

# PERDAGANGAN TUKAR BARANG MALAYSIA-INDONESIA: POTENSI DAN CABARAN

## *Malaysia – Indonesia Barter Trade: Opportunities and Challenges*

*Ramli Dollah & Ahmad Mosfi Mohamad*

### ABSTRACT

The Malaysia-Indonesia relationship has been well formed with various activities such as trade, culture (race), migration and others. However, this relationship has changed little, moreover with several issues that happened recently. On the contrary, less attention is given on the positive relationship of the two countries. Thus, this study will try to show the positive relationship, focusing the discussion on barter trade between Malaysia (Tawau) and Indonesia by looking at Sabah (Tawau) as trade centre with Nunukan, Tarakan and others in Indonesia.

*Keywords: Barter-trade, relationship, opportunities, migration, and attention*

### PENGENALAN

Malaysia dan Indonesia merupakan dua buah negara berjiran yang mempunyai hubungan yang amat rapat. Namun, sejak kebelakangan ini, hubungan kedua-dua negara ini tercabar dengan kemunculan beberapa isu baru yang dilihat mampu menggugat hubungan kedua-dua buah negara ini. Isu pendatang Tanpa Izin (PTI), isu jerebu, isu pertikikaian wilayah di Ambalat serta beberapa isu lain merupakan contoh cabaran yang amat besar dalam hubungan ini. Malahan akhbar-akhbar tempatan di Malaysia misalnya sering memberikan liputan yang meluas mengenai isu-isu ini. Walau bagaimanapun, tanpa disedari kita terlalu banyak memberikan gambaran yang negatif dalam hubungan kedua-dua buah Negara ini. Sedangkan dalam masa yang sama, hubungan kedua-dua buah negara ini sebenarnya amat erat dalam beberapa bidang lain misalnya hubungan kebudayaan, ekonomi, sukan dan sebagainya.

Oleh itu, kertas kerja ini akan cuba untuk melihat satu daripada aspek hubungan kedua-dua negara ini iaitu perdagangan barter (tukar barang). Perbincangan akan dibahagikan kepada beberapa bahagian. Bahagian pertama akan meneliti latar belakang hubungan Malaysia-Indonesia; bahagian kedua, meninjau kerjasama ekonomi Malaysia-Indonesia; bahagian ketiga, membincangkan perdagangan tukar barang di Sabah; keempat, meninjau aktiviti *barter trade* dan hubungan Malaysia-Indonesia dengan memfokuskan daerah Tawau di Malaysia sebagai kes kajian; kelima, menganalisis potensi dan cabaran perdagangan tukar barang dan bahagian akhir merupakan kesimpulan.

## LATAR BELAKANG HUBUNGAN MALAYSIA-INDONESIA

Hubungan Malaysia-Indonesia telah terjalin sebelum kedatangan penjajah barat ke rantau ini lagi. Namun, hubungan ini semakin pesat apabila berlakunya penghijrahan secara besar-besaran kumpulan dari Indonesia ini akibat tindakan pejajah menyerang negara asal mereka seperti yang berlaku di Sumatera, Jawa dan Sulawesi. Hubungan kedua-dua negara ini berlaku melalui pelbagai aktiviti seperti kebudayaan, ekonomi, sosial dan sebagainya. Malahan kehadiran sejumlah besar warga Malaysia berketurunan Indonesia atau mempunyai kaitan dengan negara tersebut merupakan bukti paling asas untuk menyokong kenyataan bahawa hubungan kedua-dua negara ini telah terjalin seawal zaman penjajahan di rantau ini. Walau bagaimanapun, di awal kemerdekaan, hubungan kedua-dua negara ini mengalami sedikit masalah akibat dasar Konfrantasi Kerajaan Indonesia di bawah Sukarno ke atas Malaysia. Ini menyebabkan hubungan kedua-dua negara ini berada dalam keadaan yang tegang. Namun, selepas era pentadbiran Sukarno di Indonesia, hubungan kedua-dua negara ini kembali pulih dan beberapa pendekatan telah diambil oleh kedua-dua kerajaan untuk mengeratkan lagi hubungan ini.

Apabila melihat hubungan kedua-dua negara ini selepas kemerdekaan dan semasa era konfrontasi, ia terjalin melalui dua pendekatan. Pertama, ia terjalin melalui hubungan bilateral kedua-dua buah negara dan kedua, hubungan Malaysia-Indonesia terjalin dalam kerangka kerjasama *Association of Southeast Asia Nations* atau ASEAN yang dibentuk pada tahun 1967. Melalui kedua-dua saluran ini, Malaysia dan Indonesia menjalin hubungan dalam pelbagai peringkat. Apabila Tsunami melanda Indonesia pada November 2004, Malaysia dilihat sebagai antara negara yang paling menunjukkan keprihatinan ke atas insiden yang berlaku. Ini dapat dilihat dengan bantuan yang diberikan oleh Malaysia dalam bentuk bantuan sukarelawan sehinggalah kepada bantuan kewangan.

Walaupun hubungan ini terjalin dalam semua peringkat, tetapi terdapat juga beberapa isu yang memperlihatkan hubungan yang agak 'kurang menyenangkan' antara kedua-dua buah negara ini. Salah satu daripada isu yang mengganggu hubungan ini adalah berkait dengan kehadiran sejumlah besar Pendatang Tanpa Izin (PTI) dan Tenaga Kerja Indonesia (TKI) di Malaysia. Isu ini serius dalam hubungan Malaysia-Indonesia menyebabkan kerajaan Malaysia bertindak melaksanakan beberapa program sejak tahun 1990an sehingga ke hari ini bagi membendung masalah ini. Antara program utama yang dilaksanakan adalah program pendaftaran pada 1991, OPS Nyah I & II pada tahun 1992, pemutihan pada 1996, program pengampunan pada 1997, perubahan dalam akta imigresen pada 1998 yang melibatkan 3 klausa utama iaitu 55A, 55B dan 55D, OPS Nyah Bersepadu pada 2001 dan program pengampunan pada 29 Oktober hingga 14 November 2004. Ia kemudiannya dilanjutkan sehingga 31 Januari 2005 akibat Tsunami pada 26 November 2004. Apabila ia dikuatkuasakan pada 1 Februari 2005, kerajaan Malaysia mengambil tindakan 'berlembut' ke atas PTI sehingga 28 Februari 2005. Hanya pada 1 Mac 2005, barulah kerajaan melaksanakan sepenuhnya program ini (Azizah Kassim *et. al.*, 2004).

Selain itu, hubungan ini juga turut dikekang oleh isu jerebu yang berlaku sejak 1980an yang bertambah serius sejak lewat 1990an sehingga ke hari ini. Fenomena jerebu ini berpunca daripada pembakaran hutan dan penerokaan tanah-tanah baru di Indonesia terutamanya di Kalimantan dan Sumatera. Akibatnya Malaysia dan beberapa negara jiran terpaksa menanggung akibatnya. Malahan

keadaan menjadi lebih buruk apabila beberapa kawasan di negara ini (misalnya Sarawak) terpaksa mengistiharkan darurat untuk mengelakkan berlakunya perkara-perkara yang tidak diingini. Oleh itu, buat pertama kali dalam sejarah Indonesia, Presiden Suharto, pemimpin tertinggi negara tersebut memohon maaf secara terbuka kepada para pemimpin ASEAN lain (termasuk Malaysia) di atas kejadian yang menimpa negara-negara jiran.

Baru-baru ini, timbul pula isu berkaitan dengan kawasan minyak dan gas Ambalat di Laut Sulawesi. Keadaan ini menyebabkan kedua-dua negara ini seolah-olah berada dalam krisis lebih-lebih lagi apabila kedua-dua belah pihak cuba menguatkan tuntutan mereka dengan menggunakan kekuatan ketenteraan. Malahan akhbar-akhbar utama Indonesia cuba mewujudkan slogan-slogan yang berbau permusuhan misalnya 'Ganyang Malaysia siri II', 'Serang Malaysia' dan beberapa slogan lain yang pastinya mampu mengundang masalah yang besar antara kedua-dua buah negara ini. Kesungguhan untuk berperang ini jelas dilaporkan oleh akhbar-akhbar utama Indonesia yang menunjukkan hampir seluruh wilayah di sempadan Malaysia-Indonesia di wilayah berhampiran dengan daerah Tawau, Sabah bersedia untuk menggerakkan sukarelawan dan tentera pada bila-bila masa ke wilayah yang dituntut (Ramli Dollah, 2005). Namun, disebalik hubungan yang kelihatan 'tidak baik' ini, Malaysia dan Indonesia sebenarnya mempunyai hubungan yang amat erat yang jarang didedahkan iaitu perdagangan tukar barang Malaysia-Indonesia.

## KERJASAMA EKONOMI MALAYSIA-INDONESIA

Hubungan Malaysia-Indonesia terjalin melalui dua saluran utama iaitu secara bilateral dan melalui ASEAN. Dalam hal ini, hubungan ekonomi melalui ASEAN dilihat sangat signifikan dalam pembangunan ekonomi kedua-dua buah negara ini. Salah satu daripada kerjasama antara negara-negara ASEAN yang turut melibatkan Malaysia dan Indonesia dalam kerjasama ini adalah Kawasan Perdagangan Bebas ASEAN atau *ASEAN Free Trade Area (AFTA)*.<sup>1</sup> Persetujuan ini dicapai pada tahun 1992 apabila negara-negara ini bersetuju untuk mengurangkan tariff perdagangan di kalangan negara-negara ini yang bermula pada tahun 2003.<sup>2</sup> Walau bagaimanapun, ia terhad kepada 6 negara awal yang menyertai ASEAN termasuk Indonesia dan Malaysia. Manakala negara-negara lain yang baru menyertai ASEAN akan memulakannya agak lewat bagi memberikan peluang kepada Negara-negara ini bersedia untuk menyertai perdagangan bebas.<sup>3</sup> Matlamat utama pelaksanaan AFTA adalah untuk meningkatkan perdagangan inter-ASEAN yang dilihat sangat rendah iaitu hanya mewakili 22.3% (1970), 18.6% (1985), 20.1% (1990), 24.3% (1995), 21.9% (1998) dan 23.6% (2000) perdagangan antara negara-negara ASEAN. Oleh itu, melalui kerjasama ini adalah diharapkan negara-negara ini akan mendapat momentum baru ke arah meningkatkan kerjasama ini. Di samping itu, melalui pembentukan AFTA ini juga, negara-negara ASEAN bersetuju untuk memudahkan prosedur kastam menjalankan penyeragaman piawaian barangan.<sup>4</sup>

Bagi memastikan perlaksanaannya berjaya, *Common Effective Preferential Tariff (CEPT)*<sup>5</sup> telah diperkenalkan. CEPT merupakan mekanisma untuk mengurangkan tarif antara 0% hingga 5% dalam tempoh 10 tahun bermula pada tahun 1993 yang melibatkan semua jenis barangan kecuali bagi barang pertanian yang tidak diproses. Dalam hal ini, terdapat beberapa syarat yang perlu dipatuhi untuk

penyenaaraan barangan dalam CEPT antaranya ia perlu terlebih dahulu diluluskan oleh Majlis AFTA (*AFTA Council*) di mana 40% daripadanya adalah sumber tempatan. Sehingga tahun 2003, hampir 98% tariff melalui mekanisma ini telah diturunkan di kalangan negara-negara ASEAN. Seterusnya keenam-enam negara ini bersetuju untuk menjadikan kadar tariff sehingga 0% pada 2010 dan bagi 4 negara ASEAN lain akan bermula pada 2015 (ASEAN Secretariat, 2005).

Selain itu, negara-negara ASEAN juga sedar bahawa selain perdagangan (import dan eksport), sektor pelaburan juga perlu ditingkatkan untuk berhadapan dengan fenomena globalisasi yang melanda seluruh dunia. Hasilnya beberapa kerjasama dalam bidang pelaburan telah dilaksanakan di kalangan negara-negara ASEAN sejak penubuhannya. Salah satu daripadanya yang paling dominan adalah melalui pembentukan Kawasan Pelaburan ASEAN atau *ASEAN Investment Area* (AIA) pada 1998.<sup>6</sup> AIA merupakan satu lagi bentuk kerjasama di kalangan ASEAN yang dilihat sebagai faktor menguatkan hubungan Malaysia-Indonesia. AIA bertujuan menggalakkan sektor swasta di negara-negara rantau ini menarik pelaburan dari luar. Perjanjian mengenai kerjasama ini telah ditandatangani oleh Menteri-menteri Ekonomi ASEAN di Manila pada Oktober 1998. Matlamat utamanya bertujuan untuk mewujudkan sebuah kawasan pelaburan yang berdayasaing pada 2010 dengan persekitaran pelaburan yang telus dan menyumbang kepada pengaliran pelaburan ke negara ini pada 2020. Perjanjian AIA juga telah diperluaskan lagi melibatkan perkhidmatan di beberapa sektor seperti pembuatan, pertanian, perikanan, perhutanan dan perlombongan. Dalam hal ini, terdapat beberapa ciri utama yang terdapat dalam AIA pertama, menjadikan ASEAN sebagai pilihan utama kepada pelabur-pelabur ASEAN lain; kedua, pengecualian melalui *Temporary Exclusion List* (TEL) akan dihapuskan pada 2010 dan *Sensitive list* (SL) akan dikaji semula pada 2003 dan ketiga, membuka peluang pelaburan kepada pelabur-pelabur ASEAN pada 2010 dan pelabur-pelabur luar pada 2020.<sup>7</sup>

Selain itu, terdapat juga beberapa kerjasama ekonomi lain di kalangan negara-negara ASEAN yang memasukkan Malaysia dan Indonesia dalam kerangka kerjasama ini. Antaranya adalah Singapura-Johor Riau-Indonesia (SIJORI), *Indonesia-Malaysia-Singapore Golden Triangle* (IMS-GT), *Brunei-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area* (BIMP-EAGA) dan beberapa kerjasama lain. BIMP-EAGA merupakan kerjasama yang sangat penting apabila melihat kepada hubungan perdagangan tukar barang Malaysia (melalui Tawau) dan Indonesia. Dalam hal ini, perbincangan akan cuba memfokuskan kepada salah satu daripada aktiviti yang telah ditetapkan dalam kerangka BIMP-EAGA<sup>8</sup> iaitu perdagangan tukar barang (*barter trade*) di daerah Tawau<sup>9</sup> yang bersempadan dengan Indonesia.

## KONSEP *BARTER TRADE*

Walaupun perdagangan tukar barang di Sabah telah dikesan sejak sebelum kedatangan penjajah ke negeri ini, namun bentuk perdagangan ini masih sangat penting dalam konteks negeri Sabah sehingga ke hari ini. Dalam membincangkan hubungan melalui perdagangan barter ini, satu perkara yang perlu diberikan perhatian ialah konsep perdagangan tukar barang suatu masa dahulu adalah berbeza dengan konsep perdagangan tukar barang yang difahami pada hari ini. Konsep *barter trade* lama yang dikenali sebelum ini hanya menggunakan barang

sebagai alat perdagangan mereka. Barangan akan ditukarkan dengan barangan lain mengikut keperluan seorang peniaga bersama-sama peniaga dari negara lain. Ini bermakna, para peniaga ini tidak akan menggunakan wang sebagai perantara kepada perdagangan mereka kerana ia melibatkan barangan sepenuhnya dalam perdagangan mereka. Pada peringkat awal ini juga, perdagangan tukar barangan ini banyak melibatkan hasil-hasil dari hutan seperti damar, kopra, rotan, rempah ratus dan sebagainya.

Perdagangan tukar barangan pada hari ini mengalami satu perubahan yang drastik selari dengan perubahan semasa yang melanda seluruh dunia dan tidak terkecuali hubungan Malaysia-Indonesia. Dalam hal ini, konsep *barter trade* yang difahami hanya melibatkan perdagangan tukar barangan sahaja tanpa melibatkan wang bukan lagi menjadi trend perdagangan tukar barang antara Indonesia dan Malaysia. Ini kerana, perdagangan tukar barangan yang bukan sahaja melibatkan para pedagang Malaysia-Indonesia tetapi juga negara-negara yang berhampiran seperti Filipina dan Brunei ini lebih kepada perdagangan biasa antara dua buah syarikat di negara yang berjiran ini. Pada peringkat awal, para peniaga di Malaysia atau Indonesia akan menjalankan kajian ke atas keperluan barangan di Malaysia atau Indonesia berserta dengan harga barangan tersebut. Seterusnya, para peniaga di Malaysia ini akan menghubungi peniaga atau pemborong yang terdapat di Indonesia untuk mendapatkan maklumat mengenai sesuatu barangan yang diperlukan di negara ini. Peniaga ini kemudiannya akan melakukan proses tawar-menawar mengenai satu barangan yang diinginkan oleh peniaga di Malaysia pada kadar yang paling rendah. Proses tawar menawar ini akan berterusan dan melibatkan semua jenis barangan. Apabila persetujuan dicapai, maka peniaga ini akan memesan sejumlah barangan yang diperlukan. Seterusnya, peniaga Malaysia ini perlu membayar sejumlah wang kepada peniaga di Indonesia untuk mendapatkan barangan tersebut dan peniaga Indonesia ini kemudiannya akan menghantarkan barangan tersebut ke pelabuhan-pelabuhan utama yang menjalankan *barter trade* di negara ini.

Dalam konteks Sabah misalnya, Tawau dan Sandakan merupakan pelabuhan utama kepada perdagangan *barter trade* ini. Namun, sebelum itu, para peniaga ini perlu melengkapkan borang-borang yang berkaitan untuk tujuan mendapatkan kebenaran daripada pihak Kastam Diraja Malaysia (KDRM) sebelum menghantar masuk barangan ke pelabuhan-pelabuhan ini. Ini kerana terdapat barangan-barangan tertentu yang tidak dibenarkan masuk ke negara ini misalnya batik, diesel dan petrol serta beberapa barangan lain. Oleh itu, bagi memastikan keadaan ini, adalah menjadi satu kewajipan bagi peniaga-peniaga ini untuk merekodkan barangan ini kepada pihak KDRM.

Perdagangan tukar barangan ini akan melibatkan sejumlah besar wang bagi menjalankan operasinya. Barang-barang yang telah dihantar melalui pelabuhan perdagangan tukar barangan ini tidak akan dijual kepada individu kerana jumlahnya adalah bergantung kepada jumlah yang dipesan oleh peniaga Malaysia. Seterusnya, peniaga Malaysia akan menentukan sendiri harga barangan tersebut bergantung kepada keuntungan yang bakal diperolehi oleh peniaga ini. Antara barangan utama pada hari ini yang menjadi item utama perdagangan tukar barangan ini adalah barangan asas seperti gula dan sebagainya, kayu balak, hidupan laut, buah-buahan, barangan hutan dan banyak jenis barangan lain.

## **BARTER TRADE DI SABAH**

Dalam konteks Sabah, aktiviti import dan eksport *barter trade* telah wujud sebelum kedatangan penjajah barat iaitu British dan Sepanyol ke rantau ini. Ia dijalankan melalui hubungan tidak formal antara negara-negara ini. Hal ini adalah seperti yang dijelaskan oleh beberapa pengkaji barat mengenai kedudukan Sabah suatu masa dahulu. Warren (1985) misalnya menunjukkan bagaimana berlakunya hubungan perdagangan antara Mindanao, Sulawesi dan beberapa kawasan di negeri Sabah seperti di Sandakan dan Lahad Datu sebelum dan semasa penjajahan kuasa barat di rantau ini. Kedudukannya yang strategik dan pernah ditadbir oleh Kesultanan Brunei dan Sulu, menyebabkan Sabah pernah menjadi perantara *barter trade* yang utama di rantau ini (Abu Bakar Hamzah & Ongkili 1988). Para peniaga yang menjalankan aktiviti ini tidak menetap lama di Sabah sebaliknya berulangkali antara pelabuhan-pelabuhan utama ini untuk menghantar atau mendapatkan barangan di Sabah. Bagi kumpulan Maranaos dari Lanao misalnya, mereka ini membeli barangan dari Sabah dan membawa balik ke Mindanao untuk dijual. Oleh itu, tidak menghairankan sekiranya terdapat sejumlah besar kumpit (*speedboats*) yang beroperasi di Zamboanga, Sulu, Tawi-Tawi dan beberapa kawasan lain untuk tujuan *barter trade* di Sabah (Ramli Dollah et. al 2004).

Selepas pembentukan Malaysia, aktiviti ini masih diteruskan dengan kaedah yang lebih formal dan dikawal sepenuhnya oleh kerajaan melalui agensi-agensi kerajaan terutamanya Jabatan Kastam, Lembaga Pelabuhan, Jabatan Laut dan sebagainya. Dalam hal ini, terdapat beberapa kawasan utama di Sabah yang menjalankan perdagangan ini dengan negara jiran. Antara daerah-daerah utama di Sabah yang menjalankan aktiviti ini adalah seperti Tawau, Sandakan dan Labuan.<sup>10</sup> Di kawasan-kawasan Tawau dan Sandakan, aktiviti perdagangan ini masih lagi berjalan dengan lancar lebih-lebih lagi melalui usaha kerajaan untuk menjayakan aktiviti ini. Ini kerana perdagangan tukar barangan ini merupakan salah satu agenda utama yang dimasukkan dalam ASEAN. Ini adalah lanjutan kesediaan negara-negara ASEAN terutamanya Malaysia, Indonesia, Filipina dan Brunei yang bersetuju untuk memasukkan perdagangan tukar barangan ini sebagai salah satu agenda utama BIMP-EAGA di mana perdagangan ini mendapat sambutan yang menggalakkan daripada negara-negara ini. Ini jelas ditunjukkan dengan statistik pada jadual 1 bahawa peranan *barter trade* terutamanya dalam konteks perdagangan BIMP-EAGA adalah sangat signifikan.

**Jadual 1: Nilai Barter Trade Melalui BIMP-EAGA Sabah 2001 (RM)**

Negara	Import	Eksport	Jumlah
Indonesia	368,727,988	54,686,024	423,414,012
Filipina	2,499,167	57,538,838	60,038,005
Brunei	–	16,194,984	16,194,984
<b>Jumlah</b>	<b>371,227,155</b>	<b>128,419,846</b>	<b>499,647,001</b>

Sumber: Jabatan Pembangunan dan Perindustrian Sabah 2004 (tidak diterbitkan).

Statistik tersebut jelas menunjukkan bahawa perdagangan tukar barangan ini banyak memberi keuntungan kepada negara-negara yang terdapat di sekeliling Sabah. Dalam hal ini, Indonesia dilihat sebagai negara utama yang paling banyak menjalankan perdagangan dengan Sabah dengan Import pada 2001 berjumlah RM368,727,988 manakala eksport ke negara tersebut berjumlah lebih kurang RM54,686,024. Daripada keseluruhan perdagangan ini untuk tahun 2001 sahaja, perdagangan barter Malaysia-Indonesia adalah berjumlah lebih kurang RM423,414,012. Bagi Filipina pula, jumlah untuk tahun tersebut adalah lebih kurang RM60,038,005. Secara keseluruhannya, jumlah import dan eksport untuk negeri Sabah bagi *barter trade* berjumlah RM499,647,001. Seterusnya, pada 2002, jumlah perdagangan ini turut mengalami peningkatan. Jadual 2 menunjukkan jumlah perdagangan barter antara Sabah dan negara-negara BIMP-EAGA untuk Januari-Jun 2002.

**Jadual 2: Nilai Barter Trade Melalui BIMP-EAGA Sabah Jan-Jun 2002 (RM)**

Negara	Import	Eksport	Jumlah
Indonesia	18,691,172.55	24,108,255.48	42,799,428.03
Filipina	1,897,479.05	21,299,654.19	23,197,133.24
Brunei	–	4,329,227.30	4,329,227.30
<b>Jumlah</b>	<b>20,588,681.60</b>	<b>49,737,136.97</b>	<b>70,325,788.57</b>

Sumber: Jabatan Pembangunan dan Perindustrian Sabah 2004 (tidak diterbitkan)

Statistik tersebut menunjukkan bahawa sepanjang tempoh Januari-Jun 2002, jumlah perdagangan (import dan eksport) tukar barangan antara Sabah dan negara-negara yang terlibat dalam BIMP-EAGA adalah sangat besar iaitu melibatkan jumlah keseluruhannya lebih kurang RM70,325,788.57. Dalam hal ini, Indonesia dilihat sebagai penyumbang utama kepada perdagangan barter dengan jumlah dagangan melibatkan RM18,691,172.55 untuk import dan RM24,108,255.48 untuk eksport. Jelas bahawa keadaan ini menunjukkan bahawa perdagangan ini banyak memberi keuntungan kepada Sabah.

Selain daripada aktiviti perdagangan yang dijalankan menggunakan kaedah import dan eksport, satu lagi kaedah perdagangan ini yang biasa digunakan adalah berkaitan dengan *Transshipment*. Hal ini merujuk kepada bagaimana sesuatu barangan yang ingin dihantar ke negara lain perlu diletakkan di sebuah negara lain sebelum dihantar ke negara penerima. Misalnya jika barangan adalah kayu balak dari Indonesia yang ingin dihantar ke Filipina, kayu balak ini akan diletakkan di pelabuhan *barter trade* di Tawau untuk sementara waktu sebelum ia dihantar ke negara Filipina.

Sehingga kini, terdapat dua kaedah *transshipment* yang dibenarkan melalui stesen ini iaitu pertama, *transshipment* melalui Gudang Berlesen Persendirian (GBP); dan kedua *transshipment* melalui Gudang Lembaga Pelabuhan-Pelabuhan Sabah. Sehingga 2002, terdapat hanya dua Gudang Berlesen di Tawau. Kedua-dua gudang

ini mengimport barang-barang berduti untuk tujuan eksport semula ke Filipina atau Indonesia. Tujuan kemudahan ini diberikan adalah untuk mengelakkan pelesen membayar duti import ke atas barang-barang import yang akan di eksport semula ke negara lain. Manakala bagi *transshipment* melalui Gudang Lembaga Pelabuhan-Pelabuhan Sabah, sehingga 2002, terdapat 6 buah syarikat yang diberi kelulusan oleh Pengarah Kastam Negeri Sabah untuk menjalankan perniagaan jenis ini di Tawau tetapi hanya 3 buah syarikat yang aktif beroperasi. Kemudahan ini adalah merupakan kebenaran mengendalikan pindah-kapal barang-barang seperti beras dan gula secara berperingkat melalui gudang LPPS dengan syarat-syarat tertentu (Jabatan Pembangunan dan Perindustrian Sabah 2004).

Melalui aktiviti ini, ia bukan sahaja akan menguntungkan negeri Sabah, tetapi dalam masa yang sama pertukaran matawang asing juga akan dapat dikurangkan. Hal ini dinyatakan sendiri oleh Menteri Kebajikan dan Perkhidmatan Sosial Sabah, Tan Shu Kiah pada 1998 yang mana beliau menyatakan bahawa kewujudan sistem *barter trade* ini banyak membantu negeri ini terutama semasa berlakunya kejatuhan ekonomi negara. Melalui *barter trade* ini, kerajaan berjaya mengurangkan pengaliran matawang negara keluar (Daily Express 27.8.1998).

Menyedari akan kepentingan perdagangan jenis ini yang dilihat banyak memberi keuntungan kepada Sabah, maka, Ahli Parlimen Labuan, Dato Suhaili Abdul Rahman sendiri pernah menyatakan bahawa *barter trade* masih dianggap penting kepada pembangunan ekonomi tempatan. Beliau menyatakan bahawa *Free Trade Zone* (FTZ) di Sandakan, Tawau dan Lahad Datu adalah seperti 'pelabuhan mini' bebas cukai dan ia menjadi saingan utama kepada Labuan. Pengusaha-pengusaha Filipina dan Indonesia lebih berminat untuk berniaga di FTZ ini kerana ia lebih dekat dengan kedudukan mereka di selatan Filipina dan Nunukan di Indonesia. Kenyataan ini dikuatkan lagi oleh Pengerusi Lembaga Pelabuhan Sabah (SPA), Datuk Dr Zaki Gussmiah yang menyatakan bahawa potensi *barter trade* semakin baik di Sandakan, Tawau, Kota Kinabalu dan Kudat (Ramli Dollah et. al 2004). Bagi menunjukkan komitmen kerajaan kepada perdagangan ini, kerajaan Sabah berusaha memperbaiki kemudahan jeti di pusat perkhidmatan *barter trade* di Tawau yang bernilai RM29 juta (Daily Express, 13.11.2003). Usaha-usaha seperti ini merupakan bukti kukuh perdagangan barter ini sangat penting dalam menjana ekonomi negeri Sabah di samping mengeratkan hubungan antara negara jiran.<sup>11</sup> Bagi meluaskan lagi kerjasama dalam bidang *barter trade* ini, kerajaan bercadang menukarkan status Pulau Sebatik, Tawau kepada pulau bebas cukai (*centre or tax-free island*) (The Borneo Post, 01.07. 2004).

## **BARTER TRADE MALAYSIA-INDONESIA MELALUI DAERAH TAWAU**

Operasi tukar barang (*barter trade*) di daerah Tawau telah wujud sebelum kemerdekaan kedua-dua buah negara ini lagi. Aktiviti tukar barangan ini melibatkan penduduk-penduduk daerah Tawau dan peniaga dari Indonesia serta Filipina. Sehingga kini, walaupun mengalami sedikit perubahan dari segi kaedah perdagangan tukar barang ini dijalankan, ia masih lagi berjalan dengan lancar dan semakin aktif. Barang-barang yang diniagakan termasuklah hasil-hasil hutan seperti rotan dan kayu balak, hasil laut seperti ikan, udang dan ketam, barang-barang kegunaan harian serta barang-barang dapur.



Perdagangan tukar barang antara Indonesia dan Malaysia ini pada awalnya memperdagangkan hanya barangan-barangan asas. Dalam konteks perdagangan Indonesia ke Malaysia misalnya, antara barangan yang diperdagangkan seperti damar, kopra dan beberapa barangan lain. Manakala perdagangan Malaysia ke Indonesia pula melibatkan barangan hutan. Oleh itu, tidak menghairankan pada peringkat awal ini, didapati bahawa masyarakat Tidung dan Banjar sering ke hutan untuk mendapatkan barangan keperluan ini. Manakala penduduk Indonesia terutamanya masyarkat Bugis yang majoritinya mendiami kawasan Tawau pada hari ini sering berulang-alik ke Malaysia dan Indonesia untuk menjalankan perdagangan tukar barang ini.<sup>12</sup> Jadual 3 menunjukkan nilai import dan eksport perdagangan *barter trade* melalui daerah Tawau 1998-2005.

**Jadual 3: Nilai Barangan Barter Trade Indonesia-Tawau 2000-2005 (RM)**

TAHUN	IMPORT	EKSPORT	JUMLAH
1998	96,532,814	10,893,639	107,426,453
1999	54,009,087	18,651,246	72,660,333
2000	85,767,302.01	22,746,293.40	108,513,595.41
2001	361,894,083.56	32,846,965.94	394,741,049.50
2002	77,632,531.87	59,726,935.44	137,359,467.31
2003	52,158,309.39	154,337,129.67	206,495,439.06
2004	57,133,753.76	89,699,335.63	146,833,089.39
2005	58,409,947.29	92,308,587.06	150,718,534.35
<b>Jumlah</b>	<b>843,537,829</b>	<b>481,210,132</b>	<b>1,324,747,961</b>

Sumber: Laporan Aktiviti Perdagangan Tukar Barang, Jabatan Kastam dan Eksais Diraja Malaysia, Tawau Mac 2001 (tidak terbit); Jab. KDRM Tawau, Stesen *Barter Trade*, 18 & 21 Februari 2005 & La Masri Mansyur. 2006. *Barter Trade dalam Hubungan Malaysia-Indonesia*, Latihan Ilmiah, Program Hubungan Antarabangsa, SSS, UMS.

Melalui aktiviti *barter trade* ini juga, kerajaan mendapat keuntungan yang tinggi melalui beberapa jenis cukai dan duti yang dikenakan ke atas barangan ini seperti yang dapat dilihat pada jadual 4 yang menunjukkan nilai cukai/duti yang berjaya dipungut melalui perdagangan tukar barang di daerah Tawau antara 1998-2000.

**Jadual 4: Jumlah Kutipan Hasil Cawangan *Barter Trade*, Tawau (RM)**

TAHUN	JUMLAH
2000	1,279,867.92
2001	1,175,508.93
2002	918,033.70
2003	1,022,999.74
2004	988,472.31
2005	821,528.50
<b>Jumlah</b>	<b>6,206,410.60</b>

Sumber: KDRM, Stesen *Barter Trade*, Tawau 18 & 21 Feb. 2005 & La Masri Mansyur. 2006. *Barter Trade dalam Hubungan Malaysia-Indonesia*, L. Ilmiah, Program Hubungan Antarabangsa, SSS.

Jadual 5 menunjukkan jumlah duti yang dipungut melalui stesen *barter trade* Tawau ini antara tahun 1998-2005 yang jelas menunjukkan bahawa perdagangan tukar barang antara Malaysia dan Indonesia sememangnya memberikan pulangan yang besar kepada negara. Pada tahun 2000, 2001 dan 2003 jumlah duti yang diperolehi daripada perdagangan tukar barangan ini melibatkan wang melebihi RM1 juta manakala untuk tahun 2002 dan 2004, jumlahnya menghampiri RM1 juta. Secara lebih spesifik, jumlah duti dan cukai yang utama diperolehi daripada perdagangan tukar barang yang melibatkan Malaysia dan Indonesia adalah seperti yang ditunjukkan dalam jadual 5.

**Jadual 5: Jumlah Duti Dipungut Melalui *Barter Trade* Tawau 1998-2005 (RM)**

TAHUN	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Duti Import	318,919	208,225	129,041	340,828	175,908	195,026	206,986	185,649
Cukai Penumpang	N.A	N.A	305,801	252,276	171,964	158,557	213,127	141,487
Cukai Jualan	298,756	396,744	845,024	449,061	396,686	441,407	383,523	335,268
<b>Jumlah</b>	<b>617,675</b>	<b>604,969</b>	<b>1,279,866</b>	<b>1,042,165</b>	<b>744,558</b>	<b>794,990</b>	<b>803,636</b>	<b>662,404</b>

Sumber : Laporan Perdagangan Tukar Barang, Jab. KDRM, Tawau Mei 2001 (tidak terbit); Jab. KDRM, Stesen *Barter Trade*, Tawau 18 & 21 Feb. 2005 dan La Masri Mansyur. 2006. *Barter Trade dalam Hubungan Malaysia-Indonesia*, L. Ilmiah, Program Hubungan Antarabangsa, SSS.

Daripada Jadual 5 terdapat 3 jenis cukai utama yang memberikan pulangan kepada Malaysia akibat daripada perdagangan ini. Cukai yang paling utama memberikan pulangan kepada Malaysia adalah cukai jualan. Pada tahun 2000 misalnya, jumlahnya menghampiri RM1 juta. Namun, sepanjang tempoh 1998-2004, jumlah keseluruhan bagi cukai jualan adalah berjumlah RM2,676,658. Bagi cukai

penumpang pula, sepanjang tempoh 2000-2004, jumlah cukai yang diperolehi melalui perdagangan ini melibatkan RM1,101,725. Manakala duti import yang diperolehi sepanjang tempoh 1998-2004 adalah berjumlah RM1,574,933. Bagi daerah Tawau, perkembangan perniagaan ini telah membantu meningkatkan ekonomi daerah ini dan berjaya mewujudkan satu ikatan yang mesra serta akrab antara kedua-dua pihak peniaga. Di samping itu, ia secara tidak langsung memberi peluang pekerjaan kepada penduduk tempatan dan sekaligus meningkatkan tahap sosio-ekonomi penduduk di daerah ini (Laporan Perdagangan Tukar Barang, KDRM, Tawau Mei 2001).

Aktiviti *barter trade* ini dijalankan melalui penggunaan kapal-kapal kecil yang akan mengangkut barangan ini ke jeti-jeti utama *barter trade* yang terdapat di beberapa daerah di Sabah misalnya Sandakan, Tawau, Kudat dan lain-lain. Jumlah kapal yang melalui kawasan ini adalah amat tinggi. Pengangkutan yang digunakan adalah terdiri daripada kapal atau bot yang kecil.<sup>13</sup> Dalam menjalankan perdagangan ini, terdapat beberapa jenis kapal yang biasa digunakan untuk mengangkut barangan keperluan ini. Namun, jenis pengangkutan yang paling utama digunakan oleh pedagang *barter trade* dari Indonesia ini adalah jenis jongsong seperti yang terdapat pada jadual 6 yang menunjukkan bilangan jongsong dari Indonesia yang berlabuh di pelabuhan *barter trade* sepanjang tahun 2000-2002.

**Jadual 6: Jumlah Jongsong dari Indonesia Ke Pelabuhan *Barter Trade*, Tawau**

TAHUN	JUMLAH
2000	6,602
2001	4,564
2002	3,540

Sumber: KDRM, Stesen *Barter Trade*, Tawau 18 & 21 Feb. 2005

Walaupun jadual 6 tidak memberikan maklumat terbaru jumlah jongsong yang berlabuh di pelabuhan *Barter Trade* Tawau, namun angka dari tahun 2000 hingga 2002 ini dilihat lebih daripada mencukupi untuk menggambarkan keadaan perdagangan ini. Pada tahun 2000 misalnya jumlah jongsong yang berlabuh di pelabuhan Tawau berjumlah 6,602 buah. Namun, pada tahun 2002, jumlahnya menurun kepada hanya 3,540 buah jongsong sahaja. Walau bagaimanapun, menurut kiraan bulanan, jumlah kapal yang memasuki kawasan ini adalah sekitar 300-500 buah. Pada November 2003, kapal dari Indonesia yang memasuki kawasan ini berjumlah 485 buah, Oktober 2003 (410 buah) dan September 2004 (351 buah) (Stesen *Barter Trade*, Tawau 18 & 21 Feb. 2005). Ini menunjukkan bahawa, pelabuhan ini sangat sibuk dan usaha-usaha perlu ditingkatkan untuk membesarkan serta meluaskan lagi kawasan pemunggahan barangan di pelabuhan ini.

Dalam operasi perdagangan ini, terdapat beratus-ratus jenis barangan yang biasa didagangkan antara pedagang Malaysia dan Indonesia. Daripada senarai yang dikeluarkan oleh Jabatan Kastam Tawau (Bahagian *Barter Trade*), didapati

jumlahnya melebihi 200 jenis barangan yang sekecil-kecilnya sehinggalah yang sebesar-besarnya iaitu kayu balak. Namun, sejumlah besar barangan ini melibatkan barangan keperluan harian penduduk-penduduk di daerah Tawau antaranya kayu bergergaji, selipar, sabun mandi/cuci, minyak masak, ikan kering, ikan basah, koko kering dan pelbagai bentuk barangan lain. Oleh itu, tidak menghairankan daripada pemerhatian pengkaji terdapat beberapa barangan dari Indonesia (yang tidak dihasilkan di Sabah) boleh diperolehi dengan banyak dan murah di Tawau misalnya panci-panci (peralatan dapur untuk menyimpan makanan), rokok, peralatan pertukangan tangan, pakaian, kayu malam dan beberapa barangan lain. Namun, terdapat juga barang-barang tertentu yang tidak dibenarkan untuk diniagakan oleh para pedagang tukar barang ini terutamanya yang berkaitan dengan barangan terkawal misalnya petrol, diesel, kain batik dan sebagainya.<sup>14</sup> Jadual 7 menunjukkan perbandingan jumlah barangan terpilih yang diimport oleh Malaysia dari Indonesia pada September 2003 dan September 2004 melalui pelabuhan *Barter Trade*, Tawau.

**Jadual 7: Barangan Import Terpilih Malaysia dari Indonesia**

JENIS	September 2003		September 2004	
	Kuantiti	Nilai (RM)	Kuantiti	Nilai (RM)
Kayu Geragaji/Bantalan	6,432.368 m <sup>3</sup>	2,182,161	8,441 m <sup>3</sup>	1,474,158
Biji Kopi	4,500 kg	9,000	20,000 kg	6,300
Ikan Basah	160,550 kg	1,027,920	143,515 kg	1,289,358
Kayu Malam	123,05 m <sup>3</sup>	245,892	572.15 m <sup>3</sup>	490,052
Koko Kering	30,710 kg	146,800	19,303 kg	123,586
Sabun Mandi/Cuci	98,416 kg	114,165	57,021 kg	121,800
Udang Basah	72,550 kg	516,653	70,976 kg	1,806,550
Udang Kering	27,579 kg	153,788	19,740 kg	39,480

Petunjuk:

m<sup>3</sup>: Meter Kubic, kg: Kilogram

Sumber: Jabatan Kastam Dan Diraja Tawau, Stesen *Barter Trade*, 18 & 21 Februari 2005

Daripada jadual 7 menunjukkan bahawa kayu bergergaji/Bantalan merupakan item yang paling penting diimport dari Malaysia ke Indonesia. Pada September 2003 misalnya nilai perdagangan untuk kayu bergergaji adalah berjumlah RM2,182,161 dan pada September 2004 jumlahnya adalah RM1,474,158. Selain daripada itu, item-item utama yang lain adalah ikan basah dan udang kering dengan nilainya melebihi RM1 juta ringgit untuk September 2004. Namun, apabila melihat kepada jumlah barangan Malaysia yang dieksport ke Indonesia, didapati jumlahnya adalah berbeza dengan jenis barangan yang diimport dari Indonesia seperti yang terdapat pada jadual 8 iaitu perbandingan jenis barangan yang dieksport ke Indonesia pada bulan Disember 2003 dan Disember 2004.

**Jadual 8: Barangan Eksport Terpilih Malaysia ke Indonesia**

JENIS	September 2003		September 2004	
	Kuantiti	Nilai (RM)	Kuantiti	Nilai (RM)
Atap Zink	45.26 mt	1,552,388	14 mt	15,600
Baja Sebatian CCM & NPK	27.6 mt	22,069	9 mt	15,600
Gula Bertapis	41 mt	27,500	750,000 mt	896,000
Makanan Ayam	155,500 kg	155,500	200,000 kg	101,000
Makanan Tin (Pelbagai)	7,322 kg	73,826	3,621 kg	459,000
Makanan Ringan	59,846 kg	3,680,331	156,000 kg	66,000
Minuman Ringan (Pelbagai)	366,271ltr	2,641,720	120,000 ltr	450,000
Minyak Gear	1.32 mt	11,852	3 mt	233,000
Minyak Masak	286 mt	557,346	73 mt	516,000
Minyak Pelincir Enjin (Pelbagai)	196 mt	457,795	84 mt	268,000
Nescafe	225 kg	2,171	187 kg	232,515
Barangan Terpakai/Pakaian	375,500 kg	947,365	690,220 kg	525,641
Tepung Gandum	94 mt	96,875	9.60 mt	80,550
Telur Ayam	556,305 kg	942,312	8,000 kg	19,000

Petunjuk:

mt: Tan Matrik, ltr: Liter, kg: Kilogram

Sumber: KDRM, Stesen *Barter Trade*, 18 & 21 Februari 2005

Daripada jadual 8 ini, didapati barangan utama yang dieksport ke Indonesia adalah atap zink dengan nilainya adalah RM1,552,388 pada Disember 2003. Namun, nilainya jatuh kepada RM15,600 pada disember 2004. Selain itu, makanan ringan juga merupakan antara item yang menduduki ranking tertinggi dalam eksport Malaysia ke Indonesia dengan nilainya adalah RM3,680,331 pada Disember 2003 tetapi jatuh pada RM66,000 pada Disember 2004. Selain itu, pelbagai jenis minuman ringan merupakan satu lagi jenis barangan yang mendapat keutamaan dengan jumlah RM2, 641,720 pada Disember 2003.

## IMPLIKASI PERDAGANGAN BARTER

Melihat kepada perkembangan perdagangan ini dalam konteks Tawau, didapati bahawa ia mempunyai prospek yang luas untuk dikembangkan yang memberikan implikasi yang positif terhadap daerah Tawau amnya dan hubungan Malaysia-Indonesia khususnya.

### **Pembangunan Kawasan Mundur di Tawau**

Salah satu daripada manfaat yang besar perdagangan *barter* ini kepada daerah Tawau ialah ia berjaya membawa pembangunan ke kawasan-kawasan yang lebih mundur di daerah Tawau. Contohnya adalah keputusan untuk membangunkan Pulau Sebatik dan Sungai Imam di Tawau sebagai kawasan perdagangan *barter* yang baru dan lebih besar yang dilihat mampu membawa kepada pembangunan kawasan-kawasan baru terutamanya dalam konteks daerah Tawau sendiri. Cadangan untuk menjadikan Pulau Sebatik sebagai kawasan perdagangan tukar barang yang baru pasti akan dapat menggerakkan pembangunan ke kawasan ini kerana Pulau Sebatik<sup>15</sup> sebelum ini dilihat sebagai kawasan yang ketinggalan daripada arus pembangunan nasional. Kemajuan kawasan ini hanya dilihat dengan wujudnya syarikat *North Borneo Timber* (NBT), sebuah syarikat yang mengusahakan kayu balak di kawasan ini. Oleh itu, pembangunan yang berlaku adalah disebabkan oleh usaha-usaha yang dijalankan oleh syarikat swasta ini. Bantuan berupa generator kepada para penduduk di kawasan ini diberikan oleh syarikat ini, namun, jumlahnya dilihat terhad kepada sesetengah penduduk kampung (Pelan Pembangunan Pulau Sebatik, Tawau, 2004).

### **Penyumbang Utama Ekonomi Semasa Krisis Ekonomi**

Krisis ekonomi yang berlaku memberi kesan yang besar kepada ekonomi negeri Sabah dan negara. Oleh itu, timbul kesedaran untuk menguatkan kerjasama dalam bidang perdagangan dengan menarik dan menggalakkan aktiviti *barter trade* di negeri ini. Satu perkara yang menarik mengenai *barter trade* dalam konteks BIMP-EAGA dan hubungan Malaysia-Indonesia memberikan pulangan yang besar kepada negara. Satu perkara yang menarik mengenai hal ini ialah aktiviti ini tidak dipengaruhi oleh fenomena globalisasi atau liberalisasi ekonomi yang melanda dunia pada hari ini. Semasa berlakunya krisis ekonomi pada tahun 1997 misalnya, perdagangan ini langsung tidak terjejas malah menunjukkan peningkatan yang memberangsangkan kepada Malaysia dan Sabah khususnya.

Oleh itu, sejak berlakunya krisis ekonomi Asia, didapati aktiviti *barter trade* ini telah banyak membantu negara ini dalam memulihkan ekonomi. Pada suku kedua 1998 sahaja *barter trade* telah mencapai angka RM1 bilion (Ramli Dollah et. al. 2005). Dengan kata lain, aktiviti ini banyak memberi kebaikan kepada pembangunan ekonomi negara. Jika merujuk kepada jadual-jadual sebelum ini, didapati jumlah *barter trade* ini adalah amat besar dan memberi keuntungan jangka panjang kepada negeri Sabah. Ini kerana, jumlah bagi setiap tahun samada import atau eksport mencapai angka berjuta ringgit. Oleh itu, jika trend ini dapat diteruskan, ia pasti akan memberi banyak keuntungan kepada negara.

### **Peluang Pekerjaan**

Dalam konteks Daerah Tawau, perdagangan *barter* ini juga meningkatkan peluang ekonomi bagi penduduk Daerah Tawau kerana ia turut memerlukan tenaga buruh yang ramai terutamanya untuk menjayakan setiap aktiviti yang dijalankan. Keadaan ini sebenarnya memberikan alternatif kepada para pekerja yang sebelum ini hanya bergantung kepada sektor perladangan untuk terlibat dalam sektor-sektor lain dan perdagangan *barter* dilihat sebagai jalan utama kepada hal ini.

### **Harga Barang Yang Murah dan Sukar diperolehi di Malaysia**

Perdagangan barter ini juga menyediakan satu kemudahan lain kepada penduduk negeri Sabah terutamanya Daerah Tawau di mana para penduduk akan memperolehi sesuatu barang dengan harga yang rendah. Malahan dalam beberapa kes, terdapat barangan yang sukar diperolehi di daerah ini dapat diperolehi dengan mudah melalui *barter trade*. Barangan Malaysia juga dapat memasuki negara lain dengan lebih mudah dan prosedur yang lebih ringkas. Ini bermakna, perdagangan barter ini memberikan peluang yang besar kepada kedua-dua belah pihak iaitu Malaysia dan Indonesia di mana terdapatnya sejumlah besar barang-barang seperti periuk, barangan hutan, ikan baulu, udang dan sebagainya di Daerah Tawau. Ia boleh diperolehi dengan banyaknya dengan harga yang lebih murah berbanding dengan yang terdapat di daerah-daerah lain di Sabah. Malahan dalam sesetengah keadaan didapati bahawa barangan tersebut tidak diperolehi di negara ini.

### **Implikasi Politik**

Salah satu daripada implikasi utama perdagangan barter ini adalah ia memberi implikasi politik dalam hubungan kedua-dua buah negara ini. Seperti yang diketahui umum, hubungan Malaysia-Indonesia dipengaruhi oleh beberapa isu penting sama ada melibatkan isu jerebu, PTI dan sebagainya. Dalam hal ini, didapati hubungan ini sering membawa masalah yang besar apabila ia melibatkan pihak atasan terutamanya hubungan diplomatik. Walau bagaimanapun, perdagangan barter ini memberikan kesan limpahan kepada hubungan politik kedua-dua buah negara ini. Lawatan-lawatan yang kerap oleh wakil-wakil atau pegawai kerajaan di Malaysia ke Indonesia atau sebagainya sama ada melalui BIMP-EAGA atau *barter trade* ini sebenarnya mampu menyumbang kepada kerjasama yang lebih erat antara kedua-dua buah negara.

### **Lain-lain**

Selain itu, terdapat beberapa implikasi lain yang dilihat penting akibat wujudnya perdagangan barter antara kedua-dua buah negara ini. Antaranya adalah seperti hubungan sosial yang terjalin menjadi bertambah melalui perkahwinan campur, memajukan sistem pengangkutan terutamanya pengangkutan air dan beberapa kesan lain.

## **CABARAN PERDAGANGAN BARTER**

Walaupun perdagangan barter ini memberikan keuntungan yang besar, namun, terdapat beberapa cabaran yang menghalang usaha-usaha ke arah meningkatkan perdagangan barter antara kedua-dua buah negara ini yang boleh memberikan implikasi negatif dalam hubungan kedua-dua buah negara.

### **Penyeludupan**

Salah satu halangan utama ialah apabila kapal-kapal ini dijadikan sebagai alat untuk menjalankan penyeludupan. Misalnya dalam beberapa operasi yang dijalankan di sekitar Tawau pada Februari 2005 mendapati kapal-kapal tukar barang dijadikan sebagai pengangkutan utama untuk membawa barangan seludup minyak diesel ke negara Indonesia. Oleh itu, pihak polis sering mengadakan pemeriksaan ke atas kapal-kapal ini sebagai usaha berhati-hati kepada keadaan

yang berlaku (Slot 999, TV3, 21 Februari 2005).<sup>16</sup> Ketua Polis Marin Daerah Tawau, DSP Raziee Keting sendiri menyatakan pada Mac 2001 peningkatan penyeludupan berlaku secara mendadak (Daily Express, 02.03.2001).

Pada pertengahan tahun 2001, Malaysia dan Indonesia bercadang menubuhkan Operasi Pencegahan Penyeludupan di sempadan perairan Tawau dan Pulau Nunukan di Tarakan, Kalimantan Timur. Pengarah Kastam Negeri Sabah, Datuk Ibrahim Jaapar sendiri menyatakan bahawa tindakan ini mampu mengurangkan masalah penyeludupan di kawasan ini. Ia merupakan kerjasama yang dibentuk di bawah Malaysia-Indonesia Socio-Economic Group (Malindo-SOSEK) bagi mengurangkan masalah penyeludupan di daerah Tawau (Daily Express, 09.07.2001).

Penyeludupan berlaku apabila harga barangan murah di negara lain berbanding di Sabah kerana permintaan dan penawaran yang tinggi di Sabah menyebabkan peluang untuk melakukan hal ini terbuka luas. Sehingga kini terdapat beberapa jenis barangan yang dihasilkan dari Indonesia yang dipercayai dibawa masuk secara haram yang boleh ditemui dengan jumlah yang besar di negeri ini. Antara barangan yang diseludup adalah seperti kayu malam, rokok kretek, rokok putih, tembakau, minuman keras (*bir, stout, samsu*), kenderaan, kain batik (sarong), pakaian siap, barangan elektrik, telefon bimbit, beras dan lain-lain komoditi (Jabatan Kastam 2003). Manakala bagi barangan yang diseludup keluar ke Filipina atau Indonesia ini meliputi barangan seperti minyak diesel dan lain-lain.

Penyeludupan yang dilakukan oleh kumpulan-kumpulan ini menggunakan beberapa modus operandi pertama, para penyeludup ini menggunakan saluran *barter trade* dengan menjadikan pengangkutan air jenis kumpit, jongkong dan pancung sebagai pengangkutan utama mereka. Kedua, penyeludupan biasanya menggunakan enjin bot laju berkuasa 500 kuasa kuda berbanding dengan yang dimiliki oleh pihak berkuasa antara 300-400 kuasa kuda. Di samping itu, mereka juga dilengkapi dengan pelbagai kemudahan moden dan senjata seperti M-16 dan lain-lain (Wan Shawaluddin W. Hasan *et. al* 2003). Oleh itu, aktiviti-aktiviti mereka ini sukar untuk dikesan dan diberkas oleh pihak berkuasa. Bagi penyeludup dari Indonesia, Nunukan merupakan tempat persinggahan utama sebelum memasuki kawasan Malaysia.

Penyeludupan barang-barang di negeri Sabah berlaku dengan jumlah yang besar dan ia berada pada tahap yang membimbangkan. Oleh itu, bagi mengatasi masalah ini kerajaan mengkategorikan Sabah sebagai salah satu daripada 3 pintu masuk utama penyeludupan ke negara ini (Daily Express, 16.02.2002). Menurut Jabatan Kastam Sabah, tangkapan bagi aktiviti penyeludupan bagi tahun 2001 berjumlah 1,952 kes dengan nilai rampasan sekitar RM5,351,771 dan sehingga Mei 2002, sebanyak 808 kes tangkapan ke atas aktiviti ini dengan jumlah rampasan sekitar RM1,882,175. Bagi tempoh yang sama pada tahun 2001, seramai 1276 orang (sehingga Mei 2002 adalah 808 orang) berjaya ditangkap kerana terlibat dalam aktiviti ini dan kebanyakan mereka adalah PTI (Jabatan Kastam dan Eksais Diraja Sabah, 2004). Pada tahun 2001 misalnya, sejumlah besar tangkapan telah dibuat ke atas barangan seludup dengan nilai cukai sekitar RM5,487,848. Manakala untuk tempoh Januari-Mei tahun 2002, nilai cukai yang berjaya diberkas berjumlah RM2,579,286 (Kastam Dan Eksais Diraja Malaysia, 2004). Jumlah ini merupakan satu angka yang besar dan ini merupakan satu kerugian bagi negara sekiranya ia dibiarkan berterusan.<sup>17</sup>



Polis Marin Sabah merekodkan peningkatan mendadak aktiviti ini di pantai timur apabila pada 2001 sahaja ia melibatkan 230 kes dengan 74 kes pada 2000. Bagi daerah Tawau sahaja, pada tahun 2001 jumlahnya adalah sebanyak 197 kes berbanding dengan hanya 50 kes pada tahun 2000 (Ramli Dollah *et. al* 2004).

Namun, perlu diingat bahawa penyeludupan barangan sama ada berbentuk barangan keperluan, dadah atau senjata ini bukan sahaja dilakukan oleh penduduk asing, malahan juga dilakukan oleh penduduk tempatan negeri ini. Kes penyeludupan lebih kurang 3,000 batang kayu balak milik sebuah syarikat tempatan pada 1997 di daerah Tawau menunjukkan keadaan ini. Selain itu, 50.16% daripada kes penyeludupan dadah dilakukan oleh penduduk tempatan manakala terdapat juga beberapa kes penyeludupan senjata api yang melibatkan penduduk tempatan (Sapikit 2004, dipetik dari PDRM Sandakan, 2004).

Bagi mengatasi masalah penyeludupan barangan ini, beberapa langkah telah dilakukan termasuk meningkatkan rondaan di kawasan-kawasan terbabit. Selain itu, Malaysia dan Indonesia telah melaksanakan beberapa operasi untuk menghalang aktiviti penyeludupan di sempadan Tawau dan pulau Nunukan di Tarakan, Kalimantan Timur. Ianya dipersetujui melalui *Malaysia-Indonesia Socio-Economic Group* (Malindo-SOSEK) bertujuan mengurangkan aktiviti ini di sempadan perairan negara (Daily Express, 09.07.2001). Namun, sehingga kini belum terdapat satu kaedah terbaik mengatasi masalah ini dan dijangka akan berterusan selagi beberapa isu utama terutamanya berkait dengan peningkatan jumlah anggota dan kelengkapan untuk tujuan pengawalan di perairan pantai timur Sabah tidak diselesaikan secepat mungkin.

Masalah-masalah lain yang boleh diwujudkan daripada aktiviti ini ialah kapal-kapal *barter trade* ini sering dijadikan kaedah untuk membawa masuk senjata-senjata merbahaya. Aktiviti ini membawa kepada peningkatan ancaman lanun dan rompakan di laut dan sebagainya. Oleh itu, selagi masalah-masalah ini tidak diselesaikan, ia akan meningkat selari dengan masalah-masalah lain seperti penyeludupan barangan, manusia, perlanunan dan sebagainya.

### **Masalah Kemasukan Pemandang**

Walau bagaimanapun, isu utama apabila membincangkan persoalan di atas adalah berkait dengan kesan aktiviti ini kepada negara. Dalam hal ini, didapati walaupun aktiviti *barter trade* memberi kebaikan kepada negara terutamanya dari aspek ekonomi, peluang pekerjaan, hubungan ras dan sebagainya, namun ia juga banyak menyumbang keburukan kepada negeri ini. Aktiviti ini dikatakan selari dengan beberapa masalah lain di negeri Sabah. Salah satu daripadanya ialah kapal-kapal yang digunakan dalam aktiviti ini sering membawa masuk PTI ke negeri ini kerana kawalan ketat bagi mengawal kemasukan PTI ke negara ini. Oleh itu, bagi mengelakkan dikesan oleh pihak berkuasa di Malaysia, maka cara yang paling mudah adalah dengan menggunakan saluran kapal-kapal *barter trade*.

Pada Julai 2003 misalnya, Polis Marin Malaysia menahan 53 PTI yang menggunakan bot *barter trade* untuk memasuki negeri Sabah (New Sabah Times, 7.08.04). Oleh itu, jelas menunjukkan bahawa walaupun aktiviti ini memberi keuntungan kepada negara, namun ia juga memberi kesan jangka panjang kerana, ia seolah-olah telah dijadikan sebagai saluran baru kepada kemasukan PTI ke negeri ini dan seharusnya tidak dibiarkan.

### **Konflik Kedua Buah Negara**

Selain itu, antara cabaran lain yang terpaksa ditanggung melalui perdagangan barter ini adalah ia sering terganggu apabila berlakunya sebarang masalah antara kedua-dua buah negara ini. Antara isu utama adalah isu pendatang, penyeludupan dan sebagainya. Salah satu insiden yang paling utama menggambarkan cabaran ini adalah Insiden Ambalat, iaitu perebutan wilayah minyak di antara Malaysia dan Indonesia pada awal 2005. Akibat daripada pembangunan ketenteraan di antara kedua-dua belah pihak ia telah mengganggu hubungan ini. Di pihak Indonesia sendiri mengakuinya apabila para pedagang menyatakan bahawa kes Ambalat dan pengawasan pihak tentera di wilayah laut tersebut 'mengacau kepada ketentuan kerjasama Sosial Ekonomi Malaysia Indonesia (Sosek Malindo)'.<sup>18</sup> Keadaan ini semakin jelas apabila jumlah kapal-kapal dan barangan yang masuk ke negeri ini berkurangan sepanjang tempoh tersebut. Antara kabupaten (daerah di Indonesia) utama yang menghadapi masalah ini ialah Kota Singkawang, Kapuas, Hulu, Sanggau dan Bengkayang.

### **AFTA menjadi prioriti utama ASEAN**

Negara-negara ASEAN telah berusaha untuk mengeratkan kerjasama ekonomi di kalangan negara ahli. Salah satu daripada usaha ini adalah dengan mewujudkan BIMP-EAGA iaitu cadangan kerjasama ekonomi yang melibatkan beberapa buah Negara. Salah satu daripada kerjasama yang telah ditetapkan dalam BIMP-EAGA yang direalisasikan adalah melalui perdagangan tukar barang. Walau bagaimanapun, dalam masa yang sama, ASEAN mempunyai kerjasama yang lebih besar iaitu AFTA (*ASEAN Free Trade Area*). Oleh itu, pembentukan AFTA ini dilihat bakal melemahkan perdagangan *barter trade*. Ia seolah-olah bertindih dengan AFTA dan menjadikan perdagangan tukar barangan ini tidak signifikan dalam konteks kerjasama ASEAN kerana negara-negara ini lebih komited dalam mempromosikan kerjasama AFTA.

### **SARS**

Selain itu, kebimbangan juga wujud mengenai *barter trade* ini kerana ia juga mampu membawa satu masalah dari satu negara ke satu negara lain. Misalnya selsema burung yang berlaku sejak kebelakangan ini. Atas kebimbangan ini, kerajaan Filipina telah mendirikan *checkpoints* di dua buah tempat di pulau Palawan iaitu di Batarraza dan Rio Tuba untuk mengawal kemasukan ayam dari Malaysia. Kedua-dua kawasan ini menjadi pintu masuk utama kepada aktiviti *barter trade* antara Palawan dan Malaysia (Sabah). Persoalannya sekarang bagaimanakah kerajaan akan berusaha untuk meningkatkan kerjasama antara negara-negara ini (terutamanya *barter trade*) tetapi dalam masa yang sama berusaha mengurangkan aktiviti lain yang dilihat banyak memberi kerugian kepada negara. Dalam hal ini, penulis melihat bahawa selain penambahan bilangan personel dan kelengkapan kepada pihak berkuasa (polis dan kastam), perkara lain yang perlu dilakukan adalah dengan memberi pendedahan kepada penduduk-penduduk yang tinggal di kawasan pulau-pulau dan pesisir pantai ini tentang bahayanya penyakit ini.

### Penyeludupan Kayu balak

Satu contoh yang jelas mengenai halangan utama yang dihadapi berkaitan dengan *barter trade* ini adalah akibat aktiviti *transshipment* kayu-balak Indonesia melalui Pelabuhan Tawau. Pada Januari 1997 misalnya, pihak berkuasa bertindak menahan lebih kurang 3,200 batang kayu balak milik sebuah syarikat tempatan. Selepas aktiviti penahanan ini, atas arahan kerajaan negeri Sabah, meminta Jabatan Kastam untuk tidak memproses sebarang permohonan *transshipment* kayu balak melalui Pelabuhan Tawau. Dalam hal ini, *transshipment* kayu balak seperti ini akan merumitkan usaha Kerajaan Negeri untuk mengawal kayu balak daripada hutan Sabah tidak tercampur dengan kayu balak dari Indonesia untuk dieksport tanpa bayaran royalti, tetapi akan menjejaskan juga matlamat kerajaan negeri untuk mendapatkan hasil tambahan daripada eksport kayu balak dari Sabah yang dieksport melalui pelabuhan-pelabuhan tertentu. Namun, *transshipment* diberhentikan serta-merta pada 22 Januari 1997.

Walaupun aktiviti *transshipment* tidak lagi dilakukan di stesen Tawau, namun pengimportan kayu balak bulat dan bergergaji dibenarkan semula sejak Februari 1999. Ia sejajar dengan arahan penarikan balik larangan pengimportan kayu balak ke Sabah dari Indonesia. Walau bagaimanapun, pengimportan ini diwajibkan mempunyai lesen import yang dikeluarkan oleh Lembaga Perindustrian Malaysia dan juga keperluan mematuhi enakmen perhutanan 1952 di mana setiap syarikat yang mengendalikan aktiviti ini akan dikenakan caj atau yuran pemeriksaan sebanyak RM40.00 bagi setiap m<sup>3</sup> (Jabatan Pembangunan dan Perindustrian Sabah 2004).<sup>19</sup> Menurut rekod, nilai yang dikutip melalui pengimportan bantalan oleh jabatan perhutanan sejak bulan Februari 1999 hingga 2000 berjumlah RM1,481,471.20 dan kayu balak pula berjumlah RM2,886,429.22. Sehubungan itu *transshipment* kayu balak ini perlulah difikirkan semula kerana terdapat banyak permintaan dari peniaga-peniaga tempatan.

### KESIMPULAN

Perdagangan tukar barang antara Tawau-Indonesia mempunyai potensi yang besar untuk berkembang dengan lebih pesat. Di samping itu, ia juga dilihat sebagai pemangkin kepada hubungan Sabah-Indonesia. Walau bagaimanapun, berdasarkan kepada isu-isu yang dibincangkan, didapati bahawa perdagangan barter ini mempunyai potensi yang besar untuk dikembangkan lebih-lebih lagi apabila jumlah nilai dagangan antara Indonesia-Tawau melibatkan jumlah jutaan ringgit. Ia menyumbang kepada pendapatan negara, mewujudkan kesan positif kepada ekonomi dan sosial penduduk Tawau sendiri di samping mengeratkan kerjasama di peringkat kedua-dua negara. Walau bagaimanapun, isu besar yang perlu difikirkan semula bersabit dengan *barter trade* ini adalah soal keselamatan negeri Sabah yang turut menyumbang kepada masalah besar terutamanya kepada negeri ini. Oleh itu, semua pihak perlu memikirkan semula perkara ini bagi memastikan negara mendapat keuntungan daripada masalah ini di samping mampu mengurangkan masalah-masalah yang ditimbulkan akibat daripada kepesatan perdagangan ini.

## NOTA HUJUNG

---

<sup>1</sup> Selain AFTA, negara-negara ASEAN juga pernah berusaha untuk meningkatkan kerjasama dalam pelbagai bidang misalnya melalui *Preferential Trading Agreement* (PTA) atau Perjanjian Peraturan Keistimewaan Perdagangan yang diperkenalkan pada 1977.

<sup>2</sup> Semasa sidang tertinggi negara ASEAN di Singapura pada 1992, enam buah negara ASEAN iaitu Brunei, Indonesia, Malaysia, Filipina, Singapura dan Thailand bersetuju memulakan usaha mengadakan AFTA, iaitu pengurangan tarif bagi perdagangan negara-negara ASEAN pada 2008. Namun, akibat daripada kritikan daripada pelbagai pihak yang menyebut tempoh 15 tahun ke arah pelaksanaan perdagangan bebas ini adalah terlalu panjang bagi negara-negara ASEAN yang dilihat telah bersedia memasuki liberalisasi ekonomi dunia. Akhirnya, ASEAN bersetuju untuk memendekkan pelaksanaannya kepada 2003 berbanding 2008 seperti yang dipersetujui sebelumnya.

<sup>3</sup> Vietnam akan hanya bermula pada pada 2006, Laos dan Myanmar (2007) dan Kemboja (2010).

<sup>4</sup> Namun secara lebih spesifik, matlamat penubuhan AFTA adalah untuk meningkatkan kemampuan bersaing di kalangan negara-negara ASEAN di era liberalisasi ekonomi yang melanda seluruh dunia. Selain itu ia juga dianggap sebagai langkah awal meningkatkan mutu barangan ASEAN setanding dengan barangan luar negara dan usaha menarik FDI melabur di negara ini.

<sup>5</sup> CEPT membenarkan pengecualian barangan untuk tujuan '*national security*'. CEPT menyenaraikan 3 pengecualian barangan, pertama, Pengecualian Sementara (TEL) iaitu barangan yang dianggap sensitif kepada sesebuah negara misalnya kereta; kedua, *Sensitive Agriculture Product* iaitu barang pertanian yg tidak diproses contoh tembakau, kopra, kopi, gula dan lain-lain atau barangan yang tidak diproses penuh. Malaysia dan Indonesia misalnya menyenaraikan beras di bawah senarai ini. Senarai ini akan dilanjutkan sehingga 2010 (6 negara ASEAN), Vietnam (2013), Laos dan Myanmar (2015) dan Kemboja 2017. Senarai ketiga ialah *General Exception (Permanent Exclusion List)*- barang penting kepada negara, barang bersejarah, arkeologi, binatang, mempunyai nilai keselamatan, perlindungan kepada manusia dan lain-lain. Sehingga 2001, sebanyak 43,675 barangan dimasukkan dalam senarai CEPT di mana 245 item daripadanya adalah TEL, 377 (*General Exception List*) dan 150 *Sensitive List*.

<sup>6</sup> Selain AIA, ASEAN juga pernah berusaha untuk mewujudkan *Asean Industrial Project Plan* pada 1976, *Asean Industrial Complementation Scheme* (AICS) pada 1981, *Asean Industrial Joint Venture* (AIJV) Scheme pada 1983 dan *Asean Industrial Cooperation Scheme* (AICO) pada 1997.

<sup>7</sup> Di bawah Perjanjian AIA, 3 program telah diimplementasikan iaitu pertama, kerjasama dan Kemudahan Pelaburan; kedua, promosi dan kerjasama dan ketiga Liberasasi Pelaburan.

<sup>8</sup> Konsep ini telah dicadangkan sejak 1970an di Davao, Mindanao. Presiden Filipina, Fidel Ramos pada oktober 1992 iaitu semasa mesyuarat pegawai atasan dan menteri luar yang pertama di Davao, Mindanao, Filipina pada 24-26 Mac 1994 bersetuju membentuk BIMP-EAGA yang melibatkan Brunei, Kalimantan Timur dan Barat dan Sulewesi Utara di Indonesia, Sabah, Labuan dan Sarwak di Malaysia, Mindanao dan Palawan di Filipina. Sila lihat Diana Mendoza & MA Lourdes Melegroto (1999), Wong Hock Seng & Sarma Aralas (1997) dan Imran Lim (1996).

<sup>9</sup> Daerah Tawau merupakan daerah di Pantai Timur Sabah yang mempunyai kedudukan yang paling hampir dengan Indonesia. Malahan Pulau Sebatik yang terletak dalam daerah Tawau merupakan sebuah pulau yang bersempadan dengan Indonesia. Kedudukannya yang berhampiran dengan Indonesia ini memungkinkan majoriti daripada penduduk daerah ini adalah suku kaum Bugis, Banjar, Jawa serta beberapa suku kaum lain misalnya

Bajau, Suluk, Cina dan lain-lain. Daerah ini juga menjadi kawasan utama kemasukan warga Indonesia ke Sabah khususnya dan Malaysia amnya terutamanya kepada warga Indonesia yang berasal dari Kalimantan dan Sulawesi serta kawasan-kawasan lain seperti kepulauan Flores dan sebagainya. Kabupaten Nunukan dan Tarakan merupakan kawasan transit utama bagi warga Indonesia yang ingin berulang alik ke Malaysia dan Indonesia.

<sup>10</sup> Semporna suatu masa dahulu merupakan sebuah kawasan *barter trade* yang utama dan menjalankan aktiviti perdagangannya terutamanya dengan Zamboanga, Sibutu, Tawi-Tawi dan beberapa kawasan lain di Filipina. Kewujudan gudang-gudang dan stor untuk simpanan barangan di Pejabat Kastam pada hari ini membuktikan bahawa perdagangan ini sangat penting suatu masa dahulu. Walau bagaimanapun, sejak 1976, perdagangan tukar barangan ini dihentikan di Semporna disebabkan oleh faktor-faktor keselamatan terutamanya berkait dengan keadaan yang tidak menentu di Filipina. Namun, melihat kepada perkembangan terakhir ini, terdapat cadangan yang cuba menghidupkan semula perdagangan ini dengan Filipina (*Barter trade may be revived*: Shafie, Daily Express 05 Feb. 2002)

<sup>11</sup> Namun, satu perkara yang agak membimbangkan apabila terdapat kecenderungan kebelakangan ini yang memperlihatkan kurangnya kerjasama di kalangan pihak swasta dan kerajaan dalam mempromosikan dan meningkatkan lagi perdagangan tukar barang ini. Misalnya pada 12 April 2005, akhbar Sabah, Borneo Post melaporkan bahawa Lembaga Pelabuhan-Pelabuhan Sabah (LPPS) tidak mengetahui tentang cadangan pembinaan integrasi terminal perdagangan tukar barang yang bernilai lebih kurang RM315 juta di Sandakan oleh sebuah syarikat tempatan, Windsor Trade Sdn. Bhd. (LPPS tidak tahu pembinaan terminal perdagangan tukar barang, Utusan Borneo, 12 April 2005).

<sup>12</sup> Sumber daripada En. Riduan Donald, seorang guru di Daerah Tawau. Beliau datang ke Sabah dari Pulau Cocos pada tahun 1949. Oleh itu, sepanjang tempoh awal sebelum dan selepas pembentukan Malaysia, didapati beliau telah menyaksikan kesemua keadaan ini. Temubual dijalankan pada 11 April 2005.

<sup>13</sup> Bagi masyarakat Filipina dan masyarakat setempat yang berketurunan Bajau dan Suluk, jenis pengangkutan utama bagi perdagangan ini dipanggil Kumpit dan Tempel. Kumpit merupakan sejenis tongkang atau kapal besar yang mempunyai saiz yang sama dengan pukat tunda iaitu antara 40-50 kaki panjang dan 15-20 kaki lebar. Tempel pula merupakan pengangkutan yang semakin popular sejak kebelakangan ini. Ia berukuran 20-30 kaki panjang dan 8-10 kaki lebar dan agak kecil berbanding kumpit. Ia mempunyai kelajuan 30-45 kilometer sejam dengan kuasa enjin sangkut antara 30-45 kuasa kuda dan mampu memuatkan antara 15-35 orang dalam satu-satu masa. Enjin Pump Boat juga sering digunakan untuk mengerakkan pengangkutan ini (Ramli Dollah, 2004).

<sup>14</sup> Bagi memastikan barangan ini tidak diniagakan oleh para pedagang tukar barang ini, pihak Kastam (bahagian Barter Trade) akan menjalankan pemeriksaan ke atas barangan ini. Namun, masalah yang besar berhadapan dengan isu ini ialah terdapat daripada peniaga ini yang menggunakan saluran *barter trade* ini untuk tujuan penyeludupan. Temubual bersama En. Ahmad Samad, Pegawai di Pelabuhan Pusat Pertukaran Barang, Jabatan Kastam Sabah pada 18 Februari 2005.

<sup>15</sup> Pulau Sebatik merupakan sebuah pulau yang dikongsi bersama dengan Indonesia. Kawasan ini terletak di dalam kawasan dewan Undangan N60 Sebatik. Kawasan ini dilihat sangat mundur dari segi pembangunan jika dibandingkan dengan daerah-daerah lain di Tawau. Dalam bidang pendidikan, hanya terdapat sebuah sekolah menengah iaitu SMK Wallace Bay dan 5 buah sekolah rendah iaitu SK Mentadak Baru, SK Panglima Habibullah, SK Sg. Tongkang, SK Wallace Bay dan SK Bergosong. Namun apa yang pasti ialah kesemua sekolah ini adalah berada dalam keadaan yang daif dan tidak kondusif dari segi pengajaran dan pembelajaran. Dari segi pergerakan penduduk, untuk bergerak dari satu kampung ke satu kampung lain, para penduduk perlu menggunakan sungai. Antara sungai yang

terdapat di kawasan ini adalah Sg. Melayu, Sg. Hj. Kuning, Sg. Pukul, Sg. Pisak, Sg. Limau, Sg. Bergosong Besar, Sg. Bergosong, Sg. Tongkang, Sg. Lahi, Sg. Pandikar, Sg. Laba, Sg. Salipar, Sg. Tamang, Sg. Tiram, Sg. Simpang Tiga, Sg. Simpang Dua dan Sg. Mentadak (Cadangan Pulau Sebatik Barter Trade Center, Tawau, 2005).

<sup>16</sup> Kejayaan aktiviti penyeludupan ini dipengaruhi oleh banyak faktor. Salah satu daripada faktor yang utama ialah kedudukan geografi negeri Sabah. Sabah mempunyai sejumlah 189 buah pulau (didiami atau tidak) dengan pantai yang mempunyai kepanjangan sejauh 1,400 km. Sungai Nyamok di Indonesia misalnya mempunyai kedudukan yang berhampiran dengan sempadan Malaysia di Tawau. Dengan keadaan geografi ini ditambah lagi oleh peluang di negeri ini menyebabkan isu penyeludupan semakin meningkat. Selain itu, hubungan ras yang sama antara Filipina dan Indonesia dengan jumlah penduduk di Pantai Timur Sabah ini bertambah menyukarkan usaha untuk mengawal keadaan ini.

<sup>17</sup> Penyeludupan rokok menjadi barangan yang paling banyak ditangkap oleh pihak kastam Sabah melibatkan 1,108 kes dan jumlah cukai berjumlah RM3.9 juta sehingga Oktober 2003. Untuk tempoh ini, jabatan telah mengenakan kompaun berjumlah RM1.3 juta melibatkan 739 jumlah kes. Ini diikuti oleh penyeludupan minuman keras yang melibatkan 97 kes dengan jumlah duti dan cukai berjumlah RM877,089.96 dan jumlah kompaun RM99,300 melibatkan 74 jumlah kes (14 November, 2003).

<sup>18</sup> Di kalangan penduduk Indonesia dan Malaysia, hubungan mereka adalah sangat akrab. Bagi mengeratkan lagi hubungan ini, maka Sosek Malindo telah ditubuhkan. Namun, isu ini menyebabkan kerjasama ini sukar dilaksanakan. Empat Kabupaten di Kalbar Alamasi Masalah Tapal Batas Malaysia, Media Indonesia Online, dilayari di <http://www.mediaindo.com> (10.03.2005).

<sup>19</sup> Menurut rekod, nilai yang dikutip melalui pengimportan bantalan oleh jabatan perhutanan sejak bulan Februari 1999 hingga 2000 berjumlah RM1,481,471.20 dan kayu balak pula berjumlah RM2,886,429.22. Sehubungan itu *transshipment* kayu balak ini perlulah difikirkan semula kerana terdapat banyak permintaan dari peniaga-peniaga tempatan.

## RUJUKAN

### Buku, Jurnal dan Kertas Kerja

Abu Bakar Hamzah & Ongkili, M.J. "Genesis of Barter Trade in the Borneo Region," *IDS (Sabah) News*. July-August 1988.

Azizah Kassim, Fazli Abdul Hamid & Ramli Dollah. "Perlaksanaan Program Pengampunan 2004: Tinjauan Awal di Sabah," dibentangkan bengkel Tertutup Cross-Border Migration: Developing Policy Recommendations for Sabah. Unit Etnografi dan Pembangunan, SSS, UMS, 29 Disember, 2004.

Che Moin Umar. "Overview of National Security Challenges with Special Focus on Sabah," di dalam Mohd Yaakub Hj. Johari & Chong Shu Yaw (Eds.). *Reinventing Sabah: Global Challenges and Policy Responses*. Sabah: Institute For Development Studies (IDS), 2003.

Fazli Abd Hamid. "A Profile of the Expatriates in Sabah." kertas kerja dibentangkan di Workshop on State Responses to the Presence and Employment of Foreign Workers in Sabah, School of Social Sciences, UMS, 25 February 2004.

- Hugo, G. "International Migration in Southeast Asia: Political, Economic, Social and Social Impact." in Mohd Jawhar Hassan (Ed.). *A Pacific Peace: Issues and Responses*. K.Lumpur: ISIS. 1998.
- La Masri Mansyur. "Barter Trade dalam Hubungan Malaysia-Indonesia." (L. Ilmiah, Program Hubungan Antarabangsa, Sekolah Sains Sosial, Universiti Malaysia Sabah, 2006).
- Lim, Imran. *Growth Triangles in Southeast Asia: Strategy for Development*. Kuala Lumpur: ISIS. 1996.
- Lumayag-Too, L.A. "Negotiating A World Without Borders: Narratives of Powerlessness and Resistance of Filipino Migrants in Malaysia," dibentangkan di International Bajau Sama Communities (ICBC 04), UMS, 21-23 July 2004.
- Marja Azlima Omar. "Migration of Indonesians into Malaysia: Implications on Bilateral Relations," dibentangkan di Workshop on State Responses to the Presence and Employment of Foreign Workers in Sabah, SSS, UMS, 25 February 2004.
- Mendoza, D. & Melegroto, MA Lourdes. "BIMP-EAGA in Context: Perspectives from the Philippines," *Proceeding A Regional Conference on Academic Co-operation in BIMP-EAGA: Prospects & Challenges*, K. Kinabalu, Sabah, 25 & 26 March 1999.
- Mohd Yaakob Hj. Johari & Ramlan Goddos. "Dynamics of Labour Movement in the ASEAN Region: The Sabah Experience." *Borneo Review*. Vol. xii. No. 2, (2001).
- Ramli Dollah. "Konflik Di Ambalat: Reaksi Perang Indonesia Dan Impaknya Ke Atas Keselamatan Serantau," Kertas Kerja dibentangkan di Seminar Sekolah Sains Sosial, BMU, 24 Mac 2005.
- Ramli Dollah, Fazli Abd. Hamid dan Marja Azlima Omar. "The Flow of Goods and Remittance in Sabah: An Overview." dibentangkan di *Workshop on Networking Sabah: Cross Border Flow of People and Services*. KK, Anjuran Tokyo University of Foreign Languages & IDS (Sabah), 26 Ogos 2004.
- Ramli Dollah, Wan Shawaluddin W. Hassan, Diana Peters & Marja Azlima Omar. "Pendatang Islam Filipina di Sabah: Satu Pemerhatian dari Sudut Keselamatan." *JATI Jabatan Asia Tenggara*, Universiti Malaya, Bil. 8, (Disember, 2003).
- Sapikit, J. "Keselamatan Maritim di Pantai Timur Sabah." (Latihan Ilmiah, Sekolah Sains Sosial, Universiti Malaysia Sabah, 2004).
- Sikin, R. "Perdagangan Barter di Sabah." (Latihan Ilmiah, Sekolah Sains Sosial, Universiti Malaysia Sabah, 2001).
- Tirtosudarmo, R. "In the Margin of Borderlands: Florence Community in 'Nunukan-Tawau' Areas." dibentangkan di Symposium Dynamic of Border Societies in Southeast Asia, Tokyo Uni. of Foreign Students, Japan, 10-12 Dec. 2003.

Warren J.F. *The Sulu Zone 1768-1898*. Philippines: New Day Publisher. 1985.

Wong Hock Seng & Sarma Aralas. "Perdagangan Intra-Industri Sabah (BIMP-EAGA)." *Jurnal Kinabalu*. Bil. III, Universiti Malaysia Sabah. (1997), hlm. 150-172.

### **Akhbar**

*Daily Express*, 27 August 1998

*Daily Express*, 02 March 2001

*Daily Express*, 09 July 2001

*Daily Express*, 05 February 2002

*Daily Express*, 16 February 2002

*The Borneo Post*, 01 July 2004

*New Sabah Times*, 7 August 2004

*Utusan Borneo*, 12 April 2005

### **Internet dan Media Massa**

ASEAN Secretariat 2005, [www.aseansec.org](http://www.aseansec.org)

Slot 999, TV3, 21 Februari 2005

### **Sumber-sumber lain (Laporan, Pemerhatian, Kerja Lapangan dan sumber yang tidak diterbitkan)**

Kerja lapangan dan pemerhatian di daerah Tawau dan Pulau Sebatik, 19-23 Jun 2006.

Kerja Lapangan di Stesen Barter Trade, Tawau 18 & 21 Februari 2005

Laporan Aktiviti Perdagangan Tukar Barang, Jabatan Kastam dan Eksais Diraja Malaysia, Tawau Mac 2001 (tidak terbit)

Pulau Barter Trade Tawau. "**Profil Pulau Sebatik**", Pejabat Pemimpin Kemajuan Rakyat (PKR), Tawau, 2005.

"**Pulau Sebatik Multi Trade Barter Trade Island**". Cadangan ke arah pembentukan Pelabuhan Pertukaran Barangan di Pulau Sebatik, 2005.

Sumber Jabatan Pembangunan dan Perindustrian Sabah 2004 (tidak diterbitkan)

Sumber Kastam Dan Eksais Diraja Malaysia, 2004 (tidak diterbitkan)