

## BAB IV

### KEPENTINGAN INDONESIA DALAM PENUNTASAN BATAS WILAYAH LAUT DENGAN MALAYSIA DI SELAT MALAKA

Pada bab ini, penulis akan membahas tentang kepentingan nasional Indonesia dalam penuntasan batas wilayah laut dengan Malaysia di Selat Malaka. Kepentingan nasional suatu negara dibedakan menjadi dua yaitu kepentingan dalam negeri dan kepentingan luar negeri. Dalam mewujudkan kepentingan tersebut, maka sarana yang dilakukan adalah dengan melalui kebijakan politik setiap negara. Kebijakan dalam negeri suatu negara berhubungan dengan pemerintahan dengan rakyatnya, sedangkan kebijakan luar negeri terkait dengan kepentingan internasional atau dengan negara lain.

Penggunaan konsep kepentingan nasional bertujuan untuk mendeskripsikan menjelaskan, meramalkan maupun menganjurkan perilaku internasional untuk menjelaskan perilaku luar negeri suatu negara. Konsep kepentingan nasional sebagai dasar untuk menjelaskan perilaku luar negeri suatu negara serta sebagai pengukur keberhasilan politik luar negeri (alat evaluasi) suatu negara.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Dorothy Pickles, *Pengantar Ilmu Politik* (Jakarta: Rineka Cipta, 2001), hal. 18, lihat juga dalam Mohtar Mas'ood, *Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin Dan Metodologi* (LP3ES, Jakarta, 1990), hal. 162.

Kepentingan nasional merupakan tujuan pokok yang paling penting yang menjadi pedoman para pembuat keputusan di suatu negara dalam membuat kebijakan politik. Negara akan mengedepankan apa yang paling menjadi kebutuhannya secara umum. Termasuk di dalamnya (1) *self preservation* (mempertahankan diri), (2) *independence* (kemerdekaan atau kemandirian), (3) *military security* (keamanan militer), (4) *territorial integrity* (keutuhan wilayah), dan (5) *economic well being* (kesejahteraan ekonomi)".<sup>2</sup>

Terkait dengan hal tersebut, pemerintah Indonesia melalui politik luar negeri berusaha mengoptimalkan pencapaian kepentingan nasional melalui berbagai forum kerjasama baik bilateral, regional maupun multilateral. Komitmen tegas pemerintah dalam mewujudkan sasaran pembangunan nasional tercermin dalam visi "*Melalui diplomasi total, ikut mewujudkan Indonesia yang bersatu lebih aman, adil, demokratis dan sejahtera*". Berbagai langkah kebijakan dan hasil-hasil yang telah dicapai dalam penyelenggaraan hubungan dan politik luar negeri Indonesia mencerminkan peran Indonesia yang semakin meningkat sekaligus tuntutan untuk terus mengembangkan politik dan hubungan luar negeri yang dilandaskan pada kepentingan nasional.

Politik luar negeri Indonesia telah dijalankan dengan perpaduan antara pendekatan lingkaran konsentris (*concentric circle*) yang berbasis pada penataan

hubungan bilateral berdasarkan konsiderans-konsiderans regional dengan pendekatan isu strategis yang bersifat lintas kawasan. *Multi directions foreign policy* yang dijalankan pada tataran praktis dengan memajukan hubungan baik dengan negara-negara berkembang maupun dengan negara-negara maju memungkinkan kiprah politik luar negeri Indonesia yang bebas dan aktif berlangsung relatif sangat lapang dan efektif.<sup>3</sup>

Dalam pelaksanaan politik luar negerinya, Indonesia memegang komitmen 'Sejuta Kawan, Tanpa Musuh' atau '*A Million Friends, Zero Enemy*'. Hal ini ditujukan untuk mengoptimalkan pencapaian kepentingan nasional melalui berbagai forum kerjasama baik bilateral, regional maupun multilateral. Konsolidasi demokrasi Indonesia yang makin solid telah memberikan kontribusi yang positif terhadap meningkatnya wibawa internasional Indonesia dalam hubungan internasional di berbagai belahan dunia. Indonesia juga menjadi contoh negara berpenduduk mayoritas Islam moderat yang berhasil melaksanakan demokrasi, sekaligus memelihara stabilitas politik seluruh kawasan.

Dengan tujuan Politik luar negeri di atas, maka Indonesia dalam kaitan dengan perjanjian perbatasan laut kedua Negara tersebut, dapat disebutkan kepentingan umum Indonesia yaitu terwujudnya cita-cita nasional dan tercapainya tujuan nasional. Cita-cita nasional Indonesia, yaitu merdeka, berdaulat, bersatu, adil, sejahtera dan makmur. Tujuan tersebut telah ditegaskan dalam pembukaan UUD

<sup>3</sup> Lihat Sumarsono, *Pendidikan Kewarganegaraan*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2001), hal.

1945, yaitu melindungi segenap bangsa dan tumpah darah Indonesia, mencerdaskan kehidupan bangsa, memajukan kesejahteraan umum serta ikut melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan prinsip perdamaian dan keadilan.

Penjabaran kepentingan Indonesia tersebut, dapat dilihat dari lima elemen pokok sebagaimana dijelaskan di atas. Pada sub bab berikut penulis akan menguraikan kepentingan nasional Indonesia dalam penuntasan perjanjian dengan Malaysia di Selat Malaka.

#### **A. Mempertahankan Diri (*self preservation*)**

Pada kawasan yang menjadi tanggung jawab Koarmabar terdapat jalur pelayaran Internasional yang terpadat didunia, membentang dari Selat Malaka sampai Laut Cina Selatan, Jalur pelayaran ini berbatasan langsung dengan negara tetangga seperti Singapura, Malaysia dan Vietnam. Selat Malaka merupakan kawasan yang menjadi tanggung jawab Koarmabar dan kunci stabilitas keamanan maupun perekonomian. Dilewati lebih dari 11 juta barel minyak bumi/hari dari Timur Tengah ke Jepang dan negara-negara Asia Timur, Selat Malaka merupakan selat kedua terpenting setelah Selat Hormuz (15.3 juta barel/hari) lebih dari 50 ribu kapal dagang melintasi Selat Malaka (600/hari).

Perdagangan Eropa dengan Asia Timur sangat tergantung pada keamanan Selat Malaka. Secara keseluruhan Selat Malaka merupakan faktor kunci dari kesinambungan dan stabilitas 30 persen perdagangan dunia dan 80 persen

kebutuhan minyak Jepang, Korea Selatan dan Taiwan. Sekitar 90 persen perdagangan internasional dilakukan melalui laut, dan hampir separuhnya melewati kawasan yang berada didalam yurisdiksi dan kedaulatan Indonesia khususnya wilayah kerja Koarmabar. beberapa jalur alternatif dapat ditempuh namun pilihan itu akan memperpanjang perjalanan sampai 4 hari dan menyebabkan biaya tambahan sekitar USD 500.000. Lalulintas perdagangan melalui Selat Malaka sebagian besar tergantung pada keamanan maritim, Jepang konon harus menebus biaya tambahan sekitar USD 87 juta/bulan jika terjadi gangguan serius di Selat Malaka, atau bahkan lebih dari USD 250 juta/bulan jika gangguan itu meluas sampai ke Laut Cina Selatan.<sup>4</sup>

#### **B. Kemerdekaan atau Kemandirian (*Independence*)**

Sehubungan letak dan posisi Selat Malaka yang sangat penting terhadap perekonomian dunia maka TNI AL mengembangkan formulasi untuk pengamanan perairan tersebut yang dibingkai dalam Patkor Malindo (patroli koordinasi Malaysia Indonesia), sedangkan dengan Singapura dilakukan Patkor Indosin (patroli koordinasi Indonesia Singapura) dan Indindo (Patroli koordinasi India Indonesia) sedangkan Thailand menurut rencana juga akan bergabung dalam patroli terkoordinasi, untuk menjamin keamanan dan kelancaran kawasan

<sup>4</sup> Terungkap dalam Sertijab Pangabar, <http://koarmabar.tnial.mil.id/Berita/tabid/62/articleType/ArticleView/articleId/740/SERTIJAB-PANGARMABAR.aspx>, diakses pada tanggal 10 Januari 2011.

tersebut akan dikembangkan sistem pengamanan maritim terpadu atau Integrated Maritime Security System (IMSS) di Selat Malaka untuk menghindari intervensi negara-negara lain yang mempunyai kepentingan ekonomi melewati kawasan tersebut, sampai saat ini 4 negara yaitu Indonesia, Malaysia, Singapura dan India mampu mengamankan kawasan Selat Malaka dan membuktikan kepada dunia internasional bahwa Selat Malaka aman untuk lalu lintas pelayaran.<sup>5</sup>

### C. Keamanan Militer (*military security*)

Keamanan militer (*military security*) menjaga keamanan negara dari tindakan-tindakan pihak ketiga seperti perompakan (*armed robbery*), pembajakan (*piracy*), penyelundupan manusia (*imigran gelap*), penyelundupan barang (seperti kayu, gula, beras, bahan bakar minyak, pakaian bekas, dan senjata), *illegal fishing*; eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam secara ilegal, serta pelanggaran lain di wilayah perairan yang disengketakan.

Keamanan nasional Indonesia menjadi jauh lebih sensitive dan sulit di atasi karena munculnya isu keamanan non-tradisional (*non-traditional security issues*), yang mencakup terorisme, penyeludupan senjata, perdagangan obat-obat terlarang. Saat ini perdagangan obat terlarang sudah mencapai nilai 400 milyar

---

<sup>5</sup> Terungkap dalam Sertijab Pangabar, <http://koarmabar.tnial.mil.id/Berita/tabid/62/articleType/ArticleView/articleId/740/SERTIJAB-PANGARMABAR.aspx>, diakses pada tanggal 10 Januari 2011.

dolar, atau sekitar 8 persen dari seluruh perdagangan dunia, yang merupakan kegiatan bisnis dengan pertumbuhan paling cepat dunia. Sementara itu nilai uang yang terlibat dalam money laundering telah mencapai 500 milyar dolar pertahun. Uang sebesar ini lebih dari cukup merusak ekonomi dunia, menjadi sumber korupsi, dan menghancurkan ekonomi negara-negara lemah atau kecil, dan yang paling krusial saat ini adalah menjadi lading finansial kegiatan-kegiatan terorisme internasional.<sup>6</sup>

Dalam kaitan ini penting disadari bahwa kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan *transnational security issues* banyak menggunakan atau mengeskplotasi dimensi maritime. Delapan puluh persen (80%) penyelundupan senjata di Asia Tenggara sebagian besar memanfaatkan jalur laut yang terbuka yang tidak dapat dikontrol oleh negara-negara di kawasan ini. Masalah ini tentu merupakan masalah sangat serius bagi Indonesia yang sampai saat ini mengalami kesulitan dalam mengontrol wilayah laut dan udara. Demikian pula hanya dengan masalah kejahatan di laut, termasuk di dalamnya bajak laut. *International Maritime Bureau* (IMB) misalnya menyatakan bahwa perairan Indonesia dan Selat Malaka merupakan wilayah laut yang paling rawan terhadap bajak laut; dari 285 kejadian bajak laut di seluruh dunia 117 di antaranya terjadi di perairan

<sup>6</sup> "Masalah Keamanan Nasional", [http://www.propatria.or.id/download/Paper%20Diskusi/ep\\_masalah\\_keamanan\\_nasional.pdf](http://www.propatria.or.id/download/Paper%20Diskusi/ep_masalah_keamanan_nasional.pdf), diakses pada 10 Januari 2010.

sekitar Selat Malaka dan perairan Indonesia. Bahkan ada kaitan yang erat antara terorisme, separatisme, dan kejahatan trans-nasional yang lain dengan memanfaatkan atau mengeksploitasi jalur-jalur laut di wilayah perairan Indonesia, seperti terlihat dalam kasus-kasus konflik di Aceh dan Maluku.

Kepentingan negara-negara di kawasan juga akan lebih banyak lahir dari lingkungan maritim, mulai dari perlindungan terhadap jalur komunikasi laut (Sea Lanes of Communication) dan jalur perdagangan laut (Sea Lanes of Trade) yang vital bagi perdagangan internasional, jalur pemasok energi, dan ekonomi. Selain itu dimensi maritim juga akan memberikan pilihan-pilihan strategis bagi negara-negara di kawasan ini untuk memproyeksikan kemampuan mereka ke luar batas nasional. Hal ini dilakukan misalnya dengan peningkatan kemampuan patroli atas wilayah laut baik wilayah yurisdiksi maupun wilayah ZEE dan jalur-jalur perdagangan, maupun dengan meningkatkan kekuatan pertahanan dengan prioritas angkatan laut dan udara. Dinamika interaksi militer dan perkembangan kekuatan militer di negara-negara kawasan ini perlu diletakkan dalam konteks seperti itu. Dalam suatu kawasan yang berdimensi maritim sangat kuat, maka hanya negara yang membangun kekuatan maritim yang akan banyak mengendalikan percaturan politik dan strategis di kawasan ini.

Dengan demikian, kecenderungan ke depan tampak jelas bahwa keamanan maritim akan menjadi agenda dan sekaligus masalah yang membentuk kebijakan keamanan dan pertahanan negara-negara di kawasan ini. Tuntutan oleh negara-



negara lain mengenai penambahan ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) yang akhir-akhir ini menjadi perdebatan di sebagian kalangan harus diletakkan dalam perspektif di atas. Semua ini merupakan tantangan dan ancaman bagi Indonesia, terlebih saat ini Indonesia sangat lemah dalam mengontrol wilayah yang terdiri dari lebih dari 15 ribu pulau, sekitar 7 juta km<sup>2</sup> wilayah laut dan darat (termasuk ZEE), dan 80 ribu km<sup>2</sup> garis pantai. Yang hendak dikatakan di sini adalah bahwa keamanan nasional Indonesia akan banyak ditentukan oleh posisi geostrategis dan geopolitik Indonesia, sebagai negara kepulauan, yang juga mempengaruhi perilaku negara-negara besar di kawasan ini, terutama Amerika Serikat, Jepang, dan Cina, karena kepentingan-kepentingan mereka yang lahir dari posisi geostrategis Indonesia tersebut.

Dimensi internasional dan posisi geostrategis Indonesia sebagai negara kepulauan inilah yang menempatkan mengapa masalah separatisme dan konflik komunal sangat vital bagi Indonesia. Tetapi pemahaman atas konflik-konflik ini haruslah diperdalam. Jargon bahwa gerakan separatis dan konflik komunal mengancam NKRI harus diberi makna lebih dalam dan luas, yaitu bahwa konflik-konflik itu memaksa Indonesia untuk tetap memelihara dan memberi jaminan kepentingan internasional. Ini tidak hanya secara legal diatur dalam UNCLOS, melainkan juga atas dasar perhitungan kepentingan.

#### **D. Keutuhan Wilayah (*territorial integrity*)**

Selat Malaka adalah sebuah Selat yang terletak di antara Semenanjung Malaysia (Malaysia) dan Pulau Sumatra (Indonesia). Selat Malaka merupakan salah satu jalur pelayaran terpenting di dunia. Selat Malaka membentuk jalur pelayaran terusan antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik, serta menghubungkan tiga dari negara-negara dengan jumlah penduduk terbesar di dunia: India, Indonesia dan Republik Rakyat Cina. Selain menghubungkan tiga Negara dengan jumlah penduduk terpadat di dunia tersebut, Selat Malaka juga menjadi urat nadi perdagangan yang menghubungkan Asia Barat dan Asia Timur. Panjang Selat Malaka diperkirakan 800 kilometer dengan waktu tempuh 12 jam atau terpendek bila dibandingkan dengan Selat Sunda seluas 1.630 kilometer dengan waktu tempuh 24 jam dan Selat Lombok yang jaraknya 2.780 kilometer dengan waktu tempuh 70 jam.<sup>7</sup>

Sebanyak 50.000 kapal melintasi Selat Malaka setiap tahunnya, mengangkut antara seperlima dan seperempat perdagangan laut dunia. Sebanyak setengah dari minyak yang diangkut oleh kapal tanker melintasi Selat ini, pada 2003, jumlah itu diperkirakan mencapai 11 juta barel minyak per hari, suatu jumlah yang dipastikan akan meningkat mengingat besarnya permintaan dari

berbagai negara. Dapat dipastikan bahwa lebih dari 85 persen perdagangan dunia melalui perairan Indonesia terutama di Selat Malaka yang mencapai angka 72 persen dan Selat Sunda yang mencapai 12 persen. Dikarenakan lebar Selat Malaka hanya 1,5 mil laut pada titik tersempit, yaitu Selat Phillips dekat Singapura, itu merupakan salah satu dari kemacetan lalu lintas terpenting di dunia.<sup>8</sup>

Selat Malaka selama ini tidak saja dikenal sebagai Sea Lines of Trade (SLOT) dan Sea Lines of Communication (SLOC), tetapi juga dipandang sebagai jalur strategis proyeksi Armada Laut negara-negara maritim besar dalam rangka forward presence dan global engagement ke seluruh dunia. Maka apabila keamanan di Selat Malaka terancam maka itu juga menjadi ancaman bagi seluruh Negara dan menimbulkan dampak negative yang akan dirasakan secara global terutama dalam bidang instabilitas perekonomian dunia.

Selat Malaka menjadi begitu penting bagi Negara-negara maju, salah satunya yaitu China. Jika Selat Malaka tidak aman dari segala macam kejahatan maka itu akan berdampak buruk bagi perekonomian China karena tanker-tanker China selalu melintasi Selat Malaka dalam membawa minyak dari Timur Tengah. Bukan hanya China saja yang akan merasakan hal itu tetapi juga Negara lain

Berdasarkan letaknya yang strategis tersebut menjadikan Selat Malaka sebagai target pembajakan dan kemungkinan target terorisme. Menurut data yang diterima dan disebarkan oleh International Maritime Bureau's (IMB) yang bermarkas di Kuala Lumpur, kejahatan yang terjadi di Selat Malaka sebanyak 75 kasus perompakan (Piracy) dan perampokan bersenjata (armed robbery) pada tahun 2000. Kasus ini mengalami penurunan yang drastis pada tahun 2001 menjadi 17 kasus dan menurun lagi menjadi 16 kasus tahun 2002. Tetapi pada tahun 2003 kasus serua mengalami peningkatan menjadi 28 kasus.

Dalam catatan IMB yang lain menyebutkan, di Indonesia kasus perompakan dan perampokan bersenjata di laut, pada tahun 2000 terjadi sebanyak 119 kasus, menurun 91 kasus tahun 2001 dan naik lagi 103 kasus tahun pada 2002 dan kemudian naik lagi menjadi 121 kasus pada tahun 2003. Pada tahun 2003, Indonesia berada di urutan pertama, disusul Banglades 58 kasus dan Nigeria 39 kasus. Angka-angka tersebut sangat berbeda dibandingkan dengan kejahatan yang terjadi di Selat Singapura di mana pada tahun 2000 terjadi lima kasus, tahun 2001 tujuh kasus, dan tahun 2002 menjadi lima kasus. Begitu juga di Malaysia, terjadi 21 kasus tahun 2000, 19 kasus tahun 2001, dan 14 kasus tahun 2002. Di Filipina sembilan kasus terjadi pada tahun 2000, delapan kasus pada tahun 2001, dan 10 kasus pada tahun 2002.

Dari sejumlah kasus yang terjadi di wilayah tersebut, pada tahun 2003 ada 21 pelaut (seafarers) terbunuh, 40 kali penverangan, dan 88 orang luka-luka

Terdapat 71 anak buah kapal (crew) atau penumpang dinyatakan hilang dan 21 orang diyakini terbunuh. Berdasarkan hal tersebut, Selat Malaka menjadi keprihatinan banyak Negara, terutama Amerika, Cina dan Jepang. Namun, tanggung jawab keamanan di Selat Malaka, khususnya, tak mungkin hanya ditimpakan kepada satu negara saja, seperti Indonesia. Bagaimana pun juga Malaysia dan Singapura juga turut bertanggung jawab. Apalagi pada kenyataannya, Singapura dan Malaysia lebih banyak memanfaatkan jasa Selat Malaka untuk membangun perekonomiannya. Di kalangan pelaut Indonesia di Singapura, Selat Malaka dikenal rawan perompakan. Perompakan biasanya terjadi terhadap kapal-kapal besar, seperti tanker pembawa minyak. Tempat-tempat yang rawan itu belakangan diketahui di sekitar daerah Aceh dan Belawan.

Baik Indonesia, Malaysia dan Singapura telah melakukan upaya adengan meningkatkan frekuensi patroli di kawasan tersebut yang dimulai pada tahun 2004. Sebagai Negara pantai yang berdaulat dan terletak di Selat Malaka maka Indonesia, Singapura dan Malaysia memiliki kewajiban untuk mengatasi pembajakan yang terjadi di kawasan tersebut. Bagi Indonesia sendiri, Selat Malaka menjadi penting dan strategis Karena perairan ini berada dalam kawasan dan lintasan kelautan wilayah Indonesia. Hal ini berarti Indonesia memiliki kepentingan untuk mengamankan Selat Malaka dari berbagai ancaman, ini ditinjau dari pertahanan kedaulatan Negara dan perekonomian

Selain Indonesia, Malaysia dan Singapura, kekuatan-kekuatan asing juga turut membantu dalam menciptakan keamanan di Selat Malaka. Salah satu Negara yang terlibat dan mengambil bagian dalam pencapaian keamanan ini adalah Amerika Serikat. Sebagai Negara yang memiliki kepentingan di Selat Malaka, maka Negara tersebut merasa bahwa ancaman keamanan di Selat Malaka merupakan suatu hal yang sangat serius, karena Selat Malaka merupakan jalur pelayaran dan perdagangan terpadat di dunia. Sehingga jika hal tersebut terjadi maka suplai Minyak dari Timur Tengah yang melewati Selat Malaka tidak akan pernah sampai ke Negaranya. Hal itu merupakan ancaman terbesar bagi Negara maju seperti Amerika.

Sebagai salah satu Negara yang memainkan peranan penting, keikutsertaan Amerika Serikat dalam mengamankan selat Malaka bukan suatu hal yang disambut gembira oleh Indonesia. Hal ini disebabkan oleh politik global Amerika Serikat, terutama dalam beberapa tahun terakhir mereka berusaha untuk memperkuat pengaruhnya di kawasan Asia Pasifik dan Asia Tenggara dengan meningkatkan kehadiran jumlah pasukan militernya. Keikutsertaan pasukan militer Amerika Serikat untuk memerangi perompakan dan terorisme di Selat Malaka dikhawatirkan hanya menjadi alasan Amerika Serikat untuk melancarkan aksinya menguasai Asia Tenggara dan Asia Pasifik.

Terlepas dari itu semua, keberadaan militer Amerika Serikat sedikit banyak memberikan keuntungan tersendiri bagi selat Malaka. Dengan fasilitas

militer yang lengkap dan canggih, Amerika Serikat dapat meningkatkan keamanan di selat Malaka. Penanaman delapan unit radar yang dilakukan oleh militer Amerika Serikat merupakan bentuk bantuan teknis dalam rangka pengamanan selat tersibuk di dunia tersebut. Walaupun tidak bisa dipungkiri bahwa ketiga Negara pantai yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura tetap menjadikan dan meminta keterlibatan Amerika Serikat di selat Malaka hanya sebagai kekuatan pendukung saja bukan sebagai kekuatan inti.

Pada dasarnya, keinginan Amerika untuk mengontrol dan menguasai kawasan Asia Tenggara tidak terlepas dari persaingannya dengan China. Amerika Serikat mengambil kebijakan dengan menempatkan militernya untuk mengontrol dan menguasai selat Malaka karena Amerika Serikat menyadari bahwa selat Malaka merupakan urat nadi China. Dengan mengambil kebijakan tersebut, maka Amerika Serikat menganggap hal itu merupakan langkah yang strategis untuk menjinakkan China di kawasan Asia Tenggara serta langkah awal bagi Amerika menuju gerbang kendali Asia Tenggara.<sup>9</sup>

Hal ini menyebabkan terjadinya penolakan yang dilakukan oleh Indonesia. Indonesia menyadari bahwa selat Malaka akan dijadikan ajang pertempuran Negeranegara adidaya dalam rangka menguasai Asia Tenggara.

---

<sup>9</sup> Selat Malaka dan Agenda Militer Amerika di Asia Tenggara  
[http://www.nu.or.id/page.php?lang=id&menu=news\\_view&news\\_id=9461](http://www.nu.or.id/page.php?lang=id&menu=news_view&news_id=9461)

Indonesia merasa bahwa keamanan selat Malaka tetap menjadi kedaulatan tiga Negara yang berada di kawasan tersebut yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Sehingga keterlibatan pihak asing di kawasan Selat Malaka hanya dianggap sebagai pengguna dan pendukung saja. Kalaupun ada Negara yang ingin membantu dalam mengamankan Selat Malaka hal itu cukup ditunjukkan dengan memberikan bantuan teknis seperti penyediaan kapal patroli, tidak perlu mengerahkan pasukan militernya. Bagi Indonesia, keamanan Selat Malaka tetap menjadi prioritas tiga Negara yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura.<sup>10</sup>

Penolakan terhadap keterlibatan Amerika Serikat dalam rangka pengamanan selat Malaka dilakukan dengan tegas oleh Indonesia. Pemerintah Indonesia melalui Departemen Luar Negeri (Deplu) menyatakan sikapnya untuk tidak menerima keberadaan militer asing dalam pengamanan di Selat Malaka.<sup>11</sup> Amerika Serikat pernah mencoba membicarakan prospek pengiriman kekuatan militer untuk menjaga Selat Malaka. Namun, Amerika Serikat segera mengubur gagasan itu setelah mendapat tentangan dan penolakan keras dari Indonesia dan Malaysia.

---

<sup>10</sup> Lihat misalnya "Indonesia Tolak Setiap Upaya Internasionalisasi Selat Malaka", [http://www.indonesia.go.id/id/index.php?option=com\\_content&task=view&id=5468&Itemid=701](http://www.indonesia.go.id/id/index.php?option=com_content&task=view&id=5468&Itemid=701), diakses pada 10 januari 2010.

<sup>11</sup> Lihat juga "persoalan Selat Malaka dengan Singapura", [http://www.setneg.go.id/index.php?option=com\\_content&task=view&id=22&Itemid=33](http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=33), diakses pada



Selain gagasan yang tidak akan pernah disetujui tersebut, usaha lain juga dilakukan oleh Amerika Serikat dengan menawarkan Indonesia untuk bergabung dalam Inisiatif Keamanan Proliferasi (Proliferation Security Initiative/PSI). Tawaran tersebut juga ditolak oleh Indonesia karena apabila Indonesia menandatangani kerjasama ini sama artinya dengan mengizinkan Amerika Serikat dan Negara sekutu untuk memeriksa kapal laut manapun di lautan lepas termasuk selat Malaka, hal tersebut menyebabkan keberadaan Indonesia sebagai Negara yang berdaulat di selat Malaka dikesampingkan padahal Amerika Serikat menyadari bahwa semua yang terjadi di selat Malaka merupakan tanggung jawab Indonesia. Sehingga tawaran tersebut juga ditolak oleh Indonesia.<sup>12</sup>

#### **E. Kesejahteraan Ekonomi (*economic well being*)**

Selat Malaka merupakan selat tersibuk di dunia sejak zaman dahulu hingga saat ini. Karena letaknya yang strategis, Selat Malaka, menjadi jalur perdagangan India, Gujarat, Arab, dan Cina di masa lalu. Kerajaan-kerajaan nusantara waktu itu terutama Pasai menikmati hasil keuntungan dari adanya Selat Malaka. Kerajaan Pasai dengan cepat berkembang menjadi besar. Sebagai kerajaan maritim, Pasai menggantungkan perekonomiannya dari pelayaran dan perdagangan. Letaknya yang strategis di Selat Malaka membuat kerajaan ini

<sup>12</sup> "Jepang Sadari Sensitifitas Ri Soal Keamanan Selat Malakah", <http://www.dephan.go.id/modules.php?name=News&file=article&sid=7940>, diakses pada 10 Januari

menjadi penghubung antara pusat-pusat dagang di Nusantara dengan Asia Barat, India, dan Cina.<sup>13</sup>

Salah satu sumber penghasilan kerajaan ini adalah pajak yang dikenakan pada kapal dagang yang melewati wilayah perairannya. Berdasarkan catatan Ma Huan yang singgah di Pasai tahun 1404, meskipun kejayaan Kerajaan Samudera Pasai mulai redup seiring munculnya Kerajaan Aceh dan Malaka, namun negeri Pasai ini masih cukup makmur. Ma Huan ini seorang musafir yang mengikuti pelayaran Laksamana Cheng Ho, pelaut Cina yang muslim, menuju Asia Tenggara (termasuk ke Jawa).

Kemudian sejak Kerajaan Malaka berkuasa, jalur perdagangan internasional yang melalui Selat Malaka semakin ramai. Bersamaan dengan melemahnya kekuatan Majapahit dan Samudera Pasai, kerajaan Malaka tidak memiliki persaingan dalam perdagangan. Tidak adanya saingan di wilayah tersebut, mendorong kerajaan Malaka membuat aturan-aturan bagi kapal yang sedang melintasi dan berlabuh di Semenanjung Malaka. Aturan tersebut adalah diberlakukan pajak bea cukai untuk setiap barang yang datang dari wilayah barat (luar negeri) sebesar 6% dan upeti untuk pedagang yang berasal dari wilayah Timur (dalam negeri). Tingkat keorganisasian pelabuhan ditingkatkan dengan membuat peraturan tentang syarat-syarat kapal yang berlabuh, kewajiban

<sup>13</sup> <http://gurumuda.com/bse/kehidupan-sosial-dan-ekonomi-masyarakat-indonesia-pada-masa-kerajaan-kerajaan-islam#more-14458> diakses pada 10 Januari 2011

melaporkan nama jabatan dan tanggungjawab bagi kapal-kapal yang sedang berlabuh, dan sebagainya.<sup>14</sup>

Saat ini, Selat Malaka masih dimanfaatkan oleh dunia sebagai jalur ekspor dan impor. Selat Malaka menjadi jalur pelayaran kapal-kapal yang membawa minyak yang akan dikirim dari Timur Tengah jurusan AS, Jepang, Cina dan Korea Utara. Malaysia dan Singapura telah lebih dulu memanfaatkan wilayah tersebut sebagai peluang ekonomi dengan masing-masing memiliki pelabuhan besar.

Menurut Harry Sutanto, paling tidak sekitar 200 kapal per hari yang lalu-lalang di Selat Malaka. Namun, jasa pemandu kapal selama ini lebih banyak dilakukan oleh perusahaan asing. Dari 200 kapal itu, sekitar 10 persen merupakan kapal tanker minyak berukuran besar. Kapal-kapal tanker yang melewati Selat Malaka membutuhkan jasa pemandu untuk keselamatan pelayaran dan perlindungan aspek lingkungan.<sup>15</sup>

Potensi ekonomi dari kegiatan pelayaran kapal-kapal asing di jalur Selat Malaka tersebut masih belum tergarap secara maksimal. Jasa pemandu kapal-kapal asing di jalur tersebut selama ini lebih banyak dilakukan perusahaan asing.

---

<sup>14</sup> *Ibid.*

<sup>15</sup> Potensi Selat Malaka: Pulau Nipah Strategis untuk Jasa Pelayaran, <http://cetak.kompas.com/read/xml/2009/10/12/03405335/potensi.selat.malaka>, diakses pada tanggal

Sementara Indonesia tergolong lambat dalam memanfaatkan potensi-potensi ekonomi dari kegiatan kapal-kapal asing. Oleh karena itu, Indonesia melalui PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) I menyadari potensi tersebut. Indonesia melalui PT. Pelindo I akan berencana memanfaatkan jasa pemandu kapal-kapal asing. Hal tersebut dikemukakan Direktur Utama PT Pelindo I Harry Sutanto di Batam, Provinsi Kepulauan Riau.<sup>16</sup>

Dalam mewujudkan cita-cita tersebut, Pelindo telah melakukan uji coba pemanduan kapal di perairan Pulau Iyu Kecil, Kabupaten Karimun. Pihak Pelindo I juga terus mengikuti pertemuan kelompok ahli teknis mengenai keselamatan navigasi di Selat Malaka dan Singapura. Manajer Pelayanan Kapal Pelindo Cabang Tanjung Pinang Jauhari mengatakan, nilai ekonomis dari kegiatan kapal-kapal jalur pelayaran Selat Malaka dan Singapura sangat besar. Sebagai gambaran, biaya jasa pemandu sekitar 0,026 dollar AS per kapasitas ruang muatan (gross register tonnage/GRT). Menurut Jauhari, pihak PT Pelindo I menargetkan dapat melayani 10 kapal tanker berukuran besar per hari. Dengan asumsi, biaya jasa pemandu sebesar Rp 100 juta per kapal, berarti pendapatan dari jasa pemandu kapal mencapai Rp 1 miliar per hari. Jauhari menyatakan, jasa pemandu kapal asing bersifat sukarela. Artinya, pihak kapal asing dapat

---

<sup>16</sup> Potensi Selat Malaka: Pulau Nipah Strategis untuk Jasa Pelayaran, <http://cetak.kompas.com/read/xml/2009/10/12/03405335/potensi.selat.malaka>, diakses pada tanggal

menggunakan jasa pemandu dari perusahaan yang diakui oleh suatu negara, seperti PT Pelindo yang terletak di Pulau Nipah.<sup>17</sup>

Selain itu, Selat Malaka juga menyimpan potensi kekayaan laut berupa perikanan. Selat tersebut menghasilkan sebesar 276.030 ton pertahun dan sudah dimanfaatkan sekitar 90,75 %.<sup>18</sup> Menyadari potensi laut tersebut, pemerintah telah mengupayakan program pengembangan dengan penyediaan dan mendistribusikan informasi mengenai Zona Potensi Penangkapan Ikan (ZPPI).<sup>19</sup>

Di samping potensi aspek-aspek di atas, Selat Malaka menjadi jalur penyebrangan favorit TKI ke Malaysia. Dalam suatu wawancara antara media online Kontan dengan Dirut Aviastar terungkap bahwa Indonesia setiap tahunnya mengirimkan sekitar 1,5 juta TKI resmi. Sementara yang tidak resmi sekitar 1 jutaan orang. Banyak dari TKI tersebut yang menggunakan moda transportasi laut yang berada di Selat Malaka. Hal tersebut menjadi potensi ekonomi yang besar bagi pemasukan ekonomi Indonesia.<sup>20</sup>

---

<sup>17</sup> Potensi Selat Malaka: Pulau Nipah Strategis untuk Jasa Pelayaran, <http://cetak.kompas.com/read/xml/2009/10/12/03405335/potensi.selat..malaka>, diakses pada tanggal 10 Januari 2011

<sup>18</sup> Gambaran umum Propinsi Sumatera Utara, <http://diskominfo.sumutprov.go.id/01.Gambaran-Umum.pdf>, diakses pada tanggal 10 Januari 2011.

<sup>19</sup> Pengembangan Dan Pemanfaatan Data Penginderaan Jauh Untuk Perikanan Tangkap, <http://www.lapanrs.com/BINUS/index.php>, diakses pada tanggal 10 Januari 2011.

<sup>20</sup> Lihat "Aviastar bidik pertumbuhan penumpang 40%," <http://industri.kontan.co.id/v2/read/industri/45376/>.