

Isu Perbatasan dan Politik Kesejahteraan: Kebijakan Pembangunan Terminal Barang Internasional Entikong

Elyta

Program Studi Ilmu Politik, Universitas Tanjungpura

Received: 8 Maret 2021

Revised: 3 Mei 2021

Published: 29 Oktober 2021

Abstrak:

Pembangunan negara berkaitan erat dengan peran negara termasuk pada pembangunan terminal barang internasional yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya di kawasan perbatasan Entikong Indonesia. Berbagai permasalahan di PLBN Entikong yang disinyalir rawan barang impor ilegal yang tidak terkontrol menunjukkan bahwa peran negara sangat diperlukan dalam keberhasilan pembangunan Terminal Barang Internasional. Pada penelitian kali ini memfokuskan pada peran negara pada pembangunan Terminal Barang Internasional di Entikong menuju negara kesejahteraan. Penelitian tentang peran dari negara dalam pembangunan Terminal Barang Internasional Entikong menggunakan analisa kualitatif. Hasil penelitian menemukan peran dari negara dalam pembangunan Terminal Barang Internasional Entikong ialah sebagai fasilitator yaitu fasilitator pengkajian; katalisator, yaitu katalisator pemerataan ekonomi dan katalisator perlindungan keamanan; dan regulator, yaitu dalam mengatur regulasi dalam negeri dan regulasi luar negeri.

Keywords:

peran negara; terminal barang; negara kesejahteraan

Pendahuluan

Sektor pembangunan baik suprastruktur dan infrastruktur diyakini melekat erat pada peran negara dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya termasuk di kawasan perbatasan. Namun, Indonesia belum ada infrastruktur terminal barang internasional di wilayah perbatasan antar negara, oleh karena itu dibangun terminal barang internasional dikarenakan terminal barang internasional Entikong disinyalir akan memicu berkembangnya pembangunan ekonomi berbasis lokal di kawasan Entikong. Hal ini akan berdampak pada semakin berkembangnya kawasan perbatasan Entikong. Keberadaan terminal barang dalam negeri Malaysia lebih menitikberatkan pada perdagangan internasional. Entikong merupakan jalur perdagangan antar negara yang prospektif.

Korespondensi:

Program Studi Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Tanjungpura, Jl.Dr. H. Hadari Nawawi- 78124.
Email elyta@fisip.untan.ac.id

Begitu pentingnya terminal barang internasional di Entikong dikarenakan perbatasan Entikong Kalimantan Barat masih mengalami permasalahan aktivitas ekspor yaitu: Berdasarkan survei peneliti (2017) tidak mampu mengakomodir peningkatan aktivitas perdagangan karena PLBN Entikong tidak termasuk ke dalam peraturan aktivitas ekspor sehingga menimbulkan kerugian negara. Kalimantan Barat termasuk daerah rawan, hal ini terlihat adanya kasus penyelundupan seperti bauksit dibawa ke Malaysia Lebih lanjut disinyalir banyak terjadi penyelundupan dan barang-barang illegal sehingga kontra produktif dengan kebijakan nasional untuk meningkatkan ekspor (Tavipiyono, 2016).

Dampak permasalahan aktivitas ekspor impor hasil tambang dan hasil perkebunan yaitu: Kondisi sosial masyarakat di kawasan perbatasan Entikong dan Sekayam menurun drastis dan cenderung stagnan. Aktivitas di pasar perbatasan Entikong menjadi sepi dari 700 unit kios yang ada, hanya terisi 50 kios saja. Sisanya telah tutup dan lebih memilih untuk berdagang ke pasar sirikin di wilayah malaysia (Tavipiyono, 2016).

Berdasarkan permasalahan dan dampak aktivitas ekspor impor maka pemerintah Indonesia mempunyai rencana membangun terminal barang internasional di Entikong. Peran terminal barang internasional menjadi semakin penting yaitu dengan mendukung pengembangan koridor ekonomi Indonesia dan memperkuat konektivitas nasional. Diperlukan penelitian untuk membuat rencana pembangunan pelabuhan darat dapat terealisasi dan segera dilakukan persiapan secara matang agar Indonesia umumnya dan khususnya daerah Entikong mendapat hasil yang maksimal. Pemerintah Indonesia khususnya di perbatasan Entikong dapat mengembangkan Terminal Barang Internasional ini untuk meningkatkan perekonomian negara. Berdasarkan hal tersebut maka perlu penelitian tentang negara, isu perbatasan, dan politik kesejahteraan sebagai kebijakan pembangunan Terminal Barang Internasional Entikong.

Penelitian tentang peran dari negara dalam pembangunan Terminal Barang Internasional Entikong menggunakan analisa kualitatif. Penelitian dilaksanakan di Perbatasan Entikong Kabupaten Sanggau Kalimantan Barat, Penelitian ini dilaksanakan pada tahun 2019. Peneliti melakukan wawancara dengan informan yaitu Kepala BPTD Wilayah XIV Kalimantan Barat, Kepala PLBN Entikong, Bupati Sanggau dan Tokoh Masyarakat. Langkah yang dilakukan dalam melakukan penelitian untuk memperoleh data penelitian secara akurat dan sistematis. Langkah awal yang akan dilakukan oleh penulis adalah mencari, menemukan dan mengumpulkan informasi dan data secara lengkap lalu menganalisisnya secara dari data yang telah diperoleh tersebut dan langkah terakhir menarik suatu kesimpulan.

Negara, Perbatasan, dan Politik Kesejahteraan

Negara merupakan salah satu organisasi besar dalam suatu masyarakat yang memiliki suatu tujuan yang sama. Banyak hal yang melatarbelakangi terbentuknya sebuah negara, dengan hal tersebut maka terbentuklah berbagai opini dan pendapat mengenai negara yang memiliki banyak keterkaitan antara satu dengan faktor lainnya, dengan adanya suatu negara maka akan ada terbentuknya perbatasan dan juga kesejahteraan yang harus dipenuhi oleh negara. Maka dari itu studi mengenai negara dan perbatasan melahirkan fenomena batas negara dan lintas batas yang dapat dikatakan sebagai keadaan khusus dari suatu daerah. Permasalahan perbatasan sangat beragam meliputi berbagai aspek mulai dari ekologi dan alam hingga permasalahan ideologi dan psikologi (Katrovsky & Korneevets, 2015).

Perbatasan merupakan elemen fundamental dari kehidupan manusia dan merupakan elemen dari hubungan antara individu dan masyarakat. Bagian yang berbeda dari umat manusia selalu terpisah dan pada saat yang sama waktu yang dihubungkan oleh jaringan perbatasan di semua tingkat teritorial (Kolossoy, 2012). Hal ini membuat perbatasan menjadi hal yang penting untuk diperhatikan baik itu oleh negara, dan terlebih masyarakat yang menempati daerah perbatasan. Sehingga dalam perbatasan pentingnya untuk melakukan pengaturan, baik itu demi keamanan sebuah negara, maupun masyarakat yang menempati wilayah perbatasan.

Perbatasan adalah hubungan periferal antara negara dan masyarakat (Zartman, 2010). Fungsi utama dari perbatasan geografis adalah untuk membuat dan membedakan tempat. Dengan kata lain, perbatasan memisahkan makna sosial, politik, ekonomi, atau budaya dari satu ruang geografis dari yang lain (Diener & Hagen, 2012). Perbedaan kehidupan sosial, politik, ekonomi dan budaya setiap perbatasan pentingnya kehadiran negara untuk mengorganisasi perbatasan melalui kekuatan otoritas negara, dengan membentuk sistem hukum dan politik di wilayah perbatasan.

Konsep batas negara mendasari pengaturan, dan memang kondisi sistem hukum dan politik domestik maupun internasional (Vaughan, 2009). Dari konsep tersebut pengaturan batas negara merupakan hal dasar untuk memastikan sistem hukum dan politik suatu negara. Bagian kedaulatan suatu negara ditentukan oleh sistem hukum dan politik suatu negara, sehingga keadaan pengaturan batas negara penting untuk diakomodir oleh semua kepentingan.

Perbatasan memiliki tiga fungsi penting: membantu menciptakan ketertiban dengan menggambarkan lingkup otoritas; untuk melindungi mereka yang tinggal di dalam wilayah yang dibatasi dengan jelas dari orang luar; dan untuk memastikan kontrol dan pengelolaan warga dan sumber daya alam yang tepat (Ramutsindela,

2014). Pentingnya kehadiran negara dalam mengelola perbatasan dengan membentuk sistem hukum dan politik yang jelas diperbatasan ialah untuk memastikan, kehidupan di perbatasan dapat berjalan dengan baik dan dibawah kontrol oleh negara. Sehingga daerah-daerah perbatasan dapat terhindar dari ancaman dari luar misalkan ancaman dari negara tetangga yang berbatasan langsung. Negara memiliki otoritas yang kuat untuk memastikan komunitas atau masyarakat yang tinggal di daerah perbatasan memiliki kedaulatan yang utuh melalui pengaturan batas-batas negara serta menjamin kehidupan dan kesejahteraan masyarakat perbatasan.

Politik kesejahteraan menjadi hal penting bagi pemerintah pusat maupun pemerintah daerah, kesejahteraan dapat terjadi apabila pihak-pihak terkait dapat berkerjasama membentuk suatu konsep yang baik dalam pembentukan politik kesejahteraan. Pemerintah Pusat dan daerah saling berinisiasi untuk mengembangkan politik kesejahteraan sosial di Indonesia pada pokoknya berkaitan dengan mengatasi terbatasnya kapasitas negara untuk mengirimkan barang publik dasar selama periode krisis ekonomi dan politik termasuk dalam ranah negara dan perbatasan (Mas'udi & Hanif, 2011). Adapun tujuan tersebut tidak hanya dari kesejahteraan secara ekonomi saja melainkan pada aspek yang sangat luas yang menyangkut kehidupan masyarakat negara.

Terminal Barang Internasional

Terminal barang adalah subsistem dari rantai pasokan dan menyediakan tautan penting dalam rantai transportasi yang memfasilitasi aliran kargo. Terminal barang adalah elemen kunci dalam sistem yang mendorong nilai kontribusi pada rantai pasokan dengan menciptakan layanan bernilai tambah untuk meningkatkan keunggulan kompetitif dalam rantai transportasi (Robinson, 2002). Lebih lanjut terminal barang merupakan bagian dari sistem supra sistem yang kompleks karena berinteraksi dengan subsistem internal dan eksternal untuk menciptakan proses yang efektif dalam rantai pasokan. Kompleksitas tersebut muncul dalam sistem terminal barang karena sangat dipengaruhi oleh perubahan perkembangan perdagangan dunia, kecenderungan rantai pasokan dan logistik, kemajuan transportasi laut, perkembangan teknologi dan interaksi dengan berbagai pemain baik internal maupun eksternal (Cetin & Cerit, 2010). Dengan adanya terminal barang sebagai penyedia di dalam transportasi maka pasokan-pasokan barang yang ada dapat memicu untuk meningkatnya transportasi yang unggul. Selain itu, hal ini tentunya juga sangat berpengaruh terhadap para pemain baik internal dan eksternal agar tetap efektif dalam menyediakan pasokan barang. Sistem terminal barang dapat dipengaruhi oleh berbagai hal, tetapi ini juga dapat mencapai sistem yang efektif

sehingga akan muncul kompleksitas antara rantai terminal barang dengan penyedia rantai transportasi yang memfasilitasi aliran kargo.

Terminal barang menekankan hubungan dengan terminal barang antarmoda pedalaman yang terhubung langsung ke terminal barang dengan sarana transportasi berkapasitas tinggi (Qiu, Lam & Huang, 2015). Terminal barang berkembang dari terminal barang antar moda yang digunakan dalam *bill of lading* (Nguyen & Notteboom, 2017). Terminal barang sebagai pusat logistik dapat diklasifikasikan, mengikuti kriteria fungsional, menjadi tiga kategori utama (i) simpul logistik, fungsi utamanya adalah pergudangan dan penyimpanan kargo. (ii) pusat logistik yang dicirikan oleh fungsi transit yang menonjol. (iii) pusat logistik yang berfokus pada layanan bernilai tambah (Notteboom, Parola, Satta & Risitano, 2017). Tentunya terminal barang sebagai pusat logistik dimana sebagai tempat antarmoda di pedalaman dengan transportasi yang memuat muatan berkapasitas tinggi. Dijelaskan bahwa terminal barang yang terbagi didalam tiga kategori tersebut , diantaranya pertama, simpul logistik ialah sebagai tempat untuk menyimpan semua barang (gudang) dan sebagai tempat penyimpanan kargo, kedua, pusat logistik sebagai selain tempat penyimpanan juga tempat untuk pengiriman barang (transit) yang menonjol. Ketiga, pusat logistik akan lebih fokus terhadap layanan baik dari internal maupun eksternal agar dapat meningkatkan nilai tambah dalam sistem.

Untuk mempertahankan daya saing dalam bisnis, terminal barang mengubah struktur logistik dan transportasi dan mengalihdayakan kegiatan ini. Berfokus pada konsep logistik nilai tambah memungkinkan terminal barang menjadi akrab dengan lingkungan baru (Langen & Lugt, 2007). Terminal barang disebut sebagai terminal barang tanpa batas (*borderless seaport*) karena menekankan pada pengembangan fungsional dari suatu terminal menjadi jaringan terminal barang dengan berbagai derajat keterkaitan formal dengan pihak lain (Klink, 2000). Fungsi terminal barang sebagai hubungan intermodal memungkinkan peti kemas untuk dikirim jarak jauh melintasi benua untuk memenuhi permintaan pasar (Song, 2003). Kerja sama antara semua pemangku kepentingan dalam proses distribusi merupakan syarat yang diperlukan untuk pengelolaan jaringan transportasi dalam sistem koneksi terminal barang antarmoda (Monios, 2016). Persaingan di dalam bisnis tentunya akan berkembang seiring dengan perkembangannya dunia, oleh sebab itu terminal barang mengubah strukturnya ke dalam struktur logistik agar dapat meningkatnya nilai tambah dan dapat berinteraksi dengan efektif. Selain itu juga dengan adanya terminal barang ini dapat mempermudah peti emas dikirim dengan jarak jauh untuk memenuhi permintaan pasar yang ada.

Konektivitas terminal barang ke pedalaman menjadi fokus yang diperlukan untuk strategi Otoritas terminal, serta untuk operator terminal barang dan

perusahaan pelayaran (Van den Berg & De Langen, 2011). Kemudian dengan adanya terminal barang ke pedalaman sangat penting dalam mengubah struktur logistik untuk lebih fokus terhadap strategi otoritas terminalnya maupun bagi perusahaan pelayarannya.

Negara Sebagai Fasilitator Pembangunan

Peran negara sebagai fasilitator ialah dengan menciptakan kondisi yang kondusif bagi perealisasi pembangunan dari Terminal Barang Internasional Entikong dan menjembatani kepentingan-kepentingan dari berbagai pihak. Pembangunan terminal barang internasional (*inland port*) di wilayah perbatasan darat yang akan menjadi lokasi penyelenggaraan transportasi perdagangan terintegrasi pengangkutan, merupakan elemen penting dalam pertumbuhan kegiatan ekonomi. Melalui jalan raya yang melintasi batas antar negara. Ide terminal barang berusaha untuk merampingkan biaya transportasi (Roso, 2009).

Pengkajian akan infrastruktur Terminal Barang Internasional cukup penting tidak hanya infrastruktur akan tetapi pembentukan operasional dari terminal barang juga harus dipertimbangkan. Model dalam pengembangan perencanaan pembangunan harus melihat berbagai faktor seperti pemilihan lokasi dan konektivitas. Untuk mengoptimalkan operasional pembangunan Terminal Barang Internasional Entikong, negara telah mengadakan rapat internal untuk membahas persiapan sarana, pos terminal, hingga keperluan logistik yang menunjang pembangunan secara keseluruhan.

Pengadaan rapat tersebut menghasilkan kesiapan fisik terminal meliputi kantor yang mengoperasikan terminal, jembatan timbang, tempat gudang, lokasi peti kemas, zona pemberhentian bus, tempat beribadah, rumah makan, dan lainnya (Sukardi, 2019). Pembangunan Terminal Barang Internasional termasuk sebagai urusan publik yang memerlukan pertimbangan dan perencanaan yang matang agar mampu bertahan, maka keberadaannya yang efektif dapat mewujudkan tujuannya.

Seluruh jajaran pemerintahan Indonesia secara intensif memberikan afeksi dalam membangun kawasan perbatasan (TribunSanggau.com, 2019). Pembangunan Terminal Barang Internasional Entikong telah membangkitkan gairah bisnis masyarakat lokal (Dephub.go.id, 2018). Peran negara sangat diperlukan dalam keberhasilan pembangunan Terminal Barang Internasional di Entikong. Apalagi Balai Pembangunan Transportasi Darat wilayah VX Kalimantan Barat menjadi perwakilan dari jajaran pemerintah untuk bertanggungjawab secara langsung dalam menghadapi berbagai persoalan yang terjadi di terminal barang.

PKSN Entikong didirikan pada Keputusan Presiden 31 tahun 2015 mengenai wilayah Batas Negara di Kalimantan Barat yang masuk dalam pasal 11 ayat 5

menyatakan sebagai pusat layanan Keimigrasian, Bea Cukai dan pusat perlindungan Kesehatan. Saat meninjau Entikong pada Januari 2015, Kabupaten Sanggau merupakan land port dan akan melaksanakan perdanganan ekspor-impor barang ekonomi. Presiden Jokowi saat itu menargetkan dalam beberapa tahun kedepan perbatasan Entikong akan benar-benar diperbaiki, perubahannya kemudian direncanakan pada bulan Maret 2015 (Tribunpontianak.co.id, 2015).

Negara Sebagai Katalisator Pemerataan Ekonomi

Mengikuti perkembangan historisnya, persepsi negara kesejahteraan merefleksikan berbagai aspek berdasarkan warisan budaya, sosial, politik, serta ekonomi (Aravacik, 2018). Pemerintah memiliki peranan penting sebagai katalisator sekaligus pihak dominan dalam mengendalikan negara guna menyelaraskan konsep negara kesejahteraan (Hermawanti, 2004). Peran negara sebagai katalisator bermanfaat untuk menciptakan ketenagakerjaan merupakan hal yang fundamental bagi kehidupan manusia, terdiri dari aspek ekonomi dan social (Jamaliah & Elyta, 2021). Kebutuhan ketenagakerjaan niscaya berdampak pada kehidupan sosial masyarakat (Elyta, Razak, Rahman, Fahrana, & Nailufar, 2021).

Diidentifikasi bahwa munculnya konsep *welfare state* atau negara kesejahteraan ialah cerminan kondisi nyata atas perkembangan kehidupan warga negara yang dipengaruhi oleh peran pemerintah selaku pengendali negara. Dugaan ini semakin kuat melalui kegagalan atas hasil praktik strategi negara sebelumnya, mengingat problematika yang ada masih melekat pada urusan perekonomian global, ketidakmerataan pendapatan, ketimpangan politik, dan lainnya. Tentunya, isu sosial maupun ekonomi tersebut melibatkan tanggungjawab pemerintah sehingga konsep negara kesejahteraan menjadi kunci atensi yang disinyalir mampu menjawab kondisi yang ada.

Akan tetapi, ini bukan berarti bahwa konsep negara kesejahteraan condong terhadap intervensi yang dilakukan pemerintah (Djauhari, 2006). Sesuai makna harfiahnya, negara kesejahteraan menekankan arti penting demokrasi dengan mementingkan kondisi layak warga negara dan keperluan kolektif sebagai fokus utama, bukan praktik monopoli pemerintah (Amin, 2011). Ini berarti tanggungjawab pemerintah untuk melayani masyarakat tidak berunsur realisasi otoriter, melainkan entitas pengendali negara yang menyadari keberhakan masyarakatnya sesuai kaidah demokrasi. Instruksi pemerintah ialah bertanggungjawab penuh dalam memprioritaskan kepentingan nasional, dibanding mengedepankan keuntungan pribadi. Paradigma negara kesejahteraan dinilai bersifat dinamis dan beragam, beriringan dengan transfigurasi juga klaim warga negara yang terlibat. Tidak hanya negara maju yang berhak diakui *welfare state* berdasarkan sektor ekonomi, negara

berkembang dapat melakukan praktik pembangunan kesejahteraan melalui politik will di mana memiliki kejelasan prediksi maupun komitmen terkait investasi sosial dan humanity.

Secara garis besar, terdapat tiga titik fokus dari konsep negara kesejahteraan. Pendapatan rumah tangga yang dimaksud tentunya berkenaan dengan timbal-balik faktor produksi yaitu dari proses, fasilitas pendukung, hingga hasil produksi. Titik fokus berikutnya mengarah pada layanan publik yang disediakan oleh pemerintah selaku pengendali negara sekaligus regulator yang memperluas layanan efektif bagi kehidupan warga negara dari segi politik, sosial, hingga ekonomi. Mendukung hal tersebut, perspektif lain menyatakan negara kesejahteraan meliputi empat pokok penting terdiri dari kewarganegaraan sosial, demokrasi penuh, sistem relasi industri modern, serta hak atas pendidikan juga penyebaran sistem edukasi massal yang modern. Tolak ukur ini merujuk pada tanggungjawab pemerintah atas pengelolaan maupun pengendalian roda kehidupan negara. Dapat dikatakan bahwa negara berperan dalam menyediakan servis kesejahteraan pokok pada taraf tertentu untuk warga negaranya (Triwibowo & Bahagijo, 2006).

Perekonomian masyarakat di lintas batas terus tumbuh dan berkembang walau ada kondisi geografis yang menjadi hambatan (Elyta & Kartikasari, 2020). Hal tersebut sejalan dengan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa adanya terminal barang internasional kemudian menjadi sumber perekonomian masyarakat lokal (Posumah, 2015). Selanjutnya dengan adanya infrastruktur tersebut dengan semakin baiknya sistem yang ada dapat mendukung perekonomian di kawasan perbatasan. Hal ini dapat memenuhi suatu aspek untuk kemajuan suatu negara yaitu sara dan prasarana yang memadai dan baik hingga dapat menunjang perkembangan negara tersebut.

Negara sebagai Katalisator Perlindungan Keamanan

Hakikatnya, negara kesejahteraan terimplementasikan sebagai alternatif yang membangun kesejahteraan sosial melalui fungsi pemerintah dalam menjamin keamanan warga negara secara teratur, terorganisir, serta berkesinambungan (Kiswanto, 2005). Dengan kata lain, negara kesejahteraan murninya merujuk pada pentingnya pengaruh negara dalam pembangunan kesejahteraan (Suharto, 2006). Wujud dari terlaksananya fungsi negara tersebut harus memenuhi empat kriteria negara kesejahteraan sebelumnya, yang mana mengupayakan perlindungan warga negara dari berbagai risiko. Apalagi saat ini, kendala yang menghambat berbagai negara untuk mencapai kehidupan yang sejahtera dipengaruhi oleh faktor internal maupun eksternal yang saling berhubungan, seperti ketidaksiapan negara dalam menghadapi fenomena pasar global yang semakin kompetitif akibat lunaknya

strategi pemerintah dalam memberikan pelayanan yang berkualitas dan pembangunan infrastruktur yang belum konsisten. Ini berarti operasional pembangunan negara termasuk sebagai bagian interpretasi pola negara kesejahteraan. Dengan demikian, terdapat hubungan timbal-balik dimana sebuah negara dapat dikatakan sejahtera ketika pembangunan nasional terwujud melalui fasilitas layanan maupun infrastruktur yang efektif, dan dalam menunjang hal tersebut perlu didukung dengan penanganan atas berbagai kendala ataupun risiko yang muncul dari proses pembangunan.

Dalam menunjang perekonomian di perbatasan peningkatan infrastruktur dilakukan salah satunya dengan membangun terminal dagang internasional. Peneliti menemukan bahwa terminal yang ada dapat melakukan ekspor impor dengan skala yang besar, hal ini dapat mempengaruhi kemajuan ekonomi masyarakat perbatasan. Meskipun masih ada berbagai hambatan yang terjadi dari pihak swasta maupun pemerintah, akan tetapi hal hal ini tidak menghalangi dalam pengembangan terminal barang internasional sebagai penunjang perkembangan perekonomian masyarakat perbatasan.

Hasil penelitian bahwa pembangunan jalan telah menghubungkan langsung dari Tebedu ke Terminal Barang Internasional di Entikong, akan tetapi hal ini masih dirundingkan di konsep oleh pihak-pihak terkait, terminal ini menjadi salah satu terminal barang independen internasional.

Sesuai intruksi pemerintah yang konkrit, upaya memperkuat eksistensi berbagai daerah maupun desa sangat penting dalam mempercepat pembangunan nasional (Chornelius, 2019). Ini relevan dengan cita-cita Indonesia dalam mewujudkan kesejahteraan negara yang tertuang dalam mandat konstitusi, dengan memerhatikan peran otonomi di berbagai daerah. Dengan kata lain pembangunan nasional tidak hanya berfokus demi keberhasilan daerah pusat melainkan juga ke daerah pelosok ataupun lintas batas. Apalagi kawasan perbatasan Indonesia telah dikenal sebagai pintu gerbang yang berpotensi dalam mengembangkan praktik ekonomi sehingga diperlukannya strategi yang konsisten dan kesiapan anggaran dalam menjaring peluang yang ada.

Terlampirnya realitas empiris terkait pasar maupun negara yang gagal atau disebut *the failure of market and state* telah memanasifasikan sebuah gagasan yang diduga relevan dalam menangani fenomena tersebut. Negara kesejahteraan ialah jawaban relevan atas wujud kontribusi negara guna mewujudkan kehidupan masyarakat yang sejahtera. Tentu terdapat berbagai negara yang terobsesi untuk mewujudkan konsep negara kesejahteraan, khususnya Indonesia yang telah mencantumkan konsep tersebut dalam UUD 1945 (Sukmana, 2016). Lebih lanjut, ditekankan bahwa negara kesejahteraan mencakup kekuatan negara dengan

kebebasan individu yang seimbang, sehingga ini menunjukkan strategi sebuah negara dalam menjalankan kewajibannya dengan tujuan memberikan pelayanan masyarakat yang mengarah pada harmonisasi maupun kesejahteraan tatanan sosial (Naqvi, 2003). Secara nyata, persepsi negara kesejahteraan menghubungkan setiap aspek, yang mana peran pemerintah dilandasi praktik politik berupaya memperkuat sektor ekonomi untuk mencapai kehidupan sosial yang sejahtera.

Indonesia selaku negara berkembang menjadi bukti nyata dalam meninjau model negara kesejahteraan sesuai kapabilitas dan kepentingannya (Suharto, 2006). Keragaman model yang dimaksud memiliki penyesuaian tertentu dengan memerhatikan perkembangan sosial pada suatu negara. Dalam praktiknya, negara berkembang berupaya mewujudkan negara kesejahteraan dengan menyusul status perekonomian negara maju melalui kolaborasi sosial-politik. Ini terlihat dari persepsi negara kesejahteraan yang diimplementasikan Indonesia dengan diiringi penguatan demokrasi juga ketetapan hak otonomi di berbagai daerah. Dengan kata lain, wacana negara kesejahteraan berupa pembangunan nasional tidak hanya diarahkan secara terpusat namun juga ke daerah pelosok hingga lintas batas. Peran sosial dari komunitas sukarela, perusahaan swasta, hingga khalayak umum disinyalir mendukung perwujudan model negara kesejahteraan. Sedangkan dasar yang merintis wacana negara kesejahteraan ialah kekuatan politik melalui tanggungjawab negara dalam menetapkan kebijakan tertentu.

Negara sebagai Regulator Pembangunan

Peran negara sebagai regulator adalah menyiapkan penyelenggaraan pembangunan Terminal Barang Internasional Entikong dengan mengeluarkan peraturan-peraturan akan terlaksana dengan tertib sesuai dengan administrasi. Negara merupakan penggabungan dari kekuasaan politik. Untuk itu negara memiliki peran yaitu (a) melakukan pengendalian dan peraturan terhadap indikasi kekuasaan yang asosial yang berbahaya; dan (b) mengorganisasi dan melakukan pengintegrasian aktivitas individu dan kelompok pada masyarakat. Kontrol dan peran negara ini dilakukan berdasarkan sistem hukum dan politik yang berlaku melalui perantara pemerintah menuju tujuan nasional (Budiardjo, 2017). Negara merupakan organisasi utama dari sistem politik yang berfungsi dalam pengaturan hubungan sosial antarmanusia dalam masyarakat serta mengontrol gejala-gejala kekuasaan yang ada di masyarakat. Dalam pengaturannya, negara memiliki hak untuk menetapkan cara dan batasan mengenai kekuasaan apa saja yang dapat dipergunakan oleh masing-masing personal, kelompok, hingga basis massa yang lebih luas yakni negara itu sendiri agar tetap searah dengan tujuan negara.

Negara tidak dapat bertahan jika terbentuk individualisme dalam bersosialisasi di masyarakat (Us, 2010). Hal ini juga berlaku di daerah perbatasan negara maupun masyarakat harus berperan aktif dalam menjalankan terminal dagang internasional agar dapat digunakan sebaik mungkin dan mendatangkan efek yang baik bagi masyarakat sekitar maupun bagi negara. Pembangunan terhadap proses dan progres pembangunan terminal barang internasional dikoordinasikan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah di Kalimantan Barat menambahkan bahwa lama pembangunan diperkirakan kurang lebih 2 tahun yang dimulai sejak tahun 2017 dan selesai pada tahun 2018, sehingga di tahun 2019 terminal barang internasional sudah dapat beroperasi. Sementara direncanakan bentuk operasi dari terminal barang internasional ini merupakan pemisahan kegiatan B/M barang impor/ekspor dengan barang yang akan didistribusi lokal sehingga dapat meminimalisasi konflik antara orang dengan kendaraan bermotor, menimalisasi titik-titik konflik antar kendaraan-kendaraan angkutan barang antar Negara melalui jalur khusus yang memang merupakan rute masuk dan barang internasional.

Selain itu yang juga berperan dalam pembangunan terminal barang internasional tersebut juga ada beberapa instansi pemerintahan yang ikut serta mendukung percepatan pembangunan seperti: (1). Ditjen Perhubungan Darat, (2). Badan Nasional Pengelola Perbatasan, (3). Pemerintah Kabupaten Sanggau, (4). Kantor Agraria dan Pertanahan Kabupaten Sanggau, (5). Kantor Camat Entikong, serta untuk pengamanan dan penegakkan hukum pembangunan terminal barang internasional, dan (6). Polsek Entikong.

Dukungan pemerintah terhadap pembangunan wilayah perbatasan diteruskan melalui instansi-instansi dan pihak terkait dalam pembangunan Terminal Barang Internasional. Praktik pembangunan yang diupayakan oleh pihak pengelola tentunya harus mengidentifikasi lahan yang strategis, serta mendata potensi yang memengaruhi kualitas lingkungan daerah. Ini merupakan poin penting karena proyek pembangunan yang diawali sistem rancangan, fungsional, hingga kontrolisasi memerlukan keterlibatan warga setempat, atau dengan kata lain mencerminkan *citizen participation is citizen power* (Hermansyah, 2018).

Berdasarkan definisi yang rangkum, negara kesejahteraan memiliki dua kriteria yang mendorong pemerintah dalam menetapkan sebuah aturan yaitu pendapatan rumah tangga dan layanan sosial. Namun dalam pemaknaan yang lebih luas, regulasi juga termasuk sebagai tipikal negara kesejahteraan (Lindbeck, 2006). Perspektif ini searah dengan jaminan sosial dan kebutuhan yang menentukan kebijakan nasional sesuai kondisi ekonomi, sosial, dan penerapan peraturan legislatif (Aravacik, 2018).

Lokasi geografis harus diperhatikan selama perancangan hingga pembangunan pelabuhan darat ini harus sesuai dengan jarak dan fungsi pelabuhan darat tersebut bagi masyarakat maupun pengguna lainnya (Woxenius, Roso, & Lumsden, 2004). Meskipun terkadang rancangan yang ada dapat berubah-ubah sewaktu-waktu karena berbagai faktor eksternal seperti pengembangan teknologi dan pola hidup masyarakat.

Dalam peranannya sebagai koordinator pelaksanaan, selama proses pembangunan berlangsung, Balai Pengelola transportasi darat wilayah XV Kalimantan Barat melaksanakan pengawasan langsung ke lapangan untuk mengawasi proses pembangunan, menyampaikan laporan mengenai progres kegiatan pembangunan yang akan diteruskan pada Menteri Perhubungan secara berkala, serta mencatat dan menyediakan data maupun informasi terkait terminal barang secara terbuka bagi masyarakat yang membutuhkan. Tindakan ini merujuk pada prinsip pembangunan yang diadakan oleh pemerintah dan dampak yang muncul baik menghasilkan hal yang positif ataupun negatif dirasakan oleh warga kawasan tersebut.

Balai Pengelola transportasi darat wilayah XV Kalimantan Barat sebagai fasilitator selama pembangunan terminal barang internasional melakukan penganggaran untuk membiayai pembangunan terminal melalui APBN Kementerian Perhubungan dan tidak ada sumber dana lain dalam pembiayaan pembangunan terminal barang, Balai Pengelola transportasi darat wilayah XV Kalimantan Barat berkoordinasi dengan aparat desa setempat dan kepolisian dalam proses pembangunan, sehingga keamanan dalam proses pembangunan terjamin karena ada beberapa aspek yang harus menjadi perhatian dalam pembangunan terminal barang internasional ini seperti: kemudahan pencapaian lokasi di tinjau dari jarak dan waktu tempuh, lokasi yang sesuai dengan RTRWN, RTRWP dan RDTR Kabupaten Sanggau hingga faktor keamanan konstruksi harus sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Mengingat kendaraan barang yang menggunakan fasilitas dalam terminal termasuk dalam kategori kendaraan berat, maka konstruksi yang digunakan dapat diklasifikasikan sebagai konstruksi berat dengan persyaratan material dan prosedur kerja yang cukup berat.

Pemerintah pun masih harus memperhatikan beberapa hal yang menjadi tantangan dalam pembangunan terminal barang internasional ini seperti koordinasi antara instansi pusat dan terkait dengan manfaat terminal barang, hingga faktor cuaca yang tidak menentu mempengaruhi pembangunan. Sejauh ini, respon masyarakat sekitar area pembangunan terminal barang internasional terbilang baik. Masyarakat menyadari dampak dari terminal barang internasional ini, jika telah resmi beroperasi akan memberi dampak positif kepada masyarakat di perbatasan

berkaitan dengan kegiatan perdagangan antar negara. Dengan demikian, pemerintah juga melakukan sosialisasi kepada masyarakat sekitar terminal untuk terus mengajak masyarakat mendukung kebijakan pemerintah dan memberi pemahaman-pemahaman terkait keberadaan terminal barang internasional tersebut.

Di samping kebijakan maupun kesepakatan yang diusung oleh aparat pemerintah, warga dalam kawasan yang terlibat pembangunan merupakan kunci utama dalam mewujudkan pembangunan yang nyata. Pendekatan ini berkenaan dengan isu sosial yang meliputi intervensi komunitas guna mencapai kepentingan tertentu (Cislaghi, 2019). Tentu warga yang hidup di kawasan target pembangunan transportasi akan memperoleh dampak secara langsung maupun tidak langsung. Dengan dukungan kebijakan pemerintah, masyarakat setempat dapat termotivasi untuk menangkap potensi yang muncul seperti membuka layanan penginapan di sekitar terminal transportasi, menyediakan tempat makan/tempat istirahat, toilet umum, dan lainnya. Dengan kata lain, intervensi komunitas yang dimaksud sebelumnya mencerminkan kontribusi warga dalam praktik stimulator dengan diiringi kebijakan yang diberlakukan pemerintah.

Negara sebagai Regulator Hubungan Luar Negeri

Regulasi menjadi wujud nyata atas strategi pemerintah dalam mencapai kesejahteraan negara dengan adanya ketetapan perundang-undangan, kebijakan lingkungan, dan lainnya. Negara sangat penting dalam pembangunan mengingat fungsinya sebagai pembuat kebijakan dan aktor utama dalam kerja sama pembangunan (Sukmana, 2016). Strategi pemerintah mereka dalam menentukan arah dan kebijakan sangat menentukan keberhasilan serta percepatan pembangunan dari negara-negara. Negara dapat menjadi dominan atau sebaliknya dapat menjadi terbatas dalam mewujudkan pembangunan berdasarkan kapasitasnya. Dengan demikian, negara memiliki model pembangunannya masing-masing sesuai dengan model yang dianggap ideal dan sesuai negaranya.

Namun bagi negara-negara yang tidak memiliki atau tidak merencanakan strategi pembangunannya, maka kemampuan untuk memproyeksi kapasitas dalam pembangunan perlu disiapkan. Negara-negara berkembang seringkali menghadapi keterlambatan pembangunan. Keterlambatan tersebut kemudian menghasilkan model kebijakan pembangunan yang adaptif sehingga tetap mengejar pembangunan negara walau tidak sama dengan aspek-aspek yang dilakukan pada negara-negara maju.

Terdapat 248 agenda pengembangan infrastruktur di sebagian kawasan Indonesia dengan terdiri dari jalur tol, pelabuhan barang, tenaga listrik, terminal

kereta api, bus, pesawat, dan lainnya (Hermansyah, 2018). Ini berarti pelaksanaan pembangunan mengacu pada keputusan Presiden yang mengatur pengadaan barang dan jasa, serta ketentuan konstruksi yang ditetapkan oleh instansi teknis. Adapun faktor pendorong yaitu adanya kegiatan perdagangan antar negara yang mempunyai potensi saling menguntungkan, meningkatnya jumlah perjalanan orang antarnegara.

Sementara, yang mendukung pembangunan terminal barang tertuju pada kebijakan pemerintah yang memprioritaskan pembangunan terminal barang di PLBN sebagai salah satu lokasi PSN dan kemudahan dan percepatan proses dari pemerintah Kabupaten Sanggau yang berkaitan dengan pembangunan terminal barang. Meskipun perkiraan biaya pembangunan lebih kurang 150 miliar namun keberadaan terminal barang internasional ini memberikan pengaruh terhadap fungsional industri yang ada sehingga pemerintah disiapkan konsep kawasan industri yang dapat memanfaatkan terminal barang sebagai pelabuhan ekspor dan sebagai pelabuhan impor untuk bahan baku produknya.

Kesepakatan tersebut mencakup sektor ekonomi dan perdagangan, sedangkan transportasi, kapabeian, keimigrasian dan karantina merupakan sektor pendukung. Peluang terminal barang internasional yaitu dapat menjadi simpul dari sistem transportasi, peluang sesuai peran dan fungsi terminal barang akan cukup besar. Struktur organisasi terminal barang belum dibentuk, namun sinergitas terminal barang ke negara diatur dalam kesepakatan dalam forum Sosek Malindo tingkat regional, yang selanjutnya disampaikan kepada Sosek Malindo di tingkat pusat. Keberadaan kawasan industri tersebut juga akan menyerap tenaga kerja lokal dan membuka peluang adanya investor dari Malaysia yang akan membangun industri dalam kawasan industri, selama nilai investasi lebih rendah.

Indonesia terlibat aktif dalam ASEAN. Dalam komunitas regional ini, Indonesia selaku bagian dari negara kawasan Asia Tenggara turut berkontribusi dalam mewujudkan perkembangan ekonomi yang pesat, pembangunan sosial, serta capaian negara yang sejahtera. Apalagi era MEA telah mendorong Indonesia dalam menghadapi berbagai potensi maupun tantangan terkait terciptanya pasar tunggal yang berbasis lima elemen produksi, seperti *free flow of goods* atau barang (Zulkifar, 2016). Setiap negara berupaya menyejahterakan warga negaranya melalui penetapan berbagai kebijakan guna menghindari ancaman internal. Indonesia merupakan salah satu negara yang sangat menyadari kenyataan tersebut, mengingat status negara kepulauan yang meliputi garis lintas batas strategis yang berpotensi sebagai jalur operasional pengiriman dan penerimaan barang. Tidak menutup kemungkinan bahwa seringkali ditemukannya kejahatan transnasional di beberapa daerah terutama perbatasan.

Pembangunan Terminal Barang Internasional di Entikong termasuk sebagai peran nyata pemerintah Indonesia dalam meningkatkan kapasitas servis maupun prasarana jalur transportasi di daerah lintas batas. Terminal Barang Internasional Entikong (Azka, 2019). Secara fungsional, pembangunan Terminal Barang Internasional ini tidak hanya mengatur arus penerimaan dan pengiriman produk Indonesia – Malaysia saja, melainkan juga menjadi pintu gerbang yang dilalui negara lain untuk keperluan logistik yang meningkatkan perekonomian masyarakat. Hal tersebut mengingat kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah harus mementingkan pembangunan perbatasan (Herlan & Elyta, 2020). Jelas bahwa Terminal Barang Internasional Entikong bertujuan untuk menyejahterakan kawasan perbatasan, terutama mendorong roda perekonomian Kabupaten Sanggau yang berkualitas juga berkuantitas. Maka dari itu, kondisi tersebut menunjukkan dinamisnya pergerakan perekonomian kawasan lintas batas dengan peningkatan sarana infrastruktur transportasi yang tersedia.

Penutup

Terminal Barang Internasional Entikong merupakan salah satu infrastruktur penting bagi berjalannya perekonomian di perbatasan khususnya perdagangan internasional. Terminal Barang Internasional Entikong memiliki dua peran yaitu sebagai transportasi darat daerah lintas batas dan juga sebagai pintu gerbang logistik Indonesia-Malaysia. Peran negara yang harmonis tersebut mewujudkan keberhasilan pembangunan terminal yang tidak hanya menguntungkan negara saja, tetapi juga khalayak umum. Lokasi lalu lintas logistik via jalur darat ini dapat dimanfaatkan oleh warga sekitar untuk membuka usaha, seperti tempat makan, penginapan, dan lainnya.

Dari hasil penelitian yang ditemukan, artikel ini telah menunjukkan bahwa pembangunan Terminal Barang Internasional Entikong dilakukan dengan dukungan dari negara dan masyarakat menuju terwujudnya negara kesejahteraan. Peran negara dalam hal tersebut dilakukan melalui keberperannya sebagai fasilitator yaitu fasilitator pengkajian, sebagai katalisator yaitu katalisator pemerataan ekonomidan katalisator perlindungan keamanan, dan sebagai regulator, yaitu dalam mengatur regulasi dalam negeri dan regulasi luar negeri. Dengan adanya fasilitator tersebut dapat mempercepat pembangunan terminal dagang internasional yang menjadi infrastruktur penunjang bagi kesejahteraan masyarakat permabatasan maupun perekonomian negara. Selain itu kerjasama antar instansi juga berperan aktif dalam pengembangan dan pengoptimalan perdangan di terminal dagang internasional di perbatasan entikong.

Ucapan Terima Kasih

Terima kasih kepada Saudara Abelnus selaku Ketua Forum Perbatasan Kalimantan Barat yang telah bersedia menjadi mitra dan membantu peneliti pada saat turun lapangan.

Pendanaan

Artikel ini merupakan salah satu subpokok bahasan dari riset yang dibiayai oleh DRPM DIKTI Skin Penelitian Terapan tahun 2019 berdasarkan Surat Keputusan Nomor 7/E/KPT/2019 dan Perjanjian / Kontrak Nomor 217/SP2H/LT/DRPM/2019.

Daftar Pustaka

- Amin, M. (2011). Konsep Negara Kesejahteraan dari Waktu ke Waktu. *Jurnal POLITEIA*, Vol. 3 (2):106-112. Diakses melalui <https://jurnal.usu.ac.id/index.php/politeia/article/download/16106/6872> (pada 12 Juli 2019).
- Aravacik, E. D. (2018). *Social Policy & the Welfare State*. Intech Open (online books). Diakses melalui <https://www.intechopen.com/online-first/social-policy-and-the-welfare-state> (pada 10 Juli 2019).
- Azka, R. M. (2019). "Dimulai dari Entikong, Terminal Barang Internasional dibangun di 4 Wilayah". *Bisnis.com*. Diakses melalui <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190429/98/916733/dimulai-dari-entikong-terminal-barang-internasional-dibangun-di-4-wilayah> (pada 13 Juli 2019).
- Budiardjo, M. (2017). *Dasar-Dasar Ilmu Politik* (edisi revisi). Jakarta: Gramedia.
- Cetin, C.K., & Cerit, A.G. (2010). Organisational effectiveness at seaport: A system approach. *Maritim Policy and Management*. Vol. 37, No. 3, pp.195-219. (pada 5 April 2019).
- Chornelius, H. (2019). "Terminal Barang Internasional Entikong Diresmikan, Setiyadi: Percepat Pembangunan Wilayah Perbatasan". *TribunSanggau.com*. Diakses melalui <https://pontianak.tribunnews.com/2019/04/29/terminal-barang-internasional-entikong-diresmikan-setiyadi-percepat-pembangunan-wilayah-perbatasan> (pada 13 Juli 2019).
- Cislaghi, B. (2019). "The Potential of a community-led approach to change harmful gender norms in low- and middle-income countries". *AliGN: Advancing Learning and Innovation on Gender Norms*. Diakses melalui https://www.alignplatform.org/sites/default/files/2019-01/community_led_approach_report.pdf (pada 3 September 2019).
- Dephub.go.id. (2018). "Terminal Barang Internasional Entikong Siap Beroperasi Akhir Tahun 2018". Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Biro Komunikasi dan Informasi Publik. Diakses melalui

- <http://www.dephub.go.id/post/read/terminal-barang-internasional-entikong-siap-beroperasi-akhir-tahun-2018> (pada 13 Juli 2019).
- Diener, A. C. & Hagen, J. (2012). *Borders: A Very Short Introduction*. New York: Oxford University Press.
- Djauhari. (2006). "Kajian Teori Welfare State dalam Perspektif Barat dan Islam. Jurnal Hukum". Diakses melalui http://cyber.unissula.ac.id/journal/pe_detailartikel.php?id=NDcwYXBheWFlbmtyaXBzaW55YT8=. (pada 3 September 2019).
- Elyta & Kartikasari, W. (2020). Strengthening the Border Tourism in Sambas District of West Kalimantan Indonesia in the Covid-19 Pandemic: A Political Boundaries Perspective. *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*, Volume 518. ICoSIHESS 2020. Diakses melalui <https://www.atlantispress.com/proceedings/icosihess-20/125951434>. pada 3 Januari 2021).
- Elyta., Razak, A., Rahman, I., Fahrana, Y., & Nailufar, F. D. (2021). Model of Strengthening Economic Security Through The Implementation of Management Accounting for Small and Medium Business in Borders of States. *Academy of Strategic Management Journal*, 20(1), pp: 1-11. Access from <https://www.abacademies.org/articles/model-of-strengthening-economic-security-through-the-implementation-of-management-accounting-for-small-and-medium-business-in-bord-10477.html>. (pada 10 april 2021).
- Herlan & Elyta. (2020). Model of Gawai Dayak Based-Social Capital in The Border of Sajingan Besar of West Kalimantan. *Sosiohumaniora - Jurnal Ilmu-ilmu Sosial dan Humaniora*, 22(1), 55 – 63. Doi: <https://doi.org/10.24198/sosiohumaniora.v22i1>.
- Hermansyah, A. (2018). "Pembangunan Infrastruktur dan Partisipasi Masyarakat". Detiknews. Diakses melalui <https://news.detik.com/kolom/d-4021236/pembangunan-infrastruktur-dan-partisipasi-masyarakat> (pada September 3 2019).
- Hermawanti, M. (2004). Beda Sistem Ekonomi-Politik, Beda Sistem Jaminan Sosial Komparasi di Beberapa Negara, Vol. 10 (21). Yogyakarta: *Flamma*. Diakses melalui <http://www.ireyogya.org/>. (pada 12 Juli 2019).
- Jamaliah & Elyta. (2021). The Impact of Economic Growth in The Primary, Secondary and Tertiary Sectors on Employment in West Kalimantan, Indonesia. *Academy of Strategic Management Journal*, (20)2, pp: 1-17. Access from <https://www.abacademies.org/articles/the-impact-of-economic-growth-in-the-primary-secondary-and-tertiary-sectors-on-employment-in-west-kalimantan-indonesia-10585.html>. (pada 10 april 2021).
- Katrovsky, Alexander P & Korneevets, V.S. (2015). Current State and Problems of the Border Regions of Russia with Belarus. *International Journal of Economics and*

- Financial Issues*, 5 (Special Issue) 49-54. Diakses melalui <https://www.econjournals.com/index.php/ijefi/article/download/1585/pdf>. (pada 10 April 2019).
- Kiswanto, E. (2005). Negara Kesejahteraan (Welfare State): Mengembalikan Peran Negara dalam Pembangunan Kesejahteraan Sosial di Indonesia. *Jurnal Kebijakan dan Administrasi Publik*, Vol. 9 (2):91-108. Diakses melalui <https://jurnal.ugm.ac.id/jkap/article/view/8320> (pada 12 Juli 2019).
- Klink, H. A. (2000). "Optimisation of land access to sea ports," *Proceedings of the land access to sea ports, European Conference of Ministers of Transport*, pp.10-11, Rotterdam. <https://trid.trb.org/view/689519> .(pada 5 April 2019).
- Kolossov, V. (2012). Euborderscapes: State of the Debate Report I. Available at: http://www.euborderscapes.eu/fileadmin/user_upload/EUBORDERSCAPES_State_of_Debate_Report_I.pdf (pada 10 April 2019).
- Langen, D. & Lugt, L. M. (2007). "Government structure of port authorities in the Netherlands: Devolution, port governance and port performance," *Journal of Transportation Economics*, Vol.17, No.5, pp.109-137. <https://research.tue.nl/en/publications/governance-structure-of-port-authorities-in-the-netherlands> .(pada 5 April 2019).
- Lindbeck, A. (2006). The Welfare State – Background, Achievements, Problems. Research Institute of Industrial Economics, *IFN Working Paper*, No. 662, pp. 1-23. Diakses melalui <http://www.ifn.se/Wfiles/wp/wp662.pdf> (pada 8 Juli 2019).
- Mas'udi, W. & Hanif, H. (2011). Welfare Politics in Contemporary Indonesia: Examining Welfare Vision of Law 11/2009. *Power, Conflict and Democracy Journal*, 3(1). DOI: <https://doi.org/10.22146/pcd.25742>.
- Monios, J. (2016). Identifying governance relationships between intermodal terminals and logistics platforms. *Transp. Rev.* 35, 767–791. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01441647.2015.1053103>.(pada 5 April 2019).
- Naqvi, H. (2003). *Menggagas Ilmu Ekonomi Islam*. Terjemahan M. Saiful Anam dan M. Ufuq Mubin. Yogyakarta: Pusat Pelajar.
- Nguyen, L.C. & Notteboom, T. (2017). Public-private partnership model selection for dry port development: An application to Vietnam. *World Rev. Intermodal Transp. Res*, 6, 229–250. <https://biblio.ugent.be/publication/8532569/file/8532571.pdf>.(pada 5 April 2019).
- Notteboom, T., Parola, F., Satta, G., & Risitano, M. (2017). A taxonomy of logistics centres: Overcoming conceptual ambiguity. *Transp. Rev.*, 37, 276–299. <https://biblio.ugent.be/publication/8162919>.(pada 5 April 2019).
- Posumah, F. (2015). Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Investasi Di

- Kabupaten Minahasa Tenggara. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, Vol. 15 No. 02, p.1-13. Diakses melalui <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jbie/article/view/8776>. (pada Juli 12 2019).
- Qiu, X., Lam, J.S.L. & Huang, G.Q. 2015. A bilevel storage pricing model for outbound containers in a dry port system. *Transp. Res. Part E*, 73, 65-83. <https://www.infona.pl/resource/bwmeta.element.elsevier-12bef467-3980-3856-a6fd-fd03f2c835bb>.(pada 5 April 2019).
- Ramutsindela, M. 2014. Instead Of Re-Drawing The Map, Let's Transform Our Borders. <https://psmag.com/news/instead-re-drawing-map-lets-transform-borders-96940> (pada 10 April 2021).
- Robinson, R. 2002. "Ports are elements in value driven chain system: the new paradigm," *Maritime Policy and Management*, Vol.29, No.3, pp.241-255. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03088830210132623>.(pada 5 April 2019).
- Roso, V. 2009. Emergence and significance of dry ports – The case of the Port of Göteborg. *World Review of Intermodal Transportation Research*, Vol. 2 No. 4, pp. 296-310. Diakses melalui <https://trid.trb.org/view/898944>. (pada 13 Juli, 2019).
- Song, D. W. 2003. "Port co-operation in concept and practice," *Journal of Maritime Policy and Management*, Vol.30, No.1, pp.29-44. [https://www.scirp.org/\(S\(i43dyn45teexjx455qlt3d2q\)\)/reference/ReferencesPapers.aspx?ReferenceID=1520096](https://www.scirp.org/(S(i43dyn45teexjx455qlt3d2q))/reference/ReferencesPapers.aspx?ReferenceID=1520096) .(pada 5 April 2019).
- Suharto, E. 2006. Peta dan Dinamika Welfare State di Beberapa Negara: Pelajaran apa yang bisa dipetik untuk membangun Indonesia? Yogyakarta: Institute for Research and Empowerment (IRE). Diakses melalui <http://www.policy.hu/suharto/Naskah%20PDF/UGMWelfareState.pdf> (pada 08 Juli 2019).
- Sukardi (2019). "Rapat Rencana Pengoperasian Terminal Barang Internasional Entikong". DISKOMINFO Kabupaten Sanggau. Diakses melalui <https://diskominfo.sanggau.go.id/baca/14-02-2019/lounging-pengoperasian-terminal-barang-entikong-diperkirakan-18-februari/> (pada 13 Juli 2020).
- Sukmana, O. (2016). Konsep dan Desain Negara Kesejahteraan (Welfare State). *Jurnal Sospol*, Vol. 2 (1):103-122. Diakses melalui <http://ejournal.umm.ac.id/index.php/sospol/article/view/4759> (pada 12 Juli 2019).
- Tavipiyono, A.S Asisten Deputi Potensi Kawasan Perbatasan Darat. (2016). Makalah Kebijakan Pembangunan Kawasan Perbatasan Ri-Malaysia: Badan Nasional Pengelola Perbatasan. Pada acara Diskusi Sehari: "Perbatasan RI-Malaysia: Pembangunan Kawasan Perbatasan" Kedeputian Bidang Dukungan Kebijakan Pemerintahan Sekretariat Wakil Presiden Pontianak, 7 April 2016
- Tribunpontianak.Co.Id. (2015). Geliat Mewujudkan Dry Port Entikong. *Tribun News*.

- <http://pontianak.tribunnews.com/2015/07/09/geliat-mewujudkan-dry-port-Entikong>. (pada 7 Juli 2019)
- TribunSanggau.com. (2019). "Terminal Barang Internasional Entikong Diresmikan, Wakil Bupati Yohanes Ontot Ungkap Kegembiraan". *Tribun News*. Diakses melalui <https://pontianak.tribunnews.com/2019/04/29/terminal-barang-internasional-entikong-diresmikan-wakil-bupati-yohanes-ontot-ungkap-kegembiraan> (pada 13 Juli 2019).
- Triwibowo, D & Bahagijo, S. (2006). *Mimpi Negara Kesejahteraan*. Jakarta: Pustaka LP3ES.
- Us, Kasful A. (2010). Dimensi Hubungan Negara, Politik dan Pendidikan. *Jurnal Ta'dib*, Vol. Xv. No. 02 : 297- 308. Diakses melalui <http://jurnal.radenfatah.ac.id/index.php/tadib/article/view/77>. (pada 13 Juli 2019).
- Van den Berg, R. & De Langen, P.W. (2011). Hinterland strategies of port authorities: A case study of the port of Barcelona. *Res. Transp. Econ.*, 33, 6–14. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0739885911000229>. (pada 5 April 2021).
- Vaughan W, N. (2009). *Border Politics: The Limits of Sovereign Power*. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Woxenius, J., Roso, V. & Lumsden, K. (2004). The Dry port Concept – Connecting Seaports with their Hinterland by Rail. ICLSP Conference Proceedings, Dalian, China, pp. 305-319. Diakses melalui <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692308001245>. (pada 10 Juli 2019).
- Zartman, W. I. (2010). Identity, Movement & Response. In W. I. Zartman (ed.) *Understanding Life in the Borderlands*. <http://ajpssi.org/index.php/ajpssi/article/view/377> (pada 10 April 2021).
- Zulkifar, A. (2016). "Peluang dan Tantangan Pekerja Migran Indonesia dalam Masyarakat Ekonomi ASEAN", dalam *Konvensi Nasional Asosiasi Ilmu Hubungan Internasional VII Tahun 2016*, Universitas Hasanuddin, Makassar. Diakses melalui <https://osf.io/preprints/inarxiv/9twcv/> (pada 12 Juli 2019).

Tentang Penulis

Elyta adalah dosen di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura sejak tahun 2005. Penulis lahir di Pontianak pada tanggal 27 Juni 1979. Fokus kajian penulis mengenai politik perbatasan.