

Interaksi Masyarakat Entikong dan Sarawak di Pos Perbatasan, 1989-1995

M. Zidan Jibrian

Departemen Sejarah, Universitas Gadjah Mada
mzidanjibrian@mail.ugm.ac.id

Abstrak

Pos perbatasan antara Indonesia dan Malaysia Timur yang pertama terletak di Kecamatan Entikong, Kalimantan Barat dan Distrik Tebedu, Sarawak. Pos perbatasan ini menjadi pintu gerbang bagi kedua negara untuk melakukan interaksi agar saling terhubung guna mencapai tujuan bersama. Berdirinya Pos Perbatasan Entikong dan Tebedu pada 1989 menandai adanya hubungan antarnegara yang lebih masif. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana proses pembangunan Pos Lintas Batas Entikong dan Tebedu sebagai kawasan yang memisahkan batas negara antara Indonesia dan Malaysia. Selain itu, penelitian ini juga akan mengkaji terkait mobilitas masyarakat dari kedua negara yang kemudian memunculkan berbagai persoalan yang berupa pelanggaran, dan melihat bagaimana upaya dari pemerintah dalam menangani persoalan tersebut. Hasil penelitian yang diperoleh dalam kurun waktu 1989 hingga 1995 menunjukkan bahwa kegiatan ekonomi seperti jual beli merupakan faktor dominan dari interaksi antara Entikong (Indonesia) dan Tebedu (Sarawak). Tidak hanya itu, kegiatan sosial budaya juga terjadi pada periode ini.

Abstract

The first state border post between Indonesia and East Malaysia is located in Entikong District, West Kalimantan and Tebedu District, Sarawak. This border post is the gateway for the two countries to interact. The interaction in question is how the two countries connect with each other for a common goal. The establishment of Entikong and Tebedu border posts in 1989 marked a more massive inter-state relationship. This research aims to find out how the construction process of the Entikong and Tebedu border posts as an area that separates the state border between Indonesia and Malaysia. In addition, this research will also examine the mobility of people from both sides of the country which then raises various problems in the form of violations, and see how the efforts of the government in dealing with these problems. The research results obtained in the period 1989 to 1995 show that economic activities such as buying and selling are the dominant factors of interaction between Entikong (Indonesia) and Tebedu (Sarawak). Not only that, activities for socio-cultural interests also occurred during this period.

Kata Kunci:

Pos Lintas
Batas,
Entikong,
Tebedu,
Sarawak,
Mobilitas

Keywords:

Cross Border
Post, Entikong,
Tebedu,
Sarawak,
Mobility

Pendahuluan

Kalimantan Barat merupakan salah satu provinsi di Indonesia yang berbatasan langsung dengan Sarawak. Di Kalimantan Barat tepatnya wilayah Kabupaten Sanggau, terdapat sebuah kecamatan yang menjadi tapal batas sekaligus pintu masuk ke Negeri Jiran, yakni Kecamatan Entikong. Kecamatan Entikong merupakan salah satu dari 15 kecamatan yang ada di Kabupaten Sanggau, Provinsi Kalimantan Barat. Sebelum tahun 1996, Entikong merupakan sebuah wilayah bagian dari Kecamatan Sekayam, sehingga penyebutan namanya sebelum 1996 adalah Desa Entikong atau hanya Entikong saja. Setelah diterbitkannya Peraturan Pemerintah nomor 39 tahun 1996, Entikong kemudian diresmikan menjadi wilayah administratif sebagai kecamatan di Kalimantan Barat.¹

Kedekatan wilayah geografis antara Entikong-Kalimantan Barat (Indonesia) dengan Tebedu-Sarawak (Malaysia Timur) menyebabkan terjadinya interaksi sosial antara masyarakat dari kedua negara tersebut. Interaksi yang dimaksudkan dalam tulisan ini berkaitan dan disebabkan adanya mobilitas masyarakat dari satu negara ke negara lain dengan berbagai tujuan, seperti ekonomi. Mobilitas tersebut dilakukan dengan melewati Pos Lintas Batas (PLB) sebagai jalur perlintasannya. Kedekatan wilayah geografis tersebut juga menjadikan Entikong dan Tebedu memiliki kemiripan unsur budaya. Dalam hal ini adalah kesamaan suku bangsa. Suku Dayak menjadi etnis mayoritas di dua wilayah tersebut, terutama Dayak Bidayuh.² Meskipun tidak ada sumber tertulis yang menjelaskan bagaimana kedua negara memisahkan suku bangsa tersebut dalam ruang perbatasan negara, tetapi persamaan suku bangsa inilah yang menjadi salah satu faktor pembentuk interaksi masyarakat kedua negara (Hasanah dkk., 2020: 5).

Untuk menandai batas wilayah dua negara yang berbeda (Indonesia-Malaysia), maka dibangunlah sebuah pos perbatasan negara. Selain itu, keberadaan pos perbatasan juga berfungsi untuk memastikan keamanan wilayah batas antarnegara dan memantau mobilitas masyarakat di wilayah perbatasan. Pos perbatasan itu kemudian dibangun oleh Pemerintah Kabupaten Sanggau dengan nama Pos Lintas Batas (PLB) Entikong. Pos perbatasan ini terletak di Jalan Lintas Malindo, Kecamatan Entikong, Kabupaten Sanggau, di Kalimantan Barat. PLB ini merupakan pos perbatasan negara yang pertama kali mulai berfungsi di Kalimantan Barat (Elina Oftapia dkk., 2023: 143). Awalnya, PLB Entikong berada di bawah wewenang Pemerintah Kabupaten Sanggau, lalu kemudian dikelola oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat serta kini berada dalam wewenang Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP) Kementerian Dalam Negeri

¹ Berdasarkan Peraturan Pemerintah nomor 39 tahun 1996 tentang pembentukan 16 (enam belas) kecamatan di wilayah kabupaten daerah tingkat II Pontianak, Sanggau, Sambas, Sintang, Ketapang, dan Kapuas Hulu dalam wilayah provinsi daerah tingkat I Kalimantan Barat.

² Dayak Bidayuh merupakan salah satu sub Suku Dayak yang ada di Kalimantan.

(BPPD Kalbar, 23 Agustus 2024).

Sejak awal berdiri hingga kini, patokan yang menjadi titik perbatasan tanah antara Indonesia dan Malaysia di PLB Entikong dan Tebedu adalah pintu gerbang kedua PLB dan sebuah tugu. Di badan tugu itu terdapat prasasti yang berisi perjanjian dari kedua negara mengenai tanah perbatasan yang terletak di tengah antara tanah Indonesia dan Malaysia Timur. Jika di area perbatasan terdapat Kecamatan Entikong sebagai batas paling akhir wilayah Indonesia, maka Distrik Tebedu menjadi area perlintasan pertama masyarakat yang melakukan kegiatan mobilitas ke daerah Malaysia. Secara geografis Tebedu memiliki bentang alam yang berbeda dengan Entikong. Tebedu masih didominasi oleh hutan lebat dan permukiman yang mengelompok dalam satu desa kecil. Sementara itu, di Entikong wilayahnya sudah dipadati oleh rumah-rumah penduduk.³

Berbagai potensi penunjang kehidupan manusia di Sarawak memiliki daya tarik tersendiri bagi masyarakat Entikong. Daya tarik itu berupa dorongan untuk datang ke Sarawak dengan berbagai macam tujuan. Hanya berbekal kendaraan darat, perjalanan dari Entikong menuju Kota Kuching di Sarawak dapat ditempuh dalam waktu kurang lebih tiga jam. Setelah melewati pos perbatasan, perjalanan dimulai dari Distrik Tebedu selama satu jam. Setelah itu akan tiba di kota kecil, bernama Serian. Setelah melanjutkan perjalanan kurang lebih satu jam, barulah sampai ke tujuan mobilitas, yaitu Kota Kuching.⁴ Adanya kedekatan ruang antarnegara ini kemudian menghasilkan ragam interaksi manusia di dalamnya. Mobilitas penduduk dengan berbagai tujuan pun terjadi.

Aktivitas masyarakat di perbatasan antarnegara atau PLB sejak dekade 1990-an memunculkan berbagai persoalan yang besar. Sebab, tidak semua komunikasi antara Indonesia dan Malaysia di wilayah perbatasan hanya berkaitan untuk kepentingan ekonomi. Memang, dalam sektor ekonomi terjadi banyak kegiatan ekspor dan impor yang memperdagangkan barang – barang Malaysia ke Indonesia. Akan tetapi, di sisi lain aktivitas itu banyak memunculkan persoalan mengenai aturan masuknya barang yang tidak resmi atau ilegal (Maria Dominique, 2012: 62-65). Sementara itu jika ditarik dari aspek sosial, terjadi banyak pelanggaran yang didasari atas adanya para pelintas batas negara yang tidak memiliki dokumen resmi untuk masuk ke wilayah Malaysia. Oleh karena itu, pengkajian terkait interaksi masyarakat Entikong (Indonesia) dengan Sarawak (Malaysia) menjadi penting untuk melihat berbagai bentuk koneksi yang terjadi antara dua negara tersebut. Koneksi yang dimaksud adalah berbagai tujuan mobilitas masyarakat pada era awal berdiri dan beroperasinya PLB.

Pendirian pos perbatasan antarnegara dalam sebuah wilayah menandai adanya dinamika baru terhadap interaksi spasial, sosial masyarakat, bahkan aturan dan hukum yang berlaku. Kajian mengenai bentuk – bentuk pembaruan yang ada dapat ditelusuri melalui situasi yang

³ Berdasarkan pengalaman penulis saat berkunjung ke wilayah perbatasan.

⁴ *Ibid.*

digambarkan ketika PLB tersebut telah dibangun dan menjadi sebuah zona wajib masyarakat untuk memiliki dokumen resmi sebagai penanda layaknya memasuki wilayah negara lain yang dituju. Berdirinya sebuah *border* (wilayah perbatasan) berkaitan erat dengan lembaga yang berwenang dalam pengelolaan, serta awal mula pengoperasiannya untuk publik.

Tulisan ini akan membahas tentang interaksi masyarakat Entikong (Indonesia) dan Tebedu (Malaysia) di pos perbatasan kedua negara. Pembahasan dimulai dari sejarah berdirinya PLB Entikong dan Tebedu, dilanjutkan dengan tujuan mobilitas masyarakat setelah PLB didirikan. Selanjutnya tulisan ini akan menguraikan permasalahan yang sering terjadi di wilayah perbatasan setelah berdirinya PLB, serta menjelaskan hambatan implementasi kebijakan di kawasan perbatasan Entikong dan Tebedu. Batasan spasial difokuskan dari dua sisi, yaitu Entikong dan Tebedu. Jarak wilayah yang relatif dekat antara Entikong dengan wilayah perbatasan, menjadikan adanya pergerakan masyarakat untuk bepergian ke wilayah Malaysia, begitupun sebaliknya. Batasan temporal yang dipilih adalah periode tahun 1989 hingga 1995. Tahun 1989 menjadi tahun terpenting saat Pos Lintas Batas Entikong dan Tebedu mulai berdiri. Sementara itu, tahun 1995 dipilih sebagai batas akhir periode pembahasan dikarenakan keterbatasan sumber data setelah tahun tersebut. Ada banyak penelitian serupa yang lebih kontemporer, tetapi sangat sedikit yang menulis mengenai PLB Entikong dan Tebedu pada awal masa operasinya.

Penulis melakukan beberapa tinjauan terhadap karya dengan tema serupa. Regina Vidia Rosanti dalam skripsinya yang berjudul *Pembangunan Kawasan Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Melalui Border Tourism di Entikong, Kalimantan Barat*. Skripsi ini memfokuskan pada pembangunan kawasan Pos Lintas Batas Negara dengan pentingnya sektor pariwisata untuk mendukung kawasan yang berdampak keberlanjutan bagi kepentingan wilayah (Regina Vidia Rosanti, 2019). Buku berjudul *Dari Entikong Sampai Nunukan: Dinamika Daerah Perbatasan Kalimantan-Malaysia Timur (Sarawak-Sabah)*, memiliki lingkup pembahasan yang luas dikarenakan tidak mempunyai penjelasan kronologis yang rinci (Herman Hidayat dkk., 2005). Selain itu buku berjudul *Sejarah Wilayah Perbatasan Entikong – Malaysia 1845 – 2009: Satu Ruang Dua Tuan*, memiliki batasan temporal yang sangat luas dan tidak membahas tentang periode yang dikaji oleh penulis (Triana Wulandari dkk., 2009). Penelitian lain dilakukan oleh Triesanto Romulo Simanjuntak, dengan artikel yang berjudul *Signifikansi Peran Negara dalam Pembangunan Pos Lintas Batas Negara Entikong pada Masa Pemerintahan Joko Widodo*, tentunya memiliki batasan temporal yang berbeda, yakni pada 2016 saat dilakukannya peresmian kembali Pos Perbatasan Entikong (Triesanto Romulo Simanjuntak, 2018). Tinjauan terakhir adalah artikel oleh Irfan Setiawan dan Udaya Madjid, dengan judul *Penyelenggaraan Pemerintahan Kecamatan Perbatasan Negara di Entikong, Kabupaten Sanggau*, yang membahas tentang peran pemerintah setempat Entikong dalam mengelola kecamatan, bukan pos perbatasan (Irfan Setiawan & Udaya Madjid, 2022).

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah, yang meliputi pemilihan topik, pengumpulan sumber (heuristik), kritik sumber (verifikasi),

interpretasi, dan penulisan (historiografi) (Kuntowijoyo, 1999: 78-79). Pemilihan tema dari penelitian ini mulanya didasari oleh keingintahuan penulis terhadap wilayah Tebedu, Malaysia Timur. Penulis sangat tertarik bagaimana kehidupan sosial budaya masyarakat di perbatasan negeri tetangga. Tidak hanya itu, adanya jalur tikus sebagai lintasan tidak resmi, menjadikan penulis tertarik untuk mengulik tema ini lebih jauh.

Pengumpulan sumber dilakukan dengan mencari sumber yang berkaitan dengan tema. Dalam hal ini, sumber yang diperoleh adalah sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer diperoleh melalui pencarian dokumen, surat kabar, dan foto sezaman. Dokumen diperoleh melalui situs web Database Peraturan BPK di internet, sedangkan surat kabar dan foto diperoleh melalui kunjungan ke Harian Umum Kompas yang berlokasi di Jalan Suroto, Kotabaru, Yogyakarta. Sumber sekunder yang diperoleh adalah berupa buku, artikel, skripsi, tesis, dan wawancara. Sumber buku diperoleh melalui kunjungan perpustakaan, sumber skripsi dan tesis diperoleh melalui kunjungan ETD UGM (koleksi tugas akhir), dan sumber artikel diperoleh dengan mengakses jurnal suara khatulistiwa, keskom, dan cakrawala secara daring. Sumber lisan berupa wawancara juga digunakan, yang di mana penulis melakukan pertemuan dalam jaringan dengan salah satu petugas Pos Lintas Batas Entikong. Namun, sumber wawancara ini bersifat sekunder, karena sang narasumber tidak terlibat secara langsung dalam periode tulisan ini.

Setelah pengumpulan sumber, tahap yang dilakukan selanjutnya adalah melakukan kritik terhadap keaslian dan kredibilitas dari seluruh sumber yang telah diperoleh. Tahap berikutnya yaitu melakukan interpretasi berupa analisis dan sintesis guna menghindari adanya subjektivitas dalam penulisan sejarah. Setelah empat tahapan dilalui dengan cermat, barulah penulisan sejarah dapat dilakukan dengan menyesuaikan sistematika dan kaidah kebahasaan sehingga menghasilkan penelitian sejarah yang baik.

Berdirinya Pos Lintas Batas Entikong dan Tebedu

Pembangunan wilayah Pos Lintas Batas Entikong dan Tebedu awalnya bertujuan untuk meningkatkan potensi perekonomian, sosial, dan keamanan di masing-masing wilayah perbatasan. Pembangunan PLB diyakini dapat memaksimalkan kemajuan kehidupan kedua negara secara lebih luas. Entikong pada tahun 1989 merupakan sebuah desa kecil di ujung negeri Indonesia dengan keterbatasan infrastruktur umum. Akses jalanan masih sulit untuk dilalui, penerangan saat malam hari sangat terbatas, serta mata pencaharian masyarakat yang sangat tradisional. Oleh karena itu, pembangunan pos perbatasan ini sangat diharapkan oleh pemerintah dan masyarakat Entikong sebagai awal dari kemajuan wilayah (Kompas, 1 Juni 1989: 9).

Dalam proses pembangunan sekitar awal 1989, PLB baik yang berada di Entikong maupun Tebedu memiliki keunikan. Hal itu dicirikan dengan pembangunan pos perbatasan yang berdasarkan keunikan arsitekturnya masing-masing. Khusus untuk pos perbatasan yang berada di Entikong,

seni bangunannya menggunakan perpaduan yang serupa dengan rumah adat Dayak dan Melayu. Bangunan tersebut mencerminkan dua suku besar yang mendiami wilayah Kalimantan Barat hingga kini. Selain itu, total biaya yang telah digunakan untuk pembangunan tahap pertama mencapai sebesar Rp2.200.000.000,00. Sedangkan untuk pos perbatasan Tebedu yang berjarak sekitar 300 meter dari PLB Entikong, gaya bangunan yang digunakan serupa dengan perbatasan Malaysia Barat dengan Thailand. Biaya pembangunan tahap pertama pos perbatasan Tebedu mencapai sebesar 3,55 juta ringgit dengan alokasi dana dari Pemerintah Malaysia (Kompas, 1 Juni 1989: 9).

Memasuki bulan Agustus 1989, PLB Entikong dan Tebedu memulai tahap uji coba. Dalam tahap percobaan ini, pemerintah setempat kedua wilayah berharap mobilitas penduduk baik dari Indonesia yang ingin masuk ke Malaysia maupun sebaliknya dapat menggunakan kendaraan pribadi mereka dan tidak lagi dengan berjalan kaki sebagaimana sebelum Pos Lintas Batas ini didirikan (Kompas, 27 November 1989: 7). Langkah ini dianggap dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di kedua wilayah. Memasuki tahun 1990, peresmian Pos Perbatasan Entikong dan Tebedu sempat mengalami penundaan beberapa kali. Alasan dibalik penundaan itu disebabkan karena kedua negara sedang sibuk dengan kondisi internalnya.

Hari Senin, tanggal 25 Februari 1991 merupakan momen yang dinanti-nanti oleh banyak pihak. Pemerintah Indonesia di Entikong dan Pemerintah Malaysia di Tebedu siap untuk melakukan peresmian atas kedua Pos Lintas Batas yang telah berhasil melewati tahap uji coba. Peresmian Pos Perbatasan Entikong dilakukan oleh Panglima Angkatan Bersenjata Republik Indonesia Jenderal Try Sutrisno dan Pos Perbatasan Tebedu dilakukan oleh Menteri Pertahanan Dato Seri Mohammad Najib. Peresmian dilakukan dalam waktu yang bersamaan dan lokasi yang berbeda. Peresmian simbolis dibagi menjadi dua sesi. Sesi pertama dilakukan oleh kedua perwakilan dengan membuka pintu gerbang perbatasan di negara masing-masing. Sesi kedua dilakukan dengan menandatangani prasasti pada tugu yang terletak tepat di tengah garis perbatasan Indonesia dan Malaysia Timur (Kompas, 26 Februari 1991: 14).

Panglima ABRI Jenderal Try Sutrisno yang juga sebagai Ketua GBC Indonesia (General Border Committee) melihat peresmian pos perbatasan ini sebagai peluang dari meningkatkan taraf kehidupan sosial bagi masyarakat Entikong. Meskipun pos perbatasan Indonesia yang resmi dibuka pada Februari 1991 ini masih memiliki banyak kekurangan dalam hukum, peraturan, dan operasional, Try Sutrisno justru melihat kekurangan tersebut sebagai bagian dari upaya perbaikan jangka panjang. Try Sutrisno juga memaklumi jika sumber daya manusia di Pos Perbatasan Entikong masih belum terstruktur dengan baik, sebab hal ini merupakan pengalaman pertama bagi Indonesia dalam mengelola wilayah perbatasan darat, berbeda dengan Malaysia (Kompas, 26 Februari 1991: 14). Dinamika inilah yang kemudian menciptakan interaksi yang kompleks antara masyarakat Entikong di Indonesia dan Tebedu di Sarawak.

Perlintasan Masyarakat Setelah Berdirinya Pos Perbatasan

Selama masa uji coba yang dilakukan pada Agustus 1989 hingga 23 Februari 1991, jumlah total warga negara Indonesia yang berkunjung ke Sarawak melewati PLB mencapai sekitar 21.561 orang dengan jumlah kendaraan sebanyak 1.516 buah. Sementara itu, jumlah total warga negara Malaysia yang masuk ke berbagai wilayah Kalimantan Barat melewati PLB mencapai sekitar 14.527 orang dengan jumlah kendaraan sebanyak 1.476 buah (*Kompas*, 21 Maret 1991: 13). Atas dasar inilah banyak kendaraan roda empat dengan nomor plat Kalimantan Barat berlalu lalang di Kota Kuching, Sarawak. Sebaliknya, kendaraan milik Malaysia juga terlihat cukup banyak di Pontianak dan beberapa di kabupaten lain di Kalimantan Barat.

Selama masa uji coba PLB, peraturan mengenai kebijakan fiskal mulai diberlakukan. Tepat pada 1 April 1990, warga negara Indonesia yang hendak melewati Pos Lintas Batas dikenakan wajib fiskal yang ditentukan untuk perjalanan luar negeri. Peraturan ini dibuat oleh Direktorat Jenderal Pajak Kalimantan Barat dan Kalimantan Tengah, Drs. Zairuddin Idris atas perintah Gubernur Kalbar, Parjoko Suryokusumo. Jumlah nominal yang ditetapkan adalah sebesar Rp250.000,00 per orang. Akan tetapi, peraturan ini tidak berlaku bagi masyarakat yang tinggal di wilayah perbatasan Entikong karena dianggap memiliki hak atas PLB. Peraturan ini justru sedikit memberatkan masyarakat Kalimantan Barat. Drs. Zairuddin Idris mendengar banyak keluhan masyarakat atas biaya yang cukup besar tersebut. Namun, Drs. Zairuddin tidak bisa berbuat banyak karena ia hanya bisa melaksanakan perintah dari Gubernur (*Kompas*, 26 Maret 1990: 9).

Selama masa uji coba ini pula, syarat dokumen yang diberlakukan bagi para pelintas kedua negara hanya perlu menunjukkan kartu identitas berupa Kartu Tanda Penduduk (KTP) bagi warga negara Indonesia dan Identity Card (IC) bagi warga negara Malaysia (Wawancara pribadi Jevon N. Wagey). Hal inilah yang mendukung tingginya jumlah orang dan kendaraan pelintas antarnegara. Setelah dilakukan peresmian oleh Try Sutrisno di PLB Entikong dan Dato Seri Mohammad Najib di PLB Tebedu, jumlah pelintas pos perbatasan semakin meningkat. Syarat dokumen yang diperlukan untuk melintasi perbatasan sudah mulai menggunakan paspor atau SLPP (Surat Perjalanan Laksana Paspor). Selain itu, berbagai bentuk tujuan dan faktor pendorong masyarakat untuk melintasi wilayah perbatasan menjadi semakin beragam. Ada yang bertujuan karena urusan ekonomi, urusan sosial budaya, urusan kesehatan, dan urusan lainnya.

Tujuan Ekonomi

Kegiatan perekonomian lintas negara dapat memberikan dampak yang menguntungkan bagi masing-masing negara. Antara Indonesia dan Malaysia sudah terjadi hubungan perdagangan yang cukup lama melalui perbatasan darat. Sejak dekade 1970-an, aktivitas perdagangan komoditas

lokal telah hadir. Tujuan dari perdagangan antarnegara tersebut umumnya adalah untuk menjual komoditas asli ke negara lain dengan harga yang lebih tinggi dan memperoleh laba yang besar. Akan tetapi, di wilayah perbatasan antarnegara, peraturan dan ketentuan mengenai hubungan luar negeri ini masih mengalami pembatasan. Berdasarkan Persetujuan Perdagangan Lintas Batas (Border Trade Agreement) tahun 1970, kegiatan perdagangan lintas negara dibatasi hanya RM600 perorangan dan perbulan. Hal ini menandai Pos Perbatasan Entikong dan Tebedu belum sepenuhnya menjadi gerbang internasional aktivitas ekspor dan impor (Iva Rachmawati dkk., 2021: 80-81).

Setelah peresmian pada 25 Februari 1991, Menteri Pertahanan Malaysia, Dato Seri Mohammad Najib berharap dengan dihubungkannya jalan perlintasan Entikong dan Tebedu, para pengusaha dapat memanfaatkan peluang besar yang dapat meningkatkan perdagangan kedua negara. Dato Seri Mohammad Najib juga mengemukakan bahwa kerja sama pembukaan jalur perbatasan ini memang akan berfokus pada kepentingan sosial dan ekonomi kedua negara, meskipun fakta yang sebenarnya adalah PLB ini dalam implementasinya masih berfungsi sebagai jalur perlintasan orang dan kendaraan pribadi serta umum (*Kompas*, 2 Februari 1992: 12). Aktivitas perekonomian masih memiliki keterbatasan terkait jumlah barang dan harga barang. Oleh karena itu, tak jarang terjadi banyak pelanggaran muatan berupa jumlah dan harga barang yang melewati batas ketentuan RM600 perorangan dan perbulan.

Semenjak Pos Lintas Batas ini melewati masa uji coba, keuntungan antarnegara dari hasil perekonomian telah tercatat dalam pencatatan daerah. Menurut Ketua Komisi Sosial Ekonomi (Sosek) *General Border Committee* (GBC) Indonesia, Mayjen Sugito, nilai barang yang dibawa dari Kalimantan Barat ke Sarawak melalui Pos Lintas Batas tercatat RM4,95 juta atau sekitar Rp3.400.000.000 (kurs periode 1990). Sedangkan barang dari Sarawak yang masuk ke Kalimantan Barat bernilai RM1,75 juta atau sekitar Rp1.220.000.000 (kurs periode 1990). Selain itu, Malaysia mencatat barang yang masuk dari Kalimantan Barat nilainya seimbang dengan barang yang masuk ke Sarawak. *Kastam* (Bea dan Cukai) Malaysia melakukan pencatatan terhadap semua barang yang masuk dan keluar, akan tetapi barang-barang yang dibawa ke wilayah Kalimantan Barat tidak dikenakan bea cukai. Berdasarkan catatan Bea Cukai Malaysia tahun 1990, pihak Malaysia menerima hasil cukai barang yang masuk ke Sarawak sebesar Rp68.250.000 dalam satu bulan. Sementara Indonesia menerima rata-ratanya sekitar Rp10.000.000 dalam satu bulan (*Kompas*, 1 Maret 1991: 9).

Peresmian Pos Lintas Batas dalam hal ekonomi cukup menguntungkan kedua belah pihak. Para pedagang Entikong dan sekitarnya melihat area perbatasan sebagai peluang bisnis yang besar. Mereka memanfaatkan produk-produk Malaysia dengan membelinya lalu menjualnya dengan harga yang tinggi di Indonesia. Sedangkan barang-barang asli Indonesia yang berharga murah, tetapi disukai oleh masyarakat Malaysia, kemudian dipasarkan di negeri tetangga tersebut (*Kompas*, 1 Maret 1991: 9). Di sisi lain,

pedagang Sarawak Malaysia turut membuka perdagangan di Kalimantan Barat. Lebih dari 90 persen warga Sarawak yang berdagang adalah mereka yang memiliki garis keturunan Tionghoa (*Kompas*, 2 Februari 1992: 12). Pedagang keturunan Tionghoa di Sarawak melihat komoditas Indonesia berupa berbagai jenis buah-buahan, garmen, dan tekstil disukai oleh banyak pihak di Sarawak. Peluang inilah yang menarik perhatian pebisnis besar Sarawak.

Menurut Sekretaris Eksekutif Kuching Chinese Chamber of Commerce, Chai Yik Yain (1992), para pedagang berdarah Tionghoa di Sarawak tertarik saat melihat potensi perdagangan dengan Kalimantan Barat. Aktivitas ini di satu sisi menguntungkan para pedagang dari Indonesia dan di sisi lain menguntungkan pedagang besar di Sarawak. Namun, hal ini tidak dirasakan oleh etnis Melayu di Sarawak. Menurut Ketua Kadin etnis Melayu Sarawak, Sherry (1992), hubungan dagang etnis Melayu di Sarawak dengan Kalimantan Barat masih jauh dari kata optimal. Sangat sedikit etnis Melayu yang berdagang di Kalimantan Barat, sebaliknya pedagang Indonesia yang justru banyak berdagang di Kuching. Sebagian besar etnis Melayu di Sarawak lebih tertarik dalam bidang pengembangan, konstruksi, dan petroleum atau minyak bumi. Jumlah etnis Melayu yang terjun ke dalam sektor ekonomi memang sangat kecil. Misalnya di Kuching, pelaku ekonomi dari etnis Melayu hanya mencapai sekitar 10 persen (*Kompas*, 2 Februari 1992: 12).

Bagi masyarakat wilayah Entikong, bisnis merupakan kunci utama dalam memperbaiki taraf kehidupan. Meskipun tidak secara tersurat, tetapi berbagai sumber mengatakan bahwa sepertiga dari tiga ribuan penduduk Entikong memasuki dunia bisnis. Berbagai komoditas lokal yang diperdagangkan di Sarawak dapat menguntungkan para pedagang. Hasil alam berupa, buah, ikan, cengkeh, lada, batik, tekstil, dan karet merupakan komoditas yang laku di Sarawak. Keuntungan dapat diperoleh dengan jumlah yang besar, misalnya harga ikan bawal di Entikong sebesar Rp7.000/kg. Akan tetapi jika di pasarkan ke wilayah Kuching dan sekitarnya dapat mencapai Rp18.000/Kg. Selain itu harga kain batik Indonesia berkualitas standar dapat dijual dengan harga Rp340.000 per kodi di Sarawak, sedangkan di Indonesia harga umumnya adalah Rp150.000 per kodi (*Kompas*, 2 Februari 1992: 12). Komoditas buah durian juga banyak digemari di Sarawak. Setiap harinya, ribuan buah durian dari Indonesia memasuki Sarawak. Buah ini kemudian dijual di pasar buah, swalayan, dan pinggir jalan. Harga umum buah ini di Indonesia hanya Rp500 per buah (periode 1990-an), namun meningkat menjadi tujuh hingga sepuluh kali lipat ketika diperjualbelikan ke Sarawak, yakni berkisar Rp3.500 – Rp5.000 per buah (*Kompas*, 23 Juli 1993: 13).

Tujuan Sosial, Budaya, dan Pariwisata

Secara umum, aktivitas perlintasan manusia dan kendaraan di Pos Perbatasan Entikong dan Tebedu memang didominasi oleh kepentingan ekonomi seperti berdagang. Meskipun demikian, berbagai aktivitas lain juga

mendorong masyarakat antarnegara untuk melakukan mobilitas. Alasan kesehatan menjadi tujuan lain selain ekonomi. Masyarakat di Entikong memilih berobat ke Sarawak dengan alasan jarak tempuh yang lebih dekat dibandingkan harus pergi ke kabupaten di Kalimantan Barat (Feny Widiyastuty dkk., 2023: 5). Rumah sakit langganan masyarakat Kalimantan Barat di Sarawak di antaranya adalah *Normah Medical Specialist Center* yang resmi dibuka pada tahun 1988, serta *Timberland Medical Center* yang mulai beroperasi sejak 1994. Meski terkadang biaya yang perlu dikeluarkan tidak kecil, masyarakat tetap lebih percaya pada pengobatan terbaik di rumah sakit yang ada di Sarawak.

Tujuan sosial lainnya yang terjadi di Pos Lintas Batas adalah mengirim Tenaga Kerja Indonesia (TKI) ke Malaysia. Berdasarkan catatan tahun 1994, jumlah TKI yang diberangkatkan oleh Perusahaan Jasa Pengerah Tenaga Indonesia (PJTKI) mencapai sekitar 4.000 orang (*Kompas*, 23 Oktober 1995: 16). Selain itu fakta juga menyatakan bahwa lebih dari 90 persen TKI yang diberangkatkan dari Entikong berasal dari luar daerah Kalimantan Barat, seperti Pulau Jawa dan Nusa Tenggara Barat. Seluruh TKI tersebut tersebar ke berbagai wilayah Sarawak. Ada TKI yang ditugaskan di Kota Kuching, ada pula yang ditugaskan ke Kota Bintulu, Miri, Sibul, dan wilayah lainnya (*Kompas*, 8 Maret 1993: 17).

Mobilitas lain juga didasari atas hubungan kekeluargaan. Sebagaimana yang sudah dipaparkan melalui bagian pendahuluan bahwa antara masyarakat Dayak Bidayuh di Entikong dan di Tebedu masih memiliki ikatan kerabat yang kuat. Setiap tahun selalu diadakan tradisi budaya yang disebut Gawai Dayak untuk merayakan hasil panen dan bentuk syukur atas karunia Tuhan. Perayaan tersebut umumnya diadakan secara bergantian di wilayah Sarawak dan Kalimantan Barat (Hasanah dkk., 2020: 69). Semenjak peresmian pada 25 Februari 1991, kedua PLB menerapkan sistem *local wisdom* atau kearifan lokal yang mengizinkan masyarakat yang hendak mengikuti perayaan untuk melintasi perbatasan tanpa dokumen. Aturan ini diberlakukan selama mereka mendaftarkan data diri di pencatatan daerah Entikong dan *District Office* Tebedu. Data penduduk ini kemudian tercatat dalam manifes kedua wilayah sehingga ikatan etnis antara Dayak Entikong dan Tebedu tidak dapat dipisahkan karena alasan perbatasan wilayah dan dokumen resmi (Wawancara pribadi, Jevon N. Wagey).

Pembangunan PLB memiliki dampak yang luas termasuk kepentingan di bidang pariwisata. Pelintas dari kedua negara memanfaatkan akses perbatasan ini untuk tujuan rekreasi, yang mencerminkan adanya peningkatan mobilitas masyarakat lintas negara. Bagi masyarakat Kalimantan Barat, daya tarik rekreasi di Sarawak yang lebih maju mendorong mereka untuk melintasi perbatasan. Di sisi lain, masyarakat Sarawak juga memiliki keinginan untuk mengunjungi Kalimantan Barat, khususnya Pontianak. Menurut Kakanwil Deparpostel Kalbar, Drs. Abdulkadir, dari 49.739 wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Kalimantan Barat selama tahun 1994, sebanyak 25.066 orang atau 50,39 persen masuk melalui Pos Perbatasan Entikong. Abdulkadir menegaskan

bahwa devisa negara meningkat dari adanya arus wisatawan ini. Perolehan devisa Kalimantan Barat dari sektor pariwisata pada 1994 tercatat sebesar 29.840.000 dollar Amerika (Kompas, 18 Mei 1995: 14).

Permasalahan yang Terjadi Setelah Berdirinya Pos Perbatasan

Sebelum pos lintas batas dibangun, masyarakat antarnegara bebas melakukan mobilitas ke luar negeri tanpa harus melakukan pemeriksaan yang ketat. Akan tetapi, setelah peresmian pada 25 Februari 1991, peraturan hukum dari kedua negara mulai memberlakukan persyaratan berupa dokumen paspor untuk melintasi pos perbatasan. Meskipun demikian, beberapa masalah yang berkaitan dengan pelanggaran hukum tentu tidak dapat dipungkiri. Mulai dari tahun 1989, telah terjadi banyak tindakan sosial manusia yang memanfaatkan area perbatasan sebagai wilayah strategis untuk memenuhi tujuan ekonomi tanpa menyadari perbuatan mereka sebenarnya melanggar aturan yang telah ditetapkan kedua PLB. Di samping itu, fakta yang lebih mengejutkan adalah para petugas di PLB Entikong banyak yang melazimkan pelanggaran masyarakat yang terjadi. Permasalahan ini berkaitan dengan bidang ekonomi terhadap penggunaan “jalur tikus” dan pungutan liar di wilayah perbatasan negara.

Penggunaan Jalur Tikus

Semenjak pembangunan PLB pada 1989, masalah penyelundupan barang-barang ilegal tetap terjadi meskipun sudah ada aturan yang mengharuskan para pelintas untuk melakukan pemeriksaan terlebih dahulu. Ternyata, pengawasan yang dilakukan oleh petugas di Pos Lintas Batas Entikong tidak cukup ketat, berbeda dengan petugas di Pos Lintas Batas Tebedu yang sudah menerapkan aturan pemeriksaan yang kuat (*Kompas*, 9 Agustus 1989: 1). Dalam hal pemeriksaan orang dan barang, petugas PLB di area Entikong memang belum memiliki sumber daya manusia yang memadai, sehingga pergerakan pelintas ilegal sudah menjadi hal yang umum bagi mereka. Bagi petugas di Pos Entikong, jika aturan pengawasan ditingkatkan, maka hal ini tidak akan ada bedanya. Menurut Heindersjah (1992), para pelintas yang enggan untuk mengikuti prosedur pemeriksaan tentu akan memilih melewati jalur tikus di hutan (*Kompas*, 23 Desember 1992: 13). Pemeriksaan ketat di pos perbatasan memang sulit dilakukan, mengingat kawasan perbatasan Entikong dan Tebedu masih dikelilingi hutan lebat.

Sekitar tahun 1989, aktivitas pelintas ilegal yang menyusuri jalur hutan untuk tiba di Malaysia marak terjadi. Para pedagang curang di Entikong mempekerjakan jasa pengangkut barang agar terhindar dari pemeriksaan di Pos Perbatasan Entikong dan Tebedu. Berdasarkan informasi dari surat kabar *baran umum Kompas* pada 9 Agustus 1989, jalan tikus yang terdapat di perbatasan Indonesia dan Malaysia Timur ini tidak hanya berjumlah satu atau dua jalur, melainkan lebih dari sepuluh jalur. Di antaranya adalah jalan setapak di hutan sekitar PLB, area ladang dan

perkebunan, serta sungai yang terhubung hingga ke wilayah Malaysia Timur (*Kompas*, 23 Desember 1992: 13).

Barang-barang yang diselundupkan melalui jalur tikus ini pun sangat beragam. Para pelintas akan membawa barang dari Indonesia untuk diperdagangkan ke Malaysia Timur, begitu pula sebaliknya. Dalam operasi penanggulangan penyelundupan yang dilakukan pada 18 Juli 1990, Kejaksaan Tinggi Kalimantan Barat berhasil menyita barang-barang ilegal dari Sarawak. Diantaranya adalah 19 karung bawang putih, 1.087 dus minuman kaleng, 4 ton cabe kering, 367 dus susu kaleng, 36 dus roti, dan 44 dus ikan kaleng (*Kompas*, 19 Juli 1990: 6). Di tahun 1992, penyelundupan gula di jalur tikus menjadi masalah serius. Gula yang dibawa dari Sarawak dapat mencapai 200 ton per bulan, dan diperjualbelikan secara luas hingga ke seluruh wilayah Kalimantan Barat (*Kompas*, 17 September 1992: 2). Penyelundupan barang melalui jalur tikus inilah yang biasanya menjadi permasalahan yang hampir tidak bisa diatasi pada periode 1990-an. Belum adanya pengawasan dan aturan yang ketat menjadikan banyak pedagang lokal menempuh cara yang salah.

Pungutan Liar

Masalah yang terjadi di wilayah perbatasan biasanya disebabkan oleh adanya petugas yang menyeleweng dari tanggung jawabnya. Dari kedua sisi perbatasan, terdapat perbedaan mencolok antara petugas di Perbatasan Entikong dan Tebedu. Petugas Perbatasan Entikong cenderung membiarkan tindakan pelanggaran terjadi di perbatasan. Bahkan yang lebih buruknya petugas terkadang bermain curang demi meraup uang yang lebih. Cara yang mereka lakukan adalah praktik pungutan liar (pungli). Masalah ini marak terjadi saat uji coba PLB sejak 1989. Petugas di wilayah Entikong memanfaatkan masa uji coba dengan meminta sejumlah uang kepada pelancong dari Sarawak yang hendak berwisata ke Kalimantan Barat. Beberapa wisatawan tersebut akan bertemu para oknum petugas dengan ciri fisik yang beragam. Mereka akan dimintai uang sejumlah RM50 sebagai syarat pemeriksaan di PLB Entikong (*Kompas*, 11 Desember 1989: 9). Jika mereka tidak memberi uang, maka izin masuk ke wilayah Indonesia akan dipersulit oleh petugas.

Pemerintah Entikong berharap uji coba pos perbatasan pada 1989 dapat meningkatkan kunjungan wisatawan Sarawak ke Indonesia. Akan tetapi dalam praktiknya, harapan pemerintah ini tidak terwujud secara penuh. Adanya kegiatan pungutan liar oleh oknum petugas PLB Entikong menyebabkan kunjungan wisatawan dari Malaysia Timur mengalami penurunan. Hal ini terlihat sangat jelas dalam angka jumlah penduduk antarnegara yang melakukan mobilitas pada 1989 hingga awal 1991. Penduduk Indonesia yang pergi ke Malaysia Timur berjumlah 21.561 orang, sedangkan penduduk Malaysia Timur yang pergi ke Indonesia hanya sebanyak 14.527 orang. Perbedaan angka ini cukup membuktikan bagaimana praktik pungutan liar mempengaruhi jumlah mobilitas penduduk. Bisnis perjalanan wisata Sarawak-Kalimantan Barat, PT Anggie

Tour turut merasakan dampak penurunan drastis jumlah wisatawan dari Sarawak. Marzuki Pasaribu sebagai pimpinan, banyak mendengar keluhan masyarakat Sarawak atas tindakan curang petugas di Pos Perbatasan Entikong (Kompas, 11 Desember 1989: 9). Namun ia tidak bisa berbuat banyak dan hanya mengharapkan bagaimana pemerintah di PLB Entikong dan Tebedu mengatasi masalah di perbatasan.

Hambatan Implementasi Kebijakan di Kawasan Perbatasan Entikong dan Tebedu

Berbagai permasalahan yang telah diuraikan seperti pelintas tanpa dokumen resmi, pelaku ekonomi di jalur tikus, dan oknum petugas di pos perbatasan memunculkan pertanyaan terkait bagaimana sebenarnya tingkat pertahanan dan keamanan yang ada di kedua pos perbatasan negara dan tanggapan pemerintah kedua wilayah dalam mengatasi permasalahan-permasalahan yang ada. Pembangunan Pos Lintas Batas sejak tahun 1989 menjadi momentum bagi Entikong dan Tebedu untuk meningkatkan pemeriksaan keamanan di masing-masing wilayah. Meskipun dalam praktiknya, PLB Entikong belum memiliki kesiapan yang matang. Sudah menjadi hal yang jelas bahwa pelanggaran yang terjadi di perbatasan Entikong tidak sepenuhnya menjadi kesalahan petugas dan aparat keamanan seperti Tentara Nasional Indonesia Angkatan Darat (TNI-AD) dan Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri).

Perbatasan Entikong dan Tebedu pada periode 1980-an hingga 1990-an dikelilingi oleh hutan lebat serta memiliki jalur perbatasan yang sangat panjang dan luas. Pihak petugas dan keamanan kedua wilayah merasakan betapa sulitnya memantau mobilitas masyarakat secara keseluruhan. Belum lagi jumlah pekerja di PLB yang kekurangan orang dan sumber daya manusia yang terampil untuk melakukan pengawasan. Adanya jalur tikus di hutan, kebun, dan sungai merupakan faktor alamiah yang tidak dapat disanggah memang menjadi celah bagi para pelintas ilegal. Untuk itu, pihak keamanan yang bertugas di wilayah perbatasan Entikong dan Tebedu lebih difokuskan terhadap pemantauan mobilitas dalam jalur perbatasan tanpa menekankan pemantauan hingga ke jalur-jalur tidak resmi yang tercipta sendiri oleh alam.

Pengelolaan Pos Lintas Batas tidak hanya menjadi tanggung jawab kabupaten, dalam hal ini Kabupaten Sanggau untuk Entikong dan Kota Kuching untuk Tebedu. Namun juga menjadi tanggung jawab Pemerintahan Desa Entikong dan District Office Tebedu yang dimana Pos Lintas Batas berada di kedua wilayah tersebut. Sejak pembangunan pos lintas batas, kedua pihak negara melakukan koordinasi. Pengelolaan utamanya memang berada dalam tingkat kabupaten atau kota, sedangkan bagi Pemerintah Daerah setempat Entikong dan Tebedu biasanya hanya melakukan pemantauan dan komunikasi secara berkala terkait laporan terbaru dari masing-masing PLB. Untuk itu belum ada kebijakan berskala besar yang dapat mengatasi permasalahan di wilayah perbatasan Indonesia dan Malaysia Timur secara menyeluruh (Wawancara pribadi, Jevon N. Wagey).

Kesimpulan

Perbatasan negara berbasis daratan memunculkan berbagai bentuk jalinan interaksi yang terjadi antara dua wilayah negara. Perbatasan negara Indonesia di Entikong dan Malaysia Timur di Tebedu menjadi salah satu contoh hubungan saling memengaruhi satu sama lain. Interaksi masyarakat antarnegara di kawasan perbatasan sudah terjadi sejak lama jauh sebelum pos lintas batas didirikan. Interaksi antarnegara berupa kepentingan ekonomi, sosial, dan budaya masih terus terjadi hingga berdirinya pos perbatasan. Sebelum adanya pos lintas batas, mobilitas masyarakat terjadi secara bebas. Dengan dibangunnya pos lintas batas, maka aturan mengenai mobilitas mulai diberlakukan. Pos lintas batas memiliki wewenang untuk memeriksa setiap orang, barang, dan kendaraan yang ingin memasuki negara lain. Adanya pos lintas batas ini diharapkan dapat mengatur kelancaran mobilitas yang terjadi. Meskipun demikian, terjadi berbagai bentuk pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat setempat dan oknum petugas. Hal inilah yang menjadikan kawasan perbatasan negara membutuhkan perhatian khusus dari pihak-pihak yang berkepentingan terhadap penegakan hukum di wilayah tersebut.

Daftar Pustaka

Buku

- Hasanah, Efriani dan Galuh Bayuardi, *Ikatan Kekerabatan Suku Dayak Bidayuh di Perbatasan Entikong dan Tebedu*, 2020, Jember: Pustaka Abadi.
- Herman Hidayat, et. al., *Dari Entikong Sampai Nunukan: Dinamika Daerah Perbatasan Malaysia Timur (Sarawak–Sabah)*, 2005, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Iva Rachmawati, Machya Astuti Dewi, dan Fauzan, *Diplomasi Perbatasan: Konsep dan Praktik di Indonesia*, 2021, Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Maria Dominique, *Ancaman di Batas Negeri: Kostrad di Perbatasan Entikong (Indonesia-Malaysia)*, 2012, Jakarta: Renebook.
- Triana Wulandari, et. al., *Sejarah Wilayah Perbatasan Entikong – Malaysia 1845-2009: Satu Ruang Dua Tuan*, 2009, Depok: Gramata Publishing.
- Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, 1999, Yogyakarta: Yayasan Benteng Budaya.

Skripsi dan Tesis

Regina Vidia Rosanti, “Pembangunan Kawasan Pos Lintas Batas Negara (PLBN) melalui Border Tourism di Entikong, Kalimantan Barat”, *Skripsi*, 2019, Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.

Robby Irsan, “Pengaruh Jalan Lintas Batas Kalimantan Barat-Sarawak terhadap Perubahan Penggunaan Lahan dan Kerusakan Lingkungan Hutan”, *Tesis*, 2007, Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.

Artikel

Elina Oftapia, Yohanes Bahari & Iwan Ramadhan. “Analisis Dampak Keberadaan PLBN Entikong Terhadap Perubahan Sosial Masyarakat di Desa Entikong”, *Suara Khatulistiwa*, Vol. 12(5), 2023, 1438-1447.

Feny Widiyastuty, Chriswardani Suryawati & Septo Pawelas Arso, “Mengapa Masyarakat Kecamatan Entikong Kabupaten Sanggau Berobat ke Sarawak, Malaysia”, *Keskom*, Vol. 9(1), 2023, 115-121.

Irfan Setiawan & Udaya Madjid. 2022. “Penyelenggaraan Pemerintah Kecamatan Perbatasan Negara di Entikong, Kabupaten Sanggau”, *Suara Khatulistiwa*, Vol. 7(2), 2022, 121-132.

Triesanto Romulo Simanjuntak (2018). “Signifikansi Peran Negara dalam Pembangunan Pos Lintas Batas Negara Entikong pada Masa Pemerintahan Joko Widodo”, *Cakrawala*, 153-178.

Dokumen

Peraturan Pemerintah No. 39 Tahun 1996 tentang pembentukan 16 (enam belas) kecamatan di wilayah kabupaten daerah tingkat II Pontianak, Sanggau, Sambas, Sintang, Ketapang, dan Kapuas Hulu dalam wilayah provinsi daerah tingkat I Kalimantan Barat.

Surat Kabar

Kompas, 1 Juni 1989.

Kompas, 9 Agustus 1989.

Kompas, 27 November 1989.

Kompas, 11 Desember 1989.

Kompas, 26 Maret 1990.

Kompas, 19 Juli 1990.

Kompas, 26 Februari 1991.

Kompas, 1 Maret 1991.

Kompas, 21 Maret 1991.

Kompas, 2 Februari 1992.

Kompas, 17 September 1992.

Kompas, 23 Desember 1992.

Kompas, 8 Maret 1993.

Kompas, 23 Juli 1993.

Kompas, 18 Mei 1995.

Kompas, 24 Oktober 1995.

Wawancara

Wawancara dengan Jevon N. Wagey, Petugas Pos Lintas Batas Entikong. Dilakukan secara daring pada Selasa 28 Oktober 2024, pukul 18.15 WIB.

Situs Web

Anonim, “Profil PLBN Entikong: Informasi Seputar PLBN Entikong”, *Badan Pengelola Perbatasan Daerah Provinsi Kalimantan Barat* <https://bppd.kalbarprov.go.id/kawasan-perbatasan/sanggau/>, diakses 23 Agustus 2024.