

Makalah / Articles

Selat Melaka: Jalur Sempit Perdagangan Dunia

Melaka Straits: A Narrow Band for World Trade

SOLVAY GERKE & HANS-DIETER EVERS

ABSTRAK

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. Kerana 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. Sejak berabad-abad lamanya Selat Melaka menghubungkan subkontinen India dengan bahagian timur dan tenggara Asia dan juga menjambatani Eropah. Kini, kebanyakan perdagangan Eropah dengan China dan Jepun dilakukan melalui jalur Selat Melaka. Bahkan, Selat Melaka memainkan peranan strategis yang penting bagi perdagangan dunia dan pembangunan serantau. Negara-negara yang bersempadanan dengan Selat Melaka kaya dengan sumber daya alam. Walau bagaimanapun, wilayah ini juga sarat dengan masalah, misalnya kerosakan akibat tsunami, pencemaran yang berasal dari kegiatan pelayaran dan industri, masalah kemiskinan, migrasi haram antara kawasan di selat dan penipisan sumber alam dan bermacam lagi. Meskipun demikian, potensi pertumbuhan di wilayah ini luar biasa besarnya dan hanya sebahagiannya direalisasikan kini. Walaupun Wilayah ini rentan terhadap kerusuhan sosial, politik dan bencana alam, namun pada masa yang sama wilayah ini juga menyimpan peluang-peluang besar bagi perkembangan ekonomi dan sosial.

Kata kunci: Selat Melaka, perkembangan ekonomi, pelayaran, perdagangan, kesukuan, keanekaragaman hayati, perompakan

ABSTRACT

Sharing the same historical background as well as the increasing density of the socio-economic and cultural networks are the ties that link the various countries bordering the Melaka Straits. As such it is only appropriate to discuss what is termed as the 'region of the Melaka Straits', that is characterised by a diversity of ethnic and tribal groups, experiencing high rate of urbanisation and a big growth potential. This article not only analyses the region's economic growth potentials, but also the hidden dangers that are within this highly diversified area. For centuries the Melaka Straits had linked the sub continent of India with the East and Southeast Asia and also Europe. Now, most of the trade activities of Europe, China and Japan are conducted via the Melaka Straits. In fact, the Melaka Straits play an important strategic role in terms of world trade and regional development. The countries bordering the Melaka Straits are rich in natural resources. However, this region is also laden with problems, for example destruction caused by tsunami, pollution caused by maritime and industrial activities, poverty, illegal migration between countries within the region, the depletion of the natural resources and many more. Nevertheless, the growth potential for this region is extraordinarily large and only a small portion has been realised. Thus, although this region is vulnerable to various social, economic, political and natural crises, it also holds huge opportunities for social and economic expansion.

Keywords: Melaka Straits, economic expansion, shipping, trade, tribal, biodiversity, piracy

**KEANEKARAGAMAN WILAYAH SELAT
MELAKA**

Negara-negara di tepi Selat Melaka, iaitu Indonesia, Thailand, Malaysia dan Singapura membentuk paksi wilayah ASEAN yang merupakan salah satu tonggak

pertumbuhan dunia yang sedang berkembang. Sejak tahun-tahun 1980-an industrialisasi, perdagangan dan pelayaran telah memicu urbanisasi dengan kadar yang pesat. Potensi pertumbuhan wilayah tersebut sangat besar dan sebahagiannya direalisasikan melalui SIJORI, iaitu sebuah kerjasama segi tiga pertumbuhan Singapura,

Johor (Malaysia) dan Riau (Indonesia), juga di kawasan pertumbuhan industri yang berorientasi ekspor di Pulau Pinang dan Lembah Klang (Malaysia Barat). Jika dilihat budaya dan sumber daya alam serta potensi masa depannya, Selat Melaka adalah salah satu wilayah yang paling berpelbagai di dunia. Jalur laut ini menghubungkan dan membahagikan wilayah yang ditandai oleh budaya dan kepelbagaian biologi yang tinggi serta pertumbuhan yang pesat dan dinamis.

Meskipun tingkat pertumbuhannya telah memberi kesan semenjak awal tahun-tahun 1990-an dan merupakan petunjuk perkembangan yang dapat dikatakan baik, namun negara-negara yang bersempadan dengan Selat Melaka itu dibebani masalah seperti kemiskinan, kadar urbanisasi yang pesat, kesenjangan, ancaman keamanan, migrasi tanpa izin antarnegara dan pengurangan sumber daya alam. Kestabilan 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 menjadi-jadi di Selat Melaka

Wilayah ini kaya dengan sumber daya alam, mulai dari perikanan hingga hutan bakau dan hutan hujan, dari bijih timah hingga gas bumi dan ladang minyak. Namun, bersamaan dengan itu wilayah ini menghadapi masalah pencemaran air melalui pelayaran dan industri, penyahhutan akibat pembalakan ekstensif dan pencemaran udara yang amat kabut akibat pemotongan dan aktiviti pembakaran secara besar-besaran di ladang-ladang pertanian. Kota-kota besar dan kawasan pelancongan menyerap pekerja domestik dan migran yang menyebabkan peningkatan keragaman budaya secara terus menerus dan bersamaan dengan itu, muncul potensi ketegangan etnik apabila permasalahan tersebut tidak ditangani dengan sepatutnya.

Selat Melaka merupakan salah satu wilayah yang paling rentan di dunia kerana menyimpan potensi besar untuk berlakunya konflik politik dan bencana lingkungan. Tambahan lagi, kawasan-kawasan yang bersempadan dengan Selat Melaka merupakan kawasan peka lingkungan. Kawasan tersebut termasuk salah satu kawasan kepelbagaian biologi yang amat penting (hotspot) di dunia yang dinamakan 'Sunda hotspot'. Selat itu sendiri dan kawasan-kawasan yang bersempadan, seperti Selatan Thai, Semenanjung Malaysia, Sumatra, Jawa, Borneo, membentuk Paparan Sunda (Sundaland) yang memiliki lima (5) peratus spesies tumbuhan endemik di dunia dan 2.6 peratus vertebrata (Roberts et al. 2002). Namun, ekologi terancam akibat pengurangan keluasan hutan (penyahhutan), pencemaran, berkurangnya lahan basah dan juga bencana alam. Perusahaan penebangan kayu dan perkebunan yang beroperasi pada kedua sisi Selat Melaka terus menerus mengurangi kepelbagaian biologi itu. Penyahhutan telah meningkatkan hakisan tanah serta pendangkalan kawasan pesisir dan dengan itu, meningkatkan risiko berlakunya perlanggaran di jalur yang sempit di Selat Melaka. Pencemaran minyak yang sudah merupakan ancaman utama bagi lahan

basah di daerah pesisir, membahayakan spesies ikan dan peluang untuk menangkap ikan. Perahu pukat industri mengancam kawasan pembiakan ikan dan dengan demikian merupakan ancaman bagi ikan dan spesies laut lainnya. Kegiatan pembalakan lintas batas di sekitar Selat Melaka yang acap kali dilakukan oleh perusahaan Malaysia untuk memenuhi permintaan dari China yang semakin meningkat, merupakan tantangan yang semakin besar. Walaupun demikian, terdapat sedikit sahaja usaha untuk memelihara kehidupan di kawasan yang tergerogoti oleh kepentingan ekonomi antara kawasan, yang menghubungkan perusahaan penebangan kayu, industri kayu triplek, perusahaan minyak kelapa sawit, modal projek dan birokrasi pemerintahan.

Tingginya tingkat kepelbagaian biologi di wilayah itu menawarkan peluang pertumbuhan bagi *bioprospecting*, penelitian bioteknik dan juga pelancongan. Keanekaragaman budaya yang tinggi di wilayah ini merupakan aset lainnya yang menawarkan peluang perkembangan, tidak hanya melalui perdagangan wilayah dan perniagaan dengan negara-negara tetangga, tetapi juga dalam membangunkan masyarakat berpengetahuan yang berdasarkan tradisi dan pengalaman intelektual yang berbeda. Dalam hal ini, Singapura khususnya, terkemuka dalam usaha pembentukan ekonomi berasaskan pengetahuan.

Singapura, sebuah negara kota yang terletak pada posisi strategis di Selat Melaka, tidak memiliki sumber daya alam kecuali sumber daya manusianya. Menyusul fasa awal dari industrialisasi yang berorientasi ekspor, pemerintah Singapura mengalihkan *kebijakannya* yang semakin menuju ke perkembangan berasaskan pengetahuan yang dipimpin negara, menuju kepada industri yang bernilai tambah tinggi dan canggih serta sektor perkhidmatan berdasarkan pengetahuan. Strategi Singapura adalah berdasarkan pembangunan infrastruktur ICT, sokongan R&D dan pengembangan sumber daya manusia pada tingkat yang tinggi agar dapat menjadi sebahagian daripada ekonomi dunia yang berasaskan pengetahuan serta kebudayaan globalnya. Pemerintah telah memutuskan bahawa bioteknologi merupakan salah satu daripada empat tunjang ekonomi yang berasaskan pengetahuan (Hornidge 2008). Pada tahun 2003, sebuah *biomedical city* yang bernama *Biopolis* membuka pintunya kepada ilmuwan daripada 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 pelbagai negara untuk bekerja sebagai migran paruh waktu dalam sebuah lingkungan multibudaya yang menyokong.

Negara lainnya di wilayah itu menapak jalan yang sama menuju pembangunan ekonomi berasaskan

pengetahuan dengan menciptakan paksi pengetahuan sepanjang Selat Melaka. Dengan itu, pengetahuan semakin menjadi faktor utama pengeluaran, melengkapinya negeri, pekerjaan dan modal di seluruh wilayah Selat Melaka .

ERTI STRATEGIS SELAT MELAKA: JALUR SEMPIT PERDAGANGAN DUNIA

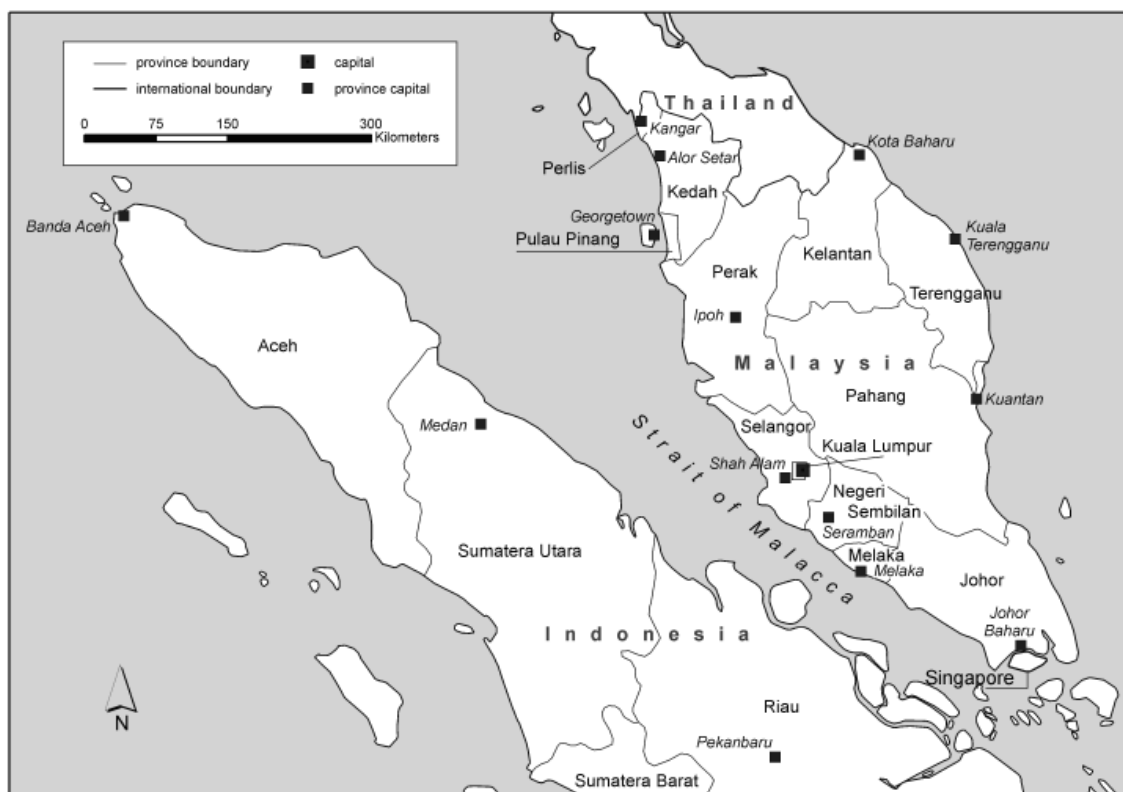
Perdagangan dunia, termasuk khususnya sumber tenaga dunia, harus melewati 'jalur sempit' tertentu antara kawasan pengeluaran dan tujuan akhirnya. Salah satu daripada jalur sempit ini adalah Selat Melaka, koridor laut yang menghubungkan Laut China dengan Samudera Hindia. Oleh kerana jalur yang dapat dilayari di Selat Melaka pada ruas tertentu lebarnya hanya kurang dari satu mil nautika, maka ruas-ruas tersebut menimbulkan sejumlah halangan atau gangguan yang penting bagi lalu lintas antarabangsa. Jalur melalui selat ini adalah jalan laut terpendek dari Tanduk Afrika dan Teluk Persia ke Asia Timur dan Samudera Pasifik. Namun demikian, Selat Melaka bukan hanya merupakan 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.

Sekiranya sebelum ini lalu lintas kapal melalui Selat Melaka telah dibatasi, namun pada saat ini sejumlah besar perkhidmatan feri menawarkan perkhidmatan

pengangkutan penumpang antara pelabuhan-pelabuhan kecil di Malaysia dan Indonesia. Jaringan-jaringan sosial lintas batas memang berbeza secara etnik, namun terjalin rapat dan membentuk hubungan erat antara masyarakat diaspora di kedua-dua sisi Selat Melaka atau menghubungkan diaspora dengan tempat asalnya. Dengan demikian, keragaman budaya di Selat Melaka membawa peluang besar bagi perkembangan ekonomi dan sosial dari negara-negara pesisir seperti Indonesia, Singapura, Malaysia dan Thailand. Meskipun demikian, perdamaian dan kestabilan di wilayah itu adalah prasyarat bagi perkembangan rantau, pasukan energi yang lancar dan perdagangan antarabangsa antara Kesatuan Eropa dan Asia Timur.

Dalam sejarah, Selat Melaka memainkan peranan penting dalam 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 dengan 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 berjuta-juta Euro melewati wilayah tersebut.

Selat Melaka adalah salah satu wilayah yang paling rentan di dunia kerana berpotensi tinggi untuk terjebak



PETA 1. Wilayah Selat Melaka

dalam konflik politik dan bencana lingkungan. Daerah-daerah yang bersempadan dengan Selat Melaka merupakan wilayah kepelbagaian biologi yang tinggi dan lingkungan yang sensitif. Kawasan-kawasan tersebut adalah salah satu 'hotspot' kepelbagaian biologi 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 sempadan antara Singapura, Malaysia dan Indonesia, pertikaian mengenai eksploitasi sumber alam di pesisir, seperti pasir dan batu kerikil, air bersih atau produk maritim, mengkeruhkan hubungan politik negara-negara yang bertetangga. Gerakan pemisahan di Selatan Thai, Aceh dan di Riau, kelompok lanun dan juga kelompok Islam berhaluan pelampau mengancam keamanan di 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 antara daerah di Selat Melaka, komunikasi juga semakin meningkat. Jaringan sosial lintas batas memang berbeza secara etnis, namun terintegrasi erat. Keanekaragaman budaya di wilayah Selat Melaka secara tradisi sangat tinggi kerana bercampur aduk dengan pertukaran intelektual dan masyarakat yang bermigran sepanjang paksi timur-barat itu. Ini melibatkan 'harmoni' interetnik pada ekonomi Singapura yang berasaskan pengetahuan dan juga persaingan interetnik bagi pekerjaan dengan kadar bayaran yang rendah di semua negara yang bersempadan dengan Selat Melaka. Kemiskinan yang merupakan pengimbas migrasi tenaga kerja menyebabkan peningkatan keanekaragaman etnis dan ketegangan, terutama di wilayah kota.

Melihat pentingnya kekuatan identiti etnik di wilayah ini, pemerintah-pemerintah kini acap kali menggunakan *kebijakan* berdasarkan kesukuan untuk menghindari dan/atau mengatasi ketegangan etnis dan demi kestabilan politik dan kesatuan. Pada masa lalu, kadang-kadang disengajakan dan kadang-kadang tanpa sengaja, penguasa di era penjajahan menggunakan perbezaan etnik untuk memecahbelahkan dan mengeksploitasi keunikan kelompok-kelompok tertentu. *Kebijakan* ini telah menimbulkan kerentanan ekonomi-sosial bagi penduduk masing-masing. Di sisi lain, kesepaduan dan kepercayaan etnik telah memungkinkan jaringan perdagangan berfungsi dalam keadaan politik yang kompleks. Dalam konteks ini, jaringan perdagangan lintas batas seperti yang diciptakan para perantau China di wilayah Selat Melaka, telah digambarkan dan dianalisa secara terperinci

(Menkhoff & Gerke 2002), namun jaringan kelompok etnik lainnya masih harus diteliti. Meskipun demikian, boleh diandaikan bahawa secara khususnya jaringan etnik lintas batas dapat mengintegrasikan wilayah, mengangkat ekonomi dan pembangunan sosial serta menciptakan kestabilan dan *resiliensi* sosial, setidaknya untuk jangka panjang. Jadi, Selat Melaka menyimpan peluang besar untuk pembangunan ekonomi dan sosial bagi negara-negara di pesisir selat, iaitu Indonesia, Singapura, Malaysia dan Thailand. Selain itu, perdamaian dan kestabilan di wilayah itu merupakan prasyarat bagi pembangunan rantau, bekalan tenaga yang berlanjutan dan perdagangan antarabangsa antara lain dengan Kesatuan 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 yang bersempadan dengan Selat Melaka dibahagi oleh kekuatan penjajahan mulai abad ke-16, Selat Melaka telah menghubungkan Sumatera, kepulauan Riau dan Semenanjung Thai-Melayu serta menjadikannya sebuah wilayah budaya dengan banyak kaitan antara etnik, kerajaan-kerajaan lintas selat, jaringan-jaringan perdagangan dan agama. Hubungan saat itu agak kurang, namun sama sekali tidak terpotong melalui kekuasaan penjajahan dan pascapenjajahan, persetujuan serta sistem dominasi. Kerajaan yang terpenting saat itu adalah Sriwijaya dan Kesultanan Aceh dan Melaka. Walau bagaimanapun, 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 berbeza. Pasai, kemudian Aceh, Indragiri dan Singapura, Johor dan Kedah merupakan contoh bentuk negara yang menggunakan Selat Melaka sebagai urat nadi kehidupan dan jalan menuju kemakmuran. Bahagian 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 pada tahun-tahun 1980-an mula berkembang dengan lebih pesat bersamaan dengan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan. Sehubungan 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 sambil diperhatikan oleh kuasa-kuasa hegemoni seperti misalnya Amerika Syarikat dan lambat laun juga oleh negara China dan India.

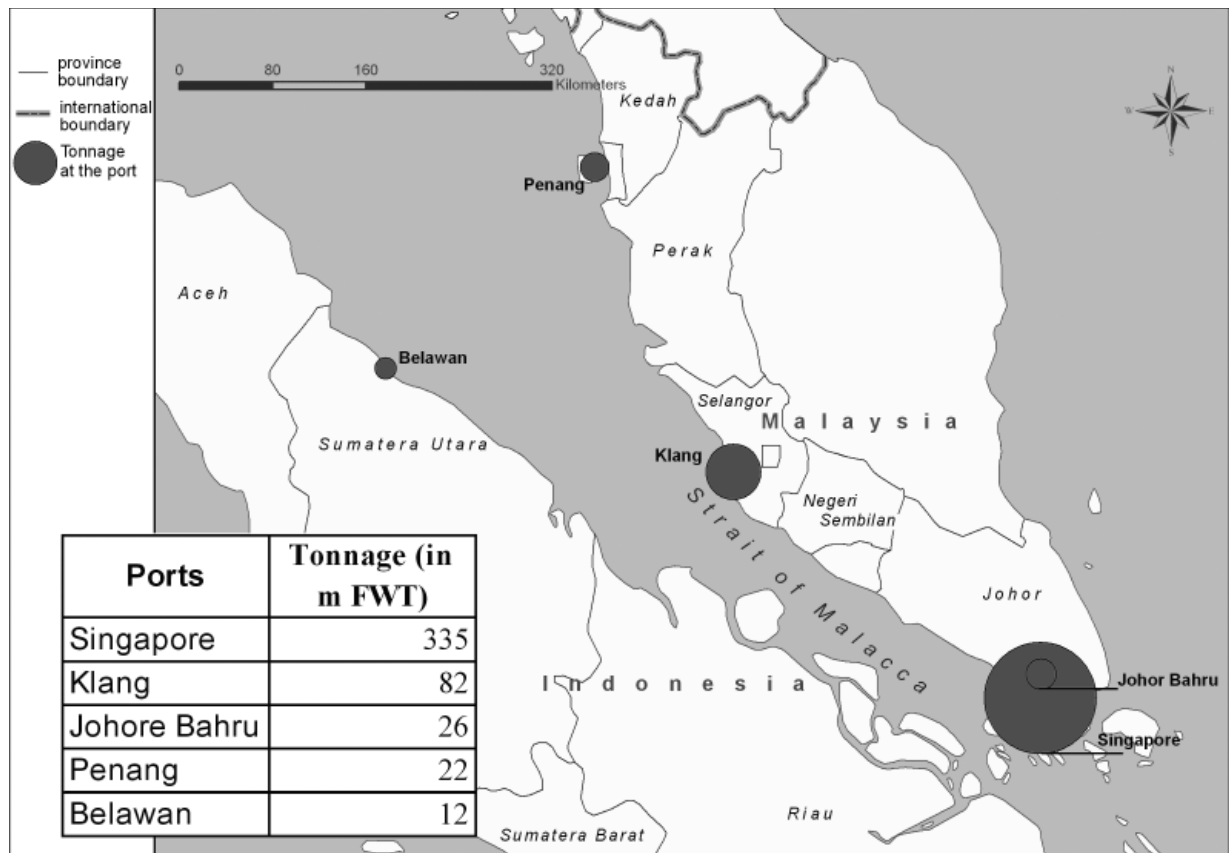
PERDAGANGAN DUNIA MELALUI SELAT MELAKA

Terdapat lima buah pelabuhan penting antarabangsa, yakni Singapura, Pelabuhan Klang (berdekatan Kuala Lumpur), Johor, Pulau Pinang dan Belawan (Medan). Selain itu masih ada sejumlah besar pelabuhan kecil dan terminal feri yang cukup penting bagi kawasan setempat. Apabila Singapura dan pelabuhan utama lainnya yang jumlahnya lebih sedikit, merupakan pusat pelayaran dunia, maka pelabuhan-pelabuhan kecil merupakan tulang belakang perdagangan lokal dan migrasi tenaga kerja.

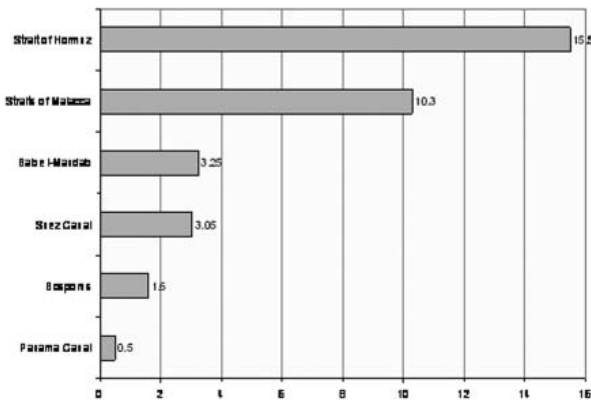
Tonase (diukur dalam metrik Freight Weight Tonnes – FWT) yang melewati Selat Melaka tahun 2002 diilustrasikan dalam peta berikut. Jumlah tonase yang melewati Selat Melaka selanjutnya setiap tahun meningkat pesat.

PELAYARAN SEPANJANG DAN MENYEBERANGI SELAT MELAKA

Sekitar 50,000 buah kapal yang setiap tahun berlayar, mengangkut sepertiga daripada jumlah perdagangan laut di dunia, melewati Selat Melaka. Setelah angkutan kargo umum, minyak adalah komoditi terpenting yang diangkut. Oleh kerana lebar titik tersempit Selat Melaka adalah hanya sekitar 1.5 mil nautika (2.8 km) dan 0.6 mil nautika (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. Separuh daripada jumlah keseluruhan angkutan minyak yang melalui jalan laut, melewati Selat Melaka. Pada tahun 2003, sejumlah 19,154 buah tanker yang mengangkut lebih daripada 10 juta barrel per hari, melayari Selat Melaka ke arah timur (negara-negara Teluk Persia – Asia Timur) (Zubir 2006: 6). Perdagangan diduga akan meningkat disebabkan keperluan minyak yang bertambah, terutama di China. Saat ini lalu lintas minyak melalui Selat Melaka, jumlahnya adalah tiga kali lebih besar daripada yang melewati Terusan Suez dan lima belas kali lebih besar daripada lalu lintas minyak yang melayari Terusan Panama.



PETA 2. Tonase Melintasi Pelabuhan Utama di Selat Melaka



RAJAH 1. Transit Minyak di Lokasi Utama yang Strategis Tahun 2001 - dalam m tong per hari

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

Dengan itu, Selat Melaka amatlah penting, baik untuk keperluan tenaga di Asia Tenggara mahupun bagi perdagangan Eropah-Asia. Perdagangan dunia melintasi Selat Melaka dalam dua arah. Selain itu, lalu lintas rantau di Selat Melaka juga semakin sibuk. Feri-feri baru untuk penumpang menyediakan perkhidmatan pergi-balik antara Malaysia dan Indonesia dan mengangkut barang-barang dagangan. Jumlah isi padu pelayaran lokal mahupun lalu lintas udara juga meningkat.

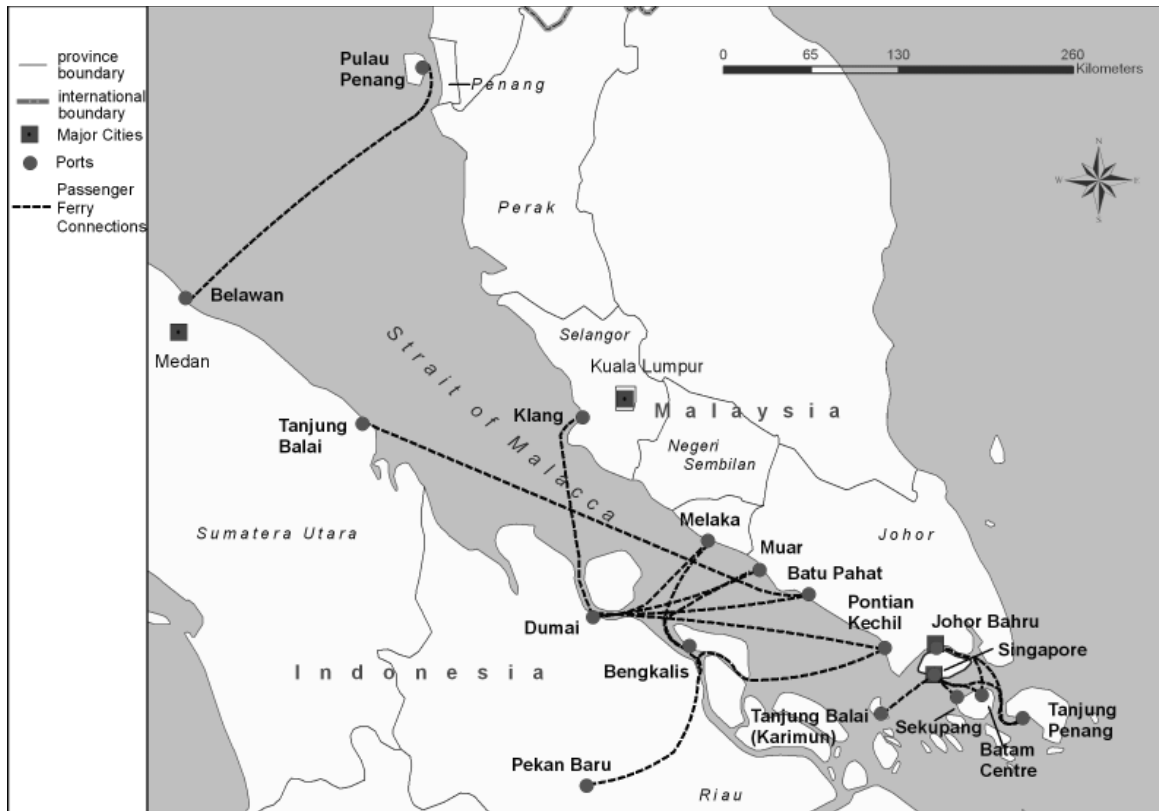
Sebuah jaringan hubungan perdagangan yang rapat, baik formal mahupun informal, membentang di jalur air

ini. Arah dan kepadatannya tidak diketahui dengan pasti, namun perlu diteliti lebih lanjut. Kepadatan 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 & Menkhoff 2002; Hornidge 2004). Pedagang Aceh, Batak, Minangkabau dan Melayu telah mengembangkan jaringannya. Namun, mengenainya masih belum banyak diketahui. Penambahbaikan keadaan lalu lintas (feri dan jalur penerbangan) serta cepatnya perluasan perladangan, terutama kelapa sawit, telah memicu perdagangan lokal.

ANCAMAN DAN KERENTANAN

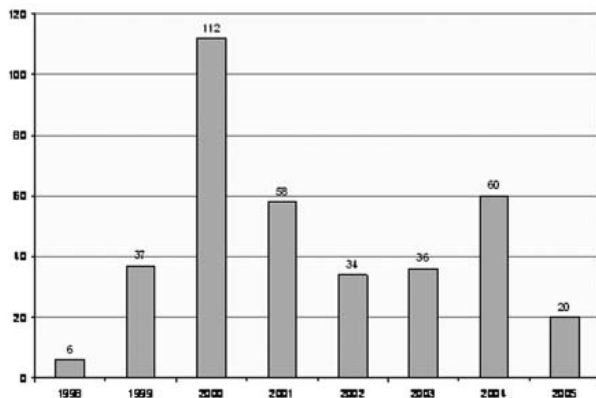
Selat Melaka memiliki peluang baik, tetapi juga menyimpan risiko tinggi bagi perdagangan rantau dan antarabangsa. Pencemaran, perompakan dan konflik antarabangsa mungkin merupakan ancaman utama yang dapat mengganggu perdagangan dunia dan menimbulkan kerugian yang tidak dapat diduga sebelumnya bagi ekonomi dunia. Apabila sebuah tanker minyak diserang lanun, lalu terkandas, menyebabkan tumpahan minyak



PETA 3. Jalur Feri Penting Menyeberangi Selat Melaka, 2006

dan menghalang kapal-kapal lain yang melewati jalur sempit, kerugian ekonomi dan lingkungan yang terhasil akan dengan cepat menimbulkan biaya tinggi dan kesan berat yang tidak boleh dilihat sebelumnya. Misalnya, kerugian bagi nelayan-nelayan setempat, pencemaran di pesisir pantai, penurunan perdagangan lokal dan pelancongan. Dalam jangka waktu singkat, kerugian ekonomi mungkin akan mencapai jutaan Euro. Hal ini menegaskan peranan kritikal Selat Melaka yang diterima secara umum bagi kestabilan di seluruh dan di luar wilayah itu.

Perompakan merupakan masalah yang penting di Selat Melaka pada tahun-tahun belakangan ini. Dari pada sebanyak 25 serangan pada tahun 1994 telah meningkat mencapai sekitar 112 serangan pada tahun 2000 (Gerstenberger 2008). Setelah Laut China Selatan, di mana tuntutan teritorial yang tidak terselesaikan tetap merupakan sumber potensi ketidakstabilan, dan selepas Samudera Hindia, Selat Melaka adalah *hotspot* ketiga di dunia yang paling menderita akibat kegiatan lanun.



RAJAH 2. Perompakan di Selat Melaka

Sumber: Laporan Tahunan IMO (1998 - 2005).

Bagi menanggulangi peningkatan jumlah serangan, angkatan laut Malaysia, Indonesia dan Singapura meningkatkan kawalannya di wilayah itu sejak pertengahan 2004. Beberapa indikator, misalnya rendahnya jumlah kapal yang dirompak lanun atau hilang, bahagian-bahagian 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 dirompak lanun dan kandas pada titik yang terdangkal di Selat Melaka (kedalaman pada titik terdangkal hanya 25 m) dan dengan itu, merupakan senjata ampuh untuk menghambat selat. Jika berhasil, serbuan semacam itu akan membawa kesan yang luar

biasa buruknya bagi perdagangan dunia. Namun, para pakar keamanan menunjukkan pendapat yang berbeza mengenai pelaksanaan dan kemungkinan dari serangan semacam itu.

Hingga bulan Ogos 2006, terjadi 15 serangan di Selat Melaka yang dilaporkan kepada Organisasi Maritim Internasional. Kebanyakan serangan disasarkan 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 jerebu tahunan yang tetap ada akibat amukan api di hutan-hutan Sumatera. Jerebu ini benar-benar dapat mengganggu pelayaran kerana jarak pandang berkurang sampai 200 m. Hal ini sangat membahayakan pengemudian di jalur perdagangan yang begitu sempit dan sibuk itu.

Risiko-risiko ekologis akibat pelayaran yang padat dan pembangunan industri, telah dibincangkan antara lain oleh Cleary & Goh (2000). Saat ini, meningkatnya kegiatan perkapalan sepanjang jalur pelayaran dan pembangunan yang pesat di kawasan pesisir mengancam kerentanan lingkungan yang unik kerana kepelbagaian biologinya di wilayah Selat Melaka. Bagi menjamin keamanan pelayaran di selat yang sempit dan dangkal itu, pemerintah Malaysia telah banyak mengeluarkan dana bagi memasang 256 bantuan pengemudian dan sistem pengurusan lalu lintas kapal. Dari tahun 1978 sampai 1994 secara keseluruhannya terjadi sebanyak 476 kecelakaan. Dengan tumpahan minyak di selat, angka purata kecelakaan menjadi 30 per tahun. Sekitar 30 peratus kapal yang mengharungi Selat adalah tanker minyak. Tanker-tanker tersebut melepaskan sampah ke laut, termasuk minyak, air balast, limpahan dan sampah pepejal lainnya. Pada tahun 2000 diperkirakan sejumlah 888,000 ton sampah dihasilkan oleh 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 komuniti antarabangsa menikmati keuntungan jalur air tersebut, negara-negara di pesisirnya dibiarkan sendiri menanggung beban biaya untuk *kebijakan* keamanan pelayaran dan harus memikul akibat tumpahan minyak dan pencemaran lainnya yang berasal dari kapal.

Berbagai jenis cemaran sisa yang berbeza, misalnya dari industri, pertanian, kegiatan penggunaan lahan dan sisa rumah tangga, dialirkan dari daratan menuju ke selat. Penambangan pasir, pembangunan di wilayah rawa bakau dan reklamasi lahan sepanjang pesisir mengurugi 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, kadar urbanisasi yang pesat, ketidakadilan, migrasi haram antarnegara dan penipisan sumber daya alamnya. Kestabilan 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 interetnik.

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

Pada sisi lain pula, Selat Melaka menyimpan peluang besar bagi pembangunan ekonomi dan sosial di negara-negara pesisir. Beberapa 'segi tiga pertumbuhan' telah dibentuk untuk menciptakan zon ekonomi khusus yang terintegrasi, misalnya segitiga SIJORI yang menghubungkan Singapura dengan Johor, negeri selatan Malaysia, dan provinsi Riau.

Disebabkan 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-dua pesisir selat yang berseberangan, baik komposisi etnik maupun ekologi, adalah serupa. Sesungguhnya layaklah untuk mengakui bahwa Selat Melaka dan pulau-pulau serta semenanjung-semananjung di wilayah perbatasannya membentuk wilayah terintegrasi yang terbahagi kepada teritorial nasional melalui perbatasan yang ditetapkan selama era penjajahan, tanpa mengindahkan kesamaan alam dan budayanya.

SENARIO POLITIK DAN EKONOMI: ASEAN DAN KEKUATAN DUNIA

Negara-negara yang berbatasan dengan Selat Melaka, yakni Indonesia, Thailand, Malaysia dan Singapura adalah bahagian utama wilayah ASEAN yang merupakan salah satu tonggak pertumbuhan dunia yang sedang berkembang. Upaya diplomatik untuk mengawal koridor yang semakin penting antara Samudera Hindia dan Samudera 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 antarabangsa meskipun kedua-dua pemerintahan mengakui sepenuhnya penggunaannya untuk pelayaran antarabangsa..." (Leifer & Nelson 1973: 190; Vertzberger 1982: 610). Upaya Amerika Syarikat untuk menguasai

pengawasan ketenteraan di Selat ditentang dengan tegas oleh Indonesia dan Malaysia. Singapura memainkan peranan yang lebih ambivalen dengan menawarkan kemudahan angkatan laut kepada armada Amerika Syarikat dan semakin bergantung pada sokongan tentera Amerika Syarikat itu.

Selat Melaka adalah pemasuk sumber daya laut dalam jumlah yang besar dan menumpang perekonomian negara-negara di pesisirnya. Lebih daripada 380,000 ton ikan (lebih daripada 60 peratus jumlah keseluruhan penangkapan ikan per tahun) berharga RM2 juta setahun yang masuk ke Malaysia adalah berasal dari Selat Melaka. Di Indonesia, Selat Melaka merupakan sumber pengeluaran ikan kedua terbesar setelah Laut Jawa. Kualiti yang tinggi dan hasil ikan yang dapat diandalkan adalah sangat penting untuk menjamin perkembangan sosial-ekonomi yang berkelanjutan dan kesihatan rakyat. Kegiatan ekonomi lainnya, seperti budidaya laut, pelancongan, industri wisata dan maritim bergantung pada keadaan viabilitas dan keadaan alam air laut di selat. Selat Melaka juga merupakan wilayah penting bagi sumber arkeologi (Malacca Straits Research and Development Centre 2006). Eksplorasi arkeologikal berhasil mengangkat artifak dan harta karun dari kapal-kapal yang tenggelam berabad-abad yang lalu.

Perkembangan yang paling spektakular terlihat di hujung timur selat. Di sini, di pulau Batam dan Bintang yang termasuk kepulauan Riau, telah diciptakan sebuah zon ekonomi dengan peraturan dan hak khusus yang bernaung dalam segi tiga pertumbuhan ekonomi SIJORI. Konsep serupa namun kurang berhasil, diterapkan di bahagian barat laut selat. Sebuah segi tiga pertumbuhan telah direncanakan untuk mengintegrasikan perekonomian Selatan Thai, Sumatera Utara, Kedah dan Perlis di Malaysia. Sejak proses industrialisasi pada tahun-tahun 1980-an, perdagangan dan kegiatan perkapalan telah memicu urbanisasi yang pesat berlaku di kawasan yang dulunya kebanyakannya dihuni oleh populasi desa. Potensi pertumbuhan kawasan sangat besar dan sebahagiannya direalisasikan melalui segi tiga pertumbuhan ekonomi SIJORI, kawasan pertumbuhan yang berorientasi industri eksport di Pulau Pinang (Malaysia Barat) dan segi tiga pertumbuhan di Sumatera, Malaysia Barat dan Selatan Thai.

Kepelbagaian biologi yang tinggi di kawasan tersebut memungkinkan pengembangan peluang bagi *bioprospecting*, penelitian bioteknik dan juga kegiatan pelancongan. Khususnya kegiatan ekopelancongan nampaknya akan mengalami pertumbuhan. Keanekaragaman budaya yang tinggi di wilayah itu juga patut dilihat sebagai aset yang membuka 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 berbeza. Singapura mengambil tampuk kepemimpinan

dalam upaya pembentukan perekonomian berdasarkan ilmu pengetahuan dan menciptakan pusat pengetahuan yang mempunyai reputasi tinggi di peringkat lokal dan global (Evers & Hornidge, Hornidge & Menkhoff, Loh, Chua, Evers & Chay dalam 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 dianggap akan terus berkembang dari hanya merupakan sebuah jalan lewat yang ramai bagi pelayaran antarabangsa menjadi wilayah 'mediterania' dengan peluang ekonomi yang besar dan terintegrasi.

KESIMPULAN

Sejak berabad-abad Selat Melaka menghubungkan subkontinen India dengan bahagian timur dan tenggara Asia dan juga menjembatani Eropah dengan China sebagai alternatif bagi 'Jalan Sutera' di sebelah utara. Kini, kebanyakan perdagangan Eropah dengan China dan Jepun dilakukan melalui jalur Selat Melaka. Sejumlah besar daripada permintaan tenaga Jepun bergantung pada pengangkutan minyak dengan kapal dari negara-negara Teluk melalui Selat Melaka.

Negara-negara yang bersempadanan dengan Selat Melaka, iaitu Indonesia, Thailand, Malaysia dan Singapura membentuk paksi wilayah ASEAN yang merupakan salah satu tonggak pertumbuhan Asia. Wilayah Selat Melaka kaya dengan sumber daya alam, misalnya dari perikanan hingga kawasan rawa bakau dan hutan hujan, dari *pertambangan* timah hingga gas dan ladang minyak. Walau bagaimanapun, wilayah ini juga sarat dengan masalah, misalnya kerosakan akibat gelombang air pasang (tsunami) dan juga pencemaran yang berasal dari kegiatan pelayaran dan industri. Sejumlah kawasan yang bersempadanan dengan Selat Melaka terpuruk akibat masalah kemiskinan, migrasi haram antara kawasan di selat dan penipisan sumber alam. Kestabilan yang sangat bersifat politik dari wilayah Selat Melaka terancam oleh berlakunya rusuhan di Sumatera Utara, Riau dan Selatan Thai serta perompakan yang meluas. Meskipun demikian, potensi pertumbuhan di wilayah ini luar biasa besarnya dan hanya sebahagian direalisasikan lewat segi tiga pertumbuhan SIJORI di Singapura, Johor (Malaysia) dan Riau (Indonesia); di kawasan pertumbuhan industri di sebelah barat Malaysia yang bersempadanan dengan Selat Melaka; di kawasan industri sekitar Penang (Malaysia) dan di kawasan pembangunan industri pelancongan antarabangsa di pulau Langkawi (Malaysia) dan Phuket (Thailand).

Kesimpulan argumentasi: Selat Melaka memainkan peranan strategis yang penting bagi perdagangan dunia

dan pembangunan rantau. Wilayah ini rentan terhadap kerusuhan sosial, politik dan bencana alam. Pada masa yang sama wilayah ini juga menyimpan peluang-peluang besar bagi perkembangan ekonomi dan sosial.

RUJUKAN

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

Solvay Gerke, PhD
Center for Development Research (ZEF)
University of Bonn
Walter-Flex-Str. 3
53113 Bonn, Germany

Hans-Dieter Evers, PhD
Center for Development Research (ZEF)
University of Bonn
Walter-Flex-Str. 3
53113 Bonn, Germany