



STUDI SOSIO-LEGAL TERHADAP PENGATURAN DAN POLA PERDAGANGAN LINTAS BATAS NEGARA DI POS LINTAS BATAS NEGARA (PLBN) ENTIKONG

Budi Hermawan Bangun

Universitas Tanjungpura

E-mail: budi.hermawan.bangun@hukum.untan.ac.id

Info Artikel

Masuk: 1 Desember 2021
Diterima: 12 Januari 2022
Terbit: 1 Februari 2022

Keywords:

Cross-border post,
cross-border trade.

Kata kunci:

Pos Lintas Batas Negara,
perdagangan lintas batas.

Abstract

This research focuses on the effect of the opening of Entikong cross-border posts on cross-border trade activities in relation to the fulfillment of community welfare, especially in Entikong District. This research is a non-doctrinal legal research with a socio-legal approach. The data used are primary data obtained through observations and open interviews and secondary data obtained through literature studies, then the data that has been obtained is analyzed qualitatively. The research results showed that the opening of the Entikong cross-border post along with all of its complementary facilities was assessed by the people in Entikong District as not yet improving their welfare. With its potential, the border region such as Entikong District can actually become economic development area as same as the fore.

Abstrak

Penelitian ini berfokus pada pengaruh pembukaan Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Entikong terhadap kegiatan perdagangan lintas batas negara dalam kaitannya dengan pemenuhan kesejahteraan masyarakat, khususnya di Kecamatan Entikong. Penelitian ini merupakan penelitian

Corresponding Author:

Budi Hermawan Bangun

hukum yang bersifat non-doktrinal dengan pendekatan socio-legal. Data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh melalui observasi dan wawancara yang bersifat terbuka serta data sekunder yang diperoleh melalui studi kepustakaan, selanjutnya data yang telah diperoleh dianalisis secara kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembukaan PLBN Entikong beserta dengan segala fasilitas pelengkapinya dinilai oleh masyarakat di Kecamatan Entikong belum meningkatkan kesejahteraan mereka. Dengan potensi yang dimilikinya, wilayah perbatasan seperti Kecamatan Entikong sesungguhnya dapat menjadi kawasan perkembangan ekonomi sekaligus cikal bakal kota.

@Copyright 2021.

PENDAHULUAN

Kawasan perbatasan Kalimantan Barat yang berbatasan dengan Sarawak (Malaysia Timur) memiliki persoalan-persoalan yang sangat kompleks, salah satunya adalah pengelolaan perdagangan lintas batas di kawasan perbatasan.

Berkaitan dengan pengaturan transaksi perdagangan lintas batas yang dilakukan di kawasan perbatasan negara banyak pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh para pelaku perdagangan lintas batas maupun oleh masyarakat dan juga oknum penegak hukum. Pelanggaran-pelanggaran ini berkaitan dengan pengaturan hukum terhadap transaksi perdagangan lintas batas pada kawasan perbatasan negara yang dihadapkan pada banyak kendala dalam upaya pengembangan dan penerapan aturan-aturan yang ada, padahal di sisi lainnya mengandung banyak potensi ekonomi yang dapat dikembangkan melalui kegiatan perdagangan. Akibatnya kegiatan perdagangan lintas batas yang terjadi selama ini belum mampu meningkatkan tingkat kesejahteraan masyarakat secara signifikan.¹ Selain itu, kondisi kawasan perbatasan yang belum berkembang secara optimal menyebabkan ketergantungan ekonomi terhadap wilayah negara tetangga seperti Malaysia, Dengan pola perdagangan yang tidak seimbang dan cenderung monopolistik ini, dalam jangka panjang jelas merugikan masyarakat kita sebagai konsumen.²

¹ Mamiloto, 2017, "Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Transaksi Perdagangan Lintas Batas pada Daerah Perbatasan", *Lex Privatum*, 5 (8), hlm 1.

² Kurnia, 2017, "Strategi Optimalisasi Perdagangan Lintas Batas Indonesia-Malaysia Untuk Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat Pulau Sebatik Kabupaten Nunukan", *Jurnal Supremasi*, 7 (1), hlm. 6

Selama ini kegiatan perdagangan antara masyarakat Indonesia dengan Malaysia didasarkan pada ketentuan tata niaga perdagangan wilayah perbatasan atau perjanjian perdagangan lintas batas atau *Agreement on Border Trade between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of Malaysia* yang ditandatangani oleh pemerintah kedua negara pada tanggal 24 Agustus 1970 (*Border Trade Agreement*). Perjanjian tersebut mengatur bahwa perdagangan lintas batas antara Indonesia-Malaysia dapat dilakukan melalui jalur darat dan laut. Khusus untuk perdagangan lintas daratan dapat dilakukan di daerah-daerah yang telah ditetapkan dalam *Basic Arrangement on Border Crossing*. Hal tersebut mencakup 5 Kabupaten di Kalimantan Barat yang terdiri dari 15 Kecamatan dan 98 Desa yang memiliki kurang lebih 50 jalur setapak di 55 desa yang berhubungan darat langsung dengan 32 kampung di wilayah Serawak (Malaysia Timur).

Ketergantungan ekonomi terhadap wilayah negara tetangga, seperti Malaysia juga disebabkan oleh harga barang yang lebih murah dibanding harga produk sejenis di Indonesia. Kondisi ini memang seringkali dimanfaatkan oleh masyarakat perbatasan untuk meningkatkan modal keuangannya dengan cara berbelanja produk-produk Malaysia untuk selanjutnya dijual lagi di wilayah Indonesia. Namun rezim perdagangan lintas batas tradisional antara Indonesia dan Malaysia yang didasarkan pada *Border Trade Agreement* dinilai sudah tidak relevan lagi dengan situasi dan kondisi terkini. Selain nilai tukar yang sudah berbeda antara Rupiah dan Ringgit antara tahun 1979 dengan sekarang, kebutuhan masyarakat perbatasan terhadap barang-barang produk Malaysia juga semakin besar.³

Dengan kebijakan pembangunan wilayah perbatasan yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia dalam beberapa waktu terakhir, harus diakui bahwa ketergantungan ekonomi terhadap Malaysia mulai berkurang. Salah satu kebijakan pembangunan wilayah perbatasan dilakukan dengan dikeluarkannya Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2015 tentang Percepatan Pembangunan 7 (tujuh) Pos Lintas Batas Negara (PLBN) terpadu dan sarana serta prasarana penunjang di kawasan perbatasan, yaitu: PLBN Aruk (Kabupaten Sambas), PLBN Entikong (Kabupaten Sanggau), dan PLBN Nanga Badau (Kabupaten Kapuas Hulu), ketiganya di Provinsi Kalimantan Barat; PLBN Motaain (Kabupaten Belu), PLBN Motamasin (Kabupaten Malaka), dan PLBN Wini (Kabupaten Timor Tengah Utara), ketiganya di Provinsi Nusa Tenggara Timur; serta PLBN Skouw (Kota Jayapura, Provinsi Papua). Pembangunan tujuh PLBN tersebut merupakan tahap pertama dari pembangunan PLBN di seluruh wilayah Indonesia.

Pembangunan PLBN sendiri dinilai sangat strategis dan memiliki beberapa tujuan sekaligus. Selain sebagai pintu keluar masuk dari dan ke wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, PLBN yang dibangun dengan megah dan dilengkapi

³ Bangun, 2017, "Implikasi Kerjasama Pengelolaan Perbatasan Negara Bagi Pemenuhan Hak Ekonomi Masyarakat (Studi di Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak)", *Prosiding (Buku 2) Seminar Nasional PIPT III*, Universitas Tanjungpura, hlm. 33.

dengan sarana dan prasarana penunjang dimaksudkan untuk mengangkat kewibawaan, harkat dan martabat bangsa di kawasan perbatasan negara. Tujuan lain yang sangat penting dari dibangunnya PLBN adalah agar dapat mendorong perekonomian dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat di kawasan perbatasan.

Untuk mewujudkan hal tersebut, perlu dilakukan upaya perbaikan. Pelaku bisnis dan masyarakat setempat terus memperbaharui informasi, agar tidak ketinggalan dengan perkembangan yang berlaku sekitar perdagangan di lintas batas. Regulasi terkait kegiatan perdagangan lintas batas juga sebaiknya harus memperhatikan kearifan lokal masyarakat setempat. Oleh karena itu, diperlukan dukungan regulasi yang kuat, terutama regulasi-regulasi terkait kegiatan perdagangan lintas batas dan mekanisme atau manajemen di PLBN.

Tulisan ini mengkaji pengaruh pembukaan PLBN terhadap kegiatan perdagangan lintas batas negara dalam kaitannya dengan pemenuhan kesejahteraan masyarakat serta menemukan formulasi atau model pengaturan yang ideal agar kegiatan perdagangan lintas batas yang dilakukan di perbatasan Indonesia-Malaysia, terutama melalui PLBN Entikong, Kecamatan Entikong, Kabupaten Sanggau, Kalimantan Barat. Sistematika tulisan ini dimulai dengan pendahuluan, metode dan dilanjutkan dengan pembahasan yang berisi penjelasan mengenai gambaran PLBN Entikong, aktivitas ekonomi dan pola perdagangan masyarakat di Kecamatan Entikong dan dilanjutkan mencari model untuk mewujudkan Entikong sebagai kawasan pengembangan ekonomi sebelum akhirnya ditutup dengan kesimpulan.

Metode

Penelitian ini merupakan penelitian hukum non-doktrinal. Dalam penelitian hukum non-doktrinal hukum dikonsepsikan secara sosiologis sebagai gejala empiris yang dapat diamati di dalam kehidupan. Gejala empiris ini berupa sikap dan pendapat masyarakat, pengambil keputusan dan kebijakan (pemerintah), serta para *stake holders* dalam kaitannya dengan pengaturan perdagangan lintas batas di Kecamatan Entikong dan kaitannya terhadap pemenuhan kesejahteraan masyarakat.

Dilihat dari ranah kajiannya, penelitian ini berada dalam ranah kajian *socio-legal*. *Socio-legal* merupakan ranah kajian dalam ilmu hukum yang tidak mendasarkan pendekatannya pada melihat fakta sebagaimana adanya, tetapi mulai melihat karakter tertentu dari perilaku sosial dengan menggunakan bantuan ilmu-ilmu lain. Dengan kata lain merupakan suatu studi yang meninjau hukum sebagai fakta sosial yang bisa tersimak di alam pengalaman sebagai pola perilaku dalam

wujud pranata sosial atau institusi sosial, kajian hukum yang mengkonsepkan dan menteorikan hukum sebagai fakta sosial yang positif dan empiris.⁴

Terkait dengan tipe penelitian sebagaimana diuraikan di atas, penelitian ini ditopang oleh baik data primer (data yang dicari sendiri oleh peneliti) maupun data sekunder (data yang didapatkan dengan memanfaatkan hasil penelitian pihak lain).⁵ Khusus untuk pencarian data primer, pengumpulan data dilakukan melalui kegiatan observasi dan wawancara.

Data (baik primer maupun sekunder) yang telah terkumpul selanjutnya dipelajari dengan seksama sehingga diperoleh makna dan intisari yang terkandung di dalamnya baik berupa ide, usul dan argumentasi maupun ketentuan-ketentuan yang terkait. Selanjutnya dilakukan proses analisis secara kualitatif untuk selanjutnya menarik kesimpulan yang menjawab masalah yang dibahas sekaligus memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibangun di dalam kesimpulan.

Pembahasan

Gambaran PLBN Entikong

Di Kecamatan Entikong terdapat Pos Lintas Batas Negara (PLBN), yaitu di Desa Entikong, dan karenanya dikenal sebagai PLBN Entikong. PLBN Entikong merupakan salah satu dari tiga PLBN yang sudah dibangun di Provinsi Kalimantan Barat dan dari total tujuh PLBN yang sudah dibangun atau direvitalisasi di seluruh Indonesia pada tahap pertama pembangunan PLBN.⁶ Sesungguhnya PLBN Entikong merupakan pos lintas batas yang pertama sekaligus tertua di seluruh Indonesia. Semula berstatus sebagai Pos Pemeriksaan Lintas Batas (PPLB) yang mulai beroperasi sejak tanggal 1 Oktober 1989, PPLB Entikong berada di bawah naungan Pemerintah Kabupaten Sanggau kemudian Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat, PLBN Entikong sekarang berada di bawah naungan Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan (BNPP).

Pembangunan PLBN ini merupakan salah satu perwujudan dari “Nawacita” yang merupakan agenda prioritas pemerintahan Presiden Joko Widodo, khususnya poin ke-3 yaitu: “Membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan.”

⁴ Wignjosoebroto, 2002, *Hukum: Paradigma, Teori dan Masalah*, Jakarta: ELSAM dan HUMA, hlm. 183.

⁵ Faisal, 1990, *Penelitian Kualitatif; Dasar-Dasar dan Aplikasi*, Malang: YA3, hlm. 17.

⁶ Di Kalimantan Barat selain PLBN Entikong sudah dibangun juga PLBN Aruk dan PLBN Badau, sementara itu pemerintah juga telah membangun atau merevitalisasi PLBN Wini, PLBN Motaain dan PLBN Motamasin di Nusa Tenggara Timur serta PLBN Skow di Papua. Pemerintah secara bertahap telah memulai lagi pembangunan 4 PLBN dari keseluruhan rencana 11 PLBN yang diatur dalam Instruksi Presiden No. 1 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan 11 Pos Lintas Batas Negara Terpadu dan Sarana Prasarana Penunjang di Kawasan Perbatasan. Keempat PLBN tersebut adalah: PLBN Jagoi Babang di Kabupaten Bengkayang, Kalimantan Barat; PLBN Sota di Kabupaten Merauke, Papua; serta PLBN Long Midang dan PLBN Sei Pancang Sebatik di Kabupaten Nunukan, Kalimantan Utara.

Agenda untuk membangun wilayah perbatasan negara tersebut selanjutnya dijabarkan melalui Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 serta Rencana Induk Pengelolaan Perbatasan Negara 2015-2019. Dalam politik anggaran pembangunan wilayah perbatasan juga terjadi kenaikan signifikan dari 9 trilyun rupiah pada tahun 2016 menjadi 17,83 trilyun rupiah pada tahun 2017.

Pembangunan PLBN Entikong dimulai sejak tahun 2015 berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 6 Tahun 2015 tentang Percepatan Pembangunan 7 PLBN Terpadu dan Sarana Prasarana Penunjang di Kawasan Perbatasan. dan diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada tanggal 21 Desember 2016. Pembangunan gedung PLBN sendiri merupakan bagian dari pembangunan tahap I, yaitu pembangunan zona inti dengan dana sebesar 152 milyar rupiah di atas lahan seluas 10,26 hektar dan pembangunan tahap II berupa fasilitas pendukung mencakup zona sub inti yang terdiri dari: gedung karantina kesehatan dan kantor, mess pegawai, masjid, *car wash/disinfectant* dan *mobile X-ray* serta zona pendukung yang meliputi: pasar tradisional, toko serba ada (*convenience store*), *food court*, parkir kendaraan, Wisma Indonesia serta ruang terbuka hijau (Plaza Entikong) senilai 421 milyar rupiah, di atas lahan seluas 37.068 m² termasuk dengan pembebasan lahan dan akan selesai pada akhir tahun 2019 ini.

Di area PLBN Entikong, ada beberapa fasilitas pelayanan yang sudah berjalan. Pelayanan di pintu perbatasan ini berlangsung setiap hari mulai dari pukul 05.00 hingga 17.00 WIB. Pelayanan dibagi menjadi dua, yaitu pelayanan untuk pelintas batas yang menggunakan paspor dan yang menggunakan Pas Lintas Batas (PLB).

Para pelintas akan diperiksa oleh petugas bila membawa barang-barang di dalam tas dengan menggunakan *X-ray*, kemudian mereka harus melewati pemeriksaan di imigrasi, bea cukai dan karantina. Bagi para pelintas batas yang membawa kendaraan pribadi, khususnya yang berasal dari Indonesia ketika akan masuk harus mengurus borang (sejenis surat kendaraan lintas batas negara) dan membayar asuransi.

Selain pelintas batas dengan paspor dan PLB, ada pula pelintas yang menggunakan Kartu Identitas Lintas Batas (KILB) yang diperuntukkan khusus bagi warga Kecamatan Entikong dan Kecamatan Sekayam yang membawa barang belanjaan untuk kebutuhan pokok sesuai dengan perjanjian yang disepakati antara pihak Indonesia dan Malaysia, yaitu *Border Trade Agreement* yang mulai berlaku sejak tahun 1970. Perjanjian ini menyepakati bahwa diperuntukkan khusus bagi warga yang tinggal di wilayah perbatasan dapat membeli dan membawa masuk barang untuk kebutuhan pokok sehari-hari dengan nilai maksimal 600 Ringgit Malaysia. Di PLBN Entikong, petugas Bea Cukai memeriksa para pelintas dengan

KILB dan memastikan bahwa barang-barang yang dibawanya dari wilayah Malaysia tidak melebihi batas yang ditetapkan dan minimal terdiri dari tiga jenis barang.

Gedung PLBN yang merupakan zona inti sendiri memiliki desain dengan ornamen-ornamen khas daerah, yaitu suku Dayak. Sebagai pos lintas batas yang sudah lama berdiri, PLBN Entikong merupakan PLBN yang paling ramai di seluruh Kalimantan Barat dan mungkin di seluruh Indonesia dengan jumlah pelintas batas mencapai 1.000-1.500 orang per hari. Jumlah ini bisa meningkat menjadi lebih dari 2.000 orang pada musim liburan.

Selain fasilitas yang menjadi standar bagi seluruh PLBN yang telah dan akan dibangun di seluruh wilayah perbatasan Indonesia, salah satu hal yang menarik bahwa PLBN Entikong memiliki fasilitas tempat penyimpanan jenazah (*mortuary cabinet*) sebanyak 2 unit. Alasan dari dibuatnya fasilitas ini adalah mengingat selama ini sering warga Indonesia, terutama yang berprofesi sebagai Tenaga Kerja Indonesia (TKI) yang bekerja di Malaysia meninggal di sana dan ketika dibawa pulang ke Indonesia melewati Entikong terkadang tidak dalam kondisi yang layak seperti tanpa peti atau sekedar hanya ditutup dengan tikar. Dengan adanya *mortuary cabinet*, maka jenazah yang datang bisa disimpan terlebih dahulu sampai dokumen-dokumennya lengkap sebelum diserahkan ke pihak keluarga.

Presiden Joko Widodo pada saat meresmikan PLBN Entikong mengharapkan bahwa pembangunan PLBN Entikong harus dapat mendorong pertumbuhan ekonomi masyarakat setempat. Presiden juga mengharapkan bahwa dengan pembangunan tersebut dapat turut mencegah maraknya penyelundupan yang terjadi, termasuk penyelundupan narkoba dan obat-obatan terlarang dari Malaysia.⁷

Pembangunan atau revitalisasi PLBN Entikong juga disertai dengan perbaikan akses menuju PLBN Entikong. Pembangunan jalan paralel perbatasan yang kelak akan membentang sepanjang 1.920 km dan rencananya akan selesai pada tahun 2024 telah mulai setahap demi setahap dikerjakan dan terhubung mulai dari Temajuk di Kalimantan Barat hingga ujung perbatasan di Kalimantan Utara. Pembangunan dan perbaikan akses jalan dari PLBN Entikong-Balai Karang-Kembayan sepanjang 42 km telah ditambah lebarnya dari semula 6 meter menjadi 7,5 meter, dan sepanjang 4,8 km di antaranya dibuat menjadi 4 lajur dari dan ke arah PLBN Entikong dengan total anggaran sebesar 449 milyar.

Dengan kondisi jalan yang baik, maka perjalanan dari PLBN Entikong menuju ke Sanggau sebagai ibukota kabupaten dan juga ke Pontianak sebagai ibukota provinsi dapat ditempuh dengan semakin mudah dan lancar. Namun demikian, layanan angkutan umum yang melayani rute Entikong ke Sanggau atau ke Pontianak belum memadai. Terminal penumpang memang tengah diselesaikan sebagai salah

⁷ <https://setkab.go.id/resmikan-wajah-baru-plbn-entikong-presiden-jokowi-nyatanya-kita-bisa-kan/>, [diakses tanggal 26 Agustus 2019].

satu sarana pendukung dari PLBN Entikong sendiri, namun yang perlu diperhatikan adalah meningkatkan kuantitas dan kualitas armada angkutan umum yang beroperasi di Entikong. Secara kasatmata dapat terlihat bahwa angkutan-angkutan umum seperti angkutan pedesaan dan bus yang beroperasi di Entikong jumlahnya sedikit dan kondisinya memprihatinkan karena rata-rata berumur di atas 20 tahun. Masalah lain yang muncul adalah banyak taksi tidak berizin dan adanya angkutan antar jemput (AAJ) yang beroperasi hingga di depan pintu gerbang PLBN Entikong. Ke depannya pemerintah perlu membenahi sektor transportasi umum ini mengingat sarana dan prasarana yang mendukung hal tersebut sudah tersedia dengan kondisi yang baik.

Aktivitas Ekonomi dan Pola Perdagangan Masyarakat di Kecamatan Entikong

Sebagai wilayah perbatasan yang telah lama dibuka PPLB yaitu sejak tahun 1989 yang kemudian menjadi PLBN, Entikong merupakan daerah perbatasan yang dapat dikatakan relatif lebih maju dari daerah perbatasan lainnya di Kalimantan Barat. Fasilitas-fasilitas yang mendukung tumbuhnya sebuah wilayah perkotaan sesungguhnya sudah ada sejak lama di Entikong, seperti terminal, pertokoan, penginapan bahkan tempat-tempat hiburan meskipun semuanya pada level yang dapat dikatakan sederhana. Demikian juga dengan fasilitas yang mendukung terlaksananya pemerintahan dan perekonomian seperti kantor-kantor pemerintahan yang sejalan dengan pembangunan PLBN Entikong juga mengalami pembenahan. Kantor-kantor seperti Kantor Imigrasi, Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai, Karantina (yang terdiri Kantor Karantina Kesehatan, Balai Karantina Ikan dan Stasiun Karantina Pertanian) direnovasi sehingga menjadi sangat representatif. Kantor-kantor lain seperti Kantor Camat, Markas Komando Rayon Militer, Markas Kepolisian Sektor Entikong hingga Kantor Cabang Kejaksaan Entikong juga sangat memadai.

Layanan perbankan di Entikong juga sangat memadai. Beberapa bank, terutama milik pemerintah maupun pemerintah daerah membuka kantor cabangnya di Entikong, seperti Bank Kalbar, Bank Mandiri, BRI dan BNI 46 lengkap dengan fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM) yang tersedia di beberapa lokasi di Entikong.

Masyarakat di Entikong sangat heterogen karena tidak saja terdiri dari masyarakat lokal, melainkan juga masyarakat pendatang yang sudah bertempat tinggal di Entikong maupun mereka yang sekedar mencari nafkah di daerah perbatasan entikong dan sekitarnya. Karena itu pula aktivitas ekonomi masyarakat Entikong juga sangat variatif. Masyarakat lokal yang rata-rata masih memiliki lahan pertanian memilih sektor pertanian maupun perkebunan sebagai mata pencarian utama mereka dengan menanam berbagai macam jenis tanaman seperti padi (terutama padi ladang), kelapa sawit, lada, kakao, buahan-buahan musiman seperti

langsut dan durian maupun jenis tanaman lainnya. Selain itu, banyak di antara mereka juga yang memiliki pekerjaan sambilan sebagai kuli angkut barang atau lebih dikenal dengan istilah “pemikul” atau “pengaleng”.

Penduduk Entikong lebih tertarik untuk menjual hasil pertanian dan perkebunannya ke Malaysia dengan alasan lebih mudah, cepat dan harga jual yang relatif tinggi. Salah satu hasil pertanian yang diandalkan oleh banyak penduduk Entikong adalah lada atau yang oleh penduduk setempat disebut “sahang”. Telah lama diketahui bahwa wilayah perbatasan Kalimantan Barat dengan Serawak, khususnya Entikong merupakan penghasil lada berkualitas baik. Namun demikian, sebagaimana dengan hasil pertanian lain seperti karet dan kelapa sawit, harga tanaman lada sangat fluktuatif. Pada saat harga lada melambung tinggi, seperti di tahun 2016, hingga mencapai sekitar 180 ribu rupiah per kilogram, masyarakat petani lada memperoleh keuntungan yang sangat besar bahkan hingga ratusan juta rupiah setiap kali panen. Namun ketika harga lada turun, seperti yang terjadi saat ini harga jual lada di Entikong adalah 28 ribu rupiah per kilogram untuk lada hitam dan 35 ribu rupiah per kilogram untuk lada putih menyebabkan banyak petani merugi karena harga jual yang tidak sesuai dengan ongkos produksi.⁸

Terkait dengan penjualan hasil pertanian, terutama lada ke Malaysia, para petani maupun kelompok tani menjual lada berkualitas tersebut secara mentah per kilogramnya kepada tengkulak dari Malaysia. Lazim diketahui bahwa selanjutnya di Malaysia, lada tersebut kemudian dikemas atau diolah lagi sebelum dipasarkan sebagai produk Malaysia dengan harga jual yang lebih tinggi lagi. Hal ini sebenarnya membuka peluang bagi industri pengolahan langsung atau melakukan hilirisasi dan ekspor langsung ke negara tujuan mengingat permintaan pasar dunia akan lada yang masih cukup tinggi.⁹

Sementara itu masyarakat pendatang yang umumnya tidak memiliki lahan lebih memilih mata pencarian di bidang perdagangan dan jasa. Banyak rumah-rumah makan, toko ataupun warung, bengkel dan tempat usaha lainnya yang dimiliki oleh warga pendatang. Sebelum beroperasinya PLBN atau ketika masih berstatus sebagai PPLB, aktivitas perdagangan yang berlangsung di sekitar areal PPLB sangat beragam, mulai dari jasa penukaran uang, jasa pengisian blanko bepergian ke luar negeri, pedagang asongan hingga apa yang disebut “pasar kaget”.

Fenomena “pasar kaget” sendiri mulai terjadi sejak krisis ekonomi yang melanda Indonesia di tahun 1997. Hal ini sebenarnya bertentangan dengan aturan

⁸ Wawancara dengan warga masyarakat Entikong, tanggal 7 Oktober 2019.

⁹ Konsumsi lada di seluruh dunia dalam beberapa tahun terakhir meningkat hingga mencapai sekitar 60% hingga mencapai sekitar 400 ribu metrik ton. Indonesia sendiri masih berada pada posisi ketiga sebagai eksportir lada setelah Vietnam dan Brazil, padahal Indonesia memiliki luas tanaman yang paling tinggi yaitu sebesar 74,61 persen. Selain masalah produktivitas tanaman, persoalan lainnya adalah kurangnya inovasi dan pemasaran di sektor hulu dan hilir. Lihat <https://www.kompasiana.com/sae/5a9e2ea6cbe523398f68e922/prospek-tantangan-dan-terobosan-pengembangan-lada?page=all>, [diakses tanggal 12 Oktober 2019].

yang ada karena seharusnya tidak boleh ada kegiatan lain di luar kegiatan pos di areal PPLB, namun karena menjadi dilema bagi pengelola PPLB pada saat itu akhirnya “pasar kaget” ini sempat diformalkan sebagai jalan tengah dengan cara membangun kios-kios di sekitar areal PPLB. Bahkan pemerintah setempat pada waktu itu menarik retribusi dari pedagang yang umumnya merupakan warga dari luar Entikong. Barang-barang yang diperjualbelikan di “pasar kaget” didominasi oleh barang keperluan sehari-hari seperti peralatan rumah tangga, kosmetik, sepatu dan mainan anak-anak. Pembeli yang datang ke “pasar kaget” tidak hanya penduduk Entikong sendiri dan bahkan lebih banyak adalah warga Malaysia yang menilai bahwa harga barang-barang tersebut lebih murah disbanding dengan harga barang dengan kualitas yang sama yang dijual di negaranya.¹⁰

Sejalan dengan pembangunan dan penataan PLBN beserta dengan fasilitas pendukungnya serta juga penguatan fungsi-fungsi di PLBN, terutama *Custom, Immigration, Quarantine & Security (CIQS)*, maka aktivitas-aktivitas tersebut tersebut menghilang, setidaknya di sekitar areal PLBN yang kini jauh lebih rapi dan tertib. Namun demikian, aktivitas yang dilakukan oleh “pemikul” dan “pengaleng” masih bisa ditemukan terutama di zona netral.¹¹

Para “pemikul” atau “pengaleng” biasanya mendapatkan upah antara 10 ribu hingga 20 ribu dari setiap barang yang diangkutnya.¹² Barang-barang yang dibawa “pemikul” atau “pengaleng” tersebut umumnya bukan merupakan barang mereka sendiri. Sejak Indonesia dan Malaysia membuat perjanjian *Border Trade Agreement (BTA)* pada tahun 1970 yang tujuan utamanya adalah untuk memudahkan jual beli di perbatasan darat kedua negara praktek penyalahgunaan KILB sudah mulai terjadi, yaitu munculnya juragan atau penadah yang memasok barang-barang dari Malaysia untuk selanjutnya dibawa dan dijual di wilayah Indonesia. Ada dua modus dalam penyalahgunaan KILB tersebut, pertama adalah juragan/penadah mengumpulkan pemilik KILB dan mengupah mereka untuk berbelanja di Malaysia dan yang kedua adalah juragan/penadah tersebut sendiri yang berbelanja di Malaysia lalu membayar “pemikul” atau “pengaleng” untuk membawa barang belanjannya tersebut masuk ke Indonesia.

¹⁰ Lihat Bangun, 2013, *Pemanfaatan Perjanjian Kerjasama Pengelolaan Perbatasan Negara Bagi Pemenuhan Hak Ekonomi Masyarakat (Studi di Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak)*, Disertasi pada Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, Semarang. Lihat juga Siburian, 2002, “Entikong: Daerah Tanpa Krisis Ekonomi di Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak”, *Jurnal Antropologi Indonesia*, 67.

¹¹ Zona netral merupakan areal sepanjang kurang lebih 15 meter atau seluas kurang lebih 300 meter persegi yang dibatas pagar besi yang terletak di antara perbatasan Indonesia (Entikong) dan Malaysia (Tebedu). Menjadi pemahaman umum bahwa di areal ini yurisdiksi Indonesia maupun Malaysia tidak berlaku. Hal ini menyebabkan bahwa petugas-petugas terkait merasa enggan untuk melaksanakan tugasnya karena merasa tidak memiliki kewenangan di areal tersebut.

¹² Wawancara dengan “pemikul” atau “pengaleng” di zona netral, tanggal 8 Oktober 2019.

Gambar 1
Aktivitas “Pemikul” atau “Pengaleng di Zona Netral



Namun dengan semakin ketatnya pengawasan yang dilakukan petugas, khususnya Bea Cukai di PLBN jumlah “pemikul” atau “pengaleng” semakin berkurang karena mereka tidak leluasa seperti sebelumnya dalam membawa barang-barang dari Malaysia masuk ke Indonesia. Petugas Bea Cukai yang berada di PLBN saat ini memastikan bahwa setiap orang yang membawa barang masuk ke Indonesia paling tidak harus memiliki Kartu Identitas Lintas Batas (KILB)¹³ yang masih berlaku dan terdaftar atas nama orang yang bersangkutan. Selanjutnya kuota belanja yang masing-masing adalah sebesar 600 RM (Ringgit Malaysia) per orang per bulan akan dipotong senilai harga barang yang dibawa oleh “pemikul” atau “pengaleng” tersebut.¹⁴ Hal ini membuat masuknya barang dari Malaysia ke Indonesia tidak semudah dulu.

Apa yang dilakukan oleh pihak Bea Cukai Entikong dilihat dari sudut pandang efektivitas hukum adalah upaya dari para pelaksana hukum untuk menegakkan aturan, terutama BTA 1970 dan peraturan perundang-undangan lainnya yang berkaitan dengan ekspor-impor barang. Namun demikian, masyarakat memiliki perspektifnya sendiri. Praktek yang salah dari penyalahgunaan KILB yang sudah terjadi dalam jangka waktu yang lama telah membentuk pandangan masyarakat bahwa saat ini muncul aturan baru yang menyusahkan bagi mereka. Para “pemikul” atau “pengaleng” yang berada di zona netral mengeluhkan bagaimana pendapatan yang mereka terima turun drastis dari pendapatan yang

¹³ KILB adalah kartu yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Bea Cukai melalui kantor pabean yang membawahi PLBN yang diberikan kepada pelintas batas yang memenuhi syarat tertentu, yaitu terutama penduduk dari daerah perbatasan seperti Entikong yang dibuktikan dengan KTP dan juga memiliki Pas Lintas Batas (PLB). PLB sendiri merupakan dokumen yang dikeluarkan oleh Imigrasi kepada penduduk yang berdomisili di daerah perbatasan.

¹⁴ Wawancara dengan “pemikul” atau “pengaleng” di zona netral, tanggal 8 Oktober 2019.

mereka terima dulu sebelum PLBN Entikong dioperasionalisasikan atau lebih tepatnya dibenahi secara fisik dan fungsinya.¹⁵

Keluhan mengenai semakin susahnya barang Malaysia masuk juga dikeluhkan oleh masyarakat Entikong yang memang memiliki ketergantungan sangat kuat terhadap barang-barang dari Malaysia yang dibuktikan dengan banyaknya barang-barang dari Malaysia yang diperjualbelikan di wilayah Entikong hingga Sekayam. Ketergantungan tersebut disebabkan barang-barang dari Malaysia harganya lebih murah dari produk sejenis yang berasal dari Indonesia selain juga dipercaya bahwa kualitasnya lebih baik.

Tabel 1
Harga Barang Kebutuhan Pokok dari Malaysia dan Indonesia

Komoditas	Asal Produk	
	Malaysia	Indonesia
Beras	Rp. 13.000,-/kg	Rp. 15.000,-/kg
Gula	Rp. 10.00,-/kg	Rp. 13.500,-/kg

Sumber: Wawancara dengan pemilik kios di Pasar Entikong (2021).

Beberapa contoh kurang percayanya masyarakat maupun pedagang di Entikong terhadap kualitas produk asal Indonesia misalnya seperti tahu. Maraknya temuan tentang tahu berformalin di beberapa wilayah di Indonesia membuat hampir tidak ada tahu asal Indonesia yang dijual di Entikong. Demikian pula gas yang didominasi oleh gas Petronas asal Malaysia yang dinilai lebih aman dan memiliki tabung lebih tebal dibanding gas dari Indonesia. Pupuk asal Malaysia lebih disukai daripada pupuk asal Indonesia karena dinilai lebih cocok untuk tanaman seperti lada, padi ataupun sawit, meskipun memasukkan pupuk Malaysia ke Indonesia sekarang sudah cukup sulit karena bukan termasuk barang kebutuhan pokok yang diperbolehkan oleh BTA tahun 1970.¹⁶

Masyarakat yang hendak berbelanja ke Malaysia biasanya membeli barang-barang tersebut di tempat-tempat tertentu. Tempat berbelanja yang terdekat dari garis perbatasan adalah *Tebedu Inland Port*, yaitu tempat perizinan terpadu dan pemeriksaan barang yang masuk atau keluar dari Malaysia. Di tempat ini pula warga Malaysia dapat melakukan izin untuk membeli dan menjual barang ke Indonesia. Dengan demikian warga Indonesia yang ingin membeli barang dari Malaysia bisa langsung mendatangi *Tebedu Inland Port* dan membeli barang-barang secara

¹⁵ Wawancara dengan “pemikul” atau “pengaleng” di zona netral, tanggal 8 Oktober 2019.

¹⁶ Wawancara dengan pemilik kios di Pasar Entikong, tanggal 8 Oktober 2019.

langsung setelah proses perizinan dan pemeriksaan dari pihak Malaysia sudah selesai. Tempat lainnya adalah toko swalayan yang letaknya dekat dengan perbatasan ataupun sebuah pasar baru di kawasan Tebedu yang bernama Bandar Mutiara.

Terhadap masuknya barang-barang dari Malaysia yang dibawa oleh pemegang KILB, pihak Bea Cukai Entikong memeriksa apakah barang-barang yang dibawa tersebut sesuai dengan aturan dalam BTA tahun 1970, yaitu merupakan barang kebutuhan pokok yang nilainya tidak boleh melebihi 600 RM per orang per bulan. Namun selain itu juga, pihak Bea Cukai Entikong melakukan kebijakan (diskresi) untuk memastikan barang-barang yang dibawa masuk tersebut benar-benar digunakan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat setempat dan bukan untuk dijual lagi ke pihak lain. Kebijakan yang dilakukan tersebut adalah dengan memeriksa variasi atau kuantitas dari barang yang dibawa masuk, misalnya gula dibatasi sebanyak 1 karung (seberat 50 kilogram) meskipun nilainya masih di bawah 600 RM. Hal ini juga dilakukan guna memberi pemahaman kepada masyarakat bahwa BTA tahun 1970 dibuat dengan tujuan adalah untuk memenuhi kebutuhan pokok masyarakat perbatasan semata dan juga untuk menekan penyalahgunaan KILB.¹⁷

Jumlah nilai transaksi dari perdagangan lintas batas, terutama barang yang masuk ke Indonesia dengan menggunakan KILB di PLBN Entikong sebenarnya cukup besar. Dari data yang diperoleh tercatat pada tahun 2018 nilai impor barang pelintas batas sebesar Rp. 148.187.298.600,00 dengan jumlah KILB terpakai sebanyak 74.857 buah. Sementara hingga semester I tahun 2019 nilai impor pelintas batas sebesar Rp. 35.296.582.200,00 dengan jumlah KILB terpakai sebanyak 19.136 buah. Dari jumlah nilai transaksi tersebut sekitar 90% di antaranya adalah nilai impor dari 20 komoditi terbesar.¹⁸

Mewujudkan Entikong Sebagai Kawasan Pengembangan Ekonomi: Peluang dan Tantangan

Salah satu persoalan terpenting dalam pengelolaan wilayah perbatasan negara adalah administrasi dan manajemen.¹⁹ Dalam ruang lingkup pengelolaan inilah sebuah negara dituntut untuk mengurus wilayah perbatasannya secara optimal, termasuk untuk menghadirkan kesejahteraan kepada warganya yang tinggal di wilayah perbatasan. Dalam konteks pengelolaan wilayah perbatasan antara Indonesia dengan Malaysia, persoalan yang berkaitan dengan pengembangan kawasan perbatasan adalah minimnya pembangunan sosio-

¹⁷ Wawancara dengan Dwi Jogyastara, Kepala Kantor KPPBC TMP C Entikong, tanggal 8 Oktober 2019.

¹⁸ Data tertulis dan wawancara dengan Heri, Kepala Seksi Pelayanan Kepabeanan dan Cukai dan Dukungan Teknis, Kantor KPPBC TMP C Entikong, tanggal 8 Oktober 2019.

¹⁹ Stephen B. Jones membagi ruang lingkup pengelolaan perbatasan dalam empat bagian, yaitu: *allocation*, *delimitation*, *demarcation* dan *administration/management*. Lihat Jones dalam Madu, et. al., (eds.), 2010, *Mengelola Perbatasan Indonesia di Dunia Tanpa Batas*, Yogyakarta: Graha Ilmu, hlm. 12.

ekonomi di kawasan perbatasan. Kemiskinan dan keterbelakangan ekonomi, minimnya infrastruktur dan kurangnya pelayanan yang berkaitan dengan pemenuhan hak dasar merupakan fenomena yang secara umum ditemui di wilayah-wilayah perbatasan Indonesia.

Akibatnya timbul kesenjangan taraf kehidupan penduduk yang tinggal di sisi wilayah Indonesia dengan yang tinggal di sisi wilayah negara tetangga, khususnya dengan Malaysia, kesenjangan itu dapat begitu tingginya sehingga dapat menimbulkan persoalan-persoalan keamanan dan ketergantungan penduduk di wilayah Indonesia terhadap layanan dan fasilitas yang disediakan oleh Malaysia.²⁰

Perubahan paradigma pengelolaan perbatasan negara dari *inward looking* yang menekankan pada pendekatan keamanan menjadi *outward looking* merupakan respon atas permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan ketertinggalan wilayah perbatasan negara. Dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) periode 2005-2025 terdapat tiga pendekatan yang diarahkan dalam konteks pengelolaan perbatasan negara, yaitu pendekatan keamanan, kesejahteraan dan lingkungan secara sekaligus.

Dengan demikian, pembangunan wilayah perbatasan dilakukan dengan menjadikannya sebagai “halaman depan” wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang mengoptimalkan peran perbatasan negara sebagai pintu gerbang aktivitas ekonomi dengan negara tetangga. Hal ini menyebabkan prospek dan peluang bagi peningkatan kesejahteraan dan pertumbuhan ekonomi masyarakat di wilayah perbatasan menjadi terbuka.

Wilayah perbatasan yang memiliki karakteristik khusus yang berbeda dengan wilayah lainnya dalam hal ini tentu saja memerlukan regulasi, kebijakan dan program yang lebih spesifik. Mengikuti pendapat John Rawls, regulasi, kebijakan dan program yang spesifik untuk wilayah perbatasan merupakan cerminan dari keadilan distributif atau sebagai insentif untuk merubah kondisi ketertinggalan menjadi daerah yang setara dengan daerah lainnya. Bahkan dalam kebijakan pemerintahan Presiden Joko Widodo, wilayah perbatasan ingin benar-benar dijadikan sebagai beranda depan atau sebagai etalase dari NKRI.

Sebagai tindak lanjut dari RPJPN 2005-2025, dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2015-2019 dan Peraturan BNPP No. 1 Tahun 2015 tentang Rencana Induk Pengelolaan Perbatasan Negara Tahun 2015-2019, arah kebijakan pembangunan kawasan perbatasan difokuskan pada tiga aspek yaitu: aspek pembangunan infrastruktur, pembangunan ekonomi kawasan perbatasan dan pelayanan sosial dasar. Untuk itu, strategi dalam pembangunan

²⁰ Bangun, 2014, “Konsepsi dan Pengelolaan Wilayah Perbatasan Negara: Perspektif Hukum Internasional”, *Tanjungpura Law Journal*, 1 (1).

wilayah perbatasan di antaranya mencakup pengembangan Pusat Kawasan Strategis Nasional (PKSN), terbukanya aksesibilitas, mengupayakan regulasi dan kerja sama perdagangan antar negara dengan mengandalkan *comparative advantage*, tersedianya fasilitas CIQS yang memadai dan terpadunya program pengelolaan perbatasan antara kelembagaan pusat dan daerah yang terkoordinasi dengan baik.²¹

Sebagai salah satu wilayah perbatasan dan juga lokasi dari keberadaan PLBN Entikong, Kecamatan Entikong, telah ditetapkan sebagai salah satu dari 26 PKSN yang ada di Indonesia melalui Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional.

Melalui Peraturan Pemerintah No. 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, ditetapkan kriteria PKSN sebagai berikut:

- a. pusat perkotaan yang berpotsnsi sebagai pos pemeriksaan lintas batas dan berfungsi sebagai pintu gerbang internasional yang menghubungkan dengan negara tetangga; dan
- b. pusat perkotaan yang merupakan simpul utama transportasi yang menghubungkan wilayah sekitarnya; dan/ atau
- c. pusat perkotaan yang merupakan pusat pertumbuhan ekonomi yang dapat mendorong perkembangan kawasan di sekitarnya.

Melalui PKSN, pendekatan kesejahteraan secara spasial akan direfleksikan melalui pengembangan kota-kota utama di kawasan perbatasan dan kemudian dijadikan motor pertumbuhan bagi wilayah-wilayah di sekitar perbatasan negara.²² Daerah-daerah di kawasan perbatasan seperti Entikong dirubah sebagai cikal bakal kota.

Pembangunan yang cukup mulai terlihat di wilayah-wilayah perbatasan negara. Pembangunan dan renovasi berbagai PLBN yang bukan saja memenuhi aspek estetika dan artistik, namun juga dilengkapi dengan fungsi-fungsi yang modern dari CIQS. Berbagai fasilitas, sarana dan prasarana pendukung juga mulai dan sudah dibangun, seperti fasilitas penunjang perekonomian, kantor-kantor yang melaksanakan fungsi layanan jasa dan pemerintahan dan termasuk sarana transportasi seperti jalan raya.

Berbagai fasilitas, sarana dan prasarana tersebut seharusnya dapat berfungsi secara optimal dan secara langsung dapat meningkatkan aktivitas ekonomi sekaligus meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Entikong sendiri memiliki

²¹ Yuliana, "Kedaulatan Dari Aspek Ekonomi: Potret Dinamika Ketergantungan dalam Pemenuhan Kebutuhan Hidup di Perbatasan", dalam Noveria, et. al., 2017, *Kedaulatan Indonesia di Wilayah Perbatasan: Perspektif Multidimensi*, Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, hlm. 164.

²² Wangke, "Integrasi Pengelolaan Wilayah Perbatasan Indonesia-Malaysia di Kalimantan", dalam Wangke (ed.), 2017, *Kerja Sama Indonesia-Malaysia dalam Pengelolaan Perbatasan di Kalimantan*, Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, hlm. 124.

pengalaman di masa lampau dimana fasilitas yang dibangun dengan tujuan untuk meningkatkan aktivitas ekonomi kemudian menjadi sia-sia. Sekitar tahun 2005, ada tiga fasilitas yang dibangun oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat berdasarkan konsep yang disebut gubernur kala itu, Usman Dja'far sebagai "*Border Development Center*". Ketiga fasilitas tersebut adalah; Rumah Susun Sewa (Rusunawa), Balai Latihan Kerja (BLK) dan Pasar Perbatasan. Pembangunan Rusunawa yang terdiri dari 2 blok atau 96 pintu tersebut kala itu menelan dana sekitar Rp. 10 milyar. Dalam kenyataannya Rusunawa yang diperuntukkan bagi TKI yang bekerja di Sarawak dengan asumsi mereka tetap akan tinggal di Indonesia kemudian selama bertahun-tahun tidak pernah dihuni oleh satupun TKI. Demikian pula dengan BLK yang tujuannya untuk melatih calon TKI kemudian kurang berfungsi karena calon TKI asal Entikong jumlahnya tidak terlalu banyak untuk ditampung dan dilatih di BLK yang bangunannya cukup besar, sementara calon TKI dari luar Entikong lebih memilih untuk mengikuti pelatihan di BLK di tempatnya masing-masing.²³ Sedangkan pasar perbatasan yang dibangun untuk menampung para pedagang di "pasar kaget" kemudian menjadi tidak berfungsi karena kekeliruan pemerintah dalam menetapkan mekanisme kegiatan perdagangan lintas batas saat itu di samping kurangnya keamanan karena berkembangnya praktik 'pungutan liar'.

Saat ini pasar modern Entikong yang nantinya diharapkan akan bisa mengkomodir pelaku usaha kecil, mikro dan menengah sudah hampir siap untuk difungsikan. Sama dengan fasilitas-fasilitas lain yang dibangun untuk melengkapi PLBN Entikong, pasar modern tersebut juga cukup megah. Namun pengalaman di masa lalu harus memuat bahwa mekanisme yang mengatur kemudahan dalam aktivitas jual beli di pasar tersebut harus dibuat secara seksama agar pasar modern nantinya bisa benar-benar berfungsi dengan baik.

²³ Setelah hampir bertahun-tahun minim kegiatan, beberapa waktu lalu BLK Entikong dapat dikatakan berfungsi kembali. Saat ini jumlah pencari kerja yang dilatih di BLK Entikong sebanyak 80 orang, dengan masing-masing jurusan komputer 32 orang, las 16 orang, otomotif 16 orang dan listrik 16 orang. Hasil wawancara dengan Markus Dalon, Kepala UPT Latihan Kerja Industri Entikong dan Duli Marten, Kasubbag Tata Usaha UPT Latihan Kerja Entikong, tanggal 8 Oktober 2019.

Gambar 2
Pasar Modern Entikong



Dengan potensi sumber daya alam yang melimpah, kawasan perbatasan sesungguhnya memiliki modal untuk menjadi pusat pertumbuhan ekonomi baru. Selama ini potensi sumber daya alam yang ada tidak dapat dimanfaatkan secara optimal. Minimnya infrastruktur menyebabkan ketergantungan ekonomi masyarakat kepada wiayah negara tetangga. Karena itu, apabila daerah perbatasan ditunjang dengan berbagai infrastruktur yang memadai maka potensi sumber daya alam yang dimiliki dapat dimanfaatkan secara optimal dan akan mendorong pertumbuhan ekonomi di kawasan perbatasan serta merubah kawasan perbatasan dari daerah miskin dan tertinggal menjadi sebuah kawasan yang menjadi pusat aktivitas ekonomi.

Dengan potensi sedemikian rupa, kawasan perbatasan seperti Kecamatan Entikong dapat menjadi gerbang dari perdagangan lintas batas dalam skala yang lebih besar ketimbang perdagangan lintas batas secara informal yang dilakukan selama ini. Perdagangan lintas batas secara informal menurut FAO (*Food and Agricultural Organization*) adalah keseluruhan atau sebagian dari pergerakan barang dan jasa sebagai bagian dari aktivitas perdagangan yang tidak tercatat atau tidak diakui oleh pemerintah dan tanpa mematuhi persyaratan prosedural dari institusi formal yang ada.²⁴ Dalam prakteknya pola perdagangan lintas batas yang

²⁴ Hailemeskel, dkk. dalam Wangke, *op. cit.*, hlm. 105.

terjadi dilakukan di kawasan perbatasan Indonesia-Malaysia sudah tidak relevan lagi dengan pemahaman dalam BTA Tahun 1970 yang sifatnya terbatas pada perdagangan tradisional dengan tujuan untuk memastikan pemenuhan kebutuhan pokok masyarakat perbatasan. Karena itu, dalam BTA Tahun 1970, pemaknaan "barang" yang dimaksud sebenarnya terbatas pada barang bawaan oleh pelintas batas negara (dalam hal ini adalah masyarakat di wilayah perbatasan), dengan nilai perdagangan tidak lebih dari RM. 600/orang/bulan.

Tuntutan atau keinginan sebagian masyarakat di wilayah perbatasan termasuk Kecamatan Entikong agar nilai perdagangan dalam BTA ditingkatkan lebih dari RM. 600/orang/bulan memang selayaknya bisa ditinjau ulang untuk mendorong aktivitas ekonomi yang lebih besar lagi di wilayah perbatasan. Namun pada sisi lain jika batasan ambang nilai perdagangan tersebut terlampaui besar bisa membuat impor dari Malaysia menjadi melonjak.²⁵

Praktek yang terjadi dalam jangka waktu yang lama ini sejatinya telah banyak merugikan negara karena maraknya perdagangan yang tidak tercatat dan tanpa pembayaran pajak serta di sisi lain tidak membawa kemanfaatan yang cukup besar bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat di kawasan perbatasan. Ketidakjelasan dalam rezim pengaturan perdagangan lintas batas juga telah menimbulkan kekaburan antara mana yang benar-benar merupakan perdagangan lintas batas yang dilakukan oleh masyarakat untuk memenuhi kebutuhan pokoknya dan mana perdagangan lintas batas yang dilakukan oleh pelaku usaha dalam tujuan mencari keuntungan ekonomi.

Ke depan, perlu dilakukan penataan terhadap perdagangan lintas batas ini dengan memisahkan antara perdagangan tradisional yang dilakukan oleh masyarakat perbatasan untuk memenuhi kebutuhan pokoknya dengan berdasarkan BTA Tahun 1970 dengan perdagangan lintas batas formal yang dilakukan oleh pelaku usaha yang harus memenuhi ketentuan-ketentuan yang dipersyaratkan oleh peraturan yang mengatur perdagangan antar negara.

Di Entikong dimana pelabuhan darat (*dry port*) telah dibangun dengan tujuan untuk mengatur arus ekspor-impor antara Indonesia dengan Malaysia. *Dry port* akan digunakan sebagai tempat lintas batas logistik antar negara. Permasalahannya adalah hingga kini pemerintah melalui Kementerian Perhubungan belum memberikan kode pelabuhan sehingga aktivitas ekspor-impor belum bisa dilakukan. Selain itu, belum ada regulasi yang jelas menyangkut ekspor-impor melalui pelabuhan darat (*dry port*).²⁶ Peluang bagi peningkatan ekonomi di Entikong dengan hadirnya *dry port* sangat besar karena akan terdapat peningkatan dari arus barang dan terutama adalah meningkatkan ekspor Indonesia ke Malaysia karenanya

²⁵ <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190912/12/1147633/perdagangan-di-perbatasan-revisi-bta-ri-malaysia-bisa-jadi-celah-pelanggaran->, [diakses tanggal 23 Oktober 2019]

²⁶ <https://pontianakpost.co.id/puluhan-tahun-tak-dapat-pajak-ekspor/>, [diakses tanggal 23 Oktober 2019]

Kementerian Perhubungan harus mensegerakan pembangunan terminal barang internasional sekaligus memberikan kode bagi pelabuhan darat (*dry port*) Entikong, sementara Kementerian Perdagangan harus segera membuat regulasi mekanisme ekspor-impor melalui PLBN agar produk-produk dari Indonesia bisa mudah mengalir ke Malaysia.

Gambar 3
Pelabuhan Darat (*Dry Port*) Entikong



Saat ini nilai ekspor Indonesia melalui PLBN Entikong tercatat sebesar Rp. 112,116 milyar untuk tahun 2018 dan hingga bulan Juli 2019 mencapai Rp. 73,234 milyar.²⁷ Sementara itu juga Kantor KPPBC TMP C Entikong berupaya untuk mendorong nilai ekspor dengan membantu kemudahan bagi eksportir-eksportir yang ingin melakukan kegiatan perdagangan melalui PLBN Entikong. Dari data yang diperoleh terjadi peningkatan yang signifikan dari tahun 2018 ke semester pertama 2019. Jumlah dokumen pemberitahuan ekspor barang melalui PLBN entikong yang berjumlah 731 dokumen di tahun 2018 hingga bulan Juli tahun 2019 saja telah mencapai 1246 dokumen, sementara jumlah eksportir yang melakukan kegiatan naik dari 12 eksportir di tahun 2018 menjadi 25 eksportir hingga bulan Juli 2019.²⁸

Harus disadari bahwa globalisasi telah menjadikan wilayah perbatasan negara sebagai wilayah yang bukan saja sebagai penghubung antara dua negara, tetapi juga sebagai tumpuan dari konektivitas regional. Dalam konteks regional negara-negara ASEAN, keberlakuan Masyarakat Ekonomi ASEAN (*ASEAN Economic Community*) serta berbagai bentuk kerjasama bilateral maupun sub regional seperti *Brunei-Indonesia-Malaysia-Phillipines East Asian Growth Area (BIMP EAGA)* dapat

²⁷ Data tertulis dan wawancara dengan Heri, Kepala Seksi Pelayanan Kepabeanan dan Cukai dan Dukungan Teknis, Kantor KPPBC TMP C Entikong, tanggal 8 Oktober 2019.

²⁸ Data tertulis dan wawancara dengan Heri, Kepala Seksi Pelayanan Kepabeanan dan Cukai dan Dukungan Teknis, Kantor KPPBC TMP C Entikong, tanggal 8 Oktober 2019.

dioptimalkan untuk meningkatkan kerjasama perdagangan dan investasi. Dalam pelaksanaan dari berbagai kesepakatan ini, wilayah perbatasan seperti Kecamatan Entikong harus diposisikan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi dan pintu dari perdagangan internasional.

Melalui kebijakan pembangunan wilayah perbatasan yang ditopang dengan peran yang lebih besar dalam melakukan ekspor-impor sehingga bukan saja negara mendapatkan penghasilan yang lebih besar dari sektor pajak, tetapi keuntungan bagi masyarakat di wilayah perbatasan. Dengan model perdagangan lintas batas yang secara jelas memisahkan antara perdagangan lintas batas tradisional dan perdagangan lintas batas formal maka kegiatan ini dapat diawasi dan dikelola dengan baik. Peran yang lebih besar dalam melakukan ekspor-impor ini juga akan membuat bahwa daya saing daerah akan meningkat dan memicu tumbuhnya investasi di daerah, baik dalam skala mikro, kecil maupun menengah. Dengan demikian masyarakat perbatasan juga akan mendapatkan lapangan pekerjaan, sehingga pembangunan fisik di perbatasan seperti Entikong juga bisa betul-betul mampu mendorong peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Selain itu, kemudahan untuk melakukan investasi di wilayah perbatasan juga perlu dipikirkan. Pemerintah harus dapat mendorong investor untuk mau menanamkan modalnya dalam bentuk membangun industri-industri di wilayah perbatasan dengan cara memberikan insentif kepada investor. Masing-masing wilayah perbatasan seperti Entikong memiliki potensi masing-masing yang sebenarnya potensial untuk dikembangkan sebagai lahan bisnis dan industri. Jika hal ini dapat diwujudkan akan semakin menambah peluang terjadinya peningkatan ekonomi yang menunjang masyarakat setempat.²⁹

Kesimpulan

Beroperasinya PLBN Entikong beserta dengan segala fasilitas pelengkap pada saat ini oleh masyarakat di Kecamatan Entikong dinilai belum memberikan dampak bagi peningkatan kesejahteraan mereka. Meskipun mengapresiasi pembangunan PLBN dan berbagai infrastruktur penunjang, masyarakat mengeluhkan kehadiran PLBN yang dinilai lebih menghambat aktivitas mereka karena adanya peraturan-peraturan berkaitan dengan aktivitas lintas batas yang akan membatasi ruang gerak masyarakat yang dulunya cenderung lebih bebas dalam melakukan aktivitas lintas batas negara, termasuk perdagangan lintas batas. Sementara dilihat dari sisi hukum, penataan mengenai aktivitas lintas batas terutama perdagangan lintas batas adalah sebagai upaya dari penegakan hukum yang dilakukan oleh aparat-aparatnya.

²⁹ Wawancara dengan Dwi Jogyastara, Kepala Kantor KPPBC TMP C Entikong, tanggal 8 Oktober 2019.

Dengan potensi yang dimilikinya, wilayah perbatasan seperti Kecamatan Entikong sesungguhnya dapat menjadi kawasan pengembangan ekonomi dan bahkan sebagai cikal bakal kota. Pembangunan infrastruktur serta pembuatan regulasi serta kebijakan diperlukan untuk mewujudkan hal tersebut. Kawasan perbatasan Entikong juga harus diproyeksikan sebagai pintu gerbang aktivitas ekonomi antar negara dan juga secara regional dengan mengoptimalkan ekspor-impor dan investasi industri yang sekaligus mampu mengembangkan perekonomian daerah Entikong sekaligus menyerap tenaga kerja.

Pembangunan infrastruktur di kawasan perbatasan seperti Kecamatan Entikong perlu terus dilakukan tetapi juga diikuti dengan perubahan pola pikir masyarakat untuk dapat mewujudkan kawasan pertumbuhan sebagai kawasan pertumbuhan ekonomi baru. Untuk itu pembuatan regulasi dan kebijakan harus terus menerus disosialisasikan kepada masyarakat.

Pembangunan infrastruktur juga semestinya ditopang dengan peran yang lebih besar dalam melakukan ekspor-impor dan juga investasi di bidang bisnis dan industri sehingga bukan saja negara mendapatkan penghasilan yang lebih besar dari sektor pajak, tetapi keuntungan bagi masyarakat di wilayah perbatasan. Peran yang lebih besar dalam melakukan ekspor-impor ini juga akan membuat bahwa daya saing daerah akan meningkat dan memicu tumbuhnya investasi di daerah, baik dalam skala mikro, kecil maupun menengah. Dengan demikian masyarakat perbatasan juga akan mendapatkan lapangan pekerjaan.

Daftar Pustaka

- Bangun, B.H., 2013, *Pemanfaatan Perjanjian Kerjasama Pengelolaan Perbatasan Negara Bagi Pemenuhan Hak Ekonomi Masyarakat (Studi di Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak)*, Disertasi pada Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, Semarang.
- Bangun, B.H., 2014, "Konsepsi dan Pengelolaan Wilayah Perbatasan Negara: Perspektif Hukum Internasional", *Tanjungpura Law Journal*, 1 (1), 52-63.
- Bangun, B.H., 2017, "Implikasi Kerjasama Pengelolaan Perbatasan Negara Bagi Pemenuhan Hak Ekonomi Masyarakat (Studi di Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak)", *Prosiding (Buku 2) Seminar Nasional PIPT III*, Universitas Tanjungpura.
- Faisal, S., 1990, *Penelitian Kualitatif; Dasar-Dasar dan Aplikasi*, Malang: YA3.
- [https://ekonomi.bisnis.com/read/20190912/12/1147633/perdagangan-di-perbatasan-revisi-bta-ri-malaysia-bisa-jadi-celah-pelanggaran-](https://ekonomi.bisnis.com/read/20190912/12/1147633/perdagangan-di-perbatasan-revisi-bta-ri-malaysia-bisa-jadi-celah-pelanggaran)
- <https://www.kompasiana.com/sae/5a9e2ea6cbe523398f68e922/prospek-tantangan-dan-terobosan-pengembangan-lada?page=all>
- <https://pontianakpost.co.id/puluhan-tahun-tak-dapat-pajak-ekspor/>

<https://setkab.go.id/resmikan-wajah-baru-plbn-entikong-presiden-jokowi-nyatanya-kita-bisa-kan/>

- Kurnia, M.P., 2017, "Strategi Optimalisasi Perdagangan Lintas Batas Indonesia-Malaysia Untuk Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat Pulau Sebatik Kabupaten Nunukan", *Jurnal Supremasi*, 7 (1), 1-14.
- Madu, L., et. al., (eds.), 2010, *Mengelola Perbatasan Indonesia di Dunia Tanpa Batas*, Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Mamiloto, S., 2017, "Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Transaksi Perdagangan Lintas Batas pada Daerah Perbatasan", *Lex Privatum*, 5 (8), 49-56.
- Noveria, M., et. al., 2017, *Kedaulatan Indonesia di Wilayah Perbatasan: Perspektif Multidimensi*, Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Siburian, R., 2002, "Entikong: Daerah Tanpa Krisis Ekonomi di Perbatasan Kalimantan Barat-Sarawak", *Jurnal Antropologi Indonesia*, 67, 87-93.
- Wangke, H., (ed.), 2017, *Kerja Sama Indonesia-Malaysia dalam Pengelolaan Perbatasan di Kalimantan*, Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Wignjosoebroto, S., 2002, *Hukum: Paradigma, Teori dan Masalah*, Jakarta: ELSAM dan HUMA.