
WORKING PAPER SERIES

CenPRIS WP 112/09

PERKEMBANGAN WILAYAH SELAT MELAKA

Prof. Dr. Solvay Gerke
Prof. Dr. Hans-Dieter Evers

Nov 2009

Available online at <http://www.usm.my/cenpris/>

CenPRIS Working Paper No.112/09

Nov 2009

Note: the paper is not meant to represent the views or opinions of CenPRIS or its Members. Any errors are the responsibility of the author(s).

IKHTISAR

PERKEMBANGAN WILAYAH SELAT MELAKA

Sejarah yang sama dan jaringan ekonomi, sosial dan budaya yang semakin padat merupakan mata rantai yang menghubungkan daerah-daerah yang berbatasan di wilayah Selat Melaka . Karena itu sudah selayaknya untuk berbicara mengenai yang disebut “Wilayah Selat Melaka ” yang ditandai oleh penduduk yang sukunya beragam, peningkatan urbanisasi dan potensi pertumbuhan yang sangat besar. Makalah ini tidak hanya menganalisa potensi pertumbuhan ekonomi, tetapi juga mengacu pada bahaya tersembunyi dari wilayah yang keragamannya tinggi.

Kata Kunci: Selat Melaka , perkembangan ekonomi, pelayaran, perdagangan, kesukuan, pengetahuan, keanekaragaman hayati, perompakan.

Dr. Solvay Gerke
Professor
Center for Development Research
University of Bonn
ISSN : 2180-0146

Dr. Hans-Dieter Evers
Professor
Center for Development Research
University of Bonn

Keanekaragaman Wilayah Laut Mediterania

Jika melihat budaya dan sumber daya alam serta potensinya ke depan, Selat Melaka adalah salah satu wilayah yang paling beragam di dunia. Jalur laut ini menghubungkan dan membagi wilayah yang ditandai oleh budaya dan keanekaragaman hayati yang tinggi serta pertumbuhan yang laju dan dinamis. Negara-negara di tepi Selat Melaka, yaitu Indonesia, Thailand, Malaysia dan Singapura membentuk poros wilayah ASEAN yang merupakan salah satu tonggak pertumbuhan dunia yang sedang berkembang. Sejak tahun 1980-an industrialisasi, perdagangan dan pelayaran telah memicu urbanisasi dengan cepat. Potensi pertumbuhan wilayah tersebut sangat besar dan sebagian direalisasikan melalui SIJORI, yaitu sebuah kerjasama segitiga pertumbuhan Singapura, Johore (Malaysia) dan Riau (Indonesia), juga di kawasan pertumbuhan industri yang berorientasi ekspor di Penang dan lembah Klang (Malaysia Barat).

Meski tingkat pertumbuhan ekonomi yang mengesankan selama awal tahun 1990-an dan indikator perkembangan yang dapat dikatakan baik, negara-negara yang berbatasan dengan Selat Melaka dibebani permasalahan seperti kemiskinan, urbanisasi yang laju, kesenjangan, ancaman keamanan, migrasi ilegal antarnegara dan penipisan sumber daya alam. Stabilitas yang sangat bersifat politis di wilayah selat itu terancam melalui perdamaian yang rentan di Sumatera Utara (Aceh), kerusuhan di Riau dan Thailand Selatan, serta perompakan yang marak di Selat Melaka.

Wilayah ini kaya sumber daya alam, mulai dari perikanan hingga hutan bakau dan hutan hujan, dari timah hingga gas bumi dan ladang minyak. Namun, bersamaan dengan itu wilayah ini menghadapi masalah pencemaran air melalui pelayaran dan industri, deforestasi akibat pembalakan ekstensif dan polusi udara yang amat kabut akibat pemotongan dan aktivitas pembakaran dalam skala besar di perkebunan-perkebunan agrikultur. Kota-kota besar dan kawasan wisata menyerap pekerja domestik dan migran yang menyebabkan peningkatan keragaman budaya secara terus menerus dan bersamaan dengan itu muncul potensi ketegangan etnis bila permasalahan tersebut tidak ditangani dengan semestinya.

Selat Melaka merupakan salah satu wilayah yang paling rentan di dunia karena menyimpan potensi besar untuk konflik politik dan bencana lingkungan. Tambahan lagi, area-area yang berbatasan dengan Selat Melaka adalah kawasan peka lingkungan. Area tersebut termasuk salah satu kawasan keanekaragaman hayati yang amat penting (hotspot) di dunia yang dinamakan "Sunda hotspot". Selat itu sendiri dan area-area yang berbatasan, seperti Thailand Selatan,

Semenanjung Malaysia, Sumatra, Jawa, Borneo, membentuk Paparan Sunda (Sundaland) yang memiliki 5 % spesies tumbuhan endemik di dunia dan 2.6 % vertebrata (Roberts et al 2002). Namun, ekologi terancam akibat penurunan luas hutan (deforestasi), polusi, berkurangnya lahan basah dan juga bencana alam. Perusahaan penebangan kayu dan perkebunan yang beroperasi pada kedua sisi Selat Melaka terus menerus mengurangi keragaman hayati. Deforestasi telah meningkatkan erosi tanah serta pendangkalan kawasan pesisir dan dengan begitu meningkatkan risiko tabrakan di jalur yang sempit di Selat Melaka. Polusi minyak yang sudah merupakan ancaman utama bagi lahan basah di daerah pesisir, membahayakan spesies ikan dan peluang untuk menangkap ikan. Perahu pukat industri mengancam keberlanjutan persediaan ikan dan dengan demikian merupakan ancaman bagi ikan dan spesies laut lainnya. Praktik pembalakan lintas batas di sekitar Selat Melaka yang acap kali dilakukan perusahaan Malaysia untuk memenuhi permintaan dari China yang semakin meningkat, merupakan tantangan yang semakin besar. Walaupun demikian, hanya ada sejumlah upaya kecil untuk mengamankan keanekaragaman hayati di wilayah yang tergerogoti oleh kepentingan ekonomi antarkawasan yang menghubungkan perusahaan penebangan kayu, industri kayu triplek, bisnis minyak kelapa sawit, modal proyek dan birokrasi pemerintahan.

Tingginya tingkat keanekaragaman hayati di wilayah itu menawarkan peluang pertumbuhan bagi bioprospecting, penelitian bioteknik dan juga wisatawan. Keanekaragaman budaya yang tinggi di wilayah ini merupakan aset lainnya yang menawarkan peluang perkembangan, tidak hanya melalui perdagangan regional dan perniagaan dengan negara-negara tetangga, tetapi juga dalam membangun masyarakat berpengetahuan yang berdasarkan tradisi dan pengalaman intelektual yang berbeda. Dalam hal ini khususnya Singapura yang terkemuka dalam upaya pembentukan yang disebut 'ekonomi berbasis pengetahuan'.

Singapura, sebuah negara kota yang terletak pada posisi strategis di Selat Melaka, tidak memiliki sumber daya alam kecuali sumber daya manusianya. Menyusul fase awal dari industrialisasi yang berorientasi ekspor, pemerintah Singapura mengalihkan kebijakannya semakin menuju perkembangan berbasis pengetahuan yang dipimpin negara, menuju industri yang bernilai tambah tinggi dan canggih serta sektor pelayanan berdasarkan pengetahuan. Strategi Singapura didasari pada pembangunan infrastruktur ICT, dukungan bagi R&D dan pengembangan sumber daya manusia pada tingkat yang tinggi agar dapat menjadi bagian dari ekonomi dunia yang berbasis pengetahuan serta kebudayaan globalnya. Pemerintah telah memutuskan bahwa bioteknologi merupakan salah satu dari empat pilar ekonomi yang berbasis pengetahuan (Hornidge 2008).

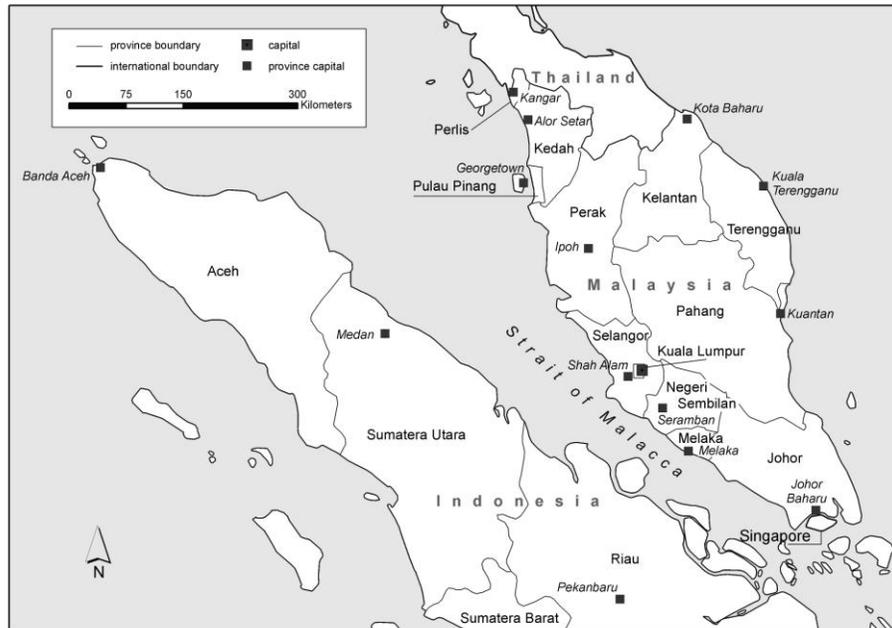
Tahun 2003, sebuah “biomedical city” yang bernama “Biopolis” membuka pintunya bagi ilmuwan dari seluruh dunia. Di situ terdapat Genome Institute of Singapore (GIS), sebuah lembaga penelitian yang berafiliasi dengan Agency for Science, Technology and Research A*Star, bersama Singapore Institute of Molecular Biology, the Biotechnology Centre, the Bioinformatics Institute, the Institute of Biomedical Engineering dan organisasi R&D lainnya. Kebijakan Singapura menarik para ilmuwan mancanegara untuk bekerja sebagai migran paruh waktu dalam sebuah lingkungan multibudaya yang mendukung.

Negara lainnya di wilayah itu menapak jalan yang sama menuju pembangunan ekonomi berbasis pengetahuan dengan menciptakan poros pengetahuan sepanjang Selat Melaka . Dengan begitu pengetahuan semakin menjadi faktor utama produksi, melengkapi negeri, pekerjaan dan modal di seluruh wilayah Selat Melaka .

Arti Strategis Selat Melaka : Jalur Sempit Perdagangan Dunia

Perdagangan dunia, termasuk khususnya sumber energi dunia, harus melewati „jalur sempit“ tertentu antara kawasan produksi dan tujuan akhirnya. Salah satu dari jalur sempit ini adalah Selat Melaka , koridor laut yang menghubungkan Laut China dengan Samudera Hindia. Karena jalur yang dapat dilayari di Selat Melaka pada ruas tertentu lebarnya hanya kurang dari satu mil nautik, ruas-ruas tersebut menimbulkan sejumlah kemacetan berarti bagi lalu lintas internasional. Jalur melalui selat ini adalah jalan laut terpendek dari Tanduk Afrika dan Teluk Persia ke Asia Timur dan Samudera Pasifik. Tetapi Selat Melaka bukan hanya koridor bagi lalu lintas laut dari timur ke barat atau barat ke timur saja. Komunikasi lintas-selat juga meningkat, mengintegrasikan provinsi dan negara pada masing-masing kedua sisi selat.

Peta 1 Wilayah Selat Melaka



Bila sebelumnya lalu lintas kapal melalui Selat Melaka dibatasi, saat ini sejumlah besar layanan feri menawarkan jasa angkutan penumpang antara pelabuhan-pelabuhan kecil di Malaysia dan Indonesia. Jaringan-jaringan sosial lintas batas memang berbeda secara etnis, namun terjalin rapat dan membentuk hubungan erat antara masyarakat diaspora di kedua sisi Selat Melaka atau menghubungkan diaspora dengan tempat asalnya. Dengan demikian, keragaman budaya di Selat Melaka mengusung peluang besar bagi perkembangan ekonomi dan sosial dari negara-negara pesisir seperti Indonesia, Singapura, Malaysia dan Thailand. Meskipun demikian, perdamaian dan stabilitas di wilayah itu adalah prasyarat bagi perkembangan regional, pasokan energi yang lancar dan perdagangan internasional antara Uni Eropa dan Asia Timur.

Dalam sejarah Selat Melaka memainkan peranan penting pada pembentukan kerajaan di pesisir, wilayah-wilayah atau negara, misalnya Sriwijaya, Melaka, Johor, permukiman Selat Melaka dan belakangan Malaysia, Indonesia dan Singapura. Selat Melaka tidak hanya kaya akan sumber daya maritim, tetapi juga merupakan salah satu jalur pelayaran yang tertua dan tersibuk di dunia. Selat ini merupakan jalur utama bagi lalu lintas kargo dan manusia antara wilayah Indo-Eropa dan wilayah lainnya di Asia serta Australia. Ini adalah jalur laut timur-barat yang terpendek jika dibandingkan dengan Selat Makasar dan Lombok di Indonesia. Setiap tahun, barang-barang dan jasa bernilai milyaran Euro melewati wilayah tersebut.

Selat Melaka adalah salah satu wilayah yang paling rentan di dunia karena berpotensi tinggi untuk terjebak dalam konflik politik dan bencana lingkungan. Daerah-daerah yang berbatasan dengan Selat Melaka merupakan wilayah keanekaragaman hayati tinggi dan lingkungan yang peka. Kawasan-kawasan tersebut adalah salah satu 'hotspot' keanekaragaman hayati dunia yang dinamakan 'Sunda hotspot'. Keanekaragaman itu terancam melalui pembalakan di hutan-hutan hujan yang masih tersisa di Sumatera dan Semenanjung Malaysia dan kerentanan ekologisnya meningkat, misalnya melalui penyusutan hutan bakau di wilayah pesisir dan melalui ancaman pencemaran minyak. Proses ekologis, sosial, politik dan ekonomi di Selat Melaka terkait sangat erat satu dengan lainnya dan tidak dapat dipisahkan. Sengketa menyangkut perbatasan antara Singapura, Malaysia dan Indonesia, pertikaian mengenai eksploitasi sumber alam di pesisir, seperti pasir dan batu kerikil, air bersih atau produk maritim, memperkeruh hubungan politik negara-negara yang bertetangga. Gerakan separatis di Thailand Selatan, Aceh dan di Riau, kelompok bajak laut dan juga kelompok islam berhaluan keras mengancam keamanan di dan sepanjang Selat Melaka. Ancaman politik dan ekologis menciptakan situasi rentan yang semakin meningkat bersamaan dengan waktu.

Namun, Selat Melaka tidak hanya sebuah jalur bagi lalu lintas laut dari timur ke barat saja, tetapi juga merupakan lintas jalan budaya dan masyarakat. Dengan semakin dekatnya integrasi ekonomi antardaerah di Selat Melaka, komunikasi juga semakin meningkat. Jaringan sosial lintas batas memang berbeda secara etnis, namun terintegrasi erat. Keanekaragaman budaya di wilayah Selat Melaka secara tradisi sangat tinggi karena membaaur dengan pertukaran intelektual dan masyarakat yang bermigran sepanjang poros timur-barat. Ini melibatkan harmoni' interetnik pada ekonomi Singapura yang berbasis pengetahuan dan juga persaingan interetnik bagi pekerjaan dengan pembayaran buruk di semua negara yang berbatasan dengan Selat Melaka. Kemiskinan yang merupakan imbas migrasi tenaga kerja menyebabkan peningkatan keanekaragaman etnis dan ketegangan, terutama di wilayah perkotaan.

Melihat pentingnya kekuatan identitas etnik di wilayah ini, pemerintah-pemerintah saat ini acap kali menggunakan kebijakan berdasarkan kesukuan untuk menghindari dan/atau mengatasi ketegangan etnis dan demi stabilitas politik dan kesatuan. Pada masa lalu, kadang disengaja dan kadang tanpa sengaja, penguasa di era penjajahan menggunakan perbedaan etnis untuk memecahbelahkan dan mengeksploitasi keunikan kelompok-kelompok tertentu. Kebijakan ini telah menimbulkan kerentanan ekonomi-sosial bagi penduduk masing-masing. Di sisi lain, solidaritas dan kepercayaan etnis telah memungkinkan jaringan perdagangan untuk bisa berfungsi

dalam kondisi politik yang sulit. Dalam konteks ini, jaringan perdagangan lintas batas seperti yang diciptakan para perantau China di wilayah Selat Melaka, telah digambarkan dan dianalisa secara rinci (Menkhoff dan Gerke 2002), namun jaringan kelompok etnis lainnya masih harus diteliti. Meskipun demikian, bisa diasumsi bahwa khususnya jaringan etnis lintas batas dapat mengintegrasikan wilayah, mengangkat ekonomi dan pembangunan sosial serta menciptakan stabilitas dan resiliensi sosial, setidaknya untuk jangka panjang. Jadi Selat Melaka menyimpan peluang besar untuk pembangunan ekonomi dan sosial bagi negara-negara di pesisir selat, yaitu Indonesia, Singapura, Malaysia dan Thailand. Selain itu, perdamaian dan stabilitas di wilayah itu merupakan prasyarat bagi pembangunan regional, suplai energi yang berkelanjutan dan perdagangan internasional misalnya antara lain dengan Uni Eropa dan Asia Timur.

Hubungan Timur-Barat

Selat Melaka dulu merupakan jalur penghubung utama antara Eropa, Timur Tengah dan Asia Selatan pada satu sisi dan Asia Tenggara serta Asia Timur pada sisi lainnya. Arus barang dagangan dan pengetahuan telah mengalir melalui koridor itu dari timur ke barat dan dari barat ke timur secara terus menerus. Sebelum pulau-pulau dan semenanjung-semenanjung yang berbatasan dengan Selat Melaka dibagi oleh kekuatan penjajahan mulai pada abad ke-16, Selat Melaka menghubungkan Sumatera, kepulauan Riau dan Semenanjung Thai-Malay serta menjadikannya sebuah wilayah budaya dengan banyak kaitan antaretnis, kerajaan-kerajaan lintas selat, jaringan-jaringan perdagangan dan agama. Hubungan-hubungan saat itu agak berkurang namun sama sekali tidak terpotong melalui kekuasaan penjajahan dan pascapenjajahan, perseteruan serta sistem dominasi. Kerajaan yang terpenting saat itu adalah Sriwijaya dan Kesultanan Aceh dan Melaka. Tetapi sepanjang sejarah terdapat negara-negara lain atau kerajaan-kerajaan kecil di bawah kepemimpinan seorang pangeran yang mengukuhkan kekuasaannya melalui perdagangan yang melintasi Selat Melaka dengan cara yang berbeda. Pasai, kemudian Aceh, Indragiri dan Singapura, Johor dan Kedah merupakan contoh dari bentukan negara yang menggunakan Selat Melaka sebagai urat nadi kehidupan dan jalan menuju kemakmuran. Bagian selatan Burma dan Thailand saat itu juga berhubungan dengan Selat Melaka.

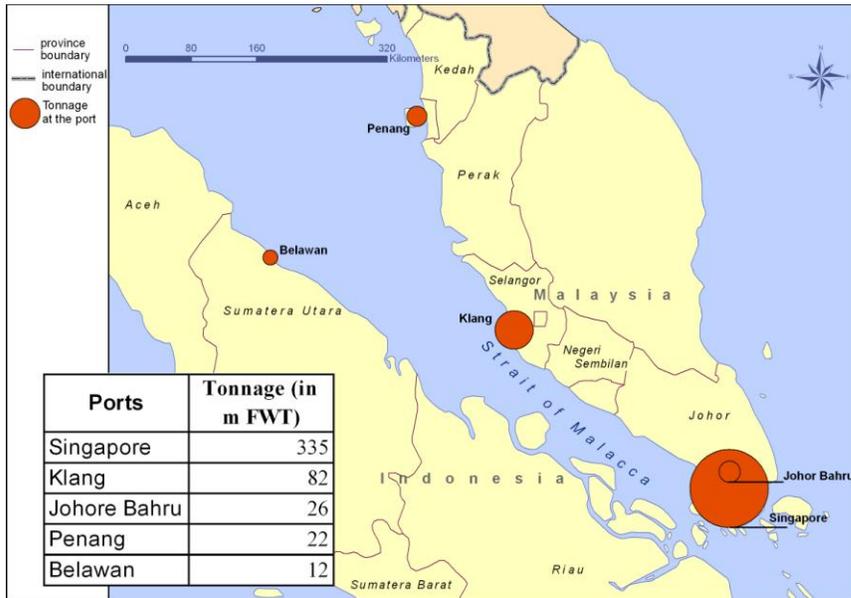
Pada tahap awal dari negara-negara pesisir yang baru merdeka, seperti Indonesia, Singapura dan Malaysia, hubungan lintas selat menurun, namun mulai berkembang dengan lebih pesat bersamaan dengan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan pada tahun 1980-an. Berbarengan dengan itu, Selat Melaka mempertahankan dan memperkuat posisinya sebagai jalur pelayaran terpenting di dunia – lebih penting dari Terusan Panama atau Selat Gibraltar. Memang terdapat perkiraan yang bervariasi, namun saat ini, setiap tahun lebih dari 50.000 kapal dan lebih dari seperempat jumlah keseluruhan angkutan kapal di dunia melintasi Selat Melaka sepanjang kira-kira 1.000 km per tahun. Lalu lintas pelayaran dijalankan menurut peraturan, tetapi kedaulatan dijaga ketat oleh masing-masing negara tepian dan diincar oleh kekuatan hegemoni seperti misalnya Amerika Serikat dan lambat laun juga oleh China dan India.

Perdagangan Dunia melalui Selat Melaka

Ada lima pelabuhan penting internasional, yakni Singapura, Pelabuhan Klang (di dekat Kuala Lumpur), Johor, Penang dan Belawan (Medan). Selain itu masih ada sejumlah besar pelabuhan-pelabuhan kecil dan terminal feri yang cukup penting bagi kawasan setempat. Bila Singapura dan pelabuhan utama lainnya yang jumlahnya lebih sedikit, merupakan pusat pelayaran dunia, maka pelabuhan-pelabuhan kecil merupakan tulang punggung perdagangan lokal dan migrasi tenaga kerja.

Tonase (diukur dalam metrik Freight Weight Tonnes – FWT) yang melewati Selat Melaka tahun 2002 diilustrasikan dalam peta berikut ini:

Peta 1: Tonase melintasi pelabuhan utama di Selat Melaka

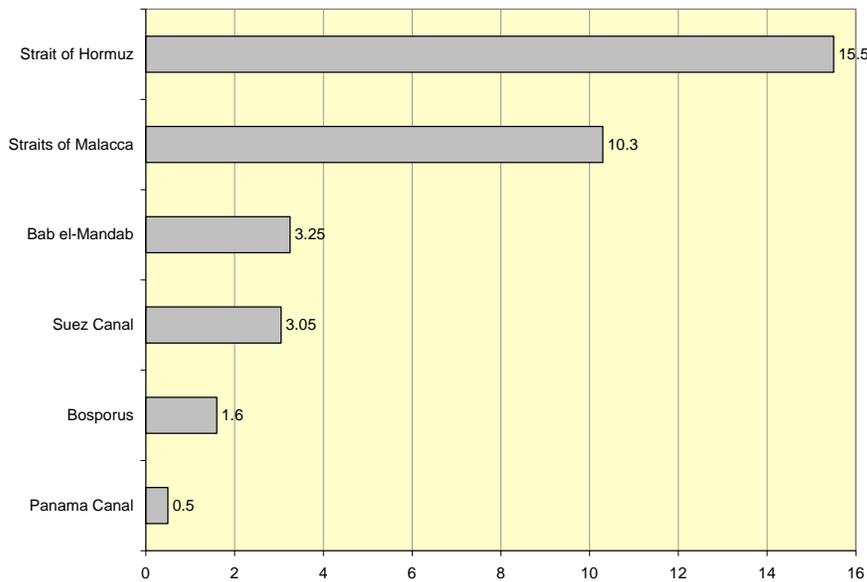


Jumlah tonase yang melewati Selat Melaka selanjutnya setiap tahun meningkat pesat.

Pelayaran sepanjang dan menyeberangi Selat Melaka

Sekitar 50.000 kapal yang setiap tahun berlayar, mengangkut sepertiga dari jumlah perdagangan laut di dunia melewati Selat Melaka. Setelah angkutan kargo umum, minyak adalah komoditi terpenting yang diangkut. Karena lebar titik tersempit Selat Melaka hanya sekitar 1,5 mil nautik (2,8 km) dan 0,6 mil nautik (1,1 km), Phillips Channel di Selat Singapura dan kawasan sepanjang the One Fathom Bank merupakan salah satu titik tersempit yang terpenting bagi lalu lintas laut dunia. Separa dari jumlah keseluruhan angkutan minyak melalui jalan laut, melewati Selat Melaka. Tahun 2003, 19.154 tanker yang mengangkut lebih dari 10 juta barrel per hari, melayari Selat Melaka ke arah timur (negara-negara Teluk Persia – Asia Timur) (Zubir 2006, 6). Perdagangan diduga akan meningkat mengingat kebutuhan minyak yang bertambah, terutama di China. Saat ini lalu lintas minyak melalui Selat Melaka jumlahnya tiga kali lipat lebih besar dari yang melewati Terusan Suez dan lima belas kali lebih besar dari lalu lintas minyak yang melayari Terusan Panama.

Diagram 1: Transit Minyak di Lokasi Utama yang Strategis Tahun 2001
- dalam m barrel per hari



Sumber: Energy Information Administration, World Oil Transit Chokepoints,
<http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/choke.html>.

Maka dari itu, Selat Melaka amatlah penting, baik untuk kebutuhan energi di Asia Tenggara maupun bagi perdagangan Eropa-Asia. Perdagangan dunia melintasi Selat Melaka dalam dua arah. Selain itu, lalu lintas regional di Selat Melaka juga semakin sibuk. Feri-feri baru untuk penumpang menyediakan layanan bolak-balik antara Malaysia dan Indonesia dan mengangkut barang-barang dagangan. Baik volume pelayaran lokal maupun lalu lintas udara juga meningkat.

Peta 3: Jalur Feri Penting Menyeberangi Selat Melaka , 2006



Sebuah jaringan hubungan perdagangan yang rapat, baik formal maupun informal, membentang di jalur air ini. Arah dan kepadatannya tidak diketahui dengan pasti, namun perlu diteliti lebih lanjut. Melajunya pertumbuhan ekonomi China dan India agaknya meningkatkan pentingnya peranan Selat Melaka .

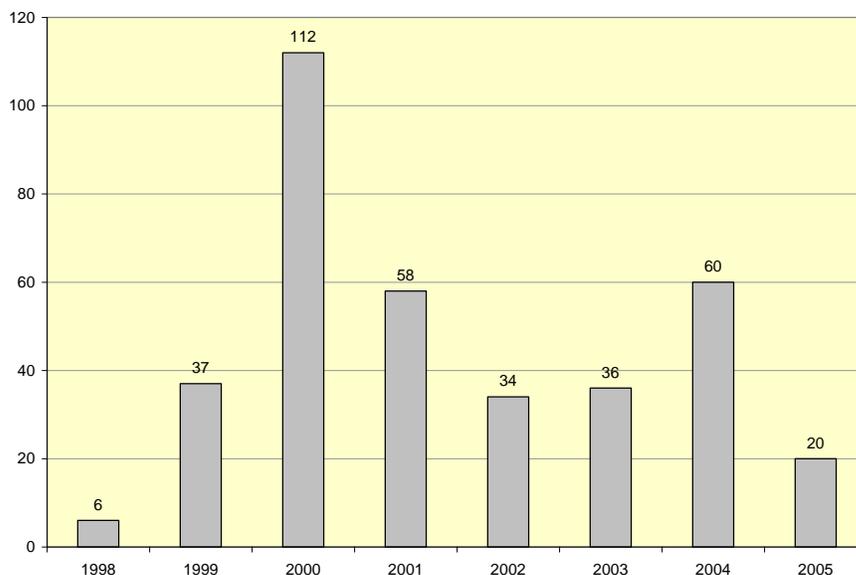
Perdagangan lokal memang telah dilaksanakan sejak berabad-abad lamanya, tetapi baru meningkat pesat setelah berakhirnya krisis ekonomi tahun 1990-an dan sejak berakhirnya konflik bersenjata di Aceh. Orang China, terutama pedagang Hokkian menghubungkan semua kota pelabuhan di pesisir Selat Melaka (Gerke dan Menkhoff 2002; Hornidge 2004). Pedagang Aceh, Batak, Minangkabau dan Melayu telah mengembangkan jaringannya. Namun, mengenai ini masih belum banyak diketahui. Perbaikan kondisi lalu lintas (feri dan jalur penerbangan) serta cepatnya perluasan perkebunan, terutama kelapa sawit, telah memicu perdagangan lokal.

Ancaman dan Kerentanan

Selat Melaka memiliki peluang baik tetapi juga menyimpan risiko tinggi bagi perdagangan regional dan internasional. Polusi, perompakan dan konflik internasional mungkin merupakan ancaman utama yang dapat mengganggu perdagangan dunia dan menimbulkan kerugian yang tidak dapat diduga sebelumnya bagi ekonomi dunia. Bila sebuah tanker minyak diserang bajak laut, kandas, menyebabkan tumpahan minyak dan menghalang kapal-kapal lain yang melewati jalur sempit, kerugian ekonomi dan lingkungan akan dengan cepat menimbulkan biaya tinggi dan dampak berat yang tidak bisa dilihat sebelumnya. Misalnya, kerugian bagi nelayan-nelayan setempat, polusi di pesisir pantai, penurunan perdagangan lokal dan turisme. Dalam jangka waktu singkat, kerugian ekonomi mungkin akan mencapai milyaran Euro. Hal ini menegaskan peranan kritis Selat Melaka yang diterima secara umum bagi stabilitas di seluruh dan di luar wilayah itu.

Perompakan merupakan masalah yang penting di Selat Melaka pada tahun-tahun belakangan ini. Dari 25 serangan pada tahun 1994 meningkat mencapai rekor 112 serangan pada tahun 2000 (Gerstenberger 2008). Setelah Laut China Selatan, di mana klaim teritorial yang tidak terselesaikan tetap merupakan sumber ketidakstabilan potensial, dan sesudah Samudera Hindia, Selat Melaka adalah hotspot ketiga di dunia yang paling menderita akibat bajak laut.

Diagram 2: Perompakan di Selat Melaka



Sumber: Laporan Tahunan IMO (1998 - 2005).

Untuk menanggulangi peningkatan jumlah serangan, angkatan laut Malaysia, Indonesia dan Singapura memperkuat patrolinya di wilayah itu sejak pertengahan 2004. Beberapa indikator, misalnya rendahnya jumlah kapal yang dibajak atau hilang, bagian-bagian kapal yang paling sering diserbu para penyerang (ruangan nakhoda dan awak kapal, ruang kargo dan perbekalan) dan kecilnya jumlah pelaku serangan yang biasanya terlibat dalam serbuan (International Maritime Organisation 1998 – 2005) menunjukkan bahwa perompakan saat ini terutama dilakukan oleh sebuah perusahaan komersial swasta akibat kemiskinan di negara-negara pesisir. Walaupun demikian, ketakutan terhadap terorisme berpangkal pada kemungkinan bahwa sebuah kapal besar akan dibajak dan kandas pada titik yang terdangkal di Selat Melaka (kedalaman pada titik terdangkal hanya 25 m) dan dengan begitu merupakan senjata ampuh untuk menghambat selat. Jika berhasil, serbuan semacam itu akan membawa dampak yang luar biasa buruknya bagi perdagangan dunia. Namun para pakar keamanan menunjukkan pendapat yang berbeda mengenai pelaksanaan dan kemungkinan dari serangan semacam itu.

Hingga Agustus 2006, terjadi 15 serangan di Selat Melaka yang dilaporkan kepada Organisasi Maritim Internasional. Kebanyakan serangan ditargetkan pada kapal-kapal besar (kapal-kapal kargo bantuan korban tsunami, tanker pengangkut bahan kimia dan kapal angkutan muatan curah) di sepanjang pesisir Sumatera dan di Selat Singapura. Yang lainnya mencari korban pada kapal-kapal penangkap ikan sepanjang pesisir Malaysia (Organisasi Maritim Internasional 2006). Risiko lainnya di selat Melaka adalah kabut tahunan yang tetap ada akibat amukan api di hutan-hutan Sumatera. Kabut ini dapat benar-benar mengganggu pelayaran karena jarak pandang berkurang sampai 200m. Ini sangat membahayakan navigasi di jalur perdagangan yang begitu sempit dan sibuk itu.

Risiko-risiko ekologis akibat pelayaran yang padat dan pembangunan industri, didiskusikan antara lain oleh Cleary dan Goh (2000). Saat ini, meningkatnya kegiatan perkapalan sepanjang jalur pelayaran dan pembangunan yang laju di kawasan pesisir mengancam kerentanan lingkungan yang unik karena keanekaragaman hayatinya di wilayah Selat Melaka. Untuk menjamin keamanan pelayaran di selat yang sempit dan dangkal, pemerintah Malaysia banyak sekali mengeluarkan dana bagi instalasi 256 bantuan navigasi dan sistem management lalu lintas kapal. Dari tahun 1978 sampai 1994 secara keseluruhan terjadi 476 kecelakaan. Dengan tumpahan minyak di selat, angka rata-rata kecelakaan menjadi 30 per tahun. Sekitar 30% kapal yang mengarungi Selat adalah tanker minyak. Tanker-tanker tersebut melepaskan sampah ke laut, termasuk minyak, air balast, limbah dan sampah padat lainnya. Pada tahun 2000 diperkirakan

888.000 ton sampah dihasilkan kapal-kapal yang melewati selat, termasuk 150.000 ton cairan mengandung minyak dari mesin (oily bilge water), 18 ton sampah padat dan 720 ton limbah (Ling 2006). Sementara komunitas internasional menikmati keuntungan jalur air tersebut, negara-negara di pesisirnya dibiarkan sendiri menanggung beban biaya untuk kebijakan keamanan pelayaran dan harus memikul akibat dari tumpahan minyak dan pencemaran lainnya yang berasal dari kapal.

Berbagai jenis cemaran limbah yang berbeda, misalnya dari industri, pertanian, kegiatan penggunaan lahan dan limbah rumah tangga, dialirkan dari daratan menuju selat. Penambangan pasir, pembangunan di wilayah rawa bakau dan reklamasi lahan sepanjang pesisir mengurangi habitat bagi kehidupan laut (Malacca Straits Research and Development Centre 2006). Selain itu, lapisan minyak (oil slicks) merupakan ancaman bagi ekosistem di selat dan wilayah sekitarnya (Lu et al 2006).

Pengembangan Wilayah Selat Melaka

Asia Tenggara masih sarat dengan masalah kemiskinan, urbanisasi yang melaju, ketidakadilan, migrasi gelap antarnegara dan penipisan sumber daya alamnya. Stabilitas wilayah selat yang sangat bersifat politis terancam melalui perdamaian yang rentan di Sumatera Utara (Aceh), kerusuhan di Riau dan Thailand Selatan serta perompakan yang merebak di Selat Melaka. Migrasi ke segala penjuru di Selat Melaka meningkatkan konflik dan ketegangan interetnis.

Wilayah ini kaya akan sumber alam, dari perikanan hingga kawasan rawa bakau dan hutan hujan, dari timah hingga gas dan ladang minyak. Tetapi wilayah ini juga sarat dengan masalah pencemaran akibat bisnis perkapalan dan industri, deforestasi akibat pembalakan meluas dan pencemaran udara yang berat akibat sistem perladangan berpindah.

Pada sisi lain, Selat Melaka menyimpan peluang besar bagi pembangunan ekonomi dan sosial di negara-negara pesisir. Beberapa “segitiga pertumbuhan” telah dibentuk untuk menciptakan zona ekonomi khusus yang terintegrasi, misalnya segitiga SIJORI yang menghubungkan Singapura dengan Johor, negara bagian Malaysia, dan provinsi Riau.

Karena itu, Selat Melaka bukan hanya merupakan sebuah jalur laut tetapi juga dapat dikatakan “laut mediterania” (laut yang hampir seluruhnya dikelilingi daratan) seperti dalam pengertian

Braudel (1966). Pada kedua pesisir selat yang berseberangan, baik komposisi etnis maupun ekologis, serupa. Sesungguhnya layaklah untuk mengakui bahwa Selat Melaka dan pulau-pulau serta semenanjung-semenanjung di wilayah perbatasannya membentuk wilayah terintegrasi yang terbagi dalam teritorial nasional melalui perbatasan yang ditetapkan selama era penjajahan, tanpa mengindahkan kesamaan alam dan budayanya.

Skenario Politik dan Ekonomi: ASEAN dan Kekuatan Dunia

Negara-negara yang berbatasan dengan Selat Melaka, yakni Indonesia, Thailand, Malaysia dan Singapura adalah bagian utama wilayah ASEAN yang merupakan salah satu tonggak pertumbuhan dari dunia berkembang. Upaya diplomatik untuk mengontrol koridor yang semakin penting antara Samudera Hindia dan Samudra Pasifik itu dimulai setelah negara-negara pesisir meraih kedaulatannya. Pemerintah Indonesia dan Malaysia selalu mempertahankan posisi bahwa “Selat Melaka (dan Singapura) bukan merupakan jalur air internasional meskipun kedua pemerintahan mengakui sepenuhnya penggunaannya untuk pelayaran internasional” (Leifer and Nelson 1973, 190; Vertzberger 1982, 610). Upaya Amerika Serikat untuk menguasai pengawasan militer di Selat ditentang Indonesia dan Malaysia dengan tegas. Singapura memainkan peranan yang lebih ambivalen dengan menawarkan fasilitas angkatan laut kepada armada Amerika Serikat dan semakin bergantung pada dukungan militer AS.

Selat Melaka adalah pemasok sumber daya laut dalam jumlah yang besar dan menopang perekonomian negara-negara di pesisirnya. Lebih dari 380.000 ton ikan (lebih dari 60% jumlah keseluruhan penangkapan ikan per tahun) seharga RM 2 milyar per tahun yang masuk ke Malaysia berasal dari Selat Melaka. Di Indonesia, Selat Melaka merupakan sumber produksi ikan kedua terbesar setelah Laut Jawa. Kualitas yang tinggi dan panen ikan yang dapat diandalkan adalah sangat penting untuk menjamin perkembangan sosial-ekonomi yang berkelanjutan dan kesehatan rakyat. Kegiatan ekonomi lainnya, seperti budidaya laut, turisme, industri wisata dan maritim bergantung dengan kondisi viabilitas dan kondisi alam air laut di selat. Selat Melaka juga wilayah penting bagi sumber arkeologikal (Malacca Straits Research and Development Centre 2006). Eksplorasi arkeologikal berhasil mengangkat artefak dan harta karun dari kapal-kapal yang tenggelam berabad-abad yang silam.

Perkembangan yang paling spektakular terlihat di ujung timur selat. Di sini, di pulau Batam dan Bintang yang termasuk kepulauan Riau, telah diciptakan sebuah zona ekonomi dengan peraturan dan hak khusus yang bernaung dalam segitiga pertumbuhan ekonomi SIJORI. Konsep serupa namun kurang berhasil, diterapkan di bagian barat laut selat. Sebuah segi tiga pertumbuhan telah direncanakan untuk mengintegrasikan perekonomian Thailand Selatan, Sumatera Utara, Kedah dan Perlis di Malaysia. Sejak proses industrialisasi pada tahun 1980-an, perdagangan dan bisnis perkapalan telah memicu urbanisasi yang melaju pesat di kawasan yang dulunya kebanyakan dihuni populasi pedesaan. Potensi pertumbuhan kawasan sangat besar dan sebagian direalisasikan melalui segi tiga pertumbuhan ekonomi SIJORI, area pertumbuhan yang berorientasi industri ekspor di Penang (Malaysia Barat) dan segi tiga pertumbuhan di Sumatera, Malaysia Barat dan Thailand Selatan.

Keanekaragaman hayati yang tinggi di area tersebut memungkinkan pengembangan peluang bagi bio-prospecting, penelitian bioteknik dan juga pariwisata. Khususnya bisnis eko-turisme tampaknya akan mengalami pertumbuhan. Keanekaragaman budaya yang tinggi di wilayah itu juga patut dilihat sebagai aset yang membuka peluang-peluang untuk berkembang, tidak hanya menyangkut perdagangan dan perniagaan dengan negara-negara tetangga, tetapi juga berkaitan dengan pembentukan masyarakat berpengetahuan yang didasari tradisi intelektual dan pengalaman yang berbeda. Singapura mengambil tampuk kepemimpinan dalam upaya pembentukan perekonomian berdasarkan ilmu pengetahuan dan menciptakan pusat pengetahuan yang punya reputasi tinggi secara lokal dan global (lihat Evers and Hornidge, Hornidge and Menkhoff, Loh, Chua, Evers and Chay in Gerke, Evers, Hornidge 2008; Hornidge 2007a; Menkhoff et al 2005, 165ff). Malaysia kemudian menyusul dengan menciptakan “koridor super multimedia” dengan industri teknik canggih dan penelitian (Evers 2003). Wilayah Selat Melaka dapat diperkirakan akan terus berkembang dari hanya sebuah jalan lewat yang ramai bagi pelayaran internasional menjadi wilayah “mediterania” dengan peluang ekonomi yang besar dan terintegrasi.

Rangkuman

Sejak berabad-abad Selat Melaka menghubungkan subkontinen India dengan bagian timur dan tenggara Asia dan juga menjembatani Eropa dengan China sebagai alternatif bagi „Jalan Sutera“ di sebelah utara. Saat ini, kebanyakan perdagangan Eropa dengan China dan Jepang dilakukan melalui jalur Selat Melaka . Sejumlah besar dari permintaan energi Jepang bergantung pada pengangkutan minyak dengan kapal dari negara-negara Teluk melalui Selat Melaka .

Negara-negara yang berbatasan dengan Selat Melaka , yaitu Indonesia, Thailand, Malaysia dan Singapura membentuk poros wilayah ASEAN yang merupakan salah satu tonggak pertumbuhan Asia. Wilayah Selat Melaka kaya akan sumber daya alam, misalnya dari perikanan hingga kawasan rawa bakau dan hutan hujan, dari pertambangan timah hingga gas dan ladang minyak. Tapi wilayah ini juga sarat dengan masalah, misalnya kerusakan akibat gelombang air pasang (tsunami) dan juga polusi yang berasal dari kegiatan pelayaran dan industri. Sejumlah area yang berbatasan dengan Selat Melaka terpuruk akibat masalah kemiskinan, migrasi ilegal antarkawasan di selat dan penipisan sumber alam. Stabilitas yang sangat bersifat politik dari wilayah Selat Melaka terancam oleh kerusuhan di Sumatera Utara, Riau dan Thailand Selatan serta perompakan yang meluas. Meskipun demikian, potensi pertumbuhan di wilayah ini luar biasa besarnya dan hanya sebagian direalisasikan lewat segi tiga pertumbuhan SIJORI di Singapura, Johor (Malaysia) dan Riau (Indonesia); di kawasan pertumbuhan industri di sebelah barat Malaysia yang berbatasan dengan Selat Melaka ; di kawasan industri sekitar Penang (Malaysia) dan di kawasan pembangunan pariwisata internasional di pulau Langkawi (Malaysia) dan Phuket (Thailand).

Kesimpulan argumentasi: Selat Melaka memainkan peranan strategis yang penting bagi perdagangan dunia dan pembangunan regional. Wilayah ini rentan terhadap kerusuhan sosial, politik dan bencana alam, namun juga menyimpan peluang-peluang besar bagi perkembangan ekonomi dan sosial.

Bibliografi

- Braudel, Fernand. *La Méditerranée Et Le Monde Méditerranéen À L'époque De Philippe Ii*. 2 ed. Paris: Colin, 1966.
- Chay Yue Wah, Thomas Menkhoff, Benjamin Loh, and Hans-Dieter Evers. "Social Capital and Knowledge Sharing in Knowledge-Based Organisations: An Empirical Study." *International Journal of Knowledge Management* 3, no. 1 (2007): 29-48.
- Evers, H.-D. "Transition Towards a Knowledge Society: Malaysia and Indonesia in Comperative Perspective." *Comparative Sociology* 2, no. 2 (2003): 355-73.
- . "Transition Towards a Knowledge Society: Malaysia and Indonesia in Global Perspective." In *Governing and Managing Knowledge in Asia*, edited by Thomas Menkhoff, Hans-Dieter Evers and Y. W. Chay, pp 91-110. Singapore: World Scientific, 2005b.
- . "Wissen Ist Macht. Experten Als Strategische Gruppe." ZEF Working Papers No. 8, Bonn: Zentrum für Entwicklungsforschung (ZEF) 2005a.
- Evers, Hans-Dieter, and Solvay Gerke. "Closing the Digital Divide: Southeast Asia's Path Towards a Knowledge Society." ZEF Working Paper No. 1, Bonn: Zentrum für Entwicklungsforschung (ZEF), 2005.
- Gerke, Solvay, Hans-Dieter Evers and Anna-Katharina Hornidge, *The Straits of Malacca. Knowledge and Diversity*. Berlin, Münster, Hamburg: LIT Verlag and Penang: Straits G.T. 2008
- Gerke, Solvay, and Thomas Menkhoff. *Chinese Entrepreneurship and Asian Business Networks*. London: RoutledgeCurzon, 2002.
- Hornidge, Anna-Katharina. *Knowledge Society. Vision and Social Construction of Reality in Germany and Singapore*. Edited by Hans-Dieter Evers and Solvay Gerke, *Zef Development Series*. Münster: LIT Verlag, 2007a.
- International Maritime Organisation (IMO). *Annual Reports on Piracy 1998-2005* [cited 15.10.2006. Available from www.imo.org.
- Leifer, Michael, and Dolliver Nelson. "Conflict of Interests in the Straits of Malacca." *International Affairs* 49, no. No 2 (1973): 190-203.
- Mak, J.N. "Pirates, Renegades, and Fisherman: The Politics of 'Sustainable' Piracy in the Strait of Malacca." In *Violence at Sea. Piracy in the Age of Global Terrorism*, edited by Peter Lehr, 199-224. New York & Oxon: Routledge, 2007.
- Malacca Straits Research and Development Centre (MASDEC). *Introduction to the Straits of Malacca 2006* [cited 15.10.2006. Available from <http://www.fsas.upm.edu.my/~masdec/web/straits.html>.
- Menkhoff, Thomas, Hans-Dieter Evers, and Yue Wah Chay. *Governing and Managing Knowledge in Asia*. Vol. 3, *Series on Innovation and Knowledge Management*. London and Singapore: World Scientific Publishing, 2005.
- Menkhoff, Thomas, and Solvay Gerke. *Chinese Entrepreneurship and Asian Business Networks*. London; New York: RoutledgeCurzon, 2002.
- Zubir, Mokhzani. "The Strategic Value of the Strait of Malacca." 1-19: Maritime Institute of Malaysia (MIMA), 2006.