



Transformasi Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Terpadu Laut sebagai Simpul Konektivitas Strategis dalam Kerangka BIMP-EAGA Vision 2035

Fredi Mainassy^{1*}, Eva lisantri², Sulviyani Suardi³

¹⁻³Badan Nasional Pengelola Perbatasan, Indonesia

Email: fredimainassy@gmail.com¹, evalisantri20@gmail.com², sulvi.suardi@gmail.com³

*Penulis Korespondensi: fredimainassy@gmail.com

Abstract. *The BIMP-EAGA Vision 2035 (BEV 2035) marks a significant paradigm shift in border management in Southeast Asia, with a primary focus on integrating a more inclusive, open, harmonized, and resilient system. In this context, sea-based border crossing posts (PLBN) in Indonesia, such as the Sebatik PLBN, the Serasan PLBN, and the Miangas and Marore Border Crossing Stations (BCS), play a strategic role as maritime connectivity nodes connecting Indonesia with neighboring countries. The transformation of these PLBNs faces several challenges, particularly related to the disharmony of CIQS (Customs, Immigration, Quarantine, and Security) regulations between countries, technical obstacles related to non-conventional vessels (NCSS), and inadequate port infrastructure. To overcome these obstacles, strategic measures are needed, such as revising cross-border trade agreements, increasing quarantine capacity and facilities, and strengthening maritime logistics networks between countries. Furthermore, the development of a sustainable blue economy in border areas is crucial to ensure that the PLBN functions not only as an administrative checkpoint but also as a key facilitator in driving economic growth based on maritime resources. Within the framework of the BIMP-EAGA Vision 2035, the Integrated Maritime PLBN is expected to reduce dependence on informal trade and improve the quality of life of border communities by accelerating connectivity, developing the maritime economic sector, and opening international market access for local products. Thus, the PLBN must transform into a catalyst for inclusive and environmentally friendly economic development in Indonesia's border regions.*

Keywords: *BIMP-EAGA Vision 2035; Blue Economy; CIQS Regulations; Integrated Maritime Border Crossing (PLBN); Maritime Connectivity.*

Abstrak. BIMP-EAGA Vision 2035 (BEV 2035) menandai pergeseran paradigma yang signifikan dalam pengelolaan kawasan perbatasan di Asia Tenggara, dengan fokus utama pada integrasi sistem yang lebih inklusif, terbuka, selaras, dan tangguh. Dalam konteks ini, Pos Lintas Batas Negara (PLBN) berbasis laut di Indonesia, seperti PLBN Sebatik, PLBN Serasan, serta Border Crossing Station (BCS) Miangas dan Marore, memainkan peran strategis sebagai simpul konektivitas maritim yang menghubungkan Indonesia dengan negara-negara tetangga. Transformasi PLBN ini menghadapi sejumlah tantangan, terutama terkait dengan ketidakharmonisan regulasi CIQS (Customs, Immigration, Quarantine, and Security) antarnegara, hambatan teknis terkait dengan kapal non-konvensi (NCSS), serta infrastruktur pelabuhan yang belum sepenuhnya memadai. Untuk mengatasi hambatan-hambatan ini, diperlukan langkah-langkah strategis seperti revisi perjanjian perdagangan lintas batas, peningkatan kapasitas dan fasilitas karantina, serta penguatan jaringan logistik maritim antarnegara. Selain itu, pengembangan ekonomi biru yang berkelanjutan di kawasan perbatasan sangat penting untuk memastikan bahwa PLBN berfungsi tidak hanya sebagai pos pemeriksaan administratif, tetapi juga sebagai fasilitator utama dalam mendorong pertumbuhan ekonomi berbasis sumber daya maritim. Dalam kerangka BIMP-EAGA Vision 2035, PLBN Terpadu Laut diharapkan dapat mengurangi ketergantungan pada perdagangan informal dan meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat perbatasan dengan mempercepat konektivitas, mengembangkan sektor ekonomi maritim, dan membuka akses pasar internasional bagi produk lokal. Dengan demikian, PLBN harus bertransformasi menjadi katalisator pembangunan ekonomi yang inklusif dan ramah lingkungan di wilayah perbatasan Indonesia.

Kata kunci: BIMP-EAGA Vision 2035; Ekonomi Biru; Konektivitas Maritim; PLBN Terpadu Laut; Regulasi CIQS.

1. LATAR BELAKANG

Indonesia, sebagai negara kepulauan, menghadapi tantangan unik dalam pengelolaan perbatasan negaranya. Selama beberapa dekade, paradigma pengelolaan perbatasan didominasi oleh pendekatan keamanan (*security approach*) yang memandang kawasan perbatasan sebagai garis pertahanan militer semata. Namun, dinamika geopolitik Asia Tenggara yang berkembang pesat, ditandai dengan integrasi ekonomi ASEAN dan inisiatif sub-regional seperti Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA), menuntut transformasi mendasar menuju pendekatan kesejahteraan (*prosperity approach*) tanpa mengabaikan aspek kedaulatan.

Dalam konteks aktual, pergeseran paradigma pengelolaan perbatasan laut juga dipercepat oleh meningkatnya tekanan global terhadap keamanan rantai pasok, perubahan iklim, serta eskalasi ketegangan geopolitik di Laut China Selatan dan Samudra Pasifik Barat. Kondisi ini menempatkan kawasan perbatasan laut Indonesia tidak hanya sebagai ruang ekonomi, tetapi juga sebagai *buffer* strategis stabilitas kawasan. Oleh karena itu, pengelolaan PLBN Terpadu Laut harus mampu menjawab kebutuhan ganda: menjaga kedaulatan negara sekaligus menjamin keberlanjutan aktivitas ekonomi masyarakat perbatasan yang selama ini sangat bergantung pada konektivitas lintas negara.

Pergeseran paradigma ini melihat perbatasan sebagai ruang interaksi, simpul pertumbuhan dan pintu gerbang kerja sama, bukan semata-mata wilayah pinggiran negara. Sehingga Indonesia memiliki konsep pengelolaan perbatasan dengan membentuk Pos Lintas Batas Negara (PLBN) yang tidak lagi sekadar berfungsi sebagai pos pemeriksaan administrasi keimigrasian dan kepabeanan. Dalam konteks visi Indonesia Emas 2045 dan rencana strategis BIMP-EAGA Vision 2035 (BEV 2035), PLBN diposisikan sebagai "Beranda Depan" negara dan simpul konektivitas yang mengintegrasikan rantai pasok regional. Fokus kajian ini secara spesifik menyoroti dimensi laut dari konektivitas tersebut, sebuah domain yang sering kali tertinggal dibandingkan konektivitas darat, namun memiliki potensi nilai ekonomi biru (*blue economy*) yang masif.

Selain itu, realitas di lapangan menunjukkan bahwa ketimpangan pembangunan antara pusat dan wilayah perbatasan masih menjadi tantangan nyata. Keterbatasan akses transportasi laut, tingginya biaya logistik, serta dominasi perdagangan informal menjadi indikator bahwa transformasi PLBN belum sepenuhnya berdampak pada peningkatan kesejahteraan masyarakat. Dengan demikian, penguatan fungsi PLBN Terpadu Laut perlu diarahkan pada penciptaan ekosistem ekonomi perbatasan yang formal, efisien, dan inklusif, agar pergeseran

paradigma benar-benar dirasakan oleh masyarakat sebagai manfaat nyata, bukan sekadar perubahan konsep kebijakan.

Kebijakan Indonesia untuk membentuk PLBN dalam hal ini tiga lokasi studi kasus—PLBN Sebatik (Sei Nyamuk) di Kalimantan Utara, PLBN Serasan di Kepulauan Riau (Natuna), serta Border Crossing Station (BCS) Miangas dan Marore di Sulawesi Utara—merupakan manifest konkret dari pergeseran paradigma tersebut. Pelayanan Lintas Batas Negara ini merepresentasikan kompleksitas bukan hanya titik terluar secara geografis, tetapi juga titik temu dari arus perdagangan tradisional, potensi konflik kedaulatan, dan peluang integrasi ekonomi modern. PLBN tidak lagi berfungsi sebagai hanya sebagai titik pemeriksaan keimigraian, kepabeanan dan karantina, tetapi berkembang menjadi hub layanan terpadu lintas sektor yang mencakup fasilitasi mobilitas orang, barang dan kendaraan lintas negara; dukungan perdagangan lintas batas dan logistik maritim; pelayanan ekonomi sosial dan pariwisata; integrasi dengan pelabuhan, kawasan industri dan sentra perikanan sehingga berperan sebagai simpul konektivitas strategis yang menghubungkan wilayah perbatasan dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi nasional dan regional.

Sebagai simpul konektivitas, PLBN memiliki fungsi strategis seperti konektivitas fisik yang menghubungkan jalur pelayaran, pelabuhan, dan infrastruktur logistik antarnegara di kawasan perbatasan laut; konektivitas ekonomi yang mendorong perdagangan lintas batas, pengembangan UMKM maritim, perikanan tangkap dan budidaya, serta sekeonomi biru berbasis potensi lokal; serta konektivitas kelembagaan dan sosial dalam memperkuat koordinasi antarinstansi lintas negara, harmonisasi regulasi, serta interaksi sosial budaya masyarakat perbatasan.

Untuk itu, terdapat relevansi dalam kerangka BIMP-EAGA 2035 dimana menekankan percepatan pembangunan inklusif dan berkelanjutan di kawasan perbatasan dan wilayah tertinggal melalui peningkatan konektivitas, integrasi ekonomi, dan pemanfaatan potensi maritim. Dalam kerangka ini, PLBN Terpadu Laut menjadi *enabler* utama bagi *Enhanced Connectivity* yakni memperkuat jaringan transportasi laut dan logistik regional; *Sustainable and Inclusive Growth* dengan membuka akses pasar bagi masyarakat perbatasan dan pelaku ekonomi lokal; *People to People Connectivity* yang memfasilitasi mobilitas masyarakat, pariwisata, dan pertukaran sosial-budaya. Dimana transformasi PLBN sejalan dengan prinsip *blue economy* dan *sustainable maritime governance* yang diusung BIMP-EAGA Vision (BEV) 2035. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran PLBN Terpadu Laut dalam mendukung implementasi BIMP-EAGA Vision 2035 dan untuk mengidentifikasi tantangan serta peluang yang ada dalam pengelolaannya.

2. KAJIAN TEORITIS

Konsep *Collaborative Border Management* (CBM) dan *Smart Borders*

Dalam praktik aktual, penerapan CBM di PLBN Terpadu Laut masih menghadapi tantangan berupa perbedaan budaya organisasi, ego sektoral, serta keterbatasan sistem informasi yang belum sepenuhnya terintegrasi. Di lapangan, koordinasi antarinstansi CIQS sering kali bersifat *ad hoc* dan belum didukung oleh standar operasional bersama yang konsisten. Oleh karena itu, penguatan CBM perlu dilengkapi dengan mekanisme komando terpadu, forum koordinasi rutin berbasis kinerja, serta indikator layanan lintas instansi yang terukur. Dalam menyambut BEV 2035, pengelolaan PLBN tidak bisa lagi dilakukan secara sektoral. Konsep *Collaborative Border Management* (CBM) menjadi prasyarat, di mana seluruh instansi CIQS bekerja dalam satu sistem terintegrasi untuk mempercepat arus barang dan orang sambil meminimalkan risiko keamanan.

Sementara itu, implementasi konsep *Smart Borders* di wilayah perbatasan laut harus mempertimbangkan keterbatasan infrastruktur dasar seperti listrik dan jaringan telekomunikasi. Tanpa dukungan infrastruktur digital yang andal, adopsi teknologi canggih berisiko menjadi tidak berkelanjutan. Dengan demikian, strategi *Smart Borders* perlu dilakukan secara bertahap (*phased approach*), dimulai dari digitalisasi layanan dasar CIQS, integrasi data lintas instansi, hingga penguatan *maritime domain awareness* yang relevan dengan karakteristik wilayah laut terbuka. *Collaborative Border Management* (CBM) merupakan pendekatan pengelolaan perbatasan yang menekankan kolaborasi lintas instansi, lintas sektor, dan lintas negara dalam rangka memastikan pengawasan perbatasan yang efektif sekaligus mendukung kelancaran arus orang, barang, dan jasa.

CBM berangkat dari kesadaran bahwa pengelolaan perbatasan modern tidak dapat dilakukan secara sektoral atau *unilateral*, karena perbatasan merupakan ruang multidimensi yang mencakup aspek keamanan, ekonomi, sosial, dan lingkungan. CBM dibangun dengan prinsip koordinasi lintas instansi, kerjasama lintas negara, berbagi informasi dan resiko serta keseimbangan keamanan dan fasilitasi. Dalam konteks PLBN terpadu laut, CBM dapat diwujudkan melalui pelayanan terpadu satu atap antarinstansi, prosedur lintas batas yang disederhanakan, koordinasi operasional antara aparat darat dan laut serta keterlibatan pemerintah daerah dan komunitas perbatasan. Dimana CBM menjadikan PLBN sebagai platform kolaborasi, bukan sekedar titik kontrol administratif.

Lebih jauh, BEV 2035 mendorong adopsi teknologi *Smart Borders*. *Smart borders* merupakan pendekatan pengelolaan perbatasan berbasis pemanfaatan teknologi digital dan sistem cerdas untuk meningkatkan efektivitas pengawasan, efisiensi layanan, dan kualitas

pengambilan keputusan. Ini mencakup penggunaan biometrik, pemindai kargo otomatis, dan analisis data berbasis AI untuk mendeteksi anomali perdagangan atau pergerakan orang. Di perbatasan laut seperti Sebatik dan Serasan, tantangan *Smart Border* lebih kompleks karena mencakup pengawasan perairan (*maritime domain awareness*) yang membutuhkan integrasi radar pantai, AIS (*Automatic Identification System*), dan patroli drone. Pada PLBN Terpadu laut, *smart borders* akan mendukung percepatan arus penumpang dan barang, pengawasan maritim yang berlapis (*layered security*), pengambilan keputusan berbasis *data real time*, pengurangan biaya transaksi dan *human error* sehingga PLBN menjadi gerbang perbatasan yang efisien, aman dan adaptif.

CBM dan *Smart Borders* bukan konsep yang berdiri sendiri, melainkan saling melengkapi, dimana CBM menyediakan kerangka kelembangaan dan tata kelola dan *Smart Borders* menyediakan instrumen teknologi dan sistem operasional. Sinergi keduanya diharapkan dapat menghasilkan pengelolaan perbatasan yang kolaboratif dan berbasis teknologi, keseimbangan antara keamanan dan fasilitasi ekonomi, serta peningkatan kepercayaan antarinstansi dan antarnegara. Dimana dalam konteks BIMP-EAGA 2035, integrasi CBM dan *Smart Borders* dapat memperkuat konektivitas subregional, efisiensi logistik, dan stabilitas kawasan sekaligus mendukung pembangunan perbatasan laut yang inklusif dan berkelanjutan.

Regulasi Kapal Non-Konvensi (Non-Convention Sized Ships - NCSS)

Permasalahan NCSS mencerminkan kesenjangan antara realitas armada pelayaran rakyat (pelra) dengan rezim hukum internasional yang cenderung berorientasi pada kapal skala besar. Dalam kondisi aktual, pelaku pelra di wilayah perbatasan masih menghadapi biaya sertifikasi dan standar keselamatan yang relatif berat jika dibandingkan dengan kapasitas usaha mereka. Tanpa dukungan insentif dan pendampingan teknis, regulasi NCSS berpotensi tidak efektif di tingkat implementasi. Salah satu hambatan terbesar dalam konektivitas laut BIMP-EAGA adalah ketidaksesuaian standar kapal. Mayoritas armada perdagangan di perbatasan adalah kapal kayu tradisional di bawah 500 GT yang tidak memenuhi standar konvensi IMO (SOLAS). Hal ini sering menyebabkan kapal Indonesia ditahan di pelabuhan Malaysia atau Filipina.

Untuk mengatasi ini, Kementerian Perhubungan telah menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 7 Tahun 2024 tentang standar kapal non-konvensi berbendera Indonesia. Namun, tantangan utamanya adalah *Mutual Recognition* (saling pengakuan). Tanpa adanya kesepakatan NCSS yang mengikat di level BIMP-EAGA (yang direncanakan untuk

diselesaikan secara bilateral), regulasi domestik ini belum cukup untuk menjamin akses pasar bagi kapal-kapal pelra Indonesia ke Tawau atau General Santos.

Oleh karena itu, selain mendorong pengakuan internasional, pemerintah juga perlu menyiapkan skema transisi yang realistis, seperti subsidi sertifikasi, peningkatan kapasitas galangan lokal, serta program standardisasi bertahap. Langkah ini penting agar regulasi NCSS tidak hanya menjadi instrumen kepatuhan, tetapi juga alat pemberdayaan ekonomi masyarakat perbatasan.

One Borneo Quarantine Initiative: Benteng Biosekuriti

Sebagai respons terhadap ancaman penyakit zoonosis dan hama tanaman lintas batas, BEV 2035 mengamanatkan implementasi penuh *One Borneo Quarantine Initiative*. Inisiatif ini, yang surat minatnya (*Letter of Intent*) telah ditandatangani, bertujuan menyelaraskan prosedur karantina antara Indonesia (Kalimantan), Malaysia (Sabah/Sarawak), dan Brunei Darussalam. Bagi PLBN Sebatik dan Entikong, ini berarti perlunya peningkatan kapasitas laboratorium karantina di pintu masuk dan harmonisasi daftar hama karantina (*quarantine pest list*). Kegagalan dalam hal ini dapat menghambat ekspor produk pertanian unggulan Kalimantan (seperti pisang dan kakao) yang menjadi target Food Basket BIMP-EAGA.

3. METODE PENELITIAN

Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif yang bertujuan untuk menggambarkan fenomena yang terjadi di lapangan dengan cara yang lebih mendalam dan rinci. Pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk menggali data terkait pengalaman, persepsi, serta opini dari aktor-aktor yang terlibat dalam pengelolaan PLBN Terpadu Laut. Peneliti akan berfokus pada penjelasan mengenai tantangan, peluang, dan solusi yang terkait dengan pengelolaan PLBN Terpadu Laut serta implementasi BIMP-EAGA Vision 2035.

Metode kualitatif memungkinkan peneliti untuk tidak hanya mengandalkan data numerik, tetapi juga untuk memahami konteks sosial, budaya, dan ekonomi yang memengaruhi pengelolaan PLBN Terpadu Laut di wilayah perbatasan.

Jenis Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder.

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari lapangan melalui wawancara mendalam (*in-depth interviews*) dengan berbagai pihak yang terlibat dalam pengelolaan PLBN Terpadu Laut. Wawancara dilakukan dengan pejabat pemerintah, pengelola PLBN, masyarakat

perbatasan, serta pelaku ekonomi lokal. Di samping itu, penelitian ini juga menggunakan teknik observasi lapangan untuk memperoleh data visual dan kontekstual mengenai kondisi infrastruktur, sistem operasional, dan tantangan yang dihadapi di lokasi PLBN Terpadu Laut.

Data sekunder diperoleh melalui kajian dokumen, laporan pemerintah, publikasi dari BIMP-EAGA, serta data statistik terkait perdagangan lintas batas, regulasi CIQS, dan kebijakan yang berkaitan dengan PLBN Terpadu Laut. Data sekunder ini juga mencakup laporan tahunan yang disusun oleh Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP) dan kementerian terkait lainnya.

Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan difokuskan pada tiga lokasi PLBN Terpadu Laut di Indonesia yang dipilih berdasarkan relevansi strategis mereka dalam konteks implementasi BIMP-EAGA Vision 2035. Ketiga lokasi tersebut adalah: 1) PLBN Sebatik (Sei Nyamuk) di Kalimantan Utara, yang berfungsi sebagai titik penghubung dengan Malaysia (Sabah). 2) PLBN Serasan di Kepulauan Riau (Natuna), yang menjadi pintu gerbang utama menuju Malaysia Timur. 3) BCS Miangas dan Marore di Sulawesi Utara, yang menghubungkan Indonesia dengan Filipina Selatan. Pemilihan lokasi ini didasarkan pada posisi geografis dan peran strategisnya dalam konektivitas maritim serta pengelolaan ekonomi biru di kawasan perbatasan.

Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan melalui beberapa teknik berikut: 1) Wawancara Mendalam (*In-Depth Interviews*): Wawancara dilakukan dengan informan kunci yang terdiri dari pejabat pemerintah, pengelola PLBN, pelaku usaha lokal, dan masyarakat perbatasan. Wawancara ini bertujuan untuk menggali perspektif mereka mengenai pengelolaan PLBN Terpadu Laut, tantangan yang dihadapi, serta potensi pengembangan ekonomi perbatasan melalui sektor maritim dan perdagangan lintas batas. 2) Observasi Lapangan: Penulis melakukan kunjungan langsung ke lokasi PLBN untuk mengamati secara langsung operasional dan infrastruktur yang ada, serta mengidentifikasi kendala-kendala yang dihadapi dalam kelancaran proses perlintasan perbatasan, pengelolaan perdagangan, dan sektor-sektor ekonomi terkait lainnya. 3) Studi Dokumentasi: Penulis juga melakukan kajian terhadap dokumen kebijakan, laporan tahunan, dan data statistik yang berkaitan dengan kebijakan perbatasan dan perdagangan lintas negara, serta data dari BIMP-EAGA yang relevan dengan implementasi PLBN Terpadu Laut.

Teknik Analisis Data

Data yang diperoleh dari wawancara, observasi lapangan, dan studi dokumentasi akan dianalisis menggunakan analisis tematik. Dalam teknik ini, penulis akan mengidentifikasi tema-tema utama yang muncul dari data yang telah dikumpulkan, kemudian mengelompokkan data berdasarkan tema-tema tersebut. Proses analisis tematik ini bertujuan untuk menemukan pola-pola yang relevan dengan pengelolaan PLBN Terpadu Laut, tantangan yang dihadapi, serta potensi yang ada dalam memperkuat konektivitas perbatasan dan ekonomi biru di kawasan tersebut. Dengan pendekatan ini, penulis dapat memberikan gambaran yang lebih holistik mengenai situasi yang ada di lapangan dan solusi yang diperlukan untuk meningkatkan efisiensi operasional PLBN.

Validitas dan Reliabilitas Data

Untuk memastikan validitas dan reliabilitas data, penelitian ini menggunakan teknik triangulasi. Triangulasi dilakukan dengan cara membandingkan data yang diperoleh dari wawancara dengan data dari observasi lapangan dan kajian dokumen. Selain itu, teknik *member checking* juga digunakan, yaitu dengan mengkonfirmasi hasil wawancara kepada informan untuk memastikan bahwa interpretasi data sudah sesuai dengan pandangan mereka. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan keandalan data yang diperoleh serta meminimalkan bias dalam proses analisis.

Waktu dan Durasi Penelitian

Penelitian ini direncanakan untuk berlangsung selama enam bulan, dengan rincian waktu yang dialokasikan untuk pengumpulan data, analisis data, dan penyusunan laporan penelitian. Pengumpulan data akan dilakukan selama tiga bulan pertama, diikuti dengan dua bulan untuk analisis data dan satu bulan untuk penulisan laporan dan publikasi hasil penelitian.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Strategis PLBN Sebatik (Sei Nyamuk)

Profil Geopolitik dan Ekonomi

Pulau Sebatik memiliki posisi geografis yang sangat unik karena merupakan satu-satunya pulau di Indonesia yang terbagi secara darat dengan negara lain, yaitu Malaysia. PLBN Sebatik di Sei Nyamuk, Kabupaten Nunukan, berfungsi sebagai gerbang utama menuju Tawau, Sabah, yang hanya berjarak 15-20 menit perjalanan laut. Secara ekonomi, ketergantungan masyarakat Sebatik terhadap Tawau sangat tinggi, terutama untuk kebutuhan pokok dan pemasaran hasil perkebunan, seperti kelapa sawit dan kakao. Berdasarkan data lapangan,

perdagangan lintas batas di wilayah ini didominasi oleh transaksi informal dan tradisional yang telah berlangsung turun-temurun.

PLBN Sebatik saat ini berada dalam fase kritis transisi, dari sekadar simbol pembangunan menjadi simpul aktivitas ekonomi nyata. Masyarakat memiliki ekspektasi yang sangat tinggi terhadap beroperasinya PLBN, khususnya dalam mengurangi ketergantungan pada jalur perdagangan informal. Namun, keterlambatan operasional penuh PLBN berisiko menurunkan kepercayaan publik terhadap kebijakan negara. Untuk itu, percepatan fungsi layanan dasar PLBN harus menjadi prioritas, meskipun infrastruktur pendukungnya masih belum sepenuhnya ideal. Selain itu, penyelesaian isu ***Outstanding Boundary Problems (OBP)*** di wilayah Sebatik juga memiliki dimensi sosial-psikologis yang perlu dikelola dengan pendekatan yang komunikatif dan partisipatif agar tidak memicu konflik horizontal di masyarakat.

Status Infrastruktur dan Hambatan Operasional

Pembangunan fisik PLBN Sebatik telah diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada Oktober 2024. Meskipun demikian, hingga akhir 2025, operasional penuh masih menghadapi kendala serius. Berdasarkan kunjungan Kantor Staf Presiden (KSP) dan BNPP pada Mei 2025, teridentifikasi bahwa fungsi CIQS (*Customs, Immigration, Quarantine, and Security*) belum berjalan optimal, salah satunya karena menunggu kesiapan mirror post di sisi Malaysia dan finalisasi regulasi turunan terkait pelabuhan.

Tantangan infrastruktur pelabuhan sangat signifikan, terutama terkait dengan kedalaman alur dermaga di Sei Nyamuk yang terbatas saat surut, sehingga menyulitkan kapal-kapal feri berukuran sedang untuk bersandar. Selain itu, fasilitas bongkar muat yang masih bersifat manual menghambat efisiensi logistik. Untuk mengatasi masalah ini, diperlukan integrasi antara pelabuhan PLBN dengan pelabuhan pengumpan lokal, seperti Pelabuhan Batu, untuk menghindari kanibalisasi muatan. Masalah ***Outstanding Boundary Problems (OBP)*** terkait pergeseran patok yang menyebabkan sebagian rumah dan lahan perkebunan warga masuk ke wilayah Malaysia telah diverifikasi oleh BNPP pada September 2025. Penyelesaian masalah ini sangat krusial untuk memberikan kepastian hukum bagi zona operasional PLBN, dengan skema kompensasi dan relokasi yang sedang dipersiapkan untuk 34 kepala keluarga yang terdampak.

Peluang Implementasi BEV 2035 di Sebatik

Peluang implementasi BIMP-EAGA Vision 2035 (BEV 2035) di PLBN Sebatik sangat terbuka lebar dengan beberapa inisiatif strategis. Salah satunya adalah formalisasi jalur perdagangan yang melalui kerja sama dengan *Sabah Economic Development and Investment*

Authority (SEDIA). Dengan pembukaan kembali jalur penyeberangan legal yang sempat tertutup, perdagangan yang sebelumnya bergantung pada jalur informal atau "jalur tikus" akan beralih menjadi perdagangan formal yang sah dan dapat menyumbang devisa bagi negara. Proses ini didukung oleh penerapan *Cross-Border Trade Agreement* yang diperbarui, yang akan memfasilitasi perdagangan yang lebih efisien antara Indonesia dan Malaysia. Selain itu, Sebatik juga memiliki potensi besar untuk menjadi hub ekspor komoditas pertanian. Dengan kondisi alamnya yang mendukung, Sebatik dapat menjadi pusat konsolidasi bagi ekspor komoditas seperti kelapa sawit, kakao, dan pisang ke Sabah, Malaysia. Dukungannya terhadap fasilitas karantina yang terstandarisasi melalui *One Borneo Quarantine* memungkinkan produk-produk lokal dari Sebatik untuk menembus pasar Malaysia tanpa hambatan non-tarif yang berlebihan, membuka peluang besar bagi peningkatan perdagangan lintas negara. Di samping sektor ekonomi, potensi pariwisata dua negara juga patut diperhitungkan. Kedekatan budaya antara Indonesia dan Malaysia membuka kesempatan untuk mengembangkan paket wisata "Dua Negara Satu Pulau", di mana wisatawan dapat memasuki Sebatik melalui Tawau dan menikmati berbagai destinasi, seperti wisata mangrove dan budaya patok perbatasan. Pengembangan inisiatif ini didukung oleh kemudahan penggunaan pass lintas batas elektronik yang memungkinkan mobilitas wisatawan yang lebih cepat dan efisien antara kedua negara.

Analisis Strategis PLBN Serasan (Natuna)

Posisi Geostrategis di Laut Natuna Utara

PLBN Serasan yang terletak di Kabupaten Natuna, Kepulauan Riau, memiliki posisi yang sangat strategis di Laut Natuna Utara. Letaknya yang lebih dekat ke Sematan, Sarawak (Malaysia), sekitar 4-5 jam perjalanan laut, menjadikan Serasan sebagai "halaman depan" Indonesia di hadapan Malaysia Timur, lebih dekat dibandingkan dengan ibu kota kabupaten di Ranai atau provinsi di Tanjung Pinang. Posisi geografis ini memberikan potensi besar bagi Serasan untuk menjadi pusat konektivitas maritim antara Indonesia dan Malaysia Timur. PLBN Serasan tidak hanya berfungsi sebagai simpul perdagangan, tetapi juga sebagai pintu masuk untuk pariwisata strategis. Seiring dengan meningkatnya kunjungan wisatawan mancanegara, PLBN Serasan menunjukkan bahwa perbatasan laut dapat menjadi motor pertumbuhan ekonomi baru, khususnya melalui sektor pariwisata dan ekonomi biru.

Namun, meskipun potensi ini sangat besar, tanpa dukungan transportasi laut reguler yang terjangkau, sektor pariwisata di Serasan berisiko stagnan. Oleh karena itu, pengembangan sektor pariwisata harus disertai dengan peningkatan aksesibilitas melalui jalur laut yang lebih efisien. Dalam konteks ekonomi biru, tantangan utama yang dihadapi Serasan adalah memastikan bahwa peningkatan aktivitas ekonomi, khususnya di sektor perikanan dan

pariwisata, tidak merusak keberlanjutan ekosistem laut. Pengembangan sektor-sektor ini harus disertai dengan penguatan pengawasan lingkungan, penerapan praktik penangkapan berkelanjutan, dan pelibatan masyarakat lokal sebagai pelaku utama, bukan hanya sebagai objek pembangunan.

Kinerja Perdagangan dan Tantangan Regulasi

Sejak dioperasikan penuh pada awal 2025, PLBN Serasan telah mencatatkan aktivitas perdagangan yang menjanjikan meskipun masih timpang. Data perdagangan per Oktober 2025 menunjukkan bahwa nilai total ekspor-impor mencapai Rp3,2 miliar, dengan impor bahan pokok dan material bangunan mendominasi perdagangan di PLBN Serasan. Meskipun menunjukkan potensi yang baik, tantangan utama yang dihadapi PLBN Serasan adalah disparitas regulasi antara Indonesia dan Malaysia. Malaysia membatasi kapal pengangkut ekspor dari Serasan dengan kapasitas maksimum 6 GT, sementara impor dari Malaysia ke Serasan relatif lebih bebas. Ketidakseimbangan ini menghambat pengembangan sektor perikanan lokal, di mana nelayan Serasan kesulitan mengeksport hasil tangkapan dalam skala besar. Keterbatasan armada yang tersedia juga menjadi hambatan signifikan. Belum adanya transportasi laut seperti kapal RoRo atau feri cepat reguler yang melayani rute Serasan-Sematan mengakibatkan biaya logistik yang tinggi dan jadwal transportasi yang tidak menentu. Isolasi wilayah ini semakin memperburuk aksesibilitas dan menambah beban ekonomi bagi masyarakat perbatasan. Oleh karena itu, sangat penting untuk mengatasi masalah ini dengan menyediakan kapal cepat yang dapat menghubungkan Serasan dengan Malaysia dan memperlancar proses logistik antar kedua negara.

Implementasi Ekonomi Biru dan Pariwisata Bahari

Serasan diproyeksikan menjadi pilot project ekonomi biru di Indonesia sesuai arahan BIMP-EAGA Vision 2035 (BEV 2035). Potensi wisata bahari di Serasan semakin terbukti dengan keberhasilan acara Sail Yacht Natuna 2025, yang menjadikan Serasan sebagai titik singgah untuk wisatawan internasional. Pada periode libur Nataru 2025, sebanyak 413 wisatawan mancanegara tercatat masuk melalui Serasan, menjadikannya angka tertinggi di antara PLBN laut lainnya. Keberhasilan acara ini menunjukkan potensi besar sektor pariwisata di Serasan, khususnya dalam segmen wisata premium seperti kapal layar (yacht). Untuk meningkatkan daya tarik wisatawan lebih lanjut, diperlukan penyederhanaan prosedur *Vessel Declaration* dan *Cruising Permit* melalui sistem digital, yang akan memudahkan proses izin bagi wisatawan yang datang dengan kapal layar. Selain itu, Natuna juga memiliki potensi luar biasa di sektor perikanan tangkap. Untuk mendukung pengembangan sektor ini, PLBN Serasan baiknya diintegrasikan dengan Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu (SKPT) atau fasilitas

pendingin lokal, agar ikan segar dari Serasan dapat diekspor langsung ke Kuching atau Sematan dengan nilai jual yang lebih tinggi. Dengan pemanfaatan fasilitas tersebut, produk perikanan dari Serasan bisa menembus pasar internasional tanpa hambatan yang berarti, sekaligus memperkuat peran Serasan sebagai pusat ekonomi biru yang berkelanjutan.

Analisis Strategis BCS Miangas dan Marore

Penjaga Kedaulatan di Segitiga Emas Maritim

Miangas dan Marore terletak di bibir Samudra Pasifik dan berbatasan langsung dengan Filipina Selatan, khususnya Mindanao. Wilayah ini memiliki posisi strategis yang sangat penting karena merupakan bagian dari Coral Triangle, yang dikenal sebagai salah satu ekosistem laut terkaya dan paling biodiversitas di dunia. Selain itu, kawasan ini juga merupakan jalur migrasi tuna, yang menjadi salah satu komoditas penting dalam perdagangan perikanan. Namun, selain potensi ekonomi yang besar, wilayah ini juga menghadapi tantangan besar terkait dengan kejahatan transnasional, seperti penyelundupan senjata, terorisme, dan perdagangan manusia, yang sering kali melibatkan kelompok seperti Abu Sayyaf. Oleh karena itu, peningkatan status *Border Crossing Station* (BCS) Miangas dan Marore menjadi hal yang sangat penting untuk diperhatikan. Peningkatan status ini bukan hanya dilihat sebagai proyek pembangunan infrastruktur perbatasan semata, tetapi juga sebagai investasi jangka panjang dalam menjaga stabilitas kawasan. Keberadaan BCS ini dapat berperan sebagai *early warning system* dalam menghadapi potensi ancaman keamanan, baik dari sisi perbatasan laut maupun darat.

Namun demikian, tantangan utama yang dihadapi adalah ketidaklengkapan kerangka hukum lintas batas yang mengatur perdagangan dan pertukaran antar negara. Tanpa pembaruan yang jelas pada *Border Crossing Agreement* (BCA) RI–Filipina, potensi ekonomi yang ada di Miangas dan Marore akan tetap terkungkung dalam batas-batas yang sangat sempit. Revisi perjanjian ini menjadi prasyarat mutlak agar aktivitas lintas batas dapat berkembang secara legal, aman, dan menguntungkan bagi kedua belah pihak. Salah satu kendala yang paling nyata adalah keterbatasan dalam sistem peraturan perdagangan yang masih menghambat kegiatan ekonomi yang lebih formal dan terorganisir di kedua wilayah tersebut. Oleh karena itu, untuk mewujudkan potensi ekonomi yang lebih besar di Miangas dan Marore, kerangka hukum lintas batas yang lebih adaptif dan efisien perlu segera disusun, dengan melibatkan negara-negara tetangga yang terkait.

Status Pembangunan: Dari Pos Tradisional Menuju Modern

Berbeda dengan PLBN Sebatik dan PLBN Serasan yang telah berstatus PLBN Terpadu Tipe A/B, fasilitas di Miangas dan Marore masih berupa *Border Crossing Station* (BCS) dengan fasilitas yang terbatas. Ini menciptakan tantangan tersendiri dalam hal efisiensi operasional dan fungsionalitas BCS sebagai pusat pelayanan lintas batas. Meskipun pos pemeriksaan administrasi dan keimigrasian telah beroperasi, layanan yang tersedia di BCS Miangas dan Marore masih jauh dari ideal untuk mendukung pengembangan ekonomi lokal dan konektivitas antarnegara. Untuk itu, pada tahun 2024-2025, pemerintah Indonesia, melalui Kementerian PUPR dan BNPP, memulai renovasi besar-besaran untuk meningkatkan status dan kapabilitas BCS ini. Renovasi ini mencakup pembangunan fasilitas *Customs, Immigration, Quarantine, and Security* (CIQS) yang lebih modern, yang tidak hanya layak huni tetapi juga dilengkapi dengan peralatan pengawasan canggih yang mampu mendukung keamanan dan kelancaran perdagangan lintas batas.

Pembangunan infrastruktur ini diharapkan akan mendukung pengelolaan arus barang dan orang yang lebih efisien serta mendorong perbaikan dalam sektor perdagangan dan logistik. Namun, tantangan terbesar tetap pada kesiapan regulasi dan harmonisasi kebijakan antar negara, yang menjadi aspek krusial untuk memastikan bahwa peningkatan infrastruktur BCS ini benar-benar mampu membuka peluang ekonomi yang lebih luas bagi masyarakat setempat. Upaya ini juga harus diimbangi dengan pendampingan sosial untuk masyarakat perbatasan, yang harus mendapatkan manfaat langsung dari peningkatan infrastruktur dan konektivitas yang lebih baik. Dengan demikian, BCS Miangas dan Marore dapat berkembang menjadi titik penghubung yang lebih efisien, tidak hanya sebagai titik pemeriksaan administratif tetapi juga sebagai simpul pertumbuhan ekonomi bagi kawasan tersebut.

Berikut adalah data kunci yang menggambarkan kesiapan dan tantangan ketiga simpul konektivitas tersebut:

Tabel 1. Perbandingan Status dan Kesiapan PLBN Laut (Per Desember 2025).

Indikator	PLBN Sebatik (Sei Nyamuk)	PLBN Serasan (Natuna)	BCS Miangas & Marore
Status Operasional	Fisik 100% Selesai, Operasional CIQS Parsial	Operasional Penuh (Awal 2025)	Dalam Tahap Renovasi & Peningkatan (2024-2025)
Mitra Lintas Batas	Tawau, Sabah (Malaysia)	Sematan, Sarawak (Malaysia)	Davao & Gen. Santos (Filipina)
Moda Transportasi	<i>Speedboat</i> , Kapal Kayu Tradisional	Kapal Feri (Potensial), Kapal Ikan, <i>Yacht</i>	Kapal Perintis, Rencana RoRo Bitung-Davao
Volume Perdagangan (Est.)	Tinggi (Dominasi Informal/Sosek Malindo)	Rp3,2 Miliar (Jan-Okt 2025)	Rendah (Subsisten/Barter)
Isu Keamanan Utama	Pergeseran Patok (OBP), Narkoba	<i>IUU Fishing</i> , Sengketa Laut China Selatan	Terorisme (Abu Sayyaf), Penyelundupan Senjata
Fokus BEV 2035	Hub <i>Food Basket</i> & Koridor WBEC	Hub <i>Blue Economy</i> & Pariwisata Bahari	Pengaman Jalur Logistik GSSC
Hambatan Regulasi	NCSS tidak diakui Malaysia, OBP	Pembatasan tonase kapal (<6 GT) oleh Malaysia	Revisi BCA 1975 dengan Filipina belum tuntas

Tabel ini memberikan perbandingan antara tiga Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Laut, yaitu PLBN Sebatik, PLBN Serasan, dan Border Crossing Station (BCS) Miangas & Marore, dalam berbagai aspek penting terkait operasional dan kesiapan masing-masing PLBN per Desember 2025. Menunjukkan tingkat kesiapan operasional dari masing-masing PLBN. PLBN Sebatik telah selesai fisiknya dengan operasional CIQS yang masih parsial, PLBN Serasan telah beroperasi penuh sejak awal 2025, dan BCS Miangas & Marore masih dalam tahap renovasi dan peningkatan infrastruktur yang direncanakan selesai pada 2024-2025.

Tabel 2. Statistik Kunjungan Wisatawan Libur Nataru 2025 di PLBN.

PLBN	Jumlah Wisatawan (27 Des 2025)	Tren vs 2024	Keterangan
PLBN Serasan	413 Orang (Tertinggi)	Meningkat	Didorong <i>event</i> Sail Yacht & akses mudah dari Sematan
PLBN Skouw	-	-	(Sebagai pembanding PLBN Darat)
Total Seluruh PLBN	1.984 Orang	Menurun (-22%)	Penurunan umum, namun Serasan menjadi anomali positif

Tabel ini menyajikan data statistik mengenai jumlah kunjungan wisatawan selama periode libur Natal dan Tahun Baru (Nataru) 2025 ke beberapa PLBN Laut.

Strategi Jangka Pendek (2026-2027): Pembenahan Regulasi dan Infrastruktur Dasar Penyelesaian "Bottleneck" Regulasi

Salah satu kendala terbesar dalam pengelolaan PLBN Laut adalah masalah regulasi yang menghambat kelancaran perdagangan dan pergerakan barang, orang, serta kendaraan antar negara. Beberapa langkah yang harus diambil untuk menyelesaikan *bottleneck* ini adalah sebagai berikut: 1) NCSS (*Non-Convention Sized Ships*): Kementerian Perhubungan harus segera menginisiasi MoU bilateral dengan Malaysia dan Filipina untuk pengakuan sertifikat keselamatan kapal non-konvensi. Dengan mengesahkan peraturan tersebut melalui Peraturan Menteri No. 7 Tahun 2024, kapal-kapal pelayaran rakyat Indonesia (pelra) dapat bersandar secara legal di pelabuhan negara tetangga. Ini akan membuka peluang bagi pengembangan sektor perikanan dan logistik maritim di wilayah perbatasan. 2) BCA RI-Filipina (Border Crossing Agreement): Pemerintah Indonesia, melalui Kementerian Luar Negeri (Kemlu), harus menjadikan penyelesaian revisi BCA 1975 sebagai prioritas diplomasi pada tahun 2026. Revisi ini sangat penting untuk membuka potensi ekonomi di Miangas dan Marore, yang terhambat oleh pembatasan yang ada dalam perjanjian lama. Dengan perjanjian yang lebih adaptif, perdagangan formal dan lebih aman antara Indonesia dan Filipina akan lebih mudah dijalankan. 3) *One Borneo Quarantine*: Barantin Indonesia harus segera menyusun SOP (Standard Operating Procedure) teknis untuk implementasi sistem karantina yang lebih efektif di wilayah perbatasan seperti Sebatik dan Entikong. Sistem ini harus mencakup fasilitas karantina di garis

depan yang dapat memastikan produk pertanian dan perikanan dari daerah perbatasan dapat diekspor ke negara tetangga tanpa hambatan, serta menjaga keberlanjutan ekosistem lokal.

Optimalisasi Operasional PLBN Sebatik

Untuk memastikan PLBN Sebatik berfungsi dengan maksimal, beberapa langkah penting perlu segera diterapkan seperti perlunya segera memfungsikan PLBN Sebatik secara penuh dengan menempatkan personel CIQS definitif yang terlatih. Dengan adanya personel yang siap, operasional PLBN akan berjalan lebih efisien dan dapat mendukung transaksi perdagangan serta mobilitas masyarakat dengan lebih baik. Kemudian penyelesaian kompensasi tanah untuk warga terdampak OBP (*Outstanding Boundary Problems*) harus menjadi prioritas untuk menjamin stabilitas sosial di wilayah Sebatik. Dengan diselesaikannya masalah batas wilayah dan adanya kepastian hukum, masyarakat akan merasa lebih aman dan mendukung proses transformasi PLBN Sebatik sebagai pusat kegiatan ekonomi.

Strategi Jangka Menengah (2027-2030): Konektivitas dan Ekonomi Biru

Subsidi Perintis Logistik Laut

Konektivitas maritim yang efisien sangat penting untuk mendukung kelancaran perdagangan lintas negara. Untuk itu, langkah-langkah yang perlu diterapkan antara lain:

Pemerintah harus memberikan subsidi PSO (*Public Service Obligation*) untuk rute logistik laut yang masih kurang efisien, seperti rute Serasan-Sematan dan Bitung-Davao dengan singgah di Marore. Subsidi ini akan memecahkan masalah terkait imbalance muatan (*chicken and egg problem*) pada volume kargo yang rendah, serta meningkatkan konektivitas antar wilayah yang sebelumnya terisolasi.

Pengembangan Ekosistem Ekonomi Biru

Ekonomi biru yang berbasis pada potensi maritim lokal harus terus didorong. Oleh karena itu, strategi berikut perlu diimplementasikan seperti membangun *Integrated Cold Chain* di Serasan dan Sebatik untuk memastikan hasil tangkapan perikanan tetap segar dan memenuhi standar ekspor. Dengan sistem rantai dingin yang terintegrasi, produk perikanan dapat lebih mudah dikirim ke pasar internasional dengan kualitas terbaik, sehingga meningkatkan daya saing sektor perikanan Indonesia. Serta fasilitasi investasi swasta dalam pengembangan fasilitas docking kapal dan bunkering di Serasan. Hal ini penting untuk mendukung kapal yacht dan kapal niaga yang melintas, serta meningkatkan kemampuan pelabuhan dalam mendukung sektor pariwisata dan logistik internasional.

Strategi Jangka Panjang (2030-2035): Smart Border dan Integrasi Kawasan

Digitalisasi Penuh (Smart Border)

Untuk memastikan efisiensi dan keamanan dalam pengelolaan perbatasan laut, perlu dilakukan digitalisasi penuh pada seluruh PLBN laut. Implementasi sistem pengawasan berbasis AI dan big data di seluruh PLBN laut untuk mendeteksi ancaman keamanan secara real-time. Dengan menggunakan teknologi ini, data pelintas batas dapat diintegrasikan dengan database interpol dan kependudukan untuk mempermudah pemantauan dan pengawasan yang lebih akurat. Juga penggunaan teknologi satelit, seperti Starlink, untuk menjamin konektivitas internet stabil di daerah-daerah terpencil seperti Miangas dan Marore, mendukung pelaporan CIQS secara online. Dengan konektivitas yang lebih baik, proses administrasi dan pengawasan akan lebih efisien, yang juga akan meningkatkan koordinasi antar negara.

Pembentukan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Lintas Batas

Pembentukan *Special Border Economic Zone* (SBEZ) sangat penting untuk mendukung pengembangan ekonomi perbatasan yang inklusif dan berkelanjutan. Pembentukan *Special Border Economic Zone* di Sebatik dan Serasan yang terhubung dengan koridor ekonomi negara tetangga. SBEZ ini akan memberikan insentif fiskal bagi industri pengolahan yang berorientasi ekspor, seperti pengolahan hasil perikanan dan produk pertanian. Keberadaan SBEZ ini akan mendorong investasi asing dan domestik, meningkatkan kualitas produk lokal, serta menciptakan lapangan pekerjaan baru di kawasan perbatasan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Pergeseran paradigma pengelolaan perbatasan laut dalam kerangka BIMP-EAGA Vision 2035 memerlukan integrasi antara kebijakan keamanan dan pembangunan ekonomi perbatasan. Dengan fokus pada konektivitas dan kesejahteraan, PLBN Terpadu Laut bertransformasi menjadi simpul strategis untuk pembangunan kawasan maritim Asia Tenggara. Transformasi PLBN Sebatik, Serasan, serta BCS Miangas dan Marore sangat penting untuk menjadikan Indonesia sebagai pemain utama dalam BIMP-EAGA Vision 2035. Peluang ekonomi dari integrasi konektivitas laut, seperti ekspor perikanan, pariwisata bahari, dan efisiensi logistik, sangat besar. Keberhasilan ini memerlukan penguatan kelembagaan, sinkronisasi perencanaan nasional dengan agenda subregional, serta peningkatan partisipasi pemerintah daerah dan masyarakat perbatasan.

Namun, keberhasilan visi ini bergantung pada kemampuan pemerintah untuk menyelesaikan tantangan mendasar, seperti harmonisasi regulasi kapal dan lintas batas, penyediaan infrastruktur pelabuhan, dan jaminan keamanan maritim. PLBN Terpadu Laut

harus bertransformasi dari sekadar pos penjaga pintu menjadi fasilitator kemakmuran. Dengan strategi yang tepat, wilayah perbatasan laut ini dapat berubah menjadi pusat pertumbuhan ekonomi yang inklusif, terbuka, selaras, dan tangguh, sesuai dengan visi BIMP-EAGA 2035.

Secara keseluruhan, transformasi PLBN Terpadu Laut membutuhkan konsistensi kebijakan lintas sektor dan waktu. Tantangan terbesar bukan hanya pada perumusan visi, tetapi pada implementasinya yang dapat dirasakan langsung oleh masyarakat perbatasan. Keberhasilan implementasi BEV 2035 ditentukan oleh kepemimpinan kebijakan yang kuat, koordinasi antar lembaga yang efektif, serta keberanian untuk melakukan terobosan regulasi. PLBN Terpadu Laut akan menjadi katalisator pemerataan pembangunan dan penguat kedaulatan maritim, memastikan perbatasan laut Indonesia tidak hanya dipandang sebagai ujung negeri, tetapi sebagai pusat peluang dan masa depan kawasan.

DAFTAR REFERENSI

- ANTARA News Kalimantan Utara. (n.d.). *KSP–Pemprov Kaltara usahakan percepat operasional PLBN Sebatik*. <https://kaltara.antaranews.com/berita/515437/ksp-pemprov-kaltara-usahakan-percepat-operasional-plbn-sebatik>
- ANTARA News. (2025). *BNPP: Aktivitas ekspor-impor di PLBN Serasan 2025 capai Rp3,2 miliar*. <https://www.antaranews.com/berita/5268877/bnpp-aktivitas-ekspor-impor-di-plbn-serasan-2025-capai-rp32-miliar>
- ANTARA News. (n.d.). *Thirty-four Sebatik Island families affected by RI–Malaysia border shift*. <https://en.antaranews.com/news/381852/thirty-four-sebatik-island-families-affected-by-ri-msia-border-shift>
- ASEAN Secretariat. (2025). *Joint statement of the sixteenth Brunei Darussalam–Indonesia–Malaysia–Philippines East ASEAN Growth Area Summit*. <https://asean.org/wp-content/uploads/2025/06/FINAL-27-MAY-2025-16th-BIMP-EAGA-SUMMIT-JOINT-STATEMENT-noheader.pdf>
- Asian Development Bank. (2023). *Special economic zones for shared prosperity: Brunei Darussalam–Indonesia–Malaysia–Philippines East ASEAN Growth Area*. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/840041/special-economic-zones-shared-prosperity-bimp-eaga.pdf>
- Asian Development Bank. (2023). *Special economic zones for shared prosperity: Brunei Darussalam–Indonesia–Malaysia–Philippines East ASEAN Growth Area*. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/840041/special-economic-zones-shared-prosperity-bimp-eaga.pdf>
- Badan Karantina Indonesia. (n.d.). *Akselerasi perdagangan pertanian di kawasan Borneo*. <https://karantinaindonesia.go.id/detailberita/akselerasi-perdagangan-pertanian-di-kawasan-borneo-kementan-pererat-kerjasama-perkarantinaaan>

- Badan Karantina Indonesia. (n.d.). *Rapat koordinasi wilayah Kalimantan bahas sistem One Borneo Quarantine*. <https://karantinaindonesia.go.id/detailberita/Rapat-Koordinasi-Wilayah-Kalimantan-Bahas-Sistem-One-Borneo-Quarantine>
- Badan Nasional Pengelola Perbatasan Republik Indonesia. (n.d.). *BNPP RI bahas langkah strategis optimalisasi fungsi PLBN Sebatik jadi gerbang ekonomi dan diplomasi Indonesia–Malaysia*. <https://bnpp.go.id/berita/bnpp-ri-bahas-langkah-strategis-optimalisasi-fungsi-plbn-sebatik-jadi-gerbang-ekonomi-dan-diplomasi-perbatasan-indonesiamalaysia>
- Badan Nasional Pengelola Perbatasan Republik Indonesia. (n.d.). *BNPP koordinasikan pembangunan PLBN Marore dan PLBN Miangas beroperasi di Sulut*. <https://bnpp.go.id/berita/bnpp-koordinasikan-pembangunan-plbn-marore-dan-plbn-miangas-beroperasi-di-sulut>
- Badan Nasional Pengelola Perbatasan Republik Indonesia. (n.d.). *PLBN Sei Nyamuk dan Sedia Malaysia bahas kerja sama pembukaan jalur penyeberangan Sebatik–Tawau*. <https://jdih.bnpp.go.id/in/Berita/Detail/plbn-sei-nyamuk-dan-sedia-malaysia-bahas-kerja-sama-pembukaan-jalur-penyeberangan-sebatik---tawau>
- Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia. (2024). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2024*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/291118/permenhub-no-7-tahun-2024>
- BIMP-EAGA. (2025). *BIMP-EAGA vision 2025*. <https://bimp-eaga.asia/sites/default/files/publications/bimp-eaga-vision-2025.pdf>
- BIMP-EAGA. (n.d.). *Here's how BIMP-EAGA is boosting health security at the border*. <https://bimp-eaga.asia/articles/heres-how-bimp-eaga-boosting-health-security-border>
- BIMP-EAGA. (n.d.). *Indonesia, Philippines stakeholders meet to revive Davao–General Santos–Bitung route*. <https://bimp-eaga.asia/articles/indonesia-philippines-stakeholders-meet-revive-davao-general-santos-bitung-route>
- BIMP-EAGA. (n.d.). *The One Borneo quarantine initiative: What it is and why it is important*. <https://bimp-eaga.asia/articles/one-borneo-quarantine-initiative-what-it-and-why-it-is-important>
- Command and General Staff College. (n.d.). *JIIM challenges in the geographic combatant commands newsletter*. <https://cgsc.contentdm.oclc.org/digital/api/collection/p15040coll4/id/37/download>
- Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia. (2025). *Info singkat DPR RI (No. XVII-24-II-P3DI)*. https://berkas.dpr.go.id/pusaka/files/info_singkat/Info%20Singkat-XVII-24-II-P3DI-Desember-2025-212-EN.pdf
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 7 Tahun 2024*. <https://jdih.kemenhub.go.id/peraturan/detail?data=4OFZeGt3CF50UJwjKQqs9Y4p5VnSpQDMz4Uv1ohRY1PF4TrWjkWk8vw4jpM0RBDny04knxIDeZzQm4fZ66l2b7FB8LSV3YBBaor4ZGTfSVBFYILMBJ0fgXgv86hmnS8ar3zMCD7k79RLWSpKNXltghJWFF>

- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (n.d.). *Indonesia tetap dukung finalisasi MoU non-convention sized ship*. <https://portal.dephub.go.id/post/read/indonesia-tetap-dukung-finalisasi-mou-non-convention-sized-ship-13507>
- Pemerintah Kabupaten Nunukan. (n.d.). *Secara virtual, Presiden Jokowi resmikan dua PLBN di wilayah Kabupaten Nunukan*. <https://berita.nunukankab.go.id/view/secara-virtual-jokowi-resmikan-2-plbn-di-wilayah-kabupaten-nunukan>
- Scribd. (2022). *Programa Luhkannas* 2022. <https://id.scribd.com/document/545912959/Programa-Luhkannas-2022>
- Scribd. (n.d.). *Indonesia–Malaysia cross-border cooperation in managing mobility*. <https://www.scribd.com/document/867225571/Indonesia-Malaysia-Cross-Border-Cooperation-in-Managing-Mobility>
- Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. (n.d.). *Indonesia–Philippines agree to bolster bilateral ties*. <https://setkab.go.id/en/indonesia-philippines-agree-to-bolster-bilateral-ties/>
- Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. (n.d.). *Indonesia–Philippines agree to strengthen cooperation in various sectors*. <https://setkab.go.id/en/indonesia-philippines-agree-to-strengthen-cooperation-in-various-sectors/>
- The Jakarta Post. (2024, January 10). *RI, Philippines agree to expedite revision of joint border patrol, crossing agreements*. <https://www.thejakartapost.com/world/2024/01/10/ri-philippines-agree-to-expedite-revision-of-joint-border-patrol-crossing-agreements.html>
- World Border Security Congress. (2026). *World Border Security Congress 14–16 April 2026, Vienna, Austria*. <https://world-border-congress.com/>