaturan lintas batas penduduk maupun barang antara kedua negara sudah pernah dilakukan. Perjanjian ini dapat mengakomodasi kepentingan penduduk di sekitar wilayah perbatasan dalam berinteraksi dengan penduduk di wilayah perbatasan NTT dan Timor Leste yang pada dasarnya masih mempunyai hubungan kekerabatan. Selain itu dengan perjanjian ini, masyarakat perbatasan dapat melakukan berbagai transaksi perdagangan melalui pasar perbatasan yang terbukti besar manfaat bagi penduduk perbatasan. Oleh karena itu realisasi dari pelaksanaan perjanjian lintas batas antara pemerintah Indonesia dan Timor Leste sudah merupakan suatu keharusan. Penduduk di wilayah perbatasan baik penduduk Timor Leste atau penduduk Belu akan memperoleh keuntungan dan manfaat dari diberlakukannya perjanjian ini. Pos lintas batas, pas lintas batas, maupun pasar perbatasan akan dibuka kembali dan lintas batas penduduk maupun barang akan dapat berlangsung secara legal, sementara itu lintas batas penduduk dan perdagangan ilegal akan berkurang.

Daftar Pustaka

- Aswatini dan Eniarti Djohan, 1999. *Mobilitas Penduduk dan Pembangunan Perbatasan Kalimantan Timur: Konsep dan Strategi Alternatif Pembangunan*. Jakarta PPT-LIPI
- Bandiyono, Suko (ed), 1995. *Mobilitas Penduduk Daerah Perbatasan: Timor Timur*. Jakarta: PPT-LIPI
- Hill, Hal, 2006. “Kebijakan Perdagangan dan Perniagaan” dalam Hal Hill dan Joao Mariano Saldanha (eds.), *Membangun Negara Baru Timor Lorosa’e*. Jakarta: Asksara Karunia. Hal. 106-125
- Hugo, Graeme, 1982. “Circular Migration in Indonesia” dalam *Population and Development Review* 8 (1) Hal. 59-83
- Keely, Charles B., 2000. “Demography and International Migration” dalam Caroline B. Brettell dan J F Hollifield (eds) *Migration Theory Talking Across Disciplines*. New York: Routledge
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, 2004. *Kawasan Perbatasan Kebijakan dan Strategi Nasional Pengelolaan Kawasan Perbatasan Antarnegara di Indonesia*. Jakarta: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas
- Kimpraswil, 2002. *Strategi dan Konsepsi Pengembangan Kawasan Perbatasan Negara*. Jakarta: Departemen Perumahan dan Prasarana Wilayah Direktorat Jendral Penataan Ruang
- Munir, Rozy, 1981. “Migrasi”, dalam *Dasar-dasar demografi*. Jakarta: Lembaga Demografi FEUI
- Nainggolan, P. Partogi (ed), 2004. *Batas Wilayah dan Situasi Perbatasan Indonesia: Ancaman terhadap Intergritas Teritorial*. Jakarta: Tiga putra Utama.
- Susastro, Hadi, 2006. “Hubungan Ekonomi dengan Indonesia” dalam Hal Hill dan Joao Mariano Saldanha (eds.), *Membangun*

Negara Baru Timor Lorosa'e. Jakarta: Asksara Karunia. Hal. 126-144

Pemda dan Badan Pusat Statistik Kabupaten Belu. 2004. *Kabupaten Belu Dalam Angka 2004*. Atambua: BPS

Pemda dan Badan Pusat Statistik Kabupaten Belu. 2006. *Kabupaten Belu Dalam Angka 2005*. Atambua: BPS (akan terbit)

Sekretariat Kementerian Pembangunan Daerah tertinggal, 2005. Keputusan Menteri Negara Pembangunan daerah tertinggal Republik Indonesia, Nomor: 010/KEP/M-PDT/II/2005.

Shryok H.S. dan S. Siegel, 1976. *The method and Material of Demography*. New York: Academic Press

Tirtosudarmo, Riwanto, 2002. Kalimantan Barat sebagai 'Daerah Perbatasan': Sebuah Tinjauan Demografi Politik, dalam *Antropologi Indonesia* Th XXVI, No 67

CATATAN PENUTUP

Mita Noveria

Mobilitas penduduk di daerah perbatasan merupakan keniscayaan dan telah terjadi sepanjang sejarah keberadaan penduduk di wilayah tersebut. Jauh sebelum terbentuknya negara yang kemudian diikuti dengan penetapan garis perbatasan negara, penduduk yang tinggal di wilayah perbatasan sudah melakukan mobilitas dengan berbagai tujuan. Pasca penetapan garis perbatasan penduduk yang sebelumnya bebas melakukan mobilitas di sepanjang daerah perbatasan, harus mengikuti aturan-aturan mengenai kegiatan lintas batas negara. Meskipun demikian, hal ini tidak mengurangi aktivitas mobilitas yang mereka lakukan secara signifikan.

Kegiatan mobilitas penduduk di wilayah perbatasan ini melibatkan berbagai pola, pelaku serta juga mengalami dinamika dari waktu ke waktu. Sebagaimana mobilitas penduduk pada umumnya, sebagian penduduk di daerah perbatasan melakukan mobilitas secara non permanen, sementara sebagian lainnya dengan cara semi permanen. Letak geografis yang berdekatan memungkinkan penduduk di perbatasan untuk melakukan mobilitas ulang alik dalam waktu singkat, misalnya harian atau mingguan. Dari sisi pelaku, terdapat perbedaan antara mobilitas penduduk di perbatasan dengan mobilitas penduduk secara umum. Jika kebanyakan pelaku mobilitas penduduk pada umumnya adalah mereka yang berada dalam usia produktif, mobilitas di perbatasan dilakukan oleh penduduk dari segala kelompok umur. Bahkan anak-anak juga melakukan mobilitas, misalnya untuk mengunjungi keluarga karena sebagian besar penduduk perbatasan mempunyai keluarga/kerabat yang tinggal di wilayah perbatasan negara tetangga.

Beragam motivasi melandasi terjadinya mobilitas penduduk di daerah perbatasan. Ikatan kekerabatan, kegiatan ekonomi sampai dengan pencarian pelayanan sosial merupakan beberapa faktor penting yang menyebabkan penduduk perbatasan melakukan

mobilitas melintasi wilayah perbatasan. Mengingat masing-masing daerah perbatasan mempunyai kekhasan, terutama karena perbedaan karakteristik geografis, kondisi alam serta karakteristik sosial demografi penduduk yang mendiaminya, maka mobilitas penduduk di setiap daerah perbatasan juga menunjukkan kekhasannya. Meskipun demikian, secara umum dapat ditemukan beberapa kesamaan diantara daerah-daerah perbatasan, misalnya pola mobilitas serta alasan yang mendasarinya.

Kegiatan mobilitas penduduk di daerah perbatasan ini tidak hanya melibatkan perpindahan melewati batas negara, melainkan juga terjadi di dalam suatu wilayah negara. Hal ini ditemukan dikalangan penduduk perbatasan yang melakukan mobilitas ke daerah yang bukan perbatasan atau sebaliknya, penduduk dari daerah lain masuk ke daerah perbatasan. Di wilayah-wilayah yang mempunyai keterbatasan, terutama dalam bidang ekonomi, sebagian penduduknya melakukan mobilitas untuk mencari peluang ekonomi ke daerah-daerah lainnya di dalam negeri, disamping ada pula yang melakukannya ke luar negeri. Namun hal sebaliknya terjadi di daerah-daerah perbatasan yang mempunyai potensi yang besar untuk kegiatan ekonomi. Peluang ekonomi yang dimilikinya menjadi daya tarik bagi penduduk dari luar daerah untuk datang ke daerah perbatasan dan memanfaatkan kesempatan yang ada.

Dari tulisan-tulisan yang ada dalam buku ini terlihat bahwa alasan ekonomi merupakan salah satu faktor dominan yang menyebabkan terjadinya mobilitas penduduk di daerah perbatasan. Kegiatan ekonomi yang dilakukan melalui mobilitas penduduk ini mencakup berdagang, berbelanja barang-barang kebutuhan sehari-hari dan bekerja. Pada mobilitas internasional di wilayah perbatasan Kalimantan Timur-Malaysia, kegiatan perdagangan yang dilakukan oleh penduduk di wilayah perbatasan (Indonesia) adalah menjual hasil pertanian ke negara tetangga. Ketergantungan kepada pasar di negara tetangga menyebabkan sebagian penduduk perbatasan melakukan kegiatan perdagangan ke negara tersebut. Hal ini dilakukan mengingat jarak geografis yang lebih dekat, sehingga berhubungan dengan pasar di negara tetangga lebih mudah dan

menguntungkan dibandingkan dengan pasar di kota-kota lainnya di dalam negeri. Selanjutnya, barang-barang keperluan sehari-hari, mulai dari makanan, minuman sampai dengan alat-alat rumah tangga diperoleh dengan cara membelinya di negara tetangga. Khusus untuk kegiatan berbelanja ini, kegiatan mobilitas penduduk juga terjadi dari wilayah perbatasan negara tetangga ke wilayah Indonesia, misalnya penduduk perbatasan Papua Nugini yang berbelanja ke wilayah Papua serta penduduk dari Timor Leste ke wilayah Kabupaten Belu.

Selanjutnya, ketersediaan kesempatan kerja yang lebih luas di negara tetangga, seperti di Kota Tawau (Negara Bagian Sabah) menyebabkan sebagian penduduk perbatasan melakukan mobilitas ke negara tersebut. Terkait dengan pekerjaan, mobilitas penduduk juga terjadi karena penduduk melakukan kegiatan pertanian di negara tetangga. Aktivitas ini dilakukan oleh penduduk Papua yang mempunyai tanah ulayat di Papua Nugini serta penduduk Sangir yang mempunyai kebun kelapa di wilayah Filipina Selatan. Nelayan suku Bugis, Buton dan Madura juga melakukan mobilitas lintas negara dengan cara berlayar menangkap ikan sampai ke wilayah Australia.

Di daerah-daerah perbatasan yang penduduknya mempunyai ikatan etnis dan kekerabatan, mobilitas penduduk juga terkait dengan kegiatan sosial. Hal ini diwujudkan dalam bentuk kunjungan pada keluarga/kerabat mereka yang tinggal di negara tetangga pada waktu-waktu tertentu, misalnya di saat hari-hari besar keagamaan atau pada acara adat. Mobilitas ini tidak hanya melibatkan warga negara Indonesia yang mengunjungi kerabatnya di negara tetangga, melainkan juga dalam arah yang berlawanan. Artinya, penduduk perbatasan yang merupakan warga negara tetangga melakukan mobilitas ke wilayah perbatasan Indonesia mengunjungi kerabat mereka di daerah tersebut.

Jika dilihat dari sifatnya, mobilitas penduduk karena hubungan sosial dan tujuan bekerja tersebut bersifat non permanen dalam bentuk sirkuler, sesuai dengan sifat pekerjaannya. Kegiatan pertanian dan kenelayan adakalanya dilakukan setiap hari, namun ada pula yang menurut musim. Selanjutnya, mobilitas pekerja di sektor jasa, seperti pembantu atau pelayan toko di Kota Tawau

biasanya dilakukan dalam jangka waktu satu bulan, sesuai dengan masa berlakunya izin perjalanan lintas batas.

Mengingat mobilitas penduduk di wilayah perbatasan ini tidak hanya melibatkan perpindahan penduduk secara fisik, akan tetapi juga menyangkut aliran barang dan ideologi, maka isu mobilitas penduduk di daerah perbatasan dengan segala kekhasannya menarik untuk dikaji. Hasil kajian tersebut dapat dimanfaatkan untuk mengelola mobilitas penduduk di daerah perbatasan karena daerah tersebut mempunyai fungsi strategis sebagai pintu gerbang masuknya orang, barang dan ideologi ke dalam negeri. Selain itu, hasil kajian juga dapat digunakan sebagai pertimbangan untuk memacu pembangunan daerah perbatasan agar tidak tertinggal dari daerah perbatasan negara tetangga. Percepatan pembangunan daerah perbatasan sangat penting dilakukan supaya penduduknya tidak selalu berorientasi ke negara tetangga, yang pada gilirannya dapat mengurangi pengaruh-pengaruh negatif yang datang dari luar.