

# **Pemikiran Guru Besar USU Tentang Selat Malaka**

Penyunting:  
**Gontar Alamsyah Siregar**  
**Tamrin**  
**Ediwarman**  
**Erika Revida**  
**Basuki Wiryosentono**  
**Badaruddin**  
**Suwardi Lubis**

**USU Press**

*Art Design, Publishing & Printing*

Universitas Sumatera Utara, Jl. Pancasila, Padang Bulan, Kec. Medan Baru,  
Kota Medan, Sumatera Utara 20155

Telp. 0811-6263-737

usupress.usu.ac.id

© USU Press 2020

Hak cipta dilindungi oleh undang-undang; dilarang memperbanyak menyalin, merekam sebagian atau seluruh bagian buku ini dalam bahasa atau bentuk apapun tanpa izin tertulis dari penerbit.

ISBN 978-602-465-249-4

*Perpustakaan Nasional: Katalog Dalam Terbitan (KDT)*

Pemikiran Guru Besar Universitas Sumatera Utara Tentang Selat Malaka/ Penyunting:  
Gontar Alamsyah Siregar [et.al.] -- Medan: USU Press 2020.

ix, 278 p.; illus.: 25 cm

Bibliografi

ISBN: 978-602-465-249-4

Dicetak di Medan



## **SAMBUTAN REKTOR UNIVERSITAS SUMATERA UTARA**

### **Assalamualaikum Wr Wb,**

Puji syukur ke hadirat Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, karena atas ridho dan perkenan-Nya, Dewan Guru Besar Universitas Sumatera Utara mampu merampungkan buku ketiga, yang berisikan kompilasi beragam pemikiran para Profesor yang ada di Universitas Sumatera Utara, bertajuk “Pemikiran Guru Besar Universitas Sumatera Utara tentang Selat Malaka”.

Ucapan selamat disertai apresiasi setinggi-tingginya saya sampaikan kepada Dewan Guru Besar Universitas Sumatera Utara, yang telah memberikan kontribusi pemikirannya dalam berbagai perspektif keilmuan terkait kawasan berlian Selat Malaka. Sebagaimana umum diketahui, Selat Malaka merupakan salah satu jalur lintas pelayaran dan perdagangan terbesar di dunia. Keberadaannya yang terletak di antara Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand, serta menjadi jalur yang menghubungkan tiga negara dengan jumlah penduduk terbesar di dunia; Indonesia, India, dan China, tentu menyisakan multiimplikasi dalam berbagai aspek kebijakan setiap negara tersebut.

Karenanya, melalui sumbangsih ide dan pemikiran-pemikiran cerdas dan bernas yang dituangkan dalam berbagai tulisan dalam buku ini, diharapkan para pemangku atau pengemban kekuasaan dalam berbagai level dan jenjang pemerintahan mampu mendapatkan tambahan masukan yang bermanfaat dalam mengambil kebijakan dan memproduksi regulasi yang terkait dengan pengembangan kawasan Selat Malaka. Juga, meminimalisasi berbagai sengketa yang timbul dari gesekan kepentingan negara-negara yang berada di sekeliling kawasan tersebut.

Dengan terbitnya buku ini, semoga Pemerintah Provinsi Sumatera Utara, Pemerintah Pusat, dan pihak-pihak yang berkepentingan terhadap terwujudnya kawasan Selat Malaka yang berdaulat dan berkontribusi penuh dalam pembangunan ekonomi negeri ini, dapat menjadikan materi yang termuat di dalamnya sebagai salah satu acuan untuk mempelajari kompleksitas persoalan di kawasan Selat Malaka.

Maka, sekali lagi saya ucapkan SELAMAT kepada Dewan Guru Besar Universitas Sumatera Utara. Semoga terbitnya buku ketiga ini akan segera disusul dengan hadirnya buku keempat, kelima, dan seterusnya. Semoga Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, senantiasa meridhoi segala upaya dan kerja keras kita semua, demi membangun Universitas Sumatera Utara dan

memberikan manfaat secara luas kepada masyarakat Indonesia. Terima kasih.

Wabillahi Taufik Wal Hidayah. Wassalamualaikum Wr Wb.

**Medan, Juli 2020**  
**Rektor Universitas Sumatera Utara**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Sitepu', written over the printed name below.

**Prof. Dr. Runtung Sitepu, SH, M.Hum**



## **SAMBUTAN KETUA DEWAN GURU BESAR UNIVERSITAS SUMATERA UTARA**

### **Assalamualaikum Wr Wb,**

Pertama-tama kami ucapkan Alhamdulillah, puji syukur ke hadirat Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, yang telah memberikan kemudahan dan ridanya, sehingga Dewan Guru Besar Universitas Sumatera Utara berhasil mempersembahkan buku ke-3 yang berjudul “Pemikiran Guru Besar Universitas Sumatera Utara tentang Selat Malaka”. Karena tanpa izin-Nya, tentulah buku ini akan mengalami kendala untuk terbit atau sampai ke tangan para pembacanya, terlebih pada masa pandemi Covid-19 yang juga belum mereda ini. Apalagi ruang gerak kita menjadi semakin minim oleh kebijakan pembatasan sosial yang diterapkan pemerintah untuk menekan laju penyebaran virus corona.

Buku ini merupakan kompilasi pemikiran para Guru Besar Universitas Sumatera Utara, untuk memberikan sumbangsih ide dan saran yang bermanfaat dalam pengembangan Selat Malaka ke depannya. Telah kita ketahui bersama, bahwa keberadaan Selat Malaka yang diapit oleh empat negara di Asia Tenggara, yakni Indonesia, Malaysia, Singapura, dan Thailand, sesungguhnya menyimpan kompleksitas masalah yang serius sekaligus keuntungan besar bagi Indonesia. Posisinya yang strategis dan menjadi salah satu jalur perdagangan tersibuk di dunia, membawa konsekuensi timbulnya masalah-masalah dalam bidang ekonomi, keamanan, sosial budaya, dan lingkungan.

Dalam aspek ekonomi selama empat dekade terakhir, kekuatan Indonesia dapat dikatakan sangat menurun di Selat Malaka dibandingkan dengan Singapura dan Malaysia yang pada awal 1970-an berada pada posisi setara. Saat ini Indonesia menjadi negara dengan kekuatan ekonomi yang relatif paling kecil di wilayah Selat Malaka. Bukan hanya dalam stok kapital dan tingkat pelayanan industri saja Indonesia tumbuh paling lambat, melainkan juga dalam konteks kehadiran internasional, yaitu dalam aspek inisiatif pada skala regional yang saat ini Indonesia berperan bukan sebagai penentu perubahan. Semua itu sangat bertolak belakang dengan kondisi pembangunan fasilitas industri yang pesat di Batam dan sekitarnya, serta sosok Indonesia sebagai negara terbesar dalam jumlah penduduk dan luas wilayah di wilayah Selat Malaka.

Untuk mengurai akar permasalahan yang terjadi di Selat Malaka serta sebagai upaya menuju penguatan ekonomi dan sosial budaya yang berimbang pada percepatan pembangunan wilayah Indonesia, khususnya yang

berhadapan langsung dengan Selat Malaka, Dewan Guru Besar Universitas Sumatera Utara berinisiatif menyumbangkan pemikiran-pemikiran yang sejalan dengan kepentingan tersebut. Harapannya, ide-ide dan sumbang saran dalam buku ini mampu memberikan tambahan rujukan dalam berbagai perspektif untuk menentukan langkah-langkah dan kebijakan yang diambil Pemerintah.

Semoga kiranya kehadiran Buku Pemikiran Dewan Guru Besar Universitas Sumatera Utara tentang Selat Malaka ini dapat membawa energi positif dalam membangun Indonesia menjadi negara yang jaya dan berdaulat. Tentu saja, kami juga berkeinginan, buku ini tidak hanya dibaca dan kemudian dilupakan begitu saja, melainkan dapat disebarluaskan pada ruang-ruang diskusi yang dibangun oleh kemitraan pemerintah dengan perguruan tinggi dan elemen-elemen masyarakat yang memiliki kepentingan strategis terhadap kedaulatan dan kemakmuran daerah-daerah di sepanjang Selat Malaka khususnya dan seluruh wilayah Indonesia umumnya.

Kami berharap terbitnya buku ketiga ini akan memotivasi hadirnya buku-buku selanjutnya dengan tema pembahasan yang lebih urgen dan memotivasi. Semoga Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, senantiasa meridai segala upaya dan kerja keras kita semua, demi membangun Universitas Sumatera Utara dan memberikan manfaat secara luas kepada masyarakat Indonesia. Terima kasih.

*Wabillahi Taufik Wal Hidayah. Wassalamualaikum Wr Wb.*

**Medan, Juli 2020**



**Prof. Dr. dr. Gontar Alamsyah Siregar, Sp.PD-KGEH**

## DAFTAR ISI

SAMBUTAN REKTOR UNIVERSITAS SUMATERA UTARA .....	iii
SAMBUTAN KETUA DEWAN GURU BESAR UNIVERSITAS SUMATERA UTARA.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
1. Optimalisasi Pemanfaatan Lahan Pesisir Selat Malaka dengan Sistem Agroforestry Guna Peningkatan Kesejahteraan Petani Nelayan di Pantai Timur Sumatera Utara Abdul Rauf.....	1
2. Pemanfaatan Modal Sosial dalam Pemberdayaan Masyarakat Nelayan: Alternatif Solusi Kerawanan di Kawasan Selat Malaka Badaruddin .....	14
3. Peranan Selat Malaka bagi Provinsi Sumatera Utara Darma Bakti.....	23
4. Aspek-Aspek Tindak Pidana yang Terjadi di Selat Malaka dalam Perspektif Kriminologi Ediwarman .....	38
5. Kajian Hukum Mengenai Tindak Pidana Perikanan di Kawasan Selat Malaka dalam Perspektif Kriminologi Ediwarman .....	50
6. Peranan Pemerintah dalam Pemberdayaan Ekonomi Masyarakat Pesisir di Selat Malaka Erika Revida.....	65
7. Selat Malaka, Harapan dan Tantangan Bagi Indonesia Gontar A. Siregar .....	74
8. Potensi Pengembangan Nipah ( <i>Nypa Fruiticans</i> ) di Pesisir Pantai Selat Malaka sebagai Sumber Energi Terbarukan Harry Agusnar .....	87
9. Perspektif Regulasi Kelautan dalam Pembangunan Kawasan Selat Malaka Hasim Purba.....	94
10. Gaya Komunikasi Indonesia Tentang Selat Malaka Lusiana Andriani Lubis.....	106

11. <i>Quantum Dots-Sensitized Solar Cells</i> (QDSSCS) Pengganti Sel Surya Silikon sebagai Sumber Energi Alternatif Baru Terbarukan dalam Rangka Krisis Energi di Sumatera Utara Khususnya di Sepanjang Selat Malaka Nasruddin MN .....	113
12. Peran Selat Malaka dalam Sejarah Masuknya Islam dan Kebudayaan di Indonesia dan Sumatera Utara Pujiati.....	123
13. Kajian Awal Perubahan Garis Pantai di Sepanjang Pesisir Selat Malaka Wilayah Provinsi Sumatera Utara Rahmawaty .....	136
14. Permasalahan Pelayanan Kesehatan di Indonesia sebagai Komunitas Negara-Negara di Selat Malaka Ridha Dharmajaya .....	150
15. Nilai Ekonomi Hutan Mangrove Ditinjau dari Persfektif Lingkungan di Selat Malaka Ritha F. Dalimunthe .....	159
16. Perencanaan Wilayah Selat Malaka Berbasis Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dalam Peningkatan Kapasitas Sosial Ekonomi Rizabuana .....	167
17. <i>Medical Tourism</i> di Regional Selat Malaka Sarma Nursani Lumbanraja.....	177
18. Regional Impact Selat Malaka Terhadap Ekonomi Wilayah Sumatera Utara Profil dan Rekomendasi Sirojuzilam Hasyim .....	190
19. Cipta Kolaborasi Terpadu: Maksimalisasi Keuntungan <i>Littoral State</i> di Selat Malaka Sismudjito.....	201
20. Perlindungan Lingkungan Laut Indonesia Melalui Kerjasama Regional di Selat Malaka yang Dipergunakan untuk Pelayaran Internasional Suhaidi .....	210
21. Selat Malaka: Perspektif Sosial Politik Subhilhar. ....	226

22. “Harta Karun” Selat Malaka Suwardi Lubis .....	234
23. Selat Malaka sebagai Kawasan <i>Lingua Franca</i> Bahasa Melayu di Asia Tenggara Tengku Silvana Sinar .....	241
24. Tinjauan Rona Lingkungan Hidup Kawasan Pesisir Timur Sumatera Utara (Selat Malaka) dari Aspek Biogeofisik Kimia dan Sosial Ternala Alexander Barus .....	259
25. ‘Nilai Strategis Bahasa Melayu-Indonesia Pada Aktivitas di Tengah Hampanan Laut Selat Malaka Wan Syaifuddin .....	272



# **Optimalisasi Pemanfaatan Lahan Pesisir Selat Malaka dengan Sistem Agroforestry Guna Peningkatan Kesejahteraan Petani Nelayan di Pantai Timur Sumatera Utara**

**Abdul Rauf**  
Fakultas Pertanian

## **Pendahuluan**

### **A. Latar Belakang**

Wilayah Pesisir Timur Sumatera Utara yang memiliki panjang pantai 545 Km berhadapan langsung dengan Selat Malaka. Luas kawasan Pesisir Timur Sumatera Utara adalah 43.133,44 Km<sup>2</sup>. Pesisir timur Sumatera Utara ini merupakan wilayah yang paling pesat perkembangannya karena infrastruktur yang relatif lebih lengkap daripada wilayah lainnya. Wilayah pesisir timur juga merupakan wilayah yang relatif padat konsentrasi penduduknya dibandingkan wilayah tengah dan barat.

Hutan mangrove yang membentang dari bagian utara Pantai Timur Sumatera Utara ke bagian selatan Kabupaten Labuhanbatu dengan ketebalan bervariasi antara 50-150 m ditumbuhi oleh mangrove sejati dan mangrove semu. Mangrove terluas terdapat di Kabupaten Langkat 35.000 Ha, Deli Serdang dan Serdang Bedagai 11.800 Ha dan Asahan 4.801,2 Ha. Sayangnya sebagian besar hutan mangrove tersebut berada dalam kondisi rusak.

Kawasan ini cukup subur, suhu udara tinggi, kelembaban udara tinggi dan curah hujan relatif tinggi. Topografi pantai umumnya landai dengan laut yang dangkal. Dengan begitu, sektor pertanian mempunyai potensi yang strategis bagi pembangunan di kawasan Pantai Timur Sumatera Utara, terutama untuk komoditas tanaman pangan, hortikultur dan tanaman perkebunan.

Guna memulihkan fungsi hutan mangrove sekaligus meningkatkan pendapatan petani dan nelayan di kawasan pesisir Sumatera Utara ini dapat dilakukan dengan jalan penerapan sistem agroforestry dalam pemanfaatan lahannya. Sistem agroforestry yang merupakan suatu sistem manajemen pemanfaatan lahan yang mengusahakan produksi biologis berdaur pendek dan berdaur panjang (kombinasi budidaya komoditi kehutanan, perkebunan, pertanian, peternakan, dan atau perikanan) pada suatu tapak di dalam dan atau di luar kawasan hutan, akan memberikan hasil yang optimal sekaligus menjamin keberlanjutan usaha budidayanya.

Salah satu bentuk atau tipe agroforestry yang diharapkan optimal diterapkan kawasan pesisir adalah tipe agrosilvofishery, yaitu kombinasi budidaya tanaman pertanian, kehutanan dan perikanan pada tapak lahan yang sama, selain dapat pula diterapkan tipe silvofishery yaitu kombinasi budidaya perikanan dan kehutanan. Memadukan budidaya kelapa misalnya,

pada punggung benteng kolam atau tambak yang di bagian sisi bentengnya (bibir kolam/waduk) ditanami pohon bakau disertai pemeliharaan ikan, kepiting atau kerang di dalam kolam merupakan salah satu bentuk tipe agrosilvofishery. Sementara waduk atau kolam ikan yang di bagian bentengnya ditanami pohon bakau atau pohon hutan mangrove lainnya termasuk tipe silvofishery. Rawa-rawa pantai/pesisir yang ditumbuhi hutan mangrove berupa pohon bakau dan atau nipah misalnya, disertai pemeliharaan ikan, udang, kepiting dan atau kerang, juga merupakan salah satu bentuk dari tipe silvofishery. Tipe yang lebih kompleks bisa juga diterapkan misalnya kombinasi antara pemeliharaan ternak (sapi, kambing/domba, dan atau unggas) di sela-sela pohon kelapa, kelapa sawit, dan atau mangga di bagian punggung kolam/tambak dan penanaman pohon bakau pada bibir kolam/waduk serta pemeliharaan ikan, udang, kepiting, dan atau kerang pada satu tapak lahan, dikenal dengan tipe agroaquasilvopastural (pertanian-kolam-hutan-ternak).

Melalui penerapan sistem agroforestry ini akan diperoleh variasi hasil (produk), berupa telur unggas (hasil harian), buah kelapa atau kelapa sawit (hasil mingguan/bulanan), buah mangga (hasil musiman), ikan, udang, kepiting dan atau kerang (hasil triwulan), dan kayu bakau (tebang pilih) (hasil tahunan). Hal mana sangat dimungkinkan akan meningkatkan pendapatan atau kesejahteraan ekonomi petani/nelayan di satu sisi, dan lahannya akan tetap lestari di sisi lain.

## **B. Perumusan Masalah**

Kawasan pesisir Pantai Timur Sumatera Utara yang sangat luas dan umumnya hutan mangrovenya sudah rusak, mendesak untuk direhabilitasi. Demikian halnya dengan lahan pertanian yang umumnya produktivitasnya rendah akibat pengelolaan yang tidak/kurang optimal. Rehabilitasi dan optimalisasi akan berhasil jika dalam penerapannya melibatkan para pihak terutama petani/nelayan, baik secara individu/keluarga, maupun secara kelompok dengan pendampingan pakar atau akademisi/peneliti dari perguruan tinggi/ lembaga-lembaga penelitian/pengkajian. Salah satu bentuk rehabilitasi dan atau optimalisasi pemanfaatan lahan di kawasan pesisir yang sekaligus dapat meningkatkan kesejahteraan ekonomi petani/nelayan di satu sisi dan lahan menjadi/tetap lestari di sisi lain adalah melalui penerapan sistem agroforestry dengan tipe agrosilvofishery, silvofishery dan atau agroaquasilvopastural. Kehadiran Pemerintah, terutama Pemerintah Daerah melalui OPD terkait sangat penting, terutama dalam membantu pendanaan dan infrastruktur yang diperlukan.

## **C. Pembahasan**

### **1. Kawasan Pesisir Pantai Timur Sumatera Utara**

Kawasan pesisir Pantai Timur Sumatera Utara yang merupakan bagian dari Selat Malaka, umumnya merupakan lahan rawa yang sepanjang tahun atau dalam waktu yang pajang per tahun selalu jenuh air (*saturated*) atau tergenang (*waterlogged*) air dangkal. Lahan rawa pantai merupakan

lahan basah (*wet land*) yang tergenang air, baik statis maupun bergerak oleh air tawar, payau atau asin, termasuk wilayah laut yang kedalaman airnya pada saat surut terendah tidak lebih dari 6 m.

Beberapa nomenklatur terkait lahan rawa diantaranya: *Swamp* yaitu lahan tergenang permanen; air tidak bergerak (tidak mengalir); tanah dasar lumpur; vegetasi semak sampai pohon berada di daerah tropika berupa hutan rawa atau hutan gambut. *Marsh* yaitu lahan dengan genangan air tidak permanen (genangan banjir sungai atau pasang surut air laut secara periodik); tanah dasar endapan debu dan liat; vegetasi akuatik atau hidrofilik, gelagah, purun kudung, pandan hutan yang terdiri dari rawa pantai (*coastal marsh* atau *salt water marsh*) dan rawa pedalaman (*inland marsh* atau *fresh water marsh*). *Bog* yaitu lahan dengan genangan air dangkal; tertutup lapisan vegetasi melapuk (dominan lumut atau *Spaghnum*) berupa lahan gambut masam yang terdiri dari: *blanket bog* (deposit gambut menyerupai selimut lumut pada tanah datar akibat curah hujan tinggi) dan akumulasi gambut masam (*raised bog*) yang tebal pada cekungan yang bisa mencapai 5 m. *Fed* yaitu rawa alkalis karena tanah dasa mengandung kapur atau garam Kalsium Karbonat ( $\text{CaCO}_3$ ) bisa berupa lahan gambut subur ber-pH netral.

Berdasarkan pengaruh air pasang surut, lahan rawa dapat dikelompokkan ke dalam tiga zona, yaitu: Zona I berupa wilayah rawa pasang surut air asin/payau; Zona II berupa wilayah rawa pasang surut air tawar, dan Zona III berupa wilayah rawa lebak (non-pasang surut).

Fokus pembahasan penerapan sistem agroforestry pada lahan pesisir Pantai Timur Sumatera Utara adalah pada zona I dan zona II. Kawasan pesisir pada zona I berupa lahan pasang surut yang mencakup kawasan yang berhadapan langsung dengan laut; pulau-pulau delta di muara-muara sungai; dan landform marin lainnya yang terdiri atas dataran lumpur (*mud-flats*), bukit-bukit rendah (buting) pasir pada pantai laut dengan ombak yang kuat dan berpasir, danau-danau kecil (sempit) disebut laguna (*lagoons*) berupa tanah basah bertekstur liat, lahan rawa pasang surut bergaram berupa hutan mangrove dengan tanah yang terbentuk dari endapan laut (*marine*).

Sifat umum tanah pada zona I memiliki bisa terdiri dari satu atau lebih karakteristik berikut: terdapat kandungan mineral besi-sulfida sangat halus (0,001 mm) yang dikenal dengan lapisan pirit; tingkat kematangan tanah bisa mentah (*unripe*) dan bisa setengah matang (*half ripe*); profil tanahnya terdiri dari tanah atas berisfat oksidatif sedalam 25-50 cm tanahnya setengah matang hingga matang bertekstur liat berdebu, berwarna kelabu sampai cokedet kelabuan tua; tanah bawah bersifat reduktif, tanahnya mentah sampai setengah matang bertekstur liat berdebu; umumnya berwarna kelabu gelap hingga sangat gelap terkadang hitam atau kelabu kehijauan.

Tanah hutan mangrove yang dipengaruhi air laut bersifat/bertipologi salin (pH > 7,5); mengandung garam atau salinitas tinggi. Sedangkan yang dipengaruhi air payau tanahnya bertipologi agak salin (pH 6,5-7,5); mengandung garam atau salinitas rendah karena sudah ada pengaruh air tawar. Tanah pada zona I ini tidak sesuai untuk budidaya tanaman pertanian monokultur.

Kawasan pesisir yang masuk ke dalam zona II yaitu rawa-rawa yang dipengaruhi air tawar yang menggenang karena didorong oleh pasang air laut. *Landform*-nya bisa berupa tanggul sungai alam (*natural levee*); rawa belakang (*backswamp*); dan atau kubah gambut (*peat dome*). Tanahnya terbentuk dari endapan banjir (debu dan pasir halus) dan pada musim kemarau air asin bisa masuk mencapai jarak 40-90 km. Pada kawasan zona I dan II inilah penerapan sistem agroforestry lebih disarankan guna mengoptimalkan penggunaan lahannya yang dapat meningkatkan kesejahteraan ekonomi petani-nelayan di satu sisi sekaligus lahannya tetap lestari.

## 2. Sistem Agroforestry di Kawasan Pesisir

Berbagai sistem agroforestry telah banyak diinventarisir dan dikembangkan dengan bentuk yang beragam tergantung kondisi wilayah, lokasi dan tujuan sistem agroforestry itu sendiri. Namun demikian, keragaman sistem agroforestry tersebut dapat dikelompokkan ke dalam empat dasar utama yaitu:

- 1) Berdasarkan strukturnya (*structural basis*) yang berarti penggolongan sistem agroforestry dilihat dari komposisi komponen penyusunnya (tanaman pertanian, hutan, pakan dan atau ternak);
- 2) Berdasarkan fungsinya (*functional basis*), penggolongan sistem agroforestry ditinjau dari fungsinya seperti fungsi produksi dan fungsi proteksi atau perlindungan;
- 3) Berdasarkan sosial-ekonominya (*socioeconomic basis*) yang ditinjau dari segi tingkat pengelolaan dan tujuan komersialnya, serta
- 4) Berdasarkan ekologisnya (*ecological basis*) yang didasarkan pada kondisi ekologis tempat atau lokasi sistem agroforestry diterapkan atau ditemukan.

Dari pengelompokan di atas, sistem agroforestry akan terdiri dari berbagai tipe yaitu: Tipe *Agrisilvicultural* merupakan sistem agroforestry yang mengkombinasikan tanaman pohon (hutan) dengan tanaman pertanian; Tipe *Silvopastural* yaitu sistem agroforestry yang mengkombinasikan tanaman pakan dan atau ternak dengan tanaman pohon (hutan); Tipe *Agrosilvopastoral* atau sistem campuran yaitu sistem agroforestry yang mengkombinasikan sekaligus tanaman pohon (hutan), tanaman pertanian, dan tanaman pakan dan atau ternak; Tipe *Apicultural* yaitu kombinasi budidaya tanaman pohon dengan pemeliharaan lebah madu; Tipe *Silvofishery* atau *Aquaforestry* yang mengkombinasikan pemeliharaan ikan dengan tanaman pohon (hutan); Tipe *Agroaquaforestry* atau *Agroaquasilvicultural* yaitu sistem agroforestry yang mengkombinasikan pemeliharaan ikan dengan tanaman pohon (hutan) dan tanaman pertanian; serta Tipe *Agroaquasilvopastural* yaitu sistem agroforestry yang mengkombinasikan budidaya tanaman pertanian (tanaman pohon perkebunan atau buah-buahan) dengan pohon (sistem) hutan dan kolam ikan, sekaligus pemeliharaan ternak, baik ternak besar ataupun unggas.

Tiga tipe terakhir yang disebutkan di atas, yaitu tipe silvofishery (*aquaforestry*), *agroaquaforestry* (*agroaquasilvicultural*) dan *agroaquasilvopastural* merupakan tipe agroforestry yang sesuai diterapkan di

kawasan pesisir. Tipe silvofishery (aquaforestry) lebih sesuai diterapkan pada zona I (Gambar 1), sedangkan tipe agroaquaforestry (agroaquasilvicultural) dan agroaquasilvopastural lebih sesuai diterapkan pada zona II (Gambar 2 dan Gambar 3)



Gambar 1. Sistem agroforestry dengan tipe Silvofishery (Aquaforestry) yang merupakan kombinasi antara pemeliharaan (kolam) ikan dengan pohon hutan bakau di Desa Paluh Kurau Kecamatan Hamparan Perak Kabupaten Deli Serdang dan di Kecamatan Medang Deras Kabupaten Batubara (atas) dan tipe silvofishery berupa kombinasi antara pemeliharaan ikan dengan pohon hutan nipah atau rumbia di Kecamatan Tanjung Tiram Kabupaten Batu Bara dan di Kecamatan Besitang Kabupaten Langkat (bawah) (Foto Dokumentasi Penulis).

Dari Gambar 1 dapat diketahui bahwa petani-nelayan yang menerapkan sistem agroforestry dengan tipe silvofishery atau aquaforestry dapat menghasilkan sedikitnya dua komoditi sekaligus yaitu ikan dan kayu atau atap nipah. Selain ikan dapat pula dihasilkan udang, kepiting atau kerang. Kayu bakau dapat dipanen dengan sistem tebang pilih dan diketahui kayu bakau merupakan bernilai ekonomi tinggi karena dapat digunakan untuk bahan baku industri arang kayu, untuk bahan bangunan dan rantingnya dapat digunakan untuk ajir atau pagar lahan. Sementara nipah, daunnya merupakan bahan baku atap dan niranya dapat menjadi bahan baku pembuatan gula dan

bioethanol, serta dari batangnya dapat dipanen tepung rumbia.



Gambar 2. Sistem agroforestry dengan tipe Agroaquaforestry (Agroaquasilvicultural) yang merupakan kombinasi antara pemeliharaan (kolam) ikan dengan pohon hutan bakau dan tanaman pertanian (perkebunan kelapa sawit) di Desa Paluh Manan Kecamatan Hambaran Perak Kabupaten Deli Serdang (Foto Dokumentasi Penulis).

Dari tipe Agroaquaforestry (Agroaquasilvicultural) (Gambar 2) dapat dihasilkan ikan, kayu bakau dan juga tandan buah segar (TBS) kelapa sawit. Ikan yang dipanen dengan cara menabur jala atau memasang bubu dapat dipanen setiap hari, sementara TBS kelapa sawit dapat dipanen setiap dua minggu sekali dan kayu bakau dengan sistim tebang pilih dapat dipanen sekali tiga bulan. Dengan demikian petani-nelayan dapat memperoleh hasil harian, mingguan dan bulanan.



Gambar 3. Sistem agroforestry dengan tipe Agroaquisilvopastural yang merupakan kombinasi antara pemeliharaan (kolam) ikan dengan pohon hutan bakau dan tanaman pertanian (perkebunan kelapa sawit) serta pemeliharaan ternak di Desa Paluh Manan Kecamatan Hampan Perak Kabupaten Deli Serdang (Foto Dokumentasi Penulis).

Sedangkan dari tipe Agroaquisilvopastural (Gambar 3) petani-nelayan selain memperoleh hasil ikan, TBS kelapa sawit dan kayu bakau dari lahan garapannya, dapat pula memperoleh hasil ternak. Ternak berupa unggas (ayam atau itik) dapat menghasilkan telur setiap hari, sedangkan ternak berupa ternak besar (kambing, sapi atau kerbau) dapat dijual sesuai kebutuhan (bulanan atau tahunan) dan pupuk kandangnya dapat dihasilkan setiap hari, baik untuk memenuhi kebutuhan pupuk di lahan sendiri maupun dijual kepada petani/pekebun bahkan ke petambak lain.

### **3. Kebijakan Penerapan Sistem Agroforestry di Kawasan Pesisir**

Kebijakan penerapan sistem agroforestry di kawasan pesisir Pantai Timur Sumatera Utara dapat dilakukan dengan pendekatan Sosialisasi Agroteknologi dan penerbitan Peraturan Desa (Perdes) atau Peraturan Daerah (Perda).

#### **a. Sosialisasi Agroteknologi Sistem Agroforestry Optimal di Kawasan Pesisir**

Mengacu kepada hasil penelitian penulis tentang Optimalisasi Pemanfaatan Lahan Agroforestry di Kawasan Penyangga Taman Nasional Gunung Leuser (2004) maka alokasi penggunaan lahan optimal untuk sistem agroforestry dengan tipe Agroaquisilvopastural di kawasan pesisir Pantai Timur Sumatera Utara dapat disesuaikan, yaitu: 64-68% untuk penanaman pohon mangrove (bakau dan atau nipah/rumbia), 13-32% untuk kolam ikan,

13-20% untuk tanaman pertanian/perkebunan dan 10-13% untuk kandang/pemeliharaan ternak. Luas lahan minimal yang diperlukan agar diperoleh penghasilan yang dapat memenuhi kebutuhan hidup layak (KHL) bagi setiap petani-nelayan dengan jumlah anggota keluarga 5 (lima) orang adalah 1,18 hektar. Dengan demikian alokasi penggunaan lahannya: 7.552-8.024 m<sup>2</sup> untuk tanaman pohon (bakau dan atau rumbia); 1.534-3.776 m<sup>2</sup> masing-masing untuk kolam ikan dan tanaman pertanian atau perkebunan, serta 1.180-1.534 m<sup>2</sup> untuk pemeliharaan atau kandang ternak.

Bila sistem agroforestry yang akan dikembangkan dalam bentuk tipe Silvofishery atau Aquaforestry maka alokasi lahan yang optimal adalah 68,86% atau 8.125 m<sup>2</sup> untuk penanaman pohon mangrove (bakau dan atau nipah/rumbia) sedangkan sisanya 31,14% atau 3.675 m<sup>2</sup> untuk pemeliharaan ikan (kolam atau tambak). Sedangkan bila sistem agroforestry yang akan diterapkan berupa tipe Agroaquaforestry atau Agroaquasilvicultural maka alokasi penggunaan lahan optimalnya adalah 66,27% atau 7.820 m<sup>2</sup> untuk penanaman pohon mangrove (bakau dan atau nipah/rumbia); 20,32% atau 2.398 m<sup>2</sup> untuk pemeliharaan ikan (kolam atau tambak); dan 13,42% atau 1.584 m<sup>2</sup> untuk tanaman pertanian/perkebunan.

Seperti telah diuraikan terdahulu bahwa agroteknologi sistem agroforestry di kawasan pesisir adalah dengan memadukan budidaya tanaman pertanian/perkebunan, misalnya kelapa atau kelapa sawit pada punggung bendeng kolam atau benteng tambak yang di bagian sisi bedeng/bentengnya (bibir kolam/tambak) ditanami pohon kayu bakau atau nipah/rumbia. Di sela-sela pohon perkebunan dan pohon kayu (di punggung bedeng/benteng) dibangun kandang (dipelihara) ternak, baik ternak besar maupun unggas, sedangkan di dalam kolam atau tambak dipelihara ikan, kepiting dan atau kerang, sebagaimana diilustrasikan pada Gambar 1 sampai Gambar 8.

Sosialisasi agroteknologi sistem agroforestry dengan tiga tipe sebagaimana diuraikan di atas, akan lebih efektif bila diawali dengan pembuatan plot contoh (demonstrasi plot) di beberapa tempat di kawasan pesisir Pantai Timur Sumatera Utara. Setiap desa memiliki 1 plot contoh untuk masing-masing tipe atau dengan tipe agroforestry yang disesuaikan dengan zona kawasannya, dirasa cukup sebagai media sosialisasi. Ceramah dan diskusi yang disertai peninjauan lapangan plot contoh diharapkan lebih efektif dalam memberhasilkan pengembangan sistem agroforestry optimal secara mandiri di kawasan pesisir Pantai Timur Sumatera Utara.

Pemberdayaan dan penguatan kapasitas petani-nelayan melalui kelompok tani-nelayan (KTNA) terkait pengelolaan kawasan pesisir berkelanjutan menggunakan sistem agroforestry perlu dilakukan secara intensif dan terus menerus (continue). Selain itu, pembekalan kepada para penyuluh, baik penyuluh pertanian, perikanan dan kehutanan terkait pemanfaatan lahan optimal dengan system agroforestry di kawasan pesisir Pantai Timur Sumatera Utara perlu dilakukan.



Gambar 4. Pemanfaatan tapak lahan punggung bendung/benteng untuk tanaman pertanian/perkebunan (bisa kelapa sawit, kelapa dan atau mangga), dan bibir bendung/benteng kolam/tambaknya ditanami pohon kayu bakau pada sistem agroforestry dengan tipe Agroaquasilivicultural di Desa Paluh Manan Kecamatan Hampan Perak Kabupaten Deli Serdang (Foto Dokumentasi Penulis).



Gambar 5. Pemanfaatan tapak lahan punggung bendung/benteng untuk pemeliharaan ternak unggas (ayam atau itik) di antara tanaman pertanian/perkebunan (bisa kelapa sawit, kelapa dan atau mangga), dan bibir bendung/benteng kolam/tambaknya ditanami pohon kayu bakau pada sistem agroforestry dengan tipe Agroaquasilivopastural di Desa Paluh Manan Kecamatan Hampan Perak Kabupaten Deli Serdang (Foto Dokumentasi Penulis).

#### **b. Penerbitan Peraturan Desa (Perdes) dan atau Peraturan Daerah (Perda)**

Penerbitan payung hukum seperti Perdes dan atau Perda, terutama Perda Kabupaten/Kota sangat diperlukan guna mengawal dan memberhasilkan program pemanfaatan lahan optimal di kawasan pesisir Pantai Timur Sumatera Utara, sekaligus mencegah eksploitasi dan penggunaan lahan dengan sistem monokultur. Pemanfaatan lahan secara monokultur di kawasan pesisir seperti untuk usaha budidaya pertanian/perkebunan saja atau untuk usaha tambak saja akan berakibat pada kerusakan lingkungan dan pemusnahan plasma nutfah beberapa organisme tertentu yang berakibat pada penurunan keragaman hayati, meski bisa dicapai nilai ekonomi yang tinggi. Selain itu, pemanfaatan lahan dengan

sistem monokultur di kawasan pesisir akan menyebabkan intrusi air laut yang semakin jauh ke wilayah daratan dan buffer atau pencegah terhadap banjir rob serta tsunami menjadi hilang.

Perdes atau Perda yang penting untuk ditebitkan berkaitan dengan pemanfaatan kawasan pesisir optimal dan berkelanjutan diantaranya: tentang pembatasan/penguasaan pemilikan/ penguasaan lahan usaha yang dapat menjamin kebutuhan hidup layak bagi keluarga petani-nelayan, dan teknologi pemanfaatan lahan optimal dan berkelanjutan pada setiap zona kawasan pesisir menggunakan tipe agroforestry atau berbasis polycultur yang sesuai.

#### **D. Kesimpulan dan Saran**

##### **Kesimpulan:**

1. Guna menjamin pemanfaatan lahan optimal yang memberikan keuntungan ekonomi di satu sisi dan lahannya tetap lestari di sisi lain pada kawasan pesisir Pantai Timur Sumatera Utara dapat diterapkan sistem agroforestry.
2. Sistem agroforestry dengan tipe Silvofishery atau Aquaforestry lebih sesuai diterapkan pada kawasan pesisir zona I, sedangkan Tipe Agroaquisilvicultur atau Agroaquaforestry dan Tipe Agroaquisilvopastural lebih sesuai diterapkan pada kawasan pesisir zona II.
3. Alokasi penggunaan lahan optimal untuk sistem agroforestry dengan tipe Silvofishery atau Aquaforestry adalah 68,86% untuk penanaman pohon mangrove (bakau dan atau nipah/rumbia) dan 31,14% untuk pemeliharaan ikan (kolam atau tambak).
4. Alokasi penggunaan lahan optimal untuk sistem agroforestry dengan tipe Agroaquisilvicultural atau Agroaquaforestry adalah 66,27% untuk penanaman pohon mangrove (bakau dan atau nipah/rumbia); 20,32% untuk pemeliharaan ikan (kolam atau tambak); dan 13,42% untuk tanaman pertanian/perkebunan.
5. Alokasi penggunaan lahan optimal untuk sistem agroforestry dengan tipe Agroaquisilvopastural adalah 64-68% untuk penanaman pohon mangrove (bakau dan atau nipah/rumbia), 13-32% untuk kolam/tambak ikan, 13-20% untuk tanaman pertanian/perkebunan dan 10-13% untuk kandang/pemeliharaan ternak.

##### **Saran:**

1. Guna memudahkan sosialisasi agroteknologi sistem agroforestry di kawasan pesisir Pantai Timur Sumatera Utara perlu diawali dengan pembuatan minimal 1 plot contoh (demonstrasi plot) untuk masing-masing tipe atau dengan tipe agroforestry yang disesuaikan dengan zona kawasan dari setiap desa.
2. Perlu pemberdayaan dan penguatan kapasitas petani-nelayan melalui kelompok tani-nelayan (KTNA) secara intensif dan terus menerus (continue) dan juga pembekalan kepada para penyuluh, baik penyuluh pertanian, perikanan dan kehutanan terkait dengan pengelolaan kawasan pesisir berkelanjutan menggunakan sistem agroforestry yang optimal.

Perlu penerbitan Perdes atau Perda berkaitan dengan pemanfaatan kawasan pesisir optimal dan berkelanjutan, terutama tentang pembatasan/penguasaan pemilikan/ penguasaan lahan usaha yang dapat menjamin kebutuhan hidup layak bagi keluarga petani-nelayan, dan teknologi pemanfaatan lahan optimal dan berkelanjutan pada setiap zona kawasan pesisir menggunakan tipe agroforestry atau berbasis polycultur yang sesuai.

## Daftar Pustaka

- Abdul-Rauf. 2001. Kajian Sosial Ekonomi Sistem Agroforestry di Kawasan Penyangga Ekosistem Leuser; Studi Kasus di Kabupaten Langkat Sumatera Utara. Unit Manajemen Leuser (UML), Medan.
- Abdul-Rauf. 2004. Kajian Sistem dan Optimalisasi Penggunaan Lahan Agroforestry di Kawasan Penyangga Taman Nasional Gunung Leuser, Sudi Kasus di Kabupaten Langkat Sumatera Utara. Disertasi Sekolah Pascasarjana IPB Bogor
- Abdul-Rauf. 2008. Agroforestry untuk Pengentasan Kemiskinan Sekaligus Penyelamat Lingkungan. Prosiding Seminar Nasional dan *General Meeting* The Indonesian Network for Agroforestry Education (INAFE). Fakultas Pertanian Universitas Sebelas Maret, Surakarta, 3-5 Maret 2008.
- Chundawat, B.S., and S.K. Gautam. 1993. Textbook of Agroforestry. Oxford & IBH Publishing Co. Pvt. Ltd., New Delhi.
- Gintings, A. Ng. 1993. Perkembangan Agroforestry di Sekitar Hutan Sebagai Upaya Pengentasan Kemiskinan: Sebuah Tanggapan. Prosiding Seminar Nasional II MKTI, Yogyakarta, 27-28 Oktober 1993. hal.: 23-25.
- Michon, G., F. Mary and J. Bompard. 1989. Multistoreyed Agroforestry Garden System in West Sumatra Indonesia, *In*. Agroforestry System in The Tropics. Edited by: P.K.R. Nair. Kluwer Academic Publishers, The Netherlands. p. 242-268.
- Nair, P.K.R. 1989. Agroforestry systems, practices and technologies. *In* P.K.R. Nair (ed). Agroforestry Systems in the Tropics. Kluwer Academic Publishers, The Netherlands. pp.53-62.
- Young, A. 1997. Agroforestry for Soil Management. 2<sup>nd</sup> Edition. ICRAF, Nairobi Kenya.

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. Ir. Abdul Rauf, MP**, Guru Besar Ilmu Tanah Fakultas Pertanian Universitas Sumatera Utara lahir di Binjai, 17 September 1959. Pendidikan S1 (Ir.) pada Program Studi Ilmu Tanah, Fakultas Pertanian Universitas Sumatera Utara (USU) lulus pada tahun 1985. Pendidikan S2 (MP) juga dalam bidang Ilmu Tanah di UGM Yogyakarta, lulus pada 1994, melanjutkan pendidikan S3 (Dr.) di bidang yang sama di IPB Bogor, lulus tahun 2004. Bidang Ilmu Tanah yang didalamnya adalah Konservasi Tanah dan Air serta Pengelolaan Daerah Aliran Sungai (DAS) dan telah diembannya sejak tahun 1987 hingga sekarang sebagai staf pengajar di Fakultas Pertanian USU, dan sejak tahun 2004 melengkapi pengabdianya sebagai staf pengajar di Program Pascasarjana (S2 dan atau S3) Fakultas Pertanian, Fakultas Kehutanan dan Program Studi Pengelolaan Sumberdaya Lingkungan (PSL) USU. Selain berperan sebagai staf pengajar dan narasumber pada berbagai seminar, pelatihan dan lokakarya, penulis juga aktif menulis buku teks (ISBN) diantaranya: Dasar-Dasar Pengelolaan DAS (USU Press), Sistem Agroforestry, Upaya Pemberdayaan Lahan Secara Berkelanjutan (2011) dan edisi revisinya (2017) (USU Press), Profil Arboretum USU 2006-2008 (USU Press), Pengelolaan DAS, Sebuah Rencana Pengelolaan Terpadu DAS Asahan Toba (USU Press); Pengelolaan DAS, Sebuah Rencana Pengelolaan Terpadu DAS Batang Gadis (CI-Jakarta); Teknologi Pemanfaatan Lahan Berbasis Pengelolaan DAS (USU Press); Tanah Sulfat Masam dan Pengelolaannya Secara Biologi (USU Press); Budidaya Kelapa Sawit Berkelanjutan (USU Press); Ekspedisi DAS Wampu (USU Press); dan Menelusuri DAS Singkil dari Hulu ke Hilir (USU Press). Beberapa organisasi profesi yang aktif diikuti oleh penulis diantaranya sebagai Pengurus Pusat Masyarakat Konservasi Tanah dan Air Indonesia (MKTI), Pengurus Komisariat Daerah Sumatera Utara Himpunan Ilmu Tanah Indonesia (HITI), anggota Himpunan Gambut Indonesia (HGI), Ketua Forum DAS Wampu Sumatera Utara, dan Ketua Komisi Penyuluhan Pertanian, Perikanan dan Kehutanan (KP3K) Kabupaten Deli Serdang.

# Pemanfaatan Modal Sosial dalam Pemberdayaan Masyarakat Nelayan: Alternatif Solusi Kerawanan di Kawasan Selat Malaka

Badaruddin

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

## A. Pendahuluan

### 1. Latar Belakang Masalah

Sebagian besar wilayah Indonesia terdiri dari lautan dan memiliki potensi kelautan cukup besar, seharusnya mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang menggantungkan hidupnya pada potensi kelautan (maritim). Ironinya menurut data Badan Pusat Statistik (BPS), pada Tahun 2017 penduduk miskin Indonesia mencapai 26,58 juta jiwa dan 61,36 persen diantaranya masyarakat yang hidup di kawasan pesisir dan pedesaan.

Fenomena kemiskinan masyarakat nelayan, dimana tingkat kesejahteraan para pelaku perikanan (nelayan) yang masih di bawah sektor-sektor lain, termasuk sektor pertanian agraris, terus berlanjut hingga saat ini. Hal ini dapat diketahui dari indikator Nilai Tukar Nelayan dan Nilai Tukar Petani, dimana Nilai Tukar Petani (NTP) yang lebih baik dibandingkan dengan Nilai Tukar Nelayan (NTN). Nilai Tukar Petani (NTP) pada Februari 2020 berada pada angka 103,55, sedangkan Nilai Tukar Nelayan (NTN) pada Februari 2020 berada pada angka 100,31 (Badan Pusat Statistik, Maret 2020). Artinya, petani lebih sejahtera kehidupannya dibandingkan dengan nelayan.

Upaya pemberdayaan masyarakat nelayan merupakan salah satu cara yang dapat ditempuh untuk meningkatkan kesejahteraan mereka. Pemberdayaan adalah suatu kegiatan yang berkesinambungan, dinamis, dan secara sinergis mendorong keterlibatan semua potensi yang ada secara evolutif dengan keterlibatan semua potensi. Iff, dkk. (2008) mengemukakan pemberdayaan adalah meningkatkan kekuasaan atas mereka yang kurang beruntung (*empowerment aims to increase the power of disadvantage*). Dari definisi tersebut data disimpulkan bahwa pemberdayaan merupakan suatu usaha atau upaya yang dilakukan dalam rangka mengembangkan kemampuan dan kemandirian individu atau masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya, dalam konteks ini ditujukan pada masyarakat nelayan. Adapun cara yang ditempuh dalam melakukan pemberdayaan yaitu dengan memberikan motivasi atau dukungan berupa sumber daya, kesempatan, pengetahuan, dan keterampilan bagi masyarakat nelayan untuk meningkatkan kapasitas mereka, meningkatkan kesadaran tentang potensi yang dimilikinya, kemudian berupaya untuk mengembangkan potensi yang dimiliki tersebut. Tujuan yang ingin dicapai dari kegiatan pemberdayaan masyarakat nelayan adalah untuk membentuk individu dan masyarakat yang mandiri dan sejahtera.

Upaya dan aktifitas pemberdayaan masyarakat (termasuk nelayan) hanya akan berhasil dengan baik bila dilakukan dengan memanfaatkan dan mampu mengkreasi modal sosial (Badaruddin, 2020). Hasil penelitian lainnya yang dilakukan oleh Setyowati (2013) menjelaskan bahwa konsep pemberdayaan dengan menggunakan pendekatan sosio-kultural yakni memperhatikan aspek keagamaan, aspek gender dan kebiasaan, mengubah tingkat kesadaran masyarakat dan meningkatkan pemahamannya untuk turut serta berperan mencapai tingkat kemandirian keberdayaan secara kontiniu dan terpadu.

Ostrom (1992) menggunakan konsep modal sosial untuk menyoroti fenomena pembangunan di Negara Dunia Ketiga. Dalam kajiannya dengan menggunakan konsep modal sosial ini, Ostrom menyebutkan bahwa pembangunan yang memanfaatkan modal sosial menunjukkan tingkat keberhasilan yang lebih baik, sehingga ia menyimpulkan bahwa modal sosial merupakan salah satu prasyarat bagi keberhasilan suatu program pembangunan. Bila dikaitkan dengan pemberdayaan masyarakat nelayan, maka pemanfaatan modal sosial diharapkan mampu memberikan hasil berupa kemandirian masyarakat nelayan tersebut sehingga dapat keluar dari perangkap kemiskinan.

Sumatera merupakan salah satu wilayah yang memiliki pesisir cukup panjang dan sebahagian berada pada daerah lintasan Selat Malaka. Sebagai daerah pelintasan Selat Malaka, maka memiliki konsekwensi, baik yang positif maupun negatif. Positif, bila keberadaan tersebut dapat dimanfaatkan untuk kesejahteraan masyarakat sehingga memberi kontribusi bagi masyarakat Indonesia, khususnya yang berada pada wilayah pesisir. Negatif, bila keberadaannya justru menimbulkan masalah pada masyarakat berupa pintu masuk ilegal bagi berbagai tindak kejahatan, seperti pintu masuk narkoba, perdagangan anak, tenaga kerja ilegal, dan kejahatan-kejahatan lainnya. Kerawanan tersebut hanya dapat dieliminir bila kehidupan masyarakat pesisir (nelayan) lebih baik tingkat kesejahteraannya.

Tulisan ini mencoba memberi alternatif solusi bagi kerawanan masyarakat pesisir (nelayan) melalui pemberdayaan masyarakat nelayan yang memanfaatkan modal sosial. Dengan asumsi bahwa bila masyarakat nelayan baik kesejahteraannya maka masyarakat nelayan akan mampu menjadi solusi bagi kerawanan masyarakat pesisir yang berada pada lintasan Selat Malaka.

## **2. Rumusan Masalah**

Dari uraian latar belakang masalah di atas, maka permasalahan yang ingin dibahas dalam tulisan ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana dinamika perkembangan Selat Malaka ?
2. Bagaimana Pemberdayaan Masyarakat Nelayan dapat dilakukan dengan pemanfaatan modal sosial (social capital) ?

## **B. Pembahasan**

### **1. Selat Malaka dan Dinamika Perkembangannya**

Selat Malaka dewasa ini mengalami perkembangan yang sangat pesat sebagai salah satu jalur transportasi laut terpenting di dunia. Keberadaannya tidak hanya bernilai strategis (baik ekonomis, sosial, budaya dan politik) bagi negara pantai (Indonesia, Malaysia dan Singapura), namun juga bernilai strategis bagi negara-negara pengguna (Cina, Korea, Jepang, Filipina, Negara-Negara Timur Tengah, dan berbagai Negara lainnya). Selat Melaka memang memiliki jalur yang pendek, yaitu sepanjang 890 kilometer, namun pengaruh penguasaannya dapat mengendalikan jalur-jalur pelayaran laut di Kawasan Asia maupun jalur-jalur pelayaran ke negara-negara di belahan dunia lainnya. Setiap tahunnya Selat Malaka diperkirakan dilintasi tidak kurang dari 75000 kapal atau sekitar 200 kapal setiap harinya. Umumnya, kapal-kapal yang melintas wilayah tersebut adalah kapal-kapal kontainer yang setiap tahunnya mengangkut sepertiga barang-barang perdagangan internasional dan kapal-kapal tangker raksasa yang setiap tahunnya mengangkut separuh perdagangan minyak bumi dunia.

Selat Malaka melintasi tiga negara, yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Indonesia menjadi negara terpanjang yang dilintasi Selat Malaka, dan secara alamiah seharusnya menjadi negara yang paling banyak menerima manfaat dari jalur transportasi laut terpenting nomor dua di dunia. Nyatanya, Singapura dan Malaysia-lah yang menjadi negara paling banyak menikmati manfaat sebagai pelabuhan Samudera tempat bersandarnya kapal-kapal dagang (kontainer) serta kapal-kapal tanker raksasa yang membawa minyak mentah dari Timur Tengah ke Asia Timur (seperti China, Jepang, Korea, Taiwan, dan Samudera Pasifik) saat ini. Bahkan, saat ini Singapura berkembang tidak hanya menjadi pelabuhan strategis, namun juga telah berkembang menjadi negara tempat pengolahan bahan-bahan mentah dari Australia, Indonesia, Malaysia, Thailand, Vietnam, dan negara-negara lainnya. Maka, tidak mengherankan jika kemajuan-kemajuan ini kemudian menghantarkan Singapura berkembang pesat dengan angka GNP per kapita yang berbading jauh dengan GNP per kapita negara-negara ASEAN lainnya.

Indonesia sebagai negara yang berada di lintasan Selat Malaka harus dapat memperoleh manfaat yang lebih maksimal dari jalur transportasi laut terpenting nomor dua di dunia ini. Untuk mendapatkan manfaat yang lebih besar, peluang tersebut telah ditindaklanjuti negara Indonesia dengan mengembangkan dan telah meresmikan pelabuhan bertaraf Internasional serupa di Kuala Tanjung, Kabupaten Batu Bara, Provinsi Sumatera Utara, pada Agustus 2018 yang lalu. Harapannya, beroperasinya Pelabuhan Kuala Tanjung akan menjadi *hook* bongkar muat barang bertonase besar yang selama ini lebih memilih bersandar di pelabuhan Port Klang Malaysia dan Singapura. Tidak hanya sebagai pelabuhan samudera bagi bersandarnya kapal-kapal dari luar, pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung juga bertujuan sebagai jalur untuk mendistribusikan hasil-hasil industri dari Sei Mangkei yang telah dijadikan sebagai salah satu Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Indonesia.

Selain peluang ekonomi, keberadaan Selat Malaka juga dapat menjadi tantangan sekaligus ancaman bagi negara Indonesia bila tidak dikelola dengan baik, karena sangat memungkinkan jalur-jalur pantai yang dilalui akan menjadi pintu masuk secara ilegal berbagai produk dari negara-negara luar, termasuk Narkoba, dan kejahatan-kejahatan lainnya seperti *trafficking*. Karena itu, keamanan Selat Malaka menjadi penting sehingga kita dapat mengampil manfaat positif yang lebih besar. Pengamanan Selat Malaka harus melibatkan masyarakat yang bermukim di sepanjang pesisir Selat Malaka tersebut. Salah satu cara yang dapat dilakukan untuk meningkatkan partisipasi masyarakat pesisir tersebut adalah dengan melakukan pemberdayaan bagi masyarakat nelayan (Pemberdayaan Ekonomi dan Sosial).

### **3. Pemberdayaan Masyarakat Nelayan dan Modal Sosial**

Pengembangan masyarakat dan pemberdayaan masyarakat dapat ditafsirkan sebagai strategi pilihan dalam konteks pembangunan alternatif. Sebagai bentuk pembangunan alternatif, pengembangan dan pemberdayaan masyarakat menekankan pentingnya pembangunan berbasis masyarakat (*community based development*), bersifat *bottom-up* dan lokalitas. Konseptualisasi pembangunan alternatif relevan dijadikan sebagai dasar konseptualisasi dalam pembahasan permasalahan masyarakat nelayan/pesisir yang berada pada jalur Selat Malaka yang didasarkan pada kondisi lokal dan kultur lokal.

Pemberdayaan masyarakat nelayan menjadi penting dilakukan dan sejalan pula dengan UU Nomor 6 Tahun 2014 Tentang Desa, yang salah satu bagiannya menekankan akan pentingnya “pemberdayaan masyarakat”. Pemberdayaan secara umum mengandung dua kecenderungan. *Pertama*, proses memberikan atau mengalihkan sebagian kekuasaan, kekuatan atau kemampuan kepada masyarakat agar individu menjadi lebih berdaya. Proses ini dilengkapi dengan upaya membangun aset material guna mendukung pembangunan kemandirian mereka melalui organisasi. Kecenderungan pemberdayaan jenis ini disebut kecenderungan primer dari makna pemberdayaan. *Kedua*, melakukan konsientisasi (*conscientization*). Konsientisasi merupakan suatu proses pemahaman dan penumbuhan kesadaran terhadap situasi yang sedang terjadi, baik dalam kaitannya dengan relasi-relasi politik, ekonomi, dan sosial. Seseorang berada dalam tahap konsientisasi jika ia sanggup menganalisis masalah mereka, mengidentifikasi sebab-sebabnya, menetapkan prioritas dan memperoleh pengetahuan baru secara mandiri. Dalam kerangka ini, pemberdayaan diidentikkan dengan kemampuan individu untuk mengontrol lingkungannya. Dalam konteks inilah pemberdayaan bagi masyarakat nelayan menjadi penting, karena melalui kegiatan pemberdayaan akan terjadi peningkatan kapasitas baik secara individual, maupun secara kelembagaan sehingga masyarakat nelayan memiliki pengetahuan dan kesadaran dalam upaya peningkatan akses sumberdaya ekonomi dan sosial. Hal lain yang terpenting dari program pemberdayaan tersebut adalah munculnya kesadaran akan pentingnya peran mereka dalam mengontrol lingkungannya terutama yang terkait dengan

kerawanan letak geografis mereka dari berbagai kemungkinan kegiatan ilegal seperti pintu masuk narkoba dan barang-barang seludupan, tenaga kerja ilegal, trafficking, dan lain sebagainya. Tentunya muatan-muatan program pemberdayaan harus diarahkan kepada tujuan pemberdayaan ekonomi, sosial dan kepekaan terhadap lingkungannya.

Sejalan dengan hal itu, Usman (2004) mengatakan bahwa usaha memberdayakan masyarakat serta menanggulangi kemiskinan dan kesenjangan menjadi fenomena yang semakin kompleks, pembangunan pedesaan dalam perkembangannya tidak semata-mata terbatas pada peningkatan produksi pertanian. Pembangunan pedesaan juga tidak hanya mencakup implementasi program peningkatan kesejahteraan sosial melalui distribusi uang dan jasa untuk mencukupi kebutuhan dasar. Lebih dari itu adalah suatu upaya dengan spektrum kegiatan yang menyentuh pemenuhan berbagai macam kebutuhan sehingga segenap anggota masyarakat dapat mandiri, percaya diri, tidak tergantung dan dapat lepas dari belenggu struktural yang membuat hidup sengsara.

Undang-Undang Desa diharapkan mampu menjadi pengungkit masyarakat desa (masyarakat pesisir/nelayan) untuk bisa berdaya secara ekonomi, sosial, politik, dan peka terhadap kondisi lingkungannya, terutama bagi masyarakat pesisir/nelayan yang rentan dengan masuknya orang-orang luar. Sesungguhnya masyarakat desa memiliki sejumlah kearifan lokal yang merupakan bagian tak terpisahkan dari potensi modal sosial (*social capital*) yang dimiliki masyarakat desa. Karena itu pula menggali dan mengidentifikasi kembali potensi modal sosial masyarakat desa menjadi penting dalam rangka keberhasilan implementasi UU No. 6 tahun 2014 tentang Desa dalam konteks Pemberdayaan Masyarakat Desa (Nelayan).

Louis Hanifan (2016) mengidentifikasi modal sosial sebagai keinginan (niat) baik, persekutuan, hubungan timbal balik, dan hubungan sosial di antara sekelompok individu dan keluarga yang membentuk unit sosial. Sejak saat itu, berbagai disiplin ilmu telah mengadopsi konsep, yang secara umum mengidentifikasi bagaimana keterlibatan dan partisipasi dalam kelompok dapat memiliki konsekuensi positif bagi individu dan masyarakat (Portes, 1998).

Ostrom (1992) menggunakan konsep modal sosial untuk menyoroti fenomena pembangunan di Negara Dunia Ketiga. Dalam kajiannya dengan menggunakan konsep modal sosial ini, Ostrom menyebutkan bahwa pembangunan yang memanfaatkan modal sosial menunjukkan tingkat keberhasilan yang lebih baik, sehingga ia menyimpulkan bahwa modal sosial merupakan salah satu prasyarat bagi keberhasilan suatu program pembangunan. Sementara itu, Woolcock dan Narayan (2000) menyebutkan bahwa modal sosial terbentuk dari norma dan jaringan yang dapat meningkatkan kebersamaan (kolektivitas).

Terkait dengan fenomena organisasi, Rose (1999) dalam penelitiannya di Russia menemukan bahwa modal sosial merupakan unsur utama bagi bekerjanya organisasi informal dalam masyarakat sebagai alternatif dari organisasi formal. Temuan Rose ini menunjukkan bahwa modal sosial menjadi prasyarat penting bagi keberhasilan organisasi. Undang-Undang

Desa Tahun 2014 menunjukkan secara eksplisit tentang organisasi formal desa sebagai bagian dari Implementasi Undang-Undang tersebut. Di samping itu, secara implisit UU Desa tahun 2014 juga mensyaratkan tumbuhnya organisasi-organisasi informal di desa sebagai penopang bagi munculnya *good governance* dalam pemerintahan desa.

Putnam dan Fukuyama yang mengembangkan modal sosial menurut Spellerberg (1997) mengemukakan definisi yang berbeda tentang modal sosial, tetapi definisi keduanya memiliki kaitan yang erat. Putnam mengartikan modal sosial sebagai penampilan organisasi sosial seperti jaringan-jaringan (*networking*) dan kepercayaan yang memfasilitasi adanya koordinasi dan kerjasama untuk keuntungan bersama. Sedangkan Fukuyama mendefinisikan modal sosial sebagai kemampuan yang timbul dari adanya kepercayaan dalam sebuah komunitas. Fukuyama (1995) juga menyebutkan bahwa elemen inti dari modal sosial adalah kepercayaan (*trust*).

Hasil penelitian yang dilakukan Kariono, dkk. (2020) dengan menggunakan konsep modal sosial di lima desa di Kabupaten Serdang Bedagei, Sumatera Utara menunjukkan bahwa, kaum perempuan yang ada di kelima desa tersebut memiliki potensi modal sosial yang dapat dimanfaatkan untuk program-program pemberdayaan di desa mereka, khususnya bagi program pemberdayaan kaum perempuan. Masyarakat nelayan yang memiliki ciri sebagian besar kaum lelaki menghabiskan waktu mereka di tengah laut, maka pelibatan perempuan dalam program-program pemberdayaan menjadi penting untuk diperhatikan.

Hasil penelitian Badaruddin, dkk. (2020) di lima desa pada lima kabupaten di Provinsi Sumatera Utara menunjukkan hasil yang hampir sama dengan hasil penelitian Kariono di atas, dimana masyarakat yang berada di lima desa tersebut, semua memiliki potensi modal sosial yang dapat dimanfaatkan dan dikembangkan untuk upaya-upaya pemberdayaan masyarakat desa tersebut. Keberhasilan upaya pemberdayaan sangat ditentukan sejauhmana potensi modal sosial tersebut dapat dimanfaatkan oleh masyarakat setempat, termasuk oleh aparat pemerintah. Badan Usaha Milik Desa (BUMDes) merupakan salah satu kelembagaan ekonomi sosial desa yang memiliki peluang besar sebagai untuk dapat dikembangkan dalam rangka pemberdayaan masyarakat desa. Hasil penelitian tersebut juga menunjukkan bahwa BUMDes yang mampu memanfaatkan dan mendayagunakan modal sosial lebih berhasil dibanding yang kurang mampu memanfaatkan modal sosial tersebut.

Temuan penelitian Kariono, dkk serta Badaruddin, dkk. memperkuat apa yang dikemukakan oleh Putnam (1993) bahwa elemen modal sosial (kepercayaan, norma, dan jaringan sosial) cenderung saling memperkuat (*self reinforcing*) dan bersifat kumulatif. Artinya, sediaan modal sosial akan semakin bertambah (kumulatif) bila digunakan.

Keterlibatan berbagai pihak (pemerintah, swasta, masyarakat sipil, perguruan tinggi) dalam upaya pemberdayaan masyarakat nelayan merupakan prasyarat penting dalam program-program pemberdayaan. Artinya, kolaborasi dari berbagai pihak tersebut harus dilakukan, karena

masing-masing pihak memiliki kelebihan dan kekurangan. Saling mengisi dari kelebihan dan kekurangan dalam kolaborasi tersebut dapat menjadi alternatif solusi dalam upaya keberhasilan pemberdayaan masyarakat nelayan, dan akan mengurangi potensi kerawanan dalam masyarakat pesisir, khususnya di lintasan jalur Selat Malaka. Karena itu, upaya pemberdayaan masyarakat nelayan di wilayah jalur Selat Malaka harus dirancang sedemikian rupa dengan melibatkan berbagai stakeholders dimana relasi-relasi yang membangun kolaborasi tersebut harus diwarnai dengan pemanfaatan modal sosial. Aldrich, dkk. (2014) menyebutkan bahwa cara terakhir untuk meningkatkan modal sosial adalah melalui perencanaan yang sungguh-sungguh dan dibuat dengan baik, hati-hati yang melibatkan masyarakat.

## **C. KESIMPULAN DAN SARAN**

### **1. Kesimpulan**

Dari uraian yang sudah dipaparkan pada bagian terdahulu maka ada beberapa hal yang dapat ditarik menjadi kesimpulan dalam tulisan ini, yaitu:

- a. Jalur Selat Malaka yang melintasi tiga negara (Singapura, Malaysia, dan Indonesia) terus mengalami dinamika perkembangan, yang dapat memberi dampak positif dan negatif bagi ketiga negara tersebut.
- b. Salah satu dampak negatif bagi daerah yang menjadi perlintasan Selat Malaka tersebut adalah kerawanan bagi terjadinya kegiatan-kegiatan ilegal seperti jalur keluar masuk narkoba, barang seludupan, pengiriman TKI, *trafficking*, dan lain sebagainya.
- c. Dampak negatif tersebut hanya akan dapat dieliminasi bila masyarakat nelayan yang ada di wilayah tersebut berdaya secara ekonomi, sosial, dan politik, serta menguasai lingkungannya.

### **2. Saran**

Sejalan dengan pembahasan dan kesimpulan yang sudah dipaparkan pada bagian terdahulu, maka ada 2 hal yang dapat disarankan:

- a. Membuat kebijakan secara khusus bagi upaya pemberdayaan masyarakat nelayan (pesisir) di wilayah jalur Selat Malaka.
- b. Melakukan pemberdayaan masyarakat nelayan (pesisir) dengan memanfaatkan modal sosial. Perlu membuat *pilot project* kolaborasi stakeholders untuk pemberdayaan masyarakat nelayan (pesisir) di jalur Selat Malaka berbasis modal sosial.

## Daftar Pustaka

- Aldrich, Daniel P. and Michelle A. Meyer. (2014). Social Capital and Community Resilience. *American Behavioral Scientist*, 1-16. DOI: 10.1177/0002764214550299
- Badan Pusat Statistik. (2017 dan 2020).
- Badaruddin Badaruddin, Kariono Kariono, Ermansyah Ermansyah & Lina Sudarwati. (2020). Village community empowerment through village owned enterprise based on social capital in North Sumatera, Asia Pacific Journal of Social Work and Development, DOI: [10.1080/02185385.2020.1765855](https://doi.org/10.1080/02185385.2020.1765855)
- Fukuyama, Francis. (1995). *Trust: The Social Virtues and The Creation of Prosperity*. New York: The Free Press.
- Ife dan Tesoriero. (2008). *Alternatif Pengembangan Masyarakat di Era Globalisasi: Community Development*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Kariono. Badaruddin & Humaizi. (2020). A study of women's potential and empowerment for accelerating village development in Serdang Bedagai district, North Sumatera Province. DOI:10.1080/13668803.2020.1735302
- Ostrom, Elinor. (1992). *Crafting Institution, Self-Governing Irrigation Systems*. San Francisco: ICS Press.
- Portes, A. (1998). Social capital: Its origins and applications in modern sociology. *Annual Review of Sociology*, 24, 1-24. doi:[10.1146/annurev.soc.24.1.1](https://doi.org/10.1146/annurev.soc.24.1.1)
- Putnam, R.D (1993). The prosperous community: Social capital and public life. *The American Prospect*. Vol.4, no. 13.
- Rose, Richard. (1999). "Getting Things Done in an Antomodern Society: Social Capital Networks in Rusia". Dalam Partha Dasgupta dan Ismail Serageldin (ed.). *Social Capital: A Multifaceted Perspective*. Washington: The World Bank.
- Setyowati. (2013). Karakteristik Pemberdayaan Masyarakat Berbasis Kearifan Lokal Dalam Berkelanjutan Pengembangan Kawasan Agrowisata Air Terjun Krecekan Denu Di Lereng Gunung Wilis Kabupaten Madiun. *Jurnal Sosial*. Volume 14. Nomor 2 September 2013.
- Spellerberg, Anne. (1997). Towards A Framework For The Measurement of Social Capital. Dalam David Robinson (Ed.). *Social Capital and Policy Development*. Wellington: The Intitute of Policy Studies.
- Usman, Sunyoto, (2004). *Pembangunan dan Pemberdayaan Masyarakat*. Cetakan III. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Woolcock, M. and Narayan, D. (2000). '*Social Capital: Implications for Development Theory, Research, and Policy*'. *The World Bank Research Observer* 15 (2): 225-249.

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. Badaruddin, M.Si.**, lahir di Serdang Bedagei (Pemekaran Deli Serdang) pada tanggal 25 Mei 1968. Penulis menyelesaikan pendidikan Sarjana pada FISIP Universitas Sumatera Utara tahun 1991, mendapat gelar Magister 1998 dan Doktor pada tahun 2003 dari Universitas Padjadjaran Bandung. Bidang Ilmu yang ditekuni penulis adalah Sosiologi. Pernah menjabat sebagai Sekretaris Jurusan Sosiologi FISIP USU (1993-1995), Ketua Departemen Sosiologi FISIP USU (2005-2010), Dekan FISIP

USU (2010-2016), dan saat ini dipercaya sebagai Ketua Prodi S2 dan S3 Studi Pembangunan FISIP USU (2017-2022).

Penulis aktif melakukan kegiatan penelitian dan menghasilkan karya tulis ilmiah yang dimuat di jurnal nasional maupun jurnal internasional dengan lingkup kajian yang terkait dengan: Pengembangan dan Pemberdayaan Masyarakat, Modal Sosial, Kearifan Lokal, Corporate Social Responsibility, Pembangunan Pedesaan, Komunitas Nelayan, Badan Usaha Milik Desa (BUMDes), dan Konflik Sosial. Penulis juga telah menerbitkan buku (sebagai tim editor dan penulis), diantaranya pada buku: Wacana Budaya Untuk Pembangunan: Menoreh Kearifan Lokal (2004); Isu-Isu Kelautan: Dari Kemiskinan Hingga Bajak Laut (2005); Nasionalisme dan Isu-Isu Lokal (2005); dan buku Miskin Kota: Fenomena Yang Tak Kunjung Terselesaikan (2006).

Karya Ilmiah berupa artikel pada Jurnal Internasional bereputasi antara lain: 1) Village Governance with Implementation of Law Number 6 of 2014 on the Village and Village Administration, 2017 (Q4); 2) Proposing a Model for Law Number 6 of 2014: Evidence from North Sumatera, 2017 (Q4); 3) Village community empowerment through village owned enterprise based on social capital in North Sumatera, 2020 (Q2); 4) Potential of Social Capital for Empowerment of Village Communities, 2020 (Q4); dan 5) A study of women's potential and empowerment for accelerating village development in Serdang Bedagai district, North Sumatera Province, 2020 (Q2) sebagai Corresponding Author.

Penghargaan yang pernah diperoleh penulis diantaranya sebagai Penyaji Terbaik hasil penelitian Hibah Bersaing oleh Kemdikbud pada Tahun 2006. Saat ini penulis juga aktif sebagai Reviewer Nasional DRPM Dikti dan LP USU.

Pidato Pengukuhan Guru Besar Penulis berjudul: Implementasi Tanggung Jawab Sosial Perusahaan Terhadap Masyarakat Melalui Pemanfaatan Potensi Modal Sosial: Alternatif Pemberdayaan Masyarakat Miskin di Indonesia.

# Peranan Selat Malaka bagi Provinsi Sumatera Utara

Darma Bakti  
Fakultas Pertanian

## A. Pendahuluan

### 1. Latar belakang

Luas wilayah Sumatera Utara mencapai 18.298.123 ha (182.981,23 km<sup>2</sup>) yang terdiri dari luas daratan 7.298.123 km<sup>2</sup> dan luas lautan 11.000.000 km<sup>2</sup>. Luas daratan Sumut sekitar 3,82% dari luas Indonesia dengan jumlah pulau sebanyak 206. Berdasarkan kondisi letak dan kondisi alam, Sumatera Utara dibagi dalam 3 kelompok kawasan yaitu Pantai Barat, Dataran Tinggi dan Pantai Timur. Wilayah timur relatif datar, bagian tengah bergelombang dan berbukit sedangkan bagian barat merupakan dataran bergelombang.

Wilayah Provinsi Sumatera Utara memiliki posisi strategis sebagai gerbang poros maritim barat Indonesia, karena daerah ini diapit Samudera Indonesia di bagian barat dan Selat Malaka di bagian timur. Wilayah pantai barat mempunyai panjang garis pantai 755 km dan pantai timur sepanjang 545 km. Terdapat 206 pulau-pulau kecil dan 3 pulau diantaranya merupakan pulau-pulau kecil terluar yaitu Pulau Berhala, Pulau Simuk, dan Pulau Wunga.

Di wilayah pesisir pantai timur Sumatera terdapat 9 (sembilan) wilayah kabupaten/ kota yang berhadapan dengan perairan Selat Malaka yakni Kabupaten Langkat, Kota Medan, Deli Serdang, Serdang Bedagai, Asahan, Batubara dan Tanjung Balai, sedangkan di wilayah pesisir Pantai Barat terdiri dari 9 (sembilan) Kabupaten/Kota yang berhadapan dengan Samudera Indonesia yakni Kota Sibolga, Kabupaten Tapanuli Tengah, Kabupaten Tapanuli Selatan, Kabupaten Mandailing Natal, Kota gunung Sitoli, Kabupaten Nias, Kabupaten Nias Utara, Kabupaten Nias Barat, Kabupaten Nias Selatan. Jumlah kecamatan dan desa di wilayah pesisir Provinsi Sumatera Utara sebanyak 84 kecamatan pesisir dan 510 desa pesisir.

Adanya jalur transportasi terutama laut memudahkan suatu daerah dalam menyalurkan barang maupun jasa ke sejumlah daerah lain. Tidak heran jika wilayah yang berada dekat dengan daerah pesisir memiliki tingkat perkembangan yang cukup pesat dibandingkan dengan wilayah yang berada di pedalaman. Sudah sejak dahulu jalur laut menjadi pilihan bagi banyak pedagang untuk mendistribusikan barang yang dimilikinya, dan Indonesia menjadi salah satu negara yang cukup beruntung sebab memiliki jalur pelayaran teramai dan tersibuk di dunia.

Jalur tersebut melewati beberapa selat serta lautan yang ada di Indonesia. Selat Malaka banyak dilewati oleh kapal, baik yang berasal dari dalam negeri maupun kapal internasional, Dan pada pembahasan kali ini akan dibahas mengenai Selat Malaka dan perannya terhadap pertumbuhan ekonomi Sumatera Utara.

Peran dari Selat Malaka sudah dikenal sejak lama sebagai salah satu jalur perdagangan bagi bangsa Arab, India dan Gujarat. Jika dilihat dari sisi

ekonomi dan geografis, Selat Malaka menjadi salah satu jalur pelayaran paling sibuk dan terpenting di dunia, bahkan sama pentingnya dengan jalur yang terdapat di Terusan Panama dan Terusan Suez. Selat Malaka adalah perbatasan laut (*sea borderlines*) Indonesia, Malaysia, dan Singapura, dan merupakan satu dari sembilan selat/terusan strategis di dunia.

Selain itu, posisi Selat Malaka bisa dikatakan sangat strategis, sebab selat ini menghubungkan Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Selat Malaka berada di antara Semenanjung Malaysia yakni di sekitar Singapura, Malaysia dan Thailand, dengan Pulau Sumatra (Aceh, Sumatra Utara, Riau dan Kepulauan Riau). Di samping itu, Selat Malaka juga menjadi penghubung antara tiga negara yang penduduknya terbesar didunia yakni Indonesia, Republik Rakyat Cina dan India. Selat yang membentang sekitar 800 km dan lebar 1,7 kilometer ini, merupakan lintasan terdekat dari Lautan Hindia menuju Lautan Pasifik dan sebaliknya, sehingga telah menjadi urat nadi perekonomian dunia. Menimbang Indonesia sebagai Negara terbesar jumlah penduduk dan luas daerah yang berbatasan dengan Selat Malaka, maka penulis tertarik untuk membahas peluang Sumatera Utara untuk mendapat porsi ekonomi dalam upaya untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat Sumatera Utara.

## **2. Perumusan Masalah**

- Bagaimanakah sumberdaya dan jalur transportasi dapat meningkatkan pemanfaatan Selat Malaka.
- Sumber utama perikanan laut dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

## **B. Pembahasan**

Selat Malaka merupakan jalur yang amat penting bagi perdagangan serta transportasi terpenting di dunia. Bahkan sebagian besar kapal dagang dari seluruh dunia akan melewati Selat Malaka. Tidak heran jika banyak negara – negara besar sejak masa lalu menenamkan pengaruhnya untuk menguasai beberapa jalur perdagangan di Selat Malaka secara langsung maupun tidak langsung. Hal ini disebabkan Selat Malaka memiliki potensi yang besar diantaranya,

### **1. Sumber daya alam**

sumber daya alam yang terdapat di Selat Malaka masih banyak yang belum dieksplorasi lebih mendalam sehingga menjadikan selat tersebut memiliki peran yang amat penting dalam pendistribusian hasil alam seperti gas dan minyak bumi. Bagi negara Republik Rakyat Tiongkok, keberadaan Selat Malaka sangatlah penting. Sebab 78 persen dari total kebutuhan akan minyak mentah, harus diangkut menggunakan kapal tangker yang melewati Selat Malaka. Bahkan Selat Malaka menjadi sangat penting lagi karena karena didalamnya diduga ada kandungan minyak bumi. Tidak hanya itu saja, Selat Malaka juga memiliki peran penting bagi Tiongkok dalam melakukan perdagangan minyak mentah.

## 2. Jalur transportasi dan perdagangan.

Berdasarkan sejarah, peran Selat Malaka sudah berkembang sebagai jalur pelayaran sejak akhir abad ke 15 tepatnya saat berdirinya Kerajaan Sriwijaya. Hal ini dibuktikan dari banyaknya para pedagang yang berasal dari Arab, Persia, India, Tiongkok dan lain sebagainya. Beragam barang diperdagangkan di Selat Malaka seperti mutiara, kayu, aneka tekstil, rempah – rempah, emas, perak, dan lain sebagainya. Selat Malaka menjadi jalur transportasi laut kedua terpenting di dunia.

Jika dilihat dari posisinya, Selat Malaka merupakan jalur terpendek untuk menghubungkan kawasan timur tengah dengan kawasan Asia Timur dan tenggara. Bahkan banyak kapal tangker yang memiliki ukuran 180.000 deadweight tonnage ke atas melewati Selat Malaka. Kerja sama Indonesia, Malaysia dan Singapura telah dibuat kerajsama dalam meningkatkan keselamatan maritim dan perlindungan lingkungan laut yang ada di Selat Malaka. Hal tersebut dibuktikan dengan dibentuknya Internasional Maritime Organization (IMO) yang gunanya untuk menjaga agar jalur pelayaran di Selat Malaka tetap aman dan keselamatan maritime. Keberadaan Selat Malaka sangatlah penting tidak hanya bagi negara Indonesia, tetapi juga bagi negara di sekitarnya. Sehingga perlu adanya upaya yang pasti untuk meningkatkan keamanan bagi kapal kapal yang melintasi Selat Malaka. Indonesia adalah satu dari 3 negara yang berada tepat di Selat Malaka. Bahkan 80 persen alur lalu lintas kapal di selat ini berada di wilayah pelayaran Indonesia. Namun Indonesia belum mampu memaksimalkan potensi ekonomi tersebut bagi kepentingan nasional.

Setiap tahunnya diperkirakan dilintasi kurang lebih 70 ribu kapal atau kira-kira 150-200 kapal setiap harinya. Sebagian di antaranya adalah kapal-kapal tangki raksasa yang berukuran 180.000 dwt ke atas, yang mengangkut lebih dari 40 persen barang-barang perdagangan negara di dunia. Saat ini jumlah volume perdagangan di selat Malaka mencapai 19.245,7 juta ton per tahun dengan kenaikan rata-rata 4,3 persen per tahun. Itu belum termasuk *petro product* sebesar 15,2 juta barel per hari. Setengah dari minyak dunia diangkut melalui selat ini, dengan jumlah sekitar 11 juta barel minyak perhari, utamanya dari Timur Tengah ke Jepang, Cina dan Korsel. Tercatat pada tahun 2003 saja ada sekitar 70– 80 ribu kapal yang melintasi Selat Malaka setiap tahunnya atau sekitar 200 kapal setiap harinya. Kapal – kapal tersebut berupa kapal dagang yang mengangkut sekitar seperlima hingga seperempat perdagangan yang melewati jalur laut di dunia. Bahkan beberapa kapal tanker juga melewati Selat Malaka.

## 3. Sumber utama perikanan laut

Hasil ikan tangkapan laut tidak hanya menyuplai kebutuhan protein masyarakat Sumut, tetapi juga menjadi sumber mata pencarian bagi banyak nelayan dan sumber meningkatkan kesejahteraan mereka. Sektor perikanan sangat besar potensinya tidak hanya di Sumut, tetapi juga Indonesia, mengingat wilayah perairan lebih luas dibandingkan daratan. Apalagi potensi budidaya laut Indonesia masih 117 ribu hektare yang baru dimanfaatkan dari total 12 juta hektare.

Kini jumlah nelayan Sumut mencapai 250 ribu orang di sepanjang pantai pesisir timur (Selat Malaka) dan pantai barat (Samudera Hindia). Sementara itu, total nelayan di Indonesia mencapai 2,2 juta orang dengan kapasitas produksi 13 juta ton ikan per tahun.

Khusus Provinsi Sumut, hasil tangkapan laut juga beragam dan melimpah meliputi ikan laut seperti gembung, cumi-cumi, udang, tongkol, dan lainnya yang mencapai 276 ribu ton di kawasan Selat Malaka dan 565 ribu ton di kawasan Samudera Hindia. Itu belum ditambah sektor perikanan budidaya di darat seperti ikan lele, gurami, udang dan mas. Ekosistem pesisir seperti estuari, mangrove, terumbu karang, dan padang lamun banyak yang rusak, baik akibat eksploitasi, konversi (reklamasi), maupun pencemaran. Padahal, ekosistem pesisir adalah tempat pemijahan, asuhan, mencari makan, atau membesarkan diri hampir semua jenis ikan dan biota laut. Keadaan yang mengkhawatirkan bagi nasib nelayan adalah gempuran impor ikan yang menggila dalam 3 tahun terakhir. Sebelumnya kita hanya mengimpor tepung ikan, salmon, dan beberapa produk perikanan yang tidak bisa diproduksi di Indonesia dan dengan nilai yang tidak signifikan (kurang dari 50 juta dollar AS) per tahun. Sekarang komoditas yang diimpor termasuk yang ada di Indonesia seperti kembung, layang, teri, tongkol, dan malalotis dengan nilai lebih dari 200 juta dollar AS per tahun. Padahal, potensi produksi perikanan Indonesia terbesar di dunia, yaitu 65 juta ton per tahun, dan baru dimanfaatkan 10,5 juta ton (16%).

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memiliki laut yang luasnya sekitar 5,8 juta km<sup>2</sup> dan menurut World Resources Institute tahun 1998 memiliki garis pantai sepanjang 91.181 km yang di dalamnya terkandung sumber daya perikanan dan kelautan yang mempunyai potensi besar untuk dijadikan tumpuan pembangunan ekonomi berbasis sumber daya alam. Sedangkan pada kenyataannya saat ini Indonesia masih belum mengoptimalkan pemanfaatan dan pengelolaan sumberdaya alamnya. d. Bisnis hasil laut

Bisnis perikanan merupakan bisnis menguntungkan baik sekarang maupun di masa depan. Bisa disaksikan, berapa banyak jumlah rumah makan, restoran, rumah tangga di dalam satu kota yang membutuhkan ikan sebagai lauk-pauk. Produk-produk makanan juga semakin beragam dengan bahan baku ikan. Minimal bila kita ke rumah makan paling sederhana sekalipun, menyediakan sedikitnya 3 jenis ikan laut seperti ikan gembung, tongkol dan udang. Besarnya permintaan pasar seharusnya berbanding lurus dengan kesejahteraan dan pendapatan para nelayan dan pelaku budidaya ikan. Namun, sebaliknya daerah yang berbatasan dengan pantai merupakan kantong kemiskinan seperti Penduduk Tanjung Balai, Asahan dan Batubara. Dalam tulisan ini, penulis lebih pada menyoroti potensi Selat Malaka bagi masyarakat pantai yang umumnya berprofesi sebagai nelayan.

#### 4. Upaya dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat pantai

Meningkatkan kesejahteraan nelayan seiring dengan membangun sektor maritim yang dicanangkan pemerintah perlu mendapat perhatian khusus. Perlu perencanaan berupa bantuan, program khusus dan akses

yang memihak nelayan seperti program UMKM, bantuan modal usaha dengan bunga rendah atau bahkan nol persen. Program khusus berupa bantuan meningkatkan kemampuan nelayan baik dalam hal permesinan kapal nelayan, alat tangkap maupun pengolahan produksi hasil tangkapan. Sejak kehadiran Kementerian Kelautan Perikanan (KKP) tampak sejumlah kemajuan. Produksi perikanan, yang pada tahun 1999 baru 3,5 juta ton (peringkat ke-7 dunia), tahun 2010 mencapai 10,5 juta ton dan Indonesia menjadi produsen perikanan terbesar ke-3 setelah China (55 juta ton) dan India (14 juta ton).

#### 5. Hal yang Menarik Selat Malaka

Tidak semua bagian dari Selat Malaka dapat dilalui oleh kapal. Hal ini disebabkan di beberapa bagian terdapat jalur sempit, seperti pada Selat Philip yang memiliki luas sekitar 5 kilometer saja, padahal jalur yang bisa dilewati oleh kapal hanya sekitar 800 meter. Selain itu terdapat pulau – pulau kecil, kedalaman laut yang kurang dari 23 meter saat surut, arus laut yang berubah, hingga hujan yang disertai angin mengakibatkan pelayaran di Selat Malaka menjadi terhambat. Dahulu, kehidupan penduduk di sepanjang Selat Malaka menjadi lebih sejahtera oleh proses integrasi perdagangan dunia yang melalui jalur laut tersebut. Mereka menjadi lebih terbuka secara sosial ekonomi untuk menjalin hubungan niaga dengan pedagang-pedagang asing yang melewati jalur itu.

Di samping itu, masyarakat setempat juga semakin terbuka oleh pengaruh-pengaruh budaya luar. Kebudayaan India dan Cina ketika itu jelas sangat berpengaruh terhadap masyarakat di sekitar Selat Malaka. Bahkan sampai saat ini pengaruh budaya terutama India masih dapat kita jumpai pada masyarakat.

Selat Malaka ini, merupakan selat tersibuk kedua di dunia setelah Selat Hormuz,. Selat Malaka diapit oleh Pulau Sumatera (Indonesia) dan Semenanjung Malaysia. Panjang Selat Malaka sekitar 805 km atau 500 mil dengan lebar 65 km atau 40 mil di sisi selatan dan semakin ke utara semakin melebar sekitar 250 km atau 155 mil. Sejarah mencatat bahwa Selat Malaka telah menjadi jalur lintas yang penting sejak zaman dahulu kala. Selama ratusan tahun sebelum masa penjajahan Barat, bangsa India, China, dan Arab telah menggunakan selat ini untuk jalur lalu lintas perdagangan dan menyebarkan agama. Interaksi yang kuat dalam bidang politik, ekonomi, budaya maupun agama terjalin antara pengguna jalur Selat Malaka dengan penduduk yang berada di wilayah-wilayah sekitar Selat Malaka. Dibukanya Terusan Suez tahun 1869 dan kebangkitan Singapura tahun 1930an menjadikannya salah satu pelabuhan tersibuk di dunia dan semakin memperkuat nilai strategis Selat Malaka.

Seiring dengan meningkatnya perdagangan di kawasan Asia Timur menuju kawasan Afrika, Amerika, dan Eropa, kemampuan Selat Malaka semakin menurun, terutama untuk melayani kapal-kapal berukuran besar VLCC. Dalam kondisi demikian, kecelakaan besar pun seringkali terjadi, karena kepadatan lalu-lintas dan keadaan fisik selat. Kecelakaan ini tidak saja membawa kerugian bagi pemiliknya, tetapi juga menimbulkan bencana

pengotoran laut yang pada akhirnya memengaruhi kelestarian lingkungan sehingga berdampak menurunnya tangkapan nelayan, terutama nelayan tradisional.

Indonesia yang memiliki teritori paling dominan di Selat Malaka, seharusnya mampu menangkap peluang yang ada, melalui pengembangan sejumlah kegiatan ekonomi. Misalnya penyediaan jasa pelayanan pemanduan kapal, kegiatan alih muatan kapal STS (ship to ship transfer), kegiatan pembekalan (ship provision, equipment supply), kegiatan pengawakan kapal (ship crewing), perbaikan kapal dan lain lain. Tingkat kerawanan kecelakaan yang cukup tinggi menuntut tersedianya jasa pemanduan kapal di Selat Malaka.

Penyediaan jasa pemanduan ini menjanjikan nilai ekonomi yang cukup tinggi. Sebagai gambaran kasar; biaya jasa pemandu sekitar 0,026 dolar AS per kapasitas ruang muatan (gross register tonnage/GRT). Seandainya Indonesia dapat melayani 10 kapal tanker berukuran besar per hari, dengan asumsi biaya jasa pemandu sebesar Rp100 juta per kapal—maka pendapatan dari jasa pemandu ini mencapai Rp. 1 miliar per hari. Namun pemerintah Indonesia tidak terlalu menganggap penting keberadaan jasa Selat Malaka. Akibatnya jasa pemanduan kapal di selat Malaka dikuasai oleh Singapura dan Malaysia. Karena operator jasa pemanduan kapal dari Singapura dan Malaysia tidak memiliki pengetahuan yang cukup tentang wilayah perairan Indonesia di Selat Malaka, banyak kapal yang mengalami kecelakaan akibat menabrak karang.

Seruan kepada Indonesia untuk menyediakan jasa pemanduan kapal di Selat Malaka sudah sejak lama dilontarkan berbagai perusahaan pelayaran. Tepatnya, pada tahun 1968 ketika dibentuk Forum Three partite Technical Expert Group (TTEG) oleh tiga Negara pantai dan Dewan Selat Malaka atau Malacca Strait Council (MSC) yang menetapkan sistem pelaporan Selat Malaka (Strait Rep), serta Sistem Pengawasan dan Monitoring Kapal atau Vessel Traffic Information System (VTIS) dan pengendalian lalulintas kapal untuk keselamatan pelayaran, di Selat Malaka. Namun, dengan alasan ketiadaan operator dan petugas pemandu, Indonesia tidak dapat memenuhi seruan TTEG tersebut. Pada tahun 1980, seruan serupa disampaikan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO), yakni ketika diterbitkannya TSS (Traffic Separation Zone) for Malacca and Singapore Strait. TSS mengamanatkan kepada pemerintah tiga Negara di selat Malaka (Indonesia, Malaysia dan Singapura), untuk menyediakan pelayanan jasa pemanduan bagi kapal-kapal tertentu dengan kapasitas besar, yaitu kapal dengan sarat dalam (Deep Draft Vessel ) melebihi 15 meter, serta kapal dengan ukuran diatas 150.000GT (VLCC – Very Large Crude Carrier), namun lagi-lagi, amanat ini diabaikan oleh Pemerintah RI.

Mengingat semakin bertambahnya jumlah lalulintas kapal, serta terus meningkatnya kecelakaan kapal di Selat Malaka, pada tahun 1998 IMO melakukan penyempurnaan TSS menjadi yang lebih panjang dan lebih penuh dimulai dari Beting Sedepa (One Fathom Bank) sampai ke Suar Batu Putih (Horsburgh Lt Ho), yang panjangnya tidak kurang dari 250 nm.

Namun, lagi-lagi, seruan IMO ini diabaikan pemerintah RI dengan alasan yang klise: ketiadaan operator dan petugas pemandu.

Setelah berulang kali IMO mendesak Indonesia menyediakan jasa pemanduan kapal, baru pada tahun 2002, pemerintah Indonesia menanggapinya secara serius dengan membentuk Tim Penetapan Perairan Pandu Luar Biasa Selat Malaka dan Selat Singapura, yang membuahkan hasil pada tahun 2007, dengan dikeluarkannya Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, tentang Penetapan Perairan Pandu Luar Biasa, Selat Malaka dan Selat Singapura, tanggal 27 Desember 2007. Setahun kemudian (2008), Departemen

Perhubungan menyelenggarakan pelatihan Pandu Selat Malaka dan Selat Singapura (Deep Sea Pilot), kepada 43 orang staf pemandu. Sementara operator jasa pemanduan kapal diserahkan kepada PT. Pelabuhan Indonesia I (Pelindo I)

Meski demikian, walau sudah tersedia operator dan staf pemanduan kapal, namun izin penyelenggaraan pemanduan kapal di selat Malaka dan selat Singapura yang diajukan PT. Pelindo I sejak tahun 2007 belum dianggapi oleh Departemen Perhubungan. Akibatnya amanat IMO belum juga dapat dilaksanakan Indonesia hingga hari ini. Baru pada tahun 2012 izin tersebut diterbitkan.

Keterlambatan ini membuat jasa pemanduan kapal oleh Indonesia di Selat Malaka, belum memperoleh pengesahan dari IMO. Sampai hari ini, kapal-kapal yang melintas di Selat Malaka masih menggunakan jasa pemanduan kapal dari Malaysia dan Singapura. Ada banyak rumor yang berkembang mengapa IMO belum juga mengesahkan ijin jasa pemanduan oleh Indonesia, salah satunya adalah intervensi dari Negara tertentu yang khawatir kehilangan sumber pendapatannya. Di samping alasan teknis, misalnya jumlah operator pemandu yang masih minim, dan lain-lain. Ketiadaan jasa pemanduan kapal di selat Malaka bukan saja membuat Indonesia kehilangan potensi penerimaan yang sangat besar, namun juga kehilangan harga dirinya, karena wilayah perairannya bertahun-tahun lamanya dikuasai dan di kendalikan oleh negara lain.

Potensi ekonomi sektor pelayaran di Selat Malaka sangatlah besar mencapai lebih dari tiga ratus triliun rupiah per tahunnya, karena dari pemanduan saja sudah mencapai puluhan triliun rupiah pertahunnya. Pengajar maritim ITS Surabaya, Saut Gurning, menjelaskan mengutip data Straitrep (2019) bahwa pada kurun waktu 2009-2019 arus kapal yang melalui Selat Malaka sekitar 60-85 ribu unit per tahun.

Saat ini realisasinya dari sekitar 80 ribu kapal, diperkirakan sekitar 70 persennya dilayani oleh Singapura. Pelabuhan interport di Indonesia harus terus dikembangkan, misalnya Kuala Tanjung. Bila hanya bermain di segmen hinterland (wilayah pendukung pelabuhan), porsi keuntungannya jauh. Lebih kecil. Seluruh stakeholder, baik pemerintah maupun BUMN, swasta harus bekerja sama untuk mengelola potensi Selat Malaka, Sementara itu, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) sendiri telah menunjuk BUMN Pelindo III untuk memberikan pelayanan jasa pemanduan

dan penundaan kapal di Selat Malaka, Selat Phillip dan Selat Singapura. Kawasan perairan tersebut dinyatakan sebagai wilayah perairan pandu luar biasa alur pelayaran Traffic Separation Scheme (TSS) yang berbatasan dengan batas negara tetangga, yakni Malaysia dan Singapura. Anak usaha Pelindo III, Pelindo Marine Service akan menjadi ujung tombak pelayanan. Sekaligus membawa BUMN yang berkantor pusat di Surabaya tersebut untuk semakin mapan menggarap pasar internasional.

Penunjukkan tersebut berdasarkan SK Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang diserahkan oleh Kasubdit Pemanduan dan Penundaan Kapal Direktorat Kepelabuhanan, Kementerian Perhubungan, Agus Arifianto kepada Direktur Teknik Pelindo III Joko Noerhudha, yang didampingi oleh Direktur Utama Pelindo Marine Service Eko Hariyadi Budiyanto, di Surabaya, Selasa (18/2/2020).

Tingginya produksi perkebunan menjadikan citra Sumut lebih condong ke sektor perkebunan. Padahal, dengan wluah perairan yang cukup luas, sektor perikanan juga sangat menjanjikan dan memiliki prospek cerah. Terlebih lagi wilayah perairan Sumut yang berada di Selat Malaka dan Samudera Hindia kaya ikan. Pada 2010 sumbangan protein ikan dalam total asupan protein hewani rakyat Indonesia baru 50%, sekarang 62%. Nilai ekspor perikanan juga meningkat dari 1,5 miliar dollar AS (1999) menjadi 3 miliar dollar AS (2010). Demikian pula dengan kontribusi sektor kelautan dan perikanan terhadap produk domestik bruto, kini mencapai 3,2 persen dari 1,9 persen pada 1999. Namun, masih banyak pekerjaan rumah yang belum selesai. Sampai sekarang mayoritas nelayan, terutama nelayan buruh, masih hidup dalam kubangan kemiskinan. Ironisnya, stok ikan di beberapa wilayah perairan laut seperti Selat Malaka, Laut Jawa, pesisir selatan Sulawesi, Selat Bali, dan Arafura telah mengalami tangkap jenuh (fully-exploited) atau kelebihan tangkap (overfishing). Berdasarkan laporan FAO Year Book 2009, saat ini Indonesia telah menjadi negara produsen perikanan dunia, di samping China, Peru, USA dan beberapa negara kelautan lainnya.

Produksi perikanan tangkap Indonesia sampai pada tahun 2007 berada pada peringkat ke-3 dunia, dengan tingkat produksi perikanan tangkap pada periode 2003-2007 mengalami kenaikan rata-rata produksisebesar 1,54%. Secara umum, tren perikanan tangkap dunia mulai menurun seiring dengan peningkatan kegiatan perikanan tangkap dan terbatasnya daya dukung sumber daya perikanan dunia. Disamping itu, Indonesia juga merupakan produsen perikanan budidaya dunia. Sampa dengan tahun 2007 posisi produksi perikanan budidaya Indonesia di dunia berada pada urutan ke-4 dengan kenaikan rata-rata produksi pertahun sejak 2003 mencapai 8,79%. Potensi lestari sumberdaya ikan laut Indonesia diperkirakan sebesar 6,4 juta ton per tahun yang tersebar di perairan wilayah Indonesia dan perairan ZEEI (Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia), yang terbagi dalam sembilan wilayah perairan utama Indonesia. Dari seluruh potensi sumberdaya ikan tersebut, jumlah tangkapan yang diperbolehkan (JTB) sebesar 5,12 juta ton per tahun atau sekitar 80 persen dari potensi

lestari, dan sudah dimanfaatkan sebesar 4,7 juta ton pada tahun 2004 atau 91.8% dari JTB. Sedangkan dari sisi diversivitas, dari sekitar 28.400 jenis ikan yang ada di dunia, yang ditemukan di perairan Indonesia lebih dari 25.000 jenis. Di samping itu terdapat potensi pengembangan untuk perikanan tangkap di perairan umumseluas 54 juta ha dengan potensi produksi 0,9 juta ton/tahun, budidaya laut terdiri dari budidaya ikan (antara lain kakap, kerapu, dan gobia), budidaya moluska (kerang-kerangan, mutiara, dan teripang), dan budidaya rumput laut, budidaya air payau (tambak) yang potensi lahan pengembangannya mencapai sekitar 913.000 ha, budidaya air tawar terdiri dari perairan umum (danau, waduk, sungai, dan rawa), kolam air tawar, dan mina padi di sawah, serta bioteknologi kelautan untuk pengembangan industri bioteknologi kelautan seperti industri bahan baku untuk makanan, industri bahan pakan alami, benih ikan dan udang.

Peluang pengembangan usaha kelautan dan perikanan Indonesia masih memiliki prospek yang baik. Potensi ekonomi sumber daya kelautan dan perikanan yang berada di bawah lingkup tugas DKP dan dapat dimanfaatkan untuk mendorong pemulihan ekonomi diperkirakan sebesar US\$ 82 miliar per tahun. Potensi tersebut meliputi : potensi perikanan tangkap sebesar US\$ 15,1 miliar per tahun, potensi budidaya laut sebesar US\$ 46,7 miliar per tahun, potensi perairan umum sebesar US\$ 1,1 miliar per tahun, potensi budidaya tambak sebesar US\$ 10 miliar per tahun, potensi budidaya air tawar sebesar US\$ 5,2 miliar per tahun, dan potensi bioteknologi kelautan sebesar US\$ 4 miliar per tahun. Pemerintah Indonesia sendiri menargetkan sektor perikanan melalui Renstra (Rencana Strategis) Pembangunan Kelautan dan Perikanan untuk tahun 2010 – 2014. Kontribusi sektor perikanan terhadap produk domestik bruto (PDB) pada tahun 2010 diharapkan mencapai 3,0%. Sasaran lain yang ingin dicapai adalah total produksi perikanan sebanyak 10,76 juta ton, nilai ekspor perikanan US\$5 miliar, konsumsi ikan penduduk 30,47 kg/kapita/tahun, dan penyediaan kesempatan kerja kumulatif sebanyak 10,24 juta orang. Produksi perikanan tahun 2008 yang berasal dari kegiatan penangkapan dan budidaya mencapai 9,05 juta ton. Dari total produksi tersebut perikanan budidaya menyumbang 47,49%. Laju pertumbuhan produksi perikanan nasional sejak tahun 2005-2009 mencapai 10,02% per tahun, dimana pertumbuhan budidaya sebesar 21,93%, lebih tinggi dibandingkan dengan pertumbuhan perikanan tangkap yang hanya sebesar 2,95%. Sedangkan nilai produksi perikanan meningkat 15,61% dari Rp57,62 triliun pada tahun 2005 menjadi Rp102,78 triliun pada tahun 2009. Jika dibandingkan pertumbuhan volume produksi terhadap nilai, maka pertumbuhan nilai lebih tinggi dari pada pertumbuhan volume. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa secara umum komoditas perikanan mengalami peningkatan kualitas dan kenaikan harga. Peningkatan produksi perikanan selama tahun 2005-2009. Tabel-tabel dibawah ini merupakan gambaran bahwa dari tahun ke tahun, produksi perikanan Indonesia mengalami peningkatan. Sektor perikanan

dan kelautan akan dapat menjadi salah satu sumber utama pertumbuhan ekonomi karena beberapa alasan, yakni :

1. Kapasitas suplai sangat besar, sementara permintaan terus meningkat
2. Pada umumnya output dapat diekspor, sedangkan input berasal dari sumber daya lokal
3. Dapat membangkitkan industri hulu dan hilir yang besar sehingga dapat menyerap tenaga kerja yang cukup banyak
4. Umumnya berlangsung di daerah-daerah
5. Industri perikanan, bioteknologi dan pariwisata bahari memiliki sifat dapat diperbaharui, sehingga mendukung adanya pembangunan yang berkelanjutan

Analisis *variable catch per unit effort* (CPUE) pada perikanan tangkap dapat menunjukkan kinerja pemanfaatan sumber daya perikanan sesuai daya dukung. Secara nasional CPUE menunjukkan angka positif yang berarti penangkapan ikan masih dapat dilaksanakan, namun untuk beberapa wilayah pengelolaan perikanan (WPP) seperti di laut Jawa dan selat Malaka telah terjadi penangkapan berlebih (*over fishing*). Dari hasil simulasi untuk 10 tahun mendatang, produksi perikanan tangkap secara keseluruhan akan menurun, sehingga perlu upaya optimalisasi penangkapan, dan perlunya dilakukan pengurangan serta rasionalisasi jumlah armada tangkap. Sementara itu, perikanan budidaya untuk 5 tahun mendatang akan mengalami kenaikan rata-rata sebesar 4 % per-tahun dari total produksi. Pada tahun 2009 diperkirakan total produksi perikanan budidaya sebesar 1,5 juta ton. Selain itu, pada perikanan budidaya setiap tahun menunjukkan trend peningkatan dalam volume ekspor, luas lahan, dan konsumsi masyarakat. Dalam hal pengembangan perikanan budidaya perlu diperhatikan pentingnya daya dukung lingkungan dan ketersediaan pakan yang berasal dari ikan.

Dunia industri sendiri keberadaannya selalu mengalami pasang dan surut. Begitu juga dengan agroindustri dan agrobisnis, khususnya industri perikanan yang merupakan penyumbang devisa bagi negara dari sektor nonmigas yang cukup besar. Melihat berbagai bukti peningkatan produksi perikanan dari tahun ke tahun, maka untuk tahun ke depannya Indonesia berpotensi mengalami peningkatan lagi atau memiliki prospek yang cerah.

Memperhitungkan bagaimana prospek industri perikanan pada masa 5 tahun yang akan datang setidaknya ada beberapa hal yang perlu diperhatikan, yakni seperti ketersediaan modal, persaingan dengan negara lain dan kondisi perekonomian global yang akan mempengaruhi peluang pasar. Terkait dengan kebijakan sendiri, kondisi politik negara ini yang sangat dinamis dan juga kemungkinan benturan kepentingan antara pihak terkait (baik antara kementerian, lembaga, dan individu) perlu diperhitungkan. Adanya fenomena *global warming* atau peningkatan suhu bumi juga perlu diperhatikan dalam memperkirakan prospek usaha perikanan yang akan datang.

### 1. Ketersediaan Modal

Modal yang akan dibicarakan di sini adalah terkait dengan masalah pendanaan. Modal dapat diperoleh dari mana saja, misalnya dari tabungan (individu), pemerintah, investor (lokal maupun asing), dan pinjaman (bank, koperasi maupun pihak lain).

Bank sendiri yang merupakan pihak pemegang modal yang cukup besar dan berpotensi menyediakan kredit bagi pelaku usaha perikanan perlu meningkatkan jumlah dana yang dialokasikan untuk sektor perikanan dan kelautan. Selain itu konsep pengembangan perikanan “Minapolitan” yang dicanangkan oleh Menteri Perikanan dan Kelautan, Fadel Muhammad dapat menyediakan modal yang cukup untuk mendukung perkembangan industri perikanan 5 tahun mendatang yang lebih cerah.

### 2. Kondisi perekonomian global

Seiring dengan peningkatan jumlah penduduk dunia, permintaan terhadap produk-produk kelautan dan perikanan di pasar dunia diperkirakan akan terus mengalami peningkatan. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, yakni :

1. Meningkatnya kesadaran manusia terhadap produk perikanan sebagai makanan yang sehat untuk dikonsumsi karena mengandung nilai gizi yang tinggi, rendah kolesterol dan mengandung asam lemak tak jenuh omega 3 yang dapat meningkatkan kecerdasan.
2. Dampak consumption mass dari globalisasi yang menuntut produk pangan yang dapat diterima secara internasional (food become more international), tanpa memperhatikan umur, kewarganegaraan dan agama. Komoditas ikan merupakan jenis produk pangan yang memenuhi syarat tersebut.
3. Semakin berkembangnya industri farmasi, kosmetika dan makanan serta minuman yang sebagian besar bahan produksinya berasal dari biota perairan.
4. Secara umum perdagangan hasil perikanan dunia terus mengalami peningkatan rata-rata sebesar 8,50% per tahun sepanjang tahun 1990-an dengan nilai sekitar US\$ 10,37 miliar. Laju pertumbuhan produksi dunia masih didominasi oleh perikanan tangkap, sekitar 80%, namun menunjukkan pertumbuhan yang mendatar, yakni 1,7% per tahun. Hal ini membuka peluang bagi peningkatan produksi perikanan budidaya, khususnya budidaya laut. Negara-negara tujuan ekspor dunia, khususnya untuk Indonesia, masih didominasi oleh Jepang (25%), Singapura (13%), USA (11%), Hongkong (7%), RRC (4%), dan Thailand (4%). Sedangkan Presiden RI, Susilo Bambang Yodhoyono (SBY) didukung oleh para pengamat internasional pada pidato sambutan Pembukaan Rakrenas ke-14 HIPMI, pada 2 Maret 2010 yang lalu mengatakan bahwa masa 5 tahun mendatang merupakan masa keemasan bagi dunia usaha Indonesia, salah satunya bidang ketahanan pangan

### 3. Persaingan dengan Negara lain

Persaingan yang dimaksud adalah secara sehat dan tidak sehat. Persaingan sehat misalnya persaingan harga dan kualitas sedangkan

persaingan tidak sehat dapat berupa tindakan curang oknum dari negara lain misalnya dengan pencurian ikan dan pembajakan nelayan Indonesia. Pelaku tindak pidana pencurian ikan harus benar-benar ditegakkan, tidak saja hanya operator yang bekerja di lapangan, namun juga pemilik perusahaan.

#### 4. Kondisi Politik Negara

Dalam pengelolaan sumber daya perikanan Indonesia menurut UU No. 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah dan PP No.25 tahun 2000 masih diartikan bahwa kewenangan hanya berada di tangan pemerintah daerah. Padahal otonomi pengelolaan sumberdaya kelautan dan perikanan harus dilihat sebagai bentuk pengelolaan bersama secara global dan memperhatikan kesetaraan, demokratisasi, dan partisipasi semua pihak.

Di sisi lain, pada kenyataannya pada masa 5 tahun mendatang akan terjadi pergantian pemerintahan (Masa Pemerintahan SBY hanya sampai tahun 2014). Seiring bergantinya presiden kemungkinan besar akan membuat susunan pemerintahan di bawahnya dalam hal ini bergantinya menteri perikanan dan kelautan (meski tidak menutup kemungkinan bahwa menteri yang sekarang akan menjabat lagi). Bergantinya para penentu kebijakan ini sedikit banyak akan berimbas pada berubahnya kebijakan-kebijakan sehubungan dengan sektor perikanan yang sudah ada karena kondisi politik Indonesia memang labil.

#### 5. Kebijakan pemerintah

Dengan adanya peraturan pemerintah yakni pelarangan ekspor bahan baku produk perikanan segar yang belum diolah sama sekali. Maka industri perikanan khususnya bidang penanganan dan pengolahan akan semakin berkembang. Namun hal ini terkendala bahan bakunya semakin terbatas disebabkan oleh beberapa hal seperti perubahan iklim dan lingkungan untuk perikanan tangkap sedangkan untuk perikanan budidaya terdapat kendala masalah lahan dan penyakit pada ikan.

#### 6. Benturan kepentingan

Disamping adanya potensi sumberdaya kelautan dan perikanan yang besar, terdapat pula potensi kelembagaan, seperti peranan Komisi Tuna, Komisi Udang, Masyarakat Perikanan Nusantara (MPN), Gabungan Pengusaha Perikanan Indonesia (Gappindo), Himpunan Nelayan Seluruh Indonesia (HNSI), Asosiasi Tuna Indonesia (Astuin), LSM Bidang Kelautan dan Perikanan, dll., di masa datang perlu terus disinergikan. Potensi lain adalah potensi sarana prasarana yang telah dimiliki, seperti layanan unit karantina ikan, balai pengembangan, balai riset, balai/loka budidaya, sekolah perikanan, dll. Disamping itu, ada pula potensi daerah yang telah menyusun Renstrada (Rencana Strategis Daerah) dibidang kelautan dan perikanan. Pemerintah dan DPR bersama-sama perlu menghentikan upaya komersialisasi perairan pesisir, seraya menyegerakan lahirnya UU yang memberikan perlindungan terhadap hak-hak nelayan dan kesehatan perairan tradisional di Indonesia. Belakangan keputusan Mahkamah Konstitusi, memenuhi gugatan organisasi masyarakat sipil dan nelayan

untuk membatalkan pasal-pasal terkait Hak Pengusahaan Perairan Pesisir (HP3).

#### 7. Harga Pasar

Pada pasar Amerika Serikat sendiri, setelah Indonesia mengadakan pameran produk perikanan ternyata mereka menyukai produk perikanan yang berupa olahan atau yang sudah digoreng (dried shirmp dan dried fish). Ini merupakan pangsa pasar yang sangat luas untuk produk-produk perikanan Indonesia, mengingat Amerika memiliki penduduk yang jumlahnya lumayan tinggi dan semakin meningkatnya kesadaran tentang makanan sehat salah satunya adalah seafood, daripada daging ternak lainnya (sapi, ayam dll). Beragamnya sumber daya perikanan Indonesia dibandingkan negara eksportir lainnya menjadikan keunggulan kompetitif tersendiri. Selain itu peraturan dan kebijakan yang terkait dengan ekspor produk perikanan Indonesia ke salah satu negara maju ini tidak seketat dibandingkan dengan negara tujuan ekport lainnya seperti Uni Eropa yang memiliki Rapid Alert for Food and Feed (RASFF) dan EU Food Legislation.

#### **Kesimpulan dan Saran**

Indonesia akan memiliki prospek bisnis perikanan yang cerah 5 tahun mendatang jika pelaku usaha, pemerintah dan para stakeholder yang terkait jika faktor-faktor seperti ketersediaan modal, perekonomian global, kebijakan pemerintah, persaingan dengan negara lain, kondisi politik negara, dan pangsa pasar dapat diperhatikan dan terpenuhi dengan baik. Setelah memperhatikan kondisi dan permasalahan yang telah dihadapi, maka nkelautan dan perikanan, mengingat Indonesia sebagai negara kepulauan yang seharusnya memiliki wawasan kelautan dalam pembangunan nasional.

## **Daftar Pustaka**

- Anonim 2011. Pokok-Pokok Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) tahun 2011-2025. Koordinator Kementerian Perekonomian Indonesia
- Buku Rencana Strategis Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2009-2014.
- Buku Rencana Strategis Pembangunan Kelautan dan Perikanan Tahun 2005-2009.
- Media Data Riset : Surat Penawaran “Daftar Peraturan Sektor Perikanan Indonesia” diterbitkan pada bulan Februari 2011.
- Data hasil kegiatan pameran perikanan terbesar di dunia, yakni Boston Seafood Exhibiton Show dan Seminar on Fish pada tanggal 11-13 Maret 2007.
- Artikel “Presiden : 5 Tahun kedepan Peluang Dunia Usaha” diterbitkan pada tanggal 2 Maret 2010, di situs <http://infobanknews.com>
- Artikel “Fadel Minta Perbankan Kucurkan” diterbitkan pada tanggal 29 Desember 2009, di situs <http://bataviase.co.id>
- Kajian “Strategi Pengelolaan dan Pemanfaatan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan” oleh Deputi Bidang Sumber Daya Alam dan Lingkungan Hidup Direktorat Kelautan dan Perikanan.
- Prpto Darsono, 1999. Pemanfaatan Sumber daya laut dan Implikasinya bagi masyarakat nelayan. Jurnal Oseana, Volume XXIV, Nomor 4, 1999.

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. Ir. Darma Bakti, MS** dilahirkan di Tanjungbalai pada tanggal 22 Januari 1956. Di kota inilah beliau menyelesaikan pendidikannya dari SD, SMP dan SMA. Setelah tammat pendidikan menengah atas pada akhir tahun 1976, beliau melanjutkan pendidikannya di Fakultas Pertanian USU dan memilih jurusan Proteksi

Tanaman dan selesai pada bulan Desember 1982. Pada tahun 1983 sampai tahun 1985 bekerja sebagai peneliti di Balai Penelitian Tanaman Pangan (Balittan) Sukarami, Padang dan berhenti pada akhir tahun 1985. Sejak Januari 1986 beliau menjadi Staf pengajar tetap di Fakultas Pertanian USU hingga sekarang. Pada tahun 1988 mengikuti pendidikan Pasca Sarjana (S2) jurusan ilmu Hama tanaman di UGM dan selesai tahun 1991. Pada tahun 1995 kembali melanjutkan studinya Pada Program Doktor di UGM bidang ilmu Pertanian dan selesai pada tahun 2002. Penulis pernah menjadi Rektor Universitas Asahan selama 2 periode sejak tahun 2003-2007 dan 2007-2010. Disamping itu, juga pernah menjadi Dekan Fakultas Pertanian USU, 2010-2016.

Setelah menyelesaikan studinya di Program Doktor, beliau aktif memberikan pelatihan, penceramah dan pemakalah di berbagai forum. Selain sebagai dosen yang mengajar baik pada jenjang S1 maupun S2 dan S3, beliau juga rajin mengikuti diskusi dan pelatihan baik formal maupun informal dan non formal. Pada tahun 1988 mengikuti pelatihan *Ecology and Management of Vertebrate Pest* di Biotrop Bogor dan Ekologi Air dan Manajemen Lingkungan di Pusat Penelitian Analisis Dampak Lingkungan (PusLitDal), UnPad, Bandung pada tahun 1992. Ketika mengikuti pelatihan Biologi Air, beliau tertarik mempelajari Biota Air termasuk berbagai Jenis Ikan. Saat ini, beliau dipercaya sebagai Ketua Komisi Penyuluh Pertanian, Perikanan dan Kehutanan dan Anggota Dewan Riset Daerah (DRD) dan Anggota Tim Ahli Ketahanan Pangan Provinsi Sumatera Utara yang sampai sekarang ini memasuki masing masing periode ke 2

# Aspek-Aspek Tindak Pidana yang Terjadi di Selat Malaka dalam Perspektif Kriminologi

Ediwarman  
Fakultas Hukum

## Pendahuluan

### 1. Latar Belakang

Selat Malaka merupakan selat yang sangat sempit yang bersinggungan dengan 4 (empat) negara yaitu : Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand. Selat ini berposisi sebagai **“Life Line”** antara negara Barat dan Timur, Utara dan Selatan, sehingga Selat Malaka sebagai salah satu yang paling sibuk di dunia setelah Selat **“Hormuz”** sebagai jalur perdagangan internasional dan lalu lintas kapal tanker di dunia.

Selat Malaka merupakan jalur pelayaran yang penting di dunia karena menghubungkan aktifitas ekonomi Asia dan Eropa, secara rinci jumlah kapal yang melintas sepanjang Selat Malaka pada bulan Maret tahun 2016 yang terlihat dalam pantauan radar BAKAMLA (Badan Keamanan Laut) adalah kapal cargo sebanyak 3519, kapal tanker 1877, dan kapal lainnya sebanyak 4000 kapal. Bisa di bayangkan betapa sibuknya arus lalu lintas kapal di Selat Malaka terlebih dengan keadaan geografis yang tidak mendukung untuk lalu lintas sepadat itu dengan lebar bahkan hanya dengan 1.5 KM (titik tersempit di Selat Malaka) dan kedangkalan bahkan hanya sedalam 1,8 KM. Dengan kondisi demikian sering timbul permasalahan dan berbagai aspek yang dampaknya mengancam keamanan/keselamatan kapal yang saling melintas, sehingga memiliki potensi kejahatan transnasional, kejahatan pembajakan dan perompakan laut, pencurian BBM, disamping kejahatan-kejahatan yang melanggar garis batas landasan kontinen, kejahatan penyeludupan ball press, kejahatan pencurian ikan, pencemaran laut, narkoba, penyeludupan kayu, terorisme dan lain sebagainya.

Karena banyaknya kejahatan yang terjadi di Selat Malaka tersebut, siapa yang bertanggungjawab mengenai hal ini terutama masalah keamanan. Indonesia sebagai negara hukum tentu mempunyai peranan yang sangat penting dalam melakukan penegakan hukum yang terjadi di Selat Malaka dan ini juga merupakan tanggungjawab para litoral states sebagai pemilik batas laut teritorial di kawasan tersebut sebagaimana diatur dalam Pasal 3 UNCLOS (**United Nations Comention on The Law of The Sea**). Setiap negara mempunyai hak untuk menetapkan lebar laut teritorialnya sampai suatu batas yang tidak melebihi 12 Mil laut diukur dari garis pangkal yang ditentukan sesuai dengan konvensi ini, tegasnya batas laut tidak melebihi 12 Mil laut diukur dari garis pangkal yang ditentukan sesuai dengan konvensi tentang hukum laut, tetapi berdasarkan azas **UNIVERSALITEIT** (Setiap negara dengan hukum negaranya berkewajiban untuk menjaga dan memelihara

jangan sampai ketertiban seluruh dunia dapat dilanggar)<sup>1</sup>, tetapi bagi setiap Warga Negara Indonesia berdasarkan azas-azas hukum pidana yaitu azas **legaliteit** (seseorang dapat dipidana jika ada hukum yang berlaku sebelumnya), azas **teritorialiteit** (setiap orang Indonesia maupun orang asing yang telah melakukan kejahatan didalam wilayah hukum wilayah Republik Indonesia berlakulah hukum Indonesia) dan azas **nasionaliteit pasif** (menurut azas ini hukum pidana berlaku dimana saja dan terhadap siapa saja jika kepentingan nasional tertentu dilanggar atau dinodai, misalnya keamanan negara dan kepulauan negara, dan lain-lain harus dilindungi). jika melakukan tindak pidana yang terjadi di Selat Malaka diluar garis batas 12 Mil dapat dipertanggungjawabkan atas tindak pidana yang dilakukannya.

Tindak pidana dalam ilmu hukum, sebagai istilah yang dibentuk dengan kesadaran dalam memberikan ciri tertentu pada peristiwa hukum pidana yang menurut **Simouns** dalam bukunya merumuskan dalam kata **Strafbaarfeit** yang kemudian dikutip dari buku karya Lamintang<sup>2</sup> menyatakan : “suatu tindakan melanggar hukum yang telah dilakukan dengan sengaja oleh seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan atas tindakannya dan oleh Undang-Undang suatu tindakan yang dapat dihukum”.

Menurut E. Y. Konter dan S. R. Sianturi bahwa tindak pidana mempunyai 5 (lima) unsur<sup>3</sup> yaitu : 1). Subjek, 2). Kesalahan, 3). Bersifat melawan hukum dari suatu tindakan, 4). Suatu tindakan yang dilarang atau diharuskan undang-undang dan terhadap pelanggarannya diancam dengan pidana, 5). Waktu, tempat dan keadaan (unsur objektif lainnya).

Berdasarkan uraian tersebut diatas dikaitkan dengan teori hukum pidana yang dikemukakan oleh D. Schaffmeister dan N. Keijzer, seorang ahli hukum sarjana Belanda menyatakan unsur perbuatan pidana itu adalah sebagaimana diuraikan dalam skema dibawah ini :



### Terbukti<sup>4</sup>

Seseorang dapat dipidana jika terbukti melanggar perumusan delik baik formil (delik yang menitik beratkan pada tindakan) maupun delik materil (delik yang menitik beratkan pada akibat)<sup>5</sup>. Dan yang kedua sifat melawan hukum

1. Muderis Zaini, 1987, Ikhtisar Tata Hukum Indonesia, Usaha Nasional, Surabaya, Halaman 10

2. lamintang P.A.F, 1997, **Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia**, Citra Aditya Bhakti, bandung, Halaman 35.

3. Konter, E. Y dan S. R. Sianturi, 2002, **Azas-Azas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya**, Storia Grafika, Halaman 211

4. Ediwarman, 2014, **Penegakan Hukum Pidana Dalam Perspektif Kriminologi**, Genta Publishing, Halaman 12

5. Eddy O.S. Hiariej, 2014, **Prinsip-Prinsip Hukum Pidana**, Cahaya Atma Pusaka, Yogyakarta, Halaman 103.

terpenuhi baik formil maupun materiil serta unsur ketiga sifat tercela. Tercela menurut Hooge Raad perbuatan itu dilakukan : 1). Adanya kesalahan, 2). Adanya yang dirugikan, jika terbukti ketiga unsur tersebut seseorang dapat dipidana.

Tindak pidana merupakan bagian dasar dari suatu kesalahan yang dilakukan, Jadi untuk adanya kesalahan hubungan antara keadaan dengan perbuatannya yang menimbulkan celaan harus berupa kesengajaan atau kealpaan. Bahwa kesengajaan (***Dolus***) dan Kealpaan (***Culpa***) adalah bentuk kesalahan, sedangkan istilah dari kesalahan (***Schuld***) dapat menyebabkan suatu tindak pidana, karena seseorang tersebut telah melakukan suatu perbuatan yang bersifat melanggar hukum, sehingga atas perbuatannya harus bertanggungjawab atas segala bentuk tindak pidana yang telah dilakukan untuk dapat diadili serta bila terbukti dapat dijatuhi pidana sesuai dengan Pasal yang dilanggarnya. Sedangkan kajian dalam perspektif Kriminologi<sup>6</sup> adalah suatu ilmu yang mempelajari kejahatan serta faktor apa penyebab dan upaya apa yang harus dilakukan dalam penanggulangannya.

## 2. Perumusan Masalah.

Berdasarkan latar belakang tersebut diatas ada beberapa masalah yang timbul di Selat Malaka antara lain :

1. Bagaimana aturan hukum yang mengatur tentang tindak pidana yang terjadi di Selat Malaka serta jenis-jenis kejahatan apa saja yang dapat dipidana.
2. Faktor-faktor apa saja penyebab terjadinya tindak pidana di Selat Malaka serta upaya penanggulangannya dalam Perspektif Kriminologi.
3. Bagaimana Kebijakan Kriminal yang diterapkan terhadap pelaku yang melakukan tindak pidana di Selat Malaka.

## C. Pembahasan

### 1. Aturan hukum yang mengatur tentang terjadinya tindak pidana di Selat Malaka, antara lain.

Setelah Konvensi UNCLOS diratifikasi maka keluarlah Undang-Undang No.17 Tahun 1985 Tentang ***Pengesahan United Nations Convention On The Law Of The Sea*** (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut) yang telah ditanda tangani pada tanggal 30 April 1982, dan ditanda tangani oleh 118 negara di Montego Bay, Jamaika pada tanggal 10 Desember 1982, maka jika terjadi suatu tindak pidana di kawasan Selat Malaka dapat dikenakan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam UNCLOS, dimana dalam Pasal 3 tersebut menegaskan adanya hak lintas damai dan ketentuan ini bersifat mengikat bagi negara yang telah meratifikasi konvensi ini.

---

<sup>6</sup> . H. Hari Saherodji, 1980, *Pokok-pokok Kriminologi*, Aksara Baru, Jakarta, halaman 9.

Konvensi tentang hukum laut tersebut diatas berlaku bagi setiap negara yang melintas di laut bebas, sedangkan bagi setiap kedaulatan negara pantai mempunyai hak untuk menetapkan lebar laut teritorialnya sampai suatu batas yang tidak melebihi 12 Mil laut diukur dari garis pangkal yang ditentukan dalam Pasal 3 UNCLOS.

Jika terjadi tindak pidana diluar batas laut 12 Mil tersebut yang dilakukan oleh seseorang yang bukan warga negara maka segala tindak pidana yang terjadi dilaut berlakulah ketentuan-ketentuan yang diatur dalam konvensi UNCLOS tersebut, tetapi jika dilakukan diluar batas landas kontinen berlakulah ketentuan-ketentuan hukum pidana negara masing-masing, bagi Warga Negara Indonesia berlakulah ketentuan yang diatur dalam UU No.1 Tahun 1946 Tentang KUHP, khusus mengenai kejahatan pelayaran diatur dalam Pasal 438 sampai Pasal 479, sedangkan kejahatan-kejahatan perikanan diatur dalam Pasal 84 sampai 105 UU No.45 Tahun 2009 jo. UU No.31 Tahun 2004. Dan disamping itu banyak ketentuan-ketentuan hukum pidana diluar KUHP yang berlaku di Indonesia jika seseorang itu melakukan kejahatan di wilayah Indonesia baik itu warga negara asing maupun orang Indonesia sendiri, segala tindak pidana yang dilakukan di wilayah Indonesia, berlakulah hukum pidana nasional Indonesia.

Bahwa jika warga negara Indonesia yang melakukan kejahatan diluar wilayah yang ditentukan dalam Pasal 3 UNCLOS tersebut diatas, maka hukum yang berlaku tetap hukum pidana Indonesia sesuai dengan ketentuan pidana dalam perundang-undangan Indonesia yang telah ditetapkan bagi setiap orang yang melakukan kejahatan diluar indonesia<sup>7</sup>.

Mengenai jenis-jenis kejahatan yang dapat dipidana yang terjadi di Selat Malaka menurut hukum, antara lain :

**a. Kejahatan melanggar garis batas kontinen.**

Kejahatan melanggar garis batas kontinen dalam Konvensi UNCLOS sudah disepakati batas landas kontinen bagi negara-negara pantai seperti Indonesia, Malaysia, Thailand, Singapura, namun kapal-kapal yang melewati Selat Malaka sebenarnya tidak boleh mengganggu keamanan dari negara pantai yang berarti kapal-kapal yang akan melewati Selat Malaka harus ada pemberitahuan dari negara pantai dan disamping itu juga kapal-kapal yang lewat hendaknya tidak membawa pencemaran laut bagi wilayah perairan Selat Malaka. Kondisi tanpa batas yang dibiarkan mengambang selama 73 tahun Indonesia merdeka ini akan terus menjadi bumerang bagi negara Indonesia, Malaysia, Thailand dan Singapura. Hal ini sudah tentu dapat menjadi konflik yang besar bagi hubungan Indonesia, Malaysia, Thailand dan Singapura apabila tidak diselesaikan di beberapa kawasan yang krusial, karena keempat kawasan negara pantai tersebut tidak saja terkait masalah kelautan tetapi juga nilai ekonomi seperti jalur perikanan dan Sumber Daya Alam.

---

<sup>7</sup>. I Gede Widhiana Suarda, 2012, Hukum Pidana Internasional, PT. Citra Aditya Bhakti, Halaman 82

Pada tahun 2011 Indonesia dan Malaysia kembali terlihat insiden perbatasan, Tim Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) menangkap 2 (dua) kapal nelayan berbendera Malaysia (Kamis, 7 April 2011), karena memasuki wilayah perairan Indonesia. Mengenai penangkapan itu Kementerian Luar Negeri Malaysia mengirim nota protes kepada pemerintah Indonesia, mereka menganggap aparat Indonesia telah memasuki wilayah perairan Malaysia<sup>8</sup>.

Kemudian pada tahun 2015 seorang warga negara Myanmar melakukan pencurian ikan di Selat Malaka di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) yang memakai kapal berbendera Malaysia, setelah dilakukan penangkapan dokumen yang ada di atas kapal dikeluarkan oleh pemerintahan Malaysia yang tidak berlaku, untuk melakukan penangkapan ikan di wilayah perairan Indonesia, dan terhadap pelaku tetap dijatuhi pidana sesuai hukum yang berlaku di Indonesia. Sebenarnya banyak kejahatan-kejahatan transnasional yang dilakukan di Selat Malaka, karena melihat geografis kepulauannya dengan mayoritas kelautan. Dengan nilai geografis dan nilai ekonomi yang tinggi di Selat Malaka selalu bermunculan ancaman keamanan di jalur tersebut, baik kejahatan penyelundupan narkoba/kayu, pencemaran laut, dan pembajakan/perompakan laut, pencurian minyak, teroris dan lain sebagainya. Untuk hal ini perlu adanya suatu kerjasama yang sangat signifikan dari keempat negara yang terkait dalam perairan Selat Malaka.

#### **b. Kejahatan Penyelundupan Ball Press.**

Kejahatan penyelundupan Ball Press ini terjadi di Selat Malaka sebagai tersangka seorang Warga Negara Indonesia yang memabawa barang dari Malaysia ke Tanjung Balai dan pelakunya ditangkap oleh TNI AL dan diserahkan kepada Bea Cukai Tanjung Balai dan saat ini sedang di proses di Pengadilan Negeri Medan.

#### **c. Kejahatan Pencurian Ikan.**

Kejahatan Pencurian Ikan terjadi pada tahun 2012 seorang warga Myanmar yang melakukan penangkapan ikan di kawasan ZEEI yang memakai kapal berbendera Malaysia kemudian ditangkap oleh BAKORAMLA dan kemudian diproses di PN. Medan.

#### **d. Kejahatan Piracy (bajak laut) / perompakan laut.**

Kejahatan ini dilakukan oleh para pelaku pada saat cuaca buruk dan gelombang yang tidak bersahabat sehingga para pelaku dapat ditangkap oleh LANTAMAL IV Riau Kepri pada tanggal 26 Desember 2016, yang dilakukan sebanyak 6 (enam) orang yang bertujuan pembajakan kapal. Kemudian pada bulan Pebruari 2018 juga terjadi perompakan dengan memakai ilmu hitam yang memanjat tongkang dengan menggunakan tali dan kail sekitar 3 Mil dari Pulau Perasi Selatan, tak lama pelaku mengikat masinis, pelaku terdiri dari 4 (empat) orang menggunakan 2 (dua) perahu dengan mesin portabel dan baling-baling portabel serta 4 parang dengan tujuan untuk merompak kapal.

---

<sup>8</sup>. <http://sarahlistiarakhma.wordpress.com/2011/12/17/persengketaan-indonesia-malaysia/>

**e. Kejahatan Pencurian minyak.**

Kawanan perompak Selat Malaka telah menyandera kapal pengangkut minyak berbendera Singapura dan menguras habis muatannya sebanyak 2.900 ton minyak mentah. Kemudian menelantarkan kapal tersebut di perairan sebelah Utara Pulau Rupa Kabupaten Bengkalis.

**f. Kejahatan Penyelundupan Narkotika.**

2 (dua) orang Warga Negara Indonesia berinisial MI (27) tahun dan AF (28) tahun menyeberang Selat Malaka ke Aceh dengan membawa 7 Kg Sabu, kemudian keduanya ditangkap di lokasi berbeda di Aceh Timur.

**g. Kejahatan Pencemaran Laut.**

Kejahatan pencemaran laut ini karena banyaknya kapal-kapal yang melintas di perairan Selat Malaka selalu membuang limbah sembarangan di laut yang sangat merugikan para nelayan yang berada di perairan Selat Malaka serta disamping itu pencemaran terjadi. Disebabkan tumpahan minyak di kawasan perairan Selat Malaka yang berdampak ekosistem jangka panjang, hal ini terjadi pada hari Rabu tanggal 8 Februari 2017.

**h. Kejahatan Trafikking dan Perbudakan.**

Menurut pengakuan seorang nakhoda asal Myanmar yang mahir berbahasa Melayu setiap orang dijual seharga 150 Ringgit yang berkerja diatas kapal selama 8 (delapan) bulan yang berkerja sebagai pekerja sex dan kemudian setelah habis kontrak mereka di kembalikan kenegara asal.

**i. Kejahatan Teroris.**

Kejahatan teroris ini bisa bergerak dari perairan Selat Malaka karena teroris itu memiliki dukungan logistik persenjataan yang memadai dan mampu bergerak dari laut terutama untuk penyelundupan persenjataan.

**j. Dan lain-lain sebagainya.**

**2. Faktor-faktor penyebab terjadinya tindak pidana dan upaya penanggulangannya di Selat Malaka dalam Perspektif Kriminologi.**

**a. Faktor Penyebab terjadinya tindak pidana.**

Jika dikaji dalam perspektif kriminologi banyak faktor-faktor penyebab terjadinya kejahatan yang dilakukan oleh seseorang yang melanggar garis batas kontinen Negara Indonesia dan disamping itu juga ditemukan BAKAMLA (Badan Keamanan Laut) dalam pemberantasan kejahatan yang terjadi di Selat Malaka, khususnya di bidang kemaritiman yaitu adanya instansi pemangku kepentingan yang belum atau kurang dalam pemberian dukungan pada BAKAMLA. Hal ini dikarenakan beberapa pemangku kepentingan yang terkait beranggapan bahwa BAKAMLA hanya berdasarkan peraturan presiden, sedangkan pemangku kepentingan keamanan laut berdasarkan undang-undang. Hal ini menjadikan BAKAMLA yang menjalankan peran tugas dan fungsi belum cukup efektif, dimana pada saat itu Indonesia masih menggunakan multi agen sistem yang merupakan sistem kelembagaan yang didalamnya terdapat satu institusi atau lembaga yang secara bersama-sama untuk mencapai dan menyelesaikan masalah yang sama. Lembaga-lembaga tersebut memiliki landasan hukum masing-masing dalam fungsinya sebagai penegak hukum di wilayah laut. Sehingga aktifitas

mereka belum terintegrasi, sehingga pengamanan dan penegakan hukum belum berjalan maksimal karena masing-masing kementerian terkait mempunyai kebijakan, sarana prasarana serta Sumber Daya Manusia yang berbeda sehingga menyebabkan terjadinya tumpang tindih kewenangan perubahan sistem kelembagaan dari multi sistem menjadi single sistem yang merupakan sistem yang menggunakan satu institusi untuk menjalankan tugas kewenangan pertahanan keamanan.

Berdasarkan hal tersebut diatas dan dikaitkan dengan peristiwa-peristiwa pidana yang terjadi di Selat Malaka ada 3 (tiga) hal penyebab antara lain :

1. Pelanggaran garis batas kontinen wilayah Indonesia.
2. Lemahnya pengawasan hukum yang terjadi di Selat Malaka.
3. Lemahnya sistem penegakan hukum.

#### **b. Upaya Penanggulangan.**

Dalam rangka penegakan hukum terhadap tindak pidana yang terjadi di Selat Malaka perlu ada perbaikan sistem secara konprehensif terutama :

1. Perbaikan struktur hukum, substansi hukum serta budaya hukum baik bagi negara Indonesia, Malaysia, Thailand dan Singapura, sehingga dalam pelaksanaannya dapat terkoordinasi dalam menggunakan alutsista pesawat patroli maritim yang dimiliki oleh keempat Negara (Indonesia, Malaysia, Thailand dan Singapura) untuk melakukan pencegahan kejahatan yang terjadi di Selat Malaka.
2. Perlu adanya perbaikan penetapan garis batas maritim keempat negara ditinjau kembali aturan-aturan yang mengatur mengenai batas landas kontinen dari keempat negara (Indonesia, Malaysia, Thailand dan Singapura) yang merupakan langkah pertama dalam menyelesaikan kasus-kasus yang terjadi antara Indonesia dan Malaysia.
3. Perbaikan aturan batas ZEEI Pasal 74 UNCLOS harus dijalankan secara adil dari keempat negara tersebut sehingga masing-masing negara saling mentaati aturan-aturan yang disepakati bersama dalam melakukan pengawasan terhadap kapal-kapal yang lewat di Selat Malaka, sehingga kapal-kapal yang melintas dikawasan Selat malaka dapat dikenakan pembayaran distribusi dalam rangka perbaikan lingkungan bagi masing-masing negara pantai.

#### **3. Kebijakan Kriminal (*Criminal Policy*) terhadap tindak pidana yang terjadi di Selat Malaka.**

Menurut Prof. Sudarto, SH, pernah mengemukakan 3 (tiga) arti Kebijakan Kriminal (*Criminal Policy*), yaitu<sup>9</sup>:

- a. **Dalam arti sempit**, ialah keseluruhan azas dan metode yang menjadi dasar dari reaksi terhadap pelanggaran hukum yang berupa pidana.

---

<sup>9</sup>. Barda Nawawi Arief, 2011, Kebijakan Hukum Pidana, Kencana Renanda Media Group, Semarang, Halaman 3.

- b. **Dalam arti luas**, ialah keseluruhan fungsi dari aparaturnya penegak hukum, termasuk didalamnya cara kerja dari pengadilan dan Polisi.
- c. **Dalam arti paling luas**, ialah keseluruhan kebijakan, yang dilakukan melalui perundang-undangan dan badan-badan resmi yang bertujuan untuk menegakkan norma-norma sentral dari masyarakat.

Dari kebijakan kriminal (***criminal policy***) tersebut diatas dikaitkan dengan peristiwa pidana yang terjadi di Selat Malaka dalam Perspektif Kriminologi dapat dilakukan dengan 2 (dua) cara :

#### 1. Kebijakan Penal.

Bagi pelaku-pelaku kejahatan yang melanggar lintas batas kontinen dan juga yang melakukan kejahatan di Selat malaka didaerah pantai negara-negara yang terkait dapat diberikan sanksi yang keras terhadap kejahatan-kejahatan yang dilakukan, dan disamping sanksi badan juga dapat dikenakan sanksi denda yang dilanggar kepada negara-negara pantai.

**Contoh** : Kasus tindak pidana yang dilakukan oleh ZAW di Selat Malaka. Seorang warga negara berkebangsaan Myanmar dengan memiliki atau mengoperasikan kapal penangkap ikan di ZEEI (Zona Ekonomi Eklusif Indonesia) yang tidak memiliki SIPI (Surat Izin Penangkap Ikan), melanggar Pasal 93 ayat (2) UU No.45 Tahun 2009 Jo. UU No.3 Tahun 2004 Tentang Perikanan dan menyatakan dihukum pidana 8 (delapan) bulan kurungan dan denda.<sup>10</sup>

#### 2. Kebijakan Non Penal.

Kebijakan non penal ini disamping pelaku dijatuhi hukuman (pidana) juga dapat diberikan sanksi denda atau ganti rugi kepada korban (yaitu orang yang merasa dirugikan akibat perbuatan pelaku) dan denda terhadap negara.

**Contoh** : kasus ZAW, seorang warga negara Myanmar dikenakan denda sebesar Rp.2.000.000.000.- (dua Milyar rupiah).-

### D. Kesimpulan dan Saran

#### 1. Kesimpulan

Berdasarkan uraian tersebut diatas mengenai aspek-aspek tindak pidana yang terjadi di Selat Malaka dapat disimpulkan antara lain :

- a. Peraturan hukum yang berlaku terhadap pelaku tindak pidana yang terjadi di kawasan Selat Malaka pertama tunduk kepada UU No.17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS 1982) Tentang Hukum Laut dan UU No.1 Tahun 1946 Tentang KUHPidana serta UU No.45 tahun 2009 Jo. UU No.31 Tahun 2004 Tentang Perikanan dan Undang-Undang lainnya yang berlaku diluar KUHP.
- b. Faktor penyebab terjadinya tindak pidana di Selat Malaka dan upaya penanggulangan antara lain :

---

<sup>10</sup>. Direktori Putusan Mahkamah Agung RI No.3/PID/SUS.PRK/2016/PN-Mdn.

1. Faktor penyebab
  1. Adanya pelanggaran garis batas kontinen wilayah Indonesia.
  2. Lemahnya pengawasan hukum
  3. Lemahnya sistem hukum
2. Upaya penanggulangannya
  1. Perlu adanya perbaikan sistem hukum secara konprehensif oleh negara Indonesia dan juga sistem hukum untuk negara pantai dari keempat negara yang terkait (Indonesia, Malaysia, Thailand, Singapura).
  2. Perlu adanya perbaikan penetapan batas landas kontinen dari keempat negara (Indonesia, Malaysia, Thailand, Singapura) setelah konvensi UNCLOS 1982.
- c. Kebijakan kriminal(***Criminal Policy***) terhadap tindak pidana yang terjadi di Selat Malaka dapat ditempuh dengan 2 (dua) cara yaitu : Penal dan Non Penal (berupa denda dan ganti rugi kepada korban).

## 2. Saran.

Perlu Pemerintah Republik Indonesia (setelah meratifikasi konvensi UNCLOS 1982 ke dalam Undang-Undang No.17 Tahun 1985 tentang hukum laut) membentuk "***Badan Otorita Selat Malaka Indonesia***", yang kemudian memperbaharui tentang aturan mengenai garis batas landasan kontinen di Selat Malaka dengan negara-negara pantai.

## Daftar Pustaka

### A. Buku :

- Arief, Barda Nawawi, 2011, ***Kebijakan Hukum Pidana***, Kencana Prenada Media Group, Jakarta
- 2004, ***Beberapa Masalah Perbandingan Hukum Pidana***, Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Atmasasmita, Romli, 1998, ***Kapita Selekta Hukum Pidana Internasional***, PT. Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.
- 1998, ***Kapita Selekta Hukum Pidana Internasional Bagian Kesatu***, Putra A Bardin, Bandung.
- 2004, ***Kapita Selekta Hukum Pidana Internasional Jilid 2***, CV. Utomo, Bandung.
- 2013, ***Kapita Selekta Kejahatan Bisnis dan Hukum Pidana***, PT. Fikahati Aneska, Bandung.
- 1995, ***Pengantar Hukum Pidana Internasional***, PT. Aresco, Bandung
- Ediwarman, 2014, ***Penegakan Hukum Pidana Dalam Perspektif Kriminologi***, Genta Publishing Yogyakarta.
- 1999, ***Victimologi***, CV. Mandar Madju, Bandung.
- E. Y. Konter dan S. R. Sianturi, 2002, ***Azas-Azas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya***, Stora Grafika, Halaman 211
- Ilyas, Amir, 2012, ***Azas-Azas Hukum Pidana***, Rangkang Education, Yogyakarta & PuKAP Indonesia.
- Marpaung Leden, 2005, ***Azas-Teori-Praktik Hukum Pidana***, Sinar Grafika, Jakarta
- Moelyatno, 2008, ***Azas-Azas Hukum Pidana***, Renike Cipta.
- Mulyadi, Lilik, 2003, ***Kapita Selekta Hukum Pidana, Kriminologi & Victimologi***, Jambatan, Jakarta.
- P.A.F. lamintang, 1997, ***Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia***, Citra Aditya Bhakti, Bandung, Halaman 35.
- O.S. Hiariej, Eddy, 2014, ***Prinsip-Prinsip Hukum Pidana***, Cahaya Atma Pustaka, Yogyakarta.
- Saherodji, Hari, 1980, ***Pokok-Pokok Kriminologi***, Aksara baru, Jakarta
- Sutorius E. PH, 1995, ***Hukum Pidana***, Liberty, Yogyakarta.
- Simanjuntak, Mangisi, 2018, ***Konvensi PBB 1982 Tentang Hukum Laut Makna dan Manfaatnya Bagi bangsa Indonesia***, Mitra Wacana Media, Jakarta
- Suarda, I Gede Widhiana, 2012, ***Hukum Pidana Internasioanal***, PT. Citra aditya Bakti, Bandung.
- Sudarto, 1980, ***Hukum Pidana I***, Yayasan Sudarto FH Undip, Semarang
- Usman Rachmadi, 2002, ***Hukum Arbitrase Nasional***, PT. Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.
- Waluyo, bambang, 2012, ***Victimologi Perlindungan Korban dan Saksi***, Sinar Grafika, Jakarta
- Yulia, Rena, 2010, ***Victimologi, Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kejahatan***, Graha ilmu, Yogyakarta.

Zaini, Muderis, 1987, Ikhtisar Tata Hukum Indonesia, Usaha Nasional, Surabaya.

**B. Peraturan Perundang-Undangan :**

1. UU RI No.1 Tahun 1946 Tentang KUHP
2. UU RI No.17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nations Convention On The Law Of The Sea (Konvensi PBB Tentang Hukum Laut).
3. UU No.39 Tahun 2009 Tentang Kawasan Ekonomi Khusus
4. UU No.45 Tahun 2009 Jo. UU No.31 Tahun 2004 Tentang Perikanan

**C. Skripsi:**

1. Gatri sela Mentari : “Strategi Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) Dalam Mewujudkan Keamanan Perairan Indonesia (Studi Selat Malaka 2010-2015)”
2. Simela Viktor Muhammad : “Illegal Fishing di Perairan indonesia : Permasalahan dan Upaya Penanganannya Secara Bilateral di Kawasan”.

**D. Internet :**

1. <http://sarahlistiarakhma.wordpress.com/2011/12/1/7/persengketaan-indonesia-malaysia/>
2. Direktori Putusan Mahkamah Agung RI No.3/PID/SUS.PRK/2016/PN-Mdn.

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. Ediwarman, SH. M.Hum**, dilahirkan di Padang tanggal 25 Mei 1954, pendidikan Sekolah Dasar selesai pada tahun 1967 dan SLTP pada tahun 1971 serta SLTA pada tahun 1973 di Bukittinggi, kemudian melanjutkan Pendidikan Tinggi di Fakultas Hukum USU dan selesai pada tahun 1980 dan kemudian melanjutkan Pendidikan Magister Ilmu Hukum (S2) pada Pascasarjana USU tahun 1995 dan selesai pada tahun 1997, selanjutnya Pendidikan Doktor (S3) di PPs USU dan selesai pada tahun 2001. Pada tahun 2002 menjadi Guru Besar Fakultas Hukum USU dalam Bidang Ilmu Kriminologi, Pangkat sekarang adalah Pembina Utama Madya (IV/d)

dan disamping itu juga Dosen S2 dan S3 di beberapa Perguruan Tinggi lainnya, antara lain : 1. Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, 2. Program Pascasarjana Universitas Medan Area, 3. Program Pascasarjana Universitas Islam Riau dan 4. Dosen Eksternal Penguji S3 (Doktor) di Universitas Andalas Padang, 5. Dosen Eksternal Penguji S3 (Doktor) di Universitas Unsyiah Banda Aceh, 6. Dosen Eksternal Penguji S3 (Doktor) di Universitas Islam Negeri Medan

Beberapa karya ilmiah yang telah diterbitkan antara lain : 1. Bunga Rampai Kriminologi, 2. Selayang Pandang Tentang Kriminologi, 3. Asas-asas Kriminologi, 4. Viktimologi, Kaitannya Dengan Pelaksanaan Ganti Rugi Tanah, 5. Perlindungan Hukum Bagi Korban Kasus-kasus Pertanahan di Sumatera Utara (***Legal Protection For The Victim Of Land Cases in North Sumatera***), 6. Penegakan Hukum Pidana Dalam Perspektif Kriminologi, 7. Monograf Metodologi Penelitian Hukum, 8. Tindak Pidana Narkotika Dalam Perspektif Kriminologi di Wilayah Kabupaten Labuhan Batu, 9. Tindak Pidana Pencurian Ikan di Kawasan Selat Malaka Dalam Perspektif Kriminologi.

# Kajian Hukum Mengenai Tindak Pidana Perikanan di Kawasan Selat Malaka dalam Perspektif Kriminologi

Ediwarman  
Fakultas Hukum

## A. Pendahuluan 1. Latar Belakang



Selat Malaka panjangnya  $\pm$  800 Km, sedangkan lebarnya  $\pm$  1.5 Km dan kedangkalannya 1.8 Km yang merupakan jalur pelayaran yang paling sibuk di dunia setelah Selat Hormuz yang menghubungkan aktivitas ekonomi Asia dan Eropa, sehingga Selat Malaka memiliki beragam permasalahan didalamnya salah satu diantaranya mengenai tindak pidana perikanan diperairan Selat Malaka. Menurut UU RI No.31 Tahun 2004 Jo. UU RI No.45 Tahun 2009 Tentang Tindak Pidana Perikanan di atur dalam Pasal 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93 sampai Pasal 105 dan UU RI No.32 Tahun 2014 Tentang Kelautan, Peraturan Presiden RI No.178 Tahun 2014 Tentang Badan Keamanan Laut, sedangkan standar operasional prosedur penegakan hukum satuan tugas pemberantasan penangkapan ikan secara ilegal (*illegal fishing*) diatur dalam peraturan Menteri kelautan dan Perikanan RI No.37/PERMEN-KP/2017.

Tindak pidana (*straffbaarfeit*) adalah suatu tindakan melanggar hukum yang telah dilakukan dengan sengaja oleh seseorang yang dapat di pertanggungjawabkan atas tindakannya dan oleh undang-undang telah

dinyatakan sebagai suatu tindakan yang dapat dihukum<sup>1</sup>. Dalam tindak pidana perikanan di Selat Malaka baru-baru ini sangat marak terjadi sehingga direktorat Kepolisian Perairan daerah Sumut (Ditpoairdasu) telah memusnahkan kapal ikan hasil penindakan kasus penangkapan ikan secara ilegal (*illegal fishing*) di perairan Selat Malaka wilayah Sumatera Utara diantaranya ada 7 kapal yang menggunakan alat tangkap jenis pukat (*trawl*) terlarang yang dioperasikan diperairan Selat Malaka di wilayah Lantamal I Belawan, ada 6 (enam) unit kapal yang berasal dari Malaysia dan 1 (satu) unit milik orang Indonesia sehingga kapal-kapal tersebut telah diledakkan oleh Kepolisian Sumut dengan disaksikan sejumlah pejabat. Dimana ketujuh kapal yang ditenggelamkan dengan cara diledakkan merupakan barang bukti hasil penindakan dalam kasus tindak pidana perikanan diperairan wilayah Sumut.

Salah satu bidang dari Sumber Daya Alam yang menjadi perhatian oleh Negara adalah bidang perikanan. Hal ini disebabkan bahwa ketergantungan manusia terhadap laut mengalami peningkatan dari waktu ke waktu. Laut sebagai salah satu sumber daya kehidupan memiliki potensi yang cukup besar untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia. Kemajuan teknologi yang dimiliki manusia, menyebabkan laut bukan sebagai sebuah rahasia alam yang tidak terpecahkan, melainkan telah menjadi sumber daya alam yang mengandung arti ekonomis, politis, dan strategis, sehingga diperebutkan oleh banyak negara di dunia dan menjadi tumpuan sumber daya alam kedua setelah daratan.<sup>2</sup>

Bergerak dari situasi tersebut, setiap tindak pidana perikanan yang terjadi tentu dapat dimintai pertanggung jawaban pidana. Pertanggung jawaban pidana mengandung makna bahwa setiap orang yang melakukan tindak pidana atau melawan hukum sebagaimana dirumuskan dalam undang-undang, maka orang tersebut patut mempertanggungjawabkan perbuatan sesuai dengan kesalahannya. Dengan kata lain, orang yang melakukan perbuatan pidana harus mempertanggungjawabkan perbuatan tersebut dengan pidana apabila ia mempunyai kesalahan.<sup>3</sup>

Tidak tertutup kemungkinan bahwa yang melakukan tindak pidana perikanan di wilayah Selat Malaka adalah Warga Negara Asing. Tindak pidana yang dilakukan oleh Warga Negara Asing di wilayah Selat Malaka dapat merusak sumber daya perikanan, ekosistem laut, perekonomian, dan sosial masyarakat sehingga perlu ditangani secara terpadu. Hal tersebut terus terjadi meskipun pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI Nomor 37/Permen-KP/2017 Tentang Standar Operasional Prosedur Penegakan Hukum Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Secara Illegal (*Illegal Fishing*).

---

<sup>1</sup>. Amir Ilyas, 2012, Azas-Azas Hukum Pidana, Rangkang Education Yogyakarta, Halaman 20

<sup>2</sup> Hasjim Djalal, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, (Bandung : Bina Cipta, 1979), hlm. 1.

<sup>3</sup> Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Cetakan ke-9, (Jakarta : Rineka Cipta, 2015), hlm. 41.

***Illegal Fishing*** adalah satu bagian dari ***Illegal, Unreported, Unregulated Fishing***, yang biasa disingkat dengan ***IUU Fishing***. Dampak kegiatan ***IUU Fishing*** bagi Indonesia sebagai berikut: <sup>4</sup>

1. Ancaman terhadap kelestarian sumber daya ikan;
2. Terdesaknya mata pencaharian masyarakat nelayan lokal dengan armada penangkapan skala kecil dan alat tangkap sederhana, karena kalah bersaing dengan pelaku illegal fishing;
3. Hilangnya sebagian produksi ikan dan peluang perolehan devisa negara;
4. Berkurangnya Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP);
5. Terhambatnya upaya Indonesia untuk memperkuat industri pengolahan ikan di dalam negeri, termasuk meningkatkan daya saing;

Tindak Pidana Perikanan dapat merusak citra Indonesia pada kanvas internasional, karena kapal asing yang menggunakan bendera Indonesia maupun kapal milik warga negara Indonesia melakukan kegiatan penangkapan ikan secara ilegal yang bertentangan dengan konvensi dan kesepakatan internasional. Hal ini juga dapat berdampak ancaman embargo terhadap hasil perikanan Indonesia yang dipasarkan di luar negeri.

Adanya dampak serius tersebut itulah yang menjadi bagi pemerintah untuk bertindak tegas dalam menegakkan hukum untuk melawan segala kegiatan ***IUU Fishing*** yang terjadi dalam lingkup tindak pidana perikanan. Dengan melihat fenomena dimana Warga Negara Asing tidak jera-jera atau tidak menghormati hukum dan undang-undang di Indonesia, oleh karena itu penulis mencoba mengkaji secara hukum mengenai tindak pidana perikanan di Selat Malaka dalam perspektif kriminologi.

## **2. Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas maka timbul permasalahan antara lain :

1. Bagaimana penerapan UU RI No.31 Tahun 2004 Jo. UU RI No.45 Tahun 2009 Tentang Perikanan khususnya tindak pidana perikanan oleh penegak hukum di Selat Malaka Wilayah Sumatera Utara.
2. Bagaimana faktor-faktor penyebab terjadinya tindak pidana perikanan di Selat Malaka wilayah Sumatera Utara dalam perspektif kriminologi.
3. Bagaimana upaya penanggulangan serta kebijakan kriminal yang dilakukan oleh penegak hukum dalam mengatasi tindak pidana perikanan di Selat Malaka Wilayah Sumatera Utara.

---

<sup>4</sup> Lihat Bab III butir D Keputusan Menteri No. KEP/50/MEN/2012 Tentang Rencana Aksi Nasional Pencegahan dan Penanggulangan *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing* Tahun 2012-2016.

## B. Pembahasan

### 1. Penerapan UU RI No.31 Tahun 2004 Jo. UU RI No.45 tahun 2009 Tentang Tindak Pidana Perikanan oleh penegak hukum di wilayah Selat Malaka Sumatera Utara.

Dalam tindak pidana perikanan ada beberapa kegiatan yang sering dilakukan oleh kapal penangkap ikan di kawasan Selat Malaka, antara lain : penangkapan ikan tanpa izin, yaitu tanpa Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP) dan tanpa Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI) maupun tanpa Surat Izin Kapal Pengangkutan Ikan (SIKPI) Serta melanggar ketentuan garis batas landas kontinen wilayah Indonesia, Disamping itu juga dalam penangkapan ikan dapat merusak (***destructive fishing***) dengan menggunakan bahan-bahan atau alat-alat yang mengandung unsur kimia berbahaya, bahan biologis, bahan peledak. Penangkapan ikan yang tergabung dalam kategori merusak hal ini dikhawatirkan dapat membahayakan pelestarian sumber daya ikan.<sup>5</sup>

Bentuk tindak pidana perikanan pada umumnya yang terjadi di kawasan Selat Malaka Wilayah Sumatera Utara, dapat dibagi ke dalam 4 (empat) bentuk, yaitu:<sup>6</sup>

1. Penangkapan ikan tanpa izin;
2. Penangkapan ikan dengan menggunakan izin palsu;
3. Penangkapan ikan dengan menggunakan alat tangkap terlarang;
4. Penangkapan ikan dengan jenis (***species***) yang tidak sesuai dengan izin.

Jika dikaitkan bentuk tindak pidana perikanan tersebut diatas menurut Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Jo. Undang-Undang 45 Tahun 2009, subjek hukum yang dapat dipidana adalah sebagai berikut :<sup>7</sup>

1. Setiap orang baik orang perorangan maupun korporasi;
2. Nahkoda atau pemimpin Kapal Perikanan, Ahli Penangkapan Ikan, dan Anak Buah Kapal;
3. Pemilik Kapal Perikanan, Pemilik Perusahaan Perikanan, Penanggung Jawab Perusahaan Perikanan, dan/atau Operator Kapal Perikanan; dan
4. Pemilik Perusahaan Pembudidayaan Ikan, Kuasa Pemilik Perusahaan Pembudidayaan Ikan, dan/atau Penanggung Jawab Perusahaan Pembudidayaan Ikan.

Sedangkan sanksi pidana yang melekat pada bentuk tindak pidana perikanan tersebut diatas dapat dikenakan terhadap pelaku tindak pidana perikanan menurut Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004, berupa pidana penjara dan pidana denda, antara lain dapat dilihat dalam table dibawah ini :

---

<sup>5</sup> . Nunung Mahmudah, 2015, ilegal fishing, Jakarta, Sinar grafika, Halaman 81.

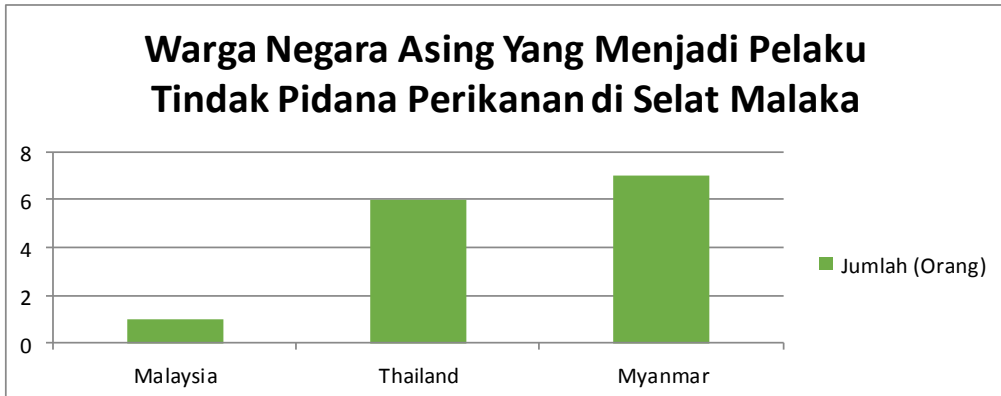
<sup>6</sup> *Ibid.*

<sup>7</sup> Aziz Syamsudin, *Tindak Pidana Khusus*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2011), hlm.

No.	Jika Melanggar Pasal	PENERAPAN SANKSI PIDANA	
		Penjara	Denda (rupiah)
1.	84 ayat (1)	6 Tahun	1,2 Miliar
2.	84 Ayat (2)	10 Tahun	1,2 Miliar
3.	84 ayat (3)	10 Tahun	2 Miliar
4.	84 ayat (4)	10 Tahun	2 Miliar
5.	85	5 Tahun	2 Miliar
6.	86 ayat (1)	10 Tahun	2 Miliar
7.	86 ayat (2)	6 Tahun	1,5 Miliar
8.	86 ayat (3)	6 Tahun	1,5 Miliar
9.	86 ayat (4)	6 Tahun	1,5 Miliar
10.	87 ayat (1)	2 Tahun	1 Miliar
11.	87 ayat (2)	1 Tahun	500 Juta
12.	88	6 Tahun	1,5 Miliar
13.	89	1 Tahun	800 Juta
14.	90	1 Tahun	800 Juta
15.	91	6 Tahun	1,5 Miliar
16.	92	8 Tahun	1,5 Miliar
17.	93 ayat (1)	6 Tahun	2 Miliar
18.	93 ayat (2)	6 Tahun	20 Miliar
19.	93 ayat (3)	6 Tahun	2 Miliar
20.	93 ayat (4)	6 Tahun	20 Miliar
21.	94	5 Tahun	1,5 Miliar
22.	94 A	7 Tahun	3 Miliar
23.	95	1 Tahun	600 Juta
24.	96	1 Tahun	800 Juta
25.	97 ayat (1)		500 Juta
26.	97 ayat (2)		1 Miliar
27.	97 ayat (3)		500 Juta
28.	98	1 Tahun	200 Juta
29.	99	1 Tahun	1 Miliar
30.	100		200 Juta
31.	100 B	1 Tahun	250 Juta
32.	100 C		100 Juta

Berdasarkan hal tersebut diatas tindak pidana perikanan sering terjadi di kawasan Selat Malaka dilakukan oleh warga negara asing dengan melakukan melanggar garis batas landas kontinen wilayah Indonesia sebagaimana diatur didalam UU No.17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan ***United Nation Convention on The Law of The sea (UNCLOS)*** 1982 dan UU No.17 Tahun 1985 Tentang Hukum Laut serta UU RI No.32 Tahun 2014 Tentang Kelautan.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Kejaksaan Negeri Belawan, terdapat 14 kasus sejak dari Januari 2017 hingga Juni 2019. Penuntut Umum (Kejaksaan Negeri Belawan) menuntut agar kapal dirampas dan dimusnahkan. Dari keseluruhan kasus tersebut, 13 diantaranya sudah dilakukan eksekusi atau dimusnahkan, sementara 1 (satu) kasus statusnya dirampas untuk negara dan dalam proses upaya hukum banding. Hal ini dapat dilihat dalam grafik dibawah ini :



Sumber : Kejaksaan Negeri Belawan Bidang Pidana Khusus

Para pelaku tindak pidana perikanan yang berasal dari negara-negara asing yang ditangkap diantaranya dapat dilihat dibawah ini :



Sumber Data : Detik Finance tanggal 11 Desember 2017

Penindakan hukum terhadap pelaku tindak pidana perikanan ini menjadi tantangan dalam pemberantasan penangkapan ikan secara ilegal (*illegal fishing*). Hal ini tidak mudah melakukan penindakan melalui jalur pengadilan dan perlu dicari suatu solusi dalam pemberantasannya karena pada umumnya para pelaku tindak pidana perikanan tersebut melanggar Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI).

Hal ini dapat dilihat beberapa kapal pelaku tindak pidana perikanan diantaranya sebagai berikut :



Sumber Data : Kapal berbendera Myanmar ditangkap KKP tgl. 8 Maret 2019 di Selat Malaka



Sumber Data : Kapal Malaysia ditangkap KKP pada tanggal 12 September 2019, Dok : Kumparan Bisnis.



Sumber Data : Kapal penangkap ikan Malaysia yang dinakhodai oleh warga negara Thailand ditangkap KKP pada tanggal 07 Juni 2015, Dok : KKP.

Ketiga kapal yang ditangkap tersebut diatas adalah merupakan kapal-kapal milik warga negara asing yang melakukan tindak pidana perikanan di kawasan Selat Malaka tanpa dilengkapi dengan dokumen perizinan yang sah dari Pemerintah Republik Indonesia serta menggunakan alat tangkap jenis Trawl.

Pelaku-pelaku tindak pidana perikanan di Kawasan Selat Malaka yang dilakukan oleh warga negara asing dalam penegakan hukum sanksi pidana yang diberikan kepada pelaku tidak sesuai dengan ketentuan yang diatur oleh UU RI No.31 Tahun 2004 Jo. UU RI No.45 Tahun 2009 tentang Tindak Pidana Perikanan dimana terhadap pelaku hanya diberikan sanksi 2 (dua) tahun 6 (enam) bulan kurungan dan denda Rp.1.000.000.000.- (satu milyar rupiah).- hal inilah yang menjadikan orang melakukan tindak pidana perikanan di Selat Malaka sehingga tidak jera-jeranya karena sanksi dalam penegakan hukum sangat rendah sekali.

## **2. Faktor Penyebab Terjadinya Tindak Pidana Perikanan di Selat Malaka Wilayah Sumatera Utara.**

Tindak pidana perikanan yang terjadi di Selat Malaka dalam perspektif kriminologi faktor-faktor penyebab pada umumnya dilakukan oleh pelaku warga negara asing yang melanggar garis batas landas kontinen Negara Indonesia, yaitu melanggar UU No.17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nation Convention on The Law of The sea (UNCLOS) 1982 dan UU No.17 Tahun 1985 Tentang Hukum Laut dan UU RI No.32 Tahun 2014 Tentang Kelautan serta UU RI No.31 Tahun 2004 Jo. UU RI No.45 Tahun

2009 Tentang Tindak Pidana Perikanan dan disamping itu juga BAKAMLA (Badan Keamanan Laut) yang lahir berdasarkan Peraturan Presiden RI No.178 Tahun 2014 dalam pemberantasan tindak pidana perikanan yang terjadi di Selat Malaka khususnya di bidang kemaritiman yaitu adanya instansi pemangku kepentingan yang belum atau kurang dalam pemberian dukungan pada BAKAMLA. Sehingga lemahnya pengawasan dan sistem hukum yang tidak berjalan. Hal ini dikarenakan beberapa pemangku kepentingan yang terkait beranggapan bahwa BAKAMLA hanya berdasarkan Peraturan Presiden, sedangkan pemangku kepentingan keamanan laut berdasarkan UU RI No.32 Tahun 2014 Tentang Kelautan. Hal ini menjadikan BAKAMLA yang menjalankan peran tugas dan fungsi belum cukup efektif, dimana pada saat itu Indonesia masih menggunakan multi agen sistem yang merupakan sistem kelembagaan yang didalamnya terdapat satu institusi atau lembaga yang secara bersama-sama untuk mencapai dan menyelesaikan masalah yang sama. Lembaga-lembaga tersebut memiliki landasan hukum masing-masing dalam fungsinya sebagai penegak hukum di wilayah laut. Sehingga aktifitas mereka belum terintegrasi dan pengamanan serta penegakan hukum belum berjalan maksimal karena masing-masing Kementerian terkait mempunyai kebijakan, sarana prasarana serta Sumber Daya Manusia yang berbeda sehingga menyebabkan terjadinya tumpang tindih kewenangan perubahan sistem kelembagaan dari multi sistem menjadi single sistem yang merupakan sistem yang menggunakan satu institusi untuk menjalankan tugas kewenangan pertahanan keamanan.

Berdasarkan hal tersebut diatas dan dikaitkan dengan atau tindak pidana perikanan yang terjadi di Selat Malaka ada 3 (tiga) hal penyebab antara lain :

1. Pelanggaran garis batas landas kontinen wilayah Indonesia dan pelanggaran Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI)
2. Lemahnya pengawasan hukum yang terjadi di Selat Malaka.
3. Lemahnya sistem penegakan hukum.

### **3. Upaya Penanggulangan serta Kebijakan Keriminal yang Dilakukan Oleh Penegak Hukum Terhadap Tindak Pidana Perikanan di Selat Malaka Wilayah Sumatera Utara Dalam Perspektif Kriminologi.**

#### **a. Upaya Penanggulangan Dalam Mengatasi Tindak Pidana Perikanan.**

Upaya penanggulangan yang dilakukan oleh penegakan hukum terhadap tindak pidana perikanan yang terjadi di Selat Malaka perlu ada perbaikan sistem secara konprehensif terutama :

1. Perbaikan struktur hukum, substansi hukum serta budaya hukum baik bagi negara Indonesia, Malaysia, Thailand dan Singapura. Sehingga penegakan hukum dapat dilakukan dengan koordinasi yang baik dari keempat negara pantai tersebut untuk melakukan pencegahan tindak pidana perikanan yang terjadi di Selat Malaka.
2. Adanya perbaikan penetapan garis batas maritim keempat negara sehingga aturan-aturan yang mengatur mengenai batas landas

kontinen dari keempat negara yaitu : Indonesia, Malaysia, Thailand dan Singapura yang merupakan langkah pertama dalam menyelesaikan kasus-kasus yang terjadi antara keempat negara pantai tersebut.

3. Perbaikan aturan batas ZEEI Pasal 74 UNCLOS harus dijalankan secara adil dari keempat negara tersebut sehingga masing-masing negara saling mentaati aturan-aturan yang disepakati bersama dalam melakukan pengawasan terhadap kapal-kapal penangkap ikan di Selat Malaka, sehingga kapal-kapal yang melintas maupun yang melakukan penangkapan ikan dikawasan Selat Malaka dapat dikenakan pembayaran distribusi dalam rangka perbaikan lingkungan bagi masing-masing negara pantai.

#### **b. Kebijakan Kriminal (*Criminal Policy*) terhadap tindak pidana perikanan yang terjadi di Selat Malaka.**

Kebijakan kriminal (*criminal policy*) terhadap tindak pidana perikanan yang terjadi di Selat Malaka dalam Perspektif Kriminologi dapat dilakukan dengan 2 (dua) cara :

##### **1. Kebijakan Penal.**

Kebijakan kriminal bagi pelaku-pelaku tindak pidana perikanan yang melanggar lintas batas landas kontinen dan juga yang melakukan penangkapan ikan secara ilegal (*illegal fishing*) di Selat Malaka didaerah pantai negara-negara yang terkait dapat diberikan sanksi yang tegas terhadap tindak pidana perikanan yang dilakukan, dan disamping sanksi badan juga dapat dikenakan sanksi denda yang berat.

**Contoh** : Kasus tindak pidana yang dilakukan oleh ZAW di Selat Malaka. Seorang warga negara berkebangsaan Myanmar dengan memiliki atau mengoperasikan kapal penangkap ikan di ZEEI (Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia) yang tidak memiliki SIPI (Surat Izin Penangkap Ikan), melanggar Pasal 93 ayat (2) UU No.45 Tahun 2009 Jo. UU No.31 Tahun 2004 Tentang Perikanan dan dinyatakan bersalah dan dihukum pidana 8 (delapan) bulan kurungan dan denda Rp.2.000.000.000.- (dua milyar rupiah).<sup>8</sup> Sanksi ini sangat rendah sekali dan tidak sesuai dengan ketentuan undang-undang yang berlaku yang seharusnya menurut ketentuan Pasal 93 ayat 2 dihukum 6 (enam) tahun penjara dan denda sebesar Rp.20.000.000.000 (dua puluh milyar rupiah).-sehingga sanksi pidana yang dijatuhkan tidak membuat efek jera bagi para pelaku pencurian ikan di kawasan Selat Malaka khususnya bagi warga Negara asing tersebut.

---

<sup>8</sup>. Direktori Putusan Mahkamah Agung RI No.3/PID/SUS.PRK/2016/PN-Mdn.

## 2. Kebijakan Non Penal.

Kebijakan non penal ini disamping pelaku dijatuhi hukuman (pidana) juga dapat diberikan sanksi denda atau ganti rugi kepada korban (yaitu orang/masyarakat yang merasa dirugikan akibat perbuatan pelaku) dan disamping itu juga denda terhadap negara.

**Contoh** : kasus ZAW, seorang warga negara Myanmar dikenakan denda sebesar Rp.2.000.000.000.- (dua Milyar rupiah).-

Kebijakan Non penal ini seharusnya menurut ketentuan Pasal yang dilanggar yaitu Pasal 93 UU RI No.45 Tahun 2009 jo. UU RI No.31 Tahun 2004 seharusnya terhadap pelaku dapat dikenakan sanksi pidana 6 (enam) tahun kurungan dan membayar sanksi denda sebesar Rp.20.000.000.000.- (dua puluh milyar rupiah).- namun atas putusan yang diberikan pada contoh kasus tersebut diatas itu bobotnya sangat rendah sekali.

## C. Kesimpulan Dan Saran

### 1. Kesimpulan

Berdasarkan uraian tersebut diatas kajian hukum mengenai tindak pidana pencurian di kawasan Selat Malaka dapat disimpulkan sebagai berikut:

- a. Peraturan hukum yang berlaku terhadap pelaku tindak pidana perikanan yang terjadi di kawasan Selat Malaka pertama tunduk kepada UU No.45 tahun 2009 Jo. UU No.31 Tahun 2004 Tentang Perikanan dan UU RI No.32 Tahun 2014 Tentang Kelautan serta Peraturan Presiden No.178 Tentang Badan Keamanan Laut dan juga Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI No.37/PERMEN-KP/2017 Tentang standar operasional prosedur penegakan hukum satuan tugas pemberantasan penangkapan ikan secara ilegal (*illegal fishing*) serta tunduk kepada UU No.17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan **United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS)** 1982 Tentang Hukum Laut sedangkan penerapan hukum terhadap kasus tindak pidana perikanan masih lemah karena tidak sesuai dengan ketentuan hokum yang berlaku.
- b. Faktor penyebab terjadinya tindak pidana perikanan di Selat Malaka antara lain :
  1. Adanya pelanggaran garis batas landas kontinen wilayah Indonesia dan pelanggaran Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI).
  2. Lemahnya pengawasan hukum
  3. Lemahnya sistem penegakan hukum
- c. Upaya penanggulangan dan kebijakan kriminal yang dilakukan oleh penegak hukum :
  - a. Upaya penanggulangan :
    1. Adanya perbaikan sistem hukum secara konprehensif oleh negara Indonesia dan juga sistem hukum untuk negara pantai dari keempat negara yang terkait yaitu : Indonesia, Malaysia, Thailand, Singapura.

2. Adanya perbaikan penetapan batas landas kontinen dari keempat negara (Indonesia, Malaysia, Thailand, Singapura) setelah keluarnya konvensi UNCLOS 1982.
- b. Kebijakan criminal (***Criminal Policy***) terhadap tindak pidana perikanan yang terjadi di Selat Malaka dapat ditempuh dengan 2 (dua) cara yaitu : Penal dan Non Penal (berupa denda dan ganti rugi kepada korban). Sanksi Penal adalah sanksi yang diberikan kepada pelaku yang dinyatakan bersalah harus dihukum dengan seberat-beratnya sesuai dengan undang-undang yang berlaku, tetapi dalam tindak pidana pencurian ikan yang terjadi di Selat Malaka hukumannya masih terlalu rendah dan tidak sesuai dengan apa yang diatur oleh undang-undang. Sedangkan sanksi Non Penal yaitu berupa denda dan ganti rugi yang diberikan kepada korban tidaklah maksimal sesuai dengan ketentuan apa yang diatur oleh undang-undang.

## 2. Saran

Perlu adanya perbaikan sistem tentang UU RI No.45 Tahun 2009 Jo. UU RI No.31 Tahun 2004 Tentang Perikanan dan UU RI No.32 Tahun 2014 Tentang Kelautan dengan membentuk "***Badan Otorita Selat Malaka Indonesia***", yang mengawasi pelanggaran-pelanggaran hukum yang terjadi di Selat Malaka dengan berkerjasama dengan negara-negara pantai yaitu : Indonesia, Malaysia Thailand, Singapura.

## Daftar Pustaka

### A. Buku.

- Arief, Barda Nawawi, 2001, **Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Peananggulangan Kejahatan**, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti.
- 2010, **Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana (Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru)**, Jakarta, Kencana Prenada Media Group.
- Bosu, B, 1982, **Sendi-Sendi Kriminologi**, Usaha Nasional Surabaya.
- Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman Republik Indonesia, Penggantian dan Pembaharuan Undang-Undang Kolonial Menjadi Nasional (**Stb. 1939 No. 442 Territoriale Zee En Maritieme Kringen Ordonantie**). 1996/1997. Jakarta.
- Djalal, Hasjim. 1979. **Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut**. Bandung : Bina Cipta.
- Ediwarman, 2017, **Penegakan Hukum Pidana Dalam Perspektif Kriminologi**, Genta Publishing.
- Ilyas, Amir, 2012, **Azas-Azas Hukum Pidana**, Rangkang Education Yogyakarta.
- Mahmudah, Nunung. 2015. **Illegal Fishing**. Jakarta : Sinar Grafika.
- Moeljatno. 2015. **Asas-Asas Hukum Pidana**. (Cetakan ke-9). Jakarta : Rineka Cipta.
- Muladi dan Barda Nawawi Arief, **Teori-Teori dan Kebijakan Pidana**, Bandung, Alumni.
- Optimalisasi Pelaksanaan Eksekusi Pidana Denda Dikaitkan Pasal 102 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan. 2017. Jakarta : Pusat Penelitian dan Pengembangan Kejaksaan Agung.
- Saherodji, Hari, 1980, **Pokok-Pokok kriminologi**, Aksara Baru, Jakarta.
- Syamsudin, Aziz. 2011. **Tindak Pidana Khusus**. Jakarta : Sinar Grafika.

### B. Peraturan Perundang-undangan.

- Undang-Undang No. 1 Tahun 1986 Tentang KUHP.
- Undang-Undang RI No. 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia
- Undang-Undang RI No. 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan
- Undang-Undang RI No. 45 Tahun 2009 Tentang Perikanan
- Undang-Undang RI No.32 Tahun 2014 Tentang Kelautan
- Peraturan Presiden No.178 Tahun 2014 Tentang Badan Keamanan Laut
- Keputusan Menteri Nomor KEP/50/MEN/2012 Tentang Rencana Aksi Nasional Pencegahan dan Penanggulangan **Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing** Tahun 2012-2016.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI No.37/PERMEN-KP/2017 Tentang Standar Operasional Prosedur Penegakan Hukum Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Secara Ilegal (**Illegal Fishing**)

**C. Putusan Pengadilan**

Putusan Pengadilan Negeri No.3/Pid.Sus PRK/2016/PN-Mdn.

**D. INTERNET**

[https://id.wikipedia.org/wiki/Selat\\_Malaka](https://id.wikipedia.org/wiki/Selat_Malaka)

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. Ediwarman, SH. M.Hum**, dilahirkan di Padang tanggal 25 Mei 1954, pendidikan Sekolah Dasar selesai pada tahun 1967 dan SLTP pada tahun 1971 serta SLTA pada tahun 1973 di Bukittinggi, kemudian melanjutkan Pendidikan Tinggi di Fakultas Hukum USU dan selesai pada tahun 1980 dan kemudian melanjutkan Pendidikan Magister Ilmu Hukum (S2) pada Pascasarjana USU tahun 1995 dan selesai pada tahun 1997, selanjutnya Pendidikan Doktor (S3) di PPs USU dan selesai pada tahun 2001. Pada tahun 2002 menjadi Guru Besar Fakultas Hukum USU dalam Bidang Ilmu Kriminologi, Pangkat sekarang adalah Pembina Utama Madya (IV/d)

dan disamping itu juga Dosen S2 dan S3 di beberapa Perguruan Tinggi lainnya, antara lain : 1. Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, 2. Program Pascasarjana Universitas Medan Area, 3. Program Pascasarjana Universitas Islam Riau dan 4. Dosen Eksternal Penguji S3 (Doktor) di Universitas Andalas Padang, 5. Dosen Eksternal Penguji S3 (Doktor) di Universitas Unsyiah Banda Aceh, 6. Dosen Eksternal Penguji S3 (Doktor) di Universitas Islam Negeri Medan

Beberapa karya ilmiah yang telah diterbitkan antara lain : 1. Bunga Rampai Kriminologi, 2. Selayang Pandang Tentang Kriminologi, 3. Asas-asas Kriminologi, 4. Viktimologi, Kaitannya Dengan Pelaksanaan Ganti Rugi Tanah, 5. Perlindungan Hukum Bagi Korban Kasus-kasus Pertanahan di Sumatera Utara (***Legal Protection For The Victim Of Land Cases in North Sumatera***), 6. Penegakan Hukum Pidana Dalam Perspektif Kriminologi, 7. Monograf Metodologi Penelitian Hukum, 8. Tindak Pidana Narkotika Dalam Perspektif Kriminologi di Wilayah Kabupaten Labuhan Batu, 9. Tindak Pidana Pencurian Ikan di Kawasan Selat Malaka Dalam Perspektif Kriminologi.

# Peranan Pemerintah dalam Pemberdayaan Ekonomi Masyarakat Pesisir di Selat Malaka

Erika Revida

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

## Pendahuluan

### 1. Latar Belakang

Masyarakat pesisir Selat Malaka adalah sekelompok masyarakat yang terdiri dari para nelayan, pembudidaya ikan, pedagang ikan, dan lain-lain yang tinggal di wilayah pesisir Selat Malaka dan mata pencaharian sehari-harinya sangat tergantung pada potensi dan kondisi sumber daya pesisir dan lautan.

Pada umumnya, masyarakat pesisir masih sangat jauh dari kategori sejahtera dan dapat dikatakan pada kelompok masyarakat miskin serta termarginalkan (Mubyarto, 1984; Imron, 2001; Masyhuri, 1999; Kusnadi, 2015). Retno dan Santiasih (1993) bahkan menyatakan nelayan adalah kelompok masyarakat yang paling miskin dibandingkan dengan kelompok masyarakat lain terutama buruh nelayan dan nelayan tradisional.

Kemiskinan merupakan masalah di hampir semua negara termasuk negara Indonesia. Menurut data Badan Pusat Statistik (2020) jumlah masyarakat miskin di Indonesia hingga September 2019 mencapai 24,79 juta atau 9,22 persen dan diperkirakan jumlah penduduk miskin di Indonesia akan semakin meningkat menjadi 30 juta jiwa pada tahun ini. Peningkatan penduduk miskin akan semakin tinggi disebabkan tekanan ekonomi akibat pandemi Covid-19 (CNN Indonesia, 2020). Demikian halnya dengan masyarakat pesisir di sepanjang Selat Malaka. Fakta menunjukkan bahwa sebahagian besar pendidikan masyarakat pesisir relatif rendah. Hal ini tentu berdampak pada tingkat kesejahteraannya, lingkungan kumuh, kemiskinan dan masalah sosial lainnya.

Selat Malaka adalah selat yang berada di kawasan semenanjung tiga negara yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Di Indonesia pesisirnya berada di sekitar Aceh, Pulau Sumatera khususnya Sumatera Utara, Riau dan Kepulauan Riau. Selat Malaka terletak pada 95<sup>o</sup> BT-103<sup>o</sup> BT.

Jika ditinjau dari sudut ekonomi, Selat Malaka dapat dinyatakan sebagai lokasi yang strategis karena merupakan jalur pelayaran terpenting di dunia. Ada sebanyak 50.000 kapal melintasi Selat Malaka setiap tahunnya. Ini tentu menjadi peluang bagi masyarakat pesisir Selat Malaka untuk meningkatkan pendapatannya dengan berbagai peluang usaha di bidang perikanan.

Masyarakat pesisir atau nelayan adalah pahlawan protein bangsa. Tanpa nelayan, maka masyarakat tidak dapat memenuhi kebutuhan gizi dan protein terutama untuk masyarakat yang berada di kota. Namun dalam kenyataannya, kehidupan ekonomi nelayan hingga kini belum memenuhi standar sejahtera. Jika ditinjau dari ekonomi, masyarakat nelayan pesisir

belum mengambil peran yang penting dan maksimal padahal Indonesia adalah negara maritime yang memiliki kekayaan laut.

Sesungguhnya, pemerintah mempunyai peran yang penting dan urgen dalam pemberdayaan ekonomi masyarakat nelayan pesisir Selat Malaka. Program dan kegiatan untuk memberdayakan masyarakat pesisir Selat Malaka sudah banyak dilakukan, namun belum mempunyai dampak yang positif terhadap kehidupan ekonomi masyarakat pesisir. Hal inilah yang menjadi dasar tulisan ini mengapa begitu pentingnya peranan pemerintah dalam memberdayakan ekonomi masyarakat pesisir di Selat Malaka.

## **Pembahasan**

### **1. Masalah**

Sesungguhnya sudah banyak studi dan penelitian yang telah dilakukan tentang kemiskinan masyarakat pesisir, namun hingga kini ekonomi masyarakat pesisir selat Malaka masih belum signifikan. Studi Acheson (1981) menunjukkan bahwa kehidupan nelayan masih dibelenggu oleh kemiskinan dan ketidakpastian ekonomi. Demikian pula halnya dengan Boedhisantoso (1999) yang menyatakan bahwa kehidupan nelayan cenderung miskin dan terbelakang serta memiliki keterbatasan sosial sehingga mengakibatkan keterbatasan mereka untuk mengambil bagian dalam ekonomi pasar yang menguntungkan. Kemiskinan masyarakat pesisir tidak boleh dibiarkan berkepanjangan sehingga harus dicari solusi yang signifikan agar masyarakat pesisir tidak terjerat oleh kemiskinan. Oleh karena itu, berdasarkan judul dan permasalahan-permasalahan yang dihadapi masyarakat pesisir di Selat Malaka, maka rumusan masalah diajukan yaitu “bagaimana peran pemerintah dalam pemberdayaan ekonomi masyarakat pesisir di Selat Malaka?”.

### **2. Strategi Pemecahan Masalah**

Sebahagian besar masyarakat pesisir adalah nelayan. Kusnadi, (2005) menyatakan yang disebut masyarakat pesisir adalah nelayan yaitu orang yang secara aktif melakukan pekerjaan dalam operasi penangkapan binatang atau tanaman air dengan sebagian atau seluruh hasilnya untuk di jual dan di konsumsi. Kemiskinan yang melanda kehidupan masyarakat nelayan pesisir sudah lama disadari semua pihak. Suyatno (2003) menyatakan bahwa tekanan kemiskinan yang melanda kehidupan nelayan tradisional, yang disebabkan oleh faktor-faktor yang kompleks. Faktor-faktor tersebut tidak hanya berkaitan dengan fluktuasi musim-musim ikan, keterbatasan sumber daya manusia, modal serta akses, jaringan perdagangan ikan yang eksploitatif terhadap nelayan sebagai produsen, tetapi juga disebabkan oleh dampak negatif modernisasi perikanan yang mendorong terjadinya pengurasan sumber daya laut secara berlebihan.

Chambers (1987) menyatakan bahwa kemiskinan adalah kondisi yang muncul sebagai akibat dari situasi ketidakadilan, ketidakpastian, ketimpangan, dan ketergantungan dalam struktur masyarakat. Chambers lebih lanjut menyatakan ada lima factor yang menyebabkan terjadinya kemiskinan yaitu

ketidakberdayaan (*powerlessness*), kerawanan atau kerentanan (*vulnerability*), kelemahan fisik (*physical weakness*), kemiskinan (*poverty*), dan keterasingan (*isolation*).

Lebih lanjut, Kusnadi (2005) menyatakan beberapa persoalan yang melingkupi kehidupan masyarakat pesisir antara lain:

- a. Kemiskinan, kesenjangan sosial, dan tekanan-tekanan ekonomi yang datang setiap saat,
- b. Keterbatasan akses modal, teknologi, dan pasar, sehingga mempengaruhi dinamika usaha,
- c. Kelemahan fungsi kelembagaan sosial ekonomi yang ada,
- d. Kualitas sumber daya manusia yang rendah sebagai akibat keterbatasan akses pendidikan, kesehatan, dan pelayanan publik,
- e. Degradasi sumberdaya lingkungan, baik di kawasan pesisir, laut, maupun pulau-pulau kecil, dan
- f. Belum kuatnya kebijakan yang berorientasi pada kemaritiman sebagai pilar utama pembangunan nasional.

Kemiskinan nelayan sebagai masyarakat pesisir seharusnya dapat ditanggulangi dengan pemberdayaan ekonomi. Pemberdayaan atau empowerment berasal dari kata *power* (kekuasaan) dan *empower* (memberdayakan). Istilah pemberdayaan (*empowerment*) mulai muncul pada dekade 70-an dan berkembang terus sepanjang dekade 80-an dan sampai saat ini pada dekade 90-an pada akhir abad ke-20 (Priyono dan Pranarka, 1996).

Wrihatnolo dan Dwidjowijoto (2007) menyatakan pemberdayaan (*empowerment*) meliputi dua hal yaitu (1) To give power or authority to atau memberi kekuasaan, mengalihkan kekuatan, atau mendelegasikan otoritas ke pihak lain. (2) To give ability to atau to enable atau usaha untuk memberi kemampuan atau keberdayaan. Secara implicit pengertian pemberdayaan ini mengandung arti perlunya menciptakan iklim yang kondusif agar seseorang dapat berdaya antara lain dengan memberikan kekuasaan (*power*) dan kemampuan (*ability*). Di sisi lain Sumodiningrat (1999) menyatakan pemberdayaan masyarakat adalah bentuk upaya untuk memandirikan masyarakat lewat perwujudan potensi yang dimiliki. adapun masyarakat terdiri dari dua kelompok yang saling terkait, yaitu masyarakat sebagai pihak yang diberdayakan dan pihak lainnya sebagai pihak yang memberdayakan

Munculnya konsep pemberdayaan pada awalnya merupakan gagasan yang ingin menempatkan manusia sebagai subjek dari dunianya sendiri. Oleh karena itu, ada dua kecenderungan pemberdayaan. **Pertama**, Pemberdayaan menekankan kepada proses memberikan atau mengalihkan sebagian kekuasaan, kekuatan atau kemampuan (*power*) kepada masyarakat, organisasi atau individu agar menjadi lebih berdaya. Proses ini disebut sebagai kecenderungan primer dari makna pemberdayaan. **Kedua**, kecenderungan sekunder, menekankan pada proses menstimulasi, mendorong dan memotivasi individu agar mempunyai kemampuan atau keberdayaan untuk menentukan apa yang menjadi pilihan hidupnya (Priyono dan Pranarka, 1996).

Selanjutnya, Pambudi, dkk (2003) menyatakan ada dua makna pemberdayaan masyarakat yaitu:

- a. Pemberdayaan bermakna kedalam, kepada masyarakat berarti suatu usaha untuk mentransformasikan kesadaran rakyat sekaligus mendekatkan masyarakat dengan akses untuk perbaikan kehidupan mereka.
- b. Pemberdayaan bermakna keluar sebagai suatu upaya untuk menggerakkan perubahan kebijakan-kebijakan yang selama ini nyata-nyata merugikan masyarakat. Pemberdayaan dalam segi ini bermakna sebagai pengendali yang berbasis pada upaya memperlebar ruang partisipasi rakyat

Pemberdayaan berarti berdaya, mampu, tahu, mengerti, paham termotivasi, berkesempatan, melihat peluang, dapat memanfaatkan peluang, berenergi, mampu bekerja sama, tahu berbagai alternatif, mampu mengambil keputusan, berani menghadapi resiko, mampu mencari dan menangkap informasi, mampu bertindak sesuai situasi. Pemberdayaan akan menghasilkan Universitas Sumatera Utara masyarakat yang dinamis dan progresif secara berkelanjutan sebab didasari oleh adanya motivasi intrinsik dan ekstrinsik sekaligus (Slamet, 2003). Dengan demikian pemberdayaan ekonomi masyarakat pesisir dimaksudkan agar masyarakat pesisir mempunyai daya, dapat memanfaatkan peluang, berenergi, mampu bekerja sama, tahu berbagai alternatif yang terbaik, mampu mengambil keputusan, berani menghadapi resiko, mampu mencari dan menangkap informasi, mampu bertindak sesuai situasi untuk meningkatkan ekonominya.

Sesungguhnya, pemerintah mempunyai peranan yang sangat penting dan sentral dalam pemberdayaan ekonomi masyarakat pesisir di Selat Malaka. Dalam Undang-Undang No.1 Tahun 2014 pasal 63 secara jelas tertulis tentang peran dan kewajiban pemerintah dan pemerintah daerah dalam memberdayakan ekonomi masyarakat pesisir yaitu “pemerintah dan pemerintah daerah berkewajiban memberdayakan masyarakat pesisir dalam meningkatkan kesejahteraannya. Pemerintah pusat dan pemerintah daerah berkewajiban mendorong kegiatan usaha masyarakat pesisir melalui peningkatan usaha masyarakat melalui peningkatan kapasitas, pemberian akses teknologi dan informasi, permodalan, infrastruktur, jaminan pasar dan aset ekonomi produktif lainnya”.

Ada beberapa peran pemerintah yang wajib dilakukan dalam pemberdayaan ekonomi masyarakat pesisir Selat Malaka antara lain sebagai berikut:

- a. Meningkatkan pendidikan dan keterampilan masyarakat pesisir  
Sebagian besar nelayan pesisir adalah nelayan tradisional yang umumnya memiliki tingkat pendidikan dan keterampilan yang rendah hal ini sesuai dengan pendapatan karena mereka menganggap bahwa untuk mencari dan menangkap ikan di laut tidak perlu keterampilan dan berpendidikan tinggi. Ini tentu persepsi yang salah di kalangan masyarakat pesisir. Tingkat pendidikan dan keterampilan yang tinggi akan mempengaruhi perilaku dan sikapnya dalam bertindak dan

mengambil keputusan apa yang terbaik dilakukan agar hasil tangkapan ikan lebih maksimal dan berkualitas terutama ilmu pengetahuan baru tentang teknik dan strategi tangkap ikan. Oleh karena itu peran pemerintah dan pemerintah daerah di sepanjang Selat Malaka harus dapat meningkatkan program-program pendidikan dan keterampilan masyarakat pesisir secara periodik dan kontinyu.

b. Pemberian Bantuan Modal Usaha

Kuncoro (1997) menyatakan bahwa keterbelakangan, ketidaksempurnaan pasar, dan kurangnya modal menyebabkan rendahnya produktivitas. Rendahnya produktivitasnya mengakibatkan rendahnya pendapatan yang mereka terima. Rendahnya pendapatan akan berimplikasi pada rendahnya tabungan dan investasi. Rendahnya investasi berakibat pada keterbelakangan, dan seterusnya seperti lingkaran setan. Dalam menjalankan usahanya masyarakat pesisir memerlukan modal usaha. Kekurangan modal usaha seringkali menjadi masalah bagi masyarakat pesisir. Oleh karena itu pemerintah mempunyai peran yang penting dalam memberikan bantuan modal usaha agar masyarakat pesisir lebih berdaya. Bantuan modal yang dimaksud dapat berupa pinjaman lunak yaitu kredit usaha yang sifatnya bergulir.

c. Melakukan Pendampingan

Masyarakat pesisir sangat memerlukan pendampingan yang intens dan berkelanjutan dari kelompok pendamping agar keahlian dan keterampilannya dalam menjalankan usaha sebagai penangkap ikan semakin maksimal. Suharto (2005) menyatakan bahwa pendampingan merupakan satu strategi yang sangat menentukan keberhasilan program pemberdayaan masyarakat. Demikian halnya Payne (1986) menyatakan bahwa pendampingan merupakan strategi yang lebih mengutamakan *"making the best of the client's resources"*. Pemerintah harus membuka peluang untuk merekrut tenaga pendamping yang ahli di bidang penangkapan ikan dan pengolahannya maupun yang sejenis agar masyarakat pesisir semakin ahli dan pada gilirannya berdaya secara ekonomi. Adapun tugas pendamping adalah sebagai fasilitator, motivator bagi masyarakat pesisir.

d. Membuat kebijakan yang memihak pada perlindungan perikanan tangkap berskala kecil untuk nelayan, agar lautan tidak hanya dikuasai atau dieksploitasi oleh nelayan modern dengan kapal-kapal besar dan mengurangi hasil tangkapan nelayan tradisional. Kusnadi (2005) menyatakan bahwa persoalan kemiskinan nelayan banyak diakibatkan oleh kebijakan pembangunan perikanan yang masih belum berpihak pada nelayan.

## **Kesimpulan dan Saran**

### **4.1 Kesimpulan**

- a. Masyarakat pesisir adalah sekelompok masyarakat yang terdiri dari para nelayan, pembudidaya ikan, pedagang ikan, dan lain-lain yang tinggal di wilayah pesisir Selat Malaka dan mata pencaharian sehari-harinya sangat tergantung pada potensi dan kondisi sumber daya pesisir dan lautan.
- b. Pemerintah mempunyai peran yang sangat penting dan sentral dalam pemberdayaan ekonomi masyarakat pesisir selat Malaka yaitu meningkatkan pendidikan dan keterampilan masyarakat pesisir, pemberian bantuan modal usaha dengan memberikan kredit lunak yang sifatnya bergulir, melakukan pendampingan, dan membuat kebijakan yang memihak pada perlindungan perikanan tangkap berskala kecil

### **4.2 Saran-saran**

Berdasarkan latar belakang dan kesimpulan, maka saran yang diajukan dalam hal ini adalah:

- a. Indonesia adalah negara maritime seharusnya berdampak positif dengan kehidupan masyarakat pesisir. Oleh karena itu perlu merumuskan kebijakan yang memihak pada perlindungan perikanan tangkap berskala kecil untuk nelayan, agar lautan tidak hanya dikuasai atau dieksploitasi oleh nelayan modern dengan kapal-kapal besar dan mengurangi hasil tangkapan nelayan tradisional.
- b. Pemberdayaan ekonomi masyarakat pesisir sepanjang Selat Malaka perlu dilakukan secara ajek dan berkelanjutan dengan pendampingan yang intens agar masyarakat pesisir dapat meningkatkan kemampuan ekonominya secara maksimal.

## Daftar Pustaka

- Acheson, James M. 1981. Anthropology of Fishing dalam Annual Review. Vol. 10. pp.275- 316.
- Badan Pusat Statistik. 2020. Persentase Penduduk <https://www.bps.go.id/pressrelease/2020/01/15/1743/persentase-penduduk-miskin-september-2019-turun-menjadi-9-22-persen.html>. Diakses 12 Juli 2020.
- Bintarto, R. 2002. Beberapa Aspek Geografi . Yogyakarta: Penerbit Karya.
- Boedhisantoso, S.(1999). Komunitas Lokal di Kawasan Pesisir dan Pemberdayaannya. Makalah Lokakarya Pembangunan Pranata Sosial Komunitas pesisir. Depok 30 Mei – 1 juni 1999.
- Chambers, R. 1987. *Membangun Dari Belakang*. Jakarta: LP3ES.
- CNN Indonesia. 2020. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20200602171513-532-509107/orang-miskin-di-indonesia-diperkirakan-naik-jadi-30-juta>. Diakses 15 Juli 2020.
- Kuncoro, Mudrajad. 1997. Ekonomi Pembangunan Teori, Masalah dan Kebijakan, Yogyakarta: UPP-AMP YKPN.
- Kusnadi, 2005. Pembangunan wilayah Pesisir Terpadu Strategi Mengatasi Kemiskinan Nelayan. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Mubyarto, et. al. 1984, Nelayan dan Kemiskinan: Studi Ekonomi Antropology di Desa Pantai. Jakarta: Rajawali.
- Imron, Masyhuri (ed) 2001. Pemberdayaan Masyarakat Nelayan. Yogyakarta: Media Pressindo.
- Masyhuri. 1999. Ekonomi Nelayan dan Kemiskinan Struktural, dalam Masyhuri (ed): Pemberdayaan Nelayan Tertinggal dalam Mengatasi Krisis Ekonomi: Telaahan terhadap sebuah Pendekatan. Jakarta: Puslitbang Ekonomi dan Pembangunan LIPI.
- Pambudi, S Himawan, dkk. 2003. Politik Pemberdayaan Jalan Mewujudkan Otonomi Desa. Yogyakarta: Lapera.
- Payne, A.I. 1986. The Ecology of Tropical Lakes and Rivers. New York: John Willey & Sons.
- Prijono, O.S., Pranarka, A.M.W. 1996. Pemberdayaan: Konsep, Kebijakan dan Implementasi. Jakarta: CSIS.
- Retno Winahyu dan Santiasih. 1993. Pengembangan Desa Pantai, dalam Mubyarto dkk., Dua Puluh Tahun Penelitian Pedesaan. Yogyakarta: Aditya Media.
- Slamet. 2003. Pembangunan Masyarakat Berwawasan Partisipasi. Surakarta: Sebelas Maret University Press.
- Soetrisno, Loekman (1995) Menuju Masyarakat Partisipatif. Penerbit Kanisius Yogyakarta.
- Suharto, Edi. 2005. Membangun Masyarakat Memberdayakan Rakyat. Bandung: Refika Aditama.
- Sumodiningrat, Gunawan, (1999). Pemberdayaan Masyarakat, Jaring Pengaman Sosial, Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama : Jakarta.

- Supriatna Tjahya. 2000. Strategi Pembangunan dan Kemiskinan. Jakarta: Rineka Cipta.
- Suyanto, Bagong. 2003. Kajian Model Pemberdayaan Ekonomi Rakyat di Desa Pantai Madura dan Kawasan Selatan Jawa Timur. Surabaya: Unuiversitas Airlangga.
- Undang-Undang No.1 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir Dan Pulau-Pulau Kecil.
- Wrihatnolo, RR dan Dwidjowijoto, RN. 2007. Manajemen Pemberdayaan. Jakarta: Elek Media Komputindo.

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. Erika Revida, MS** lahir di Simalungun, 21 Agustus 1962. Menyelesaikan pendidikan Doktor (S3) Universitas Padjadjaran (UNPAD) Bandung bidang ilmu Administrasi Publik pada tahun 2005. Pada tahun 1991 menyelesaikan pendidikan Magister (S2) Ilmu Administrasi Publik pada Universitas Padjadjaran (UNPAD) Bandung, dan menempuh pendidikan Sarjana (S1) bidang Ilmu Administrasi Publik pada tahun 1996 dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP) Universitas Sumatera Utara. Menjadi dosen tetap program studi Ilmu Administrasi Publik FISIP USU Sejak 1 Januari 1987, dan sejak tanggal 1 April 2007 menjadi Guru Besar Ilmu Administrasi Publik FISIP USU Medan dan saat ini menjadi Sekretaris Magister Perencanaan Wilayah dan Perdesaaan Universitas Sumatera Utara. Penulis banyak menulis artikel pada jurnal nasional dan internasional terutama bidang pemberdayaan birokrasi, pemberdayaan masyarakat, pelayanan publik, modal sosial dan pelayanan pariwisata.

# Selat Malaka, Harapan dan Tantangan Bagi Indonesia

Gontar A. Siregar  
Fakultas Kedokteran

## 1. Pendahuluan

### A. Latar Belakang

Selat Malaka memisahkan Semenanjung Malaysia dan Pulau Sumatera yang terletak di antara Semenanjung Malaysia (Thailand, Malaysia, Singapura) dan Pulau Sumatera, Indonesia (Aceh, Sumatera Utara, Riau & Kepulauan Riau). Selat Malaka ini terletak di antara 95°BT-103°BT. Selat Malaka membentang antara pulau Sumatera di Indonesia sebelah barat dan semenanjung Malaysia dan Thailand bagian selatan, serta memiliki panjang 500 mil (800 kilometer) yang berbentuk corong, dengan lebar hanya 40 mil (65 kilometer) di selatan yang melebar ke utara hingga sekitar 155 mil (250 kilometer).<sup>1</sup>



Gambar 1. Letak Geografis Selat Malaka

### B. Sejarah Selat Malaka

Pada abad ketujuh merupakan masa keemasan kerajaan Sriwijaya yang mulai menguasai seluruh daerah Malaka, Semenanjung Malaya, Sumatera, Kalimantan Barat, dan Jawa Barat. Abad tersebut menjadi masa heterogenitas dari berbagai komunitas. Sriwijaya menganut kepercayaan resmi Buddha, tetapi menjalankan politik kosmopolitan. Karena itu, hadirnya komunitas-komunitas non-Buddha, termasuk Islam, tidak dilarang di wilayahnya.<sup>2</sup> Keadaan ini berlangsung selama lima abad, yakni sampai pada abad ke-11. Wangsa Chola dari India menyerbu Sriwijaya dan menyebabkan Sriwijaya tidak mampu menjaga keutuhan wilayahnya di Sumatera dan Semenanjung Malaya.

Pecahan Sriwijaya di Sumatera Tengah berkonsolidasi menjadi Dharmasraya sampai akhirnya berada di bawah kekuasaan Majapahit yang muncul sebagai imperium maritim yang disegani di Nusantara. Akhirnya

imperium ini membentuk kerajaan Pagaruyung yang cenderung bercorak pedalaman.<sup>2</sup> Raja Hayam Wuruk membawa Majapahit kepada masa keemasan yang menguasai hampir seluruh Nusantara dan Selat Malaka dan menjadi salah satu sumber pemasukan Majapahit. Stabilitas politik dan keamanan di kawasan tersebut merupakan hal yang mutlak. Pada masa itu, Majapahit berhasil menaklukkan Samudra Pasai (Aceh), Palembang, dan Singapura dan membuat kekuasaan Majapahit di Selat Malaka semakin mutlak.<sup>2</sup>

Sebagaimana Sriwijaya dahulu, Majapahit juga menjalankan kebijakan kosmopolit. Kota-kota pelabuhan yang dikuasainya terbuka untuk didatangi bangsa dari mana saja, tanpa memandang perbedaan keyakinan. Islam pun mulai tersebar di Nusantara seiring dengan perdagangan yang melalui Selat Malaka.<sup>2</sup>

Setelah wafatnya Hayam Wuruk dan Gajahmada, Imperium Majapahit terpuruk dalam perang saudara. Daerah-daerah pun melepaskan diri dari pengaruh pusat di Jawa. Di kawasan Selat Malaka, raja-raja Muslim mulai berperan signifikan dalam menggeser hegemoni Majapahit. Sejak kekalahan Samudra Pasai, peran ini dilanjutkan Kesultanan Malaka, yang berpusat di pesisir Semenanjung Malaya.<sup>2</sup>

## **2. Pembahasan**

### **A. Selat Malaka dalam Perekonomian**

Berdasarkan letaknya yang strategis dan efeknya terhadap segi ekonomi, Selat Malaka menjadi sebuah target pembajakan dan kemungkinan target terorisme. Pembajakan di Selat Malaka menjadi masalah yang mendalam sejak abad ke-19 dan tingkat pembajakan semakin meningkat dari 25 serangan pada tahun 1994 hingga mencapai rekor 220 pada tahun 2000. Lebih dari 150 serangan terjadi pada tahun 2003 dan jumlah ini mencakup sekitar sepertiga dari seluruh pembajakan tahun 2003.<sup>3</sup>

Tren isu perompakan yang cenderung menurun ini tidak lantas menjadikan Selat Malaka terbebas dari ancaman perompakan. Pada tahun 2015 TNI Angkatan Laut berhasil menangkap perompak di Selat Malaka yang berusaha membajak salah satu kapal niaga. Kasus ini menjadi bukti bagaimana kasus perompakan tidaklah dianggap remeh dan belumlah selesai dalam penanganannya. Keberadaan ancaman yang lebih juga terlihat dengan maraknya kasus terorisme dan separatistis di Asia Tenggara seperti MILF, GAM, Abu Sayyaf, dan Jamaah Islamiah. Hal ini membuktikan bahwa kawasan perairan di Selat Malaka belum aman dari berbagai ancaman. Hal ini perlu menjadi catatan kasus dan Thailand Selatan menjadi catatan akan rawannya konflik di kawasan Selat Malaka.<sup>3</sup>

Frekuensi serangan meningkat kembali pada paruh awal tahun 2004 dan angka total dipastikan akan melebihi rekor tahun 2000. Sebagai tanggapan dari krisis ini, angkatan laut Indonesia, Malaysia, dan Singapura meningkatkan frekuensi patroli di kawasan tersebut pada Juli 2004.<sup>3</sup>

## **B. Selat Malaka dalam Pertahanan Keamanan**

Dalam konteks rerantai ekonomik global, pada saat ini Selat Malaka merupakan bagian dari wilayah Asia yang tengah berubah posisinya dengan cepat di hadapan benua Amerika dan Eropa. Sulit dibantah bahwa dominasi ekonomi global saat ini tengah bergeser dari Eropa dan Amerika Utara ke Asia. Metropolitan-metropolitan baru juga muncul dalam sebuah pembagian peran antarnegeri dari kapital industri dan keuangan global, baik pada tingkat regional maupun global. Selat Malaka menjadi salah satu jalur pelayaran paling sibuk dan terpenting di dunia, bahkan sama pentingnya dengan jalur yang terdapat di Terusan Panama dan Terusan Suez. Selain itu, posisi dari Selat Malaka bisa dikatakan sangat strategis, sebab selat ini menghubungkan antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia.<sup>1</sup>

Di samping itu, Selat Malaka juga menjadi penghubung antara tiga negara yang memiliki jumlah penduduk terbesar di dunia yakni Indonesia, Republik Rakyat Tiongkok dan India. Tercatat ada sekitar 70 – 80 ribu kapal yang melintasi Selat Malaka setiap tahunnya atau sekitar 200 kapal setiap harinya. Kapal-kapal ini adalah kapal dagang yang mengangkut sekitar seperlima hingga seperempat perdagangan yang melewati jalur laut di dunia termasuk beberapa kapal tanker yang juga melewati Selat Malaka.<sup>1</sup>

Selain letaknya yang strategis, Selat Malaka ini juga memiliki kekayaan sumber daya alam yang penting untuk negara di sekitarnya. Selat Malaka menjadi sangat penting bagi Tiongkok saat ditemukan cadangan minyak dan gas alam di Laut China Selatan.<sup>1</sup>

Berdasarkan beberapa hal di atas, keberadaan Selat Malaka sebagai salah satu jalur perdagangan terpenting di dunia tidak bisa dilepaskan dari berbagai kepentingan. Dari segi kepentingan ekonomi dan militer, Selat Malaka merupakan *choke points* yang sangat strategis bagi proyeksi armada angkatan laut negara-negara yang memiliki kepentingan di Kawasan Asia Pasifik. Hal ini membuat Selat Malaka juga dapat menjadi “alat” dalam rangka *forward presence* ke seluruh penjuru dunia.

## **C. Selat Malaka dan Sosial Budaya**

Dari segi kebudayaan, Selat Malaka sebagai tempat lain yang dilintasi jalur sutra tidak hanya sebagai tempat pertukaran komoditi saja, tetapi juga sebagai tempat pertukaran-pertukaran kebudayaan. Itu sebabnya kehidupan masyarakat di daerah-daerah pesisir tampak lebih dinamis dibandingkan dengan daerah pedalaman. Mobilitas sosial yang terjadi di daerah-daerah pesisir juga berfungsi sebagai ibu kota kerajaan dengan mempergunakan transportasi perairan, sehingga pertumbuhan dan perkembangannya menjadi lebih cepat.<sup>4</sup>

## **D. Selat Malaka dan Lingkungan**

Ekologi Selat Malaka saat ini terancam mengalami pencemaran yang sangat parah. Pada tahun 1985, terdapat kajian mengenai pola interaksi rumit dari rantai ekonomik dan ekologis di Selat Malaka yang mengidentifikasi adanya enam medan konflik utama, yaitu perkapalan, perikanan,

pertambangan, perlindungan lingkungan hidup, keamanan, dan resolusi sengketa tapal batas. Salah satu masalah yang rumit untuk diselesaikan adalah perlindungan lingkungan laut akibat kecelakaan kapal di Selat Malaka.<sup>5</sup>

Beberapa data juga menunjukkan peristiwa kecelakaan kapal tangker dari tahun 1967 hingga tahun 2017 yang terjadi di Selat Malaka. Beberapa di antaranya tidak diketahui berapa besar tumpahan minyak yang terjadi pada kecelakaan kapal tahun 1967, 1971, 1986, 1988, 1992, dan 1997. Selain itu, terdapat juga kecelakaan kapal tangker di Selat Malaka yang menumpahkan lebih dari 1 juta ton pada tahun 1978, 1979, 1983, dan 1988.<sup>5</sup>

Menindaklanjuti hal ini, beberapa kebijakan teknis telah diupayakan oleh beberapa negara yang berada di sekitar Selat Malaka, yaitu<sup>5</sup>

1) Penerapan Jalur Laut di Selat Malaka

Begitu banyaknya jumlah kecelakaan kapal di Selat ini yang mengakibatkan banyak minyak yang tumpah, sehingga Indonesia, Malaysia, dan Singapura sebagai negara pemilik selat mulai menerapkan jalur laut di Selat Malaka ini pada tanggal 24 Februari 1977 melalui Tripartite Ministerial Meeting (TTM). TTM ini merupakan bagian daripada Tripartite Agreement 1972. Adapun jalur laut tersebut meliputi:

- a) Perairan Pedalaman (*Internal Water*): Perairan ini terletak pada sisi garis pangkal laut teritorial pada setiap negara selat. Hak dan kewajiban yang berlaku pada zona ini tunduk kepada peraturan perundang-undangan negara pantai tersebut;
- b) Laut Teritorial (*Territorial Sea*): Negara pantai berhak untuk menetapkan lebar laut teritorialnya hingga tidak boleh melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkal yang khusus untuk menghindari tubrukan kapal. Karena Selat Malaka ini adalah selat yang dapat dilintasi secara internasional, maka diadakanlah sistem SLOT (*Sea Lanes of Trade*) SLOC (*Sea Lanes of Communication*).

Sistem-sistem ini dipergunakan untuk mengatur kepadatan lalu lintas alur pelayaran.<sup>5</sup>

- a) Hak *Innocent Passage* adalah hak lintas damai negara pengguna selat yang melakukan pelayaran/penerbangan di wilayah kedaulatan negara lain yang dilakukan secara terus menerus, tidak putus-putusnya dan secara damai, non-provokatif. Dalam perkembangannya hak ini, apabila yang melewatinya adalah kapal militer asing, seluruh moncong meriam/torpedo harus diarahkan masuk/ke dalam bagian kapal tersebut dan tidak boleh diarahkan keluar perairan;
- b) Hak Lintas Transit adalah semua kapal dan pesawat udara mempunyai hak lintas transit dan tidak boleh dihalangi; kecuali bahwa, apabila selat ini berada antara suatu pulau dan daratan utama negara yang berbatasan dengan selat, lintas transit tidak berlaku apabila pada sisi ke arah laut pulau itu terdapat suatu rute melalui laut lepas atau melalui suatu zona ekonomi eksklusif yang sama fungsinya dan bertalian dengan sifat-sifat navigasi dan hidrografis.

Pelaksanaan lintas transit yang dimaksud adalah sebagai kebebasan pelayaran dan penerbangan yang semata-mata untuk tujuan transit yang

terus-menerus, langsung, dan secepat mungkin antara satu bagian laut bebas dan zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif. Namun, syarat dari transit yang terus menerus, langsung, dan secepat mungkin tidak menutup kemungkinan bagi lintas melalui selat dengan tujuan untuk memasuki, meninggalkan, atau kembali dari suatu negara yang berbatasan langsung dengan selat, tunduk pada syarat-syarat masuk pada negara tersebut. Adapun kewajiban dari kapal dan pesawat udara pada saat melakukan lintas transit adalah :

- a) Lewat dengan cepat melalui atau di atas selat;
- b) Menghindarkan diri dari ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, atau kebebasan politik suatu negara yang berbatasan langsung dengan selat atau dengan cara apa pun melanggar prinsip-prinsip hukum internasional yang tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;
- c) Menghindarkan diri dari kegiatan apa pun selain keadaan normal transit secara terus-menerus, langsung, dan secepat mungkin kecuali apabila diperlukan karena adanya *force majeure* atau karena kesulitan.

## 2) Pemberlakuan persyaratan UKC (*Under Keel Clearance*)

Adapun persyaratan UKC, adalah:

- a) Sebelum memasuki Selat Singapura, kapal-kapal barang yang melewati Selat Malaka dan Singapura yang memiliki lambung kapal 15 meter (*Deep Draught Vessel/DDV*) harus melewati Jalur Pelayaran Dalam di sebelah kiri;
- b) Sebelum memasuki Selat Singapura, kapalkapal tangki berukuran 150.000 dwt (*Very Large Crude Carrier/VLCC*) harus melewati Jalur Pelayaran Dalam di sebelah kiri;
- c) Kapal-kapal berukuran kecil sebelum memasuki Selat Singapura harus melewati Jalur Pelayaran Dalam di sebelah kanan atau Jalur Air Dangkal (*Shallow Water Route/ SWR*);
- d) Kapal-kapal yang berbobot mati maksimal di atas 200.000 dwt tidak boleh melewati Selat Malaka dan Singapura ini karena akan kandas.

Selain limbah yang terjadi akibat kecelakaan kapal ini, limbah yang menimbulkan pencemaran lingkungan di selat malaka juga banyak terjadi akibat pembuangan limbah kapal yang terjadi secara langsung. Pembuangan limbah ini dilakukan dengan cara *tank cleaning* kapal dalam posisi *laid up* atau labuh jangkar. Ada juga alasan kerusakan mesin, limbah minyak dibuang melalui kapal-kapal di wilayah OPL (*out port limit*). Dampaknya, hingga kini limbah telah mencemari pantai-pantai, terutama di kawasan wisata dan kawasan tangkapan nelayan Nongsa, Batam. Selain itu, lingkungan sekitar laut pun menjadi tercemar dan mengganggu tangkapan ikan nelayan.<sup>6</sup>

Berdasarkan informasi dari Badan Lingkungan Hidup (BLH) Pemprov Kepri, untuk mengatasi pembuangan limbah tersebut, telah dilakukan pembersihan. Sudah sebanyak 296 drum (isi 200 liter) limbah minyak diambil dan dibersihkan dari pantai.<sup>6</sup>

## E. Selat Malaka bagi Indonesia

Selat Malaka dan Selat Singapura memiliki peran strategis baik secara nasional maupun internasional, terutama pada sektor perdagangan dan kegiatan ekonomi. Selat Malaka merupakan jalur perdagangan paling padat di dunia sehingga menimbulkan efek ekonomi terhadap daerah di sekitarnya karena sebagai rute utama jalur lalu lintas perdagangan dari wilayah India ke Timur Tengah dengan Asia Timur ke Pasifik, dan sebaliknya.<sup>7</sup>

Keberadaan pesisir timur Pulau Sumatera beserta serangkaian pulau-pulau kecil di timurnya mengapit jalur pelayaran internasional Selat Malaka. Ini dapat dibandingkan dengan keberadaan negara-negara bagian Malaysia di pantai barat semenanjung dan Singapura. Wilayah pantai timur Sumatera mencakup lebih dari 1.600 Km garis pantai serta lebih dari separuh hasil tangkapan perikanan di Selat selain kekayaan kelautan lainnya, sehingga dengan kondisi tersebut, Indonesia diharapkan mampu memetik manfaat besar. Kenyataannya, saat ini tujuh propinsi pesisir timur Sumatera mengalami transformasi atau pembangunan yang lamban dalam banyak aspek. Dari Aceh hingga Sumatera Selatan dan Lampung, *urban primacy* nyaris tidak berubah, dan perubahan infrastruktur ekonomi serta ekologis di sepanjang pesisir timur Sumatera berkorelasi rendah dengan perkembangan atau perluasan kegiatan ekonomi internasional dan regional di wilayah tersebut. Masalah bajak laut yang tidak kunjung reda dan terkesan mencolok menurut ukuran internasional memberikan konfirmasi awal bahwa belum terjadi transformasi sosial yang penting di bagian wilayah Indonesia di Selat Malaka dalam empat dekade pembangunan ekonomi.<sup>5</sup>

Dalam aspek ekonomi selama empat dekade terakhir, kekuatan Indonesia sangat menurun di Selat Malaka, dibandingkan dengan Singapura dan Malaysia yang pada awal 1970-an berada pada posisi setara. Saat ini Indonesia dapat dikatakan merupakan negara tetangga dengan kekuatan ekonomi yang relatif paling kecil di wilayah Selat Malaka. Bukan hanya dalam stok kapital dan tingkat pelayanan industri saja Indonesia tumbuh paling lambat, melainkan juga dalam konteks kehadiran internasional, yaitu dalam aspek inisiatif pada skala regional yang saat ini Indonesia berperan bukan sebagai penentu perubahan. Kesemuanya itu sangat bertolak belakang dengan kondisi pembangunan fasilitas industri yang pesat di Batam dan sekitarnya, serta sosok Indonesia sebagai negara terbesar dalam jumlah penduduk dan luas wilayah di wilayah Selat Malaka.<sup>5</sup>

Secara spesifik, beberapa provinsi terutama yang berada di wilayah sekitar Selat Malaka juga dapat merasakan dampak dari Selat Malaka ini antara lain:

### 1) Kepulauan Riau dan Batam

Efek Selat Malaka dalam perekonomian ini pun tampak diperankan pada hasil kekayaan lautnya. Untuk wilayah Kabupaten Bengkalis, Riau saja, hasil tangkapan ikan demersal (ikan dengan nilai ekonomis penting) berkisar antara 3.236,90 sampai 13.247,95 ton. Potensi ikan demersal lestari mencapai 13.493,17 ton/tahun dengan upaya penangkapan 45.256 unit dan potensi lestari udang sebesar 30.835,75 ton/tahun dengan upaya

penangkapan sebesar 293 unit. Tingkat pemanfaatan dan tingkat pengusahaan sumberdaya ikan pelagis, demersal, dan udang telah mencapai >100 %.<sup>8</sup>

Meskipun potensi Selat Malaka begitu besar dan Indonesia memiliki sebagian besar atas wilayah Selat Malaka, kenyataannya negara ini belum berdaya dalam pemanfaatan potensi ekonomi selat tersebut. Berbeda dengan Singapura yang dari usaha jasa pandu kapal saja, disinyalir memperoleh separuh dari omset bisnis itu atau sekitar Rp30 triliun setiap tahunnya.<sup>8</sup>

Sebagai jalur maritim yang dilalui oleh banyak negara, keadaan ini juga mempengaruhi kehidupan sosial budaya di Kepulauan Riau ini. Pertukaran budaya yang terjadi di Selat Malaka ini akan mempengaruhi kehidupan dinamis masyarakat sekitarnya sehingga sosial budaya di daerah ini tampak lebih maju dibandingkan dengan beberapa daerah di Sumatera. Namun, tingginya interaksi sosial yang terjadi di tempat ini juga dapat menimbulkan pengaruh yang buruk. Salah satunya adalah transmisi beberapa penyakit menular. Semua negara yang berbatasan langsung dengan Kepri telah melaporkan kasus positif. Untuk memperkuat deteksi, pemerintah diharapkan segera meningkatkan pengawasan di pintu internasional.<sup>9</sup>

Lalu lintas kapal yang tinggi di Selat Malaka juga dapat menimbulkan efek yang buruk terhadap kehidupan maritim, seperti kecelakaan kapal, tumpahan minyak, pembuangan sampah, serta pencemaran lingkungan lainnya. Menurut Raja Oloan Saut Gurning seorang pakar kemaritiman dari ITS menyebutkan bahwa Indonesia menjadi pihak yang paling dirugikan atas posisi teritorial laut yang paling banyak dilewati sebagai jalur pelayaran strategis dalam perdagangan. Keadaan ini semakin diperberat juga setelah peraturan kepanduan kini diubah menjadi bersifat sukarela (*Voluntary*) dan ini menyebabkan banyak kapal yang melewati perairan tanpa menggunakan jasa pandu.<sup>10</sup>

Selain itu, Saut menyebutkan bahwa Indonesia seolah dimanfaatkan atas kerjasama diplomasi kedua negara tersebut. Karena dari sembilan sektor di Selat Malaka dan Selat Singapura, wilayah teritorial Indonesia cukup dominan. Apalagi pada area laluan Timur *east-bound* tidak ada satu pun Vessel Traffic Service (VTS) Indonesia yang ikut mengendalikan lalu lintas perairan karena didominasi oleh Malaysia dan Singapura.<sup>10</sup>

## 2) Aceh

Pada zaman dahulu, Selat Malaka pernah dikuasai oleh Kerajaan Samudra Pasai dan posisi Aceh yang langsung berhadapan dengan negara jiran, tentunya sangat menguntungkan, terutama dalam hal perekonomian. Sabang diyakini selama ini sebagai “gerbang masuk” Selat Malaka merupakan kawasan perairan strategis yang sangat bernilai bagi negara-negara Asia dan Eropa.

Namun, pada kenyataannya hal ini tidak terlalu dirasakan di Aceh. Oleh karena itu, seharusnya pembangunan pelabuhan Internasional antarnegara di Kota Langsa perlu segera dipercepat. Karena sebelum mulai

membangun ekonomi wilayah pesisir dan laut, pemerintah harus memulai investasi di sektor kepelabuhanan, yaitu dengan membangun kembali pelabuhan-pelabuhan dengan standar internasional. Diharapkan dengan kebijakan ini laut merupakan jalur perdagangan dan transportasi internasional yang dapat memberikan *multiplier effect* bagi pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.<sup>11</sup>

### 3) Sumatera Selatan

Kerajaan Sriwijaya pernah menguasai Selat Malaka selama hampir lima abad lamanya sehingga tidak mengherankan Provinsi Sumatera Selatan memiliki banyak potensi yang dapat dikembangkan, baik dalam sektor manufaktur maupun pariwisata. Walaupun posisi provinsi ini dekat dengan jalur pelayaran di Selat Malaka, saat ini perkembangan perekonomian di Sumatera Selatan masih dalam status berkembang dan ini sangat berbeda dengan negara Singapura yang sudah sangat maju. Sumatera Selatan masih membutuhkan banyaknya investor serta kebijakan dalam hal perekonomian. Diharapkan berkembangnya investasi di wilayah Sumatera Selatan akan memicu perkembangan ekonomi di Sumatera dan akan mendorong berkembangnya ekonomi di wilayah tersebut serta terciptanya lapangan kerja.<sup>12</sup>

### 4) Sumatera Utara

Sumatera Utara memiliki wilayah perairan yang berada di Selat Malaka dan Samudera Hindia yang kaya akan ikan, Namun, citra Sumatera Utara lebih condong ke sektor perkebunan karena tingginya produksi perkebunan. Terdata Pada tahun 2015 terdata jumlah nelayan di Sumatera Utara hanya 250 ribu orang di sepanjang pantai pesisir timur (Selat Malaka) dan pantai barat (Samudera Hindia), sementara total nelayan di Indonesia adalah mencapai 2,2 juta orang dengan kapasitas produksi 13 juta ton ikan per tahun.<sup>13</sup>

Pada sisi lain, posisi Sumatera Utara yang berbatasan langsung dengan negara asing melalui Selat Malaka ini juga menimbulkan ancaman yang besar bagi keberlangsungan kehidupan sosial di Sumatera Utara. Beberapa tindakan kriminalitas berpotensi terjadi akibat letak wilayah ini. Pada tahun 2017 tercatat bahwa Badan Narkotika Nasional, Polda Sumut, dan petugas Bea Cukai telah menggagalkan penyelundupan narkoba dari negara Malaysia yang diangkut dengan prahu tradisional ke Pantai Cermin dan ini telah mengelabui aparat keamanan.<sup>14</sup> Selain itu, pada tahun 2019 Badan Narkotika, Polda Sumut, dan Petugas Bea Cukai telah mengamankan penyelundupan narkoba berjenis sabu-sabu di perairan Sumatera yang dibawa oleh warga negara Malaysia.<sup>15</sup>

Selain kriminalitas akibat narkoba ini, tindakan *illegal fishing* di Sumatera Utara pun semakin meningkat karena letaknya yang berbatasan dengan perairan di Selat Malaka. Beberapa kasus *illegal fishing* terjadi di perairan Belawan Sumatera Utara. Pada tahun 2019, Kementerian Kelautan Perikanan (KKP) menangkap kasus *illegal fishing* di Indonesia. Dua kapal

berbendera Malaysia tepergok menangkap ikan secara ilegal (*illegal fishing*). Keduanya ditangkap saat melakukan penangkapan ikan di WPP-NRI 571 ZEEI Selat Malaka karena tidak memiliki dokumen perizinan yang sah dari pemerintah RI serta menggunakan alat tangkap yang dilarang, yaitu jenis Trawl.<sup>16</sup>

### **3. Simpulan Dan Saran**

Selat Malaka adalah wilayah perairan yang membatasi negara Indonesia, Malaysia dan Singapura. Karena wilayahnya yang strategis, Selat Malaka memiliki banyak potensi yang dapat dikembangkan untuk kemajuan Ekonomi, Sosial Budaya, dan Lingkungan. Selain efek yang potensial ini, Selat Malaka juga memiliki banyak ancaman, antara lain di bidang pertahanan dan kriminalitas, seperti penyelundupan narkoba dan *illegal fishing*, serta mempengaruhi ekosistem perairan akibat limbah yang ada.

Indonesia sebagai negara yang pernah menguasai Selat Malaka melalui beberapa kerajaan, seperti Sriwijaya, Majapahit, dan Samudra Pasai, ternyata masih belum dapat memanfaatkan efek potensial dari Selat Malaka dibandingkan dengan Malaysia dan Singapura. Oleh karena itu, dibutuhkan upaya dalam hal perekonomian dan kebijakan tertentu untuk meningkatkan efek potensial ini.

## Daftar Pustaka

1. Ilmugeografi.com. Selat Malaka.-Karakteristik, Peranan dan Faktanya. Diakses pada 12 April 2020 dari <https://ilmugeografi.com/ilmu-bumi/laut/selat-malaka>
2. republika.co.id/. (2019,28 Maret). Dinamika Selat Malaka dan Cikal Bakal Kesultanan. Diakses pada 12 April 2020 dari <https://republika.co.id/berita/pp2k5v458/dinamika-selat-malaka-dan-cikalbakal-kesultanan>.
3. Puspitasari, Maygy Dwi. 2003. Alasan Indonesia, Malaysia & Singapura Menjalinkan Kerjasama Trilateral Patroli Terkoordinasi Malsindo di Tahun 2004. Jurnal Analisis Hubungan Internasional, Vol. 3, No.1. 2005
4. Kompas.com. Peranan Selat Malaka bagi Jalur Perdagangan. (2020, 23 februari). Diakses pada 13 April 2020 dari <https://www.kompas.com/skola/read/2020/02/23/-140000169/peranan-selat-malaka-bagi-jalur-perdagangan?page=all>
5. Tarigan, Vita Cita Emia. Kebijakan Pengendalian Pencemaran di Selat Malaka yang Bersumber dari Kecelakaan Kapal. Jurnal Penelitian Hukum DE JURE, Vol 19, No.4. Desember 2019
6. Batamnews.co.id. Pencemaran Limbah di Perairan Kepri Harus Dihentikan. (2019,8 Januari). Diakses pada 14 April 2020 dari <https://www.batamnews.co.id/berita-43719-pencemaran-limbah-di-perairan-kepri-harus-dihentikan.html>
7. Republika.co.id. (2019, 2 April). Selat Malaka Jalur Perdagangan Paling Padat di Dunia. Diakses pada 13 April 2020 dari <https://republika.co.id/berita/ekonomi/-korporasi/ppbr60396/selat-malaka-jalur-perdagangan-paling-padat-di-dunia>
8. Waspada.id. (2020. 9 Maret). "Menggarap" Harta Karun Selat Malaka. Diakses pada 13 April 2020 dari <https://waspada.id/opini/menggarap-harta-karun-selat-malaka/>.
9. Kompas.id. Kepulauan Riau Rawan Tertular Virus Korona Tipe Baru. (2020, 10 Februari). Diakses pada 15 April 2020 dari <https://kompas.id/baca/nusantara/2020/-02/10/kepulauan-riau-rawan-tertular-virus-korona-tipe-baru/>
10. Bisnis.com. Kedaulatan Maritim Selat Malaka-Singapura Perlu Diperkuat. (2019, 07 Oktober). Diakses pada 15 April 2020 dari <https://ekonomi.bisnis.com/read/20191007/98/-1156422/daulat-indonesia-perlu-diperkuat-di-selat-malaka-singapura>
11. Serambinews.com. Aceh dan Selat Malaka. (2015, 18 November). Diakses pada 15 April 2020 dari <https://aceh.tribunnews.com/2015/11/18/aceh-dan-selat-malaka>.
12. Okefinance. BKPM Promosikan Potensi Investasi Sumatra di Palembang. (2016. 25 Juli). Diakses pada 15 April 2020 dari <https://economy.okezone.com/read/2016/07/25/-320/1446481/bkpm-promosikan-potensi-investasi-sumatra-di-palembang>

13. Medanbisnisdaily. Prospek Sektor Perikanan Sumatera Utara. (2015, 08 Juni). Diakses pada 15 April 2020 dari <http://www.medanbisnisdaily.com/news/read/?id=168231>
14. Cendananews.com. Dekat dengan Selat MALaka, Pantai Cermin Berpotensi jadi Tempat Penyelundupan Narkoba. (2017,17 Juli). Diakses pada 15 April 2020 dari <https://www.cendananews.com/2017/07/dekat-dengan-selat-malaka-pantai-cermin-berpotensi-jadi-tempat-penyelundupan-narkoba.html>
15. Rencongpost. Perairan Selat Malaka Dinilai Rawan Penyelundupan Narkoba. (2019, 6 Agustus). Diakses pada 15 April 2020 dari <https://rencongpost.com/perairan-selat-malaka-dinilai-rawan-penyulundupan-narkoba/>
16. iNews.id. Dua Kapal Ikan Berbendera Malaysia Ditangkap di Selat Malaka. (2019.12 Maret). Diakses pada 15 April 2020 dari <https://www.inews.id/news/nasional/dua-kapal-ikan-berbendera-malaysia-ditangkap-di-selat-malaka>

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. dr. Gontar Alamsyah Siregar, Sp.PD, K-GEH**, Guru Besar Tetap Bidang Ilmu Penyakit Dalam Fakultas Kedokteran Universitas Sumatera Utara. Lahir di Sipirok pada tanggal 20 Februari 1954. Penulis memperoleh Gelar Dokter pada tahun 1980 pada Fakultas Kedokteran Universitas Sumatera Utara. Menyelesaikan pendidikan Spesialis Ilmu Penyakit Dalam pada tahun 1991 di Fakultas Kedokteran Universitas Sumatera Utara. Meraih Brevet Konsultan dalam Bidang Gastroentero-Hepatologi pada tahun 2003 dan gelar Doktor dalam Ilmu Kedokteran di Universitas Padjadjaran pada tahun 2018.

Penulis juga menyelesaikan beberapa program pendidikan pada tahun 2000 *Fifteenth International Workshop on Therapeutic Endoscopy (Hongkong)*, *Observer Training Attachment in the Department of Gastroenterology (Singapore General Hospital/Post Graduate Medical Institute, Singapore)*, *Advanced Clinical Training in Gastroenterology and Endoscopic Retrograde Pancreatography (ERCP) procedures (Mounth Elisabeth Hospital, Singapore)*. Pada tahun 2002 J.I.C.A. (Japan International Cooperation Agency) : *Training Course Detection of Early Gastrointestinal Cancer and Related Digestive Tumors dan Training Course of Diagnostic and Therapeutic Procedures in the Endoscopy Division (Tokyo, Japan)*.

Berawal dari tahun 1980-1981, bertugas sebagai dokter di Rumah Sakit Umum Kaban Jahe Kab. Karo, Sumatera Utara, pernah menjabat antara lain Kepala Puskesmas Kec.Tiga Binanga, Kab. Karo, Sumatera Utara (1981-1985). Konsultan Penyakit Dalam di RSUD Karang Baru, Kab. Aceh Timur (1989), Ahli Penyakit Dalam RSUD Kaban Jahe (1991-1996), Staf Dept.I. Penyakit Dalam FK USU /RSUP H. Adam Malik (1996-1998), Staf Div Gastroentero-Hepatologi – Dept. Ilmu. Penyakit Dalam FK USU/RSUP H. Adam Malik Medan(1999-sekarang), Kepala Ruangan Dept I. Penyakit Dalam RSUD. Tembakau Deli (2003), Ketua UPIM FK USU dan anggota UPP FK USU (2003-2005), Koordinator Seksi Pendidikan Dept. I . Penyakit Dalam FK USU (2003-2004), Anggota Team Pembentukan USU PT. BHMN (2004-2006), Redaksi Pelaksana MKN FK USU (2004-2008), Anggota Senat Non-Guru Besar USU (2004-2009), Pembantu Dekan I FK USU (2005-2007), Ketua Departemen Ilmu Keperawatan USU (2007-2008), Dekan Fakultas Kedokteran USU pada tahun 2007 sampai dengan tahun 2016. Sebagai Ketua Perkumpulan Gastroenterohepatologi Indonesia (PGI), Perhimpunan Endoskopi Gastrointestinal Indonesia (PEGI), Perhimpunan Peneliti Hati Indonesia (PPHI) Cabang Sumatera Utara pada tahun 2015 sampai dengan sekarang. Sejak tahun 2016 sampai dengan sekarang menjadi Kepala Divisi Gastroentero-Hepatologi FK USU/RSUP H. Adam Malik, dan sejak tahun 2016 sampai dengan sekarang penulis menjadi Staf Ahli Rektor Bidang Akademik Universitas Sumatera Utara dan saat ini menjabat sebagai Ketua Dewan Guru Besar USU Periode 2018-2023.

Penulis telah banyak menerbitkan karya ilmiah/publikasi ilmiah pada Jurnal Nasional dan Artikel Ilmiah Jurnal Internasional yang terindeks Scopus, pada tahun 2016 menerbitkan artikel dengan topik 1. *Serum TNF- $\alpha$ , IL-8, VEGF levels in Helicobacter pylori infection and their association with degree of gastritis* (Q3); 2. *Serum IL-10, MMP-7, MMP-9 levels in Helicobacter pylori infection and correlation with degree of gastritis* (Q3). Tahun 2017 menerbitkan artikel dengan judul : 1. *Serum VEGF levels in Helicobacter pylori infection and correlation with Helicobacter pylori cagA and vacA genes* (Q3); 2. *The comparison of the effect between alginate-based raft-forming liquid and Alginate liquid on gastroesophageal reflux disease and gastric ulcer in rat* (Q3). Tahun 2018 menerbitkan artikel dengan judul : 1. *Association between vegf-634g>c gene polymorphism with gastric premalignant lesions and serum vegf levels in helicobacter pylori gastritis patients* (Q3); 2. *Risk factors of gastric premalignant lesion in gastritis patients* (Q2); 3. *Glutathione peroxidase level in patients with Helicobacter pylori-associated gastritis*. Tahun 2019 menerbitkan artikel dengan judul: 1. *Alternative Eradication Regimens for Helicobacter Pylori Infection In Indonesian Regions With High Metronidazole And Levofloxacin Resistance* (Q1); 2. *The Difference of Serum Gastrin-17 Level Based on Gastritis Severity and Helicobacter Pylori Infection* (Q3); 3. *Analysis of Risks of Gastric Cancer by Gastric Mucosa Among Indonesian Ethnic Groups* (Q1); 4. *Management of severe acute pancreatitis* (Q3). Tahun 2020 menerbitkan artikel dengan judul: 1. *Serum pepsinogens as a gastric cancer and gastritis biomarker in South and Southeast Asian populations* (Q1); 2. *The effect of bay leaf extract syzygium polyanthum (Wight) walp. on C-reactive protein (CRP) and myeloperoxidase (MPO) level in the heart of rat model of myocardial infarction* (Q3); 3. *Interleukin-8 heterozygous polymorphism (-251 T/A and +781 C/T) increases the risk of Helicobacter pylori-infection gastritis in children: a case control study* (Q3); 4. *The effect of roselle flower petals extract (Hibiscus sabdariffa Linn.) on reducing inflammation in dextran sodium sulfate-induced colitis* (Q3); 5. *The effect of bay leaf extract (Syzygium polyanthum) on vascular endothelial growth factor (VEGF) and CD31 (PECAM-1) expression in acute coronary syndrome* (Q3); 6. *Gastrointestinal Aspects of COVID-19: A Review* (Q3). Di tengah kegiatannya, penulis juga aktif menjadi Pembicara dan Moderator dalam Simposium Nasional dan Internasional; Juri Presentasi Oral dan Poster dalam Simposium Nasional dan Internasional dan Reviewer jurnal pada Arab Journal of Gastroenterology; Malaysian Journal of Medical Sciences; The Indonesian Journal of Gastroenterology, Hepatology, and Digestive Endoscopy; Jurnal Anestesi Perioperatif.

Penghargaan yang pernah diterima penulis adalah Satyalancana Karya Satya XX Tahun pada tahun 2010, penghargaan dari Ikatan Dokter Indonesia tahun 2013 serta dari BPJS Kesehatan tahun 2015.

# Potensi Pengembangan Nipah (*Nypa Fruiticans*) di Pesisir Pantai Selat Malaka sebagai Sumber Energi Terbarukan

Harry Agusnar

Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam

## Pendahuluan

Nipah atau *Nypa fruiticans* adalah anggota suku *Palmae* tumbuh di sepanjang pesisir pantai dan muara sungai yang terpengaruh pasang surut air laut dan tumbuhan ini dikelompokkan pula dalam ekosistem hutan mangrove. Jenis ini tumbuh rapat berkelompok, seringkali membentuk komunitas murni yang luas di sepanjang sungai dekat muara hingga sungai dengan air payau<sup>1</sup>). Buahnya membulat seperti buah pandan dengan panjang bonggol hingga 45 cm. Sebaran jenis ini utamanya di daerah equator, melebar dari Sri Lanka ke Asia Tenggara hingga Australia Utara. Luas tanaman nipah di pesisir pantai Indonesia diperkirakan 700.000 ha, ini merupakan nipah yang terluas dibandingkan dengan Negara Papua Nugini (500.000 ha) dan Filipina (8.000 ha<sup>2</sup>).

Jumlah penduduk Indonesia tahun 2020 sebanyak 267,5 juta jiwa dengan laju pertumbuhan 1,7% per tahun dan merupakan tantangan yang tidak ringan. Laju pertumbuhan penduduk yang semakin meningkat ditambah dengan masih belum stabilnya kemampuan pemerintah dalam memenuhi kebutuhan energy dalam negeri dari nira nipah belum pernah terpikirkan.

Salah satu alternatif pemanfaatan tanaman nipah adalah sebagai bahan baku energy yaitu pembuatan bioetanol. Total Komposisi kimia nira nipah adalah 19,5 % berat, terutama terdiri dari sukrosa , glukosa dan fruktosa<sup>3</sup>). juga menginformasikan bahwa potensi pohon nipah dapat menghasilkan 0,4 sampai 1,2 L nira nipah per pohon per hari. Menurut Dahlan, (2009) nira nipah mengandung sukrosa sebanyak 13-17%, ini merupakan suatu bahan yang sangat potensial untuk diolah menjadi bioetanol. Bioetanol merupakan salah satu sumber energi terbarukan yang dapat menggantikan atau sebagai campuran bahan bakar fosil, banyak digunakan pada minuman, kosmetik, pada bidang kesehatan sebagai zat antiseptik, solvent, serta sebagai bahan baku industri. Pemanfaatan nipah yang dilakukan masyarakat belum maksimal karena pada dasarnya nipah dapat menghasilkan nira. Nira nipah ini mengandung gula (sukrosa) yang kemudian dapat diolah menjadi gula nipah. Pembuatan gula nipah ini masih jarang dilakukan oleh masyarakat yang memiliki lahan nipah, Karena tidak mengetahui bahwa nipah dapat menghasilkan gula bahkan mampu menghasilkan etanol. Pengolahan nira nipah menjadi gula dilakukan seperti pada pembuatan gula aren atau gula kelapa, karena pada dasarnya kandungannya sama yaitu sama-sama mengandung gula sukrosa. Cara

pengambilan nira dari ketiga bahan ini juga sama yaitu melalui penyadapan tongkol bunganya<sup>4)</sup>.

Pemanfaatan nira nipah sebagai sumber etanol merupakan pilihan karena penggunaan etanol yang begitu luas. Etanol digunakan antara lain sebagai bahan baku untuk senyawa-senyawa organik lain seperti asam asetat, eter, kloroform, iodoform, dan juga ester. Etanol juga merupakan pelarut pada pembuatan pernis, dan bahan organik lain seperti minyak wangi, iodium tingtur, kamper spirtus, dan bran spirtus<sup>5)</sup>. Dengan bantuan proses fermentasi menggunakan bantuan khamir (*Saccharomyces cerevisiae*), diharapkan nira nipah dapat menghasilkan etanol. Hasil etanol yang dihasilkan dari proses fermentasi ini dapat disebut sebagai bioetanol yaitu etanol yang dihasilkan dari proses fermentasi yang dilakukan oleh ragi<sup>6)</sup>.



Gambar 1. Pohon Nipah -

## **Pembahasan**

Permasalahan, Apakah pemanfaatan nira sebagai sumber bioetanol sudah maksimal dilakukan karena berdasarkan jumlah lahan tumbuh nipah yang ada di Indonesia cukup banyak.

Strategi Pemecahan Masalah.

1. Nira nipah merupakan komoditi baru yang bertindak sebagai katalis ekonomi baru dan katalis ekonomi yang dapat meningkatkan pendapatan daerah.
2. Mengoptimalkan ketersediaan lahan basah dan non produktif termasuk lahan kering.
3. Adanya aktivitas industri baru dengan nilai tambah yang tinggi yang menciptakan kekayaan di daerah pedesaan yang berkelanjutan dan dengan limbah nol.
4. Ekspansi dan transfer teknologi dengan menarik royalty dan pembagian keuntungan.
5. Aktivitas Industri baru dengan pengembangan teknologi dan pengembangan modal.

Kebutuhan energi berupa bahan bakar minyak (BBM) berbasis fosil pada berbagai sektor seperti sektor transportasi, industri, pertanian dan rumah tangga semakin meningkat, sedangkan ketersediaan sumber BBM dalam

negeri semakin terbatas. Bahan bakar nabati (BBN) yang ketersediaannya untuk etanol dapat dilihat pada Table 1.

**Tabel.1. Perbandingan Nipah dengan tanaman lain menghasilkan etanol**

Jenis Tanaman	Tanaman/Tahun	Hasil Etanol/ Tahun	Hasil Etanol/Ha
Gula Tebu	1	70 L	4.200 L
Gula Bit	1	86 L	5.000 L
Jagung	2	370 L	2.200 L
Sorgum Manis	2	86 L	2.000 L
Ketela/Singkong	2	180 L	5.000 L
Gandum	2	356 L	2.000 L
Nipah	3	18000 L	270.000 L

Pemenuhan kebutuhan energi mendorong pemerintah mengeluarkan Peraturan Presiden RI tentang kebijakan Energi Nasional No.5 Tahun 2006, yang antara lain menyatakan bahwa penyediaan biofuel pada tahun 2025 minimal 5% dari kebutuhan energi nasional untuk menjamin keamanan pasokan energi dalam negeri.

Instruksi Presiden No.1 tahun 2006 menegaskan tanggung jawab Kementerian Pertanian untuk:

1. Mendorong penyediaan tanaman bahan bakar nabati (biofuel),
2. Melakukan penyuluhan pengembangan tanaman bahan bakar nabati,
3. Memfasilitasi penyediaan benih dan bibit tanaman bahan bakar nabati,
4. Mengintegrasikan kegiatan pengembangan dan kegiatan pascapanen tanaman bahan baku bahan bakar nabati.

Indonesia sangat kaya akan tanaman yang dapat digunakan sebagai sumber bahan bakar nabati, diantaranya adalah nipah yang merupakan salah satu daerah sentra produksi nira yang telah lama memanfaatkan sebagai sumber pendapatan keluarga. Sebagai tanaman konservasi, umumnya tanaman nipah tumbuh alami di lahan pesisir pantai dan muara sungai. Hanya sebagian kecil yang dibudidayakan. Produk utama yang dihasilkan berupa etanol berkadar 30-45% tanpa teknologi canggih, jika dengan teknologi tinggi bisa mencapai etanol berkadar 95-99%.

Peluang untuk mendayagunakan tanaman nipah secara optimal sebagai sumber bahan bakar nabati terbuka lebar karena tanaman nipah bukan merupakan bahan pangan pokok sehingga kekhawatiran persaingan dalam pemanfaatannya untuk bahan pangan tidak akan terjadi. Pendayagunaan yang dilakukan tersebut dapat mendorong peningkatan pendapatan petani dan nilai tambah komoditas nira. Keuntungan dari penggunaan bioetanol adalah memiliki nilai oktan yang lebih tinggi dari bensin, dapat digunakan dalam bentuk murni dan campuran dengan bensin, mudah terurai dalam air, emisi gas buang yang ramah lingkungan dan terbukti hemat serta efisien dalam proses pembakarannya.

Biodiesel merupakan bahan bakar terbaharui dan *biodegradable* yang dapat diolah melalui reaksi transesterifikasi dengan pereaksi alkohol/etanol <sup>7)</sup>.

sedangkan untuk etanol dengan kadar tertentu langsung dapat digunakan sebagai bahan bakar (bioethanol) atau dicampur dengan bahan bakar premium dengan sebutan gasohol<sup>8)</sup>.

Penggunaan biodisel maupun bioetanol tersebut, hingga saat ini di Indonesia belum digunakan secara umum baik sebagai bahan bakar untuk sarana transportasi maupun industri. Kendala yang dihadapi antara lain: kurang-tersediaan bahan baku serta sumber bahan alami yang masih berkompetisi dengan bahan pangan, seperti jagung dan pati. Selain itu, masih tingginya biaya produksi sehingga pengolahan biodisel maupun bioetanol menjadi tidak ekonomis dan memiliki harga jual yang tinggi. Secara kimia, bioethanol (etil alcohol,  $\text{CH}_3\text{CH}_2\text{OH}$  atau EtOH), adalah bahan bakar cair yang dapat diproduksi dari beberapa bahan baku biomasa<sup>9)</sup>.

Salah satu solusi dalam menyediakan bahan baku alternatif pembuatan biodisel dan bioetanol adalah dengan memanfaatkan alkohol yang bersumber dari bahan baku alami yang melimpah, termasuk di Sulawesi Utara, yakni nira aren yang diperoleh dari pohon aren (*Arenga pinnata*). Untuk mendapatkan etanol dari nira aren cukup dilakukan proses fermentasi secara alami, kemudian didistilasi dan redistilasi. Etanol tersebut dapat digunakan secara langsung sebagai bahan bakar substitusi/campuran premium maupun sebagai pereaksi pada pembuatan biodiesel<sup>10)</sup>. Penggunaan etanol pada pembuatan biodiesel adalah sebagai agen pereaksi pada reaksi transesterifikasi/esterifikasi [5]. Demikian pula, untuk etanol (bioethanol) dapat dimanfaatkan pula secara langsung sebagai bahan bakar. Dalam dunia perdagangan, senyawa tersebut biasa dikenal dengan nama alkohol. Etanol mempunyai sifat-sifat umum: tidak berwarna, mudah menguap, mudah larut dalam air, berat molekul 46,07, titik didih  $78,15^\circ\text{C}$ , titik beku  $-114,1^\circ\text{C}$ , massa jenis 0,79360 ( $15^\circ\text{C}$ ) – 0,78937 ( $20^\circ\text{C}$ ) – 0,78504 ( $25^\circ\text{C}$ ), serta indeks bias 1,36143 ( $20^\circ\text{C}$ ) – 1,35941 ( $25^\circ\text{C}$ )<sup>11)</sup>.

Etanol dapat digunakan untuk berbagai keperluan; seperti industri minuman, kosmetik, industri farmasi seperti: bahan baku obat-obatan, deterjen, desinfektan, dan lain-lain. Alkohol banyak juga digunakan sebagai bahan baku sintesis bahan-bahan kimia yang lain seperti asetaldehida, derivat asetil, asam asetat. Etanol untuk kebutuhan industri dapat dibuat secara fermentasi dari berbagai sumber karbohidrat serta limbah-limbah organik lainnya<sup>12)</sup>. atau hasil reaksi kimia hidrasi etilena dengan katalis senyawa tertentu. Etanol hasil hidrasi etilena dikenal dengan etanol sintesis. Produksi etanol sintesis dianggap lebih murah dan menggantikan proses produksi etanol secara fermentasi. Oleh karena itu, dengan adanya pemanfaatan alkohol dari nira sebagai bahan alternatif substitusi bahan bakar premium dan bahan baku sintesis biodiesel, sangat diharapkan dapat meningkatkan nilai ekonomis dari alkohol nira aren. Dipihak lain, hal ini akan meningkatkan pula pendapatan masyarakat petani dan pengrajin minuman tradisional beralkohol, serta dapat mengalihkan penggunaan sebagai bahan minuman tradisional menjadi bahan bakar alternatif. Produk hilirisasi dari nira cukup banyak dan dapat dilihat pada Tabel 2.

**Tabel 2. Produksi hilirisasi dari Nipah dan kapasitas nya.**

Produk	Kapasitas Produksi	Keterangan
Mineral water	(138 000 m <sup>3</sup> /day)	Setara untuk 690.000 orang / hari jika tingkat konsumsi 200 lit / hari / orang
Gula	5,4 juta ton / tahun	Setara dengan 1% dari konsumsi gula dunia
Asam Cuka	2,56 Juta L/tahun	Setara dengan 30% dari konsumsi cuka dunia
Etanol	2.70 Juta L/tahun	Setara dengan 2% dari konsumsi etanol dunia 2010

### **Kesimpulan**

Pengembangan nipah sebagai bahan energi di Indonesia cukup baik, mengingat habitat pohon ini sama dengan mangrove, tetapi rentan terhadap kepentingan manusia, misalnya untuk tambak. Oleh karena itu, habitat pohon ini perlu dilindungi dan merupakan bagian integral dari hutan mangrove.

Industri berbasis nipah bisa menghasilkan produk energy untuk berbagai aplikasi yang menghasilkan pendapatan tinggi dan membutuhkan keterampilan multi disiplin pengetahuan dan modal.

## Daftar Pustaka

- [1] P. Singh and S. Dipti, "Biodiesel Production Through The Use of Different Sources and Characterization of Oils and Their Esters as The Substitute of Diesel," *A Rev. Renew. Sustain. Energy Rev.*, vol. 14, no. 1, pp. 200–216, 2010.
- [2] V. Thomas and A. Kwong, "Ethanol as a Lead Replacement: Phasing Out Leaded Gasoline in Africa," *Energy Policy*, vol. 29, pp. 1133–1143, 2001.
- [3] S. Kim and B.E.Dale, "Enviromental Aspects of Ethanol Derived from No-Tilled Corn Grain: Nonrenewable Energy Consumption and Greenhouse Gas Emission," *Biomass and Bioenergy*, vol. 28, no. 5, pp. 475–489, 2005.
- [4] N. Gebremariam and J.M. Marchetti, "Biodiesel Production Technologies: Review," *AIMS Energy*, vol. 5, no. 3, pp. 425–457, 2017.
- [5] S. Gugule, F. Fatimah, and Y. Rampoh, "The Utilization of Chicken Fat as Alternative Raw Material for Biodiesel Synythesis," *J. Anim. Prod.*, vol. 13, no. 2, pp. 115–121, 2011.
- [6] M. Balat, H. Balat, and C. Oz, "Progress in Bioethanol Processing," *Prog. Energy Combust. Sci.*, vol. 34, pp. 551–573, 2008.
- [7] S. Gugule, F. Fatimah, and A.A. Anis, "Proses Pengolahan Biodisel Berbahan Baku Etanol Nira Aren (Arenga Pinnata)," 2018.
- [8] Anonymous, *The Merck Index*, 14th ed. 2006.
- [9] M. S. Iqbal et al., "Ethanol Production from Waste Materials," *J. Biochme Tech*, vol. 4, no. 1, pp. 285–288, 2012.
- [10] T. R. Amanullah et al., "Effective Production of Ethanol-from-Cellulose (EFC) from Cheap Sources Sawdust and Seaweed *Gracilaria edulis*," *Pelagia Res. Libr.*, vol. 4, no. 5, pp. 213–222, 2013.
- [11] B. Hossain, J. K. Basu, and M. Mamun, "The Production of Ethanol from Micro-Algae *Spirulina*," *Procedia Enginerring*, vol. 105, pp. 733–738, 2015.
- [12] M. W. Sadik and A. A. Helema, "Production of Ethanol from Molasses and Whey Permeate Using Yeast and Bacterial Stains," *Int. J. Curr. Microbiol. App. Sci.*, vol. 3, no. 3, pp. 804–818, 2014.

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. Harry Agusnar. M. Sc. M. Phil** adalah Dosen kimia pada Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam (FMIPA) Universitas Sumatera Utara. Berkecimpung selama 37 tahun di Pendidikan Tinggi dan telah banyak menghasilkan karya-karya melalui penelitian dan pengabdian masyarakat yang turut meningkatkan kinerja dosen dan dunia industry. Peduli terhadap bidang pertanian dan industry di tanah air dan telah menghasilkan produk untuk meningkatkan imunitas tanaman hingga menjadi konsultan kimia industry dan bio energy.

# Perspektif Regulasi Kelautan dalam Pembangunan Kawasan Selat Malaka

Hasim Purba  
Fakultas Hukum

## I. Pendahuluan

Wilayah Selat Malaka adalah wilayah yang sangat dinamis serta memiliki kompleksitas dinamika perubahan pada rerantai ekonomi, ekologi dan sosial, dimana keselamatan kemanusiaan (rerantai sosial) dan kelangsungan fungsi ekologis dari ruang kehidupan dan sistem ekologis pada skala lokal (rerantai ekologis) berjalan berdampingan dengan proses produksi-konsumsi (rerantai ekonomik) berskala internasional. Dengan potensi yang lebih besar baik dari sisi luas wilayah, potensi sumber daya alam dan posisi geostrategis seharusnya Indonesia akan lebih optimal memanfaatkan Selat Malaka dibandingkan negara lainnya. Bila melihat aspek ekonomi Indonesia selama empat dekade terakhir, kekuatannya sangat menurun di Selat Malaka, dibandingkan dengan Singapura dan Malaysia yang di awal 1970-an berada pada posisi setara. Saat ini Indonesia dapat dikatakan merupakan negara tetangga dengan kekuatan ekonomi yang relatif paling kecil di wilayah Selat Malaka. Keterbatasan pemanfaatan sumberdaya Selat Malaka tentunya dapat mempengaruhi peran Indonesia dalam konstalasi geopolitik dunia.

Jika nilai ekonomi Selat Malaka dapat ditingkatkan maka nilai ekonomi akan mendorong pengembangan bidang-bidang lain terutama pengembangan infrastruktur. Kondisi saat ini dengan keterbatasan infrastruktur maka potensi yang ada tidak tergali dan tidak dapat dimanfaatkan sebagai aset strategis dalam percaturan geoekonomi dan geopolitik dunia. Urgensi pengaturan bidang kelautan untuk pengembangan selat malaka menjadi sangat penting. Regulasi yang mendukung pengembangan sektor kelautan di selat malaka merupakan peluang untuk mengembangkan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang selama ini selalu diangankan namun belum digali dan dikembangkan dengan baik.

Pembangunan kawasan selat Malaka masih dilaksanakan secara sektoral, parsial, *fragmented*, dan belum dilaksanakan secara terpadu, dimana kondisi ini mengakibatkan sering terjadi tumpang tindih dalam pelaksanaan dan pengelolaannya.<sup>1</sup> Hal ini dapat dicermati dengan belum adanya *grand design* pembangunan selat malaka terutama bidang kelautan yang disepakati oleh semua *stakeholders* yang terlibat. Oleh karena itu, untuk mengoptimalkan potensi yang dimiliki guna mengakselerasi pembangunan di Kawasan Selat Malaka maka diperlukan pengarus utamaan *Ocean Policy* (Kebijakan Kelautan) yang kuat dan tepat. Makalah ini akan membahas pengembangan

---

<sup>1</sup> BAPENAS RI, *Konsep Mainstreaming Ocean Policy Kedalam Rencana Pembangunan Nasional*, (Jakarta: BAPENAS RI, 2004) Hal.6

kawasan selat Malaka dari perspektif regulasi kelautan yang mendukung pembangunan secara terpadu.

## II. Pembahasan

### Masalah

1. Bagaimana Perspektif Hukum Pembangunan Kelautan Di Selat Malaka?
2. Bagaimana Konstruksi Hukum Kebijakan Pembangunan Kelautan Di Selat Malaka?
3. Bagaimana Implementasi Hukum Kelautan Dalam Meningkatkan Koordinasi Dan Sinergitas Pembangunan Kelautan Di Selat Malaka?

### Strategi Pemecahan Masalah

#### 1. Perspektif Hukum Pembangunan Kelautan Di Selat Malaka

Kelautan merupakan multisektor fungsi laut sebagai transportasi, perdagangan, pertahanan keamanan yang sering dikelompokkan sebagai fungsi maritim, maupun laut sebagai penyedia sumber daya dan jasa (*resources and services supply*) seperti perikanan, pariwisata bahari, pertambangan, bangunan kelautan, industri maritim, serta jasa kelautan lainnya. Perumusan kebijakan pembangunan sebagai payung hukum kelautan harus bersifat komplementer, terpadu dan saling mendukung

Demikian pula pendekatan dalam pengembangan kebijakan di Selat malaka haruslah menggambarkan kekuatan besar negara bahari yang mampu mensinergikan fungsi darat dan laut secara bijaksana. Tentu implementasi kebijakan kelautan di selat malaka akan melibatkan masyarakat secara melalui mekanisme otonomi daerah sesuai ciri khasnya masing-masing. Pembangunan hukum berkaitan dengan Selat Malaka harus dirancang dan ditetapkan sebagai instrument untuk memberikan kepastian dalam pengembangan perekonomian dan pedoman dalam pemanfaatan sumber daya alam. Sehingga kesejahteraan rakyat antar generasi (*Intergenerational welfare*) dapat diwujudkan dalam negeri Bahari.

Hal tersebut tentunya sangat beralasan, mengingat letak Pesisir Timur Pulau Sumatera yang garis pantainya lebih dari 1.600 Km dan berbagai pulau kecil yang mengapit Selat Malaka sebagai jalur pelayaran internasional serta berbagai kekayaan laut yang terkandung di dalamnya tentu memberikan peluang bagi Indonesia untuk memperoleh keuntungan yang besar. Namun, kenyataan yang terjadi justru berbanding terbalik dengan segala potensi yang ada di Pesisir Timur Sumatera yang meliputi 7 (tujuh) Propinsi dari Aceh hingga Lampung dimana perkembangan dalam berbagai aspek kehidupan di wilayah tersebut berjalan lamban dan kurang memberikan manfaat yang signifikan bagi masyarakat di daerah tersebut. Selain itu, terdapat beberapa masalah umum yang terjadi di daerah selat malaka seperti bajak laut,

penyelundupan, dan sebagainya juga berkontribusi dalam menghambat perkembangandi daerah tersebut.<sup>2</sup>

Berdasarkan fenomena di atas, setidaknya harus ditemukan teori hukum yang paling sesuai sebagai solusi untuk menanggulangi dan memperbaiki fenomena di atas. Salah satu teori yang paling relevan dengan kondisi saat ini adalah Teori Hukum Pembangunan yang dikemukakan Prof. Mochtar Kusumaatmadja yang mengajarkan bahwa hukum sebagai “sarana pembaharuan masyarakat” (*law as a tool social engeneering*). Teori ini mengajarkan bahwa hukum berperan sebagai alat untuk menjaga ketertiban dalam masayarkat yang telah tercapai sebelumnya. Hal ini memiliki peranan penting bagi setiap elemen masyarakat, termasuk masyarakat yang sedang membangun kehidupannya dikarenakan pencapaian yang telah diperoleh harus dipelihara dan dijaga. Lebih lanjut, masyarakat yang sedang membangun dimaknai sebagai masyarakat yang sedang berubah cepat dimana hukum tidak hanya berperan untuk memelihara dan menjaga apa yang sudah dicapai saja, akan tetapi juga harus membantu proses perubahan masyarakat tersebut.<sup>3</sup>

Berdasarkan teori di atas, maka untuk mengetahui bagaimana peranan hukum dalam pembangunan kelautan di Indonesia, khususnya di Wilayah Selat Malaka, maka harus dilihat bagaimana Undang - Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan (“UU No.32/2014”) sebagai payung hukum kelautan di Indonesia yang mengatur tujuh hal pokok dalam penyelenggaraan Kelautan di Indonesia secara terpadu dan berkelanjutan seperti: Wilayah Laut; Pembangunan Kelautan; Pengelolaan Kelautan; Pengembangan Kelautan; Pengelolaan ruang Laut dan Pelindungan Lingkungan Laut; Pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di Laut; dan Tata Kelola Kelembagaan.<sup>4</sup> Tujuan penyelenggaraan kelautan terdiri dari:<sup>5</sup>

- a. menegaskan Indonesia sebagai negara kepulauan berciri nusantara dan maritim;
- b. mendayagunakan Sumber Daya Kelautan dan/atau kegiatan di wilayah Laut sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum laut internasional demi tercapainya kemakmuran bangsa dan negara;
- c. mewujudkan Laut yang lestari serta aman sebagai ruang hidup dan ruang juang bangsa Indonesia;
- d. memanfaatkan Sumber Daya Kelautan secara berkelanjutan untuk sebesar-besarnya kesejahteraan bagi generasi sekarang tanpa mengorbankan kepentingan generasi mendatang;

---

<sup>2</sup> Dewan Riset Nasional, *Pengembangan Pusat Keunggulan Maritim – Selat Malaka Menuju Masyarakat Berbasis Pengetahuan*, (Jakarta: Penerbit Dewan Riset Nasional, 2012), Hal 13

<sup>3</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan* (Kumpulan Karya Tulis) (Bandung: Alumni, 2002) Hlm. 14

<sup>4</sup> pasal 4 ayat (1) UU No.32/2014

<sup>5</sup> Pasal 3 UU No.32/2014

- e. memajukan budaya dan pengetahuan Kelautan bagi masyarakat;
- f. mengembangkan sumber daya manusia di bidang Kelautan yang profesional, beretika, berdedikasi, dan mampu mengedepankan kepentingan nasional dalam mendukung Pembangunan Kelautan secara optimal dan terpadu;
- g. memberikan kepastian hukum dan manfaat bagi seluruh masyarakat sebagai negara kepulauan; dan
- h. mengembangkan peran Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam percaturan Kelautan global sesuai dengan hukum laut internasional untuk kepentingan bangsa dan negara.

UU No.32/2014 menentukan bahwa pembangunan kelautan harus diarahkan pada prinsip pembangunan yang berkelanjutan (*sustainable development*), yaitu pembangunan yang memenuhi kepentingan hidup generasi saat ini tanpa mengabaikan kepentingan generasi yang akan datang untuk hidup dan memenuhi kebutuhannya atas lingkungan hidup dan sumberdaya kelautan. Pembangunan kelautan Indonesia dilaksanakan sebagai bagian dari pembangunan nasional untuk mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional.<sup>6</sup>

Undang-undang kelautan juga secara tegas telah mengatur tentang beberapa ketentuan strategis yang menyangkut kepentingan Indonesia di laut lepas (perairan bebas) seperti: (i) Hak melakukan pengelolaan dan pemanfaatan kekayaan alam dan lingkungan laut yang meliputi laut lepas dan dasar laut internasional;<sup>7</sup> (ii) Hak menetapkan Zona Tambahan Indonesia hingga jarak 24 mil laut dari garis pangkal;<sup>8</sup> (iii) Hak mencegah pelanggaran ketentuan peraturan perundang-undangan tentang bea cukai, fiskal, imigrasi, atau saniter di dalam wilayah atau laut teritorialnya;<sup>9</sup> (iv) Hak menghukum pelanggaran terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan yang dilakukan di dalam wilayah atau laut teritorial Indonesia; (v) mengklaim Landas Kontinen di luar 200 mil laut dari garis pangkal;<sup>10</sup> (vi) Hak untuk melakukan konservasi dan pengelolaan sumberdaya hayati di laut lepas.<sup>11</sup> Selain itu, Pemerintah Republik Indonesia juga memiliki kewajiban dalam melakukan pengelolaan wilayah laut antara lain:

- a. memberantas kejahatan internasional; memberantas siaran gelap; melindungi kapal nasional, baik di bidang teknis, administratif, maupun sosial; melakukan pengejaran seketika; mencegah dan menanggulangi pencemaran laut dengan bekerja sama dengan negara atau lembaga internasional terkait; dan berpartisipasi dalam pengelolaan perikanan melalui forum pengelolaan perikanan regional dan internasional;<sup>12</sup>

---

<sup>6</sup> Pasal 13 UU No.32/2014

<sup>7</sup> Pasal 6 ayat (2) UU No.32/2014

<sup>8</sup> Pasal 8 ayat (1) UU No.32/2014

<sup>9</sup> Pasal 8 ayat (2) huruf a UU No.32/2014

<sup>10</sup> Pasal 9 ayat (1) UU No.32/2014

<sup>11</sup> Pasal 11 ayat (1) UU No.32/2014

<sup>12</sup> Pasal 11 ayat (2) UU No.32/2014

- b. menyertakan luas wilayah laut sebagai dasar pengalokasian anggaran Pembangunan Kelautan;<sup>13</sup>
- c. melakukan pembinaan terhadap peningkatan kualitas dan kuantitas pendukung industri Kelautan berskala usaha mikro kecil menengah dalam rangka menunjang ekonomi rakyat;<sup>14</sup>
- d. mengembangkan dan meningkatkan penggunaan angkutan perairan dalam rangka konektivitas antarwilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia;<sup>15</sup>
- e. menyelenggarakan sistem pencegahan dan penanggulangan pencemaran dan kerusakan lingkungan Laut;<sup>16</sup>
- f. menyelenggarakan sistem pencegahan dan penanggulangan bencana Kelautan sebagai bagian yang terintegrasi dengan sistem pencegahan dan penanggulangan bencana nasional;<sup>17</sup>

Jika melihat substansi UU No.32/2014, pada dasarnya regulasi tersebut telah mengatur berbagai aspek terkait dengan pemberdayaan kelautan nasional dan telah menentukan pula kewajiban pemerintah terkait hal tersebut. Akan tetapi, masih terdapatnya berbagai permasalahan yang muncul di Selat Malaka, menunjukkan bahwa apa yang telah diamanatkan di dalam UU No.32/2014 kepada pemerintah belum terimplementasi dengan baik, sehingga tujuan dari penyelenggaraan kelautan sebagaimana yang disebutkan di atas dapat dicapai. Oleh karena itu, penting bagi pemerintah pusat dan pemerintah daerah untuk bersinergi dalam merumuskan kebijakan dan upaya strategis yang harus dilakukan sebagai upaya untuk meningkatkan pembangunan dan kualitas hidup masyarakat yang tinggal di Pesisir Timur Sumatera.

## 2. Kebijakan Strategis Dalam Pembangunan Kelautan Di Selat Malaka

Sebagai upaya meningkatkan pembangunan kelautan di wilayah selat malaka, terdapat beberapa pendekatan yang dapat diterapkan dalam Menyusun kebijakan strategis pembangunan kelautan di Selat Malaka, antara lain:<sup>18</sup>

- a. Pendekatan sosial budaya, yaitu dilakukan dengan cara memperkenalkan Indonesia sebagai negara maritime yang memiliki pemikiran bahwa laut dapat dimanfaatkan sebagai media untuk mensejahterakan rakyat. Pendekatan ini mengajarkan kita untuk mengingat kembali sejarah Bangsa Indonesia sebagai bangsa pelaut bagi generasi muda, sehingga timbul rasa cinta dan memiliki serta keinginan untuk menjaga dan melestarikan wilayah laut Indonesia. Dalam implementai pendekatan ini, maka harus dirancang kembali

---

<sup>13</sup> Pasal 15 ayat (4) UU No.32/2014

<sup>14</sup> Pasal 25 ayat (4) UU No.32/2014

<sup>15</sup> Pasal 30 ayat (1) UU No.32/2014

<sup>16</sup> Pasal 55 ayat (1) UU No.32/2014

<sup>17</sup> Pasal 55 ayat (2) UU No.32/2014

<sup>18</sup> Diah Apriani Atika Sari, "Integrasi tata Kelola Kebijakan Pembangunan Kelautan Bekelanjutan", Jurnal Rechts Vinding, Vol.8 No.2 Agustus 2019, Hal.155

materi pembelajaran bagi pelajar dan mahasiswa materi pembelajaran yang dapat memberikan pemahaman dan kesadaran bahwa Indonesia sebagai negara maritime memiliki potensi kelaut yang sangat besar;

- b. Pendekatan ekonomi, yaitu dilakukan dengan menjadikan laut sebagai penggerak utama (*prime mover*) dalam pembangunan ekonomi guna meningkatkan kesejahteraan hidup masyarakat. Oleh karena itu, Indonesia harus melakukan perluasan paradigma pembangunan dari yang semula hanya berbasis pada pembangunan di atas tanah (*land based development*) akan tetapi juga wilayah kelautan sebagai basis pembangunan (*ocean based development*) dengan melihat potensi dan sumber daya yang tersedia di laut. Dalam rangka melakukan percepatan pembangunan ekonomi dengan meningkatkan peran, potensi dan peluang di bidang kelautan maka diperlukan rehaulasi dan kebijakan sebagai pedoman dalam pelaksanaan pembangunan tersebut;
- c. Pendekatan politik, pertahanan dan keamanan, yaitu dengan meningkatkan diplomasi dan alat utama sistem pertahanan (*alutsista*) di wilayah laut Indonesia, khususnya di wilayah strategis seperti Selat Malaka yang merupakan jalur pelayaran internasional.

Selanjutnya, terdapat beberapa Langkah strategis yang dapat dilakukan pemerintah dalam rangka percepatan pembangunan di wilayah pesisir Selat Malaka antara lain:<sup>19</sup>

- a. Menyusun regulasi terkait dengan pengelolaan selat malaka seperti penetapan perairan pedalaman, pengturan tentang zona tambahan, dan sebagainya;
- b. Memberikan kewenangan kepada lembaga terkait seperti Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI-AL), Badan Keamanan Laut (BAKAMLA), dan Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI) dalam menjaga keamanan wilayah Selat Malaka dari berbagai gangguan keamanan dan berbagai perbuatan melanggar hukum lainnya;
- c. Mendirikan Lembaga mandiri yang memiliki otoritas dalam melakukan pengelolaan Wilayah Selat Malaka;
- d. Menyusun kebijakan dan peta jalan (*roadmap*) Pembangunan Kelautan Selat Malaka sehingga pelaksanaan pengelolaan wilayah selat malaka dapat berjalan sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan dalam UU No.32/2014.

### **3. Implementasi Hukum Kelautan Dalam Meningkatkan Koordinasi Dan Sinergitas Pembangunan Kelautan Di Selat Malaka**

Sepanjang penelusuran penulis, setidaknya terdapat 10 (sepuluh) peraturan perundang-undangan pokok terkait Sumber Daya Kelautan dan Kemaritiman, sebagai berikut:

---

<sup>19</sup> Lampiran I Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

- a. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia;
- b. Undang – Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya;
- c. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan;
- d. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia;
- e. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang;
- f. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- g. Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara;
- h. Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009;
- i. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil;
- j. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Selain 10 (sepuluh) Undang-undang yang telah disebutkan di atas, masih terdapat banyak peraturan lainnya yang juga mengaturnya, selain itu peraturan pelaksana dari Undang-Undang tersebut juga tidak kalah banyaknya yang harus lebih diperhatikan. Masalah regulasi merupakan satu isu tersendiri yang menjadi salah satu akar permasalahan terkait kelautan dan kemaritiman di Indonesia. Regulasi yang masih terus berkembang sampai saat ini mengandung banyaknya ego sektoral yang begitu kental. Berbagai regulasi di atas dapat di internalisasikan dalam beberapa cara antara lain:<sup>20</sup>

- a. Pemerintah segera mengeluarkan Peraturan Pemerintah atau peraturan setingkat Peraturan Presiden (Perpres) yang mengatur tentang perairan pedalaman sebagaimana telah diundangkan dalam pasal 7 UU No.32/2014. Hal ini dikarenakan semakin meningkatnya kasus pelanggaran peraturan perundang - undangan di bidang bea dan cukai, fiskal, imigrasi dan karantina serta maraknya kegiatan pengangkutan benda – benda berharga dari dasar laut perairan Indonesia dan Zona Tambahan Indonesia, yang dilakukan oleh kapal – kapal asing maupun berbagai pihak di dalam negeri sehingga mengharuskan pemerintah mengambil kebijakan terkait dengan pengawasan dan penindakan atas berbagai pelanggaran hukum tersebut. Hal ini senada dengan Konvensi Hukum Laut 1982 yang telah diratifikasi oleh Indonesia yang memberikan kewenangan suatu negara untuk membuat kebijakan nasionalnya menjaga dan mengamankan stabilitas sosial, ekonomi, politik dan pertahanan keamanan;

---

<sup>20</sup> <https://kkp.go.id/djpr/prl/artikel/8765-kkp-selenggarakan-pembahasan-perumusan-kebijakan-perencanaan-pemanfaatan-ruang-laut-di-wilayah-yurisdiksi-rz-kaw-selat-malaka>, diakses pada tanggal 20 Juli 2020

- b. Pemerintah segera mengeluarkan Peraturan Pemerintah tentang Ketentuan mengenai kebijakan Pembangunan Kelautan di Selat Malaka. Kebijakan Pemerintah harus mempercepat segmen Batas Maritim yang belum selesai dengan Malaysia, dimana terjadi tumpang tindih batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) klaim Indonesia dengan batas ZEE klaim Malaysia. Dengan selesainya batas ZEE ini akan memberikan kepastian perencanaan pembangunan di Sekat Malaka. Selanjutnya kebijakan pemerintah terkait solusi untuk mengatasi Isu Pertahanan dan Keamanan terkait Selat Malaka merupakan daerah rawan perompakan (*armed robbery*), penyelundupan narkoba, biota langka, dan *crimes related fisheries*;
- c. Pemerintah segera mengeluarkan Peraturan Pemerintah mengenai industri maritim dan jasa maritim. Saat ini fasilitas bongkar muat kontainer di Selat Malaka tidak ada yang memadai sehingga pelayanan tidak optimal dan tarif mahal. Pengembangan pelabuhan dan industri masih terfokus di Pulau Jawa, yang justru tidak dilakui Poros Maritim Dunia. Sebagai contoh, pemerintah membangun Pelabuhan Patimban Subang, sehingga industri makin terkonsentrasi di Jawa. Kedalaman alur pelabuhan Indonesia di Selat Malaka juga belum memadai untuk sandar kapal besar, sehingga tidak bisa menjadi pelabuhan hub domestik maupun hub internasional. Saat ini, pelayaran masih mengandalkan Singapura sebagai pelabuhan hub domestik untuk Indonesia.
- d. Pemerintah harusnya menyediakan kawasan industri terintegrasi dengan pelabuhan guna menarik investasi dari Asia Timur, Eropa, Amerika dan Australia. Kawasan Industri terintegrasi yang dapat di berdayakan seperti di Kabupaten Batubara yaitu Kawasan Industri Kuala Tanjung, Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei dan sebagainya yang terintegrasi dengan Pelabuhan Kuala Tanjung. Hal ini tentunya akan menciptakan peluang yang besar untuk menarik investor dikarenakan keunggulan lokasi tersebut yang dapat memangkas jarak ke tempat tujuan sehingga dapat menekan biaya pengangkutan menjadi lebih murah.<sup>21</sup>

Penting dipahami bahwa di masa yang akan datang kawasan pesisir dan laut akan menjadi alternatif obyek pembangunan yang sangat potensial karena semakin minimnya lahan yang tersedia di daratan untuk dimanfaatkan para pemilik modal sebagai tempat berusaha. Oleh karena itu pengelolaan kawasan pesisir dan laut harus dapat ditata dan dikelola secara terarah, adil, dan terencana dengan memperhatikan berbagai aspek demokratisasi maupun hak - hak asasi manusia. Sejalan dengan hal tersebut maka penataan dan penegakan hukum dalam pembangunan kawasan pantai dan laut perlu mendapat perhatian secara seksama dan integratif, khususnya sehubungan

---

<sup>21</sup> <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d-4786086/indonesia-kehilangan-potensi-poros-maritim-dunia-karena-kebijakan-ini>, diakses tanggal 21 Juli 2020

dengan adanya pergeseran paradigma dalam pengelolaan sumber daya alam yang bersangkutan dengan Pembangunan Nasional.<sup>22</sup>

### III. Kesimpulan dan Saran

#### 1. Kesimpulan

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

- a. Pembangunan kelautan harus diarahkan pada prinsip pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*) yaitu pembangunan yang memenuhi kepentingan hidup generasi saat ini tanpa mengabaikan kepentingan generasi mendatang untuk hidup dan memenuhi kebutuhannya atas lingkungan hidup dan sumberdaya kelautan. Penyelenggaraan kelautan di Selat Malaka selalu menekankan pada keterpaduan kerjasama antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Pembangunan kelautan nasional membutuhkan peran serta dukungan berbagai pihak sehingga dapat dilakukan secara holistic dan integral dengan memperhatikan kepentingan berbagai pihak baik masyarakat, pengusaha, maupun stakeholder lainnya;
- b. Konstruksi Hukum Kebijakan Pembangunan Kelautan Di Selat Malaka diwujudkan dengan pembangunan kelautan yang komprehensif melalui pendekatan; sosial budaya, ekonomi, serta politik, pertahanan dan keamanan. Kebijakan ekonomi kelautan yang dapat diterapkan dalam pengembangan kawasan Selat Malaka adalah melalui pendekatan ekonomi biru (*blue economy*) guna mendorong pemanfaatan dan pengusahaan sumber daya kelautan secara optimal dan berkelanjutan;
- c. Implementasi Hukum Kelautan Dalam Meningkatkan Koordinasi Dan Sinergitas Pembangunan Kelautan Di Selat Malaka dan melengkapi berbagai regulasi yang diperlukan terkait dengan Pembangunan Kelautan di Selat Malaka.

#### 2. Saran

Berdasarkan uraian di atas, maka terdapat beberapa saran yang dapat disampaikan sebagai berikut:

- a. Indonesia harus memiliki rencana zonasi di laut yang mencakup Rencana Zonasi (ZN) Kawasan Strategis Nasional (KSN), RZ Kawasan Antar Wilayah (KAW), dan RZ Kawasan Strategis Nasional Tertentu (KSNT). Terkait Selat Malaka maka perlu untuk di susun Rencana Zonasi Kawasan Antar Wilayah Selat Malaka. Rencana Zonasi Kawasan Antar Wilayah Selat Malaka akan menjadi ujung tombak pemanfaatan sumber daya pesisir, laut, dan pulau-pulau kecil untuk 20 tahun ke depan secara berkelanjutan di Selat Malaka, dengan demikian, pengelolaan akan menjadi lebih efektif lagi

---

<sup>22</sup> Bambang Iriana Djajaatmadja, SH, LL.M, Laporan Akhir Penyusunan Kerangka Ilmiah Perencanaan Pembangunan Hukum Tentang Harmonisasi Hukum Pengelolaan Sumber Daya Kelautan Dalam Kerangka Desentralisasi, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum Dan Hak Asasi Manusia Ri, Jakarta. 2005, hal 138

- b. Penyusunan peraturan RZ WAW Selat Malaka harus melibatkan masyarakat pesisir dan sinergi dengan rencana tata ruang wilayah (RTRW) di provinsi dan Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil (RZWPK)
- c. Pembangunan Kawasan Ekonomi Strategis yang terpadu dengan Pelabuhan di sepanjang Selat Malaka untuk menumbuhkan Industri guna peningkatan nilai ekonomi Selat Malaka

## **DaftarPustaka**

### **Buku**

- BAPENAS RI. 2004. *Konsep Mainstreaming Ocean Policy Kedalam Rencana Pembangunan Nasional*. Jakarta: BAPENAS RI.
- Kusumaatmadja, Mochtar. 2002. *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan (Kumpulan Karya Tulis)*. Bandung: Alumni.
- Prasetia, Ade. 2016. *Ekonomi Kelautan Indonesia*. Yogyakarta: Diandra Kreatif.
- Dewan Riset Nasional. 2012. *Pengembangan Pusat Keunggulan Maritim – Selat Malaka Menuju Masyarakat Berbasis Pengetahuan*, Jakarta: Dewan Riset Nasional.
- Shidarta, Karakteristik Penalaran Hukum Dalam Konteks Ke-Indonesiaan, Penerbit CV Utomo, Jakarta, 2006
- Singgih Tri Sulistiyono, “Paradigma Maritim Dalam Membangun Indonesia: Belajar dari Sejarah”, Lembaran Sejarah, Volume 12 Nomor 2 Oktober 2016.

### **Jurnal**

- Diah Apriani Atika Sari, “Integrasi tata Kelola Kebijakan Pembangunan Kelautan Bekelanjutan”, Jurnal Rechts Vinding, Vol.8 No.2 Agustus 2019, 147-165

### **Makalah**

- Bambang Iriana Djajaatmadja, SH, LL.M, Laporan Akhir Penyusunan Kerangka Ilmiah Perencanaan Pembangunan Hukum Tentang Harmonisasi Hukum Pengelolaan Sumber Daya Kelautan Dalam Kerangka Desentralisasi , Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum Dan Hak Asasi Manusia Ri , Jakarta. 2005
- Romli Atmasasmita, Menata Kembali Masa Depan Pembangunan Hukum Nasional Makalah disampaikan dalam “Seminar Pembangunan Hukum Nasional VIII” di Denpasar, 14-18 Juli 2003

### **Undang-Undang**

- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan.  
Lampiran I Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

### **Internet**

- <https://kkp.go.id/djprl/prl/artikel/8765-kkp-selenggarakan-pembahasan-perumusan-kebijakan-perencanaan-pemanfaatan-ruang-laut-di-wilayah-yurisdiksi-rz-kaw-selat-malaka>, diakses pada tanggal 20 Juli 2020
- <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d-4786086/indonesia-kehilangan-potensi-poros-maritim-dunia-karena-kebijakan-ini>, diakses tanggal 21 Juli 2020

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. H. Hasim Purba, S.H., M.Hum**, Lahir di Parbutaran, 3 Maret 1966, Menamatkan Pendidikan Sarjana Hukum (S-1) dari Fakultas Hukum USU tahun 1991. Selanjutnya menempuh Pendidikan Magister Hukum (S-2) pada Program Pascasarjana Ilmu Hukum USU dan lulus Cumlaude tahun 2001. Pada tahun 2007 melanjutkan pendidikan pada Program Doktor Ilmu Hukum (S-3) di Sekolah Pascasarjana Hukum USU dan lulus pada tahun 2010 dengan predikat mendapat pujian (Cumlaude). Sejak tahun 1993 aktif mengajar di Fakultas Hukum USU sebagai Asisten Dosen dan mendapat pangkat Guru Besar (Profesor) TMT 1 Agustus 2015. Penulis pernah menjabat sebagai Ketua Departemen Hukum Keperdataan Fakultas Hukum USU periode tahun 2010–2015, selain mengajar di almamater Fakultas Hukum USU program S-1, S-2, dan S-3 yang bersangkutan juga mengajar pada Program Pascasarjana Ilmu Hukum di UISU Medan, UMA Medan dan UDA Medan. Selain aktif sebagai Staff Pengajar, penulis juga aktif sebagai narasumber dalam pertemuan Ilmiah Seminar, Simposium, FGD, dan Tim Reviewer/Penguji calon penerima beasiswa S-2–S-3 Lembaga Pengelola Dana Pendidikan (LPDP) serta menulis berbagai opini hukum dan sosial di berbagai media massa. Penulis juga aktif dan menjabat pimpinan diberbagai organisasi sosial kemasyarakatan dan keagamaan. Saat ini Penulis telah menghasilkan beberapa buku ajar yang telah diterbitkan melalui penerbit resmi. Aktivitas lainnya, saat ini penulis menjabat sebagai Ketua Dewan Perpustakaan Provinsi Sumatera Utara periode tahun 2017– 2020 dan Periode 2020 - 2023 dan Ketua Lembaga Etik dan Hukum UISU periode 2016–2019; Dekan Fakultas Hukum Universitas Harapan Medan Periode 2020 - 2023 dan Ketua Umum Majelis Daerah KAHMI Medan. Saat ini dipercaya sebagai Ketua Komisi Monitoring dan Evaluasi Majelis Wali Amanat (MWA) USU.

# Gaya Komunikasi Indonesia Tentang Selat Malaka

Lusiana Andriani Lubis  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

## 1. Pendahuluan

Kemajuan teknologi komunikasi telah mengambil peran dalam mengubah peradaban manusia kini sampai pada tahap yang kekinian dengan menggunakan on line memungkinkan kita untuk dapat dengan mudah berinteraksi dengan berbagai kelompok budaya lain, dari Negara yang berbeda. Meskipun disadari bahwa efektifitas komunikasi yang sangat berumpun balik langsung yaitu melalui komunikasi tatap muka ( Interpersonal Communication). Namun jarak antar negara ataupun wilayah menjadi satu alasan kenapa Komunikasi Massa maupun Komunikasi Media Baru lebih memainkan peranan dalam menjangkau jarak tersebut.

Para ilmuwan sosial mengakui bahwa budaya dan komunikasi itu sama seperti dua sisi mata uang, tak bisa dipisahkan. Budaya menjadi bagian dari perilaku komunikasi, dan begitupun sebaliknya, komunikasi turut menentukan, memelihara, mengembangkan dan mewariskan budaya. Seperti yang diungkapkan oleh Edward T Hall, "*Culture is communication, communication is culture*," Menurut beliau, Budaya tidak hanya menentukan siapa bicara dengan siapa, tentang apa, dan bagaimana orang menyandi pesan, makna yang dimiliki untuk pesan dan kondisi-kondisinya untuk mengirim, memperhatikan dan menafsirkan pesan. Sebenarnya seluruh aktivitas perilaku manusia sangat bergantung kepada budaya tempat kita dibesarkan (Lubis, 2018 : 1). Berangkat dari pemikiran Edward T Hall tersebut, bahwa bagaimana kita berkomunikasi sangat bergantung pada budaya kita, bila kebudayaan beraneka ragam maka beraneka ragam pula peraktek komunikasi yang dijalankan beserta gaya komunikasi yang dilakoni oleh komunikator dan komunikan (Lubis, 2018:2 ; Mulyana dan Rakhmat, 2000 ; Samovar dan Porter, 2003)

Persoalan yang sering muncul adalah kesulitan-kesulitan yang dihadapi para aktor komunikasi antarbudaya ataupun lintas budaya dalam memahami perbedaan dan ekspektasi kultural masing-masing aktor. Perbedaan ekspektasi dalam komunikasi sekurang-kurangnya menyebabkan komunikasi berjalan tidak lancar, menimbulkan perasaan tidak nyaman, atau mungkin kesalahpahaman. Hal ini yang perlu digarisbawahi dalam membahas 'Selat Malaka'. Oleh karena setiap orang mempunyai gaya komunikasi tersendiri yang bersifat personal sebagai gaya khas seseorang waktu berkomunikasi.

## 2. Permasalahan

Apa yang harus diperhatikan Indonesia dari gaya komunikasi membahas Selat Malaka ?

### 3. Pembahasan

Untuk memahami gaya berkomunikasi maka setiap orang harus berusaha menciptakan dan mempertahankan gaya komunikasi personal sebagai ciri khas pribadinya. Salah satu aspek yang perlu kita pertimbangkan dalam melakukan komunikasi dengan kelompok budaya lain adalah pertama gaya bahasa. Bagaimana kita mengungkapkan apa yang ada di pikiran kita kepada orang lain sedikit banyak mempengaruhi bagaimana mereka akan menilai identitas dan citra diri kita. Penilaian itu juga terkait dengan bagaimana kita berbicara, penampilan serta perlengkapan apa saja yang kita kenakan menjadi refleksi dari budaya yang kita miliki. Dalam hal ini, bahasa memegang peranan penting terciptanya komunikasi verbal. Menurut Hayakawa dalam Mulyana (2014:99), bahwa bahasa merupakan simbol yang paling rumit, halus dan berkembang. Bahasa menjadi sistem kesepakatan bersama untuk mewakili peristiwa-peristiwa dalam kehidupan manusia.

Memang sulit untuk mengubah gaya komunikasi, karena gaya komunikasi melekat pada kepribadian seseorang (Liliwiri, 2011: 308). Komunikasi konteks tinggi atau konteks-rendah adalah cara paling utama/mendasar untuk membedakan gaya komunikasi dari kelompok budaya yang berbeda (Martin & Nakayama, 2007). Secara umum, komunikasi konteks rendah mengacu pada pola komunikasi verbal secara langsung (*direct*), sederhana, kedekatan nonverbal dan berorientasi pada komunikator. Komunikasi konteks tinggi mengacu pada pola komunikasi verbal secara tidak langsung (*in-direct*) dan tidak berorientasi pada komunikator. Inilah yang terjadi dengan gaya berkomunikasi Indonesia dengan komunikasi konteks tinggi dalam membicarakan Selat Malaka sehingga Selat Malaka yang sejogyanya berada di antara perairan Indonesia, Malaysia, dan Singapura menjadi hidangan yang lezat bagi negara Singapura khususnya yang ingin mengubahnya menjadi Internasionalisasi Selat Malaka dengan konsep 'laut bebas' atau 'selat internasional'.

Indonesia dan Malaysia sepakat lebih mementingkan fungsi pemeliharaan lingkungan laut untuk menjaga sumber-sumber perikanan, selain sebagai wadah komunikasi / pelayaran. Namun Singapura melihat Selat Malaka lebih kepada kelangsungan pelabuhan mereka yang sangat bergantung pada lalu lintas kapal-kapal yang melalui kawasan itu. Hal ini yang menjadi polemik mengenai penyelesaian garis batas wilayah laut yang memunculkan persoalan antarnegara tetangga ini. Sementara dalam konsep 'laut bebas', klausul yang diutamakan adalah kepentingan pelayaran internasional, sementara kepentingan negara pantai dinomorduakan. Dalam konsepsi 'laut bebas' campur tangan pihak luar (negara pengguna) untuk terlibat dalam pengaturan dan pengurusan perairan Selat Malaka juga dimungkinkan, Disinilah titik masalahnya kata "Hasim Djalal-utusan Malaysia saat menyampaikan makalah pada seminar di MenSegneg" (diakses di <https://amp.kompas.com>. Maret 2020).

Dari uraian di atas, salah satu aspek yang perlu kita pertimbangkan dalam melakukan komunikasi dengan kelompok budaya lain adalah gaya bahasa / gaya komunikasi. Singapura yang semulanya rumpun Melayu hampir

sama persis dengan Indonesia dan Malaysia berkomunikasi dengan gaya bahasa konteks tinggi . Namun saat ini Singapura dengan etnis Melayu menjadi minoritas dan etnis Tionghoa mayoritas membuat semuanya sudah berubah. Apalagi dengan masuknya Amerika, Inggris, Jepang, RRC, maka gaya komunikasi yang mereka mainkan adalah gaya komunikasi konteks rendah . Hal ini perlu dicermati oleh Indonesia khususnya dalam mempertahankan perairan Selat Malaka, begitupun dengan Malaysia yang masih merupakan negara serumpun

Dalam analisis gaya komunikasi, bagaimana kita mengungkapkan apa yang ada di pikiran kita kepada orang lain sedikit banyak mempengaruhi bagaimana mereka akan menilai identitas dan citra diri kita. Penilaian itu juga terkait dengan bagaimana kita berbicara, penampilan serta perlengkapan apa saja yang kita kenakan menjadi refleksi dari budaya yang kita miliki. Dalam hal ini, bahasa memegang peranan penting terciptanya komunikasi verbal dan non verbal yang efektif. Menurut Hayakawa dalam Mulyana (2014:99), bahwa bahasa merupakan simbol yang paling rumit, halus dan berkembang. Bahasa menjadi sistem kesepakatan bersama untuk mewakili peristiwa-peristiwa dalam kehidupan manusia.

Pemahaman mengenai komunikasi antar kelompok budaya menjadi salah satu hal yang sangat menarik, terlebih lagi saat ini kita dihadapkan pada kemajuan teknologi komunikasi (komunikasi digital) yang sangat pesat. Sekat-sekat jarak sepertinya semakin kecil yang menghubungkan semua orang di belahan dunia manapun. Informasi ada dalam genggaman tangan, atau bahkan di ujung jari. Untuk itu, keterampilan dalam memahami gaya berkomunikasi antar kelompok budaya maupun kelompok negara sangatlah perlu dipelajari dan difahami agar komunikasi berlangsung efektif.

Persepsi budaya dan klasifikasi budaya menjadi rujukan mengapa gaya komunikasi yang dikotomikan menjadi komunikasi konteks tinggi dan komunikasi konteks rendah dijadikan sebagai sebuah acuan dalam berkomunikasi. Antara lain sebagai berikut:

Komunikasi Budaya	Gaya Komunikasi Konteks Tinggi	Gaya Komunikasi Konteks Rendah
Persepsi Budaya	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memakai gaya komunikasi tidak langsung</li> <li>• Mengutamakan pertukaran informasi secara non-verbal</li> <li>• Mengutamakan suasana komunikasi yang informal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memakai gaya komunikasi langsung</li> <li>• Mengutamakan pertukaran informasi secara verbal</li> <li>• Mengutamakan suasana komunikasi yang formal</li> </ul>
Klasifikasi Budaya	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pesan ada dalam konteks tidak lugas, banyak berbasa-basi</li> <li>• Makna terinternalisasikan pada orang yang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahasa yang digunakan dalam konteks lugas (langsung ke sasaran)</li> <li>• Makna spesifik, rinci</li> <li>• Pesan verbal lebih dipentingkan</li> </ul>

Komunikasi Budaya	Gaya Komunikasi Konteks Tinggi	Gaya Komunikasi Konteks Rendah
	bersangkutan <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pesan non-verbal lebih ditingkatkan</li> </ul>	
Pengaruh yang diberikan pada Atribut	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kesatuan Kelompok dan Harmoni sehingga lebih Mengutamakan kepentingan Kelompok</li> <li>• Peduli terhadap ketergantungan bersama</li> <li>• Kerjasama</li> <li>• Keluarga luas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Otonomi Individual sehingga mengutamakan kepentingan individu</li> <li>• Unik dan bebas</li> <li>• Persaingan</li> <li>• Keluarga inti</li> </ul>

Sumber : Liliweri, 2003 : 166 ; Mulyana, 2004 : 136).

Meskipun disadari bahwa dalam perakteknya gaya komunikasi tidak dapat dikotomikan menjadi komunikasi konteks tinggi dan komunikasi konteks rendah, namun persepsi budaya dapat menjadi suatu rujukan kenapa hal tersebut menjadi acuan karena adanya yang mendominasi pada atribut budaya. Oleh sebab itu, dalam komunikasi antarbudaya kesabaran penting untuk memahami bahasa konteks tinggi dan konteks rendah. Semisalnya, untuk menjaga harmoni dengan orang lain, kita sering menggunakan eufemisme yakni ungkapan-ungkapan yang menghaluskan situasi yang sebenarnya buruk, juga kebohongan putih (white lies) untuk tidak menyinggung perasaan atau mempermalukan orang lain. Begitupun diakui dari hasil penelitian bahwa negara Barat umumnya gaya berkomunikasi konteks rendah seperti Amerika Serikat, Perancis, Inggris dan lainnya. Sedangkan negara yang gaya berkomunikasi konteks tinggi seperti Indonesia, India, Malaysia, Cina, Jepang dan lainnya. Negara ( Mulyana, 2004 : 135-136).

Oleh karenanya, dalam permasalahan Selat Malaka, sebenarnya negara Asia Tenggara seperti Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand yang berhubungan langsung dengan perairan Selat Malaka harus mempunyai komitmen bersama dalam mempertahankan otonomi wilayah perairan lautnya untuk tidak ditungangi oleh negara manapun seperti Asia (Cina, Jepang) dan Barat (Amerika Serikat , Inggris). Gaya komunikasi harus dapat diperbaiki yang disesuaikan dengan dinamika komunikasi lintas budaya saat ini agar kehormatan Asia Tenggara dipandang oleh dunia bahwa perairan laut Selat Malaka boleh dilalui oleh negara manapun sebagai perairan laut internasional tapi tata aturan harus dipatuhi bahwa otonomi kelautannya punya garis batas yang jelas antar beberapa negara Asia Tenggara tersebut. Kerja keras Indonesia yang harus terus berjuang untuk tetap mempertahankan garis batas perairan Selat Malaka yang masuk ke wilayah Indonesia.

#### **4. Kesimpulan**

Uraian – uraian yang telah penulis paparkan di atas semoga dapat bermanfaat dalam kajian pemikiran Guru Besar USU dengan berbagai disiplin ilmu. Dari pandangan ilmu komunikasi, tidak ada kata terlambat selagi masih ada semangat untuk memperjuangkannya dan memperbaiki gaya berkomunikasi agar perbatasan garis wilayah perairan Selat Malaka tidak tergerus ke negara lain.

### **Daftar Pustaka**

- Liliweri, Allo. 2011. *Komunikasi Serba Ada Serba Makna*. Jakarta : Prenada Media Group.
- Liliweri, Allo. 2003. *Dasar-dasar Komunikasi Antarbudaya*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Lubis, Lusiana Andriani. 2018. *Pemahaman Praktis Komunikasi Antarbudaya*. Cet.4. Medan : USU Press.
- Mulyana, Deddy. 2005. *Komunikasi Antarbudaya : Panduan Berkomunikasi Dengan Orang-Orang Berbeda Budaya*. Bandung : Remaja Rosdakarya.
- Mulyana, Deddy. 2004. *Komunikasi Efektif*. Bandung : Remaja Rosdakarya.
- Martin, Judith N. and Thomas K. Nakayama. 2007. *Intercultural Communication in Contexts*. New York : Mc.Graw Hill Companies.
- Mulyana, Deddy, dan Jalaludin Rahmat, 2000. *Komunikasi Antarbudaya, Panduan Berkomunikasi dengan Orang-Orang Berbeda Budaya*, Bandung : PT. Remaja Rosda Karya,
- Samovar, Larry A. dan Richard E.Porter . 2003. *Intercultural Communication*. 10<sup>th</sup> (ed). Belmont California : Wadsworth Publishing Company.

### **Bacaan Tambahan :**

- Makalah seminar “Selat Malaka : Perspektif Hukum, Ekonomi, Sosial dan Politik”. Seminar Nasional Dewan Guru Besar USU. 11 Desember 2019.
- Selat Malaka , diakses <https://amp.kompas.com> , Maret 2020.
- Mengapa Selat Malaka amat diminati, diakses <https://brainly.co.id>, Maret 2020.
- Selat Malaka Jalur Perdagangan Paling Padat di Dunia, <https://republika.co.id>. Maret 2020

## Biodata Penulis



**Prof. Hj. Lusiana Andriani Lubis, MA. PhD.**, lahir di Medan pada 5 April 1967, sudah berkeluarga dengan suami drg H.Iqbal Siregar dan tiga orang anak Muhammad Andrizal Siregar S.Kom, Ilma Muzfirah Siregar dan Rifqi Ansari Siregar. Beliau tamat S1 di FISIP USU 1989, S2 dan S3 di Pusat Pengajian Komunikasi USM 1999 dan 2011. Guru besar dalam bidang Komunikasi Antarbudaya dikukuhkan di USU pada 14 Maret 2016. Saat ini sebagai dosen tetap Ilmu Komunikasi FISIP USU dan sedang menjabat Ketua Magister Ilmu Komunikasi untuk periode kedua 2017-2022. Banyak karya tulis yang telah dihasilkan, antara lain : Pemahaman Praktis Komunikasi Antarbudaya (cetakan ke-4/ 2018, HKI : C00201304028 ; Dinamika Komunikasi Antarbudaya dan Implikasi Penelitian (2016, HKI C00201605150 ; Perkawinan Antaretnis dalam Kajian Komunikasi Antarbudaya (2018). Sedangkan berupa jurnal maupun prosiding; Family Planning Communication Strategy on Field Officer Used for Daily Planning Program in Langkat District, Sumatera Utara-Indonesia (2017); The Influence of Cross Generational Perception to the Leadership Style and Organizational Communication Atmosphere among Permanent Lecturers of STMIK Royal Kisaran (2017); Jihad in Ulama Dayah Perspective (2018) ; Communication Dynamics of North Sumatera Society in Virtual Culture Context (2016); New Media and The Children Playing (2017) ; New Media in Intercultural Perspective; Communication Competency of Field Officers of Family Planning (PLKB) in Socialization of Family Planning Program in Batang Angkola Sub-District of South Tapanuli (2018). Selain itu, juga aktif menulis di media massa dan memberi kuliah umum di beberapa perguruan tinggi di Sumatera Utara maupun Nasional seperti; Universitas Malikul Saleh-Aceh, Universitas Teuku Umar-Aceh, Universitas Sebelas Maret (UNS-Solo), Universitas Lambung Mangkurat (UNL) Banjarmasin. Organisasi profesi yang diikuti adalah ISKI, ASPIKOM, Konsorsium Ilmu Komunikasi 10 PTN se Indonesia, IQRA, KAHMI SUMUT dan IKA USM SU.

# ***Quantum Dots-Sensitized Solar Cells (QDSSCS)*** **Pengganti Sel Surya Silikon sebagai Sumber Energi Alternatif Baru Terbarukan dalam Rangka Krisis Energi di Sumatera Utara Khususnya di Sepanjang Selat Malaka**

**Nasruddin MN**

Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam

## **1. Pendahuluan**

### **Latar Belakang**

Dewasa ini Indonesia khususnya Propinsi Sumatera Utara yang berada di pinggir **Selat Malaka** terus bertambah penduduknya akibat dari kemajuan bangsa, seiring dengan pertambahan penduduk diikuti dengan pertambahan infrastruktur berupa bangunan baik perumahan baru maupun gedung-gedung yang tinggi dan besar untuk keperluan hotel-hotel dan pusat-pusat perbelanjaan. Maka oleh sebab itu kebutuhan energi cukup meningkat untuk didistribusikan di Sumatera Utara.

Selama ini di Propinsi Sumatera Utara energi yang dibutuhkan untuk keperluan sehari-hari yaitu berupa listrik yang berasal dari Perusahaan Listrik Negara (PLN), tentunya dengan banyaknya yang menggunakan pada suatu saat nanti akan tidak mencukupi sehingga perlu menambah mesin-mesin yang baru otomatis akan bertambahnya keperluan energi untuk menghidupkan mesin-mesin tersebut.

Provinsi Sumatera Utara terkenal dengan wilayah perairan yang cukup luas, sektor perikanan juga sangat menjanjikan dan memiliki prospek yang cerah. Terlebih lagi di wilayah perairan Sumatera Utara yang berada di Selat Malaka kaya ikan. Hasil ikan tangkapan laut seperti di selat malaka tidak hanya menyuplai kebutuhan protein masyarakat Sumatera Utara, tetapi juga menjadi sumber mata pencarian bagi banyak nelayan dan merupakan sebagai sumber meningkatkan kesejahteraan mereka.

Namun sayangnya nelayan-nelayan yang melaut sampai malam hari sangat membutuhkan kepada energi baik listrik maupun minyak solar untuk menghidupkan mesin kapalnya dan sekarang ini sering terjadi kelangkaan, oleh sebab itu nelayan yang berlayar dilautan pada malam hari tentu akan terjadi kesulitan dikarenakan penerangan yang tidak mencukupi PLN.

Kami sebagai peneliti terus menerus melakukan penelitian dalam rangka mencari alternatif lain untuk menghasilkan energi baru terbarukan yaitu energi surya agar dapat menabung sinar matahari dimasukkan ke dalam aki pada siang hari seperti pada gambar 1 dan juga dapat dipergunakan untuk penerangan jalan-jalan dipinggir pantai seperti gambar 2



Gambar 1. Papan panel memanen energy matahari beserta akinya



Gambar 2. Lampu jalan dengan energi surya dari mata hari

Gambar 1 merupakan papan panel surya yang memanen energi matahari beserta akinya kemudian dirubah menjadi energi listrik untuk penerangan dimalam hari dan juga bisa dipergunakan untuk menghidupkan statar mesin kapal yang dipergunakan oleh nelayan dan sebagainya, sedangkan gambar 2 merupakan lapu jalan yang dilengkapi dengan papan panel surya yang menabung sinar matahari pada siang hari dan pada malam hari akan menghidupkan lampu-lampu untuk menerangkan jalan-jalan yang belum mendapatkan penerangan dari jaringan listrik dari PLN. Papan panel memanen energi matahari ini beserta akinya jika dibeli oleh para nelayan harganya lebih murah dan lebih praktis untuk pengelolaannya.

Jadi kekurangan energi listrik tersebut yang berasal dari PLN diperlukan cara lain sebagai alternatif untuk mengadakan energi yaitu dengan cara mendapatkan energi baru dan yang terbarukan, dimana istilah dari energi alternati adalah merujuk kepada semua energi yang dapat digunakan untuk tujuan menggantikan bahan bakar konvesional yang berasal dari fosil sebagai potensi sumber energi, sedangkan fosil-fosil yang ada saat ini sangat terbatas dan akan habis sehingga menjadi masaalah baru jika tidak ada penggantinya.

Dalam rangka mengatasi masaalah yang terjadi akibat kekurangan atau kehabisan sumber energi yang berasal dari fosil maka perlu melakukan peneltian-penelitian untuk mencari energi baru yang terbarukan agar menjadi sumber energi sebagai alternatif dengan menggunakan teknologi alternatif untuk menghasilkan energi agar dapat mengatasi masaalah sehingga tidak menimbulkan masaalah yang baru.

Direktorat Jenderal Energi Baru, Terbarukan, dan Konservasi Energi (EBTKE), melalui pemerintah menargetkan bisa mengembangkan pembangkit listrik tenaga surya (PLTS) 5.000 megawatt (MW) sampai tahun 2020."Saat ini kapasitas yang sudah terpasang baru sekitar 70 MW," kata Direktur Aneka Energi Baru dan Energi Terbarukan Maritje Hutapea belum lama ini di Jakarta.

Oleh karena itulah kami di FMIPA USU yaitu di Departemen Fisika telah melakukan beberapa penelitian diantaranya adalah berupa pengadaan sumber energi baru dan terbarukan yang sangat berpotensi untuk membantu mengatasi kekurangan energi di Indonesia khususnya di Sumatera Utara adalah sumber energi surya yang berasal dari matahari melalui sel surya-

terutama sel surya non-silikon-harus terus dilanjutkan. Beberapa aspek yang menjadi dipertimbangkan dalam penelitian sel surya, yaitu biaya fabrikasi yang murah dan mudah, ramah lingkungan, hasil efisiensi yang menjanjikan, dan potensi untuk dapat dikomersialisasikan.

Selama ini masih menggunakan sel surya yang berasal dari bahan baku silikon dan masih dianggap sangat potensial, untuk lebih unggul lagi dan sangat sederhana sekarang ini sudah ada bahan lain sebagai pengganti sel surya silikon adalah *quantum dots-sensitized solar cells* (QDSSCs) merupakan salah satu jenis sel surya yang menarik perhatian peneliti saat ini. Jenis sel surya ini merupakan turunan dari *dye-sensitized solar cells* (DSSCs) yang ditemukan oleh O'Regan dan Grätzel pada tahun 1991 (MICHAEL Grätzel and Durrant 2008). QDSSCs menggunakan semikonduktor berpitana sempit sebagai pengganti dye yang tidak dapat menyerap semua gelombang cahaya, beberapa contoh semikonduktor yang telah digunakan sebagai *sensitizer* pada sel surya adalah CdS (Kim et al. 2011), CdSe (Robel et al. 2006), PbS (Plass et al. 2002).

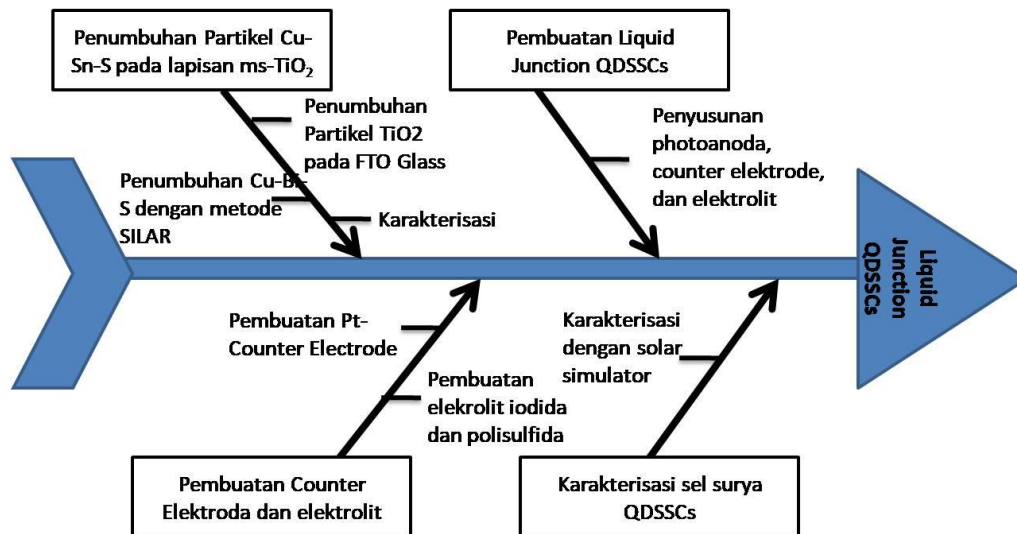
### **Rumusan Masalah**

*Quantum dots-sensitized solar cells* (QDSSCs) merupakan turunan dari *dye-sensitized solar cells* (DSSCs) menggunakan semikonduktor berpitana sempit sebagai pengganti dye yang tidak dapat menyerap semua gelombang cahaya, yang menjadi masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana merancang QDSSCs tipe *liquid junction* dapat menyerap semua gelombang cahaya dari matahari
2. Berapa besar efisiensi yang dihasilkan dari penggunaan semikonduktor Cu-Bi-S sebagai penyerap cahaya pada QDSSCs tipe *liquid junction*?
3. Bagaimana kondisi optimal yang harus dipenuhi pada metode SILAR untuk menghasilkan nanopartikel semikonduktor Cu-Bi-S dengan efisiensi yang tinggi?

### **Pembahasan**

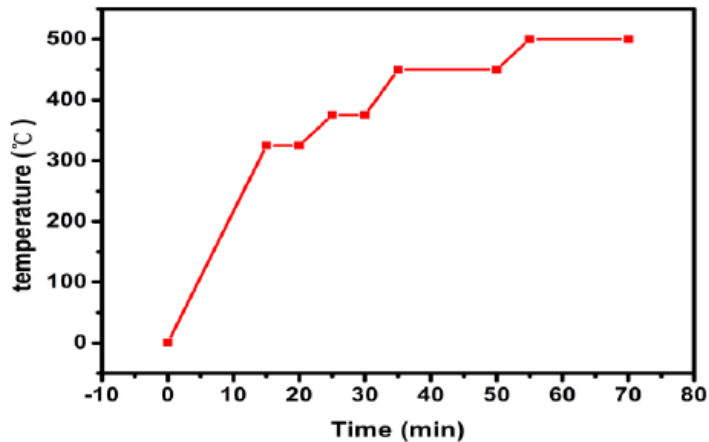
Penelitian ini menggunakan nanopartikel semikonduktor Cu-Bi-S sebagai material penyerap cahaya pada sel surya jenis QDSSCs tipe *liquid-junction*, untuk menganalisa masalah tersebut diatas dalam hal ini menggunakan metode *fishbone* diagram sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 3.



**Gambar 3.** Tulang ikan penelitian penggunaan semikonduktor Cu-Bi-S material penyerap cahaya pada QDSSCs tipe *liquid-junction*

Peralatan yang dipergunakan pada penelitian ini meliputi: cawan petri, spatula, pinset, tabung penyimpan larutan, *magnetic stirrer*, Tanur tabung, *hot plate* dan *stirrer*, gelas objek, pemotong kaca, *tape*, *muffle furnace*, pelubang gelas, *ceramic boat*, *thermoplastic sealant*. Sedangkan bahan yang dipergunakan pada penelitian ini meliputi: Pasta  $\text{TiO}_2$  20 nm, Pasta  $\text{TiO}_2$  WER4-O, $\text{Na}_2\text{S}\cdot 9\text{H}_2\text{O}$ ,  $\text{Cu}(\text{SO})_4\cdot 5\text{H}_2\text{O}$ ,  $\text{Bi}(\text{NO}_3)_3\cdot 5\text{H}_2\text{O}$ , Sulfur powder (S), Potassium chloride (KCl), Sodium hydroxide (NaOH), Pottassium iodide (KI), FTO glass substrate, Parafilm sheet,  $\text{H}_2\text{PtCl}_6$ , Metanol, Acetone, Ethanol, Aquades.

Proses Pembuatan lapisan  $\text{TiO}_2$  dengan cara melapisi kaca objek, yang dipotong dengan ukuran 2,5 x 1,4 cm, dengan pasta  $\text{TiO}_2$  yang memiliki partikel berukuran 20 nm; ukuran sampel dan ketebalannya ditentukan dengan menggunakan plester. Setelah kaca dilapisi dengan pasta  $\text{TiO}_2$ , proses *annealing* dilakukan dengan menggunakan gradient suhu seperti yang ditunjukkan pada gambar 4.



**Gambar 4.** Gradient suhu yang digunakan para proses *annealing*.

Gradien suhu pada gambar 2 menunjukkan bahwa kemungkinan akan terjadinya perubahan ukuran partikel setelah dianil dengan temperatur 0°C sampai dengan 500°C yang diikuti oleh lamanya anil tersebut.

Kemudian dilakukan proses penumbuhan partikel semikonduktor Cu-Bi-S dengan SILAR, Nanopartikel Cu-Bi-S ditumbuhkan pada lapisan mesoporus TiO<sub>2</sub> dengan menggunakan metode SILAR. Larutan precursor terdiri dari 0.1 M, 27°C Cu(SO)<sub>4</sub> pada aquades dan 0,1 M 27°C Bi(NO<sub>3</sub>)<sub>3</sub> pada aquades sebagai sumber kation, serta 0.1 M, 27°C Na<sub>2</sub>S pada larutan methanol sebagai sumber anion (S<sup>2-</sup>). Langkah pengerjaan diberikan sebagai berikut:

1. Sampel TiO<sub>2</sub> yang telah disiapkan dicelupkan pada larutan Cu(SO)<sub>4</sub> selama 15 detik, kemudian dicuci dengan aquades dan dikeringkan di pada suhu kamar dengan tingkat kekeringan 50%. Sampel tersebut kemudian dibenamkan ke larutan Na<sub>2</sub>S selama 30 detik, diikuti dengan pencucian menggunakan methanol dan pengeringan hingga 50% kering. Proses ini dikatakan sebagai satu siklus dan diulangi sebanyak n-siklus sehingga diperoleh penumbuhan partikel Cu-S pada lapisan mesoporus TiO<sub>2</sub>.
2. Sample kemudian dibenamkan pada 25°C, 0.1 M larutan Bi(NO<sub>3</sub>)<sub>3</sub> selama 20 detik, dicuci dengan aquades dan dikeringkan. Selanjutnya sampel dibenamkan kembali ke larutan 0.1 M Na<sub>2</sub>S selama 30 detik, diikuti dengan pencucian dan diulangi sebanyak n-siklus. Setelahnya sampel telah memiliki partikel Cu-S/Bi-S pada lapisan mesoporus TiO<sub>2</sub>.
3. Sampel tersebut kemudian di-annealed pada tanur yang dialiri nitrogen pada suhu 200°C selama 5 menit. Nanopartikel Cu-Bi-S akan terbentuk setelah proses ini.

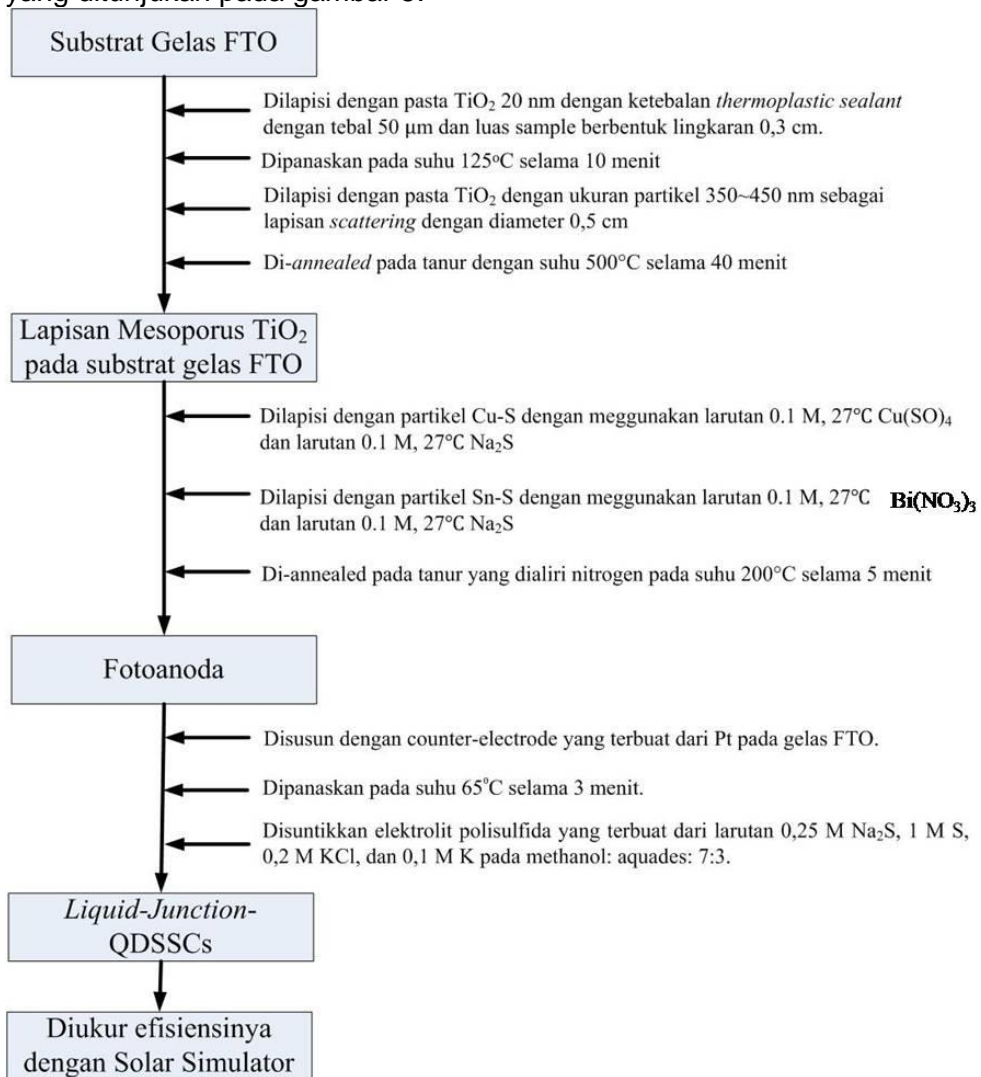
Untuk menjadi QDSSCs Jenis *Liquid Junction* sebagai penyerap cahaya yang baik dibuat dengan cara sebagai berikut:

1. Area aktif lapisan TiO<sub>2</sub> dibentuk diatas substrat gelas FTO dengan metode *doctor-blade*, pembatas yang dipergunakan adalah

*thermoplastic sealant* dengan tebal 50  $\mu\text{m}$ . Area aktif yang dibentuk berupa lingkaran dengan diameter 0,3 cm. Lalu, sampel dipanaskan pada suhu 125°C selama 10 menit. Setelah didinginkan pada suhu ruangan, sampel kembali dilapisi dengan pasta  $\text{TiO}_2$  dengan ukuran partikel 350~450 nm sebagai lapisan *scattering* dengan diameter 0,5 cm. Sampel kemudian di-*anneal* pada suhu 350 - 500°C selama 40 menit.

2. Semikonduktor Cu Bu S yang ditumbuhkan disebut dengan foto anoda.
3. Fotoanoda dan *counter-elektroda* disusun dengan menggunakan parafilm. Sampel kemudian dipanaskan pada suhu 65°C selama 3 menit.

Diagram alir penelitian untuk pembuatan QDSSCs jenis *Liquid Junction* seperti yang ditunjukkan pada gambar 5.



**Gambar 5.** Diagram alir penelitian pembuatan QDSSCs jenis *Liquid Junction*.

Untuk mengetahui besar kecilnya efisiensi dari Fotovoltaic dapat dilakukan dengan mengukur **Power Conversion Efficiency (PCE)** menggunakan Keithley 2400 Source Meter pakai lampu Oriel 150W Xe dan menggunakan band-pass filter yang mensimulasikan spektrum matahari AM 1.5, dan evaluasi dengan menggunakan persamaan (1)

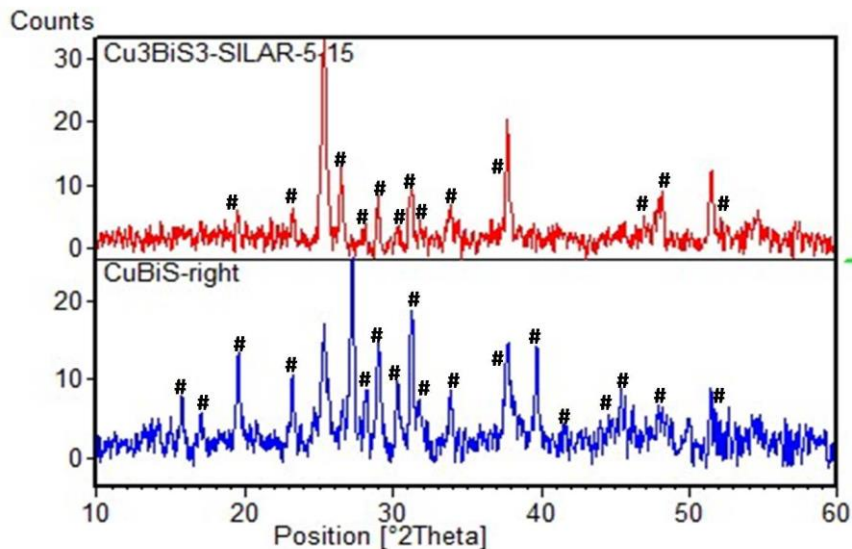
$$PCE = (FF \times I_{sc} \times V_{oc}) / P_{in} \quad (1)$$

di mana  $I_{sc}$  adalah arus hubung singkat,  $V_{oc}$  adalah tegangan hubung-terbuka,  $FF$  adalah faktor pengisian,  $P_{in}$  adalah kekuatan cahaya yang timbul.  $FF$  adalah parameter penting untuk menunjukkan daya output efektif untuk sel surya seperti yang ditunjukkan pada rumus (2)

$$FF = P_{opt} / (I_{sc} \times V_{oc}) \quad (2)$$

di mana  $P_{opt}$  adalah daya output maksimum.

Untuk selanjutnya, proses SILAR dilakukan terlebih dahulu pada sistem Cu-Bi-S untuk mendapatkan jumlah siklus yang sesuai untuk semikonduktor tiga element (Cu-Sn/Bi-S) seperti ditunjukkan pada gambar 6.



**Gambar 6.** Perbandingan pola XRD dari  $Cu_3BiS_3$  menggunakan 5-15 siklus SILAR dan CBD.

Gambar 4 menunjukkan pola difraksi sinar-X untuk material semikonduktor berbasis Cu-S, lapisan logam oksida ( $TiO_2$ ) yang dihasilkan dengan menjalani 3 siklus untuk pengendapan Bi-S dan 9 siklus pengendapan Cu-S. Pada proses metode SILAR ini terbentuk semikonduktor  $Cu_3BiS_3$  hanya ada dua puncak yang sesuai dengan  $Cu_3BiS_3$ , jika dibandingkan dengan menggunakan metode CBD yang memiliki konstanta sel  $a = 7,697 \text{ \AA}$ ,  $b = 10,388 \text{ \AA}$ ,  $c = 6,712 \text{ \AA}$ , memiliki perjanjian yang sama dengan Kartu JCPDS (No. 43-1479). Ini terjadi karena kurangnya lapisan pengendapan Bi-S dan Cu-S yang diperoleh dari 3-9 siklus. Namun, ketika jumlah siklus meningkat,

puncak terhormat untuk  $\text{Cu}_3\text{BiS}_3$  muncul lebih banyak daripada siklus 3-9. Ini menunjukkan bahwa semakin banyak siklus SILAR,

Nilai hasil pengukuran fotovoltaiik dari sel surya dengan semikonduktor  $\text{Cu}_3\text{BiS}_3$  seperti ditunjukkan pada tabel 1.

**Tabel 1.** Hasil pengukuran fotovoltaiik dari sel surya dengan semikonduktor  $\text{Cu}_3\text{BiS}_3$

Jumlah Siklus	J(mA/cm <sup>2</sup> )	Voc(V)	FF(%)	PCE(%)
3-9	1.11	0.03	29.68	0.010
5-15	1.75	0.04	29.65	0.020
6-6 (Bi-S/Cu-S)	1.13	0.02	35.49	0.008
6-6 (Cu-S/Bi-S)	0.18	0.02	34.57	0.001

Tabel 1, menunjukkan bahwa jumlah siklus terbukti memiliki efek PCE yang sangat besar; yaitu 5-15, siklus ini memberikan PCE yang terbaik yaitu 0,02%. Namun, FF yang diperoleh sangat rendah jika dibandingkan dengan 6-6 siklus. Nilai PCE dari 5-15 siklus berasal dari kristalinitas yang sesuai dengan pola XRD pada Gambar 4. Namun demikian, hasil ini jauh lebih kecil daripada Yin dan Jia yang dapat menghasilkan PCE sebesar 1.281% yang menggunakan Array nanorod  $\text{TiO}_2$  sebagai oksida logam mereka. Ini bisa terjadi karena struktur oksida logam yang digunakan berbeda, penelitian ini menggunakan  $\text{TiO}_2$  mesopori sebagai struktur oksida logam, rasio permukaan terhadap volume berbeda dari nanorod, menghasilkan reaksi kimia yang buruk dengan elektrolit

## Kesimpulan

1.  $\text{Cu}_3\text{BiS}_3$ -Semikonduktor *Sensitized Solar Cells* dapat diproduksi dengan menggunakan metode SILAR, namun demikian PCE yang dihasilkan adalah sebesar 0,02%. PCE yang dihasilkan dari penelitian tersebut berasal dari struktur mismatch logam oksida. Meskipun PCE yang dihasilkan masih kecil, namun penelitian ini sangat berpotensi untuk dikembangkan menjadi pengganti sel surya silikon, karena peralatan yang dibutuhkan untuk proses produksi lebih bernilai ekonomi dibandingkan dengan sel surya silikon yang selama ini dipergunakan.
2.  $\text{Cu}_3\text{BiS}_3$ -Semikonduktor *Sensitized Solar Cells* dapat diaplikasikan dalam bentuk *solid state solar cells* untuk berbagai keperluan yang membutuhkan daya kecil seperti kalkulator; sel surya jenis ini juga bisa dikembangkan menjadi untuk *charger* model baru yaitu tidak perlu lagi mengambil energi listrik PLN. Selain itu, pengembangan lainnya adalah sebagai sumber daya listrik untuk lampu-lampu jalan dan sebagainya.
3.  $\text{Cu}_3\text{BiS}_3$ -Semikonduktor *Sensitized Solar Cells* dapat diaplikasikan dalam bentuk *solid state solar cells* untuk berbagai keperluan yang membutuhkan daya besar seperti keperluan lampu jalan dan juga untuk keperluan lampu yang dipergunakan oleh nelayan dilaut pada malam hari.

## Daftar Pustaka

- Carp, O., C. L. Huisman, and A. Reller. 2004. "Photoinduced Reactivity of Titanium Dioxide." *Progress in Solid State Chemistry* 32 (1–2): 33–177.
- Diebold, Ulrike. 2003. "The Surface Science of Titanium Dioxide." *Surface Science Reports* 48 (5–8): 53–229.
- Grätzel, MICHAEL, and JAMES R Durrant. 2008. "Dye-Sensitized Mesoscopic Solar Cells." *Nanostructured and Photoelectrochemical Systems for Solar Photon Conversion* 3: 503–36.
- Grätzel, Michael, and Brian O'Regan. 1991. "A Low-Cost, High-Efficiency Solar Cell Based on Dye-Sensitized Colloidal TiO<sub>2</sub> Films." *Nature* 353 (6346): 737–40.
- Kementerian ESDM. 2012. "Matahari Untuk PLTS Di Indonesia." 2012. [www2.esdm.go.id/.../5797-matahari-untuk-plts-di-indonesia.html](http://www2.esdm.go.id/.../5797-matahari-untuk-plts-di-indonesia.html).
- Kim, Jongmin, Hongsik Choi, Changwoo Nahm, Joonhee Moon, Chohui Kim, Seunghoon Nam, Dae Ryong Jung, and Byungwoo Park. 2011. "The Effect of a Blocking Layer on the Photovoltaic Performance in CdS Quantum-Dot-Sensitized Solar Cells." *Journal of Power Sources* 196 (23): 10526–31.
- Kongkanand, Anusorn, Kevin Tvrdy, Kensuke Takechi, Masaru Kuno, and Prashant V. Kamat. 2008. "Quantum Dot Solar Cells. Tuning Photoresponse through Size and Shape Control of CdSe-TiO<sub>2</sub> Architecture." *Journal of the American Chemical Society* 130 (12): 4007–15.
- Pan, Zhenxiao, Huashang Rao, Iván Mora-Seró, Juan Bisquert, and Xinhua Zhong. 2018. "Quantum Dot-Sensitized Solar Cells." *Chemical Society Reviews*.
- Pathan, H. M., and C. D. Lokhande. 2004. "Deposition of Metal Chalcogenide Thin Films by Successive Ionic Layer Adsorption and Reaction (SILAR) Method." *Bulletin of Materials Science* 27 (2): 85–111.
- Plass, Robert, Serge Pelet, Jessica Krueger, Michael Grätzel, and Udo Bach. 2002. "Quantum Dot Sensitization of Organic-Inorganic Hybrid Solar Cells." *Journal of Physical Chemistry B* 106 (31): 7578–80.
- Robel, István, Vaidyanathan Subramanian, Masaru Kuno, and Prashant V. Kamat. 2006. "Quantum Dot Solar Cells. Harvesting Light Energy with CdSe Nanocrystals Molecularly Linked to Mesoscopic TiO<sub>2</sub>films." *Journal of the American Chemical Society* 128 (7): 2385–93.
- Tian, Jianjun, and Guozhong Cao. 2013. "Semiconductor Quantum Dot-Sensitized Solar Cells." *Nano Reviews* 4 (1): 22578.
- Yin, J. and Jia, J., 2014. Synthesis of Cu<sub>3</sub>BiS<sub>3</sub> nanosheet films on TiO<sub>2</sub> nanorod arrays by a solvothermal route and their photoelectrochemical characteristics. *CrystEngComm*, 16(13), pp.2795-2801

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. Nasruddin MN, M. Eng. Sc.** Merupakan Guru Besar Tetap Bidang Fisika Zat Padat pada Departemen Fisika Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam (FMIPA) Universitas Sumatera Utara (USU), yang lahir di Samalanga Aceh Utara 6 Juli 1955. Lulus dan memperoleh gelar sarjana S-1 tahun 1986 di Jurusan Fisika (FMIPA USU) Medan, memperoleh gelar S-2 tahun 1992 di Program Studi Opto Elektroteknika dan Aplikasi Laser (OEAL) Universitas Indonesia (UI) Jakarta, memperoleh gelar S-3 tahun 2010 di Program

Studi Fisiko Kimia Pascasarjana Universitas Sumatera Utara (USU).

Pada tahun 2009 menempuh pendidikan "Program Sandwich USU-UKM" Pusat Pengajian Sains Kimia & Teknologi Makanan Universitas Kebangsaan Malaysia (UKM) sebagai Promotor adalah Prof. Madya Dr. Jumat Salimon dan pada tahun yang sama (2009) menempuh Program "Sandwich" Ph.D. Head of Quality Management, Faculty of Engineering & Built Environment University Kebangsaan Malaysia (UKM) sebagai Promotor adalah Prof. Dr. Ahmad kamal Ariffin Mohd Ihsan.

Prof. Dr. Nasruddin MN, M. Eng. Sc. Sejak masih kuliah di S-1, sudah menjadi pegawai negeri yang ditempatkan di Biro Rektor Universitas Sumatera Utara (USU) pada tahun 1981 dan pada tahun 1987 beralih dari pegawai administrasi menjadi Staf Pengajar tetap bidang Fisika di FMIPA USU. Pada tahun 2010 s/d 2013 menjadi Kepala Laboratorium Fisika Dasar LIDA (Laboratorium Ilmu-ilmu Dasar) USU, dan Pada tahun 2011 s/d 2016 menduduki Jabatan Ketua Program Doktor (S-3) dan Program Studi Magister (S-2) Ilmu Fisika FMIPA USU. Tahun 2016 s/d sekarang selain dari staf pengajar tetap di Departemen Fisika memegang jabatan sebagai Kepala Laboratorium Fisika gelombang FMIPA USU. Pada tahun 2000 s/d 2009 pernah mengajar di Program Studi Magister (S-2) Teknik Mesin USU, pada tahun 2010 pernah menjadi sebagai Redaksi Pelaksana Jurnal Kedokteran Dan Kesehatan (**Ibnu Sina**) Fakultas Kedokteran UISU, pada tahun 2015 juga pernah menjadi sebagai Ketua Dewan Redaksi Jurnal **Material dan Teknologi** Fakultas MIPA USU, pada tahun 2017 s/d sekarang juga sebagai salah seorang Reviewer Penelitian dan Pengabdian kepada masyarakat di USU.

# Peran Selat Malaka dalam Sejarah Masuknya Islam dan Kebudayaan di Indonesia dan Sumatera Utara

Pujiati

Fakultas Ilmu Budaya

## I. Pendahuluan

### A. Latar Belakang

Selat Malaka memiliki peran sangat penting baik bagi Nusantara atau Indonesia dari zaman dulu hingga sekarang. Karena menjadi jalur perdagangan internasional. Banyak kapal-kapal dagang dari negara lain yang melintas dari berbagai negara ke Indonesia. Selat Malaka adalah jalur utama yang menghubungkan antara timur dan barat. Baca juga: KKP Tambah 2 Unit Kapal Pengawas di Natuna Utara dan Selat Malaka Ada sekitar 400 pelabuhan dan 700 buah kapal yang bergantung pada Selat Malaka, karena sudah menjadi jalur utama sejak masa awal peradaban manusia di Nusantara. Sejak dulu di Selat Malaka banyak kedatangan pedagang-pedagang dari berbagai negara. Salah satu pedagang dari Tamil, India yang jumlahnya begitu besar. Sebagai penguasa selat, Kerajaan Sriwijaya merasa berhak untuk menarik pajak dari pedagang-pedagang yang melintasi Selat Malaka. Merasa pajak yang ditarik terlalu tinggi, para pedagang melaporkan pada raja Kerajaan Cola. Kemudian Kerajaan Cola menyerang Sriwijaya dua kali, pada 1017 dan 1025. Dampaknya membuat Sriwijaya lemah dan berbagai penguasa di Selat Malaka bergantian. Tak lama kemudian Sriwijaya runtuh, pelayaran perdagangan di Selat Malaka semakin ramai. Dikutip buku Pasai Kota Pelabuhan Jalan Sutra (1997), Selat Malaka sudah menjadi jalur pelayaran dan perdagangan internasional sejak Kerajaan Samudra Pasai. Selat Malaka sejak abad-abad pertama masehi sudah dipergunakan sebagai jalur pelayaran dan perdagangan antara India dan China Selatan serta bangsa-bangsa yang mendiami dataran Asia Tenggara, salah satunya di kepulauan Indonesia. Peranan Selat Malaka sebagai salah satu jalan sutera atau silk road semakin ramai dikenal berbagai bangsa di kawasan Asian Barat, Tenggara, dan Timur, serta negara-negara Eropa turut menggunakan jalur Selat Malaka (Welianto, 2020).

Islam masuk ke Indonesia dari Arab dan melalui jalur selat Malaka. Makanya peran selat Malaka sangat besar untuk membantu penyebaran agama di Indonesia, baik agama Hindu, Budha, Islam dan Keristen. Dari sumber Arab dan Persia diperoleh keterangan mengenai kerajaan Sriwijaya di Sumatera. Berita Arab yang pertama berasal dari Ibn Hordadzh dari tahun 844-848 M. Ia mengatakan bahwa raja Zabag disebut maharaja, kekuasaannya meliputi pulau-pulau di lautan timur. Hasil negerinya berupa kapur barus. Pada tahun 851 M, saudagar Sulayman menyebutkan tentang pelayarannya ke timur. Dikatakannya bahwa kapal mula-mula tiba di kalah-bar yang diperintah oleh seorang raja seperti halnya Zabag. Kemudian

dikatakannya ada gunung berapi di dekat Zabag. Pada tahun 902 berita tadi diulangi oleh Ibn Al-Fakih, bahwa Zabag kalah-bar di kuasai oleh seorang raja. Barang dagangannya terdiri dari cengkeh, kayu cendana, kapur barus dan pala. Pelabuhannya yang besar di pantai barat ialah Fancur (Barus). Rajanya disebut maharaja dan sangat kaya (Suryani, 2003).

Kawasan sekitar selat Malaka dianggap sebagai satu kesatuan wilayah yang dipersatukan lalu lintas air. Pengambilan zona semacam ini melalui pendekatan sejarah maritim Indonesia, yang melihat seluruh wilayah perairannya sebagai pemersatu yang mengintegrasikan ribuan pulau yang terpisah-pisah (Lapian, 1978:21)

Selat Malaka sebagai jalur perdagangan yang di pergunakan oleh lalu lintas pelayaran internasional telah dimulai sejak awal abad masehi. Bukti-bukti arkeologis malah memperkirakan bahwa hubungan perdagangan antara kawasan Pantai Timur Pulau Sumatera itu telah ada sejak masa-masa jauh sebelumnya.

Pelayaran pada zaman dahulu masih menggantungkan kekuatannya pada angin, karena kapal yang dipergunakan masih merupakan kapal layar. Dengan demikian sistem angin di sekitar selat Malaka sangat menentukan arus perdagangan. Pada musim barat untuk ukuran Indonesia, angin bertiup dari lautan Hindia ke arah Pulau Sumatera menuju benua Australia (September- April). Waktu itulah pedagang dari Barat berlayar ke timur mengikuti angin musim dari India dapat terus melalui Teluk Benggala menuju Selat Malaka.

Dalam sejarah kemaritiman Selat Malaka merupakan jalur pelayaran dan perdagangan yang sangat penting, sebagai jalan lintas para pedagang yang melintasi bandar-bandar penting disekitar Samudera India dan Teluk Persia. Itu sebabnya Selat Malaka menjadi pintu gerbang ke jalan perdagangan Barat dan Selatan Cina sebagai jalur perdagangan Timur menuju Cina (Hasan, 1976:7).

## **B. Rumusan Masalah**

1. Apa Peran selat Malaka sebagai media jalur laut transportasi untuk membantu masuknya Islam dan kebudayaan di Sumatera Utara ?
2. Mengapa selat malaka menjadi jalur penting dakwah dan perdagangan bagi Islam dan Kebudayaan?

## **II. Pembahasan**

### **2.1 Peran selat Malaka sebagai media jalur laut transportasi untuk membantu masuknya Islam dan kebudayaan di Sumatera Utara.**

Adapun peran selat Malaka sebagai media jalur laut transportasi untuk membantu masuknya Islam dan kebudayaan di Sumatera Utara antara lain :

1. Jalur laut selat Malaka menghadirkan jalur transportasi laut yang efektif bagi para dai dan ulama Islam dari Timur Tengah untuk berdakwah di Nusantara /Asia Tenggara. Lewat dakwah yang dibawa langsung dan jalur perdagangan membuat ramainya jalur laut selat Malaka, menjadikan Islam

disebarkan ke berbagai wilayah. Hadirnya Islam merupakan dampak positif dari ramainya transaksi dagang dan berdakwah di kawasan Selat Malaka.

2. Selat Malaka merupakan selat yang letaknya sangat strategis dalam sejarah perdagangan dunia. Beragam transaksi jual-beli dari berbagai belahan dunia dilakukan di kawasan perairan ini. Kerajaan-kerajaan yang berada di dekat kawasan strategis itu pun memetik banyak keuntungan. Selat Malaka sangat strategis karena selain keuntungan ekonomi, mengenal Islam juga merupakan salah satu dampak positif dari ramainya hubungan dagang dengan para saudagar mancanegara. Menurut hikayat Sejarah Melayu dan catatan orang Cina pada 1409, orang Malaka telah memeluk agama Islam.
3. Peran selat Malaka merupakan gerbang utama masuknya Islam ke Asia Tenggara. Dari Semenanjung Malaka, Islam bersentuhan dengan bangsa Melayu yang kemudian menyebar ke seluruh kawasan Asia Tenggara.

Kerajaan Malaka memiliki peranan yang sangat penting dalam penyebaran Islam di Indonesia. Melihat dari sejarahnya, Dalam versi lain disebutkan, Islam lebih dahulu dikenal di Samudra Pasai, Aceh, sebelum sampai ke Malaka. Keberadaan Islam di Samudra Pasai merupakan dampak perkembangan penyebaran Islam dari Kerajaan Perlak. Bermula dari Kerajaan Perlak, penyebaran Islam mengalami perkembangan pesat, termasuk di Malaka. Beberapa sumber sejarah menyebutkan, Islamnya Malaka berangkat dari Kerajaan Samudra Pasai. Parameswara, raja pertama Kerajaan Malaka (1384-1414), beristrikan putri dari Kerajaan Pasai.

Setelah menjalin hubungan dengan Pasai, Parameswara memeluk agama Islam. Dengan berislamnya sang sultan, diislamkanlah seluruh kerajaan dan rakyatnya. Islam pun menjadi agama resmi Kerajaan Malaka. Dalam Ensiklopedi Tematis Dunia Islam disebutkan, para pedagang, mubalig, serta guru sufi kemudian datang berbondong-bondong dari Timur Tengah ke bandar Kerajaan Malaka dan Pasai. Dari dua kerajaan tersebut, tersebarlah ajaran Islam ke Pattani (Thailand) serta kawasan semenanjung, seperti Johor, Pahang, dan Perak.

Kerajaan Malaka runtuh pada Agustus 1511 ketika wilayahnya diserang penjajah Portugis di bawah pimpinan Afonso de Albuquerque. Saat itu, Malaka diperintah Sultan Mahmud Syah. Tapi, runtuhnya Malaka bukan berarti lenyapnya Islam di tanah Melayu. Keruntuhan tersebut justru mendorong penyebaran Islam yang lebih luas.

Para keturunan Sultan Mahmud Shah masih terus berjuang mempertahankan diri, hingga kemudian tersebar ke beberapa wilayah. Riau, Lingga, Johor, dan Pahang menjadi empat negeri utama kelanjutan sejarah kerajaan Islam Melayu.

## **2.2 Selat malaka menjadi jalur penting dakwah dan perdagangan bagi Islam dan Kebudayaan disebabkan faktor :**

### **1. Faktor Sejarah Masuknya Islam Ke Indonesia dan Sumatera Utara melalui selat Malaka**

Islam masuk ke Indonesia melalui selat Malaka sebagai jalan utama transportasi sampainya ke Indonesia dan Sumatera Utra Setelah wafatnya Nabi Muhammad SAW pada tahun 632 M, kepemimpinan Islam dipegang oleh para khalifah. Dibawah kepemimpinan para khalifah, agama Islam mulai disebarkan lebih luas lagi. Sampai abad ke-8 saja, pengaruh Islam telah menyebar ke seluruh Timur Tengah, Afrika Utara, dan Spanyol. Kemudian pada masa dinasti Umayyah, pengaruh Islam mulai berkembang hingga Nusantara. Sejarah mencatat, kepulauan-kepulauan Nusantara merupakan daerah yang terkenal sebagai penghasil rempah-rempah terbesar di dunia. Hal tersebut membuat banyak pedagang dari berbagai penjuru dunia datang ke Nusantara untuk membeli rempah-rempah yang akan dijual kembali ke daerah asal mereka. Termasuk para pedagang dari Arab, Persia, dan Gujarat. Selain berdagang, para pedagang muslim tersebut juga berdakwah untuk mengenalkan agama Islam kepada penduduk lokal.

Menurut "Van Leur" di Asia terdapat dua jalan perniagaan besar yaitu yang melalui darat dan yang melalui laut. Jalan darat disebut Jalan Sutera yang dimulai dari Tiongkok melalui Asia Tengah dari Turkistan sampai ke Laut Tengah, jalan ini berhubungan juga dengan jalan-jalan kafilah dari India. Sedangkan jalan yang melalui Laut ialah dari Tiongkok dan Indonesia melalui Selat Malaka dan India. Dari sini ada ke Teluk Persia melalui Suriah ke Laut Tengah, ada yang ke Laut Merah melalui Mesir dan sampai juga ke Laut Tengah (Leirissa, 1996:15-16).

Dalam sejarah kemaritiman, Selat Malaka merupakan jalur pelayaran dan perdagangan yang sangat penting, yang dipergunakan oleh lalu lintas pelayaran internasional telah dimulai sejak awal abad Masehi. Bukti-bukti arkeologis malah memperkirakan bahwa hubungan perdagangan antara kawasan pantai Timur pulau Sumatera telah ada sejak masa-masa jauh sebelumnya (Hasan, 1976:7).

### **2. Faktor Teori-Teori Masuknya Islam ke Indonesia dan ke Sumatera Utara melalui Selat Malaka**

Menurut beberapa sejarawan, agama Islam baru masuk ke Indonesia pada abad ke-13 Masehi yang dibawa oleh para pedagang muslim, khususnya ke Sumatera Utara lewat jalur laut salah satunya selat Malaka. Ini dibuktikan penyebaran Islam dominan masuknya pada kawasan pesisir laut dan sungai. Meskipun begitu, belum diketahui secara pasti sejak kapan Islam masuk ke Indonesia karena para ahli masih berbeda pendapat mengenai hal tersebut. Setidaknya ada empat teori yang mencoba menjelaskan tentang proses masuknya Islam ke Indonesia yaitu teori Mekkah, teori Gujarat dan teori Persia, teori Barus yaitu :

1. **Teori Gujarat**, Teori yang dipelopori oleh Snouck Hurgronje ini menyatakan bahwa agama Islam baru masuk ke Nusantara lewat Selat Malaka pada abad ke-13 Masehi yang dibawa oleh para pedagang dari Kambay (Gujarat), India.
2. **Teori Persia**, Teori ini dipelopori oleh P.A Husein Hidayat. Teori Persia ini menyatakan bahwa agama Islam dibawa oleh para pedagang dari Persia (sekarang Iran) lewat Selat Malaka karena adanya beberapa kesamaan antara kebudayaan masyarakat Islam Indonesia dengan Persia.
3. **Teori Mekkah**, Teori ini adalah teori baru yang muncul untuk menyanggah bahwa Islam baru sampai di Indonesia pada abad ke-13 dan dibawa oleh orang Gujarat. Teori ini mengatakan bahwa Islam masuk ke Indonesia langsung dari Mekkah (Arab) lewat Selat Malaka sebagai pusat agama Islam sejak abad ke-7. Teori ini didasari oleh sebuah berita dari Cina yang menyatakan bahwa pada abad ke-7 sudah terdapat sebuah perkampungan muslim di pantai barat Sumatera. Sebuah batu nisan berhuruf Arab milik seorang wanita muslim bernama Fatimah Binti Maemun yang ditemukan di Sumatera Utara dan diperkirakan berasal dari abad ke-11 juga menjadi bukti bahwa agama Islam sudah masuk ke Indonesia jauh sebelum abad ke-13.
4. **Teori barus kota pertama masuknya Islam**. Barus menjadi titik nol bermulanya peradaban Islam. Hal ini sejalan dengan penelitian Meuraxa (1973), berpendapat bahwa Islam masuk pertama kali lewat Selat Malaka ke Indonesia adalah melalui Barus. Barus sebagai kota jejak peradaban dunia yang pernah menjadi pelabuhan internasional, ataupun sebagai pelabuhan niaga samudera. Barus (Lobu Tua) diperkirakan sudah ada sejak 3.000 tahun sebelum Masehi. Bahkan, ada yang memperkirakan lebih jauh dari itu sekitar 5.000 tahun SM. Perkiraan akhir itu, didasarkan pada temuan bahan pengawet dari berbagai mummy Firaun Mesir Kuno salah satu pengawetnya menggunakan kanper atau kapur Barus. Dari pelabuhan Barus melewati selat Malaka dan memudahkan mengantarkan kapur Barus tersebut ke Mesir.

Getah kayu yang paling baik kualitasnya, kala itu hanya ditemukan di sekitar Barus. Sejarawan era kemerdekaan Prof. Mr. Mhd. Yamin, SH memperkirakan perdagangan rempah-rempah di antaranya kamfer, sudah dilakukan pedagang Nusantara sejak 6.000 tahun lalu ke berbagai penjuru dunia. Lebih ke depan dari perkiraan itu, berdasarkan arsip-arsip tua berasal dari kitab suci. Misalnya di Injil Perjanjian Lama, menceritakan Raja Sulaiman (Solomon) atau dalam keyakinan Islam dikenal dengan Nabi Sulaiman, memerintahkan rakyatnya melakukan perdagangan dan membeli rempah-rempah hingga ke Ophir. Ophir patut diduga sebagai Barus/Lobu Tua. Perkiraan itu punya jejak spiritual berbentuk kepercayaan monotheisme. Misalnya Ugamu Parmalim yang menjadi agama asli etnis Batak, meyakini Tuhan Yang Maha Esa dengan sebutan Ompu Mulajadi Na Bolon.

Pedagang Arab memasuki Barus sekira 627-643 M atau sekira tahun 1 Hijriah, dan menyebarkan agama Islam di daerah itu. Di antaranya Wahab bin Qabishah mendarat di Pulau Mursala pada 627 M. Ada juga utusan Khulafaur Rasyidin, bernama Syekh Ismail akan ke Samudera Pasai dan singgah di Barus, sekira tahun 634 M. Sejak itu, tercatat bangsa Arab (Islam) mendirikan koloni di Barus. Bangsa Arab menamakan Barus dengan sebutan Fansur atau Fansuri, misalnya oleh penulis Sulaiman pada 851 M dalam bukunya "Silsilatus Tawarikh."

Seabad setelah itu, Bangsa Eropah menemukan koloni Barus baru. Penjelajah terkenal bangsa Italia Marcopolo menjejakkan kakinya di bandar perniagaan itu pada 1292 M. Sedangkan sejarawan muslim ternama Ibnu Bathuthah mengunjungi Barus pada 1345 M. Berikutnya pelaut Portugis berdagang di Barus pada 1469 M. Sedangkan pedagang dari berbagai belahan dunia lain menyinggahi Barus, tercatat dari Ceylon (Sri Lanka), Yaman, Persia, Inggris dan Spanyol. Peradaban lain sempat menyentuh emporium Barus, adalah Yunani yang di perkirakan para pedagangnya mengunjungi Barus di awal-awal Masehi. Seorang pengembara Yunani Claudius Ptolomeus mencatat perjalanannya hingga ke Barousai, sekira tahun 70 M. Pencatat sejarah Yunani itu menyebutkan bahwa selain pedagang Yunani, pedagang Venesia, India, Arab dan Tiongkok juga lalu lalang ke Barus untuk mendapatkan rempah-rempah. Pada arsip tua India "Kathasaritsagara" sekira tahun 600 M, mencatat perjalanan seorang Brahmana mencari anaknya hingga ke Barus. Brahmana itu mengunjungi Keladvipa (pulau kelapa diduga Sumatera) dengan rute Ketaha (Kedah), menyusuri pantai Barat hingga ke Karpuradvipa (Barus). Bangsa Tiongkok sejak lama mengenal Barus sebagai Po Law Che. Misalnya, dari catatan Hsuan Tsang dari era Dinasti Tang tahun 645 M dan pengembara I Tcing, tahun 685 M. Selain itu, sekelompok penyebar ajaran Kristen Sekte Nestorian dari Konstantinopel, pusat Kerajaan Byzantium Timur, menjejakkan kakinya di Barus. Kelompok itu diperkirakan datang sekira tahun 600 M dan mendirikan gereja pertama di Desa Pancuran, Barus.

Berdasarkan catatan dari berbagai arsip bangsa-bangsa dunia, emporium Barus bertahan hingga abad 17 M. Setelah itu, pusat perniagaan Barus secara perlahan kehilangan perannya, hingga kini. Berbagai jejak para pendatang dari penjuru dunia itu, sebagian ada yang sudah ditemukan melalui penggalian arkeologis oleh para arkeolog nasional dan internasional, misalnya temuan artefak, keramik, batu bertulis pada tahun 1872 atau pada penggalian tahun 1978 dan 1995 di situs Lobu Tua. Temuan itu sudah banyak mengisi berbagai museum dalam dan luar negeri.

Banyak sejarawan Islam dalam mau pun luar negeri mengakui arti penting pantai Barat Pulau Sumatera (Andalas) sebagai salah satu daerah awal masuknya Islam ke Nusantara. Namun, belum ada kesepakatan di antara mereka, apakah Barus merupakan lokasi pertama masuknya Islam. Pandangan itu setidaknya mengemuka dalam Seminar I "Masuknya Islam di Nusantara," diselenggarakan di Medan pada 17-20 Maret 1963. Dalam seminar itu, seorang sejarawan lokal, bernama Dada Meuraxa berkeyakinan

Islam masuk ke Barus pada tahun 1 Hijriah, berdasarkan penemuan batu nisan Syekh Rukunuddin, di komplek pemakaman Mahligai.

Batu nisan itu menginformasikan Syekh Rukunuddin wafat dalam usia 100 tahun, 2 bulan dan 22 hari pada tahun "ha"- "mim" Hijratun nabi. Meuraxa, menerjemahkan "ha"- "mim" itu 8 - 40 yang kemudian dijumlahkan menjadi 48 H. Perhitungan itu berdasarkan Ilmu Falak (Astronomi) dari Kitab Tajul Muluk. Namun di seminar itu, pandangan Meuraxa disangkal ulama terkenal Sumut saat itu, Ustadz HM Arsyad Thalib Lubis. Menurut ulama pendiri Al Jam'iyatul Washliyah itu, bukti nisan tidak dapat dijadikan dasar penentuan. Alasannya, dua huruf 'Ha' dan 'mim' yang menunjukkan tahun di batu nisan itu bukan 48 H melainkan 408 Hijriah. Menurut ulama terkenal itu, untuk nama memang harus dijumlah, tapi untuk tahun harus dipadukan, sehingga menjadi 408 Hijriah.

Akhirnya, seminar pertama itu memutuskan Islam pertama kali masuk ke Nusantara memang di Pantai Barat Sumatera tanpa menentukan di mana pastinya lokasi masuknya agama Islam. Perbedaan pandangan itu terus berlangsung hingga belasan tahun kemudian. Baru pada tahun 1978, sejumlah arkeolog dipimpin Prof. Dr. Hasan Muarif Ambary melakukan penelitian terhadap berbagai nisan makam yang ada di sekitar daerah Barus. Pada penelitian terhadap nisan Syekh Rukunuddin, arkeolog juga pengajar di Universitas Airlangga Surabaya dan guru besar UIN Syarif Hidayatullah Jakarta itu, meyakini Islam sudah masuk sejak tahun 1 Hijriah. Hal itu berdasarkan pada perhitungan yang menguatkan pendapat pertama oleh sejarawan lokal Dada Meuraxa yang didukung sejumlah sejarawan lainnya. Pengukuhan itu dikuatkan lagi dalam seminar sama pada 29-30 Maret 1983 di Medan menyimpulkan Barus merupakan daerah pertama masuknya Islam di Nusantara.

Perhitungan masuknya Islam di Barus itu, didukung pula dengan temuan 44 batu nisan penyebar Islam di sekitar Barus bertuliskan aksara Arab dan Persia. Misalnya batu nisan Syekh Mahmud di Papan Tinggi. Makam dengan ketinggian 200 meter di atas permukaan laut itu, menurut Ustadz Djamaluddin Batubara, hingga kini ada sebagian tulisannya tidak bisa diterjemahkan.

Hal itu disebabkan tulisannya merupakan aksara Persia kuno yang bercampur dengan aksara Arab. Seorang arkeolog dan ahli kaligrafi kuno Arab dari Prancis Prof. Dr. Ludwig Kubi mengakui Syekh Mahmud berasal dari Hadramaut, Yaman, merupakan ulama besar. Sedangkan batu nisan menjadi pertanda makam itu banyak ditemukan di India. Tentang makam Syekh Mahmud itu, sejarawan Belanda Dr. Ph. S. Van Roenkel menyatakan Syekh Mahmud merupakan penyebar Islam pertama sekira 1.000 tahun lalu berhasil mengajak masuk Islam Raja I etnis Batak, yakni Raja Guru Marsakkot. Namun, karena hal itu tidak disukai kalangan kerabat Raja Batak itu, ulama itu kemudian dibunuh, sehingga terjadi huru hara besar di daerah itu. Akan halnya Ustadz Djamaluddin Batubara sendiri, memiliki teori lain tentang keberadaan makam Syekh Mahmud terpencil dan berada di ketinggian bukit Papan Tinggi.

Menurut Djamaluddin, Syekh Mahmud berasal dari Hadramaut, Yaman, diperkirakan datang lebih awal dari Syekh Rukunuddin, yakni pada era 10 tahun pertama dakwah Rasulullah Muhammad SAW di Makkah. Masa kedatangan ulama diduga kerabat dan sahabat nabi itu, membawa ajaran Islam Tauhid tanpa Syari'at. "Itu sebabnya di makam itu belum ada penanggalan, melainkan sabda Nabi bermakna tauhid". Selain itu, ketinggian makam itu dibanding 43 makam bersejarah lainnya, menjadi alasan terdahulunya kedatangan Syekh Mahmud ketimbang para penyebar Islam lainnya.

"Dulu, Barus sekarang ini laut dan pantainya di perbukitan itu (menunjuk Bukit Papan Tinggi sekira 200 meter di atas permukaan laut). Atau paling tidak dulunya daratan ini masih rawa-rawa dalam. Seiring dengan perubahan ekologis, laut atau rawa-rawa itu jadi daratan," kata Djamaluddin. Bukti pendukung teori itu disebutkan banyaknya ditemukan batu karang di daratan Barus sekarang, jika penggalian dilakukan hanya semeter dari permukaan tanah.

Dengan demikian, Syekh Mahmud merupakan penyebar Islam pertama, sedangkan 43 ulama lainnya merupakan pengikut dan murid-muridnya, kata Ustadz Djamaluddin yang merupakan tamatan Pesantren Purba Baru. Ke 43 makam ulama penyebar Islam itu di antaranya, makam Syekh Rukunuddin, Tuanku Batu Badan, komplek Bukit Hasang, Tuanku Ambar, Tuan Kepala Ujung, Tuan Sirampak, Tuan Tembang, Tuanku Kayu Manang, Tuanku Makhdum, Syekh Zainal Abidin Ilyas, Syekh Ahmad Khatib Siddiq, dan makam Imam Mua'azhamsyah.

Selanjutnya makam Imam Chatib Miktibai, Tuanku Pinago, Tuanku Sultan Ibrahim bin Tuanku Sultan Muhammadsyah Chaniago, dan makam Tuan Digaung, serta beberapa makam lainnya. Kesemua makam dari 43 ulama itu berada di Barus dan sekitarnya. Selain itu, keberadaan Islam di Barus, berhubungan langsung dengan Islam di Aceh. Beberapa temuan arsip kuno menunjukkan adanya tiga ulama Islam terhubung antara Barus dan Aceh.

Ada beberapa pendapat dari para ahli sejarah mengenai masuknya Islam ke Indonesia :

1. Menurut Zainal Arifin Abbas, Agama Islam masuk ke Indonesia pada abad ke-7 M (684M). Pada tahun tersebut datang seorang pemimpin Arab ke Tiongkok dan sudah mempunyai pengikut dari Sumatera Utara. Jadi, agama Islam masuk pertama kali ke Indonesia di Sumatera Utara.
2. Menurut Dr. Hamka, Agama Islam masuk ke Indonesia pada tahun 674 M. Berdasarkan catatan Tiongkok , saat itu datang seorang utusan raja Arab Ta Cheh (kemungkinan Muawiyah bin Abu Sufyan) ke Kerajaan Ho Ling (Kaling/Kalingga) untuk membuktikan keadilan, kemakmuran dan keamanan pemerintah Ratu Shima di Jawa.
3. Menurut Drs. Juneid Parinduri, Agama Islam masuk ke Indonesia pada tahun 670 M karena di Barus Tapanuli, didapatkan sebuah makam yang berangka Haa-Miim yang

berarti tahun 670 M.

4. Seminar tentang masuknya Islam ke Indonesia di Medan tanggal 17-20 Maret 1963, mengambil kesimpulan bahwa Islam masuk ke Indonesia pada abad I H/abad 7 M, langsung dari Arab. Daerah pertama yang didatangi ialah pesisir Sumatera yaitu Perlak dan Samudera Pasai Aceh.

### **Wujud Unsur-Unsur kebudayaan Islam di Indonesia dan Sumatera**

Setelah Islam masuk ke Indonesia dan Sumatera Utara salah satunya lewat jalur Selat Malaka, Islam berpengaruh besar baik dalam bidang politik, sosial, ekonomi, maupun di bidang kebudayaan yang antara lain seperti di bawah ini :

- A. Pengaruh Bahasa dan Nama.** Bahasa Indonesia sebagai bahasa persatuan sangat banyak dipengaruhi oleh bahasa Arab. Bahasa Arab sudah banyak menyatu dalam kosa kata bahasa Indonesia, contohnya kata wajib, fardu, lahir, bathin, musyawarah, surat, kabar, koran, jual, kursi dan adil. Dalam hal nama juga banyak dipakai nama-nama yang berciri Islam (Arab) seperti Muhammad, Abdullah, Anwar, Ahmad, Abdul, Muthalib, Muhaimin, Junaidi, Aminah, Khadijah, Maimunah, Rahmillah, Rohani dan Rahma.
- B. Pengaruh Budaya, Adat Istiadat dan Seni.** Kebiasaan yang banyak berkembang dari budaya Islam dapat berupa ucapan salam, acara tahlilan, syukuran, yasinan dan lain-lain. Dalam hal kesenian, banyak dijumpai seni musik seperti qasidah, rebana, marawis, barzanji dan shalawat. Kita juga melihat pengaruh di bidang seni arsitektur rumah peribadatan atau masjid di Indonesia yang banyak dipengaruhi oleh arsitektur masjid yang ada di wilayah Timur Tengah.
- C. Pengaruh dalam Bidang Politik.** Pengaruh ini dapat dilihat dalam sistem pemerintahan kerajaan-kerajaan Islam di Indonesia seperti konsep khilafah atau kesultanan yang sering kita jumpai pada kerajaan-kerajaan seperti Aceh, Mataram. Demak, Banten dan Tidore, konsep mustawarah, adil dan sebagainya .
- D. Pengaruh di bidang ekonomi.** Daerah-daerah pesisir sering dikunjungi para pedagang Islam dari Arab, Parsi, dan Gujarat yang menerapkan konsep jual beli secara Islam. Juga adanya kewajiban membayar zakat atau amal jariyah yang lainnya, seperti sedekah, infak, waqaf, menyantuni yatim, piatu, fakir dan miskin. Hal itu membuat perekonomian umat Islam semakin berkembang.
- E. Ulama dan Intelektual; Simbol Peradaban Islam Indonesia.** Sangat disayangkan.. “penglihatan” sejarah Islam di Indonesia tidak memunculkan **“periodisasi keemasan” peradaban Islam dalam kurun waktu abad 16 sampai 18 M**, karena periodisasi yang muncul adalah masa “prakolonialis”. Padahal pada masa ini tumbuh peradaban Islam yang setaraf dengan sejarah peradaban Islam di Timur Tengah masa Daulah Abassiyah. Bukti-bukti yang menunjukkan lahirnya peradaban Islam di Indonesia adalah dengan munculnya para

Ulama dan Intelektual Islam di seluruh penjuru Nusantara. Mereka diantaranya :

- Syeikh Hamzah al-Fansuri (Sasterawan sufi agung)
- Syeikh Nuruddin ar-Raniri (Ulama ahli debat, tersohor di Aceh)
- Habib Husein al-Qadri (Penyebarkan Islam Kalimantan Barat)
- Syeikh Muhammad Arsyad al-Banjari (Pengarang Sabil al-Muhtadin)
- Syeikh Muhammad Nafis al-Banjari (Ulama sufi dunia Melayu)
- Syarif Abdur Rahman al-Qadri (Sultan pertama kerajaan Pontianak)
- Syeikh Abdul Rahman Minangkabau (Mursyid Thariqat Naqsyabandiyah)
- Mufti Jamaluddin al-Banjari (Ahli undang-undang Kerajaan Banjar)
- Ahmad Khathib Sambas (Mursyid Tariqat Qadiriyyah)
- Syeikh Nawawi al-Bantani (Digelar Imam Nawawi kedua)
- Muhammad Khalil al-Maduri (Guru ulama Jawa, Madura)
- Saiyid Utsman Betawi (Mufti paling masyhur)
- Tuanku Kisa-i al-Minangkabawi lahirkan tokoh besar Hamka
- Raja Muhammad Sa'id (Cendekiawan Istana Riau)

Sedikit sekali pengetahuan umat Islam tentang tokoh-tokoh tersebut, padahal mereka telah memberikan andil besar dalam peradaban Islam di Indonesia dengan karya-karya kitab yang mereka tulis. Karya-karya mereka tidak hanya berkembang di Aceh, tapi juga berkembang seluruh Sumatera, Semenanjung Malaka sampai ke Thailand Selatan. Karya-karya mereka juga mempengaruhi pemikiran dan awal peradaban Islam di Pulau Jawa, Sulawesi, Kalimantan, Nusa Tenggara, kepulauan Maluku, Buton hingga Papua. Sehingga di daerah itu juga terdapat peninggalan karya ulama Aceh ini. Perkembangan selanjutnya, memunculkan karya keislaman di daerah lain seperti, Kitab Sabilal Muhtadin karya Syekh al Banjari di Banjarmasin. Di Palembang juga ada. Di Banten ada Syekh al Bantani yang juga menulis banyak manuskrip. Semua manuskrip ini menjadi rujukan umat dan penguasa saat itu.

### III. Kesimpulan

Islam telah masuk ke Indonesia melalui selat Malaka salah satunya berfungsi untuk ber dakwah dan berdagang membawa pengaruh terhadap kebudayaan Indonesia yang bernuansa Islam dapat dilihat dari cara religi, rumah ibadah, nama, bahasa, seni, adat istiadat, ekonomi dan sebagainya melalui orang awam, bangsawan, penguasa dan institusi kerajaan dan sebagainya dan telah melahirkan para ulama besar di nusantara ini. Sejarah masuknya Islam ke Indonesia dengan berbagai teori dan pendapat ahli yang berbeda-beda menunjukkan keragaman pendapat yang berbeda tentang daerah dan awal masuknya Islam ke Indonesia merupakan suatu kajian yang menarik untuk diteliti.

Terdapat 3 peran selat Malaka sebagai media jalur laut transportasi untuk membantu masuknya Islam dan kebudayaan di Sumatera Utara antara lain :

1. Jalur laut selat Malaka menghadirkan jalur transportasi laut yang efektif bagi para dai dan ulama Islam dari Timur Tengah untuk berdakwah di Nusantara /Asia Tenggara.
2. Selat Malaka merupakan selat yang letaknya sangat strategis dalam sejarah perdagangan dunia. Beragam transaksi jual-beli halal salah satu dampak positif dari ramainya hubungan dagang dengan para saudagar Arab dan Timur Tengah.
3. Peran selat Malaka merupakan gerbang utama masuknya Islam ke Asia Tenggara. Dari Semenanjung Malaka, Islam bersentuhan dengan bangsa Melayu yang kemudian menyebar ke seluruh kawasan Asia Tenggara.

Faktor penyebab Selat malaka menjadi jalur penting dakwah dan perdagangan bagi Islam dan kebudayaan di Indonesia yaitu (1) Faktor Sejarah Masuknya Islam Ke Indonesia dan Sumatera Utara melalui selat Malaka (2) Faktor Teori-Teori Masuknya Islam ke Indonesia dan ke Sumatera Utara melalui Selat Malaka berdasarkan teori Gujarat, Teori Persia, Teori Mekah dan Teori Barus.

## Daftar Pustaka

- Dada Meuraksa. 1973 *Sejarah Masuknya Islam ke Bandar Barus Sumatera Utara*. Medan : Penerbit Satrawan :
- Edi S. Ekaseja Edi S. Ekasejati. 1985. *Penyebaran Agama Islam di Pulau Sumatera* Bandung : Mutiara
- Hasan, Ambari. 1976. *Awal Masuknya Islam di Indonesia*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.
- Lapian A. B. 1979. *Pelayaran Pada Masa Sriwijaya Praseminar Penelitian Sriwijaya*. Jakarta: Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional.
- Leirissa, dkk. 1999. *Sejarah Perekonomian Indonesia*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.
- Sumber Widya
- Majelis Ulama Indonesia. 1981 *Sejarah Da'wah Islamiyah dan Perkembangannya di Sumatera Utara* Medan
- Suryani, Ida. 2003. Prosiding. Seminar Pendidikan nasional, 28 Desember 2013, ISBN : 978-602-95793-5-2. *Arti Penting Selat Malaka Dan Selat Bangka Bagi Sriwijaya Dalam Memperlancar Perdagangan Antara Cina, India, Dan Arab* hal : 799. Palembang : Universitas PGRI
- Welianto, 2020. *Peran selat Malaka Bagi Jalur Perdagangan*. <https://www.kompas.com/skola/read/2020/02/23/140000169/>

## Biodata Penulis



**Prof. Pujiati, M.Soc. Sc., Ph.D.** Guru Besar tetap bidang Ilmu Telaah Pranata Sosial Masyarakat Arab, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Sumatera Utara. S1 Sastra Arab USU lulus pada tahun 1986. S2 di Universiti Sains Malaysia Pulau Pinang tamat tahun 1996. S3 di Universiti Sains Malaysia Pulau Pinang tamat tahun 2007. Diterima PNS sebagai staf pengajar Sastra Arab USU di Fakultas Sastra/FIB Universitas Sumatera Utara sejak tahun 1988 sampai dengan sekarang dan menjadi guru besar USU terhitung mulai tanggal 1 Desember 2016 yang ditetapkan oleh Menteri Riset Teknologi dan Pendidikan Tinggi, Republik Indonesia. Peneliti Hibah Bersaing DIKTI untuk tahun 2009 dan 2010, Mengikuti *Program Academic Recharging (PAR - B)* DIKTI dalam penulisan buku selama 3 bulan di Nanyang Technological University, Singapore pada tahun 2009. Kemudian memperoleh Hibah DIKTI Program IBIK pengabdian Masyarakat pada tahun 2011. Pembicara pada *the 16 th Annual International Conference on Islamic Studies (AICIS)* 2016 atas biaya Kementerian Agama Republik Indonesia yang dihadiri oleh berbagai peneliti kajian Islam baik dari Timur Tengah, Amerika, Eropah, Australia, Asia dan Asia Tenggara pada tanggal 1-4 November di IAIN Raden Intan Lampung. Ketua Prodi Sastra Arab pada tahun 2011-2015 dan PRODI Sastra Arab USU dengan tim borang kali kedua memperoleh dan mempertahankan akreditasi A pada BAN PT tahun 2015-2020, memperoleh sertifikat internasional ISO pada tahun 2016, melaksanakan tugas-tugas edukatif di FIB USU baik strata S1, S2 dan S3; Sastra Arab USU (S1), Linguistik (S2 dan S3), Ilmu Sejarah (S2), Sosiologi (S2) Fisip USU, dan Antropologi Sosial (S2) UNIMED serta tugas-tugas penelitian dan Pengabdian masyarakat. Penghargaan yang diterima antara lain; Dosen Teladan II USU pada tahun 1997, Dosen Teladan II pada tahun 2008, Ketua Prodi berprestasi II Tingkat USU pada tahun 2015 serta memperoleh kehormatan Satyalancana Karya Satya X tahun dari Presiden RI pada tahun 1999. Sekarang ini sebagai reviewer penelitian USU sejak tahun 2017 dan peneliti DRPM DIKTI untuk skema PTUPT tahun 2018, serta pengurus UMM USU tahun 2019 sampai sekarang dan sekretaris Dewan Guru Besar komisi B sejak tahun 2019-sekarang. Peserta shortcourse Mesir selama sebulan 8 Januari 2020 – 8 Februari 2020.

# Kajian Awal Perubahan Garis Pantai di Sepanjang Pesisir Selat Malaka Wilayah Provinsi Sumatera Utara

Rahmawaty  
Fakultas Kehutanan

## 1. Pendahuluan

Selat Malaka merupakan selat yang terletak di antara Semenanjung Malaysia (Thailand, Malaysia, Singapura) dan Pulau Sumatra, Indonesia (Aceh, Sumatera Utara, Riau dan Kepulauan Riau). Secara geografis, Selat Malaka terbentang dari 95° Bujur Timur sampai dengan 103° Bujur Timur (Gambar 1).



Sumber: Google Earth, 2020

Gambar 1. Wilayah Pesisir Selat Malaka yang masuk dalam Provinsi Sumatera Utara

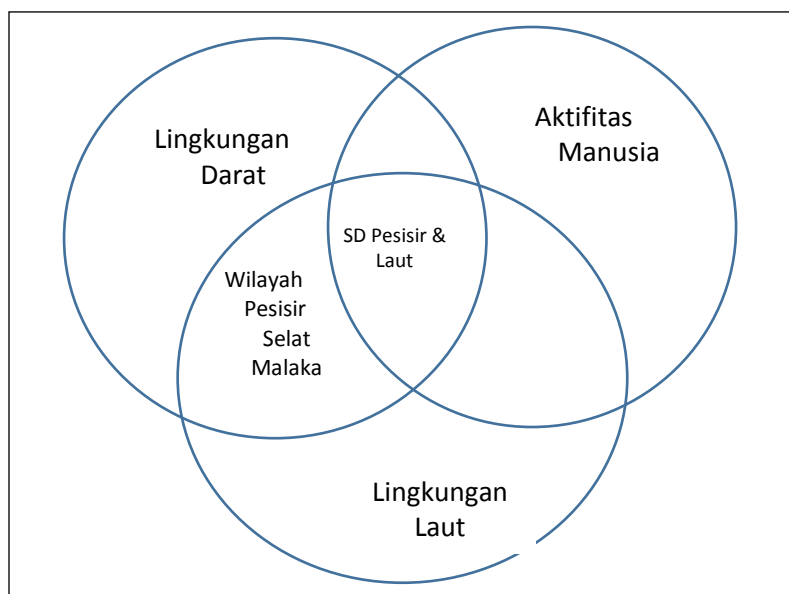
Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, dijelaskan bahwa wilayah pesisir adalah daerah peralihan antara ekosistem darat dan laut yang dipengaruhi oleh perubahan di darat dan laut. Garis pantai adalah batas air laut pada waktu pasang tertinggi telah sampai ke darat. Perubahan garis pantai ini banyak dilakukan oleh aktivitas manusia seperti pembukaan lahan, eksploitasi bahan galian di daratan pesisir yang dapat merubah keseimbangan garis pantai melalui suplai muatan sedimen yang berlebihan. Di Indonesia, terdapat sekitar kurang lebih 60 % masyarakat hidup di wilayah pesisir. Adanya peningkatan jumlah penduduk yang hidup di wilayah pesisir memberikan dampak tekanan terhadap sumberdaya alam pesisir seperti degradasi pesisir, pembuangan limbah ke laut, erosi pantai (abrasi), akresi pantai (penambahan pantai) (Tarigan, 2007; Sudarsono, 2011; Sardiyatmo et al, 2013).

Dalam melakukan berbagai aktivitas untuk meningkatkan taraf hidupnya, manusia melakukan perubahan-perubahan terhadap ekosistem dan sumberdaya alam sehingga berpengaruh terhadap lingkungan di wilayah pesisir khususnya garis pantai. Wilayah pesisir Pantai Timur Sumatera Utara merupakan bagian dari Selat Malaka. Untuk mengetahui seberapa besar perubahan garis pantai yang terjadi di sepanjang pesisir Selat Malaka yang masuk dalam wilayah Provinsi Sumatera Utara, diperlukan kajian awal dengan menggunakan analisis spasial dengan teknologi Sistem Informasi Geografis (SIG). Analisis spasial dilakukan dengan cara mengoverlay dua peta atau lebih yang kemudian menghasilkan peta baru hasil analisis. Hal ini dapat dilakukan dengan bantuan perangkat lunak *Arc G/S*. Beberapa penelitian terkait analisis spasial menggunakan SIG telah dilakukan pada berbagai bidang dan lokasi berbeda (Tarigan, 2007; Sudarsono, 2011; Kalay et al. 2011; Kasim, 2012; Sardiyatmo et al. 2013; Nie et al. 2016; Rahmawaty et al. 2011, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020; Satriawan et al. 2015). Melalui pendekatan spasial dengan menggunakan citra satelit, dapat diketahui keadaan permukaan bumi saat direkam oleh satelit dengan tingkat ketelitiannya dibatasi dengan resolusi citranya. Salah kegunaan data hasil perekaman tersebut dapat digunakan untuk mengetahui perubahan garis pantai sepanjang pesisir Selat Malaka yang masuk dalam wilayah Provinsi Sumatera Utara. Pada kajian awal ini, citra satelit yang digunakan adalah citra dari *Google Earth* tahun 2013 dan tahun 2020. Pemetaan perubahan garis pantai dilakukan dengan tujuan untuk memperjelas bentuk perubahan garis pantai yang terjadi di Provinsi Sumatera Utara selama 7 tahun (2013 – 2020). Hasil kajian awal ini diharapkan dapat dijadikan sebagai acuan awal untuk rencana pengembangan wilayah di sepanjang pesisir Selat Malaka Provinsi Sumatera Utara.

## **2. Pembahasan**

### **2.1 Perumusan Masalah**

Wilayah pesisir dan laut sepanjang Selat Malaka di wilayah Provinsi Sumatera Utara merupakan suatu tatanan ekosistem yang memiliki hubungan sangat erat dengan daerah lahan atas (*upland*) baik melalui aliran air sungai, air permukaan (*run off*) maupun air tanah (*ground water*), serta dengan aktivitas manusia. Keterkaitan tersebut menyebabkan terbentuknya kompleksitas dan kerentanan di wilayah pesisir. Secara konseptual, hubungan tersebut dapat digambarkan dalam keterkaitan antara lingkungan darat, lingkungan laut, dan aktivitas manusia (Rahmawaty, 2004), sebagaimana disajikan pada Gambar 2.



Gambar 2. Keterkaitan antara lingkungan darat, laut dan aktifitas manusia di wilayah pesisir Selat Malaka, Provinsi Sumatera Utara

Beberapa istilah dari Gambar 2 tersebut dijelaskan lebih lanjut, diantaranya: pesisir merupakan daerah darat di tepi laut yang masih mendapat pengaruh laut seperti pasang surut, angin laut dan perembesan air laut; pantai adalah daerah di tepi perairan yang dipengaruhi oleh air pasang tertinggi dan air surut terendah; daerah daratan adalah daerah yang terletak di atas permukaan daratan dimulai dari batas garis pasang tertinggi; daerah lautan adalah daerah yang terletak dan di bawah permukaan laut dimulai dari sisi laut pada garis surut terendah, termasuk dasar laut dan bagian bumi dibawahnya; garis pantai adalah garis batas pertemuan antara daratan dan air laut, dimana posisinya tidak tetap dan dapat berpindah sesuai dengan pasang surut air laut dan erosi pantai yang terjadi; sempadan pantai adalah kawasan tertentu sepanjang pantai yang mempunyai manfaat penting untuk mempertahankan kelestarian fungsi pantai (Triatmodjo,2007).

Menurut Dahuri et al. (2001), wilayah pesisir memiliki fungsi dan peran ekonomi dan ekologi yang sangat penting serta merupakan salah satu dari lingkungan perairan yang sangat rentan terhadap kerusakan lingkungan. Kerusakan wilayah pesisir dapat disebabkan oleh dua faktor, yaitu: faktor alam dan faktor buatan manusia. Faktor alam adalah faktor yang disebabkan secara alami, seperti: sedimentasi, abrasi, pemadatan sedimen pantai, kenaikan muka air laut dan kondisi geologi. Sedangkan faktor buatan adalah faktor yang ada disebabkan oleh manusia, seperti: reklamasi pantai dan pengelolaan pantai penanggulangan pantai, penggalian sedimen pantai, penimbunan pantai, pembabatan tumbuhan pelindung pantai, pembuatan

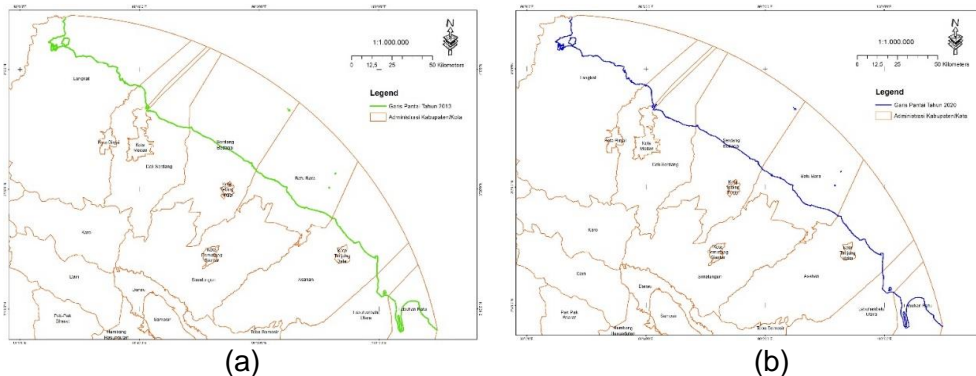
kanal banjir dan pengaturan pola Daerah Aliran Sungai (DAS) (Sudarsono, 2011; Sardiyatmo et al. 2013).

Tekanan terhadap lingkungan pantai akan terus meningkat. Salah satunya adalah masalah terhadap perubahan garis pantai (*Shoreline Change*) seiring dengan perkembangan waktu (Tejakusuma, 2011). Berbagai kegiatan atau faktor yang dilakukan manusia maupun yang disebabkan oleh alam memiliki potensi mengancam ekosistem wilayah pesisir Selat Malaka di Wilayah Provinsi Sumatera Utara. Oleh sebab itu, kajian awal mengenai perubahan garis pantai di wilayah ini perlu dilakukan untuk memberikan data awal dan terkini dalam perencanaan pengembangan wilayah pesisir di wilayah ini dan diharapkan dapat memberikan informasi awal kepada pemerintah, masyarakat dan berbagai pihak tentang perubahan garis pantai yang terjadi di sepanjang wilayah pesisir Selat Malaka yang masuk dalam wilayah Provinsi Sumatera Utara serta dapat dijadikan sebagai acuan dalam pengembangan dan pengelolaan wilayah pesisir bagi pemerintah kabupaten yang masuk dalam wilayah kajian ini. Dalam tulisan ini akan diidentifikasi besarnya perubahan garis pantai berdasarkan data citra *Google Earth* tahun 2013 dan 2020 dengan menggunakan pendekatan spasial menggunakan teknologi SIG.

### **3. Strategi Pemecahan Masalah**

#### **3.a. Kondisi Garis Pantai Selat Malaka Wilayah Provinsi Sumatera Utara**

Untuk mengetahui kondisi garis pantai pesisir selat Malaka yang berada di Provinsi Sumatera Utara, digunakan citra yang diperoleh dari *Google Earth* tahun 2013 dan 2020. Selanjutnya dilakukan analisis citra *Google Earth* tersebut untuk mengetahui gambaran awal kondisi pesisir Selat Malaka yang berada di Provinsi Sumatera Utara. Pengolahan data dilakukan dengan bantuan perangkat lunak SIG untuk melihat seberapa besar perubahan garis pantai selama kurun waktu tujuh tahun (2013-2020). Lokasi penelitian mencakup pesisir Selat Malaka dalam Wilayah Provinsi Sumatera (Pesisir di Kabupaten Langkat sampai dengan Pesisir di Kabupaten Labuhan Batu. Peta garis pantai pada tahun 2013 (Gambar 3a) di tumpang susunkan (*overlay*) dengan peta garis pantai tahun 2020 (Gambar 3b), sehingga dapat diperoleh peta erubahan garis pantai yang terjadi dalam kurun waktu tujuh tahun.



Gambar 3. Peta garis pantai pesisir Selat Malaka dalam Wilayah Provinsi Sumatera: a. tahun 2013, b. tahun 2020

Berdasarkan hasil analisis spasial yang dilakukan, panjang garis pantai pada setiap kabupaten tahun 2020 disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Panjang garis pantai pesisir Pantai Timur Provinsi Sumatera Utara per kabupaten tahun 2020

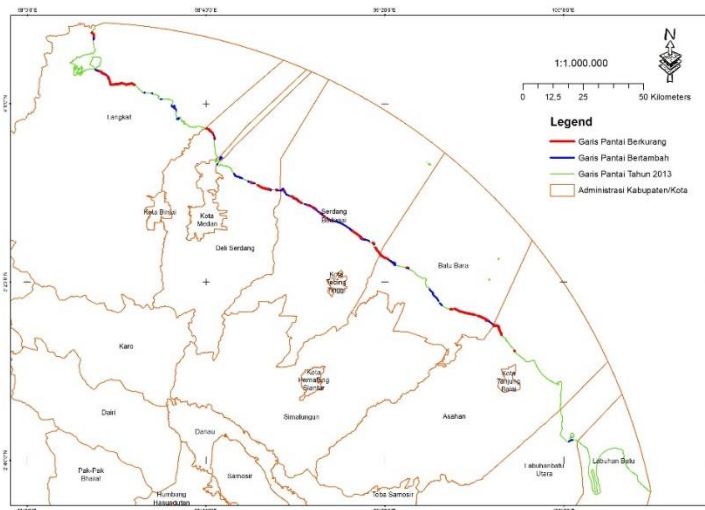
Kabupaten/Kota	Panjang (Km)
	Tahun 2020
Asahan	60,95
Batubara	71,11
Deli Serdang	54,36
Kota Medan	10,19
Labuhan Batu	97,80
Labuhan Batu Utara	29,40
Langkat	167,36
Serdang Bedagai	62,28
<b>Jumlah</b>	<b>553,46</b>

Pada Tabel 1, dapat dilihat bahwa terdapat 7 kabupaten dan 1 kota yang masuk dalam wilayah kajian, yaitu: Kabupaten Langkat, Asahan, Batu Bara, Deli Serdang, Labuhan Batu, Labuhan Batu Utara, Serdang Bedagai, dan Kota Medan. Berdasarkan hasil pengukuran yang dilakukan secara spasial, panjang pesisir pantai yang masuk dalam wilayah Provinsi Sumatera Utara adalah kurang lebih 553,46 km. Kabupaten Langkat memiliki pesisir pantai terpanjang (30,24% dari panjang keseluruhan) diikuti oleh Kabupaten Labuhan Batu (17,67%) dan Kabupaten Batu Bara (12,85%), Kabupaten Serdang Bedagai (11,25%), Kabupaten Asahan (11,01%), Kabupaten Deli Serdang (9,82 %), Kabupaten Labuhan Batu Utara (5,31%) dan terpendek adalah Kota Medan (1,84 %).

Dari citra *Google Earth* tersebut dapat dilihat pola garis pantai dipermukaan bumi saat direkam satelit dengan tingkat ketelitian yang dibatasi dengan resolusi data citranya. Analisis perubahan garis pantai dilakukan secara kualitatif dimana garis pantai yang terjadi pada beberapa kabupaten dapat dihitung besarnya perubahan panjang garis tiap waktu pengamatan. Evaluasi dilakukan dengan menggunakan perangkat lunak SIG untuk mengetahui perubahan garis pantai dan besarnya kuantitas wilayah yang mengalami perubahan. Perubahan garis pantai dapat dihitung dan dipantau berdasarkan penambahan dan pengurangan areal pantai. Berdasarkan hasil analisis spasial yang dilakukan, adanya perubahan garis pantai pada setiap kabupaten disajikan pada Tabel 2 dan Gambar 4.

Tabel 2. Perubahan Garis Pantai di Wilayah Pesisir Sumatera Utara

Status perubahan	Kabupaten/Kota	Panjang (Km)
<b>Berkurang</b>	Asahan	6.86
	Batu Bara	19.85
	Deli Serdang	11.33
	Langkat	17.99
	Serdang Bedagai	20.97
<b>Sub Total Berkurang</b>		<b>77.00</b>
<b>Bertambah</b>	Batu Bara	15.55
	Deli Serdang	9.43
	Kota Medan	2.68
	Labuhanbatu Utara	1.89
	Langkat	9.32
	Serdang Bedagai	26.61
<b>Sub Total Bertambah</b>		<b>65.48</b>



Gambar 4. Peta Perubahan garis pantai pesisir Selat Malaka dalam Wilayah Provinsi Sumatera tahun 2013-2020

Pada Tabel 2, terlihat beberapa kabupaten ada yang bertambah dan berkurang, seperti: Kabupaten Batubara, Deli Serdang, Langkat dan Serdang Bedagai. Kabupaten Asahan berkurang sepanjang 6.86 km. Kabupaten Labuhan Batu tidak mengalami penambahan ataupun pengurangan garis pantai. Kabupaten Labuhan Batu Utara dan Kota Medan mengalami penambahan garis pantai. Penyebab bertambah dan berkurangnya garis pantai tersebut dalam kajian pendahuluan ini belum dapat dijelaskan lebih lanjut, namun beberapa literatur menyebutkan bahwa kerusakan wilayah pesisir dapat disebabkan oleh dua faktor, yaitu: faktor alam dan faktor buatan manusia sebagaimana telah disebutkan sebelumnya. Di sepanjang kawasan pantai terdapat segmen-segmen pantai yang mengalami erosi, disamping ada bagian-bagian yang mengalami akresi/sedimentasi dan segmen yang stabil (Dahuri et al. 2001). Penambahan luas wilayah pantai dapat disebabkan karena adanya reklamasi dan sedimentasi. Sedangkan terjadinya pengurangan luas wilayah pesisir dapat disebabkan adanya abrasi (Sudarsono, 2011; Sardiyatmo et al. 2013). Hal ini sesuai dengan pernyataan Tejakusuma (2011), bahwa pantai mengalami abrasi, jika garis pantai tahun sekarang lebih masuk ke arah daratan dibandingkan dengan garis pantai tahun sebelumnya dan demikian sebaliknya untuk pantai yang mengalami akresi, jika garis pantai tahun sekarang lebih masuk ke arah lautan dibandingkan dengan garis pantai tahun sebelumnya. Salah satu kondisi pesisir pantai timur di Provinsi Sumatera Utara di Desa Sei Nagalawan, Kecamatan Perbaungan, Kabupaten Serdang Bedagai, disajikan pada Gambar 5.



Gambar 5. Kondisi pesisir pantai timur di Desa Sei Nagalawan, Kecamatan Perbaungan, Kabupaten Serdang Bedagai, Provinsi Sumatera Utara

### **3.b. Dampak perubahan garis pantai**

Garis pantai merupakan batas pertemuan antara daratan dengan bagian laut saat terjadi air laut pasang tertinggi. Garis ini bisa berubah karena beberapa hal seperti abrasi dan sedimentasi yang terjadi di pantai, pengikisan ini akan menyebabkan berkurangnya areal daratan, sehingga menyebabkan berubahnya garis pantai. Menurut Sardiyatmo et al. (2013), secara sederhana proses perubahan garis pantai disebabkan oleh angin dan air yang bergerak dari suatu tempat ke tempat lain, mengikis tanah dan kemuan mengendapkannya di suatu tempat secara kontinu. Proses pergerakan gelombang datang pada pantai secara esensial berupa osilasi. Angin yang menuju ke pantai secara bersamaan dengan gerak gelombang yang menuju pantai berpasir secara tidak langsung mengakibatkan gesekan antara gelombang dan dasar laut, sehingga terjadi gelombang pecah dan membentuk turbulensi yang kemudian membawa material disekitar pantai termasuk yang mengakibatkan pengikisan pada daerah sekitar pantai (erosi). Lebih lanjut Pranoto (2010) mengemukakan bahwa dengan adanya kerusakan pantai yang terjadi selama ini diperlukan usaha penanganan yang serius. Pantai dikatakan rusak apabila mundurnya garis pantai (erosi/abrasi) telah mengakibatkan kerusakan prasarana dan sarana yang ada di pantai. Demikian pula Triatmodjo (2007), mengemukakan bahwa pada dasarnya proses perubahan pantai meliputi proses erosi dan akresi. Erosi pada sekitar pantai dapat terjadi apabila angkutan sedimen yang keluar ataupun yang pindah meninggalkan suatu daerah lebih besar dibandingkan dengan angkutan sedimen yang masuk. Apabila terjadi sebaliknya maka yang terjadi adalah sedimentasi.

Perubahan garis pantai sangat dipengaruhi oleh intraksi antara angin, gelombang, arus, pasang surut, jenis dan karakteristik di sepanjang pantai. Hal ini akan mempengaruhi proses sedimentasi di sekitar pantai. Tahapan proses dari proses sedimentasi yang mengarah pada terjadinya perubahan garis pantai. Pada daerah pesisir pantai, gerakan dari air dapat terjadi karena adanya kombinasi dari gelombang dan arus (Triatmodjo, 2007). Beberapa kabupaten di wilayah Provinsi Sumatera Utara yang mempunyai wilayah pantai dalam beberapa tahun terakhir telah mengalami perubahan baik yang diakibatkan oleh keadaan alam seperti abrasi dan akresi dan juga akibat kegiatan manusia seperti reklamasi pantai. Akibat adanya perubahan pantai dapat menimbulkan dampak positif maupun dampak negatif dan diantaranya yang perlu mendapat perhatian adalah berubahnya luas wilayah dari suatu kota/kabupaten yang memiliki pantai. Perubahan garis pantai akibat abrasi, akresi, sedimentasi dan reklamasi harus mendapatkan perhatian serius dari pemerintah kota/kabupaten yang memiliki wilayah pantai, hal ini karena setiap pembentukan pemerintah kota maupun pemerintah kabupaten selalu disertai dengan adanya luas daerah dan batas daerah, sehingga apabila luas dan batas daerah mengalami perubahan, maka perlu dilakukan tinjauan kembali terhadap surat keputusan pembentukan pemerintah kota/kabupaten yang telah mengalami perubahan.

Pada beberapa bagian pantai di dunia, erosi pantai yang terjadi telah menimbulkan kerugian yang besar berupa rusaknya daerah pemukiman, pertambakan, dan jalan raya. Erosi pantai merupakan salah satu masalah serius degradasi garis pantai yang disebabkan oleh angin, hujan, arus, dan gelombang serta akibat aktivitas manusia. Aktivitas manusia seperti pembukaan hutan mangrove, penambangan pasir laut dan penambangan terumbu karang di beberapa lokasi telah memberikan kontribusi penting terhadap erosi pantai, karena hilangnya perlindungan pantai dari hantaman gelombang dan badai (Bengen, 2001). Lebih lanjut Ongkosongo (2006) mengemukakan bahwa sekitar 70 % pantai terutama berpasir di dunia mengalami erosi pantai dan penyebab utama adalah aneka ragam pengaruh manusia secara langsung maupun tak langsung yang menyebabkan berkurangnya jumlah ketersediaan cadangan sedimen yang ada di pantai dibandingkan dengan sedimen keluar dari pantai akibat pengaruh alam. Pantai juga merupakan tempat rekreasi yang potensial bagi daerah setempat sehingga keberadaannya perlu dijaga, dikelola dan dilestarikan.

### **3.c. Peran mangrove dalam mengatasi masalah perubahan garis pantai**

Seperti kita ketahui, hutan mangrove merupakan tipe ekosistem peralihan darat dan laut yang mempunyai multi fungsi, yaitu selain sebagai sumberdaya potensial bagi kesejahteraan masyarakat dari segi ekonomi juga merupakan pelindung pantai dari hempasan ombak. Fungsi mangrove sangat penting dalam pelestarian lingkungan, di antaranya proteksi terhadap abrasi, pengendali intrusi air laut, mengurangi tinggi dan kecepatan gelombang laut, penyerap karbon, penyerap polutan, menyediakan makanan penting bagi ekosistemnya dan lain-lain. Fungsi-fungsi tersebut tentunya akan maksimal apabila keberadaan ekosistem mangrove dapat dipertahankan.

Berbagai bentuk aktivitas manusia di sekitar hutan mangrove dapat mempengaruhi keberadaan hutan mangrove secara signifikan. Perubahan luasan maupun bentuk tutupan lahan sering disebabkan oleh peran dan kepentingan berbagai pihak/*stakeholder*. Pada kawasan mangrove, perubahan tersebut umumnya disebabkan oleh pemanenan berlebihan dan kebutuhan akan ruang hidup/pemukiman, perusahaan tambak, pengembangan industri, perkebunan dan pengembangan wilayah kota (Harahap et al., 2011). Pada daerah yang mengalami abrasi, sebaiknya mulai dilakukan penanaman mangrove. Hal ini dimaksudkan agar dapat menjadi pelindung alami pantai. Hal lain yang dapat dilakukan adalah dengan pembuatan tanggul-tanggul buatan untuk melindungi pantai dari erosi.

### **3.d. Partisipasi para pihak dalam rangka penanganan perubahan garis pantai**

Dalam UU No. 1 Tahun 2014 juga dijelaskan bahwa Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil merupakan suatu pengkoordinasian perencanaan, pemanfaatan, pengawasan, dan pengendalian sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil yang dilakukan oleh Pemerintah dan Pemerintah Daerah, antarsektor, antara ekosistem darat dan laut, serta antara ilmu

pengetahuan dan manajemen untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat. Dalam rangka penanganan perubahan garis pantai diperlukan kolaborasi dan sinergi antara para pihak. Kolaborasi para pihak untuk pengelolaan sumber daya pesisir diartikan kerjasama para pihak, yaitu pemerintah, pengusaha, dan masyarakat untuk mengelola kawasan pesisir (pemerintah, perusahaan, dan masyarakat). Sinergi dapat juga diartikan membangun dan memastikan hubungan kerja sama yang produktif dan profesional serta kemitraan yang harmonis dari para pemangku kepentingan yang merupakan upaya untuk menghasilkan produk dan jasa. Dalam pengelolaan sumber daya pesisir, para pihak memerlukan media untuk membangun hubungan, komunikasi, belajar, dan berbagi serta fokus bekerja untuk mewujudkan tujuan-tujuan pengelolaan pesisir. Media belajar, komunikasi dan berbagi tersebut dapat berupa forum, yang diartikan sebagai media para pihak untuk mendiskusikan isu-isu publik dan masalah teknis yang berkaitan dengan pengelolaan pesisir. Dalam pembentukan forum perlu memperhatikan tujuan dan keahlian anggota forum serta ukuran dan ruang lingkup forum. Kelompok yang dibangun oleh masyarakat secara mandiri kadangkala akan bekerja efektif dan lebih produktif.

## **4. KESIMPULAN DAN SARAN**

### **4.a. Kesimpulan**

Di sepanjang pesisir Selat Malaka yang masuk dalam wilayah Provinsi Sumatera Utara, terdapat tujuh kabupaten dan satu kota, yaitu: Kabupaten Langkat, Asahan, Batu Bara, Deli Serdang, Labuhan Batu, Labuhan Batu Utara, Serdang Bedagai, dan Kota Medan. Berdasarkan hasil pengukuran yang dilakukan secara spasial, panjang pesisir pantai yang masuk dalam wilayah Provinsi Sumatera Utara adalah kurang lebih 553,46 km. Kabupaten Langkat memiliki pesisir pantai terpanjang dan terpendek adalah Kota Medan.

Beberapa kabupaten yang memiliki wilayah pantai di Provinsi Sumatera Utara, ada yang mengalami penambahan dan pengurangan garis pantai, yaitu: Kabupaten Batubara, Deli Serdang, Langkat dan Serdang Bedagai. Kabupaten Asahan mengalami pengurangan sepanjang 6.86 km. Kabupaten Labuhan Batu tidak mengalami penambahan ataupun pengurangan. Sedangkan Kabupaten Labuhan Batu Utara dan Kota Medan mengalami penambahan.

### **4.b. Saran**

Pada daerah yang mengalami abrasi sebaiknya mulai dilakukan penanaman hutan mangrove yang berfungsi sebagai pelindung alami pantai maupun pembuatan tanggul-tanggul buatan untuk melindungi pantai dari erosi.

Perlu penelitian lanjutan untuk mengkaji secara detil faktor penyebab terjadinya perubahan garis pantai pada setiap kabupaten yang masuk dalam wilayah ini. Jika perubahan wilayah mengakibatkan dampak negatif, maka pihak terkait harus segera membuat kebijakan untuk mengamankan garis pantai agar tidak terjadi kerusakan pantai dan dampak negatif yang akan

timbul dapat diminimalkan. Selain itu, perlu kajian lanjutan untuk mengetahui apakah perubahan garis pantai di wilayah ini diakibatkan oleh fenomena alam yang terjadi diperairan tersebut atau kemungkinan diakibatkan oleh aktifitas manusia atau bahkan keduanya.

## Daftar Pustaka

- Bengen, D.G. 2001. Sinopsis Ekosistem dan Sumberdaya Alam Pesisir dan Laut Pusat Kajian Sumberdaya Pesisir dan Lautan IPB.
- Dahuri, R., J. Rais, S.P. Ginting dan M. J. Sitepu. 2001. Pengelolaan Sumberdaya Wilayah Pesisir dan Lautan Secara Terpadu. PT Pradnya Paramita Jakarta.
- Harahap, M.M., Rahmawaty dan Y. Afifudin. 2012. Pemetaan Tingkat Kerusakan Mangrove di Kabupaten Asahan Provinsi Sumatera Utara. Prosiding Dies Natalis USU 2012.
- Kasim, F. 2012. Pendekatan Beberapa Metode Dalam Monitoring Perubahan Garis Pantai Menggunakan Dataset Penginderaan Jauh Landsat dan SIG. Jurnal Ilmiah Agropolitan. 620-635.
- Kalay D. E., Nurjaya I. W., dan Natih N.M. N. 2011. Perubahan Garis Pantai di Sepanjang Pesisir Pantai Indramayu. Jurnal Ichthyos. 10 (2): 111–117.
- Nie Y, Yu J, Peng Y, Wu Y, Yu L, Jiang Y, Zhou Y, 2016. A comprehensive evaluation of soil fertility of cultivated land: A GIS-based soil basic niche-fitness model. Commun. Soil Sci. Plant Anal 47: 670–678.
- Ongkosongo, O.S.R. 2006. Laporan Pengamatan Pantai Jambo Timu-Lancok Kabupaten Lokseumawe, Propinsi Nanggroe Aceh Darussalam: 59 hal.
- Pranoto. 2010. Prediksi Perubahan Garis Pantai Menggunakan Model GENESIS. Jurnal. Teknik Keairan. Jurusan Teknik Sipil UNDIP.
- Rahmawaty. 2004. Pengelolaan Kawasan Pesisir Dan Kelautan Secara Terpadu Dan Berkelanjutan. e-USU Repository Universitas Sumatera Utara.  
<http://repository.usu.ac.id/handle/123456789/1059>
- Rahmawaty., Villanueva, T.R., Carandang, M.G. 2011. Participatory Land Use Allocation (Case Study in Besitang Watershed, Langkat, North Sumatera, Indonesia) (Germany: Lambert Academic Publishing) 199 pp.
- Rahmawaty; Sinaga, Aditya; dan Riswan. 2013. Analisis Perubahan Luas Penutupan Lahan dengan Aplikasi Sistem Informasi Geografis di Hutan Suaka Margasatwa Dolok Surungan. Jurnal Vegetasi Vol. X No. 1 edisi Januari-April 2013
- Rahmawaty, Rauf, A dan A.Z. Siregar. 2014. Kajian Sebaran Lahan Gambut Sebagai Lahan Padi Di Pantai Timur Sumatera Utara. Warta Konservasi Lahan Basah Wetlands International-Indonesia 22 (3), 10-11
- Rahmawaty., Monnica Zalukhu., Abdul Rauf. 2015. Integrated Approach for Land Use Change Analysis as an Effort to Climate Change Mitigation in Medan North Sumatera Province. International Conference of Indonesia Forestry Researchers III tanggal 21-22 October 2015
- Rahmawaty, Khairat N, Rauf A. 2016. Integrated Approach as an Effort to Climate Change Mitigation in Land Use Change Assessment. Prosiding Seminar Nasional Penguatan Pengajaran dan Penelitian

- Perubahan Iklim: Bridging Gap Implementasi Kebijakan Mitigasi dan Adaptasi di Tingkat Nasional dan Subnasional. Jakarta.
- Rahmawaty, Patana, P and Latifah, S, 2017, Spatial Analysis On Distribution of Green Belt to Reduce Impacts of Climate Change in Medan City, North Sumatra Malays. Appl. Biol. 46 (2) 67–76
- Rahmawaty, Sembiring, IEP, Batubara, R and Patana, P, 2018, Mapping of Tree Damage Classification in The Western Part of Medan City Green Belts Using Geographic Information System. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science iopscience.iop.org/volume/1755-1315/166. DOI: 10.1088/1755-1315/166/1/012020
- Rahmawaty, Frastika, S, Marpaung, RME, Batubara, R and Rauf, A. 2019. Short Communication: Use of Geographic Information System for Mapping of *Aquilaria malaccensis* Land Suitability in North Sumatra, Indonesia. Biodiversitas 20 (9) 2561-2568
- Rahmawaty, Situmorang, LKN, Rauf A, Batubara R. 2020. GIS based: mapping of multy purpose tree species (*Durio zibethinus*) in Perkebunan Tambunan Village, Langkat District, North Sumatra Province, Indonesia. IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 454 (2020) 012147. IOP Publishing. doi:10.1088/1755-1315/454/1/012147.
- Satriawan, H., Harahap. E.M., Rahmawaty, and Karim, A. 2015. Effectiveness of soil conservation to erosion control on several land use types Agriculture (Poľnohospodárstvo) 61 (2) Jurnal Saintek Perikanan Vol. 8, No. 2, 2013 :33-37
- Sardiyatmo, Supriharyono dan A. Hartoko. 2013. Dampak Dinamika Garis Pantai Menggunakan Citra Satelit Multi Temporal Pantai Semarang Provinsi Jawa Tengah. Jurnal Saintek Perikanan Vol. 8, No. 2, 2013 :33-37
- Sudarsono, B. 2011. Inventarisasi Perubahan Wilayah Pantai Dengan Metode Penginderaan Jauh (Studi Kasus Kota Semarang). Teknik 32 (2):162-169.
- Tarigan, S. 2007. Perubahan Garis Pantai di Wilayah Pesisir Perairan Cisadane, Provinsi Banten Makara, Sains, 11 (1): 49-55
- Tejakusuma I. G. 2011. Pengkajian Kerentanan Fisik Untuk Pengembangan Pesisir Wilayah Kota Makassar. Jurnal Sains dan Teknologi Indonesia. 13(2): 82–87.
- Triatmodjo, B. 2007. Teknik Pantai. Beta offshet. Yogyakarta. 397 hlm.

## Biodata Penulis



**Prof. Rahmawaty, S.Hut., M.Si., Ph.D.**, Guru Besar Manajemen Hutan, Fakultas Kehutanan, Universitas Sumatera Utara. Lahir di Ujung Pandang, 21 Juli 1974. Pada tahun 1997, menyelesaikan pendidikan Program Sarjana dari Fakultas Kehutanan IPB Bogor. Program Pasca Sarjana pada Prodi Pengelolaan Sumberdaya Alam dan Lingkungan IPB (1998-2000), dan memperoleh gelar Doktor dari University of the Philippines at Los Banos (UPLB), Philippines pada tahun 2009. Saat ini sebagai staf pengajar di Fakultas Kehutanan, Universitas Sumatera Utara. Bidang yang ditekuni adalah Perencanaan dan Pengelolaan Sumber Daya Hutan dan Lahan serta

Lingkungan.

Melengkapi pengabdianya sebagai staf pengajar di Program Studi Magister Agroekoteknologi dan Program Doktor Ilmu Pertanian, Fakultas Pertanian USU; Program Studi Magister Ilmu Kehutanan, Fakultas Kehutanan USU; Program Studi Magister Ilmu Biologi, Fakultas MIPA USU; serta Program Studi Pengelolaan Sumberdaya dan Lingkungan (PSL), Program Pascasarjana USU. Selain berperan sebagai staf pengajar dan narasumber pada berbagai seminar, pelatihan dan lokakarya, penulis juga aktif menulis buku teks (ISBN) diantaranya: Participatory Land Use Allocation Case Study in Besitang Watershed, Langkat, North Sumatra, Indonesia (Lumbert Academic Publishing); Pengelolaan DAS; Sebuah Rencana Pengelolaan Terpadu DAS Asahan Toba (USU Press); Rencana Pengelolaan Terpadu DAS Batang Gadis (Conservation International Indonesia); Teknologi Pemanfaatan Lahan Berbasis Pengelolaan DAS (USU Press); Pengantar Analisis Spatial dengan ARC GIS (USU Press); Beberapa Pemikiran Doktor Fakultas Kehutanan Universitas Sumatera Utara dalam Menghadapi Tantangan & Inovasi Sektor Kehutanan di Era Revolusi Industri 4.0 (USU Press); Ekspedisi DAS Wampu (USU Press); dan Menelusuri DAS Singkil dari Hulu ke Hilir (USU Press). Berperan aktif dalam organisasi profesi, seperti: Komunitas Manajemen Hutan Indonesia (Komhindo), Rumah Akademisi Kehutanan Indonesia (RAKI), Ahli Perubahan Iklim Indonesia (APIK), Forum Komunikasi Kehutanan Masyarakat (FKKM), Himpunan Ilmu Tanah Indonesia (HITI), Masyarakat Konservasi Tanah Indonesia (MKTI), Jaringan Pendidikan Agroforestry Indonesia (PAFI)/INAFE, Regional SEARCA Alumni Association, dan Forum DAS. Selain itu juga sebagai asesor pada Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) Rimbawan Indonesia BNSP dan telah tersertifikasi dari LSP HI sebagai Pendamping KPH.

# Permasalahan Pelayanan Kesehatan di Indonesia sebagai Komunitas Negara-Negara di Selat Malaka

Ridha Dharmajaya  
Fakultas Kedokteran

## Pendahuluan

### A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan garis pantai sekitar 81.900 kilometer, memiliki wilayah perbatasan darat dan laut dengan banyak negara. Batas darat wilayah Republik Indonesia berbatasan langsung dengan negara-negara Malaysia, Singapura, Papua New Guinea (PNG) dan Timor Leste. Perbatasan darat Indonesia tersebar di tiga pulau, empat Provinsi dan 15 kabupaten/kota yang masing-masing memiliki karakteristik perbatasan yang berbeda-beda. Wilayah laut Indonesia berbatasan dengan 10 negara, yaitu India, Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Filipina, Republik Palau, Australia, Timor Leste dan Papua Nugini (PNG).<sup>1,2</sup>

Wilayah perbatasan laut pada umumnya berupa pulau-pulau terluar yang jumlahnya 92 pulau, belum termasuk pulau-pulau kecil. Beberapa diantaranya masih perlu penataan dan pengelolaan yang lebih intensif karena mempunyai kecenderungan permasalahan dengan negara tetangga. Salah satu zona perbatasan kelautan yang penting adalah Selat Malaka. Selat Malaka adalah perbatasan laut (*sea borderlines*) Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Selat ini merupakan salah satu jalur pelayaran padat di dunia, dan satu dari sembilan selat dan terusan strategis di dunia.<sup>1,2</sup>

Keberadaan Selat Malaka dan susunan maritim yang mengapit Indonesia menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi devisa, salah satunya adalah sektor kesehatan. Semenanjung Malaysia dan Singapura yang terletak di Selat Malaka, saat ini telah menjadi alternatif destinasi pengobatan oleh masyarakat Indonesia. Hal ini dikarenakan ketidakpuasan masyarakat dengan program kesehatan yang ditawarkan dan disediakan di Indonesia.<sup>3,4</sup> Untuk kesekian kalinya, Indonesia yang berpendudukan lebih dari 260 juta jiwa menjadi objek dari suatu “produk”, pelayanan kesehatan.

Peran serta pemerintah sangat diharapkan dalam melakukan langkah-langkah strategis yang akan meningkatkan “harga jual” sektor kesehatan Indonesia kepada masyarakat, sehingga dapat membendung masyarakat Indonesia yang pergi keluar negeri untuk berobat. Sejalan dengan itu adalah peningkatan mutu dan kemandirian dokter sebagai pelaksana kesehatan, disertai dengan pemberian fasilitas-fasilitas yang meningkatkan pemberdayaan tenaga kesehatan saat ini.<sup>5,6</sup>

Kemandirian dan pemberdayaan dokter akan meningkatkan jangkauan kemampuan pelayanan kesehatan. Deteksi terhadap penyakit tertentu menjadi lebih akurat, tindakan tindakan medis menjadi lebih mudah dan memiliki risiko yang minimal. Bantuan alat-alat medis terbaru semakin

meningkatkan pelayanan kesehatan, sehingga dapat diharapkan mampu bersaing dengan negara tetangga.

## **B. Perumusan Masalah**

- a. Keteringgalan kemampuan layanan kesehatan di Indonesia
- b. Kurangnya kemandirian dokter dalam melaksanakan pelayanan Kesehatan
- c. Disorientasi pelayanan kesehatan pemerintah Indonesia
- d. Lemahnya upaya promotif terhadap pelayanan Kesehatan di Indonesia

## **Pembahasan**

### **A. Keteringgalan Kemampuan Layanan Kesehatan di Indonesia**

Kemampuan pelayanan kesehatan bergantung sekali dengan kemampuan dokter melaksanakan pengobatan dan tindakan, kemampuan perawat dalam merawat pasien tersebut baik di ruang rawat intensif maupun ruang rawat biasa, dan ketersediaan peralatan yang mendukung.

Dengan melihat jumlah penduduk, ketenagaan serta jangkauan wilayah kerja maka moda transportasi merupakan isu penting. Diduga warga negara Indonesia yang berobat ke Malaysia 12000 orang pada setiap tahun (kompas, Asep Chandra 12 September 2012) dan berdasarkan data Singapore, 50% pasien internasional yang berobat di Singapura adalah Warga Negara Indonesia.<sup>3,4</sup>

Data lain menyebutkan, *International Medical Travel Journal* tahun 2008 telah mempublikasikan jumlah pasien Indonesia yang berobat ke luar negeri yaitu ke Negara Singapura dan Malaysia. Pasien yang berobat ke Singapura pada tahun 2007 adalah 226.200 orang. Sementara pasien yang berobat ke Malaysia pada tahun 2006 berjumlah 70.414 orang, tahun 2007 sebanyak 221.538 orang dan tahun 2008 sebanyak 288.000.<sup>3,4</sup>

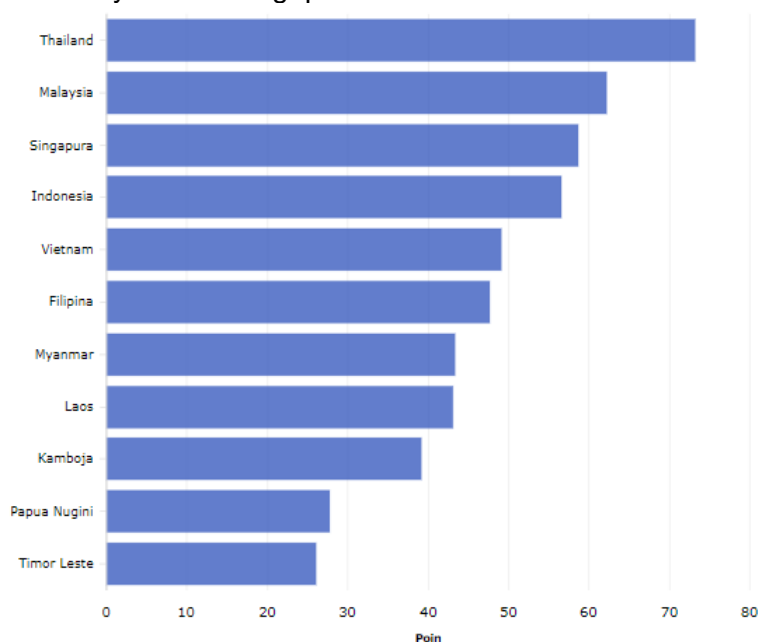
Pasien yang berasal dari Sumatera Utara yang berobat ke luar negeri pada tahun 2011 adalah 5.000 orang tiap bulannya. Jika dilihat dari jumlah penduduk di Sumatera Utara yang memiliki masalah kesehatan pada tahun 2010 yaitu berjumlah 615.590 jiwa (Kementrian Kesehatan Republik Indonesia, 2011), maka persentase warga Sumatera Utara yang berobat ke luar negeri adalah 0,97 persen per tahunnya dari total penduduk yang memiliki masalah kesehatan di Sumatera Utara. Selanjutnya, dari 100 pasien di Sumatera Utara yang berobat ke luar negeri, 70 persen pasien diantaranya hanya melakukan *check up* dan sisanya penanganan pengobatan khusus atau spesialisik. Dari sisi biaya, pasien mengeluarkan biaya setiap kali berobat ke luar negeri sebesar 9 juta hingga 11 juta rupiah. Sehingga berdasarkan jumlah pasien dan biaya yang dikeluarkan oleh pasien yang berobat ke luar negeri, maka dapat diperkirakan besarnya biaya kesehatan yang ke luar untuk institusi medis di luar negeri yaitu kira-kira 600 milyar rupiah pertahun.<sup>3,4,5</sup>

Kemampuan dasar dokter saat ini sudah tidak banyak berbeda, dengan informasi yang terbuka dan uji kompetensi yang dilakukan secara berkala. Pada pendidikan yang lebih khusus, dalam hal keahlian spesialis

bahkan sub spesialis tertentu, dibutuhkan pendidikan pada pusat-pusat pendidikan di negara-negara maju seperti, di Eropa, Cina dan Amerika Serikat. Pelatihan atau kursus tindakan operasi atau pengobatan tertentu akan meningkatkan kemampuan dokter dalam melayani pasiennya. Ini jelas menjadi kendala, jarak yang jauh dan biaya pelatihan tentu membutuhkan biaya yang tinggi. Maka dibutuhkan stimulus dari pemerintah untuk membantu secara finansial.

Publikasi Profil Statistik Kesehatan 2019 menyajikan statistik dan indikator seputar kesehatan penduduk di Indonesia dengan berbagai disagregasi. Sumber data dalam publikasi ini berasal dari Survei Sosial Ekonomi Nasional (Susenas) Maret tahun 2017-2019. Profil Statistik Kesehatan 2019 berisi 4 (empat) kajian dengan topik terkait stunting, perilaku merokok, kesehatan ibu, dan pengeluaran kesehatan rumah tangga. Selain menyajikan kondisi kesehatan dalam bentuk kajian, disajikan juga kumpulan data dan informasi yang memuat kondisi kesehatan penduduk dengan kategori yang lebih spesifik, seperti wanita usia subur, anak dan balita serta lansia.

Menurut Indeks ketahanan kesehatan global Asia Tenggara tahun 2019 Indonesia berada di posisi keempat Asia Tenggara atau peringkat 30 dunia. Negara Indonesia mengantongi 56,6 poin. Indeks ketahanan kesehatan global Thailand menjadi juara di Asia Tenggara. Tempat kedua dan ketiga diisi oleh Negara Malaysia dan Singapura.



**Gambar 1.** Indeks Ketahanan Kesehatan Global Asia Tenggara 2019  
Sumber : Johns Hopkins Center for Health Security, The Economist Intelligence Unit, 2019

Tidak jauh berbeda dengan dokter, hal yang sama juga terjadi pada perawat. Bila kita mengambil satu tindakan sebagai contoh, operasi jantung misalnya, seorang dokter ahli bedah jantung melakukan operasi dan perawatan pasien dalam satu tim yang bersinergi. Operasi yang berhasil baik, berubah menjadi malapetaka bila perawatan di ruangan, baik itu ruang rawat intensif maupun ruang rawat biasa tidak sejalan. Oleh karenanya dibutuhkan pendidikan perawat dan tenaga kesehatan lainnya, guna mendukung satu tim kerja yang handal.

Pelayanan kesehatan adalah suatu bidang pelayanan yang sangat dinamis dalam perkembangannya, apa yang terbaik hari ini akan dianggap tertinggal dalam kurun waktu 1-5 tahun ke depan. Dinamisasi ini berhubungan erat dengan ketersediaan peralatan. Pendeteksian dari suatu penyakit, yang tadinya harus melalui tindakan invasif terhadap pasien, sekarang sudah bisa dideteksi dengan tindakan radiologi yang non invasif. Operasi yang dahulunya membutuhkan sayatan yang besar, saat ini cukup hanya dengan lubang kecil saja. Kita harus terlibat dalam kemajuan ini. Awalnya pemerintah melakukan penyediaan alat-alat medis tersebut. Selanjutnya pemerintah harus merangsang industri-industri dalam negeri untuk terlibat dalam penyediaan alat-alat medis tersebut. Bila kedua hal tersebut terpenuhi, maka kemampuan pelayanan kesehatan di Indonesia akan meningkat pesat.

Peningkatan kemampuan pelayanan kesehatan dengan meningkatkan keahlian tenaga kesehatan baik dokter, perawat maupun tenaga kesehatan pendukung lainnya, mutlak dibutuhkan untuk dapat bersaing di pasar global, khususnya di komunitas negara-negara disekitar Selat Malaka. Dukungan pengadaan peralatan medis yang canggih akan memperkuat daya saing tersebut.

## **B. Kurangnya Kemandirian Dokter dalam Melaksanakan Pelayanan Kesehatan**

Pada hakikatnya profesi dokter adalah “manajer”, mulai sebagai “*self employer*” ketika mulai praktik pribadi, mempekerjakan seorang perawat dan seorang administrasi. Meningkatnya pelayanan, dokter membutuhkan peralatan yang lebih, ruangan tambahan sebagai ruang tindakan dan ruang perawatan, maka dokter akan mulai melakukan investasi untuk pengadaan hal-hal di atas.

Mengembalikan dokter sebagai profesional yang mandiri, merangsang kreatifitas dalam melaksanakan pelayanan kesehatan. Menjadikan dokter sebagai manajer, sehingga mampu bersaing dengan keahlian yang dimilikinya dengan dokter lain di komunitas Selat Malaka.

Saat ini, pemerintah memaksa dokter untuk menjadi “*employer*”, pegawai, masuk pagi pulang sore, sesuai jam kerja. Berlakunya remunerasi semakin memperjelas posisi dokter tersebut sebagai pegawai. Kreatifitas hilang, dokter melihat pasien hanya sebatas jumlah dan angka. Sehingga wajarlah bila BPJS terlambat membayar klaim rumah sakit, dokter akan berteriak, karena penghasilannya juga tidak dibayar oleh rumah sakit.

Bila dilihat profesi dokter, kembali sebagaimana di awal sebagai manajer, maka pemerintah dapat melihatnya sebagai suatu unit usaha rakyat seperti UMKM. Beri dukungan dana, dan kebijakan-kebijakan yang berpihak. Misalnya ketika peralatan medis yang di import adalah untuk pemakaian pribadi dokter dalam melayani pasien di kliniknya sendiri, maka didukung dengan pembebasan pajak, berbeda dengan rumah sakit besar yang berkonglomerasi.

Stimulus-stimulus tadi akan merangsang kemandirian dokter dalam melaksanakan pelayanan kesehatan dan akan menjadi garda terdepan yang berhadapan dengan pelayanan kesehatan di luar negeri.

### **C. Disorientasi Pelayanan Kesehatan Pemerintah Indonesia**

Fokus untuk memastikan bahwa seluruh masyarakat Indonesia mendapatkan pelayanan kesehatan adalah suatu hal yang sangat mulia. Namun demikian, pemerintah juga harus memberi ruang kepada masyarakat yang berkeinginan untuk mendapatkan pelayanan lebih. Sesuai dengan pembahasan sebelumnya, menyangkut kemandirian dokter, maka ruang terhadap pelayanan kesehatan masyarakat yang membutuhkan pelayanan lebih, akan dapat terpenuhi. Tentu hal ini akan menjaga devisa kita tidak keluar negeri.

Badan Penyelenggara Jaminan Sosial atau BPJS merupakan lembaga yang dibentuk untuk menyelenggarakan program jaminan sosial di Indonesia menurut Undang-undang Nomor 40 Tahun 2004 dan Undang-undang Nomor 24 Tahun 2011. Pemerintah Indonesia dalam upaya meningkatkan kesehatan seluruh warga-negara telah mengeluarkan kebijakan penjaminan kesehatan untuuk seluruh warga-negara melalui Badan Penyelenggara Jaminan Sosial Kesehatan agar setiap warga-negara dapat berobat secara gratis di seluruh Puskesmas, BKIA, dan Rumah-Rumah Sakit Pemerintah yang disiapkan untuk itu. Untuk lebih meningkatkan lagi pelayanan kesehatan yang berkualitas, baik peningkatan pelayanan maupun dan penambahan fasilitas-fasilitas yang belum ada.<sup>7,8</sup>

Tujuan program BPJS Kesehatan adalah meringankan biaya pengobatan dan rawat-inap bagi seluruh masyarakat, dengan cara bergotong-royong sesama anggota masyarakat dalam bentuk asuransi kesehatan massal, tetapi karena program BPJS Kesehatan menjadi monopoli badan usaha milik negara maka tampak pelayanannya kurang profesional dan apa adanya.<sup>5,7,8</sup>

Kendala yang terjadi saat ini menyebabkan masyarakat enggan untuk berobat dengan menggunakan BPJS dan memilih untuk berobat ke luar negeri. Hal ini lebih marak terjadi pada daerah yang berbatasan langsung dengan Negara tetangga tersebut, seperti Sumatera Utara dan Kalimantan. Paradigma ini yang menyebabkan berkurangnya devisa kesehatan Indonesia.<sup>7,8</sup>

Pemerintah diharapkan dapat memberi ruang bagi pelayanan kesehatan, khususnya bagi pelayanan premium. Aturan yang mengikat dari Badan Penyelenggara Jaminan Sosial kesehatan, secara kepesertaan

maupun layanan harus berubah. Kepesertaan BPJS kesehatan bukan lagi kewajiban, tetapi sesuatu yang bersifat sukarela. Demikian pula pada plafon pembiayaannya, terbuka, diketahui besarnya, serta dapat dipergunakan di institusi kesehatan manapun secara bebas.

#### **D. Lemahnya Upaya Promotif Terhadap Pelayanan Kesehatan di Indonesia**

Pada setiap kesempatan jarang sekali terlihat adanya upaya-upaya promotif terhadap pelayanan kesehatan di Indonesia. Baik itu oleh departemen dan dinas terkait, demikian pula dengan institusi-institusi kesehatan lainnya.

Upaya promotif untuk pelayanan kesehatan dari pemerintah secara menyeluruh akan meningkatkan kepercayaan masyarakat untuk berobat di dalam negeri. Belum lagi bila ditambah dengan upaya masing-masing pemerintah provinsi, untuk mempromosikan wisata daerah setempat sebagai nilai tambah yang menjual, selayaknya *medical tourism*. Tidak hanya internasional tetapi juga domestik. Kita bisa melihat saudara-saudara dari Jambi datang berobat ke Medan, sekaligus berkunjung ke Danau Toba.

Pemerintah sudah seharusnya merubah paradigmanya terhadap pelayanan kesehatan. Bukan lagi semata untuk menghabiskan dana, tetapi menambah devisa, meningkatkan kemandirian bangsa, khususnya pelayanan kesehatan.

Perubahan paradigma terhadap pelayanan kesehatan yang tadinya berupa beban pengeluaran, menjadi pembuat keuntungan, akan membangkitkan upaya-upaya promotive baik di level pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. *Medical tourism* yang lazim di beberapa negara akan menjadi contoh, bagaimana pelayanan kesehatan menjadi sesuatu yang menguntungkan dengan sumbangsih devisanya.

#### **Kesimpulan**

1. Untuk mengejar ketertinggalan kemampuan pelayanan kesehatan di Indonesia maka perlu dilakukan beberapa hal yaitu:
  - a. Seluruh profesi kesehatan, baik dokter, perawat maupun tenaga kesehatan lainnya untuk menspesialisasikan kemampuannya pada bidang khusus tertentu, dengan mengikuti kursus dan pelatihan di pusat-pusat pendidikan terkait.
  - b. Pengadaan peralatan kesehatan yang mendukung kesepakatan diagnosa dan tindakan pengobatan
2. Guna meningkatkan kemandirian dokter, maka sistem remunerasi dokter harus dihapuskan. Dokter dirangsang untuk mandiri dengan pemberian bantuan dana maupun kebijakan.
3. Pemerintah harus mereorientasi pelayanan kesehatannya dengan memberi ruang khususnya bagi pelayanan premium.
4. Memperkuat promosi layanan kesehatan di Indonesia dengan merubah paradigma, layanan kesehatan bukan sumber pengeluaran tetapi sumber pendapatan.

## **Saran**

1. Pemerintah melalui kementerian terkait, memberikan beasiswa secara masif kepada seluruh tenaga kesehatan untuk mengikuti kursus dan pelatihan spesialisasi sesuai bidang kebutuhan dan peminatannya.
2. Menyediakan peralatan kesehatan yang dibutuhkan guna mendukung peningkatan kemampuan diagnosa dan tindakan pengobatan.
3. Menghapuskan sistem remunerasi bagi dokter pelayan kesehatan.
4. Pemerintah memberikan bantuan dana dan kebijakan untuk merangsang kemandirian dokter dalam melakukan pelayanan kesehatan.
5. Reformasi aturan mengikat dan BPJS kesehatan, terutama menyangkut kepesertaan institusi layanan kesehatan dan besaran plafon biaya pengobatan.
6. Pemerintah pusat dan daerah melalui kementerian dan dinas terkait, secara aktif melakukan upaya promotif terhadap pelayanan kesehatan unggulan yang ada, dan memadukannya dengan pariwisata unggulan di daerah tersebut. Bukan hanya mancanegara, tetapi juga terhadap pasien dan wisatawan domestik.

## Daftar Pustaka

1. Depkimpraswil, 2002, Strategi dan Konsepsi Pengembangan Kawasan Perbatasan Negara. Jakarta: Glewood Cliffs.
2. Pusat Kajian Administrasi Internasional, Lembaga Administrasi Negara, 2004. Kajian Manajemen Wilayah Perbatasan Negara. Jakarta.
3. Sabarnomor Hari, 2001, Kebijakan/Strategi Penataan Batas dan Pengembangan Wilayah Perbatasan
4. International Medical Travel Journal.2008. Database of travel patient in ASEAN.
5. Sadli, Moh, dan Tjiptoherijanto, Prijo nomor, 1987. Prespektif Daerah Pembangunan Nasional. Jakarta: Lembaga Penelitian UI
6. Undang-undang nomor 36 tahun 2009 tentang Kesehatan.
7. Rolos, Windy; Ardiansa Tucunan, dan Benedictus Lampus, 2014, Implementasi Program Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Kesehatan Di Kabupaten Minahasa Tenggara. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sam Ratulangi Manado.
8. Rumengan. Debra. 2015. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Pemanfaatan Pelayanan Kesehatan Pada Peserta BPJS Kesehatan di Puskesmas Paniki Bawah Kecamatan Mapanget kota Manado. Jurnal, (online), Vol.5. No 7.

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. dr. Ridha Dharmajaya, Sp.BS(K)** adalah Ketua Departemen Bedah Saraf Fakultas Kedokteran Universitas Sumatera Utara. lahir di Medan, pada tanggal 14 Mei 1973. Lulus Sarjana Kedokteran dan Kepaniteraan Klinik sebagai dokter pada tahun 1997 di Universitas Sumatera Utara (FK-USU) dan melanjutkan Pendidikan Spesialis Bedah Saraf di Universitas Indonesia (FK-UI) dan lulus pada tahun 2007. Lulus program Doktorat (S3) di Universitas Sumatera Utara pada tahun 2012. Prof. Dr. dr. Ridha Dharmajaya, SpBS (K) aktif dalam kegiatan penelitian dan pelayanan kedokteran

sesuai profesi. Belajar dan mengembangkan teknik-teknik operasi Bedah Saraf, demikian pula riset neurosains yang telah menghasilkan beberapa bentuk paten. Aktif menulis, baik yang diterbitkan dalam buku maupun tulisan yang diterbitkan dalam jurnal nasional dan internasional.

# Nilai Ekonomi Hutan Mangrove Ditinjau dari Perspektif Lingkungan di Selat Malaka

Ritha F. Dalimunthe  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis

## Pendahuluan

### A. Latar belakang

Permasalahan pada Hutan Mangrove adalah terjadinya degradasi atau kerusakan di wilayah hutan mangrove. Bila dilihat dari ekosistem fungsi kawasan hutan mangrove telah mengalami kerusakan yang menyebabkan terganggu kehidupan biota air dan binatang liar lainnya yang merupakan sumber pendapatan dari masyarakat yang berada di sekitar hutan mangrove. Fenomena ini terjadi karena adanya kesalahan dalam pengelolaan pembangunan di sekitar wilayah hutan mangrove pembangunan yang mengakibatkan rusaknya ekosistem dan habitat yang berada di sekitar hutan mangrove.

Seperti diketahui bahwa hutan mangrove mempunyai nilai ekonomis di wilayah pesisir pantai untuk budidaya ikan dan produk laut lainnya serta kerusakan hutan mangrove merugikan lingkungan sekitar karena hutan mangrove merupakan penyerap karbon dan bisa menjadi objek wisata bahari yang dapat meningkatkan ekonomi masyarakat pesisir. Dari hutan mangrove sebenarnya dapat dihasilkan produk usaha kecil seperti : sirup, keripik, dan teh herbal yang berasal dari hutan mangrove.

Hutan mangrove (bakau) merupakan vegetasi hutan yang berada pada sepanjang garis pantai di kawasan tropis, termasuk di dalamnya wilayah selat malaka. Hutan mangrove merupakan pendukung bagi ekosistem yang didalamnya termasuk adanya produksi perikanan ( udang, kepiting) serta siklus unsur hara (Donato *et al*, 2012). Hutan mangrove merupakan gambaran suatu komunitas dari beberapa spesies pohon yang khas ataupun semak-semak yang dapat tumbuh pada perairan asin.

hutan mangrove merupakan tumbuhan hutan yang berada di daerah pantai ataupun teluk dan muara muara sungai. Adapun ciri-ciri dari hutan mangrove antara lain 1) hutan tidak mempunyai struktur tajuk 2) tanah tergenang air laut; 3) dipengaruhi pasang surut; 4) tidak terpengaruh iklim.

Adapun jenis pohon hutan mangrove antara lain yaitu api-api (*Avicenia sp.*), pedada (*Sonneratia sp.*), bakau (*Rhizophora sp.*), lacing (*Bruguiera sp.*)( menurut Soemodihardjo (1986) dalam Widagdo dan Sugiri (2014))

## **Pembahasan**

### **B. Masalah**

**Adapun permasalahan hutan mangrove di selat malaka adalah :**

Pengelolaan kawasan ekosistem hutan mangrove tidak mempertimbangkan kearifan sosial, lokal wisdom dari kehidupan masyarakat setempat.

Pengelolaan kawasan ekosistem hutan mangrove tidak memperhatikan nilai ekonomis yang terdapat di kawasan hutan tersebut.

Oleh sebab itu Pengelolaan kawasan ekosistem hutan mangrove di wilayah selat malaka sebaiknya berkelanjutan dengan memperhatikan kesejahteraan masyarakat di sekitar dan berwawasan lingkungan dan ekologi.

Dengan pertimbangan lingkungan dalam pembangunan di daerah kawasan hutan mangrove

### **C. Strategi pemecahan masalah**

#### **1. Strategi pemecahan masalah Kelestarian hutan mangrove**

Kelestarian mangrove diperlukan karena keterbatasan luasan serta sebaran hutan tersebut. Ekosistem mangrove dikatakan lestari jika memiliki kriteria fungsi ekologi dan sosial ekonominya yang berjalan dengan baik serta mampu memberikan daya dukung terhadap lingkungan sekitarnya. Kriteria yang dimaksud dengan baik jika tutupan area pohon tinggi , siklus energi berjalan dengan baik dan keseimbangan lingkungan terjaga. Kemudian untuk fungsi sosial ekonomi , dikatakan baik jika ekosistem mangrove dapat dimanfaatkan secara lestari oleh masyarakat sekitar.

#### **2. Strategi Pemecahan masalah pemanfaatan hutan mangrove**

Pemanfaatan hutan mangrove untuk memenuhi keperluan manusia telah menyebabkan menurunnya kualitas dan fungsi hutan mangrove. Pemanfaatan mangrove perlu mendapat perhatian khusus , karena jika di eksploitasi berlebihan akan mengakibatkan kerusakan ekosistem yang berdampak pada keberlangsungan hidup makhluk lainnya. Hutan Mangrove memiliki Fungsi dan nilai yang tinggi dari ekosistem laut, pantai, pesisir dan daratan. Karena hutan mangrove merupakan keseimbangan ekologi seperti tidak terjadinya abrasi air laut Serta menjadi daya dukung bagi lingkungan sekitar, juga menjadi pelindung bagi pantai dari hampasan angin badai dan erosi. selain itu pemanfaatan hutan mangrove lainnya adalah dapat menyimpan air tanah dan mengendalikan pencemaran seperti pengendapan polusi yang melewati hutan mangrove.

#### **3. Strategi Pemecahan masalah Nilai ekonomi dari hutan mangrove**

Nilai ekonomi dari kawasan hutan mangrove adalah merupakan sumber pendapatan masyarakat yang berada disekitar hutan mangrove melalui adanya budidaya ikan, udang, kepiting dan biota laut lainnya yang memberikan nilai ekonomis bagi masyarakat. Selain

itu ekosistem hutan mangrove merupakan tempat berlindung plankton yang berada di kawasan hutan mangrove yang merupakan sumber protein untuk kehidupan masyarakat sekitar. Adapun nilai ekonomis lainnya hutan mangrove dapat dijadikan objek ekowisata sehingga meningkatkan sosial ekonomi masyarakat sekitar. ekowisata hutan mangrove sering juga disebut wisata bahari yang bisa menambah wawasan maupun kesadaran tentang ekosistem mangrove yang bermanfaat bagi kehidupan manusia dan kelestarian lingkungan.

Ekowisata hutan mangrove juga bisa merupakan pusat pembelajaran bagi siswa dan kegiatan ilmiah lainnya.

Nilai ekonomis lain dari hutan mangrove adalah kayunya dapat dibuat mejadi kayu bakar ataupun bahan bangunan, sedangkan daunnya dapat menjadi bahan obat-obatan serta industri kecil, seperti minuman dan makanan yang berasal dari mangrove contoh : keripik dan dodol mangrove

Hutan mangrove merupakan aset pembangunan yang berkelanjutan oleh karena itu pengembangan potensi ekowisata mempunyai dampak terhadap ekonomi kreatif di lingkungan wilayah yang ada hutan mangrovenya seperti wilayah pesisir yang ada di selat malaka.

Nilai ekonomi dari hutan mangrove yang berada di wilayah selat malaka saat ini mengalami kemerosotan yang disebabkan karena adanya eksplotasi yang berlebihan di wilayah sekitar mangrove. Oleh sebab itu pelestarian hutan mangrove perlu terus dilakukan agar masyarakat sekitar tidak kehilangan mata pencaharian serta tidak mengalami gangguan ekosistem terutama terjadinya abrasi di pantai. Hal ini sesuai dengan undang-undang nomor 32 tahun 2009 Bab 1 Pasal 1 ayat 2 tentang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup menyatakan bahwa “ pengelolaan lingkungan hidup merupakan upaya sistematis dan terpadu dalam melestarikan fungsi lingkungan hidup yang meliputi perencanaan, pemanfaatan , pengendalian, pemeliharaan, pengawasan, da penegakan hukum. Untuk mewujudkan pasal yang berkaitan dengan pemanfaatan lingkungan maka perlu diupayakan kawasan hutan mangrove menjadi objek wisata bahari dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat di wilayah pesisir pantai.

#### **4. Strategi Pemecahan masalah Pemberdayaan masyarakat pesisir**

Pemberdayaan masyarakat yang berada di wilayah pesisir sebaiknya dilakukan oleh pemerintah berdasarkan karakter fisik, biologi, sosial, dan ekonomi untuk dipertahankan keberadaanya. Pembangunan wilayah pesisir sebaiknya berpusat pada masyarakat dengan fokus utama adalah pemberdayaan dari masyarakat tersebut dalam melakukan pembangunan. Sehingga tujuan pembangunan pada masyarakat pesisir harus mempertimbangkan kearifan sosial, lokal wisdom dari kehidupan masyarakat di sekitar hutan mangrove.

## **5. Strategi Pemecahan masalah Wilayah pesisir di daerah selat malaka**

Wilayah pesisir di daerah selat malaka yang berada di wilayah indonesia sebaiknya juga memperhatikan ekologi, sosial ekonomi dan budaya dari masyarakat setempat. Hal ini diperlukan untuk pembangunan wilayah pesisir yang berkelanjutan karena wilayah pesisir selat malaka cenderung mengalami degradasi lingkungan seperti kerusakan habitat hutan mangrove, terumbu karang dan juga abrasi dan erosi serta pencemaran lingkungan di sekitar wilayah pesisir di daerah selat malaka. seharusnya nilai ekonomi yang berada di wilayah pesisir selat malaka sama seperti wilayah pesisir lain yang ada di indonesia merupakan daerah ekosistem hutan mangrove yang memiliki potensi sumber daya alam serta bernilai strategis. Apabila permasalahan tentang lingkungan sosial dan ekonomi di wilayah pesisir kawasan hutan mangrove tidak dikelola dengan baik maka kesejahteraan masyarakat akan menurun dan degradasi lingkungan pesisir akan cenderung meningkat. Oleh karena wilayah pesisir yang berada di daerah selat malaka sama dengan wilayah pesisir lainnya yang berada di wilayah indonesia dimanfaatkan dalam ekowisata bahari yang merupakan tujuan wisata bagi masyarakat setempat dan masyarakat lain di indonesia maka masyarakat di daerah tersebut dapat memperbaiki kualitas hidupnya dan kualitas hutan mangrove yang berada di wilayah hutan mangrove.

## **6. Strategi Pemecahan Masalah Dengan Melibatkan Kontribusi Masyarakat Dalam Meningkatkan Nilai Ekonomi Hutan Mangrove**

Masyarakat yang berada di daerah pesisir termasuk di daerah wilayah hutan mangrove umumnya bermata pencaharian sebagai nelayan, seharusnya pola hidup masyarakat berorientasi pada pengembangan ekowisata sebagai kegiatan dalam kehidupan sehari-hari masyarakat dalam memanfaatkan sumber daya alam yang tidak akan pernah habis. oleh karena itu dalam sektor ekowisata seharusnya di jaga dengan baik sebagai pemberi pendapatan masyarakat setempat. Oleh karena itu diperlukan perubahan pola pikir dari masyarakat yang tadinya nelayan menjadi masyarakat yang berorientasi kepada ekowisata, pada pengelolaan objek wisata diperlukan kontribusi masyarakat dalam proses pembangunan ekowisata hutan mangrove, terutama masyarakat diharapkan dapat menjaga lingkungan dan adat istiadat di wilayah objek ekowisata tersebut.

### **D. Faktor pendukung dan penghambat dalam menjadikan hutan mangrove sebagai objek wisata**

#### **1. Faktor pendukung**

Adanya faktor pendukung dari masyarakat dimana komunitas masyarakat secara terpadu dapat memanfaatkan kondisi alam serta

rela mengorbankan kepentingan pribadi menjadi kepentingan bersama. Faktor pendukung lain dalam menjadikan hutan mangrove sebagai objek wisata bahari adalah :

- a. Ekonomi kreatif dalam pengelolaan rumput laut, daun mangrove menjadi industri kecil rumahan makanan dan minuman seperti dodol, keripik dan sirup mangrove sedangkan ikan, udang, kepiting dapat diolah menjadi industri makanan. yang merupakan kreatif dari masyarakat. Pengelolaan hasil ikan, udang dan kepiting serta binatang lainnya lainnya dapat diolah menjadi industri rumahan makanan dan minuman yang dapat di jual bagi pengunjung wisata.
- b. Teknologi informasi  
Adanya teknologi informasi yang merupakan regulasi pemerintah di wilayah pesisir hutan mangrove dapat memberikan promosi tentang objek wisata yang ada di wilayah hutan mangrove.
- c. Tersedianya transportasi  
Dalam melakukan kunjungan pada objek wisata di wilayah pesisir hutan mangrove transportasi menjadi kebutuh pokok untuk mengantar pengunjung ke objek wisata.

## 2. Faktor penghambat

Adapun faktor penghambat dalam menjadikan hutan mangrove sebagai ekowisata :

- a. Minimnya kesadaran masyarakat  
Kesadaran masyarakat tentang kelestarian lingkungan pada objek wisata di kawasan hutan mangrove sangat diperlukan oleh karena itu pemerintah dan swasta seharusnya memberikan bimbingan dan pemahaman yang terus menerus terhadap manfaat objek wisata di kawasan pesisir hutan mangrove
- b. Lemahnya kualitas sumber daya manusia  
Masyarakat disekitar hutan mangrove masih perlu melakukan ekonomi kreatif. Oleh karena itu diperlukan sumber daya manusia yang kreatif dan berwawasan wirausaha, sedangkan masyarakat disekitar wilayah hutan mangrove masih lemah dalam bidang kreatifitas dan kewirausahaan.
- c. Kurangnya kerjasama  
Kurangnya kerjasama antara masyarakat, investor maupun pemerintah dalam megelola objek wisata di daerah hutan mangrove akan menjadikan objek wisata itu tidak terbangun dengan baik.
- d. Kurangnya infrastruktur pendukung  
Pada objek wisata bahari diperlukan sarana seperti adanya transportasi laut yang cukup aman, kemudian sarana seperti toilet, jalan yang bersih, tersedianya tong sampah menjadi syarat utama dalam membangun objek wisata bahari. Oleh

karena itu dukungan investor dan pemerintah sangat diperlukan.

## **E. Kesimpulan dan Saran**

### **1. Kesimpulan**

- a. Hutan mangrove memiliki nilai ekonomis yang tinggi dan mempunyai potensi dalam pembangunan dan pengembangan ekowisata di wilayah pesisir hutan mangrove
- b. Selat malaka merupakan wilayah pesisir yang memiliki hutan mangrove bila dikelola dengan baik dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat di wilayah pesisir pantai hutan mangrove.
- c. Perlunya pengelolaan dan pelestarian lingkungan hidup agar hutan mangrove tidak mengalami kerusakan yang lebih parah dan diperlukan kemauan bersama masyarakat, pemerintah dan swasta dalam menggali potensi nilai ekonomi hutan mangrove yang berbasis pada ekowisata bahari.

### **2. Saran**

- a. Masyarakat seharusnya memiliki kesadaran tentang nilai ekonomi kawasan hutan mangrove.
- b. Hutan mangrove dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat pesisir melalui objek wisata bahari yang berwawasan lingkungan dan ekologi.
- c. Pembangunan di wilayah pesisir sebaiknya memperhatikan sosial ekonomi dan budaya masyarakat setempat yang berbasis pada kearifan lokal.

## Daftar Pustaka

- Badan Litbang Pertanian.2010. *Buku Membalik Kecenderungan Degradasi Sumber Daya Lahan dan Air*.Jakarta: IPB Press.
- Departemen Kelautan dan Perikanan.2007. *Pedoman Pengelolaan Ekosistem Mangrove*. Jakarta: Direktorat Bina Pesisir.
- Harahap, Nuddin. 2010. *Penilaian Ekonomi Ekosistem Hutan Mangrove & Aplikasinya dalam Perencanaan Wilayah Pesisir*. Malang: Graha Ilmu.  
[http://www.pusdiklatmigas.esdm.go.id/file/m1\\_Peranan\\_HutanNurhenu\\_K.pdf](http://www.pusdiklatmigas.esdm.go.id/file/m1_Peranan_HutanNurhenu_K.pdf)  
diakses pada tanggal 13 September 2019.
- <http://ghinaghufrona.blogspot.com/2015/03/ekosistem-mangrove-faktor-faktor.html>diakses pada tanggal 13 September 2019
- <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/pwk> diakses pada tanggal 13 September 2019.
- <https://ejournal.unisba.ac.id/index.php/planologi/article/view/2551> diakses pada tanggal 13 September 2019.
- Harini et al. 2019. Economic Valuation of Mangrove Management in Kulon Progo Regency. IOP Conf. Series Eart dan Environmental Science 256 (2019) 012036.
- Rumahorbo, et al. 2019. The economic valuation of mangrove ecosytem in Youtefa bay Jayapura, Indonesia. Ecological Questions 30 (2019) 1 : 47-54.
- Setyawan, A.D., Kusumo. W., Purin, C.P. 2004.Ekosistem mangrove di Jawa:2.Restorasi. Biodiversitas 5(2):105-118.
- Zulkarnaini dan Mariana. 2016. Economic Valuation of Mangrove Forest Ecosystem in Indragiri Estuary. International Journal of Oceans dan Oceanography iSSN 0973-2667 Volume 10, Number 1 (2016), pp 13-17

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. Ritha F. Dalimunthe, SE, M.Si**, Guru besar tetap Bidang Ilmu Manajemen, Kewirausahaan di fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sumatera Utara. Lahir di Jakarta pada tanggal 24 oktober 1962. Penulis menyelesaikan pendidikan Sarjana Jurusan Manajemen di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sumatera Utara Pada Tahun 1985, mendapat gelar Magister dari Program Studi Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Lingkungan di Pascasarjana Universitas Sumatera Utara tahun 1995 dan mendapatkan gelar Doktor dari Universitas Airlangga Surabaya tahun 2002.

Jabatan struktural ( di dalam maupun diluar Institusi, Termasuk Sebagai Ketua/ Sekretaris Suatu Himpunan Profesi ) yaitu sebagai Staf Pengajar di Departemen Manajemen FEB USU tahun 1986-sekarang, Pengurus Puslitdal Lembaga Penelitian USU tahun 1995-1997, Kepala Divisi pemasaran CIKAL tahun 1997-2006, Staf Pengajar Luar Biasa FISIP USU tahun 2001-2010, Staf Pengajar Pasca Sarjana USU tahun 2003-sekarang, Staf Pengajar Luar Biasa Pasca Sarjana Universitas Medan Area tahun 2003-2018, Ketua Dewan Manajemen FE USU tahun 2003-2010, Sekretaris Dewan Riset Daerah Sumatera Utara tahun 2004-2015, Ketua Bidang Pengembangan Badan Wakaf Provinsi Sumatera Utara tahun 2010-2014, Kepala Pusat Inkubator bisnis Cikal USU tahun 2010-2015, Wakil Sekretaris POKJA tahun 2010-2015, Sekretaris Dewan Guru Besar Sumatera Utara tahun 2009-2014, Anggota Senat Akademik USU tahun 2009-2014, Reviewer FMI ( Forum Manajemen Indonesia ) tahun 2017, Anggota Komisi Program Akademik Senat Akademik USU tahun 2009-2014, Kepala Pusat Inkubator Bisnis Cikal USU tahun 2015-2019, Ketua dewan pertimbangan fakultas FEB USU tahun 2016-2021 dan wakil Ketua Tim Pengembangan Pusat Unggulan Teknologi Komunikasi Pemasaran Produk Pertanian Indigenous USU tahun 2017-sekarang. Ringkas pekerjaan Di lingkungan Badan Usaha Pemerintah/ Swasta Penulis menjabat Dewan Riset Daerah SUMUT tahun 2004-2010, ICMI wilayah SUMUT tahun 2009-2014, KAHMI wilayah SUMUT tahun 2010-2015, Badan Wakaf Indonesia SUMUT tahun 2011-2018, Pengawas Islamic Center SUMUT 2018-sekarang, BPPT Prov.SUMUT tahun 2014 dan menjabat sebagai Rektor di Universitas Harapan Medan tahun 2017-2019, Ketua PSGA USU 2019-sekarang, Ketua Ja-PUK ( Jaringan Perempuan untuk Kesejahteraan ) 2020-2025, Pengurus ASWGI tahun 2019-2021, .

Penghargaan yang pernah diraih penulis adalah Satyalencana Karya Satya 10 tahun dan 20 tahun. Pidato Pengukuhan Guru Besar Penulis : Peranan Penting Kewirausahaan Dalam Meningkatkan Usaha Kecil.

# Perencanaan Wilayah Selat Malaka Berbasis Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dalam Peningkatan Kapasitas Sosial Ekonomi

Rizabuana

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

## Pendahuluan

Besarnya ketersediaan aset potensial di Selat Malaka merupakan peluang yang harus dijajaki secara komplementif, sehingga potret kondusif sedemikian dapat tergarap serta terjaring pada sebuah bingkai keuntungan maksimal bagi Negara Indonesia. Sejumlah peluang yang tersaji di wilayah tersebut, tentunya akan berdampak selaras pada sebuah kondisi positif pertumbuhan sosial ekonomi sebuah Negara (Indonesia), jika motor kebijakan yang ditempatkan memiliki arah yang tepat pada rute peningkatan kemajuan sosial ekonomi. Kebijakan perencanaan wilayah disinyalir menjadi bentuk responsif rasional yang ideal untuk ditempuh, mengingat aspek tersebut memiliki kemampuan dalam menciptakan keharmonisan secara sosial ekonomi bila diintegrasikan dengan iklim kondusif di Selat Malaka. Basis keilmuan (ontologi, epistemologi dan aksiologi) perencanaan wilayah yang berwatak pengembangan tepat guna merupakan gagasan yang mendasari pengimplementasiannya. Sasaran kajiannya tidak hanya menyisir pada orientasi wilayah fisik (*space aspect*) saja, namun juga menyasar pada area non fisik (*social aspect*). Ringkasnya, perencanaan wilayah adalah proses analisa yang mengintegrasikan aspek ekonomi, manajemen pembangunan fisik, administrasi publik dan analisa kebijakan sosial (*integration analysis*).

## Gambaran Umum Dan Inventarisasi Selat Malaka

Letak geografis Selat Malaka berada di bawah kedaulatan tiga negara Asia yaitu, Indonesia, Malaysia dan Singapura<sup>1</sup>. Selat Malaka membentang antara pulau Sumatra di Indonesia sebelah barat dan semenanjung Malaysia dan Thailand bagian selatan. Selat Malaka membentang sepanjang 805 km (500 mil) dengan lebar 65 km (40 mil) di sisi selatan dan melebar di sisi utara sekitar 250 km (155 mil)<sup>2</sup>. Selat Malaka merupakan perairan di kawasan Asia Tenggara yang menghubungkan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik dan merupakan rute terpendek antara India dan Cina.

Selat Malaka merupakan pintu gerbang utama yang strategis serta terpendek di kawasan Asia Pasifik yang menghubungkan negara – negara

---

<sup>1</sup> Felipe Umaña, Threat Convergence Transnational Security Threats in the Strait of Malacca,

<http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e>.

Diakses Pada 14 Juli 2020

<sup>2</sup> M. Saeri, "Karakteristik dan Permasalahan Selat Malaka", Jurnal Transnasional, Vol. 4, No. 2, (2013), 810

Timur Tengah, Afrika maupun Eropa melalui Samudera Hindia dan Samudera Atlantik ke negara – negara Timur Jauh melalui Laut Cina Selatan dan Samudera Pasifik. Oleh karena itu Selat Malaka dapat dikatakan sebagai salah satu selat internasional. Selaras dengan pendapat Ana G. Lopez dalam bukunya *International Straits: Concept Classification and Rules of Passage* mengungkapkan selat internasional adalah :<sup>3</sup>

“Sebuah wilayah perairan alami yang menjadi tempat perlintasan yang ukurannya tidak lebih luas dari dua kali lebar laut teritorial negara pantai masing – masing, selat internasional memisahkan dua dataran dan menghubungkan antara satu laut lepas sebuah negara pantai dengan laut lepas negara lain atau antara satu Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dengan ZEE lain dengan laut teritorial negara lain jika memungkinkan, selat internasional menghubungkan perairan pedalaman dari sebuah perairan kepulauan yang digunakan untuk pelayaran internasional”.

Selain dianggap sebagai selat internasional, Selat Malaka juga dianggap sebagai jantung perdagangan global. Posisi strategis yang langsung berhadapan dengan Samudera Hindia sekaligus mempunyai sambungan strategis ke Laut Pasifik, telah menempatkan selat ini menjadi jalur perdagangan dan bisnis terpadat kedua setelah Selat Hormuz di Timur Tengah. Selain itu, keberadaan selat malaka juga dipandang sangat vital dalam perdagangan dan akses transportasi dunia dimana hampir sebagian besar kapal niaga di dunia pasti akan melalui jalur Selat Malaka. Selat yang membentang sekitar 800 km dan lebar 1,7 kilometer, setiap tahunnya diperkirakan dilintasi kurang lebih 70 ribu kapal atau kira-kira 150-200 kapal setiap harinya. Sebagian di antaranya adalah kapal-kapal tangki raksasa yang berukuran 180.000 dwt ke atas, yang mengangkut lebih dari 40 persen barang-barang perdagangan negara di dunia, dengan volume perdagangan mencapai 19.245,7 juta ton per tahun dengan kenaikan rata-rata 4,3 persen per tahun.

Selat Malaka juga berperan sebagai *energy lifeline* untuk negara ekonomi besar seperti China ,Jepang , Korea Selatan dan Taiwan , karena lebih dari 80 persen impor energi dan ekspor melewati Selat Malaka dan transit utara melalui Laut Cina Selatan untuk mencapai tujuan mereka di negara Asia. Jepang, misalnya, yang mengimpor lebih dari 98 % dari konsumsi minyak mentah, seluruhnya tergantung pada Selat malaka, karena sebagian besar kapal yang memberikan minyak esensial dari Timur Tengah dan Asia Barat melewati perairan Malaka, sehingga Selat Malaka berperan penting untuk transportasi energi, dimana Administrasi Amerika memperkirakan bahwa sekitar 13,6 juta barel minyak bumi per hari melewati perairan Selat Malaka<sup>4</sup>.

Deskripsi singkat diatas menunjukkan sejumlah peluang yang terdapat di Selat Malaka seyogianya berbanding lurus bagi kemajuan dan pertumbuhan sosial ekonomi Negara Indonesia. Namun demikian, kondisi

---

<sup>3</sup> M. Saeri, 809-810

<sup>4</sup> <http://205.254.135.7/countries/region-topic.cfm?fips=WOTC>

tersebut masih belum dapat terealisasi dikarenakan roda kebijakan dalam menggarap sejumlah faktor kondusif di Selat Malaka belum memadai. Padahal bila penggarapan dilakukan secara tepat dan maksimal tentunya akan berdampak positif pada banyak aspek (*multiplier effect*), terutama pada aspek sosial dan ekonomi. Beranjak dari kondisi sedemikian, terkait masih tumpulnya alternatif kebijakan yang tersedia dalam menopang aset potensial Selat Malaka, maka gagasan perencanaan wilayah dapat dijadikan sebagai instrumen alternative (*alternative treatment*) yang diyakini memiliki kadar kemampuan dalam mengamankan sejumlah peluang tersebut menuju maksimalisasi keuntungan khususnya pada aspek sosial ekonomi.

## Referensi Acuan

### Konseptualisasi Perencanaan Wilayah

Berkaca dari sejumlah aset potensial yang dimiliki Selat Malaka maka perencanaan wilayah merupakan gagasan yang patut untuk dipenetrasi sebagai pijakan ideal guna menghantarkan sejumlah peluang kondusif di Selat Malaka pada lintasan realitas yakni peningkatan pertumbuhan sosial ekonomi bagi Negara pantai (*littoral state*) khususnya Indonesia.

Perencanaan wilayah merupakan kombinasi dua konsep yang diintegrasikan yakni perencanaan dan wilayah. Perencanaan dapat diartikan sebagai suatu proses mempersiapkan secara sistematis kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan untuk mencapai sesuatu tujuan tertentu. Wilson dalam Jayadinata menegaskan bahwa perencanaan meliputi<sup>5</sup>:

1. Analisis, yaitu kupasan data, proyeksi/ramalan, atau perkiraan untuk masa depan yang bertitik tolak dari keadaan masa kini;
2. Kebijaksanaan (*policy*) yakni pemilihan rencana yang baik untuk pelaksanaan, yang meliputi pengetahuan mengenai maksud dan kriteria untuk menelaah alternatif-alternatif rencana;
3. Rancangan atau desain (*design*) yakni rumusan dan sajian rencana;

Sementara itu, wilayah dapat diartikan sebagai ruang pada permukaan bumi yang menunjukkan tempat atau lokasi yang dapat dilihat secara horizontal dan vertikal. Pengertian tersebut dapat dirujuk dengan pendapat Poernomosidi bahwa wilayah adalah sebutan untuk lingkungan pemukiman bumi yang tertentu batasnya<sup>6</sup>. Dengan cara pandang subjektif wilayah adalah alat untuk mengidentifikasi suatu lokasi yang didasarkan atas kriteria tertentu atau tujuan tertentu<sup>7</sup>. Disamping itu, Wilayah juga memiliki pengertian pada kesatuan geografis dalam bentuk dan ukuran menurut pengamatan tertentu. Akan tetapi pengertian wilayah, selain dari aspek geografis, dapat ditinjau dari aspek yang lain. Menurut aspek sosiologi ekonomi, wilayah adalah suatu kesatuan yang terdiri dari beberapa elemen-elemen, baik sumber daya alam

---

<sup>5</sup> Jayadinata, Johara T. (1992). Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan & Wilayah. Bandung: ITB Bandung.

<sup>6</sup> Hadjisarosa, Purnomosidi. (1978). Pengenaln Masalah Pengembangan Wilyah. Jakarta: PU

<sup>7</sup> Glason, J. (1974). An Introduction To Regional Planing, London.Hutchinson Educational

maupun sumber daya manusia, baik berbentuk fisik maupun non fisik dalam lingkup teritorial tertentu yang dapat dialokasikan dan diberdayakan melalui jalinan interaksi dan kerjasama. Hal yang sama Hartshorn dalam Hanafiah menyatakan bahwa wilayah adalah suatu area dengan kondisi spesifik dan dalamnya aspek tertentu berbeda dengan area yang lain (jadi berupa mosaik)<sup>8</sup>.

Apabila pengertian perencanaan dan wilayah diintegrasikan menjadi satu, maka perencanaan wilayah adalah sebagai suatu proses mempersiapkan secara sistematis langkah-langkah kegiatan berkaitan dengan pengalokasian dan pemberdayaan aspek geografis dan sosial ekonomi dalam teritorial tertentu untuk mencapai realisasi tujuan yang ditetapkan. Defenisi lainnya terkait perencanaan wilayah dikemukakan oleh Tarigan yang berpendapat Perencanaan wilayah adalah mengetahui dan menganalisis kondisi saat ini, meramalkan perkembangan berbagai faktor *noncontrollable* yang relevan, memperkirakan faktor-faktor pembatas, menetapkan tujuan dan sasaran yang diperkirakan dapat dicapai, menetapkan langkah-langkah untuk mencapai tujuan tersebut, serta menetapkan lokasi dari berbagai kegiatan yang akan dilaksanakan<sup>9</sup>.

### **Pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)**

Keunggulan geoekonomi dan geostrategi Selat Malaka yang telah dideskripsikan dibagian sebelumnya, tentunya memerlukan sebuah aktifitas positif (kebijakan) yang berandil besar mewujudkan pertumbuhan sosial ekonomi masyarakat, daerah terdampak dan Negara Indonesia. Perencanaan wilayah melalui pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) disorot menjadi aktor penting dalam memainkan peranan terkait penanganan sekaligus pengembangan ketersediaan aset potensial Selat Malaka pada tataran pertumbuhan sosial ekonomi.

Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) adalah kawasan dengan batas tertentu yang tercangkup dalam daerah atau wilayah untuk menyelenggarakan fungsi perekonomian dan memperoleh fasilitas tertentu. Pada dasarnya KEK dibentuk untuk membuat lingkungan kondusif bagi aktivitas investasi, ekspor, dan perdagangan guna mendorong laju pertumbuhan sosial ekonomi serta sebagai katalis reformasi sosial ekonomi. Pararel dengan pendapat Menteri Perdagangan Thomas Trikasih Lembong menyatakan kawasan ekonomi khusus (KEK) dapat menjadi salah satu solusi pembangunan wilayah, dimana berbagai fasilitas yang diberikan pemerintah di kawasan tersebut dalam rangka menarik investasi, pada akhirnya diharapkan

---

<sup>8</sup> Hanafiah, T. (1982). Pendekatan Wilayah Terhadap Masalah Pembangunan Pedesaan. Bogor: Fakultas Pertanian IPB

<sup>9</sup> Tarigan, Robinson. (2005). *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Jakarta: Bumi Aksara

dapat menyerap tenaga kerja dan meningkatkan ekonomi masyarakat setempat<sup>10</sup>.

Pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus bertujuan untuk mempercepat perkembangan daerah dan sebagai model terobosan pengembangan kawasan untuk pertumbuhan ekonomi, antara lain industri, pariwisata dan perdagangan sehingga dapat meningkatkan lapangan pekerjaan. Secara spesifik Kawasan Ekonomi Khusus menysasar beberapa aspek penting sebagai berikut :

- Meningkatkan penanaman modal melalui penyiapan kawasan yang memiliki keunggulan geoekonomi dan geostrategis.
- Optimalisasi kegiatan industri, ekspor, impor, dan kegiatan ekonomi lain yang memiliki nilai ekonomi tinggi.
- Mempercepat perkembangan daerah melalui pengembangan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru untuk keseimbangan pembangunan antar wilayah.
- Mewujudkan model terobosan pengembangan kawasan untuk pertumbuhan ekonomi, antara lain industri, pariwisata dan perdagangan sehingga dapat menciptakan lapangan pekerjaan.

Kondusifitas kebijakan diatas sejalan dengan beberapa agenda prioritas nasional yang tertuang dalam Nawacita, yaitu :

1. Membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah – daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan.
2. Meningkatkan kualitas hidup manusia Indonesia.
3. Meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional.
4. Mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor – sektor strategis ekonomi domestik.

### **Optimalisasi**

Hingga saat ini, sudah terdapat 15 Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yang tersebar dari barat hingga timur wilayah Indonesia. Namun demikian dalam perkembangannya mendapati beberapa isu dan tantangan yang berpotensi mendegradasi nilai fungsional Kawasan Ekonomi Khusus tersebut. Pertama, struktur kelembagaan, ditandai dengan lambatnya proses pelimpahan kewenangan perizinan yang begitu banyak. Kedua, lemahnya koordinasi antar institusi pemerintahan khususnya terkait sejumlah regulasi yang kurang bersahabat bagi iklim usaha. Ketiga, sistem insentif dan peraturan yang masih kabur, khususnya mengenai detail dan besaran dari insentif fiskal yang akan diberikan bagi pengusaha dalam Kawasan Ekonomi Khusus, termasuk pemberlakuan insentif non-fiskal. Keempat, kurangnya pembangunan fasilitas memadai di Kawasan Ekonomi Khusus. Terakhir,

---

<sup>10</sup> <https://swa.co.id/swa/trends/management/tom-lempong-ini-manfaat-kawasan-ekonomi-khusus/diakses> pada tanggal 17 Juli 2020

kurangnya afiliasi masyarakat sekitar dalam proses pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus.

Beranjak dari isu dan tantangan diatas, diperlukan optimalisasi yang mengarah pada :

1. Membangun struktur kelembagaan sekaligus SDM yang handal dalam memacu akselerasi terkait penerbitan perizinan.
2. Memperkuat praktik koordinasi antar institusi pemerintahan dalam hal regulasi yang ideal dengan iklim usaha.
3. Kejelasan sistem insentif dan peraturan secara detail baik fiskal maupun non fiskal.
4. Penyediaan sarana dan prasarana yang memadai.
5. Meningkatkan peran serta dan keterlibatan masyarakat sekitar dalam proses pembangunan Kawasan Ekonomi khusus.

### **Pembahasan**

Pertumbuhan sosial ekonomi merupakan salah satu agenda penting yang hendak dicapai oleh sebuah bangsa. Merujuk dari ketersediaan sejumlah faktor kondusif yang berada di Selat Malaka, pengadaan sebuah kebijakan strategis atas daerah strategis merupakan jalan yang harus diimplementasikan guna menghadirkan pertumbuhan sosial ekonomi yang diinginkan. Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) disinyalkan sebagai langkah alternatif dalam upaya hal sedemikian. Kapasitas urgensinya yang mampu meningkatkan nilai investasi, ekspor, substitusi impor, menciptakan lapangan pekerjaan, membuat model terobosan pengembangan kawasan melalui pengembangan industri dan jasa merupakan justifikasi rasional (*logic of think*) disuguhkannya Kawasan Ekonomi Khusus yang menjembatani pertumbuhan sosial ekonomi.

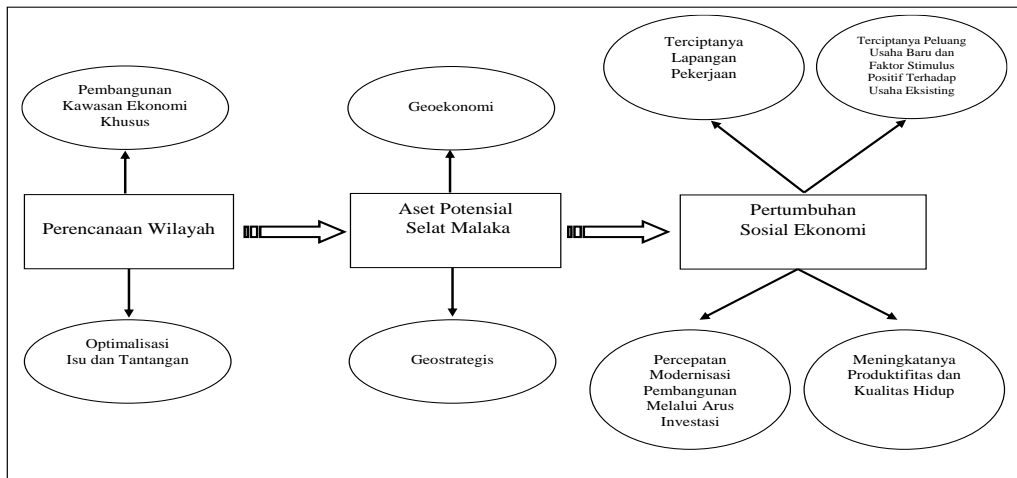
Posisi strategis yang langsung berhadapan dengan Samudera Hindia sekaligus mempunyai sambungan strategis ke Laut Pasifik menjadikannya sebagai area yang mampu berkontribusi besar terhadap nilai tambah strategis baik bagi Negara maupun daerah sekitarnya. Pada tataran suprastruktur, wilayah ini berpotensi dalam menggenjot pendapatan Negara melalui beberapa sektor yang dianggap potensial. Nilai guna Selat Malaka juga akan berdampak positif terhadap Pemerintah Daerah sekitar, yang berpeluang dalam meningkatkan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) daerahnya. Demikian juga pada masyarakat sekitar, dimana keberadaan Selat Malaka dapat dijadikan sebagai sumber penyerapan tenaga kerja, dan target pasar baik bidang usaha baru maupun eksisting.

Potret analisa diatas lazimnya bergegas memasuki arena yang lebih empiris dan berdaya maksimal, jika variabel Kawasan Ekonomi Khusus disertakan kedalam sebuah bingkai kebijakan yang berupaya menghasilkan gambar eksotis berupa pertumbuhan sosial ekonomi. Konsekuensi logis penerapan Kawasan Ekonomi Khusus seperti mempercepat dan memperbesar daya serap tenaga kerja, arus investasi lokal, regional, nasional maupun internasional, modernisasi fasilitas dan aspek lainnya adalah indikator yang memungkinkan pertumbuhan sosial ekonomi tercipta.

Kondisifitas sedemikian merupakan *emergent properties* dari persilangan Selat Malaka dan Kawasan Ekonomi Khusus, yang tidak akan ditemukan ketika masing-masing variabel berjalan dalam lintasan yang berbeda.

Urgensifitas Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) sebagai kawasan strategis dimaknai sebagai kebijakan yang menyelenggarakan fungsi untuk menjaring seluruh aset potensial Selat Malaka dan menyajikan pertumbuhan sosial ekonomi sebagai konsekuensi. Peranannya dalam meningkatkan sosial ekonomi melalui peningkatan teknologi, peningkatan produktivitas nasional transformasi struktural dan salah satu alat yang digunakan untuk mempromosikan perdagangan dan pembangunan serta menarik investasi merupakan tipe ideal yang disodorkan. Pengembangan 15 Kawasan Ekonomi Khusus telah menghasilkan realisasi investasi hingga Rp22,2 triliun dan penciptaan lapangan pekerjaan mencapai lebih kurang 8.686 orang terhitung hingga akhir tahun 2019<sup>11</sup>, adalah fakta empiris yang dikonfirmasi.

Merujuk dari uraian dan analisa diatas, dimana ketersediaan sejumlah peluang di Selat Malaka merupakan fenomena yang harus digarap menjadi sebuah realitas yang menguntungkan secara sosial ekonomi, yang pada konteks ini digagasi oleh perencanaan wilayah melalui pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus sekaligus pengoptimalannya guna menjaga poin kredit yang dimiliki Kawasan Ekonomi Khusus sebagai daya kreasi pertumbuhan sosial ekonomi, pemerataan pembangunan, dan peningkatan daya saing bangsa. Pengintegrasian proposisi Selat Malaka yang memiliki ragam keunggulan geoekonomi dan geostrategis dengan gagasan perencanaan wilayah melalui Pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus mendorong peningkatan sosial ekonomi digambarkan melalui analisis kausal pada berikut :



<sup>11</sup> <http://indonesiabaik.id/infografis/kawasan-ekonomi-khusus>. Diakses pada tanggal 20 Juli 2020

## **Kesimpulan**

Pengembangan suatu wilayah yang diidentifikasi memiliki keunggulan geoekonomi dan geostrategis membutuhkan sebuah kebijakan khusus yang berdaya tepat guna sebagai instrumental yang menghantarkan peluang tersebut ke gerbang realitas kemajuan. Demikian halnya dengan Selat Malaka, yang disinyalir positif memiliki keunggulan atas kedua komponen tersebut (geoekonomi dan geostrategis) mengusung perencanaan wilayah melalui pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) sebagai roda kebijakan yang menuntun sejumlah aset potensial tersebut berada pada lintasan pertumbuhan sosial ekonomi.

Pada tataran operasional hendaknya implementasi Kawasan Ekonomi Khusus bertumpu pada pola pengerjaan yang optimal (*optimal handling*). Pengelolaan isu-isu seputar akselerasi, koordinasi, ego sektoral, dan tipe prioritas hendaknya dikemas dalam teropong analisa yang arif dan utuh (*composite analysis*) bukan lagi bersifat parsial, sehingga faktor-faktor deviasi (*negative impact*) dapat dihindarkan.

### **Daftar Pustaka**

- Hadjisarosa, Purnomosidi. (1978). Pengenalan Masalah Pengembangan Wilayah. Jakarta: PU
- Glason, J. (1974). An Introduction To Regional Planing, London.Hutchinson Educational
- Hanafiah,T. (1982). Pendekatan Wilayah Terhadap Masalah Pembangunan Pedesaan. Bogor: Fakultas Pertanian IPB
- Jayadinata, Johara T. (1992). Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan & Wilayah. Bandung: ITB Bandung
- Tarigan, Robinson. (2005). *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Jakarta: Bumi Aksara

### **Jurnal**

- M. Saeri, "Karakteristik dan Permasalahan Selat Malaka", Jurnal Transnasional, Vol. 4, No. 2, (2013),810

### **Internet**

- Felipe Umaña,Threat Convergence Transnational Security Threats in the Strait of Malacca, <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e>. Diakses Pada 14 Juli 2020
- <http://205.254.135.7/countries/region-topic.cfm?fips=WOTC>
- <https://swa.co.id/swa/trends/management/tom-lembong-ini-manfaat-kawasan-ekonomi-khusus>. Diakses pada tanggal 17 Juli 2020.
- <http://indonesiabaik.id/infografis/kawasan-ekonomi-khusus>. Diakses pada tanggal 20 Juli 2020

## Biodata Penulis



**Prof. Rizabuana Ismail, M.Phil, PhD** lahir di Air Batu, Asahan, 29 September 1961. Merupakan Guru Besar Sosiologi Universitas Sumatera Utara, doctor philosophy (PhD) Universiti Malaya, Kuala Lumpur yang diperoleh pada tahun 2008. Pada tahun 1991, menyelesaikan pendidikan Magister (S2) Antropologi-Sosiologi di Universiti Kebangsaan Malaysia, Bangi. Menempuh pendidikan Sarjana (S1) pada bidang ilmu Antropologi di Universitas Sumatera Utara, tahun 1985. Saat ini memiliki jabatan sebagai Ketua Program Studi Magister Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sumatera Utara. Penulis banyak menulis artikel di Jurnal Internasional terutama pada bidang kajian Sosiologi – Antropologi Kesehatan, Sosiologi Perkebunan, Pemberdayaan Masyarakat, Sosiologi Keluarga.

# ***Medical Tourism di Regional Selat Malaka***

**Sarma Nursani Lumbanraja**

Fakultas Kedokteran

## **1. Pendahuluan**

### **1.1 Latar Belakang**

Keinginan untuk mengakses fasilitas perawatan medis yang lebih cepat, terjangkau dan dapat diandalkan memaksa banyak orang melakukan perjalanan jauh dari wilayah yurisdiksi mereka sendiri (Carrera dan Bridges 2006; Hunter 2007; Bookman dan Bookman 2007; Ehrbeck dkk. 2008; Cook 2010; Cohen 2010; Johnston et al 2010; Connell 2011; Botteril et al. 2013; Connell 2013). Ini adalah bentuk kuno dari praktik perjalanan yang menonjolkan pergerakan orang untuk mencari pengobatan atau manfaat kesehatan tertentu melalui doa, relaksasi, olahraga, atau kunjungan khusus ke tujuan tertentu dan sumber daya alam dan budayanya (Goodrich dan Goodrich 1987; Hunter 2007; Cook 2010). Namun, dalam konteks kontemporer, dengan globalisasi, perjalanan untuk masalah kesehatan telah berubah menjadi fenomena umum dan telah berkembang menjadi ceruk pasar dengan spesialisasi tertentu (Hunter 2007; Spasojević dan Šušić 2010; Hall 2013a; Rai 2017). Ini terbukti dari catatan sejarah dan arkeologis yang ada bahwa fisik (Jayne 1925; Zysk 1991; Altman 2000; Seki dan Brook 2007) dan aset budaya (Jayne 1925; Zysk 1991; Goodrich dan Goodrich 1987; Jaggi 2000; Ghazal 2007; Connell 2010 ), asli dan unik untuk lokasi tertentu, mendesak ribuan pelancong untuk menyeberang mil untuk mencari jenis keunggulan terapeutik tertentu (Johnston et al. 2010; Ormond 2014). Di dunia yang mengglobal, pergerakan pasien dalam mencari pengobatan dan penyelesaian kondisi yang lebih serius telah mengarah pada evolusi 'wisata medis' menjadi segmen yang lebih spesifik (Carrera dan Bridges 2006; Hunter 2007; Horowitz dan Rosensweig 2007; Spasojević dan Šušić 2010 ; Munro 2012; Mason dan Wright 2011; Hall 2013a; Rai 2017). Fenomena wisata medis yang berkembang ini telah menarik perhatian dunia ilmiah dan berbagai upaya telah dilakukan dalam membuka sayap multidimensi dari keadaan ini (Bookman dan Bookman 2007; Connell 2010; Johnston et al. 2010; Ormond 2011; Snyder et al 2011; Musa et al. 2011; Snyder et al. 2013; Cohen 2015; Johnston et al. 2016).

Selat Malaka, sebagai daerah yang menghubungkan dua lautan besar, samudra Hindia dan samudra Pasifik merupakan jalur masuk pertukaran wisata medis diantara beberapa negara yang berbatasan langsung dengan selat malaka yaitu Indonesia, Singapura dan Malaysia. Selain Indonesia, Malaysia dan Singapura yang sangat berkepentingan terhadap Selat Malaka, ada beberapa negara lain yang menaruh perhatian besar terhadap Selat Malaka, terutama sekali adalah China, Jepang, Korea Selatan, Taiwan, dan Thailand, adalah beberapa negara yang sangat bergantung kepada Selat Malaka. Hal ini menjadikan Selat Malaka menjadi lokasi yang strategis sebagai

pintu masuk dan pertukaran wisata medis antara beberapa negara yang bergantung pada Selat Malaka.

Sejarah dan evolusi pariwisata medis (Hunter 2007; Cook 2010; Johnston et al. 2010; Rai 2017), sebagai sistem yang menanggapi perbedaan layanan kesehatan global (Helmy dan Travers 2009; Gyu Ko 2011; Lordan 2013) dan industri pariwisata medis sebagai alat signifikan untuk meningkatkan perekonomian negara (Bookman dan Bookman 2007; Reisman 2010; NaRanong dan NaRanong 2011; Hodges et al. 2012; Hall 2013a; Lunt et al. 2015).

Selat Malaka memiliki arti khusus pada pariwisata Medis karena merupakan daerah dengan pelabuhan tersibuk di dunia dengan jumlah pelayanan internasional yang sangat tinggi dan berbatasan dengan 3 negara yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura (sekitar 40% pada 2013). Dalam dunia yang penuh dengan informasi tentang perpindahan pasien dari negara maju ke negara berkembang (Connell 2006; Turner 2007; Smith dan Forgione 2007; Bies dan Zacharia 2007; Keckley dan Underwood 2008; Lagu 2010; Penney et al. 2011; Kingsbury et al. 2012; Johnston et al. 2016), selat Malaka menjadi pintu masuk penting dalam pariwisata medis yang terjadi di regionalnya dan di negara Asia Tenggara.

## **1.2 Permasalahan**

Mempertimbangkan landasan sosial, hukum dan etika, beberapa laporan mengkritik model pariwisata medis yang ada. Cohen (2010) menyatakan keprihatinannya tentang sisi gelap dari wisata medis. NaRanong dan NaRanong (2011) menyatakan bahwa pariwisata medis bertanggung jawab atas peningkatan biaya perawatan kesehatan, khususnya di daerah Selat Malaka. Johnston et al. (2010) telah mengeksplorasi dampak positif dan negatif dari pariwisata medis. Praktek wisata medis memiliki potensi untuk membantu dalam memajukan infrastruktur perawatan kesehatan di negara-negara tujuan sambil mengurangi waktu tunggu dan biaya untuk perawatan penduduk negara-negara sumber (Johnston et al. 2010). Beberapa laporan juga menemukan adanya keterputusan antara persepsi pemerintah tentang perlunya mendukung pariwisata medis dan keadaan layanan kesehatan masyarakat bagi warga negara (Hazarika 2010; Sengupta 2011). Connell (2011) berfokus pada masalah pariwisata medis dan keadilan sosial. Diyakini bahwa meningkatnya wisata medis berkaitan dengan munculnya neo-liberalisme dan privatisasi infrastruktur kesehatan (Connell 2011). Wisata medis telah memperburuk kondisi daerah miskin di Asia dan memperburuk masalah akses ke layanan kesehatan (Connell 2011). Hall dan James (2011) mencatat bahwa beberapa potensi biosekuriti dan nosokomial, juga disebut sebagai 'infeksi atau risiko yang didapat dari rumah sakit atau perawatan kesehatan, terkait dengan perjalanan medis internasional. Dengan mengambil teori dari sudut pandang antropologi medis, kesehatan, dan hak asasi manusia yang kritis, Smith (2012) menganalisis otonomi yang diharapkan antara industri pariwisata medis dan penduduk sekitar yang berhadapan dengan masalah medis dasar, di mana sosial, budaya, dan ketidakadilan

berkembang dalam hal akses, biaya dan kualitas layanan kesehatan. Komersialisasi layanan kesehatan telah memperburuk masalah akses perawatan medis.

## **2. Pembahasan**

### **2.1 Kesenjangan Tingkat Pelayanan Kesehatan di Regional Selat Malaka**

Bergantung pada berbagai faktor ketersediaan dan aksesibilitas, kesenjangan regional dalam sektor layanan kesehatan sangat umum kita jumpai pada negara maju dibandingkan dengan negara berkembang. Baik dari segi perawatan medis yang sering tidak tersedia karena kurangnya keahlian atau keterbatasan sumber daya dalam teknologi dan keterampilan medis dibandingkan dengan negara lain atau larangan hukum pada suatu negara. Misalnya, pada kasus bayi tabung yang dianggap tabu pada suatu negara sehingga memaksa pasangan yang ingin memiliki keturunan untuk pergi ke negara lain yang memiliki fasilitas untuk teknologi dan perawatan ini (Cook 2010; Hoof and Pennings 2013; Medhekar dan Haq 2015). Perbedaan etika dan hukum pada negara di area regional Selat Malaka telah memaksa pasien untuk berpikir tentang perawatan reproduksi lintas batas untuk memenuhi kebutuhan keluarga mereka. Sejak 2001, ribuan pasien dari lebih dari Indonesia telah mengunjungi beberapa Rumah Sakit di Malaysia dan Singapura untuk pengobatan bayi tabung (Song 2010).

Terkadang, fasilitas medis tidak dapat diakses secara cepat karena daftar tunggu yang panjang atau karena kurangnya pembiayaan asuransi kesehatan dan biaya perawatan yang tinggi. Hal ini menyebabkan ketidakseimbangan antara penawaran dan permintaan layanan kesehatan (Sengupta 2011). Viber et al, dalam laporannya menyimpulkan bahwa di antara berbagai sistem perawatan kesehatan, yaitu nasional, sosial dan swasta, sistem perawatan kesehatan nasional paling rentan memiliki masalah dengan antrian (Viberg 2011). Data NHS melaporkan bahwa jumlah pasien yang menunggu perawatan pada 2013 adalah sekitar 250.000, lebih tinggi dari pada 2012. Pasien harus menunggu lama untuk bedah ortopedi (39,6 minggu) dan perawatan onkologi medis (4,3 minggu, Barua dan Esmail 2012).

Sebaliknya, negara-negara dengan sistem perawatan kesehatan swasta melaporkan memiliki antrian pendek untuk operasi elektif tetapi akses ke perawatan bervariasi di seluruh status sosial ekonomi dan wilayah geografis. Sebagian besar perbedaan layanan kesehatan di negara-negara berpenghasilan rendah disebabkan oleh kurangnya teknologi medis yang diperlukan. Banyak warga di negara berkembang di regional Selat Malaka bahkan terus berjuang untuk mendapatkan perawatan medis karena kesenjangan layanan kesehatan, jalan yang buruk dan kurangnya kendaraan, biaya perawatan yang lebih tinggi, koordinasi yang tidak efisien antara penyedia layanan kesehatan dan kondisi rumah sakit yang tidak sesuai dan tidak layak, dan kekurangan tenaga kesehatan yang terlatih (Acerra et al. 2009). Sektor medis di banyak negara di Regional Selat Malaka masih buruk karena rumah sakit kekurangan dana, peralatan medis sudah ketinggalan zaman, dan ruang operasi tidak digunakan atau tetap ditutup selama

bertahun-tahun karena tidak ada pasien yang dioperasi. Negara-negara berpenghasilan rendah ini memiliki daftar indeks kesehatan yang rendah. Dengan demikian, kesenjangan regional yang luas dalam ketersediaan perawatan medis ada dalam skala global. Karena undang-undang yang membatasi, kurangnya teknologi medis yang diperlukan, daftar tunggu yang panjang dan perbedaan biaya, pasien sering tidak memiliki akses yang memuaskan ke perawatan di negara mereka. Karena itu, mereka terpaksa mencari alternatif, yang sering mereka temukan di negara lain.

## **2.2 Munculnya Wisata Medis: Menjembatani Kesenjangan**

Kekuatan globalisasi telah menjembatani kesenjangan layanan kesehatan dalam beberapa tahun terakhir di kawasan Selat Malaka (Turner 2007, 2010). Globalisasi telah memungkinkan banyak negara dunia ketiga untuk menawarkan para profesional kesehatan, fasilitas dan teknologi melalui peningkatan investasi di sektor kesehatan (Rai et al. 2014a). Lebih banyak investor asing dari negara industri berinvestasi di sektor kesehatan negara berkembang (Baru 2000; Rai et al. 2014a). Pemerintah juga mendorong lebih banyak partisipasi sektor swasta untuk meningkatkan sektor kesehatan modern (Rai et al. 2014a).

Oleh karena itu, ada pergeseran besar pada sektor kesehatan, yang menawarkan peluang besar yang menguntungkan bagi investor dan meningkatkan kepercayaan pasien bahwa kualitas perawatan yang mereka terima adalah yang terbaik di dunia. Dengan meningkatnya peluang investasi, banyak negara berpenghasilan rendah telah meningkatkan standar perawatan di kedua sektor profesional medis dan infrastruktur medis (Rai et al. 2014a). Banyak negara telah meningkatkan teknologi medis yang dapat mereka tawarkan di kawasan Selat Malaka guna meningkatkan angka kunjungan wisata medis (Horowitz dan Rosensweig 2007)

## **2.3 Wisata Medis sebagai Kegiatan Ekonomi**

Dalam ekonomi yang digerakkan oleh pasar, pariwisata medis dipandang sebagai kegiatan komersial. Banyak literatur menyoroti potensi pariwisata medis dan manfaat pariwisata medis, khususnya dalam konteks negara-negara berkembang. Dalam konteks ini, Bookman dan Bookman (2007) telah melakukan upaya penting dan mengevaluasi industri pariwisata medis yang berkembang dari sudut pandang ekonomi. Reisman (2010) berfokus pada wisata medis melalui peraturan perdagangan internasional dan membuka kelebihan dan biaya wisata medis termasuk masalah kesehatan masyarakat. Connell (2010) mendokumentasikan pendorong, bentuk, dan struktur pariwisata medis yang menawarkan kerangka kerja ekonomi pariwisata medis dalam konteks globalisasi. Hodges, Turner, dan Kimball (2012) juga telah mencoba untuk mengisi beberapa kesenjangan akademik yang ada dalam memahami pariwisata medis sebagai fenomena global. Dengan menggunakan pandangan multidimensi, mereka telah mengeksplorasi risiko dan kontroversi yang muncul di sektor perawatan kesehatan termasuk

penyebaran penyakit lintas batas, pertumbuhan pasar organ dan eksploitasi manusia (Hodges et al. 2012).

Wisata medis diyakini sebagai ceruk pasar global yang berkembang pesat secara ekonomi (Hunter 2007). Dalam banyak kasus, pariwisata medis diaktifkan secara politis baik untuk memperkuat struktur perawatan kesehatan domestik dan untuk menciptakan kembali citra negara, tidak hanya di antara konsumen perawatan kesehatan internasional tetapi juga di antara warga negaranya sendiri (Ormond 2011). Penulis percaya bahwa jika fenomena wisata medis diatur secara memadai dan dikelola dengan baik, dampaknya akan positif, dengan kerangka kerja kesehatan bangsa yang lebih kuat (Snyder et al. 2013). NaRanong dan NaRanong (2011) menemukan efek campuran dari pariwisata medis di kawasan Selat Malaka. Gautam (2008), menyajikan studi rinci tentang pariwisata kesehatan di India dan menganggap sektor pariwisata kesehatan sebagai sumber utama pendapatan devisa bagi negara.

## **2.4 Pengembangan Versus Risiko dalam Pariwisata Medis Kontribusi Ekonomi pada Skala Lokal**

Fenomena wisata medis telah memainkan peran yang kuat dalam tidak hanya meningkatkan kehidupan pasien, tetapi juga mempengaruhi sektor ekonomi, sosial, lingkungan, bisnis dan medis (Jagyasi 2010). Meningkatnya minat dalam pemetaan pengalaman wisatawan medis (Jones 2005; Hui et al. 2007; Kangas 2007; Barclay 2009; Cook 2010; Culley et al. 2011; Ye et al. 2011; Gill dan Singh 2011; Musa et al. 2011 ; Lee et al. 2012; Yua dan Ko 2012; Whittaker dan Chee 2015; Choi et al. 2018) memetakan tujuan (Woodman 2008; Gahlinger 2008; Heung et al. 2010; Warf 2010; Weiss et al. 2010; Johnston et al. 2010; Emam 2011; Lam et al. 2011; Kim et al. 2012; Malkawi 2012; Picazo 2013; Rai et al. 2014) dan peran fasilitator (Cormany dan Baloglu 2010; Penney et al. 2011; Snyder et al. 2011; Sobo et al. 2011; Michalko et al. 2012; Dalstrom 2013; Cohen 2015; Moghavvemi et al. 2017) adalah beberapa wacana umum dari literatur pariwisata medis. Beberapa tulisan juga menyoroti kontribusi pariwisata medis dalam perekonomian nasional (Lautier 2008; Bookman dan Bookman 2007; NaRanong dan NaRanong 2011; Ormond 2013). Pariwisata medis sering dipromosikan sebagai alat oleh negara-negara berkembang dan solusi untuk masalah kesehatan pada negara maju (Smith 2012). Turis medis menyentuh dan membentuk kembali kehidupan mereka secara langsung atau tidak langsung. Sebuah studi kasus lokal dikembangkan dan evaluasi dibuat pada kontribusi wisata medis dalam pengembangan ekonomi daerah setempat. Kelompok survei menggabungkan komunitas pasar lokal atau pengecer dan penyedia akomodasi yang kehidupannya, langsung atau tidak langsung, dipengaruhi oleh kegiatan wisata medis. Lingkungan terkonsentrasi dari pusat wisata medis utama kota membentuk bagian integral dari komunitas tuan rumah dalam industri pariwisata medis. Dapat diperhatikan di sini bahwa meskipun pariwisata medis adalah fenomena yang terkenal, tidak adanya dokumentasi resmi tentang jumlah pasti wisatawan medis di regional Selat

Malaka, pengeluaran wisatawan medis; penolakan sebagian besar administrator rumah sakit untuk memberikan informasi wisatawan medis yang mengunjungi fasilitas mereka (berdasarkan Hak dan Tanggung Jawab Pasien) menghambat untuk mengembangkan model pengembangan umum. Namun demikian, studi persepsi masyarakat lokal akan membantu untuk memahami dampak potensial dari pariwisata medis dalam membentuk kembali dan mendistribusikan kembali ekonomi lokal secara rinci.

### **Penciptaan Pekerjaan dan Peluang Wirausaha**

Sebagai sebuah industri, pariwisata medis memainkan peran penting dalam penciptaan lapangan kerja (Jagyasi 2010; Johnston et al. 2010). Ini menguntungkan dan menghasilkan lebih banyak peluang kerja dengan menciptakan lapangan kerja baru dan kemungkinan untuk berwirausaha (Bookman dan Bookman 2007). Untuk mengukur dampak pariwisata medis pada skala mikro dan membuat basis data yang mengeksplorasi penyelidikan pada skala lokal dibuat dengan berkonsentrasi pada studi esensial.

Kehadiran pasar ritel lokal biasanya ditandai oleh kehadiran usaha kecil termasuk makanan dan minuman (29,41%), toko farmasi (17,65%), toko kelontong (20,59%), pakaian (11,76%), buah-buahan dan penjual sayur (2,94%) dan bisnis isi ulang seluler (5,88%). Mayoritas dari mereka mendaftarkan diri sebagai pelaku bisnis di regional Selat Malaka. Munculnya industri pariwisata medis juga membawa peluang bagi banyak pencari kerja skala kecil seperti fasilitator atau agen perjalanan medis. Beberapa pengecer melaporkan bekerja sebagai penghubung antara wisatawan medis dan administrasi rumah sakit. Mereka membantu pasien dalam mendapatkan akomodasi yang terjangkau, menyediakan layanan makanan dan minuman, mengatur fasilitas transfer darat dan menyediakan layanan yang diperlukan. Namun, praktik bisnis semacam itu tetap sepenuhnya informal.

### **Pertumbuhan Fasilitas Publik**

Wisata medis dan wisatawan medis tidak hanya meningkatkan mata pencaharian masyarakat lokal yang kehidupannya secara langsung atau tidak langsung terpengaruh, tetapi juga memiliki dampak besar pada pertumbuhan fasilitas umum dan pengembangan infrastruktur di sekitar tujuan wisata medis, khususnya pada negara regional Selat Malaka. Beberapa negara tujuan wisata medis di area Selat Malaka menunjukkan perubahan penggunaan lahan yang cepat di area studi bersama dengan meningkatnya fasilitas publik (termasuk ATM, bank, kantor polisi, halte bus, taman rekreasi, pasar, dll.) di sekitar pusat pariwisata medis utama. Pola penggunaan lahan yang berubah dengan cepat seiring dengan munculnya industri pariwisata medis di wilayah studi mengungkapkan bagaimana pariwisata medis mampu merekonstruksi ruang lokal dengan memodifikasi distribusi sumber daya dan penciptaan aset. Ruang wisata medis di regional Selat Malaka, khususnya di Singapura dan Malaysia telah menjadi terkenal di kalangan komunitas wisata medis. Ini tidak hanya mempengaruhi mata pencaharian sehari-hari masyarakat lokal tetapi

juga memainkan peran yang kuat dalam membangun ruang wisata medis di sekitar tujuan utama di Regional Selat Malaka.

### **Risiko yang Diterima**

Wisata medis memiliki kecenderungan untuk berfungsi sebagai instrumen pembangunan untuk negara-negara berkembang. Sektor ini menawarkan pilihan pekerjaan dan kewirausahaan, meningkatkan sistem perawatan kesehatan tersier, memberikan keuntungan bagi ekonomi pariwisata dan menghasilkan pendapatan besar bagi negara. Namun, tantangan yang diposisikan oleh industri ini tidak dapat diabaikan (Smith 2012; Ormond 2014). Harapan untuk pembentukan lowongan kerja baru dan pendapatan disertai oleh ketakutan akan ketidakadilan kesehatan (Hoffman et al. 2015). Manfaat dari investasi dalam sistem perawatan kesehatan pada akhirnya dapat merugikan pasien lokal dari pasar swasta (NaRanong dan NaRanong 2011). Pergeseran prioritas perencanaan untuk meningkatkan pendapatan dari wisatawan medis dapat merusak akses yang adil ke perawatan medis oleh pasien lokal (Snyder et al. 2013; Johnston et al. 2015, 2016). Sehubungan dengan tingginya promosi tingkat keberhasilan pariwisata medis, sangat penting untuk menilai bagaimana pasien akan merespon pada saat kedatangan mereka di rumah. Dalam konteks industri pariwisata medis di regional Selat Malaka, upaya dibuat untuk memetakan risiko terkait masalah pasca perawatan wisatawan medis, persepsi kritis pasien lokal tentang infrastruktur medis kota dan masalah yang muncul tentang transplantasi organ atau pariwisata transplantasi serta penyakit infeksi.

### **2.5 Penilaian Pendekatan Kualitatif Lingkungan Wisata Medis**

Industri pariwisata medis adalah salah satu sektor layanan paling dinamis dan paling cepat berkembang di regional Selat Malaka (Rai et al. 2014a). Ini telah diakui sebagai bentuk khusus dari industri pariwisata internasional dan alat penting untuk menghasilkan pendapatan dan pekerjaan di ekonomi nasional maupun lokal (Bookman dan Bookman 2007). Negara di Regional Selat Malaka adalah pendatang baru dalam bisnis global ini. Pasien dari negara tetangga menemukan perawatan medis yang lebih baik di negara tetangga pada Regional Selat Malaka (Prakash et al. 2011). Lebih dari 20 pusat layanan kesehatan multispesialis dan super khusus melayani kebutuhan pasar internasional. Dengan kualitas perawatan yang lebih murah, dokter dengan reputasi internasional, staf keperawatan yang sangat baik, teknologi dan infrastruktur medis canggih yang setara dengan standar global dan warisan budaya, Negara di Regional Selat Malaka memiliki banyak hal untuk ditawarkan bagi para wisatawan medis. Seperti yang kita lihat bahwa pariwisata medis *in-bound* dari negara-negara berpenghasilan tinggi (AS, Inggris, Kanada, dan negara-negara barat lainnya) sedang meningkat dan banyak pasien dari negara-negara ini mendarat di Regional Selat Malaka untuk memanfaatkan peluang perawatan medis yang lebih baik (Singh). 2006; Bookman dan Bookman 2007; Kumar 2008). Namun, banyak dari industri pariwisata medis di regional Selat Malaka bergantung pada pasar lingkungan

(Prakash et al. 2011). Kurangnya teknologi dan fasilitas medis yang diperlukan mendorong pasien dari negara-negara tetangga yang berpenghasilan rendah untuk melintasi perbatasan dan memanfaatkan perawatan di negara lain (Prakash et al. 2011; Rai et al. 2014b). Karena sifatnya yang sangat kompleks dan rapuh, industri pariwisata medis di Regional Selat Malaka menuntut perencanaan strategis untuk mempertahankan diri dalam model bisnis. Perencanaan tersebut harus dilengkapi dengan penilaian sistematis lingkungan internal dan eksternal yang ada mempertimbangkan inovasi teknologi, globalisasi, dan persaingan, meningkatnya permintaan dan harapan pelanggan di sektor jasa pariwisata medis. Mengikuti pendekatan ini, suatu upaya dilakukan untuk memeriksa status keseluruhan dari industri pariwisata medis di regional Selat Malaka yang bertujuan untuk mengusulkan input untuk perencanaan strategis komprehensif yang memungkinkan Negara regional Selat Malaka untuk dapat bersaing di pasar global sebagai tujuan wisata medis dan menawarkan manfaat ekonomi dan sosial tanpa merugikan lingkungan alami.

Pendekatan berkelanjutan dari industri pariwisata sangatlah kompleks dan multidimensi (Hart dan Milstein 2003; Cai dan Wheale 2004). Sektor ini ditantang untuk membangun fondasi yang kompeten dengan menggunakan teknologi dan keterampilan yang lebih berkelanjutan untuk mengatasi solusi yang stabil secara ekonomi untuk masalah sosial dan lingkungan di masa depan (Hart dan Milstein 2003; Cai dan Wheale 2004). Karena kompleksitas inovasi teknologi, globalisasi, persaingan, dan meningkatnya permintaan pelanggan, penting untuk mengadopsi pendekatan sistematis dalam penelitian pariwisata. Saat ini, sebagian besar studi pariwisata berusaha untuk mengusulkan perencanaan strategis untuk mengembangkan rencana jangka panjang untuk industri pariwisata; mungkin penerapan pendekatan semacam itu sangat bervariasi. Secara konseptual, perencanaan strategis sederhana, yang menganalisis situasi saat ini dan yang akan datang, menentukan arah perusahaan, produk atau layanan, dan mengembangkan sarana untuk mencapai tujuan. Namun, ini adalah proses kompleks yang memerlukan pendekatan sistematis untuk menganalisis faktor lingkungan internal dan eksternal (Weihrich 1982). Mempercepat inovasi dan memungkinkan reposisi untuk memberikan jaminan kualitas dan kepuasan yang menciptakan peta jalan untuk bisnis masa depan. Sumber daya yang terbatas juga menantang perencana untuk memutuskan tindakan dan inisiatif mana yang harus diprioritaskan.

### **Kesimpulan dan Saran**

Selat Malak adalah pusat bagi perlintasan wisatawan medis yang sensitif yang melintasi perbatasan dari negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah (Rai et al. 2016). Lokasi yang strategis, kebutuhan yang sangat besar akan perawatan berkualitas di antara rumah tangga berpenghasilan menengah yang sedang tumbuh, penyakit akibat gaya hidup, peningkatan infrastruktur perawatan kesehatan yang baik dengan dokter berkualifikasi dan fasilitas berteknologi canggih di kota, menumbuhkan ikatan

internasional dan kolaborasi tetapi di atas semua hubungan migrasi lintas-batas yang ada telah menjadikan Selat Malaka sebagai panggung utama bagi kemunculan industri pariwisata medis yang berkembang pesat di negara-negara yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka. Pada tingkat yang sangat mikro, masyarakat lokal merespons dalam mendukung bisnis pariwisata medis global ini. Perubahan sosial-ekonomi dan peran industri pariwisata medis lebih kuat dan berkaitan dengan ekonomi agraria di beberapa negara. Di antara tren yang berkembang dari bisnis pariwisata medis, beberapa negara gagal menjawab dikotomi yang terletak dalam ekonomi pasar di sekitar industri ini. Namun demikian, dengan dualisme di sekitarnya, industri pariwisata medis di Reional Selat Malaka masih dalam tahap awal. Menjadi tujuan ke segmen yang lebih rentan dari pasien yang bermigrasi dalam paradigma hukum privatisasi layanan kesehatan ini, Selat Malaka membutuhkan perhatian dan perencanaan penting untuk mengatur fungsinya. Penulis menggabungkan rekomendasi kepada praktisi dengan tujuan untuk menekankan kekuatan dan mengatasi kelemahan sambil mengambil keuntungan dari peluang yang ada dan melawan ancaman dari pariwisata medis. Keunikan metodologi yang diusulkan terletak pada pendekatan berbasis opsi nyata yang sangat transparan. Untuk Selat Malaka, industri pariwisata medis dapat memainkan peran ganda, jika diterapkan secara efektif – hal ini akan mendapatkan kembali komunitas pasien lokal, serta meningkatkan infrastruktur dan ekonomi lingkungan. Melalui studi lapangan yang luas, penulis telah mencoba untuk mengeksplorasi realitas dasar dari wisata medis melalui pendekatan multidimensi untuk memanfaatkan fungsi dari tujuan yang muncul, yang merupakan kontribusi penting dalam dunia akademis. Tidak diragukan lagi, inilah saatnya untuk mengadopsi peran proaktif dalam mengatur potensi Pariwisata Kedokteran di Regional Selat Malaka.

## Daftar Pustaka

- Acerra J, Iskyan K, Qureshi Z, Sharma R (2009) Rebuilding the health care system in Afghanistan: an overview of primary care and emerging services. *Int J Emerg Med* 2:77–82
- Akoh JA (2012) Key issues in transplant tourism. *World J Transplant* 1:9–18
- Ali MM (2012) Outbound medical tourism: the case of Bangladesh. *World Rev Bus Res* 2(4):50–70
- Altman N (2000) *Healing Springs: the ultimate guide to taking the waters*. Healing Art Press,
- Vermont Amodeo J (2010) Medical refugees and the future of health tourism. *World Med Health Policy* 2(4):65–81
- Anon (2012a) Aster medipoint. [Online] Available at: [http://astermedipoint.com/dm\\_milestones.php](http://astermedipoint.com/dm_milestones.php). Accessed 09 Jan 2015
- Anon (2012b) India tourism statistics. Ministry of Tourism, Government of India, Delhi
- Anon (2013a) India tourism statistics, 2012. Ministry of Tourism, Government of India archived from [www.tourism.gov.in](http://www.tourism.gov.in)
- Anon (2013b) World health statistics. World Health Organization available on [www.who.int](http://www.who.int)
- Anon (2014a) Cleveland Clinic. [Online] Available at: <http://my.clevelandclinic.org/patients-visitors/international/why-choose-us>. Accessed 15 Oct 2014
- Anon (2014b) Harley Street guide book. [Online] Available at: <http://www.harleystreetguide.co.uk/about/history/>. Accessed 11 Oct 2014
- Anon (2014c) Mayo Clinic fact sheet. [Online] Available at: <http://www.mayoclinic.org/aboutmayo-clinic/facts-statistics>. Accessed 11 Oct 2014
- Anon (2014d) Sequoia. [Online] Available at: <http://www.sequoiacap.com/india/healthcare>. Accessed 09 Jan 2015
- Anon (2015a) Columbia Asia Hospitals. [Online] Available at: <http://india.columbiaasia.com/about-us>. Accessed 09 Jan 2015
- Anon (2015b) Pacific Healthcare. [Online] Available at: <http://pachealthholdings.com/about-us/history-milestones/>. Accessed 09 Jan 2015
- Anon (2017) Joint Commission International. [Online] Available at: <http://www.jointcommissioninternational.org>
- Barclay E (2009) Stem-cell experts raise concerns about medical tourism. *Lancet* 373(9667):883–884
- Baru RV (2000) Privatisation of health care in india: a comparative analysis of Orissa, Karnataka and Maharashtra states. Centre For Multi-Disciplinary Development Research. Monograph Series No. 43.
- Dharwad. Barua B, Esmail N (2012) *Waiting your turn: wait times for health care in Canada*.
- Fraser Institutes, Vancouver Barua B, Esmail N (2013) *Waiting your turn: wait times for health care in Canada*.

- Fraser Institutes, Vancouver Bies W, Zacharia L (2007) Medical tourism: outsourcing surgery. *Math Comput Model* 46:1144–1159
- Bookman MZ, Bookman KR (2007) Medical tourism in developing countries. Palgrave Macmillan, New York
- Botteril D, Pennings G, Mainil T (2013) Medical tourism and transnational healthcare. Palgrave Macmillan, Basingstoke
- Boustancy FN et al (2011) Ethics and law in biomedicine and genetics: an overview of national regulation in the Arab states. United Nation's Education, Scientific and Cultural Organization, Egypt
- Buzinde C, Yarnal C (2012) Therapeutic landscapes and postcolonial theory: a theoretical approach to medical tourism. *Soc Sci Med* 74(5):783–787
- Carrera P, Bridges JF (2006) Globalisation and healthcare: understanding health and medical tourism. *Expert Rev Pharmacoecon Outcomes Res* 7(1):447–445
- Chakravorty R, Ray K (2011) Healing and healers inscribed: epigraphic bearing on healing houses in early India. Institute of Development Studies Kolkata, Kolkata
- Chanda R (2007) Foreign investment in hospitals in India: status and implications. The Ministry of Health and Family Welfare and WHO Country Office, India, Bangalore
- Cline RJW, Haynes KM (2001) Consumer health information seeking on the Internet: the state of the art. *Health Educ Res* 16(6):671–692
- Cohen IG (2010) Protecting patients with passports: medical tourism and the patient-protective argument. *Iowa Law Rev* 95(5):1467–1567
- Cohen IG (2015) Patients with passports: medical tourism, law and ethics. Oxford University Press, New York
- Connell J (2006) Medical tourism: sea, sun, sand and surgery. *Tour Manag* 27(6):1093–1100
- Connell J (2010) Medical tourism. CAB International, Wallingford
- Connell J (2011) A new inequality? Privatisation, urban bias, migration and medical tourism. *Asia Pac Viewp* 52(3):260–271
- Connell J (2013) Contemporary medical tourism: conceptualisation, culture and commodification. *Tour Manag* 34:1–13
- Cook PS (2010) Constructions and experiences of authenticity in medical tourism: the performances of places, spaces, practices, objects and bodies. *Tour Stud* 10(2):135–153
- Cortez N (2008) Patients without borders: the emerging global market for patients and the evolution of modern health care. *Indiana Law J* 83(1):71–132
- DCA (2012) Indian Healthcare Industry. [Online] Available at: <http://www.dinodiacapital.com/admin/upload/Indian-Healthcare-Industry-November-2012.pdf>. Accessed 9 Jan 2015
- Deloitte (2011) Medical tourism in Australia – a scoping review. Deloitte Access Economics available at <http://www.deloitte.com/assets/>

- Eden.C (2012) The Rise of Medical Tourism in Bangkok. BBC Travel News. Available at <http://www.bbc.com/travel/story/20120828-the-rise-of-medical-tourism-in-bangkok>. Accessed 05 April 2019
- Ehrbeck T, Guevara C, Mango PD (2008) Mapping the world for medical travel. Archived from <https://www.mckinseyquarterly.com/> Esmail N (2012) Leaving Canada for Medical Care 2011. Fraser Forum, July–August:18–19
- Eysenbach, G Kohler C (2003) What is prevalence of health - related searches on the World Wide Web? Qualitative and Quantitative analysis of search engine queries on the Internet. AMIA 2003 Symposium Proceedings, (pp. 225–229)
- Ferraretti A, Pennings G, Gianaroli L, Natali F, Magli M (2010) Cross Border Reproductive Care: a phenomenon expressing the controversial aspects of reproductive technologies. *Reproductive Biomedicine Online*, 20:261–266. Fields GP (2001) Religious therapeutics: body and health in yoga, ayurveda and tantra. State University of New York Press, Albany
- Gahlinger P (2008) The medical tourism travel guide: your complete reference to top quality, low cost dental, cosmetic, medical care and surgery overseas. Sunrise River, North Branch
- Gautam V (2008) Healthcare tourism: opportunities for India Mumbai. Avdhut Kumbhavdekar for Exim Bank of India and Quest Publication, Mumbai
- Ghazal SKA (2007) The origin of Bimaristan (Hospitals) in Islamic Medical History. [Online] Available at: <http://www.fstc.co.uk>. Accessed 25 Sept 2014
- Giacalone JA (2011) Modeling the market for medical travel. ASBBS Annual Conference, Las Vegas, pp 668–676
- Gomez VR, Rochebrochard EDL (2013) Cross-border reproductive care among French patients: experiences in Greece, Spain and Belgium. *Hum Reprod* 28(11):3103–3110
- Goodrich JN, Goodrich GE (1987) Healthcare tourism – an exploratory study. *Tour Manag* 8(3):217–222
- Gopi R (2014) Ayurveda tourism and masculinity in contemporary Kerala. *IOSR J Humanit Soc Sci* 19(5, Ver IV):62–73
- Gupta AS (2008) Medical tourism in India: winners and losers. *Indian Journal of Medical Ethics* 5(1):4–5.

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. dr. Sarma Nursani Lumbanraja, M.Ked(OG), Sp.OG(K)** Lahir di Pakpahan pada tanggal 30 Juli 1959. Pada Tahun 1978 hingga 1985 mengenyam pendidikan di Fakultas Kedokteran Universitas Sumatera Utara. Tahun 1994 hingga 1997 menjalani pendidikan dokter spesialis Obstetri dan Ginekologi di FK USU. Selanjutnya, pada tahun 2000 hingga 2002 melanjutkan pendidikan sub spesialis fetomaternal di FK UI kemudian menjalani program pendidikan Doktor di FK USU pada tahun 2010 hingga 2013. Pada tahun 1986 hingga 1993 bertugas sebagai dokter di Puskesmas Dinas Kesehatan Kotamadya Medan. Menjabat sebagai staf SMF Obgyn di RSUD Pirngadi Medan pada tahun 1998 hingga 2009 dan kini aktif bertugas sebagai staf di SMF/Departemen Obgin RSUP H Adam Malik Medan.

# Regional Impact Selat Malaka Terhadap Ekonomi Wilayah Sumatera Utara Profil dan Rekomendasi

Sirojuzilam Hasyim  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis

## 1. Pendahuluan

Selat Malaka yang terbentang dari Sabang sampai Singapura, sepanjang 800 km adalah pusat lalu lintas pelayaran semenjak abad ke-14 M. Negara-negara di sepanjang Selat Malaka, yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura membentuk poros kerjasama wilayah ASEAN merupakan salah satu tonggak pertumbuhan di Asia Tenggara yang berkembang sangat pesat. Potensi pertumbuhan wilayah tersebut direalisasikan melalui kerjasama segitiga pertumbuhan IMS-GT atau SIJORI, Singapura, Johor dan Riau dan IMT-GT (Indonesia Malaysia dan Thailand) juga di kawasan pertumbuhan industri yang berorientasi ekspor di Penang dan Port Klang (Malaysia Barat).

Sejarah mencatat bahwa perdagangan internasional dan pelayaran (barang dan jasa) telah memicu pergerakan urbanisasi (manusia/tenaga kerja : pendidikan & kesehatan) dengan cepat dengan **comparative advantage** nya (Merchantilism & Berthil Ohlin). Sebanyak 80.000 - 90.000 kapal, umumnya kapal kontainer, yang lewat setiap tahun. Itu berarti Selat Malaka setiap tahun dilewati sepertiga barang perdagangan dan separuh perdagangan minyak dunia (Sumber : jurnal Maritim).

AFTA 2004 bermetamorfosis menjadi MEA 2015 merupakan bentuk *market mechanism* dengan prinsip **free trade** yg perlu diwaspadai. Dari penjelasan di atas ada beberapa permasalahan yang akan dibahas pada tulisan ini yakni : 1). Apakah potensi yang dimiliki oleh negara yang berada di Selat Melaka (Malaysia, Singapura, Indonesia : Sumatera Utara) ? 2). Bagaimanakah Sumatera Utara memanfaatkan Selat Melaka dalam menunjang perekonomian wilayahnya? Dan 3) Implikasi kebijakan apakah yang harus dilakukan dari *regional impact* keberadaan Selat Melaka bagi Provinsi Sumatera Utara?

## 2. Pembahasan

### Potensi Wilayah Selat Malaka

Pada bahasan tulisan ini wilayah yang menjadi fokus perhatian adalah Singapura, Malaysia dan Indonesia dan dalam hal ini dibatasi terhadap wilayah provinsi Sumatera Utara yang memiliki pelabuhan besar Belawan dan Kuala Tanjung.

### Singapura

**Port Singapore** merupakan salah satu pelabuhan terbesar dan tersibuk di dunia yang terletak di pasir panjang dengan kapasitas **50 juta** TEUs. Pelabuhan tersebut merupakan salah satu pelabuhan terbesar di dunia setelah pelabuhan **Shanghai** dalam hal muatan yang ditangani, dengan

menangani lebih dari 400 juta ton kargo. Port of Singapore menawarkan konektivitas ke lebih dari 600 pelabuhan di 123 negara (109 kapal/day= 40.000 kapal/year).

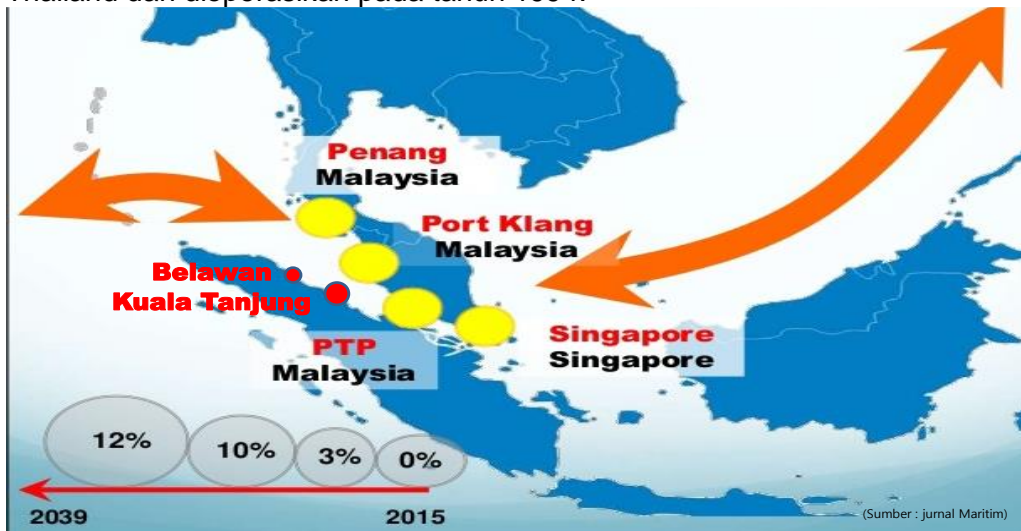
### Malaysia

Kemajuan perekonomian Malaysia terutama bagian pengiriman barang dan laut, maka tak heran jika Malaysia juga memiliki pelabuhan besar di Asia Tenggara.

**Pelabuhan Klang (Port Klang / West Port)** : Pelabuhan Klang adalah pelabuhan utama Malaysia, terletak di distrik Klang di negara bagian Selangor dengan kapasitas **60 juta TEU's**.

**Pelabuhan Tanjung Pelepas** : Sebuah pelabuhan kontainer yang terletak di Distrik Johor Bahru, JohorTanjung Pelepas merupakan Pelabuhan yang mencetak rekor dunia sebagai pelabuhan dengan pertumbuhan tercepat (**20 juta TEU's**)

**Pelabuhan Penang (PP)** : Terletak di negara bagian Penang, di barat laut Semenanjung Malaysia, Penang Port adalah pelabuhan tertua dan terpanjang di Malaysia. Pelabuhan tersebut berfungsi sebagai pintu gerbang utama bagi pengiriman barang di negara bagian utara Malaysia dan juga provinsi selatan Thailand dan dioperasikan pada tahun 1994.



**Gambar 1 : Pelabuhan Laut di Selat Malaka**

### Indonesia

**Pelabuhan Belawan** : Cikal bakal lahirnya Pelabuhan Belawan adalah Labuhan Deli pada tahun 1890 yang dulunya merupakan pusat pemerintahan Kerajaan Deli yang kesohor di kawasan Sumatera Timur. Pada tahun 1915, Pelabuhan Labuhan Deli dipindahkan ke Belawan. Pelabuhan dengan tingkat kelas utama yang bernaung di bawah PT Pelabuhan Indonesia I. Pelabuhan Belawan mampu melayani arus bongkar muat peti kemas hingga **2 juta** Twenty-foot equivalent units (TEUs) per tahun.

## **Pelabuhan Kuala Tanjung**

Pelabuhan Kuala Tanjung : Terletak di lokasi strategis dekat perairan Selat Malaka, Kuala Tanjung akan menjadi pusat transit terbesar di Indonesia terintegrasi dengan Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei dengan Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai bagian dari strategi untuk mengubah Sumatera Utara menjadi hub internasional. Kapasitas Pelabuhan Kuala Tanjung nantinya disiapkan mencapai 20 juta TEUs yang akan ditingkatkan secara bertahap hingga tahun 2023. Pelabuhan Kuala Tanjung akan menjadi hub bagi pelabuhan-pelabuhan yang terdapat di Pulau Sumatra. Pelabuhan ini memiliki dua fungsi; pusat alih muatan kapal (*transshipment*) dan kedua sebagai pelabuhan industri Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Keberadaan pelabuhan ini juga dapat mengurangi kepadatan lalu lintas kapal di Pelabuhan Belawan.

## **Sumatera Utara dan Manfaat Selat Melaka**

Berbagai potensi Provinsi Sumatera Utara yang dapat menggerakkan perkembangan dan pertumbuhan wilayah diantaranya Wilayah Pantai Barat berpotensi untuk pengembangan sektor perikanan laut, perkebunan dan tanaman hortikultura; wilayah Pantai Timur berpotensi untuk pengembangan pertanian, perikanan laut, tanaman pangan dan perkebunan; serta wilayah dataran tinggi potensial untuk pengembangan tanaman hortikultura

Perekonomian Sumatera Utara pada tahun 2019 tumbuh kuat sebesar 5,30% (yoy). Stabilitasnya perekonomian terutama didorong oleh peningkatan konsumsi pemerintah dan konsumsi Lembaga Non Profit Rumah Tangga. Selain itu, impor yang melambat juga turut menjaga pertumbuhan ekonomi lebih lanjut. Secara sektoral, perekonomian Sumatera Utara ditopang oleh perbaikan kinerja sektor konstruksi dan stabilitasnya kinerja sektor pertanian. Sektor konstruksi terakselerasi didorong oleh pesatnya pembangunan proyek – proyek infrastruktur yang dilakukan Pemerintah. Sementara pertumbuhan sektor pertanian ditopang oleh tingginya produksi tanaman pangan dan hortikultura.

Secara keseluruhan tahun 2019, momentum perbaikan ekonomi diperkirakan terus berlanjut dengan capaian inflasi yang masih berada dalam rentang sasaran inflasi nasional. Optimisme perekonomian didukung oleh peningkatan pertumbuhan konsumsi pemerintah serta perbaikan net ekspor, di tengah kinerja konsumsi rumah tangga dan investasi yang sedikit mengalami perlambatan dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Untuk inflasi, terdapat tren peningkatan laju inflasi kelompok bahan makanan, kelompok makanan jadi, kelompok sandang, serta kelompok transportasi, komunikasi, dan jasa keuangan.

## **Implikasi Kebijakan Sumatera Utara Di Antara Negara Selat Melaka**

Walaupun perdagangan Sumatera Utara dengan negara Malaysia dan Singapura masih relatif kecil baik nilai maupun volumenya (lihat Tabel.1), akan tetapi untuk masa yang akan datang Sumatera Utara mempunyai

peluang besar karena potensi yang dimiliki cukup besar untuk dikembangkan (tidak hanya barang tapi juga pariwisata).

**Tabel 1 : Ekspor Sumatera Utara ke Malaysia dan Singapura**

Tahun	Malaysia	Singapura	Total	Malaysia	Singapura
2010	316.620.000	363.173.000	679.793.000	0,47	0,53
2011	415.338.000	512.193.000	927.531.000	0,45	0,55
2012	379.141.000	303.461.000	682.602.000	0,56	0,44
2013	313.704.000	217.268.000	530.972.000	0,59	0,41
2014	202.937.000	105.978.000	308.915.000	0,66	0,34
2015	225.340.000	88.482.000	313.822.000	0,72	0,28
2016	242.504.000	40.245.000	282.749.000	0,86	0,14

Agar peluang itu dapat dimanfaatkan maka penting untuk di persiapkan dan dipertimbangkan terhadap hal-hal berikut ini.

**a. Mendorong peningkatan produksi dan pendapatan masyarakat**

- Perubahan struktur ekonomi dari sektor sekunder ke sektor tersier yang menjadikan perekonomian mengarah kepada wilayah jasa perlu mendapat perhatian khusus.
- Kebijakan untuk mempertahankan komoditas unggulan yang diekspor (volume dan nilai ekspor).
- Kemajuan ekonomi yang bertumpu kepada peningkatan investasi, dan oleh karena itu kebijakan pemerintah haruslah diarahkan kepada *penciptaan iklim investasi yang kondusif dan didorong oleh peraturan dan perundangan yang jelas*. Peningkatan pertumbuhan ekonomi didorong oleh peningkatan kinerja dari sektor riil sebagai sumber pertumbuhan utama dengan menghilangkan berbagai distorsi yang bersifat non ekonomi.
- Peningkatan terhadap pendapatan perkapita masyarakat dengan mengacu kepada peningkatan Angka Indeks Pembangunan Manusia secara menyeluruh dan melibatkan banyak orang.
- Mengurangi tingkat pengangguran dengan melakukan peningkatan terhadap penyediaan lapangan kerja seluas-luasnya.
- Penurunan angka kemiskinan dengan meningkatkan imbalan balas jasa yang diterima masyarakat serta peningkatan daya beli dalam rangka mengurangi kesenjangan.

**b. Mendorong pertumbuhan dan perkembangan sektor jasa, perdagangan serta industri**

- Mengembangkan sector sekunder (industri dan konstruksi) sehingga kontribusinya mencapai lebih dari 30 % terhadap PDRB untuk menjadikan ekonomi yang industrialis berdasarkan penerapan *science technology dan knowledge base*.

- Pengembangan industri yang mampu menghasilkan *additional returns* yang dapat menghasilkan keuntungan yang besar serta penguatan terhadap imbalan yang diterima oleh para pekerja.
- Pengembangan industri yang berpotensi membawa *spillover* teknologi bagi sector ekonomi lainnya dengan mengembangkan sumber daya manusia, modal, infrastruktur baik fisik maupun nonfisik. Infrastruktur tidak terbatas hanya pada infrastruktur fisik tapi juga pada infrastruktur non fisik seperti fasilitas umum, fasilitas social, *marketing capability*, dan *technological capability*.
- Pengembangan industri yang memiliki *comperative advantage* ke *competitive advantage* berdasarkan kepada industri unggulan yang dimiliki dengan melakukan *cluster* terhadap jenis industri yang ada.
- Mengembangkan sektor tersier (perdagangan dan jasa keuangan-perbankan), sehingga tercipta kota perdagangan baik local, nasional maupun internasional.
- Pengembangan industri ditinjau dari kepadatan (*intensive*) dan isi (*content*) dalam hal penggunaan sumber daya alam (*natural resources intensive*), tenaga kerja tidak terampil (*unskilled labor intensive*), tenaga kerja terlatih (*human capital intensive*), *physical capital intensive*, penggunaan teknologi (*technology capital intensive*) merupakan upaya mengidentifikasi komoditas yang kompetitif yang berasal dari daerah ini dalam rangka kebijakan yang berkaitan dengan konservasi sumber daya alam, peningkatan SDM dan pemanfaatan teknologi.
- Pembangunan dan proses industrialisasi dititikberatkan kepada kegiatan ekonomi yang banyak memanfaatkan sumberdaya tenaga kerja.

### c. Meningkatkan efisiensi perekonomian wilayah

- Meningkatkan produktivitas di sector sekunder dan sector tersier sehingga terwujud kota yang industrialis dan jasa perdagangan dengan melakukan pendekatan sistim yang lebih komprehensif berdasar kepada *good corporate governance*.
- Melakukan pembaharuan dalam perekonomian melalui restrukturisasi, reformasi, proses penyesuaian (*adjustment*), deregulasi dan peraturan yang kondusif.
- Manajemen pembangunan dikelola dengan sistim manajemen wilayah yang baik dan terarah. Perencanaan wilayah yang baik hendaklah disusun sedemikian rupa sehingga permasalahan daerah dapat diminimalisir. Pendekatan sistim dan komprehensif adalah cara yang tepat untuk dilakukan oleh pemerintah.
- Penanganan yang komprehensif dan terintegrasi terhadap berbagai aktivitas serta melibatkan masyarakat adalah hal yang segera harus dilakukan melalui pendekatan *Community planning* dan *parcipatory planning*.

#### **d. Meningkatkan ketahanan ekonomi wilayah**

- Skala prioritas yang menyangkut investasi dalam peningkatan mutu sumber daya manusia dan dalam prasarana dasar.
- Penciptaan lapangan kerja produktif akibat bertambahnya angkatan kerja.
- Diversifikasi konsumsi pangan masyarakat.
- Menciptakan kondisi makroekonomi yang lebih kondusif dan lingkungan bisnis yang kompetitif serta pengembangan sumber daya manusia dan infrastruktur dalam arti luas merupakan *necessary condition*.
- Dalam perkembangan ke depan perlu adanya perubahan orientasi peran pemerintah dari aktor dan regulator menjadi mitra dan supervisor, namun pada bidang tertentu keberadaan pemerintah tetap bersifat mutlak.

#### **e. Mendorong perkembangan ekonomi regional**

- Mengadakan investasi terhadap pembangunan infrastruktur pendukung yang menunjang kegiatan perekonomian.
- Mengidentifikasi komoditas-komoditas yang berpotensi tinggi dan cukup berpotensi untuk dikembangkan berdasarkan konsistensi daya saing yang dimiliki berdasarkan *comparative advantage* per komoditas dan *market share* (pangsa pasar).
- Pembangunan dengan basis yang kokoh dan berkesinambungan dengan pemanfaatan segenap sumberdaya secara optimal sehingga terhindarkan dari *enclave* dan *esklusivisme* berdasarkan kepada prinsip *resource base*.
- Mengintensifkan kerjasama regional (antar daera/kota dan interregional) melalui *cross border spatial cooperation* dalam meningkatkan aktivitas ekonomi yang lebih terintegrasi dan menguntungkan.
- Pengembangan ekonomi dengan mengamati potensi yang ada, sehingga diharapkan terjadi spesialisasi dan keuntungan aglomerasi dalam proses pembangunan serta memperhatikan daya dukung wilayah dan potensi wilayah sekitarnya (*hinterland*).
- Pembangunan ketersediaan sumber energi listrik sebagai daya dukung pengembangan industri dan aktivitas ekonomi lainnya.
- Mengembangkan *industriallinkages, producer of consumer goods or orientations, local and export consumption orientations, investment ,and credit*.

#### **f. Meningkatkan daya saing lokal, regional dan nasional**

- Proses industrialisasi dapat menggerakkan kegiatan di berbagai sektor ekonomi termasuk jasa, yang menuntut ketersediaan prasarana dan sarana yang semakin meningkat kualitas serta sklalnya. Perkembangan Medan ibu kota provinsi di wilayah barat, merupakan

salah satu kota metropolitan yang dewasa ini sedang mengalami proses industrialisasi yang cukup menonjol. Dapat diperkirakan pada masa depan proses transformasi ekonomi akan diikuti proses perubahan *spatial* akan semakin meluas dan menjangkau banyak wilayah. Merembaknya kerjasama pembangunan *spatial* lintas batas di beberapa wilayah akan semakin memacu proses perubahan tersebut. Di bawah kerjasama ekonomi ASEAN munculnya inisiatif *cross border spatial cooperation*, yaitu IMT – GT (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Area). Di masa mendatang Medan akan lebih berkembang sebagai *growth center* yang lebih kuat di dibandingkan dengan wilayah lainnya karena manfaat dari mesin ekonominya dan *growth triangle* hasil IMT-GT. Keadaan ini dapat dimanfaatkan dengan maksimal untuk memenangkan persaingan di kawasan ini.

- Menitikberatkan pembangunan sector industri dan sector jasa yang menghasilkan output yang lebih fokus dan spesialisasi dengan mengacu kepada prinsip *comperativeadvantage* dan *scale of economics* yang dimiliki.
- Proses industrialisasi dan komersialisasi perekonomian yang disertai proses *spatial development* secara bersama-sama akan menciptakan konfigurasi SWOT (*Strength, Weakness, Opportunities, Threats*) yang semakin berubah cepat di masa yang akan datang . Hal ini akan menciptakan lingkungan usaha (*business environment*) yang bersifat *turbulence* (bergejolak), yang disertai peningkatan jumlah, jenis serta kualitas persaingan dan dihadapi oleh perusahaan-perusahaan, kelompok industri, sektor-sektor, wilayah-wilayah dan perekonomian nasional secara keseluruhan. Hal ini akan berlaku baik bagi dimensi barang maupun jasa pada setiap perekonomian. Perubahan konfigurasi SWOT ini akan menimbulkan keharusan pada setiap lembaga (*institution*) termasuk yang bergerak di bidang ekonomi untuk melakukan langkah-langkah penyesuaian ; yang sebagiannya akan menjurus kepada perubahan mendasar. Bersamaan dengan pengurangan tingginya tembok tarif dan non tarif di bidang perdagangan, ketentuan ini akan mengakibatkan munculnya persaingan yang semakin tajam diantara perusahaan-perusahaan asing dan domestik sampai pada tingkatan terendah.

#### **g. Pembangunan berkelanjutan dan integrasi ekonomi wilayah**

- Keberkelanjutan suatu pembangunan tidak hanya dipengaruhi oleh faktor ekonomi dan biofisik semata, melainkan juga dipengaruhi oleh faktor sosial. Pembangunan harus dipandang sebagai suatu proses yang multidimensional, yang melibatkan segenap pengorganisasian dan peninjauan kembali atas sistem pendidikan, ekonomi dan sosial secara keseluruhan. Selain peningkatan pendapatan, dan output, proses pembangunan juga berkenaan dengan serangkaian perubahan yang bersifat mendasar atas struktur-struktur kelembagaan, sosial, dan administrasi, sikap-sikap masyarakat dan bahkan seringkali juga

- merambah pada adat istiadat, kebiasaan dan sistem kepercayaan yang hidup dalam masyarakat.
- Pembangunan berwawasan lingkungan dan berkelanjutan adalah pembangunan yang memiliki kebutuhan masa kini tanpa mengurangi kemampuan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhannya. Didalamnya terkandung gagasan utama, yaitu; 1) gagasan kebutuhan, khususnya kebutuhan esensial kaum miskin sedunia yang harus diberi prioritas utama, 2) gagasan keterbatasan yang bersumber kepada kondisi teknologi dan organisasi sosial terhadap kemampuan lingkungan untuk memenuhi kebutuhan masa kini dan hari depan.

## Kesimpulan dan Saran

### Kesimpulan

1. Percepatan akselerasi pembangunan wilayah pada gilirannya akan menyebabkan peningkatan terhadap pendapatan perkapita dan kesejahteraan masyarakat. Keberkelanjutan suatu pembangunan tidak hanya dipengaruhi oleh faktor ekonomi dan biofisik semata, melainkan juga dipengaruhi oleh faktor sosial dengan sangat memberikan perhatian penuh kepada pengembangan kawasan strategis dan potensi wilayahnya.
2. Pembangunan harus dipandang sebagai suatu proses yang multidimensional, yang melibatkan segenap pengorganisasian dan peninjauan kembali atas sistem pendidikan, ekonomi dan sosial secara keseluruhan.
3. Peningkatan pendapatan, dan output, proses pembangunan juga berkenaan dengan serangkaian perubahan yang bersifat mendasar atas struktur-struktur kelembagaan, sosial, dan administrasi, sikap-sikap masyarakat dan bahkan seringkali juga merambah pada adat istiadat, kebiasaan dan sistem kepercayaan yang hidup dalam masyarakat

### Saran

1. Perencanaan berdimensi spatial menjadi penting karena daerah harus memperhatikan potensi (Sumatera Utara : perkebunan, industri dan pariwisata) dan sumber daya manusia dan pengembangan **Pelabuhan Kuala Tanjung**.
2. Pengembangan ekonomi lokal (*local economic development*) dengan didukung oleh sarana dan infrastruktur yang baik untuk tujuan ekspor dan melakukan intergrasi ekonomi dan *cross border spatial cooperation* di antara Wilayah di Selat Malaka (antara Substitusi vs Komplementer).
3. Pendekatan perencanaan wilayah dititikberatkan pada aspek lokasi dan klusterisasi potensi ekonomi wilayah melalui *hilirisasi industri*.
4. Meningkatkan *Comparative Advantage* yang dimiliki daerah (produk unggulan, mapping produk unggulan dan penyebarannya) dan *regional branded* serta percepatan pengembangan dan KEK (Kawasan Ekonomi Khusus) mendorong kontribusinya untuk tujuan ekspor.

5. Perluasan *Connectivity* dan Akses intra dan antar wilayah dan peningkatan daya saing produk yang memberikan nilai tambah yang tinggi.
6. Peningkatan infrastruktur dan pengembangan wilayah mendukung daya saing perekonomian, dan peningkatan dukungan pengembangan Kawasan Strategis Nasional danau Toba sebagai Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dan Daerah Tujuan Wisata bertaraf internasional dengan didukung oleh kearifan lokal (*local wisdom*).

## Daftar Pustaka

- Alder, John (1989). *Development Control*. London: Sweet & Maxwell
- Beatley, Timothy (1993). *Ethical Land Use Principles of Policy and Planning*. Baltimore: The John Hopkins University Press.
- Bendavid-Val, Avrom, 1991, *Regional and Local Economic Analysis for Practitioners*, 4<sup>th</sup> Edition, Praeger Publisher, New York.
- Blair, John P., 1995, *Local Economic Development: Analysis and Practice*, Sage Publication. USA.
- Chenery HB, Ahluwalia MS, Bell CLG, Duloy JH, Jolly R. 1974. *Redistribution with Growth: Policies to Improve Income Distribution in Developing Countries in the Context of Economic Growth*. Oxford: Oxford University Press.
- Faludi, Andreas, 1978, *A Reader in Planning Theory*, Pergamon Press, Oxford, New York, Toronto, Paris, Frankfurt.
- Fujita, Masahita, 2002, *Economics of Agglomeration: Cities, Industrial Location and Regional Growth*, Cambridge University Press, United Kingdom.
- Gore, Charles, 1984, *Region in Question : Space, Development Theory and Regional Policy*, Published in USA by Methuen & Co, Ltd 11 New Fetter Lane, London.
- Higgins, Benjamin and Donald J, Savoie, 1995, *Regional Development : Theories and Their Application*, New Brunswick, N.J, Transaction Publishers, USA
- Isard, Walter, 1960, *Methods of Regional Analysis*, MIT Press, United State of Amerika.
- Michael P. Todaro, 2000, *Economic Development*, Seventh Edition, Ney York University, Addison Mesley
- Nurgoho, Iwan dan Dahuri Rokhmin, 2004, *Pembangunan Wilayah : Perspektif Ekonomi, Sosial dan Lingkungan*, LP3ES, Jakarta.
- Sirojuzilam (2006), *Teori Lokasi*, USU Press, Medan, Indonesia
- \_\_\_\_\_ (2010), *Regional : Pembangunan, Perencanaan Dan Ekonomi*, USU Press, Medan, Indonesia
- \_\_\_\_\_ (2011), *Problematika Wilayah : Kota Dan Daerah*, USU Press, Medan, Indonesia
- \_\_\_\_\_ (2014), *Pembangunan Ekonomi Wilayah Sumatera Utara*, USU Press, Medan, Indonesia
- \_\_\_\_\_ (2015), *Pembangunan Ekonomi Regional*, USU Press, Medan, Indonesia

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. lic.rer.reg. Sirojuzilam Hasyim, SE.**, lahir di Bengkalis pada tanggal 18 Agustus 1963. Menamatkan studi pendidikan Sarjana Ekonomi Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan (IESP) Fakultas Ekonomi Universitas Sumatera Utara Medan. Setelah lulus sarjana menyelesaikan studinya di *Aufbau Studium* : Institut für Regionalwissenschaft (IfR) Universität zu Karlsruhe, West Germany pada tahun 1992 (lic. rer. reg.) pada bidang Regional Wissenschaft. Gelar Doktor dalam bidang *Regional Planning* (Dr) pada tahun 2007. Guru Besar (Prof) dalam bidang Ekonomi Regional dan Perencanaan Wilayah pada tahun 2009 dan tahun 2011 sebagai Guru Besar Pembina Utama IV/e. Berawal dari tahun 1988 hingga saat ini sebagai dosen pada Fakultas Ekonomi USU dan sejak 2011-2016 dan 2017-2022 sebagai Ketua Program Studi Magister dan Doktor Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Perencanaan Wilayah Sekolah Pascasarjana Universitas Sumatera Utara Medan. Dewan Pembina ASPI (Asosiasi Sekolah Perencanaan Indonesia), Sebagai Dosen Penguji Doktor di University Malaya Kuala Lumpur, UNRI dan Universitas Syiah Kuala Banda Aceh. Berbagai karya tulis berupa buku telah diterbitkan : Beberapa Aspek Pembangunan Regional (ISEI Bandung), Teori Lokasi, (USU Press), Disparitas Ekonomi dan Perencanaan Wilayah (Pustaka Bangsa Press), Regional : Pembangunan, Perencanaan dan Ekonomi, (USU Press), Problematika Wilayah : Kota dan Daerah (USU Press), *Tourism and Regional Planning in Thailand*, editor utama (USU Press), Pengelolaan Dan Akuntansi Keuangan Daerah, Erlina, Sirojuzilam dan Rasdianto (USU Press), Pembangunan Ekonomi Wilayah : Sumatera Utara dan Pembangunan Ekonomi Regional, Evaluasi Kinerja Pembangunan Daerah bersama dengan BAPPENAS RI 2018 . Hasil karya lain berupa jurnal internasional, penelitian dan nara sumber di berbagai pertemuan ilmiah baik nasional maupun internasional.

# Cipta Kolaborasi Terpadu: Maksimalisasi Keuntungan *Littoral State* di Selat Malaka

Sismudjito

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

## 1. Pendahuluan

Selat Malaka memiliki posisi yang strategis menjadi pintu gerbang utama di kawasan Asia Pasifik yang menghubungkan negara –negara Timur Tengah, Afrika maupun Eropa melalui Samudera Hindia dan Samudera Atlantik ke negara–negara Timur Jauh melalui Laut Cina Selatan dan Samudera Pasifik. Oleh karena posisinya yang strategis, maka dapat dikatakan sebagai salah satu selat internasional. Selat malaka menduduki urutan kedua menjadi jalur terpadat setelah selat Hormuz, dengan rata-rata 90.000 kapal per tahun. Secara geografis Selat Malaka berada di bawah kedaulatan tiga negara Asia yaitu, Indonesia, Malaysia dan Singapura<sup>1</sup>. Selat Malaka membentang sepanjang 805 km (500 mil) dengan lebar 65 km (40 mil) di sisi selatan dan melebar di sisi utara sekitar 250 km (155 mil)<sup>2</sup>.

Potret Selat Malaka sebagai salah satu jalur perdagangan terpadat dan tersibuk di dunia dengan arus lalu lintas kurang lebih mencapai 200 kapal per-hari. Berkaitan dengan sinyalemen ini, data Kementerian Perhubungan RI tahun 2017 mencatat jumlah kapal yang melintasi Selat Malaka yang datang dari berbagai negara mencapai sekitar 70-80 ribu, baik kapal kargo maupun tanker. Jumlah ini terbilang fantastis padahal kedalaman maksimal Malaka hanya sekitar 200 meter, akan tetapi intensitas kapal yang melintas sangat padat, sehingga apabila dibagi, maka hasilnya sekitar 205 kapal per hari. Beberapa wilayah yang menjadi rute utama jalur lalu lintas perdagangan dari wilayah India ke Timur Tengah dengan Asia Timur ke Pasifik, dan sebaliknya merupakan literatur potensi yang harus di agendakan secara matang oleh negara pantai (*littoral states*) Indonesia, Malaysia, dan Singapura yang memiliki kedaulatan atas selat malaka dalam rangka menarik keuntungan pada aspek ekonomi, sosial dan politik. Selain itu, Selat Malaka juga merupakan rute transit penting untuk gas alam cair (LNG) dari pemasoknya di Teluk Persia dan Afrika, yang mengilustrasikan permintaan dari negara negara kawasan Asia Timur mengalami peningkatan, diantaranya datang dari Jepang, Korea Selatan dan juga Cina. Pada aras tandingan kemungkinan blokir rute ini sangat beresiko pada penambahan beban biaya operasional pengiriman yang berdampak secara global, semakin jelas bahkan terang benderang akan deretan nilai potensialnya.

---

<sup>1</sup>Feli Umaña, Threat Convergence Transnational Security Threats in the Strait of Malacca, <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e>. Diakses 30 Maret 2020

<sup>2</sup>M. Saeri, "Karakteristik dan Permasalahan Selat Malaka", Jurnal Transnasional, Vol. 4, No. 2, (2013), 810

Uraian potensial di atas merupakan peluang emas yang perlu dimaksimalkan, posisi sedemikian ditakdirkan memiliki kunci sentral dan berpeluang menjadi pemain dalam percaturan ekonomi global khususnya Asia melalui Selat Malaka bagi negara pantai (*littoral states*) Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Proyeksi yang dikedepankan apabila deretan potensial Selat Malaka yang terbilang bukan lagi sekedar fenomena melainkan realitas, tidak mustahil dapat dikemas menjadi sebuah luaran bervariasi melalui agenda kegiatan berdaya tepat guna yang terstruktur, sistemik dan masif yang akan mendatangkan keuntungan dengan kelipatan fantastis meliputi aspek ekonomi, sosial dan politik bagi negara pantai (*littoral states*). Sorotan konteks ini akan menyasar pada sebuah ide dan gagasan aktifitas promosi produk unggulan negara pantai (*littoral states*) yang dipadu secara integratif bertumpu pada nilai kolaborasi bukan kompetisi, menyajikan sebuah ruang pada ide dan gagasan yang dimaksud. Cakupan kinerja sederhananya bertaraf awal pada bentuk inventarisir, pemaksimalan dan pengeskplorasian potensi (produk unggulan) tiap negara pantai (*littoral states*) dipadu dalam sebuah kesatuan ruang atau arena fisik (*event*) dan non fisik (*blueprint*) berdaya guna sebagai instrument sosialisasi dan promosi sebagai langkah pasti menghadirkan keuntungan, yang bukan berposisi tunggal namun menyebar atau dampak ganda (*multiplayer effect*).

Beranjak dari keseluruhan keberadaan yakni letak geografisnya sangat strategis, menjadi rute utama yang dapat menghubungkan beberapa kawasan dan dilatari oleh beberapa potensi yang dapat dibudidayakan untuk mendatangkan keuntungan dengan kelipatan fantastis pada aspek ekonomi, sosial dan politik bagi negara pantai (*littoral states*) Indonesia, Malaysia, Singapura, maka sangat kondusif diformulasikan perencanaan (*planning*) yang diawali dengan bangunan konseptual sebagai sarana merealisasikan ide dan gagasan.



Potret Geografis Selat Malaka

## Bangunan Konseptual

Era disruptif saat ini sedang diperhadapkan bagi kita, cakupannya bukan lagi skala nasional maupun regional namun skala global. Derasnya gangguan terhadap sebuah eksistensi merupakan corak inti dari era dimaksud. Suatu manifestasi yang tak tampak (*invisible*) dalam kesenyapan namun energi perubahannya bak berlari secepat kilat tampil elegan menenggelamkan sebuah eksistensi atau kelangsungan negara pantai (*littoral states*) jika tidak disikapi dan kondisi sedemikian adalah konsekuensi dalam era disruptif. Penyatuan elemen kekuatan dalam praktik integratif merupakan corong yang harus dikedepankan yang secara fungsional mampu mendeteksi gejala gangguan sekaligus menghasilkan kredit poin ideal bagi negara pantai (*littoral states*). Bentuk penyatuan kekuatan (integrasi) negara pantai (*littoral states*) idealnya termaktub pada defenisi kolaborasi.

Kolaborasi merupakan salah satu bentuk interaksi sosial. Artinya terjadi kontak atau hubungan antara individu dengan individu, antar dua kelompok, antara dua wilayah atau lebih yang hasil kontak atau hubungannya dapat suatu kenyataan yang baru dalam wujud tertentu, baik yang sedang atau sudah terjadi. Paralel dengan pernyataan Roucek dan Warren (1984) interaksi adalah suatu proses yang bersifat timbal balik dan mempunyai pengaruh perilaku dari pihak-pihak yang bersangkutan melalui kontak langsung<sup>3</sup>.

Kolaborasi merupakan istilah umum yang sering digunakan untuk menggambarkan suatu pola hubungan kerjasama yang dilakukan oleh lebih dari satu pihak untuk menciptakan integrasi sosial. Ada sekian banyak pengertian tentang kolaborasi yang dikemukakan oleh berbagai ahli dengan sudut pandang yang beragam. Abdulsyani berpendapat bahwa Kolaborasi adalah suatu bentuk proses sosial, dimana didalamnya terdapat aktivitas tertentu yang ditujukan untuk mencapai tujuan bersama dan saling membantu dan saling memahami<sup>4</sup>. Begitu pula Hadari Nawawi mengartikan kolaborasi dari teropong keilmuan administrasi merupakan sebuah usaha untuk mencapai tujuan bersama yang telah ditetapkan melalui pembagian tugas atau pekerjaan, tidak sebagai pengkotakan kerja tetapi sebagai satuan kerja, yang semuanya terarah pada pencapaian tujuan<sup>5</sup>.

Latar kesadaran akan kepentingan bersama diantara negara pantai (*littoral states*) merupakan motor penggerak terbangunnya kolaborasi sebagai ajang kumulatif berbagai keuntungan (*benefitual*) dari bonus geografis bernama selat malaka yang telah menjadi lintasan primadona oleh negara pengguna (*user state*). Sejalan dengan pendapat C.H.Cooley yang dikutip dari Abdulsyani (1994) menyatakan akar kolaborasi timbul apabila :

1. Orang menyadari bahwa mereka mempunyai kepentingan-kepentingan yang sama dan pada saat bersamaan mempunyai cukup pengetahuan

---

<sup>3</sup> S. Roucek, Joseph dan Roland L. Warren. 1984. Pengantar Sosiologi. Bina Aksara: Jakarta

<sup>4</sup>Abdulsyani. (1994). Sosiologi Skematika,Teori,danTerapan. Jakarta:Bumi Aksara

<sup>5</sup>Hadari Nawawi. (1984). Administrasi Pendidikan. Jakarta:GunungAgug

dan pengendalian terhadap diri sendiri untuk memenuhi kepentingan-kepentingan tersebut melalui kolaborasi.

2. Kesadaran akan adanya kepentingan-kepentingan yang sama dan adanya organisasi merupakan fakta-fakta yang penting dalam kolaborasi yang berguna<sup>6</sup>.

Negara pantai (*littoral state*) sebagai entitas kolaborasi hendaknya lebih mengeksplor isu-isu kepentingan dalam balutan yang utuh bukan parsial dan monoton serta didasari atas kepentingan bersama tanpa ada intervensi terselubung dari pihak luar (negara pengguna). Sejenak menginformasikan bahwa bentuk kolaborasi diantara Negara pantai (*littoral state*) sebenarnya telah terbangun dalam wadah *Tripartite Expert Group* (TTEG) yang dibentuk pada tahun 1977. Secara historis, motif awal forum ini dilatari atas keprihatinan terhadap kondisi Selat Malaka sebagai jalur pelayaran internasional dengan struktur kepentingan yang kompleks telah menjadikan faktor kerjasama antar negara pantai dan negara-negara pengguna. Sebagai konfirmasi bahwa gagasan kolaborasi sistemik, terstruktur dan masif (terpadu) bukanlah sebagai forum tandingan atas *Tripartite Expert Group* (TTEG), melainkan sebagai bahan modifikasi dalam semangat inovasi dalam rangka meningkatkan literasi *Tripartite Expert Group* (TTEG) menuntaskan segala peluang atas selat malaka sebagai bonus geografis serta lingkup konsentrasi yang selama ini hanya meliputi isu stabilitas keselamatan pelayaran, keamanan dan perlindungan lingkungan laut dapat bergeser pada aspek lainnya semisal promosi produk atau komoditas lokal unggulan baik kualitas fisik (barang) maupun kualitas non fisik (budaya, wisata). Disamping *Tripartite Expert Group* (TTEG) terdapat pula *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP) sebuah kolaborasi membidangi keamanan selat malaka. Bentuk kerjasama ini terbilang parsial dikarenakan fokus kinerja hanya sebatas keamanan Selat Malaka selain itu disinyalir juga bahwa bentuk kolaborasi ini rawan intervensi dari Negara luar *littoral state* Selat Malaka.

## 2. Pembahasan

Guna mendapatkan hasil yang maksimal dalam kolaborasi, maka kolaborator (entitas) harus memperhatikan beberapa komponen seperti yang dikemukakan Noorsyamsa Djumara sebagai berikut :

1. *Collaborative Culture*. Seperangkat nilai-nilai dasar yang membentuk tingkah laku dan sikap bisnis. Di sini yang dimaksudkan adalah budaya dari orang-orang yang akan berkolaborasi.
2. *Collaborative Leadership*. Suatu kebersamaan yang merupakan fungsi situasional dan bukan sekedar hirarki dari setiap posisi yang melibatkan setiap orang dalam organisasi.
3. *Strategic Vision*. Prinsip-prinsip pemandu dan tujuan keseluruhan dari organisasi yang bertumpu pada pelajaran yang berdasarkan kerjasama intern dan terfokus secara strategis pada kekhasan dan peran nilai tambah di pasar.

---

<sup>6</sup>*Ibid.*1

4. *Collaborative Team Process*. Sekumpulan proses kerja non birokrasi yang dikelola oleh tim-tim kolaborasi dari kerjasama profesional yang bertanggungjawab penuh bagi keberhasilannya dan mempelajari keterampilan-keterampilan yang memungkinkan mereka menjadi mandiri.
5. *Collaborative Structure*. Pembentukan diri dari sistem-sistem pendukung bisnis (terutama sistem informasi dan sumberdaya manusia) guna memastikan keberhasilan tempat kerja yang kolaboratif. Para anggotanya merupakan kelompok intern yang melihat organisasi sebagai pelanggan dan terfokus pada kualitas di segala aspek kerjanya<sup>7</sup>.

Sebagai aktor (negara pantai) yang memiliki sumberdaya (Selat Malaka) memikat bagi aktor lain (negara pengguna) kepekaan atas rasionalitas adalah sebuah keharusan guna mewujudkan kepentingan yang maksimal. Daya tarik sumberdaya (Selat Malaka) terhadap aktor lain (negara pengguna) merupakan unsur kekuatan eksplisit sekaligus implisit bagi aktor (negara pantai) yang harus diolah menjadi sebuah manfaat maksimal melalui sebuah kolaborasi terpadu yang menawarkan keunggulan kemashalatan bersama bukan lagi bentuk parsial yang lebih dicoraki pada kepentingan dominasi diantara negara pantai.

### **Cipta Kolaborasi : Membangun Kesadaran Tripartit**

Posisi geografis Selat Malaka sebagai pintu gerbang utama yang strategis serta terpendek di kawasan Asia Pasifik menjadikan arena ini sebagai jalur perdagangan terpadat dan tersibuk kedua setelah selat Hormuz sesungguhnya jalan masuk penetrasi sebuah kolaborasi diantara ketiga negara. Setiap negara (*littoral state*) harus menyadari bangunan kolaborasi adalah pilihan rasional dalam memaksimalkan potensi selat malaka, memaksimalkannya bukan melalui bentuk ketunggalan (*state*) melainkan secara utuh (*littoral state*) jika tidak hanya akan menjadi sekumpulan tumpukan (*heaps*). Tiap negara (*littoral state*) juga wajib membenarkan bahwa esensi kolaborasi adalah perwujudnyataan akan kebaruan atau luaran yang tidak bisa dilacak dari masing-masing perilaku negara namun hanya melalui bentuk kolaborasi *littoral state*. Kerjasama dalam *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP) misalnya, tidak akan menampilkan keamanan maksimal di selat malaka jika hanya dilakoni oleh sebuah negara saja.

Taraf awal pembangunan kolaborasi hendaknya menyoroti budaya dan sikap bisnis masing-masing negara, mengolah perbedaaan dan memperkuat kesamaan dalam rangka mendudukkan posisi dan peran serta tiap negara *littoral state* pada garis koordinasi horizontal. Ringkasnya, rasionalitas kolaborasi mengkerucut pada langkah penyempitan ruang gerak egosentris diantara negara, mengurai berbagai kepentingan yang berbasis “keakuan”

---

<sup>7</sup>Noorsyamsa Djumara. 2008. *Negosiasi, Kolaborasi dan Jejaring Kerja*. Jakarta: Lembaga Administrasi Negara

diantara *littoral state* dan menginventarisir sejumlah potensi masing-masing negara (*littoral state*) yang keseluruhannya dituangkan pada kerangka kerja terperinci (*blueprint*) padat karya.

### **Cipta Kolaborasi : Membangun Visi Holistik**

Ketersediaan model kolaborasi diantara negara pantai (*littoral state*) sebenarnya sudah tercipta melalui beberapa bentuk forum sekelas *Tripartite Expert Group* (TTEG), *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP) dan bentuk lainnya. Namun demikian, konsep kolaborasi sepertinya kurang tepat untuk dilabelkan pada model sedemikian dikarenakan ruang lingkup koordinasinya masih hanya menyasar pada agenda atau isu yang bersifat parsial atau teknis. Sinkron menurut pendapat Prof. Dr. Hasjim Djalal, M.A dalam Rahadin Arguby (2018) yang mengungkapkan sejumlah kerjasama yang terbangun dirasa belum menunjukkan nilai keefektifan dikarenakan penanganan permasalahan selat malaka berkembang menjadi penanganan teknis semata<sup>8</sup>. Meningkatkan derajat kordinasi ke jenjang kolaborasi disyarati pada sebuah pemaduan seluruh komponen kepentingan. Basis kegiatannya adalah memproduksi dan mereproduksi berbagai gagasan sehingga menampilkan sebuah visi holistik yang tercatat dalam sebuah platform.

Berangkat dari analisa diatas, bahwa visi holistik hendaknya dibangun atas dasar sentuhan-sentuhan menyeluruh (dialektika) bukan semata parsial dan teknis seperti tampilan forum yang selama ini disuguhkan yang lebih berlatar pemikiran sebab-akibat . Mencatatnya kedalam sebuah platform guna menjarung keuntungan maksimal atas selat malaka.

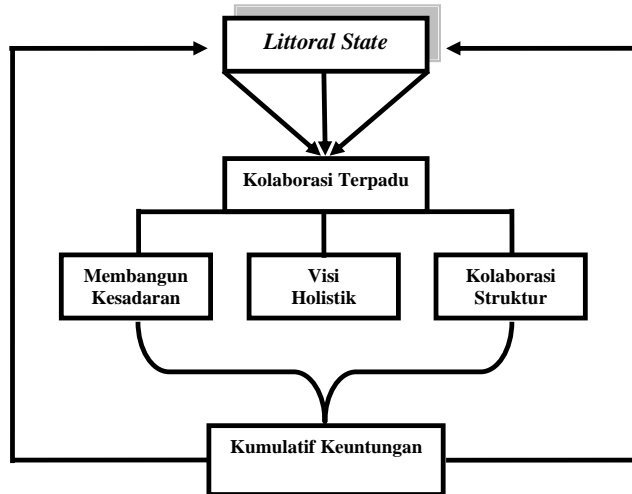
### **Cipta Kolaborasi : Membangun Kolaborasi Struktur**

Kolaborasi struktur merupakan konfigurasi yang berdaya untuk menjalankan sejumlah catatan yang tersedia dalam sebuah platform yang dibangun sekaligus juga sebagai motor penggerak untuk mengantarkan visi holistik ke titik tujuan (keuntungan maksimal). Postur analisa diatas secara fungsional menempatkan struktur (sistem informasi dan sumber daya manusia) berada pada titik sentral pada aras akhir perealisasiian maksimalisasi keuntungan. Bangunan kolaborasi konteks ini hendaknya berhiaskan unsur-unsur terampil, professional, mandiri dan adaptif.

---

<sup>8</sup> Rahadin Arguby. 2018. EFEKTIFITAS KERJASAMA PENGELOLAAN SELAT MALAKA MELALUI REJIM TRIPARTITE TECHNICAL EXPERT GROUP (TTEG). Yogyakarta:Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

### Skema Alur Berpikir



### 3. Kesimpulan

Selat Malaka merupakan bonus geografis yang dipersembahkan alam kepada negara pantai (*littoral state*) terdiri atas Indonesia, Malaysia dan Singapura adalah sebuah bentuk keniscayaan. Bonus geografis yang dimaksud terlihat dari sederet bentangan potensialnya semisal posisi geografis menempatkannya sebagai pintu gerbang utama yang strategis serta terpendek di kawasan Asia Pasifik menjadikan arena ini (selat malaka) sebagai jalur perdagangan terpadat dan tersibuk kedua setelah selat Hormuz dengan rata-rata 200 kapal per-harinya. Potret sedemikian mengantarkan negara pantai pada ambang berbagai keuntungan.

Posisi geografis negara pantai otomatis bergerak pada pengakuan politik dan hukum sebagai pemangku kebijakan sentral atas pengelolaan selat malaka. Sejumlah keuntungan yang diperhadapkan akan berdaya maksimal jika model pengolahan diantara ketiga negara pantai tersebut bukan berpola parsial dalam arti saling berkompetisi untuk menarik keuntungan sepihak oleh salah satu negara pantai. Tipe model sedemikian akan mengasa pertikaian diantara negara pantai dan merupakan jalan masuk intervensi pihak lain khususnya negara pengguna (*user state*) secara bersamaan pula energi negara pantai bukan lagi terfokus pada konservasi eksistensi namun beralih pada resistensi dan sebagai konfirmasi akhir akan meminamilisir keuntungan atau bahkan kehilangan. Model ideal pengelolahannya tertuang pada konsep kolaborasi terpadu. Menginventarisir beragam potensi dan kekuatan masing-masing negara lalu kemudian mengintegrasikannya guna pencapaian manfaat, kepentingan, dan keuntungan maksimal bagi ketiga negara pantai (*littoral state*).

## Daftar Pustaka

- AbdulSyani. (1994). Sosiologi Skematika, Teori, dan Terapan. Jakarta: Bumi Aksara
- Felipe Umaña, Threat Convergence Transnational Security Threats in the Strait of Malacca, <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e>. Diakses 30 Maret 2020
- Hadari Nawawi. (1984). Administrasi Pendidikan. Jakarta: Gunung Agung
- Indra Putra Alamsyah. <https://www.quireta.com/post/selat-malaka-indonesia-di-tengah-kepentingan-global>. Diakses 5 April 2020
- M. Saeri. (2013) "Karakteristik dan Permasalahan Selat Malaka", Jurnal Transnasional, Vol. 4, No. 2.
- Noorsyamsa Djumara. (2008). Negosiasi, Kolaborasi dan Jejaring Kerja. Jakarta: Lembaga Administrasi Negara-RI
- Rahadin Arguby. 2018. EFEKTIFITAS KERJASAMA PENGELOLAAN SELAT MALAKA MELALUI REJIM TRIPARTITE TECHNICAL EXPERT GROUP (TTEG). Yogyakarta: Universitas Muhammadiyah Yogyakarta
- S. Roucek, Joseph dan Roland L. Warren. 1984. Pengantar Sosiologi. Bina Aksara: Jakarta

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. Drs. Sismudjito, M.Si.**, Lahir di Desa Pucung Kidul, Kecamatan Boyolangu, Kabupaten Tulungagung, Jawa Timur pada tanggal 4 April 1956. Menyelesaikan Pendidikan Sarjana (S1) di Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta pada tahun 1986. Selanjutnya menyelesaikan pendidikan Magister Sains (S2) tahun 1998 di Jurusan Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Pedesaan, Program Pascasarjana, Universitas Sumatera Utara, Medan. Pada tahun 2005 melanjutkan Studi Doktor (S3) di Program Studi Perencanaan Wilayah, Sekolah pascasarjana Universitas Sumatera Utara dan memperoleh ijazah pada tahun 2014.

Staf Pengajar (dosen) Departemen Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sumatera Utara, Medan sejak tahun 1990 sampai dengan sekarang. Mengajar di Program Studi Sarjana (S1) dalam Mata kuliah Pengantar Sosiologi, Sosiologi Pedesaan, Sosiologi Masyarakat Perkebunan, Pengembangan Masyarakat, dan Pemberdayaan Masyarakat. Di program Studi Magister (S2) Sosiologi mengajar Filsafat Ilmu Sosial, Manajemen Pengembangan Komunitas berkelanjutan. Di Program Studi Magister (S2) Teknik Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Sumatera Utara, mengajar mata kuliah Sosiologi dan Partisipasi Masyarakat Kota. Aktif melakukan penelitian yang berkaitan dengan masalah-masalah pedesaan, perkebunan, dan Pengembangan Masyarakat. Beliau juga aktif menulis beberapa artikel yang dipublikasikan di Jurnal Internasional, Nasional, Regional, Lokal, dan buku ajar dalam mata kuliah Pengantar Sosiologi, Sosiologi Pedesaan, dan Sosiologi Kependudukan. Pada Tahun 2011-2019 beliau menjadi Kepala Penerbit : Publishing, Printing, and art Design USU Press.

# Perlindungan Lingkungan Laut Indonesia Melalui Kerjasama Regional di Selat Malaka yang Dipergunakan untuk Pelayaran Internasional

Suhaidi  
Fakultas Hukum

## I. Pendahuluan

### a. Latar Belakang

Perlindungan lingkungan laut di Selat Malaka dari pencemaran yang bersumber dari kapal saat ini menjadi semakin penting, hal ini dikarenakan adanya hak pelayaran internasional pada perairan suatu Negara, termasuk pada Selat Malaka yang dipergunakan untuk pelayaran Internasional, sehingga lingkungan laut negara pantai berpotensi tercemar. Jika terjadi pencemaran maka akan berdampak pada lingkungan laut negara pantai. Dampak pencemaran sudah pasti akan menurunkan nilai ekonomi lingkungan laut. Zat pencemar yang masuk ke lingkungan laut untuk selanjutnya dapat merusak ekosistem kelautan.<sup>1</sup>

Selat Malaka merupakan jalur utama bagi lalu lintas kargo dan manusia antara wilayah Indo-Eropa dan wilayah lainnya di Asia serta Australia. Selat Malaka masuk kedalam 13 jalur vital dunia (*chake point*). Selat Malaka memang harus dilalui oleh kapa-kapal. Selat Malaka merupakan Selat nomor 2 (dua) paling sibuk di dunia setelah Selat Hormuz. Hampir sepertiga dari 61 % dari total global minyak bumi dan produk cair lainnya yang pada tahun 2016 mencapai 16 juta barrel perhari diangkut melalui Selat Malaka.. Selat Malaka berada diantara negara Indonesia, Malaysia, dan Singapura yang menghubungkan Samudera Hindia dengan Samudera Pasifik menuju Laut Cina Selatan.<sup>2</sup>

Dengan padat dan sibuknya kapal-kapal yang melintas Selat Malaka, terutama kapal tanker mengakibatkan rawan terjadinya kecelakaan kapal yang untuk selanjutnya dapat menumpahkan minyak ke Selat Malaka yang dapat mencemari lingkungan laut Selat Malaka. Jika zat pencemar masuk ke lingkungan laut Selat Malaka, zat pencemar tersebut dapat merusak rantai makanan,<sup>3</sup> Zat pencemar yang masuk pada ekosistem lingkungan laut tidak hanya dapat secara langsung merusak lingkungan laut, namun lebih jauh dapat pula berbahaya bagi suplay makanan dan habitat lingkungan laut yang merupakan sumber kekayaan alam bagi suatu negara.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Ada dua bentuk ekosistem yang penting, yaitu "*natural ecosystem*" dan "*artificial ecosystem*". Lihat Koesnadi Hardjasoemantri, *Hukum Perlindungan Lingkungan Konservasi Sumber Daya alam Hayati dan Ekosistemnya*, Yogyakarta: Gadjahmada University Press, 1995., h. 3-4.

<sup>2</sup> *The Strait Malacca, a Key Oil Trade Chokepoint, Links the Indian and Pacific Ocean*, ei.gov, Diakses Pada Tanggal 13 April 2020.

<sup>3</sup> Cox, Vic, "The Ocean's Canaries; Marine Mammals and Pollution", *Sea Frontiers Inc*, (Vol. 39; No. 1, 1993), h. 6-7.

<sup>4</sup> Schiffman, Howard Scott, "The Protection of Whales in International Law: A Perspective for the Next Century", *Brooklyn Journal of International Law*, (1996), h. 2

Tabel. Peristiwa Kecelakaan Kapal Tanker di Selat Malaka

No	Tahun Kejadian	Nama Kapal	Perkiraan Tumpahan Minyak
1	1967	Kapal Tokyo Maru bertabrakan	Tidak diketahui
2	1971	Kapal Tangker Arabian dan Eugenic S. Niarcos	Tidak diketahui
3	1975	Showu Maru	730.000 ton
4	1975	Tola Sela	60 ton
5	1976	Diego Silang	5.500 ton
6	1976	Mysella	2000 ton
7	1976	Cita Di Savonna	1000 ton
8	1977	Asian	60 ton
9	1978	Kapal Tangker AS	1 juta gallon
10	1979	Kapal Tangker Liberia	3 juta gallon
11	1980	Lima	700 ton
12	1981	MT Ocean Treasure	1050 ton
13	1983	Kapal Tangker Yunani Monenvasia	1.2 juta gallon
14	1986	Bright Duke/MV Pantas	Tidak ada Data
15	1987	MV Stolt Adv	2000 ton
16	1987	Elhani Platform	2329 ton
17	1988	Bahama Century Down	3.1 juta gallon
18	1988	Golar Lie	Tidak ada Data
19	1992	Kapal Pemburu AS dan Kapal Dagang	Tidak Diketahui
20	1992	Kapal Pesiar Yunani Royal Pacific dan Kapal Nelayan	Tidak Diketahui
21	1992	Nagasaki Spirit dan Ocean Blessing	2.000 ton
22	1993	Maesk Navigator dan Kapal Sengko Honour	250.000
23	1997	Super Tangker dan Kapal Kargo Nelayan	Tidak Diketahui
24	1997	Evoikos/Ordin Global	25.000 ton
25	1997	An tai	237 ton
26	2000	M.T. Natuna Sea	4.000 ton
27	2017	Kapal Tenger Wan Hai 301 (Singapura) dan APL Denver (Gibaltar)	300 ton
28	2017	Kapal Perang US Mc Cain bertabrakan dengan Kapal Tangker Alnic MC berbendera Liberia	0

Sumber : Disertasi Vita Cita Emia Tarigan, Kebijakan Indonesia Tentang Pengendalian Pencemaran Laut Bersumber Dari Kapal Di Selat Malaka Sebagai Kepatuhan Terhadap Perjanjian Internasional Indonesia-Malaysia-Singapura, Universitas Andalas, Padang, 2017, h. 7

- b. Bagaimana perlindungan Hukum bagi negara pantai Indonesia jika terjadi pencemaran lingkungan laut di Selat Malaka Sebagai Yang Dipergunakan Untuk Pelayaran Internasional

## II. Pembahasan

- a. Kerugian Nilai Ekonomi Sebagai Dampak Pencemaran Lingkungan Laut.

Sumber kekayaan alam pada lingkungan laut dapat menyediakan barang dan jasa, baik secara langsung maupun tidak langsung untuk mendapatkan manfaat ekonomis.<sup>5</sup> Lingkungan laut juga merupakan rumah dan tempat kehidupan spesies tumbuh-tumbuhan, ikan-ikan dan binatang laut. Lingkungan laut juga merupakan pemasok makanan bukan hanya bagi manusia saja, tetapi juga merupakan mata rantai makanan bagi kehidupan (*the food chain of most living*). Lingkungan laut juga merupakan bagian dari perekonomian suatu negara.<sup>6</sup>

Jika diperinci kerusakan lingkungan laut akibat zat pencemar yang masuk pada lingkungan laut, dapat berpengaruh pada kegiatan-kegiatan di laut yang dapat merugikan nilai ekonomis lingkungan laut. Kegiatan-kegiatan yang dapat terancam oleh zat pencemar tersebut antara lain adalah sebagai berikut:

- (1) Aktivitas pantai.

Pada saat sekarang daerah pantai (*coastal areas*) suatu negara mempunyai nilai ekonomi tinggi dengan semakin tumbuh dan berkembangnya daerah tersebut dengan berbagai aktivitas pantai.. Kondisi potensial dan actual ini dapat terganggu bila terjadi pencemaran di perairan sekitarnya. Jika diperinci, aktivitas pantai yang terpengaruh akibat pencemaran lingkungan laut oleh zat pencemar adalah sebagai berikut:

- (a) Pariwisata.

Kontaminasi daerah pantai merupakan akibat umum dari pada pencemaran lingkungan laut, sehingga menimbulkan gangguan terhadap aktivitas rekreasi seperti berenang, pemancingan, penyelaman, restoran-restoran, dan lain-lain yang mendapat keuntungan dari kedatangan turis.

- (b) Industri.

Industri yang bertumpu pada kesinambungan kondisi air laut yang bersih pada operasi normal dapat menerima/mengalami akibat kurang baik jika terjadi pencemaran pada lingkungan laut. Pada proses desalinisasi dimana air laut diubah menjadi air tawar untuk konsumsi manusia, diperlukan air laut dalam konsentrasi normal. Dengan demikian pencemaran akan mengganggu proses tersebut, dan untuk selanjutnya menimbulkan masalah suplai air bagi para konsumen. Air

---

<sup>5</sup> Surna T. Djajadiningrat, "Pemanfaatan Instrumen Ekonomi Untuk Manajemen Lingkungan", *Jakarta, Kantor Menteri LH & Bapedal*, (1996), h. 1.

<sup>6</sup> Albert Gore, "Marine degradation From Land-based Activities; A global Concern", *U.S. Department of State Dispatch*, (Vol. 6;No. 46, 1995), h.2.

minum yang mengandung zat pencemar, misalnya mengandung hidrokarbon dikonsumsi oleh manusia, dapat menyebabkan penyakit yang serius, terutama bagi anak-anak, misalnya penyakit radang tenggorokan, dan lain sebagainya<sup>7</sup>

(c) Galangan kapal dan pelabuhan.

Pencemaran lingkungan laut di sekitar galangan kapal dapat mengganggu aktivitas galangan kapal, misalnya pada saat mereparasi kerusakan atau pengecatan kapal. Demikian pula dengan aktifitas di pelabuhan serta instansi-instansi pendukung pelabuhan.

(2) Kehidupan di laut.

Sebagai akibat pencemaran pada kehidupan lingkungan laut dapat dilihat dari segi fisik alami dan segi kimia. Misalnya pencemaran oleh minyak yang secara fisik alami kehidupan di laut dapat terkontaminasi, sedangkan secara kimiawi terjadinya keracunan pada kehidupan laut.<sup>8</sup>

Kasus menarik dalam hubungannya dengan pencemaran lingkungan laut yang dapat mengganggu ekosistem kehidupan di laut, terutama jenis mangrove adalah dalam kasus *Commonwealth of Puerto Rico, et al., v. The S.S. Zoe Colocotroni, etc., et al.*<sup>9</sup>

Pada tanggal 18 Maret 1973, sebuah kapal tanker 'the S.S. Zoe Colocotroni' kandas di daerah kira-kira 3,5 mil dari the south coast of Puerto Rico, agar kapal tanker dapat mengapung kembali (*refloat*), kapten kapal memerintahkan membuang kelaut kargo berupa minyak kira-kira 5.000 ton. Sebagai akibatnya, lapisan minyak memanjang sampai 4 mil dengan luas sekitar 10 mil pada semenanjung the Southwestern Tip of Island, suatu tempat yang disebut dengan Bahia Sucia.

Usaha untuk membersihkan tumpahan minyak dikoordinir oleh the *United States Coast Guard* dengan dibantu oleh beberapa Commonwealth agencies. Pembersihan tumpahan minyak menjadi sulit, terutama pada daerah *Bahia Sucia, especially in the stand of mangroves on the west side of the bay*. Dalam kasus ini, pihak penggugat diwakili oleh the Commonwealth of Puerto Rico dan the EQB instituted, sedangkan pihak tergugat adalah pemilik kapal tanker The S.S. Zoe Colocotroni, etc., et al. Di dalam proses persidangan, beberapa saksi ahli, diantaranya Dr. Ariel Lugo Carces, a *wetlands specialist*, menyatakan bahwa:

*"The ecological function of a mangrove forest such as that at Bahia sucia included: (1) protecting the shoreline from erosion, storms, tides, and high winds; (2) providing a habitat for wildlife, especially birds; (3) providing a protected breeding ground for fish and shellfish; and (4) acting as a food source for aquatic creatures of all kinds,....that tropical mangroves are an important link in the food chain that support fisheries and other marine resources."*

---

<sup>7</sup> R.B. Clrak, *Marine Pollution*, (Oxford: Clarendon Press, 1986), h. 61.

<sup>8</sup> The International Tanker Owner Pollution Federation, *Response to Marine Oil Spill*, (London: IMO, 1988), h. 22.

<sup>9</sup> Dennis W. Nixon, *Marine and Coastal Law Cases and Materials*, (The United States of America: Praeger Westport, Connecticut London, 1994), h. 312-328.

Para ahli juga memprediksi dampak keracunan dari tumpahan minyak terhadap lingkungan laut sampai 4 tahun ke depan. Dengan demikian diperlukan ongkos-ongkos bagi upaya pemulihan bagi daerah Bahia Sucia. Seorang ekonom dalam sumber kekayaan alam juga memperkuat pendapat para ahli sebelumnya dengan pendapatnya yang menyatakan bahwa, "...shippers of oil should be required to bear such external social costs as oil spill damages in order to prevent underpricing of their product."

Pengadilan berpendapat bahwa sebelum terjadi tumpahan minyak, Bahia Sucia dalam kondisi baik dengan berfungsinya ekosistem estuary, Terjadinya kasus kapal tanker '*the S.S. Zoe Colocotroni*', menyebabkan kerusakan yang serius pada Lingkungan laut the West Mangrove yang disebabkan oleh tumpahan minyak. Namun perlu diketahui bahwa, *many unspoiled natural areas of considerable ecological value have little or no commercial or market value. Indeed, to the extent such areas have a commercial value, it is logical to assume they will not long remain unspoiled, absent some governmental or philanthropic protection.*

Jika terjadi pencemaran yang bersumber dari kapal, sebenarnya akan berdampak tidak saja pada kondisi lingkungan laut itu sendiri. Pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari kapal secara keseluruhan akan berdampak juga pada perusahaan pengangkutan kapal, operasional pada waktu kejadian, ketentuan-ketentuan tentang perlindungan lingkungan laut, termasuk ketentuan-ketentuan tentang ganti rugi, aktivitas penegakan hukum, perongkosan terhadap kargo, ongkos perbaikan kapal, dan lain sebagainya,<sup>10</sup> lebih jauh lagi akan berdampak pada *international commerce and investment*.<sup>11</sup>

Kerugian ekonomi yang diakibatkan oleh timbulnya masalah-masalah lingkungan dapat mencapai ratusan juta..., kerugian-kerugian ekonomi jika terjadi pencemaran... , termasuk hilang atau lenyapnya mata pencaharian seperti nelayan yang biasa menangkap ikan menjadi kehilangan mata pencaharian.<sup>12</sup> Kerugian ekonomi meliputi kerugian yang sewajarnya sebagai akibat adanya pencemaran, seperti kerugian sebagai akibat langsung dari kecelakaan tersebut. Untuk mengimbangi kerugian yang diderita dengan kerusakan yang terjadi maka kategori-kategori lain dapat diajukan sebagai dasar tuntutan, namun harus ditetapkan atas dasar fakta-fakta yang dapat dipertanggung-jawabkan dan disertai dengan dokumentasi yang mendukung fakta-fakta.<sup>13</sup> Dengan demikian setiap tuntutan ganti rugi yang diajukan harus jelas pembuktiannya dengan didasarkan fakta yang terjadi. Fakta yang terjadi

---

<sup>10</sup> Talley, Wayne, "Vessel Damage Severity of Tanker Accidents", *The Logistics and Transportation Review*, (Vol. 31; No. 3, 1995), h. 191.

<sup>11</sup> Robert V. Percival, Dorothy C. Alevizatos, *Law and the Environment*, (Philadelphia: Temple University Press, 1997), h. 371

<sup>12</sup> Takdir Rahmadi, *Hukum Lingkungan di Indonesia*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2011) h. 5,

<sup>13</sup> *International Oil Pollution Compensation Fund, Claim Manual*, (London: Whitstable litho Ltd, tt), h. 4-5.

dapat dimonitor dari kondisi lingkungan sebelum terjadinya pencemaran dan kondisi lingkungan setelah terjadi pencemaran.

Khusus dalam hal tuntutan ganti rugi pencemaran lingkungan laut karena minyak dari kecelakaan kapal tanker, IMO telah membuat suatu panduan yang menetapkan bahwa tuntutan tersebut harus memuat data dan informasi sebagai berikut:<sup>14</sup>

- (1) Nama dan alamat penuntut atau perwakilannya;
- (2) Identitas kapal yang mengalami kecelakaan;
- (3) Waktu, tempat, data-data detail tentang kecelakaan;
- (4) Data-data tentang pencegahan dan pembersihan pencemaran, termasuk jenis-jenis kerusakan pada lingkungan laut;
- (5) Besarnya tuntutan.

Selanjutnya kerugian yang dapat dituntut jika terjadi pencemaran meliputi:<sup>15</sup>

- (1) Kerugian yang timbul dari ongkos pembersihan;
- (2) Kerugian sosial ekonomi, mencakup kerugian pada sector produksi, sektor perdagangan, dan sektor sosial;
- (3) Kerugian ekologis yang mencakup monitoring operasi kerusakan pantai.

Sedangkan bagian lain dari "kerugian ekologis" seperti rehabilitasi daerah yang tercemar berupa pemulihan daerah tercemar seperti kondisi semula, dan kerugian karena berkurangnya produksi selama periode regenerasi lingkungan, secara hukum masih dipertentangkan.<sup>16</sup>

Sehubungan dengan tuntutan ganti kerugian, *the International Oil Pollution Compensation Fund (the IOPC Fund)* memberikan pula suatu panduan sebagai dasar tuntutan jika terjadi pencemaran lingkungan laut. Kerugian yang dapat dituntut meliputi:

- (a) Biaya pencegahan dan pembersihan pencemaran (*costs of prevention and clean-up of pollution*);
- (b) Biaya penggantian dan perbaikan (*replacement and repair costs*);
- (c) Kerugian ekonomi (*economic loss*);
- (d) kemungkinan ada kategori lain (*there may be other categories of claims*).

Biaya pencegahan dan pembersihan pencemaran lingkungan laut merupakan bagian integral dari kerugian akibat kerusakan lingkungan, karena biaya-biaya ini sangat perlu dan tidak dapat dielakkan bagi pemulihan lingkungan laut yang tercemar,<sup>17</sup> Demikian pula dengan biaya penggantian

---

<sup>14</sup> IMO, *Manual on Oil Pollution, Section II Contingency Planing*, (London: IMO, 1988), h. 44.

<sup>15</sup> Komar Kantaatmadja, "Compensation in Oil Pollution Damage", *Paper pada ICLOS-NILOS Seminar Law of the Sea in 1990'S: Offshore Development in Indonesia*, Bandung, 1992. h. 12.

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> Harry J. Wruck, J., "Environmental Damages What Is It ?, and Where Is It Going ?", *the Fifth Annual Working Meeting of Environmental Lawyers in Government*, Canada, 1993. h. 9.

dan perbaikan.<sup>18</sup> Namun dalam hal kerugian ekonomi dalam praktek penuntutannya masih terdapat perbedaan pandangan. Hal ini disebabkan pengertian kerugian ekonomi ini dapat ditafsirkan secara sempit dan secara luas.

#### b. Kerjasama Regional Dengan Negara Lain Lebih Menjamin Upaya Perlindungan Lingkungan Laut Indonesia.

Ketentuan-ketentuan internasional yang mengatur tentang perlindungan terhadap lingkungan laut dari pencemaran pada awalnya berkembang melalui kebiasaan internasional. Suatu negara dibolehkan untuk tidak memberi izin penggunaan wilayah lautnya, dalam hal ini laut teritorial dengan alasan antara lain dapat mengakibatkan kerusakan pada lingkungan laut negara.<sup>19</sup>

Namun kebiasaan internasional tentang perlindungan lingkungan laut dari pencemaran tidak menunjukkan aturan yang umum bagi perlindungan dan pelestarian fungsi lingkungan laut. Untuk dapat dikatakan kebiasaan internasional merupakan sumber hukum internasional, harus terdapat unsur-unsur sebagai berikut:<sup>20</sup>

- (1) harus terdapat suatu kebiasaan yang bersifat umum;
- (2) kebiasaan itu harus diterima sebagai hukum.

Jikalau pun kebiasaan internasional sudah memenuhi unsur-unsur untuk dapat menjadi hukum kebiasaan internasional, namun pada saat sekarang, hal ini sudah dirasakan oleh masyarakat internasional sebagai tidak cukup untuk menanggulangi masalah-masalah pencemaran lingkungan laut, sehingga diperlukan kerjasama internasional untuk menetapkan ketentuan tentang perlindungan lingkungan laut dari ancaman pencemaran melalui perjanjian-perjanjian internasional.<sup>21</sup> Dengan demikian perjanjian-perjanjian internasional yang mengatur tentang perlindungan terhadap pencemaran

---

<sup>18</sup> Ralph P. Kroner, "*Transnational Environmental Liability and Insurance*", *Graham & Trotman and International Bar Association*, London/ Dordrecht/Boston (1993), h. 70-71.

<sup>19</sup> GR. J. Timagenis, *International Control of Marine Pollution*, Vol. I, New York: Ocean Publication INC, 1980. *op.cit.*, h. 25-26.

<sup>20</sup> Mochtar Kusumaatmadja *Pengantar Hukum Internasional*, Buku I-Bagian Umum, Bandung: Binacipta, 1982, h. 134.

<sup>21</sup> Perjanjian-perjanjian internasional merupakan salah satu dari sumber-sumber hukum internasional yang umum dipakai oleh masyarakat internasional saat ini. Sumber-sumber hukum internasional termaktub dalam Pasal 38 ayat 1 Statuta Mahkamah internasional, yaitu:

- (1) Perjanjian-perjanjian internasional, baik yang bersifat umum maupun khusus, yang mengandung ketentuan-ketentuan hukum yang diakui secara tegas oleh negara-negara yang bersengketa;
- (2) Kebiasaan-kebiasaan internasional, sebagai bukti daripada suatu kebiasaan umum yang telah diterima sebagai hukum;
- (3) Prinsip-prinsip hukum umum yang diakui oleh bangsa-bangsa yang beradab;
- (4) Keputusan pengadilan dan ajaran-ajaran sarjana-sarjana yang paling terkemuka dari berbagai negara sebagai sumber tambahan bagi menetapkan kaedah-kaedah hukum.

Lihat Mochtar Kusumaatmadja, *Ibid.* h. 107-108.

lingkungan laut pada awalnya merupakan manifestasi dari hukum kebiasaan internasional, yaitu kewajiban negara untuk melindungi lingkungan laut dari pencemaran.<sup>22</sup>

Sistem lingkungan pada bumi secara alami sebenarnya tidak mengenal batas-batas, dengan sendirinya perlindungan dan pelestarian fungsi lingkungan hidup tidak dapat, bahkan sia-sia diupayakan oleh satu negara saja,<sup>23</sup> misalnya upaya penanggulangan pencemaran lingkungan laut dalam skala yang luas. Hal ini menunjukkan adanya *ecological interdependence* yang merupakan "*the conviction that the quality of the earth's environment is dependent on the collective behavior of all countries*".<sup>24</sup>

Sifat pencemaran yang transnasional juga mendorong semua negara untuk menempuh cara kerjasama, baik secara global maupun regional, melalui organisasi-organisasi internasional yang berkompeten.

Dalam Konferensi Rio 1992 yang membicarakan Agenda 21, semua negara peserta mendukung adanya kerjasama internasional dalam menanggulangi pencemaran lingkungan laut, termasuk delegasi Amerika Serikat yang menyatakan "*the ocean a US priority and gave strong backing for a high-level international meeting to worsening pollution of coastal zones*".<sup>25</sup>

Kerjasama internasional, baik itu merupakan kerjasama dalam bentuk global, maupun dalam bentuk regional dalam perlindungan lingkungan laut merupakan model yang lebih baik dibanding dengan usaha yang dilakukan secara lokal/nasional, diantara alasan pembedanya adalah:<sup>26</sup>

- (a) usaha yang dilakukan oleh satu negara saja sering hanya dalam bentuk skala yang kecil;
- (b) usaha global/regional lebih efisien, misalnya jika hanya usaha satu negara saja, dan pada waktu negara tersebut kekurangan anggaran, maka negara tersebut tidak dapat membiarkan saja pencemaran yang terjadi;
- (c) usaha perlindungan lingkungan laut memerlukan teknologi up-to-date, sehingga perlindungan lingkungan laut dari pencemaran dapat ditanggulangi dengan lebih mudah dan sukses.

Kerjasama internasional dibentuk dalam rangka merumuskan dan menjelaskan ketentuan-ketentuan, standar-standar dan praktek-praktek yang disarankan secara internasional serta prosedur-prosedur yang konsisten bagi perlindungan dan pelestarian fungsi lingkungan laut.

Pada dekade belakangan ini kecenderungan masyarakat internasional untuk mengatur perlindungan lingkungan laut secara regional terus meningkat karena dianggap lebih efisien dalam pelaksanaannya. Sebelumnya pengaturan

---

<sup>22</sup> GR.J. Timagenis, *op.cit*, h. 26.

<sup>23</sup> Sunaryati Hartono, "Pengembangan Dan Pembaharuan Hukum Lingkungan Nasional", *Seminar Hukum Lingkungan, Kantor Menteri LH-Bapedal, Jakarta*, (1996), h. 6.

<sup>24</sup> Mark R. Amstutz, *International Conflict and Cooperation An Introduction to World Politics*, (Boston: Mc Graw-Hill College, 1999), h. 486.

<sup>25</sup> "Save Our Seas; Environmental Protection of the World's Ocean", *New Scientist*, (Vol. 134; No. 1826, 1992), h. 1-2.

<sup>26</sup> Albert Gore, "Marine...", *op.cit*, h. 3-4.

secara regional juga telah menunjukkan gejala peningkatan, seperti Konvensi Baltic 1974, Konvensi Laut Tengah 1976, Konvensi Regional Pasifik Selatan 1986, dan lain sebagainya.

Dalam bentuk kerjasama regional, kerjasama tersebut harus pula memperhatikan ciri-ciri regional yang khas.<sup>27</sup> Kerjasama antar negara diperlukan juga dalam menggalakkan pengkajian-pengkajian, menyelenggarakan program-program riset ilmiah dan melakukan pertukaran informasi dan data tentang pencemaran lingkungan laut.<sup>28</sup>

Kecenderungan pengaturan lingkungan laut secara regional sebenarnya juga didukung oleh "*United Nations Environmental Programme (UNEP)*", yang merupakan badan pelaksana setelah berlangsungnya Konferensi Lingkungan Hidup Manusia di Stockholm pada tahun 1972 yang menghasilkan Deklarasi Stockholm 1972.<sup>29</sup> Pembentukan kerjasama secara regional menurut UNEP didasarkan pada pembagian geografis serta bentuk kegiatan-kegiatan yang dilakukan bagi pengaturan lingkungan laut.<sup>30</sup>

*The Malacca Straits Contingency Plan (Revolving Fund)*.

Pada tahun 1982 dibentuk "*Fund Committee*" untuk mengantisipasi terjadinya tumpahan minyak yang disebabkan oleh kapal tanker yang membawa "*crude oil*" ke Jepang. Pembentukan *Fund Committee* ini didasarkan atas suatu "*memorandum of understanding*" (MOU) antara Jepang dengan negara Indonesia, Malaysia, dan Singapura sebagai negara-negara tepi Selat Malaka. MOU mensyaratkan terdapatnya dana sebesar 400 juta Yen yang diperoleh dari Jepang. Dana tersebut dapat dipergunakan bagi pendanaan tindakan segera dalam mengatasi pencemaran lingkungan laut oleh minyak dari kapal tanker di Selat Malaka,<sup>31</sup> baik secara bersama-sama oleh ke tiga negara, maupun secara sendiri-sendiri. Pengelolaan dana tersebut dilaksanakan dengan cara bergilir antara ketiga negara tepi Selat Malaka selama jangka waktu 5 tahun. Pada tahun 1981 untuk pertama kalinya dana tersebut dikelola oleh Indonesia.

### c. Kerjasama Regional Selat Malaka.

Meningkatnya kesadaran negara-negara pantai Selat Malaka sebagai akibat dari seringnya terjadi pencemaran lingkungan laut di Selat Malaka, mendorong negara-negara pantai Selat Malaka untuk melakukan pembicaraan bagi penyelenggaraan keselamatan pelayaran di Selat tersebut. Sebagai hasilnya maka dikeluarkan suatu pernyataan bersama oleh

---

<sup>27</sup> Pasal 197 Konvensi Hukum Laut 1982.

<sup>28</sup> Pasal 200 Konvensi Hukum Laut 1982.

<sup>29</sup> Hukum Lingkungan Internasional sebagai cabang ilmu hukum yang berdiri sendiri dan orientasinya kepada perlindungan lingkungan global, perkembangannya baru muncul tiga dasawarsa terakhir, tepatnya sejak Deklarasi Stockholm 1972. Lihat Muhammd Akib, *Hukum Lingkungan Perspektif Global dan Nasional*, (Jakarta: PT Raja Grafindo persada, 2014), h. 63.

<sup>30</sup> ST Munadjat Danusaputro, *Hukum Lingkungan, Buku II: Regional*, (Bandung: Binacipta, 1992), h. 334.

<sup>31</sup> P.L. Coutrier, *Regional...*, *opcit*, h. 7.

Indonesia, Malaysia, dan Singapura, disebut dengan "*Joint Statement 1971*". Dalam pernyataan bersama pada tanggal 16 November 1971 dinyatakan antara lain bahwa keselamatan pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan tanggung jawab negara-negara pantai. Setiap usaha untuk menginternasionalisasikan Selat Malaka, tidak dapat diterima, walaupun diakui sepenuhnya penggunaan selat untuk pelayaran internasional sesuai dengan prinsip lalu lintas damai (*principle of innocent passage*). Selanjutnya pernyataan bersama ini menyatakan bahwa diperlukan kerjasama melalui pembentukan suatu badan guna mengkoordinasikan usaha-usaha bagi keselamatan pelayaran di Selat Malaka. Dalam *Joint Statement 1971*, terdapat perbedaan pandangan di antara ketiga negara pantai. Pihak Indonesia dan Malaysi mendukung penuh pernyataan ini, sedangkan pihak Singapura sebagai mencatat (*take note*).

*Joint Statement 1971* didasari atas beberapa pertimbangan, antara lain menyangkut aspek ekonomi untuk melindungi dan melestarikan sumber-sumber kekayaan hayati dan non-hayati dari ancaman bahaya pencemaran oleh minyak dari kapal. Khususnya kapal-kapal tanker yang melayari Selat Malaka.

Kandasnya kapal tanker Showa Maru (1975) mendorong ketiga negara pantai untuk mempercepat usaha-usaha guna menyusun ketentuan-ketentuan serta langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah terulangnya kembali peristiwa tersebut. Maka pada tanggal 19 Februari 1975 berhasil disepakati suatu pernyataan bersama (*Joint Statement 1975*), pernyataan ini memuat antara lain:

- (a) Pembentukan dewan keselamatan pelayaran dan pengawas-pencemaran lingkungan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura;
- (b) Beberapa rekomendasi tentang tindakan-tindakan yang harus dilaksanakan, antara, yaitu:
  - (1) *Traffic Separation Scheme* (TSS);
  - (2) Koordinasi "*contingency plan national*" untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran oleh minyak;
  - (3) Persetujuan tentang pembentukan "*expert group*" mengenai langkah-langkah yang harus dilaksanakan oleh ke tiga negara pantai.

Sejak pernyataan bersama ini dicetuskan, maka setiap tahun diadakan pertemuan tingkat menteri antara ketiga negara pantai guna meningkatkan keselamatan pelayaran di Selat Malaka. Berdasarkan *Joint Statement 1975* dan hasil-hasil pertemuan "*technical experts group*", maka pada tanggal 24 Februari 1977 berhasil disepakati suatu "*Tripartite Agreements on the Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore*". Selanjutnya pada tanggal 19 Agustus 1977 *Tripartite Agreement* ini disampaikan kepada IMCO untuk mendapatkan persetujuannya.<sup>32</sup>

Meningkatnya kesadaran negara-negara pantai Selat Malaka sebagai akibat dari seringnya terjadi pencemaran lingkungan laut di Selat Malaka,

---

<sup>32</sup> Etty R. Agoes, *Konvensi Hukum Laut 1982, Masalah pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, Bandung: Abardin, 1991., h. 225.

mendorong negara-negara pantai Selat Malaka untuk melakukan pembicaraan bagi penyelenggaraan keselamatan pelayaran di Selat tersebut. Sebagai hasilnya maka dikeluarkan suatu pernyataan bersama oleh Indonesia, Malaysia, dan Singapura, disebut dengan "*Joint Statement 1971*".

Dalam pernyataan bersama pada tanggal 16 November 1971 dinyatakan antara lain bahwa keselamatan pelayaran di Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan tanggung jawab negara-negara pantai. Setiap usaha untuk menginternasionalisasikan Selat Malaka, tidak dapat diterima, walaupun diakui sepenuhnya penggunaan selat untuk pelayaran internasional sesuai dengan prinsip lalu lintas damai (*principle of innocent passage*). Selanjutnya pernyataan bersama ini menyatakan bahwa diperlukan kerjasama melalui pembentukan suatu badan guna mengkoordinasikan usaha-usaha bagi keselamatan pelayaran di Selat Malaka. Dalam *Joint Statement 1971*, terdapat perbedaan pandangan di antara ketiga negara pantai. Pihak Indonesia dan Malaysi mendukung penuh pernyataan ini, sedangkan pihak Singapura sebagai mencatat (*take note*).

*Joint Statement 1971* didasari atas beberapa pertimbangan, antara lain menyangkut aspek ekonomi untuk melindungi dan melestarikan sumber-sumber kekayaan hayati dan non-hayati dari ancaman bahaya pencemaran oleh minyak dari kapal. Khususnya kapal-kapal tanker yang melayari Selat Malaka.

Berdasarkan survey-survey hidrografis untuk membuat data dan informasi tentang Selat Malaka, maka sebagai tindak lanjutnya antara tahun 1972-1973 diadakan pertemuan-pertemuan konsultasi antara ketiga negara pantai. Dalam konsultasi tersebut kemudian disepakati perlunya "*Traffic Separation Scheme*" di Selat Malaka.

Kandasnya kapal tanker Showa Maru (1975) mendorong ketiga negara pantai untuk mempercepat usaha-usaha guna menyusun ketentuan-ketentuan serta langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah terulangnya kembali peristiwa tersebut. Maka pada tanggal 19 Februari 1975 berhasil disepakati suatu pernyataan bersama (*Joint Statement 1975*), pernyataan ini memuat antara lain:

- a) Pembentukan dewan keselamatan pelayaran dan pengawas-an pencemaran lingkungan laut di Selat Malaka dan Selat Singapura;
- b) Beberapa rekomendasi tentang tindakan-tindakan yang harus dilaksanakan, antara, yaitu:
  - i. *Traffic Separation Scheme* (TSS);
  - ii. Koordinasi "*contingency plan nasional*" untuk mence-gah dan menanggulangi pencemaran oleh minyak;
  - iii. Persetujuan tentang pembentukan "*expert group*" me-nge-nai langkah-langkah yang harus dilaksanakan oleh ke tiga negara pantai.

Sejak pernyataan bersama ini dicetuskan, maka setiap tahun diadakan pertemuan tingkat menteri antara ketiga negara pantai guna meningkatkan keselamatan pelayaran di Selat Malaka. Berdasarkan *Joint Statement 1975* dan hasil-hasil pertemuan "*technical experts group*", maka pada tanggal 24

Februari 1977 berhasil disepakati suatu "*Tripartite Agreements on the Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore*". Selanjutnya pada tanggal 19 Agustus 1977 *Tripartite Agreement* ini disampaikan kepada IMCO untuk mendapatkan persetujuannya.<sup>33</sup>

Berdasarkan Resolusi IMCO A.375 (X) *on Navigation Through the Straits of Malacca and Singapore*, 14 November 1977, ditetapkanlah berlakunya TSS Selat Malaka dan Selat Singapura sesuai dengan persetujuan ke tiga negara pantai.<sup>34</sup>

Ketetuan-ketentuan dalam TSS yang penting diperhatikan bagi pengembangan konsep perlindungan lingkungan laut atau konsep pengaturan hukumnya. Arti sempit dan dangkalnya Selat dengan konfigurasi lingkungan fisiknya yang tidak seragam, menyebabkan:<sup>35</sup>

- 1) perlunya dipertahankan jarak antara lunas kapal dengan dasar laut atau *under keel clearance (UKC)* minimal 3,5 meter selama melalui Selat;
- 2) menetapkan alur pelayaran yang harus dilalui oleh kapal tanker selama dalam perjalanan, terutama pada daerah "*Main Straits, Philip Chanel, dan Hosburg Light House*" seperti yang ditetapkan dalam peta Selat;
- 3) terhadap kapal tanker yang mempunyai lunas dalam (*deep draught vessel*) yang mencapai kedalaman hingga 15 meter atau lebih, diharuskan melalui rute laut dalam atau *deep water route*, kecuali dalam keadaan darurat;

### III. Kesimpulan Dan Saran

#### a. Kesimpulan

Kerjasama Regional untuk melindungi lingkungan laut di Selat Malaka yang dipergunakan untuk pelayaran internasional merupakan model yang lebih baik dibanding dengan usaha yang dilakukan secara nasional, usaha yang dilakukan oleh satu negara saja sering hanya dalam bentuk skala yang kecil, usaha regional lebih efisien. Kerjasama regional untuk melindungi lingkungan laut di Selat Malaka sudah dilakukan dalam bentuk *Tripartite Agreement 1977*. jika terjadi pencemaran lingkungan laut di Selat Malaka, upaya awal menanggulangi pencemaran lingkungan laut yang diakibatkan oleh kapal tanker terdapat dalam pengaturan *Revolving Fund Committee (RFC)* dalam bentuk kerjasama antara negara tepi Selat Malaka Indonesia, Malaysia dan Singapura dengan Jepang. RFC dibentuk berdasarkan *Memorandum of Understanding (MoU)* antara pemerintah Indonesia, Malaysia, dan Singapura disatu pihak dengan *the Malacca Straits Council*

---

<sup>33</sup> *Ibid*, h. 225.

<sup>34</sup> E.D. Brown, "The International Law of the Sea Volume II Documents, Cases and Table", *Aldershot-Brookfield USA-Singapore-Sydney: Hartnolls Limited, bodmin, Cornwall*, (1994), h. 90-92.

<sup>35</sup> M. Daud Silalahi, *Pengaturan Hukum Lingkungan Laut Indonesia dan Implikasinya Secara Regional*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1992) h. 160-162.

(MSC) atas nama asosiasi non-pemerintah Jepang di pihak lain yang ditandatangani pada tanggal 11 Pebruari 1981.

b. Saran

Kerjasama regional di Selat Malaka dibentuk dalam rangka merumuskan ketentuan-ketentuan, standar-standar dan praktek-praktek yang disarankan secara regional serta prosedur-prosedur yang konsisten bagi perlindungan lingkungan laut dalam kaitannya dengan pelayaran internasional. Indonesia sebagai negara kepulauan yang berbatasan lingkungan lautnya dengan negara Malaysa dan Singapura harus dapat memanfaatkan kerjasama internasional dalam bentuk regional Selat Malaka secara optimal. Semua ini harus didukung dengan pemetaan sumber daya alam lingkungan laut Indonesia yang up-date nya dilakukan secara terus menerus. Hal ini juga memerlukan koordinasi tanpa adanya ego-sektoral dari seluruh instansi berkaitan dengan perlindungan dan pengelolaan lingkungan laut Indonesia.

## Daftar Pustaka

- Agoes, Ety R. *Konvensi Hukum Laut 1982, Masalah pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, Bandung: Abardin, 1991.
- Akib, Muhammd, *Hukum Lingkungan Perspektif Global dan Nasional*, Jakarta: PT Raja Grafindo persada, 2014.
- Amstutz, Mark R., *International Conflict and Cooperation An Introduction to World Politics*, (Boston: Mc Graw-Hill College, 1999).
- Brown, E.D. "The International Law of the Sea Volume II Documents, Cases and Table", *Aldershot-Brookfield USA-Singapore-Sydney: Hartnolls Limited, bodmin, Cornwall*, 1994.
- Clark, R.B, *Marine Pollution*, Oxford: Clarendom Press, 1986.
- Coutrier, P.L., "Regional Cooperation in Preventing and Combating Marine Pollution in South East Asia", *Bandung, the ICLOS-Nilos Seminar law of the Sea in 1990'S: Offshore Development in Indonesia*, 1990,
- Cox, Vic, "The Oceans's Canaries; Marine Mammals and Pollution", *Sea Frontiers Inc*, Vol. 39; No. 1, 1993.
- Danusaputro, ST Munadjat, *Hukum Lingkungan, Buku II: Regional*, Bandung: Binacipta, 1992.
- Djajadiningrat, Surna T., "Pemanfaatan Instrumen Ekonomi Untuk Manajemen Lingkungan", *Jakarta, Kantor Menteri LH & Bapedal*, 1996.
- Gore, Albert, "Marine degradation From Land-based Activities; A global Concern", *U.S. Department of State Dispatch*, Vol. 6;No. 46, 1995.
- Hardjasoemantri, Koesnadi *Hukum Perlindungan Lingkungan Konservasi Sumber Daya alam Hayati dan Ekosistemnya*, Yogyakarta: Gadjahmada University Press, 1995.
- Hartono, Sunaryati, "Pengembangan Dan Pembaharuan Hukum Lingkungan Nasional", *Seminar Hukum Lingkungan, Kantor Menteri LH-Bapedal, Jakarta*, 1996.
- IMO, *Manual on Oil Polution, Section II Contingency Planing*, London: IMO, 1988.
- International Oil Pollution Compensation Fund, Claim Manual*, London: Whitstable litho Ltd, tt.
- Kantaatmadja, Komar, "Compensation in Oil Pollution Damage", *Paper pada ICLOS-NILOS Seminar Law of the Sea in 1990'S: Offshore Development in Indonesia*, Bandung,1992.
- Kroner, Ralph P., "*Transnational Environmental Liability and Insurance*", *Graham & Trotman and International Bar Association*, London/ Dordrecht/Boston, 1993.
- Kusumaatmadja Kusumaatmadja, *Pengantar Hukum Internasional*, Buku I- Bagian Umum, Bandung: Binacipta, 1982.
- Navigational Safety in the Strait Malacca*, (06-10-2000) <<http://www.marine.goy. my.htm1>>.
- Nixon, Dennis W., *Marine and Coastal Law Cases and Materials, The United States of America: Praeger Westport, Connecticut London*, 1994.

- Percival, Robert V., Dorothy C. Alevizatos, *Law and the Environment*, Philadelphia: Temple University Press, 1997.
- Rahmadi, Takdir, *Hukum Lingkungan di Indonesia*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2011.
- Save Our Seas; Environmental Protection of the World's Ocean, *New Scientist*, (Vol. 134; No. 1826, 1992).
- Scott, Schiffman, Howard, "The Protection of Whales in International Law: A Perspective for the Next Century", *Brooklyn Journal of International Law*, 1996.
- Silalahi, M. Daud, *Pengaturan Hukum Lingkungan Laut Indonesia dan Implikasinya Secara Regional*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1992.
- Talley, Wayne, "Vessel Damage Severity of Tanker Accidents", *The Logistics and Transportation Review*, Vol. 31; No. 3, 1995.
- The International Tanker Owner Pollution Federation, Response to Marine Oil Spill*, London: IMO, 1988.
- The Strait Malacca, a Key Oil Trade Chokepoint, Links the Indian and Pacific Ocean*, ei.gov, Diakses Pada Tanggal 13 April 2020.
- Timagenis, GR. J. *International Control of Marine Pollution*, Vol. I, New York: Ocean Publication INC, 1980.
- Wruk. J, Harry J, "Environmental Damages What Is It ?, and Where Is It Going ?", *the Fifth Annual Working Meeting of Environmental Lawyers in Government*, Canada, 1993.

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. Suhaidi, S.H., M.H.**, lahir di Medan, tanggal 13 Juli 1962, Menyelesaikan Sarjana Hukum (S1) pada Fakultas Hukum USU Medan, lulus tahun 1987. Menyelesaikan Program Magister Ilmu Hukum (S2) pada Program Pascasarjana UNPAD Bandung, lulus 1995. Selanjutnya menyelesaikan Program Doktor (S3) pada Program Pascasarjana USU Medan, lulus tahun 2002. Pada tanggal 1 Nopember 2005 menjadi Guru Besar dalam Bidang Hukum Internasional. Penulis banyak menulis artikel pada jurnal nasional dan jurnal internasional terutama dalam bidang Hukum Internasional dan Hukum Lingkungan dan memberikan Keterangan Ahli dalam bidang Hukum Internasional dan Hukum Lingkungan. No HP 08126559942, email : suhaidiusu@gmail.com.

# Selat Malaka: Perspektif Sosial Politik

Subhilhar

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

## 1. Pendahuluan

Selat Malaka yang terbentang sepanjang 800 km dari Sabang hingga Singapura adalah pusat lalu lintas pelayaran tradisional semenjak abad ke-14 M. Selat yang tidak terlalu luas, namun cukup dalam untuk bisa dilalui kapal besar. Paling tidak 11 juta barel minyak per hari melewati selat ini dari Timur Tengah menuju Asia Timur. Saat ini lebih kurang 90.000 kapal yang umumnya kapal kontainer lewat setiap tahun. Ini berarti Selat Malaka dilewati sepertiga barang perdagangan dan separuh perdagangan minyak dunia setiap tahunnya. Selat Malaka secara geopolitik sangat penting sebagai rute terpendek antara lautan India dan laut Cina Selatan atau Pasifik. Memiliki nilai strategis tidak hanya untuk negara pesisir tetapi juga ke negara pengguna. Setidaknya ada tiga faktor yang sangat penting bagi negara-negara di sepanjang Selat Malaka yaitu (1) peperangan dan potensi kekuatan militer melalui kemudahan akses, (2) penggunaannya yang secara komersial dan perdagangan laut, (3) eksploitasi sumber daya ekonomi laut.

Posisi Indonesia yang berada di tengah-tengah jalur laut transportasi internasional, membuat jalur laut di Selat Malaka rawan potensi konflik. Ditengah krisis global saat ini, berbagai negara berlomba-lomba menguasai akses ekonomi, khususnya energi. Institute for Defense Security and Peace Studies (IDSPS) mengingatkan, Selat Malaka merupakan jalur terpadat di dunia. Selat ini menjadi urat nadi lalu lintas transportasi minyak bumi sebesar 9,4 juta barrel yang menghidupi perekonomian dunia.

Departemen Energi Amerika Serikat memperkirakan bahwa dari tahun 1997 hingga 2020, Cina akan mengalami peningkatan konsumsi minyak sebesar 4,3% setiap tahunnya. Dengan demikian, Cina akan mengalami peningkatan konsumsi minyak sebesar 150%, batubara 158% dan gas alam 1.100%. Pertumbuhan ini akan diikuti oleh negara lain, diantaranya Brazil, India dan Mexico. Di Brazil, konsumsi minyak akan meningkat sebesar 4,3 %, India 3,7 %, dan Mexico 3,0 % antara tahun 1997–2020. Selat Malaka adalah salah satu jalur pelayaran perdagangan dunia yang paling sibuk karena memperpendek jarak tempuh dari samudra Hindia ke Samudra Pasifik sehingga banyak negara yang memiliki kepentingan langsung terhadap Selat Malaka.

Konsumsi energi yang besar menjadikan Cina sebagai negara pengguna utama Selat Malaka. Setiap hari, sekitar 150 kapal milik berbagai negara-negara dunia menggunakan Selat Malaka. Akibatnya, setiap negara itu memiliki kepentingan untuk mengamankan kapal-kapalnya dari gangguan keamanan. Cina sendiri telah mengambil langkah agresif demi mengamankan kapal-kapalnya yang secara tidak langsung dapat berpotensi menimbulkan konflik dengan negara-negara lainnya. Beberapa kebijakan yang telah diambil

oleh Cina yang merupakan politik keamanan Cina yang dapat memunculkan potensi konflik: seperti *String of Pearls*, *Nine Dash Line*, dan *One Belt One Road* (OBOR).

Cina telah membangun pertahanan militer di laut Cina Selatan secara agresif melalui langkah yang disebut sebagai *String of Pearls* dan *Nine Dash Line*. *String of Pearls* adalah strategi geopolitik Cina yang mencakup bidang-bidang kepentingan di sepanjang laut Cina Selatan, melalui Selat Malaka, India, hingga Teluk Persia atau Selat Hormuz. *String of Pearls* merupakan manifestasi dari meningkatnya pengaruh geopolitik Cina melalui upaya untuk meningkatkan akses ke pelabuhan dan lapangan udara, mengembangkan hubungan diplomatik khusus, dan memodernisasi kekuatan militer mereka yang membentang dari laut Cina Selatan menuju Selat Malaka, India, dan ke Teluk Persia. Secara umum, geopolitik dan geostrategis Cina di berbagai bidang yang berkaitan dengan sumber daya alam sebagai komoditas ekonomi dunia. Cina mulai menempatkan pangkalan militer mereka di laut Cina Selatan dan menerima protes yang datang dari Filipina untuk Sparty dan Vietnam untuk Paracel.

## **2. Pembahasan**

### ***Nine Dash Line***

Penempatan pangkalan militer oleh Cina di sepanjang Laut China Selatan diperkuat oleh *Nine Dash Line* yang ditempatkan pada peta oleh pemerintah Cina. *Nine dash line* adalah garis imajiner yang digunakan oleh Cina untuk mengklaim daerah di atas laut China Selatan. Menurut Peter J. Brown, *nine dash line* pada awalnya adalah *eleven dash line*. Istilah ini pertama kali diterbitkan melalui peta yang dibuat oleh ROC (1912-1949) pada Desember 1947 untuk memperkuat klaim mereka atas laut Cina Selatan. Damos Dumoli Agusman (Sekretaris Direktorat Jendral Hukum dan Perjanjian Internasional Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia) memberikan definisi yang tidak konvensional pada *nine dash line*. Indonesia tersinggung oleh adanya *nine dash line* pada peta ini karena mencakup wilayah Natuna yang merupakan wilayah kedaulatan Indonesia, tetapi diklaim oleh daerah penangkapan ikan tradisional Cina.

### ***One Belt One Road***

One Belt One Road (OBOR) adalah langkah inisiatif terbesar yang telah dilakukan Cina dalam upaya memperkuat ekonomi globalnya melalui proyek-proyek yang mencakup 65 negara lain dengan membangun infrastruktur utama yang terhubung dengan transportasi dan energy. OBOR terdiri dari dua komponen: Sabuk Ekonomi Jalan Sutra (SREB) di darat dan Sabuk Ekonomi Rute Maritim (MREB). Untuk mendanai OBOR, pemerintah Cina dan beberapa negara mitra lainnya membangun tiga keuangan lembaga yaitu Bank Dunia (WB), Dana Moneter Internasional (IMF) dan Bank Pembangunan Asia (ADB):

- c. Dana Infrastruktur Jalan Sutra; pemerintah Cina menyiapkan dana sebesar USD 40 Miliar untuk berinvestasi dalam membangun infrastruktur. Secara resmi diakui pada Februari 2014.
- d. Bank Investasi Infrastruktur Asia (AIIB); ada 26 negara yang terdaftar di Asia, Oceania, Eropa, dan Afrika yang telah menandatangani nota kesepahaman untuk pendirian AIIB termasuk Indonesia. Dana terbesar terdaftar menjadi USD 100 miliar yang dibentuk pada Oktober 2014.
- e. Bank pengembangan baru (NDB); didirikan oleh 5 negara yaitu Brasil, Rusia, India, Cina (ROC) dan Afrika Selatan. Dengan dana awal USD 50 miliar, dan akan terus meningkat hingga USD 100 miliar yang dibentuk 15 Juli 2014.

Rute OBOR melewati 3 benua, Asia-Eropa-Afrika. SREB dimaksudkan untuk menghubungkan China dengan wilayah Asia Tenggara, Rusia, Eropa (Baltik), yang juga mencakup Teluk Persia dan laut Mediterania. Sedangkan MREB adalah untuk menghubungkan Cina dengan Eropa melalui laut India dan Cina Selatan dan Cina ke wilayah Pasifik Selatan melalui Laut Cina Selatan.

Namun dari analisis situasi saat ini di Timur Tengah dan cadangan minyak lainnya, seperti di Afrika, Asia Tengah, atau Asia Tenggara menunjukkan keberadaan OBOR yang memantapkan pentingnya Selat Malaka sebagai jalur impor energi untuk Cina daripada jalur transportasi darat antar kontinen, karena jalur darat lebih rawan akan konflik dan eskalasi militer. *Belt and Road Initiative* adalah upaya untuk mengubah politik keamanan energi Cina dalam mengamankan pasokan sekaligus jalur energi melalui darat yang akan sulit untuk mencapai target yang diharapkan, karena Timur Tengah terlibat dalam sebagian besar upaya anti-terorisme internasional, dan telah terjadi konflik-konflik lama maupun yang baru pecah yang dapat berakibat buruk untuk jenis inisiatif ini. Karena itu dikhawatirkan akan menyebabkan penurunan dalam produksi energi Timur Tengah. Hal ini akan memaksa Cina harus mengimpor lebih banyak energi daripada sebelumnya dari bagian lain di dunia, yang berarti mustahil bagi Cina untuk menyingkirkan pentingnya Selat Malaka. Di sisi lain, Cina meningkatkan kerja sama dengan ASEAN, yang telah terbukti memiliki banyak cadangan gas alam, yang akan memungkinkan Cina untuk menyesuaikan struktur energinya.

Namun demikian, negara-negara Timur Tengah selalu menjadi pemasok terpenting dari sekitar setengah dari minyak impor Cina. Berdasarkan perhitungan impor minyak mentah Cina, mudah untuk mendukung kesimpulan ini. Cina telah berusaha mengimpor minyak mentah dari bagian lain dunia untuk mengurangi ketergantungannya pada impor dari Timur Tengah yang bergejolak. Ini termasuk investasinya di negara-negara Afrika seperti Angola, Sudan, Libya, dan Kongo, Rusia dan Asia tengah seperti Kazakhstan.

Investasi di negara-negara Asia Tengah ini juga dapat secara signifikan mengurangi risiko transportasi jalur laut. Krisis keuangan tidak mengubah sumber impor minyak Cina. Bahkan Cina telah mengambil beberapa langkah untuk melipatgandakan sumber minyaknya dan

mengurangi ketergantungannya pada impor minyak dari Timur Tengah. Tidak dapat sangkal bahwa Timur Tengah adalah pusat energi dunia dan masih menghasilkan proporsi energi yang besar. Selama periode ini, Timur Tengah akan terus memainkan peran penting dalam komunitas global.

### **Stabilitas Kawasan**

Secara keseluruhan kebijakan Cina ini kelihatan agresif dan dapat dianggap sebagai suatu upaya memperluas wilayah pengaruh (*sphere of influence*) atau upaya hegemoni baru di wilayah Asia, khususnya di Asia Tenggara yang tentunya akan mengundang kekuatan-kekuatan lama yang masih memiliki pengaruh di kawasan ini, seperti, Inggris, Jepang dan terutama Amerika Serikat, sehingga dapat menciptakan konflik keamanan.

Potensi konflik di kawasan ini secara internal memang sudah ada sejak lama menyangkut tapal batas antar negara, zona laut, zona udara dan bahkan kepemilikan pulau pulau yang berhasil diredam melalui upaya kerjasama dan integrasi kawasan melalui ASEAN.

Para pemimpin negara telah menyadari potensi ancaman konflik baik secara internal maupun eksternal mengingat keberagaman bangsa dan banyaknya kepentingan internal dan eksternal yang dapat menimbulkan konflik. Untuk itu telah mereka sepakati beberapa prinsip seperti tidak boleh ikut campur dalam urusan internal masing-masing negara dan membentuk ZOPFAN (Zone of Peace Freedom and Neutrality) pada Deklarasi Kuala Lumpur tahun 1971.

Kekuatan ZOPFAN memang belum tentu efektif sepanjang masa dan bahkan rentan terhadap konflik tentang kepemilikan teritori antar negara secara internal dan masuknya kekuatan asing, yang secara fisik memiliki kekuatan militer yang besar dan kuat, serta agresif seperti Cina dalam konflik kepulauan Spratly dan Paracel, Cina tidak segan-segan untuk menghadirkan kekuatan militernya dan melakukan pendudukan serta membangun basis militer di kepulauan tersebut.

Selain itu dengan alasan mengamankan jalur impor energinya maka seolah-olah akan memberikan pembenaran terhadap kehadiran militer China yang cukup masif di wilayah ini, khususnya jalur laut strategis Selat Malaka. Padahal bukan hanya Cina saja berkepentingan dengan Selat ini. Negara-negara kawasan Indochina, Asia Timur, Pasifik Selatan atau Pasifik Barat Daya dan kawasan-kawasan lainpun bergantung akan energi dan ekonomi dengan Selat ini.

Negara-negara ASEAN juga berkepentingan terhadap Selat ini, selain untuk jalur energi juga sebagai jalur keluar masuk bagi kegiatan perdagangan mereka, suplai logistik, potensi ekonomi dan menjadi batas-batas teritori yang perlu diamankan, serta diantisipasi untuk mencegah infiltrasi asing secara diam-diam maupun terbuka. Oleh karena itu terjadinya eskalasi militer dan ketidakstabilan Selat Malaka akan memiliki dampak langung terhadap aktifitas ekonomi dan perdagangan di kawasan Asia Pasifik, serta akan memicu ketidakstabilan global.

Agresifitas politik keamanan Cina dalam berbagai inisiatif tentunya sangat mengkhawatirkan para pemimpin politik di kawasan Asia Tenggara dan pihak barat yang secara historis memiliki wilayah pengaruh yang kuat di kawasan ini. Dengan peningkatan kekuatan militer Cina dalam segi kuantitas dan kualitasnya, serta kemampuan untuk menggerakkannya secara cepat (*fastly deployment forces*) dari kawasan laut Cina Selatan menuju berbagai kawasan lainnya dengan dukungan beberapa kapal induk modern Cina, yang mampu membawa pesawat tempur dan pengebom canggih mereka, serta dukungan berbagai kapal cepat perusak, kapal peluncur rudal laut ke udara atau ke darat dan berbagai kapal selam, bahkan yang bertenaga nuklir yang mampu bermanuver secara terus menerus dalam jangka waktu lama.

Politik keamanan dalam berbagai nama inisiatif kebijakan itu memiliki banyak sisi lain yaitu perluasan hegemoni dan pasar. Beberapa negara di kawasan ini telah membuka membuka diri terhadap aktivitas investasi Cina dalam rangka meningkatkan pertumbuhan ekonominya. Namun banyak kalangan mengkhawatirkan penguasaan investor Cina terhadap berbagai fasilitas strategis seperti pelabuhan laut dan udara serta telekomunikasi, dapat mengancam keamanan nasional.

### **Stabilitas Kawasan dan Keamanan Nasional**

Secara klasik keamanan nasional dirumuskan memiliki kaitan erat dengan penampilan kekuatan nasional (*national power*), walaupun telah banyak kajian keamanan nasional yang dibuat dengan pendekatan sistem, namun sebagai dasar penampilan kekuatan nasional untuk menunjang keamanan nasional.

Elemen-elemen kekuatan nasional kita dalam sudut pandang klasik ini sudah pasti akan kelihatan kurang memadai terutama dari segi postur kepemilikan persenjataan dan mesin-mesin perang, selain adanya persoalan ketergantungan ekonomi, penguasaan sains dan teknologi, serta kualitas pemerintahan dan sebagainya yang menunjukkan daftar kelemahan Indonesia. Kebijakan assertif untuk mengelola pemerintahan, pembangunan dan diplomasi perlu segera diwujudkan agar kita dapat membangun pemerintahan yang baik, dengan tata kelola pembangunan yang maju dan diplomasi yang kuat dan tegas yang menunjukkan sikap kemandirian suatu bangsa.

Pemanfaatan Selat Malaka dan penguasaan pengelolaan jalur udara telah menunjukkan bahwa kita telah dikalahkan oleh Singapura, kapal-kapal Tunda Singapura sekitar 90% telah menguasai Selat Malaka, sisanya dikuasai Malaysia. Indonesia hanya menjadi penonton dari kisah sukses pemanfaatan Selat Malaka. Maknanya bahwa kapabilitas dan kapasitas kita secara umum untuk mengontrol Selat Malaka sangat diragukan. Persoalannya adalah tingkat kemandirian kita secara ekonomi politik masih belum cukup kuat, sehingga kebijakan kita menjadi lunak terhadap aktivitas asing di Selat Malaka ini, seperti dalam taraf *wait and see* belum sampai kepada inisiatif dan tindakan yang menunjukkan eksistensi kita sebagai bangsa yang kuat dan memiliki kontrol yang baik terhadap Selat Malaka.

Maka Indonesia harus memainkan peran diplomasi lebih baik lagi dengan memanfaatkan pertarungan penguasaan *sphere of influence* antara Cina dan pihak Barat, khususnya Amerika Serikat untuk menyeimbangkan kekuasaan (*balance of power*) di kawasan ini. Keseimbangan kekuasaan akan menjadi hambatan bagi pihak-pihak yang akan melakukan tindakan awal untuk merusak stabilitas karena akan segera memperoleh balasan dari kekuatan lain yang juga hadir dalam kawasan itu. *Inisiatif balance of power* yang juga dikembangkan menjadi *balance of deterrence* melalui diplomasi akan juga dapat menjaga deklarasi Kuala Lumpur untuk mempertahankan ZOPFAN ((Zone of Peace Freedom and Neutrality), sehingga stabilitas kawasan terjaga dan keamanan nasional akan tercipta.

### **Daftar Pustaka**

- Agnew, John; David N. Livingstone, and Alisdair Rogers. 1999. *Human Geography: An Essential Anthology*. Oxford: Blackwell Publisher Ltd.
- Calam, Ahmad dan Sobirin. 2009. Formulasi Geopolitik di Era Reformasi, *Jurnal SAINTIKOM*, Vol. 7/No. 2 Agustus.
- Davis, Malcolm. 2014. China 'Malacca Dilemma' and The Future of the PLA. *The Online Journal of the China Policy Institute*.
- Purbo, Dirgo. 2008. Keluar Indonesia dari OPEC demi Geopolitik "Energy Security". *Jurnal Intelijen dan Kontra Intelijen*, Vol. IV No. 23 Mei – Juni.
- Robert Gilpin. 2002. *Tantangan Kapitalisme Global Ekonomi Dunia Abad 21*, Penerjemah Haris Munandar. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Suwondo, Purbo. 2011. *Some Maritime Aspects of National Security in Southeast Asia*.

## Biodata Penulis



**Prof. Subhilhar, MA, Ph.D.**, lahir di Jakarta tahun 1962. Menamatkan Sekolah Dasar hingga Sarjana di Medan. Tamat S1 Ilmu Administrasi di FISIP USU. Memperoleh Post Graduate Diploma in Development Studies di University of Leeds Inggris. Master of Arts in Development Studies di Flinders University Australia. Ph.D in Development Planning & Management di University Science Malaysia. Menjadi Pejabat Rektor USU tahun 2015-2016. Pembantu Rektor II tahun 2005-2010. Dekan FISIP tahun 1999-2005. Pembantu Dekan II FISIP 1998-2000. Anggota Tim mempersiapkan BHMN USU. Anggota HIIPIS, SID, AIPI. Alumni Lemhannas RI PPSA 2009. Satya Lencana Karya Satya 10 & 20 Tahun. Panelis Debat Presiden & Wakil Presiden 2019.

# “Harta Karun” Selat Malaka

Suwardi Lubis

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

## 1. Pendahuluan

### A. Latar Belakang

Salah satu “harta karun” bangsa Indonesia yang sebagiannya berada dalam wilayah Provinsi Sumatera Utara adalah selat Malaka. Selat sepanjang sekira 800 kilometer dengan lebar sekitar 1,5 kilometer dan kedangkalan 1,8 kilometer ini menghubungkan aktivitas antarbenua. Selat tersebut setiap tahun dilayari oleh 80 ribu sampai 90 ribu kapal kontainer, atau sepertiga dari barang perdagangan dunia atau separuh dari perdagangan minyak dunia (Jurnal Maritim dalam Sirojuzilam, 2019).

Secara geografis selat ini sangat strategis karena menjadi penghubung jalur laut antarbenua. Maka tidak mengherankan jika kapal-kapal perdagangan dunia semisal dari Arab yang membawa minyak, misalnya, akan melintasi selat Malaka untuk menuju China, Jepang, Eropa dan Amerika—begitu juga sebaliknya. Selat ini sendiri melintasi tiga negara sekaligus, yakni Indonesia, Malaysia dan Singapura.

Namun selama ini sepertinya Indonesia kurang mendapatkan manfaat secara maksimal dari selat Malaka, berbanding terbalik dengan negara Singapura yang telah melejit menjadi negara yang jauh lebih maju. Padahal negara tetangga tersebut sangat menggantungkan hidupnya dari perdagangan internasional yang melintasi selat Malaka tersebut.

Negara singa ini telah membangun pelabuhan besar untuk mendukung pengelolaan perdagangan ekonomi dunia melalui kapal-kapal dunia yang melintasi selat Malaka. Mereka membangun Port Singapore yang merupakan salah satu pelabuhan terbesar dan tersibuk di dunia di Pasir Panjang dengan kapasitas 50 juta TEU’s dan menangani lebih dari 400 juta ton kargo, dan menawarkan konektivitas ke lebih dari 600 pelabuhan di 123 negara (Sirojuzilam, 2019).

Keberadaan dan potensi besar selat Malaka yang menggiurkan ini juga tidak terlepas dari “incaran” berbagai negara. Berbagai kejahatan seperti pembajakan dan perlindungan lingkungan laut sering dijadikan “pintu masuknya”. Dalam hal keamanan, majalah *Times* pernah menurunkan laporan bahwa perairan di Asia adalah perairan yang paling berbahaya di dunia karena rentan terhadap pembajakan.

Sedang dalam hal perlindungan lingkungan laut, contohnya, sejak tahun 1967 sampai 2017 tercatat telah terjadi 28 kali kecelakaan kapal yang menyebabkan ratusan ribu ton tumpahan minyak ke laut—yang mencemari lingkungan laut. Kecelakaan yang terakhir terjadi adalah tabrakan kapal Perang US McCain dengan Kapal Tanker Alnic MC berbendera Liberia pada tahun 2017 (lihat Eka & Vita, 2019).

Sikap Indonesia dalam penanganan masalah di selat Malaka ini adalah bahwa kewenangan pengawasan dan penindakan terhadap para pembajak harus berada di tangan negara pantai. Indonesia tidak berkeinginan negara lain di luar negara pantai untuk melakukan penegakkan hukum dan tidak ingin disamakan dengan Somalia yang tidak mempunyai kapabilitas dalam menangani para pembajak di wilayah lautnya— meski harus diakui Indonesia memiliki infrastruktur yang lemah, anggaran yang kurang dan para oknum aparat yang memanfaatkan situasi (Hikmahanto, 2019). Negara pantai yang dimaksud adalah negara yang dialiri selat Malaka yaitu, Indonesia, Malaysia dan Singapura.

Namun kedua “pintu masuk” tersebut sering dijadikan alasan untuk menginternasionalisasi selat Malaka. Hikmahanto (2019) mencatat bahwa Amerika Serikat pernah mengajukan pembentukan Regional Maritime Security (RMSI), yang memungkinkan negara adidaya tersebut untuk melakukan patroli di perairan selat Malaka. Demikian juga negara Jepang pernah menawarkan *coast guard*-nya untuk ikut serta melakukan patroli di selat Malaka.

Dari segi *illegal fishing* atau penangkapan ikan secara ilegal juga banyak terjadi di selat Malaka yang juga dilakukan oleh warga negara asing. Berdasarkan data dari Kejaksaan Negeri Belawan, selama kurun waktu tiga tahun belakangan ini, sejak Januari 2017 hingga Juni 2019, tercatat 14 kasus *illegal fishing*. Dari segi pelaku, paling banyak warga negara Myanmar, kemudian Thailand dan Malaysia (Ediwarman, 2019).

*Illegal fishing* ini merugikan Indonesia, karena merupakan ancaman kelestarian sumber daya ikan; terdesaknya mata pencaharian nelayan lokal dengan armada penangkapan skala kecil dan alat tangkap sederhana, karena tidak mampu bersaing dengan pelaku *illegal fishing*; hilangnya sebagian produksi ikan dan peluang perolehan devisa negara; berkurangnya Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP); dan terhambatnya upaya Indonesia untuk memperkuat industri pengolahan dan ikan di dalam negeri, termasuk meningkatkan daya saing (Ediwarman, 2019).

## **B. Perumusan Masalah**

- Upaya memanfaatkan selat Malaka dalam perkembangan ekonomi.
- Dukungan politik, pembenahan, dan pemantapan penegakan hukum yang proporsional.
- Kebijakan dan langkah-langkah ekonomi seperti Pelabuhan Kuala Tanjung dapat berlangsung secara efektif dan efisien.

## **2. Pembahasan**

Keberadaan selat Malaka menyimpan harta karun, tidak sekedar dimaknai secara harfiah saja. Namun selat yang masuk dalam wilayah tiga Negara, Indonesia, Malaysia dan Singapura tersebut tersimpan pada dirinya potensi yang sangat besar yang telah secara nyata dimanfaatkan oleh Singapura dan menjadi tumpuan bagi negara tersebut untuk maju dan berkembang.

Namun kiranya isu tentang harta karun yang tersimpan di selat tersebut tak kalah menarik, bahkan menawarkan petulangan yang menarik, seperti disajikan dalam berbagai cerita fiksi di film-film. Kisah tentang harta karun Flor Do Mar atau Flor De La Mar, misalnya. Sebuah kapal pengangkut bongkahan emas yang tenggelam di perairan Indonesia.

Kapal tersebut merupakan kapal layar yang dibuat pada tahun 1502 di Lisbon. Kapal ini adalah salah satu kapal layar terbesar dengan kapasitas angkutan paling banyak pada masanya. Kabarnya, Flor de la Mar dibuat untuk mengangkut harta jarahan Portugis dari berbagai pulau melalui lautan.

Di sekitar November 1511, ketika Portugis melengserkan Kesultanan Malaka, Flor de la Mar menjadi kapal yang mengangkut hasil rampasan dari sana ke armada Portugis. Menurut legenda, berbagai perabotan dari emas milik Kesultanan Malaka dibawa oleh kapal ini. Tidak ada yang tahu pasti apa saja yang dibawa dalam kapal Flor do Mar saat itu, namun kisah ini menjadi menarik karena disebutkan ada lebih dari 60 ton emas milik Kesultanan Malaka yang diangkut ke dalam kapal.

Tapi selat Malaka tidak sekedar harta karun yang terpendam dari kapal yang tenggelam. Karena sejak berabad-abad, selat Malaka menjadi jalur perniagaan bangsa-bangsa Romawi, China, Persia, Yunani dan Arab di kawasan Asia Tenggara. Pada era kolonialisasi, Selat Malaka dikuasai Belanda, Portugis dan Inggris untuk menghubungkan Afrika dan India dengan China, Jepang dan Asia Tenggara sebagai jalur pengangkutan komoditi hasil eksploitasi, penjajahan maupun perdagangan. Hingga sekarang, selat Malaka menjadi jalur pelayaran internasional antara Timur dan Barat yang penting karena sepertiga dari perdagangan dunia dan separuh dari pengangkutan minyak atau sumber energi dunia, menggunakan akses melalui selat Malaka (Percival, Pena & Kusuma dalam Ayusia, 2014).

Posisi selat Malaka sebagai jalur pelayaran internasional adalah strategis sebagai rute efektif dalam *Sea Lines of Communication* (SLOC) dan *Sea Lines of Transportation* (SLOT) bagi keamanan pasokan dan pengangkutan sumber energi negara-negara besar dengan kawasan Asia Barat maupun Afrika (Ayusia, 2014). Begitu strategis selat Malaka, sehingga diperkirakan ada potensi pendapatan Negara puluhan triliun setiap tahunnya dari jalur pelayaran tersibuk di dunia yang dilalui lebih dari 90.000 kapal berbagai ukuran—dengan muatan kargo dan minyak dari seluruh dunia.

Belum lagi potensi hasil laut seperti ikan. Untuk wilayah kabupaten Bengkalis, Riau saja, hasil tangkapan ikan demersal (ikan dengan nilai ekonomis penting) berkisar antara 3.236,90 sampai 13.247,95 ton. Upaya penangkapan ikan demersal berkisar antara 20.576 sampai 93.414 unit, Kisaran CPUE ikan demersal berkisar 0,03 sampai 0,51. Hasil tangkapan biota udang mencapai 5.572,00 sampai 40.228,14 ton, Upaya penangkapan biota udang berkisar 364 sampai 509 unit, Kisaran CPUE biota udang berkisar 10,94 sampai 89,00. Potensi ikan demersal lestari mencapai 13.493,17 ton/tahun dengan upaya penangkapan 45.256 unit dan potensi lestari udang sebesar 30.835,75 ton/tahun dengan upaya penangkapan sebesar 293 unit.

Tingkat pemanfaatan dan tingkat pengusahaan sumberdaya ikan pelagis, demersal dan udang telah mencapai >100 % (Muhammad Fauzi dkk, 2017).

Meski potensi selat Malaka begitu besar, dan Indonesia memiliki sebagian besar atas wilayah selat Malaka, namun kenyataannya negara ini belum berdaya dalam pemanfaatan potensi ekonomi selat tersebut. Berbeda dengan Singapura yang dari usaha jasa pandu kapal saja, disinyalir memperoleh separuh dari omset bisnis itu atau sekitar Rp30 triliun setiap tahunnya. Dengan asumsi jumlah kapal yang melalui selat Malaka pertahun sebanyak 90 ribu kapal berarti sebulannya 7.500 kapal yang lalu lalang dan jika jasa pandu kapal 65.000 dollar AS per kapal maka jika ada 90 ribu kapal berarti omset bisnis ini pertahun mencapai Rp58 triliun.

Untuk memaksa kapal kapal asing memakai jasa pemandu dalam negeri, Indonesia telah berulang kali membuat regulasi. Pertama tahun 2007 dengan mengeluarkan Surat Keputusan (SK) Dirjen Perhubungan Laut (Hubla) Nomor: PU.63/1/8/DJPL.07 tanggal 28 Desember 2007 tentang Penetapan Perairan Pandu Luar Biasa di Selat Malaka dan Selat Singapura. Dalam SK tersebut disebutkan wilayah perairan Selat Malaka dan Selat Singapura sebagai perairan pandu ditetapkan dengan batas-batas yang meliputi sebelah utara Tanjung Balai Karimun sampai perairan sebelah utara Pulau Batam.

Setahun kemudian, dibuat Undang Undang Pelayaran nomor 17 tahun 2008 yang di dalam pasal 198 ayat 1 disebutkan bahwa “Pemerintah dapat menetapkan perairan tertentu sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa. Artinya, setiap kapal yang berlayar di perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa itu wajib menggunakan jasa pemanduan”. Namun efektivitasnya masih belum terlihat secara nyata sehingga terlihat perlunya kesamaan pandangan di antara kepentingan bangsa dalam mendorong lebih kuat pemanfaatan atau kerja “menggarap” selat Malaka.

Perlu ada *political will* yang sangat kuat dari pemerintah dan komitmen untuk menyelesaikan berbagai hambatan yang merintangai pemanfaatan selat Malaka. Tantangan tidak hanya datang dari kepentingan negara tetangga dan negara-negara asing lainnya, namun juga dari perpanjangan kepentingan dari luar yang telah sangat agresif melakukan berbagai tindakan. Tapi itu semua bukan tidak mungkin tidak diselesaikan dengan *political will* yang kuat, dengan misi menyelamatkan kepentingan bangsa dan negara. Dan dengan begitulah efektivitas dari aturan yang dibuat untuk memanfaatkan selat Malaka tersebut akan dapat terlihat dan akan menuai hasil.

### **3. Kesimpulan dan Saran**

Selat Malaka disebut dengan istilah “harta karun” karena di perairan Indonesia tersebut memiliki potensi besar untuk menguntungkan bangsa ini secara ekonomi. Harta karun tersebut telah dimanfaatkan dengan baik oleh Singapura, juga Malaysia. Keberhasilan Singapura, khususnya, dalam menggarap potensi Selat Malaka menunjukkan bahwa di selat tersebut juga banyak tersimpan sumber kekayaan bangsa Indonesia. Namun Indonesia sepertinya belum bisa mendapat manfaat secara maksimal dalam

pengelolaan selat Malaka ini. Bangsa Indonesia sejak merdeka di tahun 1945 sepertinya belum menunjukkan langkah-langkah yang konkrit untuk memanfaatkan posisi geografis kita yang strategis di selat Malaka.

Karena itu sudah saatnya bangsa ini menatap ke arah selat Malaka dan melakukan upaya-upaya serius untuk memanfaatkannya. Dukungan politik adalah sesuatu yang paling penting dalam hal ini, kemudian pembenahan dan pematapan penegakkan hukum yang professional dan tertata, baru kemudian kebijakan dan langkah-langkah ekonomi yang dilakukan seperti Pelabuhan Kuala Tanjung yang terintegrasi dengan Kawasan Industri Khusus Sei Mangkei dapat berlangsung secara efektif dan efisien. Semoga.

Demi kepentingan bangsa dan Negara, semua pihak harus memiliki kesamaan pandangan dalam melihat selat Malaka. Langkah-langkah yang paling strategis pertama adalah dengan memantapkan konsolidasi internal bangsa Indonesia terhadap selat Malaka. Dimulai dari pemimpin tertinggi, kemudian didukung aturan hukum yang komprehensif disertai saling bahu membahu di antara instansi terkait. Selanjutnya kesiap-siagaan kita dari berbagai pengaruh bahkan ancaman dari eksternal bagi kepentingan Indonesia terhadap selat Malaka.

**Daftar Pustaka:**

- Apridar, 2012, "Ekonomi Kelautan dan Pesisir", Graha : Jogjakarta
- Ayusia Sabhita Kusuma, "Rivalitas Strategi Maritim China Dan India" Di Selat Malaka," *Jurnal Insigna*, 1, no.1 (2014)
- Eka NAM Sihombing & Vita Cita Emia, "Kebijakan Pengendalian Pencemaran di Selat Malaka yang Bersumber dari Kecelakaan Kapal," *Jurnal Penelitian Hukum De Jure*, 19, no.4 (2019)
- Ediwarman, 2019, Kajian Hukum Mengenai Tindak Pidana Perikanan di Kawasan Selat Malaka dalam Perspektif Kriminologi.
- Hikmahanto, 2019, Selat Malaka dalam Perspektif Hukum Internasional (Makalah)
- Muhammad Fauzi dkk, "Potensi Perikanan Demersal Dan Udang Untuk Penentuan Jumlah Tangkapan Yang Dibolehkan (JTB) Di Perairan Selat Malaka Kabupaten Bengkalis Riau," Makalah pada Seminar Pertanian, Padang 13-14 September 2005
- Suhana, 2011, "Ekonomi Politik Kebijakan Kelautan Indonesia", In-Trans, Malang Syamsumar Dam, 2010, "Politik Kelautan", Bumi Aksara : Lampung
- Sirojuzilam, 2019, Selat Malaka & Ekonomi Wilayah Sumatera Utara (Makalah)

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. Suwardi Lubis, MS.** Lahir di Labuhan Batu pada tanggal 10 Agustus 1958. Penulis menyelesaikan pendidikan Sarjana tahun 1985 pada FISIP Universitas Sumatera Utara, mendapatkan gelar Magister pada tahun 1992 dan mendapatkan gelar Doktor tahun 1996 dari Universitas Padjajaran Bandung. Bidang Ilmu yang ditekuni penulis adalah Ilmu Komunikasi. Publikasi / Karya Ilmiah yang dihasilkan penulis diantaranya adalah: Komunikasi Teori dan Praktek, Sistem Komunikasi Indonesia, Teknologi Komunikasi dan Pembangunan, Metode Penelitian Sosial, metode Penelitian Komunikasi, Metode Penelitian Public Relation, Teknik Sampel, Analisis Jalur. Penulis pernah meraih penghargaan Satyalencana 10 Tahun dan 20 Tahun, dan Pembinaan Pemuda Korpri GUBSU. Pidato Pengukuhan Guru Besar Penulis : Integrasi Sosial Dan Komunikasi Antar Budaya.

# Selat Malaka sebagai Kawasan *Lingua Franca* Bahasa Melayu di Asia Tenggara

Tengku Silvana Sinar  
Fakultas Ilmu Budaya

## Pendahuluan

### A. Latar Belakang

Selat Malaka merupakan salah satu kawasan lalu lintas laut yang tersibuk di dunia. Hal yang menjadikan kawasan ini menjadi salah satu kawasan tersibuk adalah karena Selat Malaka merupakan penghubung antara dunia barat dan timur. Aktivitas ini kemudian membentuk suatu komunitas masyarakat yang majemuk di kawasan Selat Malaka. Kemajemukan masyarakat yang berasal dari berbagai wilayah di Asia, Timur Tengah, Eropah, dan kepulauan Samudera Pasifik telah membentuk suatu komunitas tersendiri. Walaupun berbagai Negara melintasinya, bahasa yang digunakan di kawasan Selat Malaka adalah bahasa Melayu. Penggunaan bahasa Melayu sebagai bahasa pengantar awalnya merupakan sarana untuk transaksi perdagangan di Selat Malaka yakni meliputi wilayah Semenanjung Malaya dan pantai timur Pulau Sumatera. Akan tetapi, lambat laun penggunaan Bahasa Melayu semakin meluas hingga hampir ke seluruh Nusantara (Vlekke, 2016: 11). Meluasnya penggunaan bahasa Melayu dari Selat Malaka hingga hampir ke seluruh Nusantara menandakan bahwa Selat Malaka merupakan embrio dari penyebaran bahasa Melayu di Asia Tenggara, walaupun dalam hal ini tidak bisa dimungkiri peran dari wilayah Sumatera Utara, yaitu Barus dan Sumatera Timur.

### B. Perumusan Masalah

Tulisan tentang Selat Malaka sebagai kawasan *lingua-franca* bahasa Melayu di Asia Tenggara bertujuan untuk menganalisis keadaan politik masyarakat di kawasan Selat Malaka yang dapat membentuk kebudayaan bagi kawasan sekitar dan hubungan masyarakat di kawasan Selat Malaka dengan bahasa Melayu yang digunakan sebagai *lingua-franca* oleh masyarakat Asia Tenggara. Periode yang dilihat adalah awal penggunaan Bahasa Melayu sebagai bahasa pengantar hingga saat ini. Penggunaan bahasa Melayu di kawasan Selat Malaka meskipun terdapat perbedaan sedikit baik dialek maupun kosa kata, tetapi perbedaan itu tetap dianggap sebagai rumpun Bahasa Melayu. Berkaitan dengan hal tersebut, pertanyaan yang dirumuskan adalah bagaimana keadaan politik masyarakat di kawasan Selat Malaka yang dapat membentuk kebudayaan bagi kawasan sekitar? Mengapa Bahasa Melayu dijadikan sebagai bahasa pengantar atau *lingua-franca* di kawasan Selat Malaka? Meskipun awalnya hanya sebagai bahasa untuk aktivitas perdagangan baik antara masyarakat sekitar maupun dengan masyarakat yang bukan berasal dari kawasan tersebut, pada kenyataannya

Bahasa Melayu lambat laun mampu menjadi bahasa pengantar hampir di seluruh Nusantara dan beberapa kawasan Asia Tenggara.

### **C. Pembahasan**

#### **1. Keadaan Politik Masyarakat di Sekitar Selat Malaka**

Selat Malaka merupakan kawasan yang terdiri atas berbagai etnis yang meliputi Semenanjung Malaya (Thailand bagian Selatan, Malaysia dan Singapura) serta pantai timur Pulau Sumatera (Indonesia). Meskipun etnis yang mendominasi adalah Melayu, tetapi terdapat beberapa etnis lainnya yang mendiami kawasan Selat Malaka seperti Aceh, Bugis, Bajau, Orang Laut serta etnis-etnis pendatang yang sudah lama bermukim di kawasan Selat Malaka karena adanya aktivitas perdagangan pada zaman dahulu. Banyaknya etnis yang mendiami kawasan Selat Malaka menjadikan Selat Malaka sebagai kawasan yang multikultural tidak hanya dari segi demografi tetapi juga dari segi sosial budayanya. Keadaan semakin ramai ketika Malaka dijadikan pelabuhan transit dari perdagangan rempah-rempah yang dilakukan oleh pedagang-pedagang Arab, Armenia, Gujarat, Persia, Cina dan kemudian pedagang-pedagang Eropah setelah Konstantinopel ditaklukkan oleh Turki Usmani. Selain itu, alasan pedagang-pedagang Eropah berlayar hingga ke timur adalah karena telah ditemukannya sistem navigasi sehingga memudahkan untuk pelayaran (Vlekke, 2016: 86-87).

Sebelum bangsa barat melakukan pelayaran ke wilayah timur, perdagangan dan pelayaran di timur diperankan oleh bangsa Arab, Cina dan India. Di kawasan Selat Malaka atau Asia Tenggara pada umumnya, perdagangan dan pelayaran dikuasai oleh Kerajaan Funan yang terletak di Indocina dekat dengan delta Sungai Mekong. Funan dapat menguasai dan mengontrol kawasan Selat Malaka karena memiliki armada angkatan laut yang kuat serta berhasil menguasai pelabuhan-pelabuhan transit di kawasan Selat Malaka seperti Kedah, Sumatera, Malaka, Langkasuka (Langkawi) dan lainnya. Dari pelabuhan-pelabuhan tersebut komoditas yang diperdagangkan oleh Funan adalah emas, gading gajah, perak, timah, rumput laut, burung-burung serta berbagai komoditas pertanian (Coedes, 1968: 50). Eksistensi funan di kawasan Selat Malaka terjadi dari abad ke-2 hingga ke-7. Kajatuhan Funan diakibatkan karena adanya pemberontakan dari daerah-daerah takluknannya. Akibat kejatuhan tersebut, daerah-daerah yang sebelumnya menjadi bagian dari Funan memerdekakan diri menjadi sebuah kerajaan yang otonom seperti Sriwijaya di Sumatera (Hall, 1998: 38-39).

Dari penjelasan di atas diketahui bahwa setelah kejatuhan Funan, muncul kekuatan maritim baru di kawasan Selat Malaka yakni kerajaan Sriwijaya. Bukti-bukti keberadaan Sriwijaya di kawasan Selat Malaka dapat dilihat dari bukti prasasti yang tersebar di beberapa wilayah Semenanjung Malaya dan Sumatera seperti di Sumatera Selatan, Bangka-Beliting, Kedah (Malaysia), dan Nakhon si Thammarat (Thailand Selatan). Dari sumber Cina menyebutkan bahwa Sriwijaya menjadi kerajaan maritim yang besar karena memiliki armada laut yang kuat yang terdiri dari beberapa kelompok masyarakat yang hidup di laut (Orang Laut) dan beberapa sumber

menyebutkan bahwa masyarakat Sriwijaya merupakan *celates* (orang Selates). Orang Laut dan *Selates* sampai sekarang keberadaannya masih ada, Orang Laut merupakan etnis yang hidupnya di atas perahu dan komunitas ini sampai sekarang masih dapat dijumpai di Selat Malaka terutama di kawasan Kepulauan Riau, sedangkan etnis *Selates* merupakan etnis yang menetap di Johor Malaysia. Bahkan keseharian dari kelompok masyarakat ini masih menggantungkan hidupnya dari laut (Hamid Moh. Isa, 2011: 1-2). Selain komunitas masyarakat tersebut, komunitas masyarakat yang terbesar di Sriwijaya adalah etnis Melayu. Dikatakan demikian karena dapat dibuktikan dari peninggalan-peninggalan prasasti Kerajaan Sriwijaya yang menggunakan bahasa Melayu kuno.

Sriwijaya sebagai kerajaan maritim yang menguasai jalur perdagangan internasional mengakibatkan banyak pedagang-pedagang internasional seperti pedagang Cina, India dan Arab. Pedagang-pedagang Cina menyebut Sriwijaya dengan sebutan *Shi-li-fo-shi* sedangkan pedagang Arab menyebut Sriwijaya dengan sebutan *Zabag* atau *Sribuza* (Suzuki, 2012: 68, 137). Dari laporan pedagang-pedagang Arab dan Cina, bahwa di wilayah Sriwijaya dan kawasan Malaka yang dikuasainya telah terdapat komunitas orang-orang Arab yang menetap di pesisir. Dari catatan-catatan tersebut juga dikatakan bahwa Islam sudah menyebar di Sriwijaya mulai abad ke-7 hingga abad ke-13. Beberapa wilayah taklukan Sriwijaya yang berada di ujung Sumatera (Lamuri, Pasai dan Pedir/Pidie) telah menerima Islam dengan terbuka begitu juga dengan Kedah dan Pahang. Dari catatan-catatan pedagang-pedagang Arab dan Persia, bahwa Kerajaan Sriwijaya yang telah memeluk Islam dikenal sebagai *Sribuza*. Catatan ini didukung dengan catatan Cina dari Dinasti Ming (1398-1644) bahwa banyak penduduk, pegawai pemerintahan serta raja dan permaisuri telah memeluk Islam (Rahman, 2006: 79-80).

Kebenaran catatan dari Dinasti Ming tersebut merujuk pada catatan dari dua orang petualang seperti Marcopolo dan Ibnu Batutah. Pada dua catatan tersebut dideskripsikan bahwa sebagian besar penduduk di pesisir pulau Sumatera telah memeluk Islam meskipun penduduk pedalaman masih menganut *pagan*. Penduduk pesisir Sumatera dalam kehidupan sehari-hari telah menggunakan adat-istiadat Islam. Kerajaan-kerajaan di Sumatera yang telah memeluk Islam adalah Pasai, Lamuri, Pidie, Sribuza atau Melayu Islam. Sementara itu, di Semenanjung Malaya telah ada kerajaan Malaka, Kedah dan Pahang. Masyarakat di kawasan Selat Malaka telah memeluk Islam pada abad ke-13. Tidak hanya mempengaruhi kepercayaan masyarakat, kehadiran Islam di Selat Malaka juga mempengaruhi sosial budaya masyarakatnya. Terlebih lagi ketika Aceh, Riau dan Malaka menjadi kerajaan Islam yang besar dan mampu mempengaruhi kehidupan masyarakat baik sosial maupun budaya seperti sastra, hukum (kanun) serta pengetahuan.

Kehidupan sosial budaya di kawasan Selat Malaka terus berlanjut hingga bangsa barat datang dan mengubah tatanan yang sudah ada. Bangsa barat pertama yang berhasil menguasai kawasan Selat Malaka adalah Portugis. Portugis berhasil merebut Bandar Malaka sebagai pusat perdagangan, budaya dan aktivitas lainnya di Selat Malaka pada tahun 1511.

Dengan jatuhnya Malaka merupakan penanda keberhasilan ekspansi barat ke timur. Meskipun awalnya Portugis hanya berkonsentrasi pada aktivitas dagang, namun kehadiran Portugis telah menyumbangkan akulturasi budaya bagi kawasan Selat Malaka seperti alat musik dan pakaian (Kartodirdjo, 2014: 49-50). Kehadiran Portugis kemudian disusul dengan Belanda yang datang atas nama kongsi dagang bernama VOC. Sebagai kawasan yang strategis, setelah jatuhnya Malaka ke tangan Portugis, kemudian berlanjut saling serang untuk merebut Malaka seperti Aceh, Johor dan Belanda sendiri. Aceh dan Johor memperebutkan Malaka karena ingin menjadi pemimpin di kawasan Selat Malaka atau sering disebut dengan “Dunia Melayu”.

Malaka pada akhir abad ke-15 mempunyai kedudukan sebagai pusat perdagangan di Asia pada umumnya dan Asia Tenggara pada khususnya. Penduduk asli di Malaka adalah orang Melayu yang juga merupakan penduduk di kawasan Selat Malaka. Selama Portugis menguasai kawasan Malaka, mereka mencatat keadaan Bandar Malaka merupakan Bandar yang sangat ramai dikunjungi para pedagang dari penjuru dunia. Di Malaka terdapat pedagang baik asing maupun pribumi yang mempunyai kekayaan besar, antara lain orang Gujarat, Jawa, Parsi, Arab dan Benggala, kesemuanya berjumlah sekitar 3.000 orang (Cortesao, 2014: 255). Selain itu, pedagang-pedagang yang ada di Malaka berasal dari Kairo, Mekka, Aden, Abesinia, Kiliwa, Malindi, Ormus, Turki, Armenia, Gujarat, Goa, Malabar, Keling, Orisa, Sailan, Bengali, Arakan, Pegu, Kedah, Siam, Pahang, Patani, Kamnoja, Campa, Cina, Tanjungpura, Lawe, Bangka, Lingga, Maluku, Banda, Bima, Timor, Madura, Sunda, Palembang, Jambi, Indragiri, Kampar, Minangkabau, Siak, Aru, Batak, Pasai dan Pedir (Kartodirdjo, 2014:12-13)..

Setelah Portugis berhasil ditaklukkan oleh Belanda, dan Bandar Malaka dikuasai oleh Belanda, kemudian bangsa barat lainnya kembali muncul dan menimbulkan kontestasi politik. Pada abad ke-17 Inggris mulai datang ke Asia Tenggara, kedatangan Inggris di Asia Tenggara dianggap persaingan baru bagi Belanda. Tidak hanya Inggris, Belanda juga harus menghadapi perlawanan-perlawanan dari kerajaan sekitar Kawasan Selat Malaka seperti Kesultanan Johor yang merupakan penerus dari Kesultanan Malaka, Kesultanan Siak yang merupakan kesultanan yang terbentuk dari migrasi orang-orang Minangkabau, Kesultanan Aceh dan Kesultanan Lingga yang merupakan kesultanan dipimpin oleh seorang Bugis. Semua penguasa-penguasa tersebut saling konfrontasi untuk mendapatkan kekuasaan di Malaka (Kartodirdjo, 2014: 295-297). Tidak hanya mendapatkan Malaka, tetapi juga menguasai kawasan Selat Malaka yang menurut Pires terdiri dari beberapa wilayah seperti Klang (Selangor), Sungai Beruas, Perak, Pahang, Singapura, Rokan, Rupert, Siak, Kampar, Indragiri, Lingga, dan Bintan (Costesao, 2014: 356-361). Kontestasi tersebut terus berlanjut hingga awal abad ke-19 yang kemudian dimenangkan oleh Belanda dan digantikan dengan Inggris.

Pergantian kekuasaan di sekitar Kawasan Selat Malaka yang telah terjadi sejak zaman Sriwijaya hingga kolonialisme Inggris dan Belanda mengakibatkan terbentuknya kebudayaan pengantar atau *cultura-franca*.

Masing-masing kekuasaan memberikan sumbangsih kebudayaan meskipun dalam hal kecil seperti alat musik yang banyak mendapat pengaruh dari Portugis, Pakaian dari Inggris dan Belanda serta karya-karya sastra yang diwarisi oleh Aceh, Bugis dan Minangkabau yang menggunakan bahasa Melayu meskipun bahasa Melayu bukan bahasa ibu dari para penguasa. *Cultura-franca* adalah suatu kebudayaan yang menjadi penghubung atau perantara berbagai kebudayaan yang ada. Melalui budaya ini, maka nilai-nilai universalnya diserap berbagai budaya lain yang satu rumpun, dalam hal ini adalah budaya Melayu.

Masyarakat Melayu di kawasan Selat Melaka memiliki kesamaan budaya dalam tradisi lisan, kesenian tradisional seperti alat musik, dan pakaian tradisional. Dalam hal kesenian tradisional kesamaan yang dimiliki salah satunya adalah seni tari. Seni tari yang dimaksud adalah tari rakyat seperti 'senandung', 'joget', 'mak inang' dan Tari Zapin Melayu. Zapin merupakan tarian yang mendapat pengaruh dari Arab baik lagu, gerak dan syairnya.

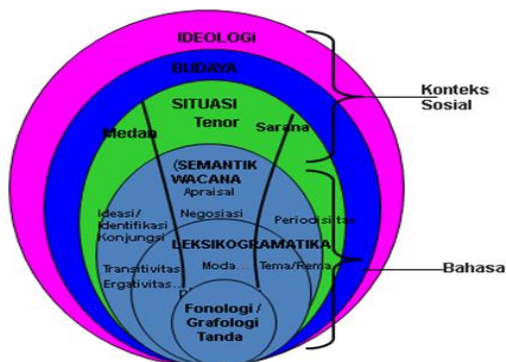
Dari unsur artefak misalnya, di kawasan Selat Malaka digunakan pakaian kebangsaan yang bersumber dari kebudayaan Melayu. Pakaian adat Melayu seperti peci (kopiah), kebaya, baju kurung, sanggul menjadi pakaian nasional di Indonesia, Malaysia dan Singapura. Sistem politik Melayu juga dijadikan sumber inspirasi di negeri-negeri di kawasan Selat Malaka dalam menerapkan sistem kepemimpinan. Sistem demokrasi yang berjiwa Melayu yang dikombinasi dengan sistem demokrasi ala budaya Barat dikenal oleh dalam sistem pemerintahan masyarakat kawasan Selat Melaka. Sistem musyawarah mufakat, pengawasan kekuasaan raja yang tercermin dalam konsep: 'raja adil raja disembah, raja lalim raja disanggah'. Demokrasi di negeri-negeri rumpun Melayu ini akan terus mengalami perkembangan-perkembangan yang disesuaikan dengan kebutuhan perpolitikan di masing-masing negara. Namun budaya Melayu tetap memberikan sumbangan sebagai *cultura-franca* di bidang politik (Takari, tt: 14).

## **2. Bahasa Melayu sebagai Lingua-franca**

### **2.1 Identitas Bahasa Melayu**

Senada dengan fakta yang terdapat pada Kawasan Selat Malaka, kelompok masyarakat penutur setempat dan pendatang memilih bahasa Melayu sebagai alat komunikasi *lingua-franca*. Ada dua alasan penting mendukung Bahasa Melayu sebagai *lingua-franca*. Yang pertama terbentuknya identitas bahasa Melayu sebagai instrument untuk berkomunikasi dalam kehidupan untuk tujuan mendefinisikan kehidupan mereka sendiri melalui penyampaian gagasan dan pikiran di dalam berkomunikasi. Yang kedua bahasa Melayu menunjukkan sistem semiotik sosial melalui hubungan *network* mengungkap koneksi antara interelasi hubungan bahasa dengan sistem-sistem lainnya dalam bahasa. Sinar (2012) mengilustrasikan hubungan ini sebagai sistem keterjaringan di dalam bahasa secara linguistik dengan konteks situasi, konteks budaya dan ideologi. Bahasa

Melayu digunakan sebagai sumber daya alat akses dan sebagai model untuk memahami sistem-sistem konteks situasi, konteks budaya dan ideologi.



Bagan 1: Stratifikasi bahasa sebagai sistem semiotik sosial (adaptasi dari Halliday dan Hasan,1985)

Bahasa Melayu sebagai media mengekspresikan kehidupan masyarakatnya sekaligus membangun kebiasaan-kebiasaan berbahasa untuk berinteraksi dengan kelompok lain dalam sistem semiotik sosial untuk mengidentifikasikan diri, menggunakan kode bahasa dan menentukan semua potensi makna, mempelajari organisasi fungsional dan situasional bahasa dalam konteks sosial. Hal ini berkaitan dengan bagaimana penutur menghasilkan ujaran dan teks untuk menyampaikan makna yang dimaksudkan melalui "fungsi umum yang menghubungkan bahasa dengan dunia luar di mana interaksi dan peran sosial mereka penting.

Bukti-bukti sejarah secara faktual menunjukkan interelasi hubungan jaringan sumberdaya teks sebagai alat akses bahasa terealisasi dalam konteks konteks situasi, konteks budaya dan ideologi penggunaan bahasa Melayu oleh penduduk di Selat Melaka yang kemudian menyebar dari timur ke barat dan dari utara sampai ke selatan.

Berbagai catatan tekstual dan kontekstual menunjukkan sejak 3000/2500 SM sampai dengan 500 M bahasa Melayu digunakan di Kepulauan Nusantara menyebar ke kepulauan Pasifik dan pulau Madagaskar (Laut Atlantik), berlanjut ke Formosa/Taiwan sampai ke Selandia Baru. Collins (2005: xvii) selanjutnya menyatakan bahwa pada abad ke-7 Masehi sampai dengan abad ke-14 Masehi, bahasa Melayu sudah digunakan oleh masyarakat di kerajaan Sriwijaya. Sebagai bukti di sekitar abad ke-16 M. Hamzah Fansuri menciptakan syairnya di dalam bahasa Melayu beraksara Jawi. Bahasa Melayu terus menyebar hingga Selat Malaka di seputar abad ke-15 sampai dengan abad ke-16. Apalagi bahasa Melayu juga termasuk salah satu dari lima bahasa dunia yang mempunyai jumlah penutur terbesar. Ia merupakan cikal bakal bahasa nasional dari empat negara, yakni Brunei, Indonesia, Malaysia, dan Singapura. Jumlah penutur bahasa Melayu yang bermukim di Thailand adalah sejuta penutur lebih. Sementara itu, jumlah minoritas bermukim di Birma, Sri Lanka, Australia, dan Belanda cukup

banyak. Bahasa Melayu menjadi bahasa penunjang dalam pendidikan Islam di Kamboja dan Vietnam dan sebagai bahasa penghubung di ujung barat Papua New Guenia serta menjadi lambang tradisi komunitas Melayu di masyarakat Afrika Selatan (Suwardi dan Zulkarnain, 2010: 7).

Bahasa Melayu sebagai sistem semiotik sosial telah mempertahankan kedudukannya sebagai bahasa yang paling berpengaruh di Asia Tenggara. Artinya sistem semiotik sosial berlangsung dengan proses akulturasi sehingga bahasa Melayu disepakati penggunaannya. Sinar dan Takari (2014) menyatakan akulturasi sebagai salah satu sarana keterbukaan dalam konteks mengarahkan dan mengelola kebudayaan. Para pelaku pembaharuan kebudayaan yang mencoba mengadopsi nilai-nilai kebudayaan global dan kemudian mengolah ke dalam kebudayaannya sendiri, akan memadukan secara harmonis, dan berdaya guna di dalam kebudayaannya. Aktivitas atau kegiatan adalah wujud kebudayaan disebut dengan sistem sosial. Sistem sosial ini terdiri dari aktivitas-aktivitas manusia yang saling berinteraksi, mengadakan kontak, serta bergaul dengan manusia lainnya menurut pola-pola tertentu berdasarkan adat tata kelakuan. Sifat dari wujud budaya aktivitas ini adalah konkret, terjadi dalam kehidupan sehari-hari, dapat diamati, dan didokumentasikan. Pada dasarnya aspek-aspek atau properti yang dimiliki bahasa-bahasa yang terjaring dalam sistem mempunyai kesamaan antara satu dengan lainnya, bagaimana bahasa itu bervariasi, menurut pengguna, dan menurut fungsinya untuk apa ia digunakan; untuk memahami hubungan antara bahasa dan budaya, dan bahasa dan situasi untuk menciptakan kesepakatan di dalam sistem-sistem.

Penelitian Bellwood (1985) membuktikan bahwa bahasa Proto-Austronesia adalah bahasa Melayu yaitu asal (induk) yang mengalami perubahan dalam bahasa turunannya. Bahasa Proto-Austronesia sebagai bahasa asal dari bahasa-bahasa yang ada di Indonesia dan bahasa-bahasa yang tersebar luas di wilayah kepulauan di Asia Tenggara termasuk salah satunya adalah bahasa Melayu. Menjelang millennium pertama sebelum masehi, para penutur rumpun bahasa Melayu-Polynesia sudah mencapai pesisir Indocina (Champa), Kalimantan, Sulawesi, Jawa dan Sumatera. Kelompok penutur rumpun bahasa Austronesia yang menyebar kearah barat membentuk rumpun bahasa Melayu-Polynesia barat yakni penutur bahasa-bahasa Melayu yang ada di sekitar kawasan Selat Malaka, Kalimantan dan Jawa. Kemudian terjadi proses akulturasi dalam bahasa Melayu Polinesia yang kemudian dikenal dengan Melayu Aceh, Melayu Minangkabau, Melayu Jawa dan sebagainya.

Proses akulturasi terus berlanjut hingga kedatangan pengaruh bangsa lain akibat proses perdagangan. Catatan sejarah menelusuri adanya proses perdagangan sejak awal abad ke-1. Pedagang-pedagang kuno yang melakukan kegiatan dagang di Nusantara adalah India dan Cina. Pengaruh yang sangat menonjol di Nusantara atau kawasan Asia Tenggara adalah pengaruh India. Menurut Bellwood (1985), banyak kerajaan-kerajaan yang terpengaruh kebudayaan Hindu-Buddha sebagaimana yang ditunjukkan Kerajaan Funan yang merupakan kerajaan pertama yang dapat mengontrol

kekuatan di Selat Malaka. Mengingat Funan adalah kerajaan yang letaknya berada di pesisir Indocina (Champa), sangat memungkinkan bahwa bahasa yang dipakai adalah bahasa Melayu Polinesia atau Proto Malayik. Champa merupakan salah satu daerah yang mendapat pengaruh bahasa Proto Malayik. Setelah masuknya pengaruh India di Nusantara, kemudian bahasa Proto Malayik mendapat pengaruh atau berakulturasi dengan bahasa Sansekerta. Hal ini dapat dibuktikan dari bukti-bukti artefak yang terdapat di prasasti peninggalan kerajaan.

Dengan demikian, dengan keruntuhan kekuasaan Funan, kontrol kekuasaan di kawasan Selat Melaka kemudian dilanjutkan oleh Sriwijaya, sebuah kerajaan maritim yang kuat berpusat di Sumatera bagian selatan. Meskipun bahasa yang digunakan adalah bahasa Sansekerta, masyarakat di Sriwijaya juga menggunakan bahasa Melayu kuno di dalam kehidupan mereka. Bahasa Melayu kuno juga mendapatkan pengaruh dari bahasa Sanskerta. Hal ini dibuktikan dengan prasasti-prasasti peninggalan Sriwijaya yang terdapat di Sumatera Selatan, Bangka dan Kedah yang menggunakan aksara bahasa Melayu kuno dan bahasa Sansekerta seperti penyebutan kata atau jabatan pada struktur pemerintahan di Sriwijaya.

Sebenarnya sebagaimana menurut J.C Van Leur dikutip oleh (Hakim, 2019: 170) berdasarkan berbagai cerita perjalanan, dapat diperkirakan bahwa sejak 674 M ada koloni-koloni Arab di Barus. Melalui peninggalan sejarah di Kota Barus tentu tidak lepas dari kehidupan manusia sebagai objek dakwah dan penggunaan bahasa sebagai sarana menyampaikan dakwah.

Cikal bakal bahasa Melayu memang berasal dari masa Sriwijaya yang dominan dipengaruhi oleh bahasa Sanskerta (Mat & Sulaiman, 2007: 117). Hal ini berdasarkan prasasti yang dijumpai di Palembang (abad ke-7 M), Prasasti Talang Tuwo (684 M) dan di Pulau Bangka (686 M) membuktikan bahwa terdapat kira-kira 70% kosakata bahasa Melayu kuno dan 30% lagi kata pinjaman dari bahasa Sanskerta. Mundurnya kerajaan Sriwijaya menyebabkan daerah-daerah taklukannya melepaskan diri dan muncul menjadi kerajaan-kerajaan kecil yang otonom. Di antaranya ialah Lamuri, Aru, Pedir, dan Barus (Supriono, 2015: 181). Maka bermula pulalah perkembangan bahasa Melayu yang banyak dipengaruhi oleh bahasa Arab dan Persia. Hal ini dikarenakan banyak datang para penyebar agama Islam di nusantara melalui Barus. Perkembangan bahasa Melayu yang cukup signifikan, adalah setelah lahirnya karya-karya Hamzah Fansuri. Hamzah Fansuri merupakan seorang syekh dan juga sastrawan tasawuf pada abad ke-16. Beliau dilahirkan di Barus, berkarya di Barus, namun selanjutnya berkiprah di Pasai, Aceh. Karya prosa Hamzah Fansuri membahas masalah ilmu tauhid, ilmu tarekat, filsafat dan kecintaannya yang mendalam terhadap Allah. Secara umum, ketokohan Hamzah Fansuri tidak lepas dari konteks Barus, yang diungkapkan melalui karya-karyanya antara lain Syair si Burung Pingai, Syair Si Burung Pungguk, Syair Sidang Faqir, Syair Dagang dan Syair Perahu. Di bawah ini cuplikan Syair Hamzah Fansuri yang sudah ditransliterasi dari huruf Jawi ke dalam aksara Latin.

*Petikan Syair Hamzah Fansuri  
Hamzah Fansuri di Negeri Melayu,  
tempatny kapur di dalam kayu,  
Asalnya manikam tiadakan layu,  
dengan ilmu dunia manakan payu.*

*Hamzah Syahrhun-Nawi terlalu hapus,  
seperti kayu sekalian hangus,  
Asalnya laut tiada berarus,  
menjadi kapur di dalam Barus.*

Wilayah Barus sering disinggahi para saudagar dan musafir dari mancanegara. Bahkan, menurut (Abdulhadi, 1995), signifikansinya sudah tercantum dalam naskah sejarah Yunani kuno yang ditulis pada abad kedua sebelum Masehi (SM). Misalnya, catatan Prolomeus yang menyatakan bahwa rombongan kapal Firaun dari Mesir telah berkali-kali berlabuh di Barus untuk mendapatkan kamfer (kapur barus), bahan yang amat diperlukan untuk pembuatan mumi. Besarnya kiprah Hamzah Fansuri membuat (Abdulhadi, 2016: 193) menggelarnya “Bapak Bahasa dan Sastra Melayu.” Sebutan itu boleh jadi tidak berlebihan sebab ulama-sufi itulah yang pertama kali menulis karangan ilmiah dalam bahasa Melayu.

Ahli bahasa membagi perkembangan bahasa Melayu ke dalam tiga tahap utama, yaitu: (1) Bahasa Melayu Kuno (abad ke-7 hingga abad ke-13), (2) Bahasa Melayu Klasik, mulai ditulis dengan huruf Jawi (sejak abad ke-15), dan (3) Bahasa Melayu Modern (sejak abad ke-20) beraksara Latin (Collins, 2005). Penulis menggolongkannya (1) Bahasa Melayu Kuna pada masa kedigjayaan Kerajaan Sriwijaya (abad 7—13), beraksara Sanskerta/Pallawa, (2) Bahasa Melayu Jawi, beraksara Jawi/arab gundul, (abad 15—19), dimulai oleh Hamzah Fansuri di Barus hingga Raja Ali Haji di Penyengat, (3) Bahasa Melayu Modern (abad 20), dengan aksara Latin, dimulai oleh Van Ophuijsen (Indonesia) dan Wilkinson (Malaka).

Pada abad ke-15 berkembang bentuk yang dianggap sebagai bahasa Melayu klasik (*classical Malay* atau *medieval Malay*). Bentuk ini dipakai oleh Kesultanan Malaka, yang perkembangannya kelak disebut sebagai bahasa Melayu tinggi. Penggunaannya terbatas di kalangan keluarga kerajaan di sekitar Sumatera, Jawa, dan Semenanjung Malaya. Laporan Tome Pires, bangsa Portugis, menyebutkan adanya bahasa yang dipahami oleh semua pedagang di wilayah Sumatera dan Jawa. Magellan dilaporkan memiliki budak dari Nusantara yang menjadi jurubahasa di wilayah itu. Meskipun bangsa Portugis hanya sebentar menetap di nusantara, namun ada beberapa kata yang sama penyebutan dan makna dari bahasa Portugis kemudian dimasukkan dalam kamus bahasa Indonesia, antara lain; sepatu, bangku, sabun, jendela, dan beberapa lainnya.

Hasil penelitian (Collins, 2005) menunjukkan bahwa bahasa Melayu hingga kini melewati lima tahapan periodisasi, mulai dari periode prasejarah (sebelum abad ke-7), periode awal bahasa Melayu (abad ke-7 hingga abad ke-16), periode awal bahasa Melayu modern (abad ke-16 hingga abad ke-18),

periode akhir bahasa Melayu modern (abad ke-18 hingga awal abad ke-20), hingga periode bahasa Melayu pascakolonial (pertengahan abad ke-20).

Khusus terkait pengaruh bahasa Arab ke dalam bahasa Melayu, penting dikemukakan di sini hipotesis Johns dalam (Chambert-Loir, 2009: 51), bahwa “penerjemahan” bahasa Arab ke dalam bahasa Melayu mengalami empat tahap. Johns membagi tahap “penerjemahan” Bahasa Arab ke dalam bahasa Melayu ke dalam empat tahap: (1) penerjemahan lisan kutipan-kutipan pendek Al-Quran ke dalam bahasa setempat; (2) terjemahan antarbaris dan catatan pinggir dalam bahasa Melayu; (3) terjemahan antarbaris lengkap bagi seluruh teks; (4) karya asli berbahasa Melayu berdasarkan khasanah Arab dari wacana Islam.

Perkembangan paling penting bahasa Melayu terjadi pada periode 1530–1880. Pasca kedigjayaan Sriwijaya runtuh, kerajaan-kerajaan Melayu ganti menguat. Selepas Palembang, berjejak di Barus abad ke-16 lanjut ke Aceh perkembangan bahasa Melayu terus berkembang, karya-karya Hamzah Fansuri membuktikan bahwa bahasa Melayu sudah mulai digunakan dalam karya sastra, khususnya syair sejak lima abad yang lalu.

Ciri paling menonjol dalam ragam sejarah ini adalah mulai masuknya kata-kata pinjaman dari bahasa Arab dan bahasa Parsi, sebagai akibat dari penyebaran agama Islam yang mulai masuk sejak abad ke-12. Kata-kata bahasa Arab seperti masjid, kalbu, kitab, kursi, selamat, dan kertas, serta katakata Parsi seperti anggur, cambuk, dewan, saudagar, tamasya, dan tembakau masuk pada periode ini. Proses penyerapan dari bahasa Arab terus berlangsung hingga sekarang (Herniti, 2017: 86-87).

Pada pertengahan abad ke-19 terjadi terobosan penting ketika Raja Ali Haji dari kesultanan Riau-Johor (pecahan Kesultanan Melaka) menulis kamus ekabahasa untuk bahasa Melayu. Sejak saat itu dapat dikatakan bahwa bahasa ini adalah bahasa yang sepenuhnya lengkap memiliki kodifikasi (*full-fledged*), sama tinggi dengan bahasa-bahasa internasional pada masa itu. Kodifikasi ini sangat penting untuk menentukan status sebuah sistem linguistik. Sebagaimana dijelaskan oleh Wardhaugh (1988: 33-34) bahwa sebuah sistem linguistik dapat disebut sebagai bahasa yang mandiri bila memiliki kriteria standardisasi. Standardisasi menunjukkan pada proses suatu bahasa dikodifikasikan yang meliputi pembuatan tata bahasa, kamus, dan kemungkinan literatur. Pada akhir abad ke-19 bahasa Melayu memiliki dua variasi, yakni Melayu pasar dan Melayu tinggi. Melayu pasar berupa bahasa kolokial dan tidak baku. Sementara itu, bahasa Melayu tinggi merupakan bahasa standar atau baku, tetapi terbatas pemakaiannya.

Selain kodifikasi bahasa Melayu yang dibuat oleh Raja Ali Haji, sebelumnya telah banyak karya-karya sastra lainnya yang menggunakan bahasa Melayu sebagai bahasa pengantar seperti Hikayat Raja-Raja Pasai, Hikayat Malam Dagang, Hikayat Hang Kesturi, hukum undang-undang Malaka, *tuhfat al-nafis*, gurindam dua belas, dan sebagainya. Selain hikayat dan karya sastra, telah terdapat kaya sejarah yang menggunakan bahasa Melayu seperti Sejarah Melayu karya Tun Sri Lanang dan Silsilah Raja-Raja Bugis-Melayu karya Raja Ali Haji. Semua karya-karya sastra dan sejarah

tersebut lahir di kawasan Selat Malaka. Karya-karya yang muncul mulai dari abad ke-17 hingga 19 merupakan kiasan kehidupan atau keadaan masyarakat yang mendeskripsikan hubungan antar masyarakat di Selat Malaka.

Memasuki pertengahan abad ke-20 perkembangan bahasa Melayu semakin meluas hingga hampir seluruh Nusantara. Bahkan bahasa Indonesia pun berakar dari bahasa Melayu yang penggunaannya disepakati pada Kongres Pemuda kedua yang dilaksanakan pada 28 Oktober 1928. Selanjutnya pada tanggal 25—27 Juni 1938 dilangsungkan Kongres Bahasa Indonesia I di Solo. Dalam kongres itu Ki Hajar Dewantara menegaskan bahwa "yang dinamakan 'bahasa indonesia' *jaitoe* bahasa *melajoe jang soenggoehpoen pokoknja* berasal dari '*Melajoe Riaoe*', akan tetapi *jang soedah* ditambah, *dioebah ataoe dikoerangi menoeroet keperluan* zaman dan alam *baharoe*, hingga bahasa *itoe laloe moedah* dipakai oleh *rakjat di seloeroeh indonesia;...*". Atas dasar penggunaan bahasa Melayu meluas ke seluruh pelosok tanah air, kongres pertama ini memutuskan bahwa buku-buku tata bahasa yang sudah ada tidak memuaskan lagi, tidak sesuai dengan perkembangan bahasa Indonesia disusun sesuai dengan perkembangan bahasa dan mengajukan tata bahasa baru. Mulai saat itu istilah bahasa Melayu menjadi dialek dan bahasa Indonesia merupakan alat komunikasi yang digunakan untuk membentuk nasionalisme bangsa Indonesia yang menginginkan kemerdekaan sepenuhnya dengan bahasa Indonesia.

Sejak deklarasi bahasa Melayu menjadi bahasa Indonesia tahun 1928, bahasa Indonesia semakin gencar digunakan oleh tokoh-tokoh nasional sebagai alat propaganda untuk perjuangan merebut kemerdekaan Indonesia dari kolonial. Hal ini dibuktikan dengan beberapa tulisan, pidato bahkan media saat itu. Penggunaan ejaan Van Ophuijsen atau ejaan kolonial dan Balai Pustaka adalah salah satunya. Diketahui bahwa ejaan lama bahasa Indonesia adalah salah satu ejaan yang membuat bangsa Belanda dapat mengerti arti bahasa Indonesia. Hal ini berdampak pada kepentingan Belanda untuk melakukan pengawasan terhadap unsur propaganda baik lisan maupun tulisan. Contohnya dapat dilihat beberapa waktu setelah tulisan Ki Hadjar Dewantara, "*Andai Aku Seorang Belanda*," akibatnya ia ditangkap atas persetujuan Gubernur Jenderal Idenburg dan diasingkan ke Pulau Bangka.

Setelah Indonesia terbentuk, pakar-pakar bahasa terus-menerus menyempurnakan bahasa Indonesia. Pada tanggal 28 Oktober hingga 2 November 1954 diselenggarakan Kongres Bahasa Indonesia II di Medan, dan menetapkan bahasa Indonesia sebagai bahasa negara. Masa sepanjang 350 tahun kolonial Belanda dimulai dengan menguasai perdagangan sampai menjajah mengakibatkan pengaruh besar pada bahasa Indonesia. Banyak kata serapan dari bahasa Belanda dalam bahasa Indonesia, contoh misalnya; lap (*lap*), knalpot (*knalpot*), spanduk (*spandoek*), gratis, rentenir (*rentenier*), dan lain-lain.

Pada awal tahun 2004, Dewan Bahasa dan Pustaka dan MABBIM (Majelis Bahasa Brunai, Indonesia, Malaysia) memprakarsai bahasa Melayu dijadikan bahasa resmi ASEAN (*Association of South East Asia Nations*)

memandangkan lebih separuh jumlah penduduk ASEAN mampu bertutur dalam bahasa Melayu. Wacana ini terus diperbincangkan hingga sekarang. Demikian pentingnya bahasa Melayu sebagai bahasa perantara di kawasan induk Dunia Melayu dan diasporanya.

Dapat diperkirakan bahwa penutur bahasa Melayu berjumlah lebih dari 300 juta jiwa, dan merupakan bahasa kelima dalam jumlah penutur bagi bahasa-bahasa di dunia setelah bahasa Mandarin, bahasa Inggris, bahasa Hindi Urdu, dan Spanyol. Bahasa Melayu mempunyai banyak dialek dan sosiolek. Setiap dialek mempunyai perbedaan yang jelas dari segi sebutan dan kosa kata. Misalnya, bahasa Melayu Riau dan Johor berbeda dialektanya dengan bahasa Melayu Palembang, Jambi, dan Bengkulu. Bahasa Melayu dialek Melayu Riau dan Johor menekankan ucapan vokal "e" di ujung kata, sedangkan bahasa Melayu Palembang, Jambi, dan Bengkulu menggunakan vokal "o" di ujung kata. Selain itu, dijumpai pula bahasa yang digunakan oleh masyarakat peranakan atau Cina Selat (campuran pendatang China dan penduduk asal), yang merupakan campuran antara bahasa Melayu dan Hokkian. Bahasa ini dahulunya banyak digunakan di negeri-negeri Selat seperti Pulau Pinang dan Melaka. Bahasa Melayu merupakan bahasa aglutinatif, maksudnya makna perkataan bisa diubah dengan menambah imbuhan tertentu. Umumnya, kata dasar (atau kata akar) terdiri dari kata kerja. Dengan demikian bahasa Melayu dikenal sebagai *lingua franca* karena banyak penuturnya meskipun sebagai bahasa kedua atau berbeda dialektanya (Takari, tt: 7).

## 2.2 Peran Bahasa Melayu dalam Kesatuan Budaya di Sumatera Timur

Bahasa sebagai sumber untuk menafsirkan makna dan sebagai sistem pilihan (Sinar, 2012). Pengaruhnya pada pilihan masyarakat meminjam kata-kata disebabkan oleh adanya hubungan kebudayaan, agama, adat-istiadat dan perdagangan di antara bangsa-bangsa yang terlibat dengan pengguna bahasa Melayu di Selat Melaka. Kontak atau hubungan langsung antara salah satu bangsa dengan bangsa lain. Komunikasi antar bangsa adalah hubungan yang terjaring melalui sistem yang saling mempengaruhi dalam bahasa masing masing. Dari penelusuran eksistensi bahasa Melayu sangat jelas telah terjalin hubungan langsung yang sangat berpengaruh yaitu melalui perdagangan dan penjajahan yang telah menyatukan menjadi budaya Melayu.

Bahasa sebagai pendukung kebudayaan berkembang sesuai dengan peranan yang diberikan kepadanya. Bahasa Melayu mendapat kesempatan untuk menjadi bahasa perdagangan dan bahasa penghubung antara berbagai suku bangsa. Meskipun Bahasa Melayu sudah diketahui sebagai bahasa perantara untuk berdagang, tetapi penggunaannya sebagai *lingua-franca* itu sebenarnya bukan meluas pada peringkat perdagangan dunia seperti bahasa Inggris. Ciri-ciri yang menunjukkan penggunaan bahasa Melayu sebagai *lingua-franca* itu pada bidang perniagaan dan Kaoy (1988:142) menyatakan bahwa bahasa Melayu sebagai bahasa ilmu pengetahuan nusantara telah meluas menjadi media penyampaian agama, filsafat dan kesusasteraan. Pernyataan di atas membuktikan penggunaan bahasa budaya ini dapat

ditelusuri melalui literasi kebudayaan masa lalu, misalnya dalam bentuk tulisan naskah, tulisan makam dan termasuk bentuk suatu bangunan.

Bahasa Melayu sejak dulu sudah merupakan “bahasa budaya” di kepulauan Nusantara. Alasannya sangat jelas karena bahasa Melayu berkembang dari bahasa-bahasa antar suku yang berkomunikasi di nusantara. Oleh sebab itu, bahasa Melayu sebagai bahasa budaya diberlakukan di wilayah kerajaan-kerajaan di sepanjang pantai timur Sumatera, yang berhadapan langsung dengan selat Melaka. Ia mempunyai kedudukan penting dalam pemerintahan kerajaan, sebagai bahasa perantara dan penghubung antara sesama suku bangsa, baik di dalam istana kerajaan maupun di dalam masyarakat. Selanjutnya kedatangan agama Islam telah pula memperkenalkan abjad *Arab Jawoe* (Jawi) yang kemudian dikenal dengan istilah Arab Melayu. Tulisan Arab Melayu ini kemudian menjadi bahasa diplomasi surat menyurat dalam pemerintahan kerajaan Islam, mulai dari Samudra Pasai, kerajaan Sumatera Timur dan Semenanjung Malaya. Hamzah Fansuri dan salah seorang muridnya bernama Shaikh Sham al-Din ibn Abd Allah al-Samatrani banyak menghasilkan karya tulis sastra mereka dalam bahasa Arab Melayu.

Khusus di Sumatera Timur (sekarang Sumatera Utara) atau dikenal dengan tanah Deli memiliki keunikan tersendiri dalam keragaman bahasa yang berasal dari 9 etnis tempatan. Di antara 9 etnis itu terdapat 3 etnis yang memiliki ikatan historis yaitu puak Melayu, etnis Karo dan etnis Simalungun (Batak Timur). Hubungan darah/kekeluargaan diantara ketiganya sangatlah erat. Apabila ditelusuri asal orang Melayu di wilayah Langkat, Deli serta Serdang sebahagian besar adalah nenek moyangnya berasal dari etnis Karo atau Simalungun yang telah menganut agama Islam dan melaksanakan adat-istiadat Melayu serta berbahasa Melayu. Banyak raja-raja Melayu yang mempunyai darah campuran Karo (Langkat, Senembah) dan Simalungun (Padang-Bedagai, Serdang, Batubara) dan lain-lain. Orang Melayu di pesisir Sumatera Timur ini memiliki suatu lembaga dinamakan “Anak Beru” dan “Puang” yang kedudukannya sangat penting dalam menentukan tahapan-tahapan pada pelaksanaan adat perkawinan Melayu. Istilah Anak Beru diadopsi dari bahasa Karo dan istilah Puang diadopsi dari bahasa Simalungun. Lembaga seperti ini tidak didapati pada orang Melayu di Riau atau di semenanjung Malaya. Oleh sebab itu secara historis maupun adat-budaya antara Karo, Melayu dan Simalungun maupun wilayah hunian mereka di Sumatera Timur tidak dapat dipisahkan sejak 500 tahun yang lalu sebagai satu kesatuan wilayah yang utuh.

Terkait bahasa suku, pernah terjadi suatu peristiwa unik di kota Medan. Sekitar tahun 1950-an nama P. Ramlee begitu populer, ia seorang seniman Melayu yang dianggap spektakuler dapat mengimbangi artis India. Nama asli P. Ramlee ialah Teuku Zakaria Bin Teuku Nyak Puteh. Ia kelahiran Penang 22 Maret 1929. Ayahnya seorang putra Aceh asal Lhok Seumawe, menikah dengan Che Mah Hussein asal Kubang Buaya Butterworth, Pulau Penang. Film-film P. Ramlee itu sangat digemari masyarakat kota Medan. Bioskop yang menayangkan film P. Ramlee tak pernah sepi penonton. Namun

masyarakat Medan yang heterogen itu kurang berkenan dengan penggunaan kata *bujang* dalam karya film P.Ramlee yang berjudul ‘Bujang Lapuk’ dan ‘Pendekar Bujang Lapuk’. Sebab kata *bujang* di dalam bahasa Batak bermakna alat kelamin wanita. Untuk mengantisipasi terjadinya konflik massa, terpaksa pemilik bioskop mengganti kata *bujang* menjadi *lajang* pada tiap-tiap gambar promosi film tersebut. *Lajang* bermakna remaja pria dalam bahasa Melayu.

### **Kesimpulan dan Saran**

Dari uraian di atas dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut. Keadaan politik masyarakat di kawasan Selat Malaka dapat membentuk kebudayaan bagi kawasan sekitar Kawasan Selat Malaka menjadi tempat yang berperan penting dalam pembentukan kebudayaan masyarakat sekitar. Keadaan politik membentuk masyarakat multikultural di Selat Malaka karena kawasan ini sangat ramai dilalui sebagai penghubung antara barat dan timur serta antara Eropah, Asia dengan kepulauan di Samudera Pasifik. Kondisi politik di Selat Malaka sampai kepada bangsa Inggris berhasil menguasai Malaka dengan adanya Perjanjian London dan Perjanjian Sumatera yang salah satu isinya adalah Belanda berhak mendapatkan seluruh Pulau Sumatera dan Inggris berhak atas Malaka.

Bahasa Melayu dijadikan sebagai bahasa pengantar atau lingua-franca di kawasan Selat Malaka. Berawal dari migrasi orang-orang Austronesia yang merupakan cikal bakal bahasa Melayu moderen di Kawasan Selat Malaka, kemudian pada abad ke 6-7 bahasa Melayu mendapatkan pengaruh dari bahasa Sansekerta dan kemudian mendapat pengaruh bahasa Arab pada masa penyebaran Islam di Nusantara. Kemudian bahasa Melayu semakin meluas pengaruhnya setelah Bandar Malaka menjadi tempat perdagangan yang sangat ramai dikunjungi berbagai pedagang dari penjuru daerah. Komunitas masyarakat Melayu yang ada di kawasan Selat Malaka adalah sebuah entitas kebudayaan yang menyumbang kepada masyarakat Nusantara sebagai lingua franca, yang telah terjadi secara natural dan berlangsung selama berabad-abad. Sebagai lingua franca bahasa Melayu mengalami perkembangan karena faktor fungsionalnya tersebut. Pembentukan kebudayaan yang masih ada hingga saat ini adalah penggunaan bahasa Melayu sebagai bahasa pengantar. Hingga awal abad 20 dan 21 bahasa Melayu merupakan bahasa yang banyak digunakan sebagai bahasa pengantar. Hal ini dibuktikan dengan penggunaan bahasa Melayu sedikitnya menjadi bahasa resmi dari empat negara yakni Indonesia, Malaysia, Brunai Darussalam dan Singapura. Keempat negara ini letaknya di Asia Tenggara, maka kemudian muncul gagasan bahwa Bahasa Melayu dijadikan bahasa pengantar di kawasan Asia Tenggara.

Bahasa Melayu dikodifikasi sebagai bahasa Indonesia sebagai sistem keterjaringan yang bertindak secara sosial untuk menggambarkan dan menjelaskan bagaimana realitas sosial dikodekan dalam bahasa, baik dalam hal bagaimana bahasa merupakan sarana untuk merefleksikan sesuatu maupun bagaimana adalah cara bertindak (secara simbolis) dengan

komunitas bahasa. Era global membuat kita terjaring dengan dunia luar, salah satunya adalah komunikasi lintas budaya dengan negara-negara lain. Didasari hal tersebut, kebutuhan akan bahasa asing tak bisa dielakan. Jadi, bijaknya, adanya upaya revitalisasi bahasa Indonesia dan bahasa daerah, berdampingan dengan bahasa asing. Oleh karena itu, solusi yang paling konkret dan mungkin adalah membagi peran dari ketiga bahasa tersebut dalam konteksnya masing-masing. Konteks ini berkaitan dengan tempat, waktu, lawan bicara, atau secara lengkap segala sesuatu yang mengiringi waktu berbahasa.

Berdasarkan hal tersebut, solusi dari masalah ini sebetulnya sudah ada, yaitu slogan dari Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa yang berbunyi "*bahasa Indonesia itu wajib, bahasa daerah itu pasti, dan bahasa asing itu perlu*". Sekarang, tinggal bagaimana praktik dari slogan tersebut dalam kehidupan berbahasa masyarakat. Tentu saja, realisasi slogan tersebut tidak akan pernah berhasil bila tidak ada upaya dari pemerintah. Oleh karena itu, peran pemerintah yang menghasilkan berbagai kebijakan yang mendukung keberadaan bahasa nasional dan bahasa daerah sangat diharapkan. Jangan sampai, kebijakan-kebijakan pemerintah malah mematikan bahasa daerah seperti yang pernah terjadi di tempo dulu.

## Daftar Pusaka

- Abdulahadi, W., 1995, *Hamzah Fansuri: Risalah Tasawuf dan Puisi-puisinya*. Bandung: Mizan.
- Abdulahadi, W., 2016, *Cakrawala Budaya Islam*. Yogyakarta: IRCiSoD.
- Abdullah, Abdul Rahman Hj, 2006, *Sejarah dan Kebudayaan Asia Tenggara Tradisional*, Shah Alam: Karisma Publications.
- Bellwood, 1985, *Pre-History of Indo-Malaysia Archipelago*, Sydney: Academic Press.
- Chambert-Loir, H., 2009, *Sadur: Sejarah Terjemahan di Indonesia dan Malaysia*. (H. Chambert-Loir, Ed.). Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Coedes, G, 1968, *The Indianized States of Southeast Asia*, Translated by Sue Brown Cowing, Honolulu: Hawaii University.
- Collins, J. T., 2005, *Bahasa Melayu, Bahasa Dunia: Sejarah Singkat*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Collins, James T., 2005, *Bahasa Melayu Bahasa Dunia*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Cortese, Armando (ed.), 2014, *Suma Oriental: Perjalanan dari Laut Merah ke Cina dan Buku Francisco Rodrigues*, Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Hakim, U. F. R., 2019, Barus sebagai Titik Nol Islam Nusantara: Tinjauan Sejarah dan Perkembangan Dakwah. *Jurnal Ilmiah Syi'ar*. <https://doi.org/10.29300/syr.v19i2.2469>
- Hall, D.G.E., 1998, *Sejarah Asia Tenggara*, terjemahan I.P. Soewarsha, Surabaya: Usaha Nasional.
- Halliday, M.A.K dan R. Hasan. 1985. *Language, Context, and Text: Aspect of Language in A Social-Semiotic Perspective*. Victoria: Deakin University Press.
- Herniti, Ening, "Islam dan Perkembangan Bahasa Melayu", dalam *Jurnal Lektur Keagamaan*, Vol. 15, No. 1, 2017.
- Isa, Hamid Mohd dan Amir Ahmad, 2011, "Orang Laut di Johor: Satu Perspektif Etnografi dan Sejarah", *Prosiding Seminar Antarbangsa "Mengungkap Peradaban Asia Tenggara Melalui Tapak Padang Lawas, Sumatera Utara dan Tapang Sungai Batu, Kedah"*, Medan 25 Mei 2011.
- Isaacs, Harold R., 1993, *Pemujaan Terhadap Kelompok Etnis: Identitas Kelompok dan Perubahan Politik*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Junus, Umar, 1965. *Sedjarah dengan Perkembangan ke Arah bahasa Indonesia dan bahasa Indonesia*. Malang: Lembaga Penerbit IKIP Malang.
- Kaoy, Ibrahim, dkk. 1988. *Bunga Rampai Temu Budaya PKA-3*. Banda Aceh: Kartodirdjo, Sartono, 2014, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500-1900 Dari Emporium Sampai Imperium*, Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Mat, Z., & Sulaiman, M., 2007, Interaksi budaya India & Cina ke atas pengukuhan bahasa dalam Tamadun Melayu. *Jurnal Pengajian Umum*.

- Sinar, Tengku Luckman, 1989, *Hamzah Fansuri, Ulama Mistik dan Pujaan dari Barus*, Harian Waspada Medan
- Sinar, Tengku Luckman, 1994, *Sejarah Bajak Laut di Selat Malaka*, Harian Waspada Medan
- Sinar, Tengku Luckman, 2002, *Bahasa Melayu di Indonesia*, Makalah Persidangan Antara Bangsa di Alorstar, Kedah
- Sinar, Tengku Luckman, 2002, *Kebudayaan Melayu Sumatera Timur*, Medan: USU Press
- Sinar, Tengku Luckman, 2002, *Sumatera Timur Suatu Kesatuan Teritorial Dalam Lintasan Sejarah dan Budaya*, Harian Waspada Medan
- Sinar, Tengku Silvana dan Takari, Muhammad. 2016. *Teori dan Metode untuk Kajian Tradisi Lisan*, Medan: USU Press
- Sinar, Tengku Silvana. 2012. *Teori dan Analisis Wacana: Pendekatan Linguistik Sistemik Fungsional*, USU Penerbit Mitra.
- Supriono, I. A., 2015, Islam di Nusantara dan Transformasi Kebudayaan Melayu Indonesia. *Madania*, 5(2), 177–199.
- Suwardi dan Zulkarnain, 2010, *Bahasa Melayu sebagai Lingua Franca*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Suzuki, Takashi, 2012, *The History of Srivijaya Under the Tributary Trade System of China*, Tokyo: Mekong Publishing.
- Takari, Muhammad, tt, “Melayu: Dari Lingua Franca ke Cultural Franca”, *Makalah Seminar Nasional Masyarakat Adat Budaya Melayu Indonesia*, Universitas Muslim Nusantara Medan.
- Vlekke, Bernard H.M., 2016, *Nusantara: Sejarah Indonesia*, Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Wardhaugh, Ronald, 1988, *An Introduction to Sociolinguistics*, Oxford: Basil Blackwell.

## Biodata Penulis



**Prof. Dra. Tengku Silvana Sinar, MA., Ph.D** adalah Guru Besar Ilmu Linguistik Fakultas Ilmu Budaya Universitas Sumatera Utara sejak tahun 2004 sampai sekarang, lahir di Medan tanggal 16 September 1954. Gelar Dra diperoleh dari jurusan Sastra Inggris Fakultas Sastra Universitas Sumatera Utara Medan pada tahun 1979. Pada tahun 1984 mendapat gelar *Graduate Diploma TEFL* dalam bidang *Teaching English as a Foreign Language* dan tahun 1986 memperoleh gelar *M.A. Applied Linguistics* dari Sydney University, Australia. Gelar *PhD* dalam Ilmu *Linguistics/Discourse Analysis* diperolehnya pada tahun 2003 di Universiti Malaya, Kuala Lumpur Malaysia dengan judul disertasi *Phasal and Experiential Realization in Lecture Discourse: A Systemic-Functional Analysis*. Pernah menjabat sebagai Koordinator KOPERTIS Wilayah I SUMUT dan NAD tahun 2003-2008. Tahun 2006-2010 beliau menjabat sebagai Ketua Program Magister dan Doktor Linguistik USU dan merangkap jabatan Kepala Pusat Bahasa USU pada tahun 2011-2016. Beliau juga aktif menulis buku antara lain Kamus Melayu Deli tahun 1982, Analisis struktur skematika genre tahun 1998, buku *An Introduction to Systemic-functional Linguistic-oriented Discourse Analysis* tahun 2002, Kamus Proses Transitiivitas tahun 2009, Mahkota Adat Melayu Serdang pada tahun 2010, Teori dan Analisis Wacana tahun 2003 (edisi.1) dan 2012 (edisi 2), Kearifan Lokal Berpantun Adat Perkawinan Melayu Batubara tahun 2011, Analisis Wacana Multimodal 2018, dan *Write Argumentative and Exploratory Texts for College* tahun 2019. Pada tahun 2018-2019 melalui penelitian DRPM Dikti beliau mulai meneliti Analisis Wacana Persidangan dalam bidang Linguistik Forensik dan menghasilkan karya ilmiah berjudul *Interpersonal Meaning in Courtroom Discourse: A Systemic Functional Analysis* dalam jurnal internasional bereputasi dan karya-karya ilmiah *Functional Features of Forensic Corruption Case in Indonesia*, *Exploring Textual Function Realization in Corruption Courtroom Discourse*, *Identification of speakers' voices in open trials of corruption cases: acoustic phonetic analysis* dalam prosiding internasional. Beliau pernah menjadi Dosen Teladan USU 19987 dan pada tahun 2015 mendapat 'Augerah Bahasawan Sumatera Utara' oleh Balai Bahasa Sumatera Utara. Beliau aktif sebagai Penasehat dalam Asosiasi Linguistik Sistemik Fungsional Indonesia, Asosiasi Linguistik Terapan Indonesia, Komunitas Linguistik Forensik Indonesia dan sebagai anggota Asia TEFL AILA dan TEFLIN

# Tinjauan Rona Lingkungan Hidup Kawasan Pesisir Timur Sumatera Utara (Selat Malaka) dari Aspek Biogeofisik Kimia dan Sosial

Ternala Alexander Barus

Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam

## 1. Pendahuluan

Perairan Selat Malaka merupakan bagian dari Paparan Sunda yang relatif dangkal dan merupakan satu bagian dengan dataran utama Asia dan beberapa laut dan teluk seperti Laut Cina Selatan, Teluk Thailand, dan Laut Jawa. Selat Malaka di bagian paling sempit, kedalamannya sekitar 30 m dengan lebarnya 35 km, kedalamannya meningkat secara gradual hingga 100 m sebelum *Continental Slope* Laut Andaman. Di dasar selat ini arus pasut sangat kuat terjadi, dan terbentuk riak-riakan pasir besar (*sand ripples*) yang bentuknya sama, dengan bagian puncak/ujungnya searah dengan arus pasut tersebut.

Selat Malaka merupakan jalur pelayaran internasional yang sangat sibuk, sehingga mempunyai peranan yang sangat strategis. Selain sebagai jalur pelayaran laut, Selat Malaka juga diperkirakan mempunyai potensi sumber daya alam yang sangat besar, seperti kandungan minyak bumi, gas dan sumber daya perikanan. Di wilayah Indonesia, perairan Selat Malaka membentang di sepanjang pantai timur Aceh, Sumatera Utara dan Riau.

Pantai berpasir yang mendominasi daerah Pantai Timur Sumatera Utara yang terdiri dari pasir kwarsa, *feldspar* serta sisa-sisa pecahan terumbu karang. Pantai berpasir ini memberi peluang bagi pengembangan wisata pantai/wisata bahari seperti Pantai Cermin, Pantai Sialang Buah, Pantai Klang (Kab. Serdang Bedagai); Pantai Kuala Indah, Pantai Sejarah, Pantai Pasir Putih, Pulau Salah Nama dan Pulau Pandan (Kab. Asahan). Di Pelabuhan Belawan terdapat dermaga umum dan dermaga khusus peti kemas. Di Pantai Timur Sumatera Utara terdapat pelabuhan niaga bertaraf internasional di Belawan (Kota Medan) yang disinggahi oleh kapal-kapal dalam dan luar negeri. Selain pelabuhan niaga terdapat pula pelabuhan khusus untuk kegiatan perikanan yaitu Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) Belawan.

Di Pesisir Timur Sumatera Utara terdapat 436 desa pesisir yang tersebar di 35 Kecamatan dan 7 (tujuh) Kabupaten/Kota. Sebagian besar masyarakat desa pesisir menggantungkan hidupnya secara langsung di wilayah pesisir. Secara umum dapat dilihat bahwa taraf hidup mereka (khususnya nelayan) masih banyak yang hidup pra sejahtera (miskin). Eksploitasi secara besar-besaran terhadap sumberdaya pesisir dan laut dalam rangka pembangunan ekonomi menyebabkan terjadinya kerusakan lingkungan yang cukup parah.

## 2. Pembahasan

### A. Masalah Pengelolaan Wilayah Pesisir Timur Sumatera Utara

Proses tergerusnya garis pantai (erosi/abrasi) dan bertambah dangkalnya perairan pantai (sedimentasi/pengendapan) pada dasarnya merupakan proses yang terjadi secara alami, tetapi kejadian tersebut diperparah dengan ulah manusia yang telah membatat tanaman pelindung pantai (mangrove), baik untuk tujuan pemanfaatan nilai ekonomis kayu bakau maupun untuk konversi lahan menjadi tambak atau lokasi bangunan liar. Dibeberapa bagian pesisir timur Sumatera Utara terdapat garis pantai yang (bertambah) maju terutama di daerah yang sedimentasinya cukup tinggi. Kerusakan mangrove di pesisir timur mempunyai dampak negatif lebih jauh yang dirasakan langsung oleh masyarakat pesisir sendiri antara lain:

- berkurangnya hasil tangkapan ikan dan udang
- semakin sulitnya mendapatkan kepiting bakau (*Scylla serrata*) baik ukuran konsumsi maupun ukuran untuk benih
- terjadi intrusi air laut ke daerah pemukiman penduduk dan areal pertanian

Selain karena kerusakan mangrove, pencemaran juga telah banyak memberi andil pada kerusakan lingkungan pesisir, baik limbah cair maupun limbah padat yang bersumber dari industri dan rumah tangga.

Berdasarkan hasil identifikasi isu pengelolaan wilayah pesisir dan hasil konsultasi Publik yang telah dilaksanakan di tingkat Kabupaten/Kota maupun tingkat Propinsi, maka diperoleh 11 (sebelas) isu yang menjadi prioritas di kawasan pesisir timur Sumatera Utara, yaitu :

- a. Kerusakan Mangrove di Kawasan Pesisir
- b. Penurunan Produksi Perikanan Tangkap
- c. Penurunan Produksi Perikanan Budidaya
- d. Adanya Gangguan dengan Beroperasinya Pukat Langge
- e. Keamanan di Kawasan Pesisir dan Laut
- f. Pencemaran Wilayah Pesisir dan Laut
- g. Rendahnya Kualitas Sumberdaya Manusia
- h. Kurangya Fungsi Kelembagaan dalam Pengelolaan Wilayah Pesisir
- i. Belum Ada Tata Ruang Wilayah Pesisir

### B. Data Rona Lingkungan Pesisir Timur Sumatera Utara

#### a. Biogeofisik-Kimia

Dari hasil pengumpulan data primer maupun data sekunder yang dilakukan oleh Pusat Penelitian Sumber Daya Alam dan Lingkungan, Lembaga Penelitian Universitas Sumatera Utara (*Environmental Baseline Assessment*, 2011) dapat diperoleh berbagai informasi komponen lingkungan sebagai berikut. Pengaruh daratan melalui masukan sedimen melalui sungai-sungai di pesisir timur Sumatra Utara, memiliki potensi kuat untuk terjadinya sedimentasi di lokasi sekitar pesisir pantai. Aktifitas umum disekitar Belawan saat pengamatan menunjukkan adanya alur-alur pelayaran, lokasi penangkapan ikan dan jalur kabel bawah laut yang terletak disekitar lokasi studi.

## Sebaran Suhu dan Salinitas

Suhu merupakan salah satu parameter Oseanografi yang sering diukur, karena kegunaannya dalam mempelajari proses-proses fisis, kimiawi dan biologis di laut. Suhu permukaan laut (SPL) merupakan resultante dari beberapa faktor, diantaranya yang besar pengaruhnya adalah pengaruh radiasi sinar matahari (gelombang pendek) dan gelombang panjang yang dipantulkan, serta hilangnya panas akibat evaporasi. Pada perairan Indonesia, variasi SPL umumnya berkisar 26 – 28°C, karena intensitas matahari umumnya relatif tetap. Namun, karena perairan Indonesia dipengaruhi oleh angin Muson, maka sebaran SPL tergantung pada sistem angin Muson di Indonesia. Pada Desember – Februari, SPL di Kawasan Barat Indonesia umumnya relatif rendah dari pada Kawasan Timur Indonesia, dan kebalikannya pada Juni – Agustus. Sebaran suhu permukaan di Selat Malaka secara umum berkisar antara 28°C to 30°C selama musim barat daya (Juni - Agustus) dan kemudian turun sekitar 1- 2°C pada musim timur laut (Desember - Februari) (Thia-Eng et al., 2000). Hasil pengamatan di lokasi studi pada Desember 2010 memperlihatkan suhu permukaan yang tidak terlalu bervariasi, yaitu sekitar 29°C (Gambar 1). Hal ini adalah wajar untuk skala luas lokasi studi yang sangat terbatas atau masih tergolong skala kecil.

Unsur-unsur kimia yang terdapat dilaut antara lain garam-garaman, gas-gas terlarut dan senyawa-senyawa organik. Begitu kompleksnya senyawa kimia di laut, maka sukar untuk menentukan jumlah zat-zat yang terlarut. Untuk mengatasi kesukaran ini, istilah salinitas digunakan dalam bidang oseanografi, yaitu: jumlah (gram) zat-zat yang terlarut dalam 1 kg air laut, dimana dianggap semua karbonat telah diubah menjadi oksida, bromida dan iodida menjadi klorida serta semua bahan organik telah teroksidasi. Satuannya adalah permil (‰) atau gram per kilogram. Dewasa ini, dengan berkembangnya peralatan modern dalam pengukuran salinitas, maka digunakan satuan psu (*practical salinity unit*) seperti alat yang digunakan dalam studi ini.

Pada perairan Indonesia, seperti halnya suhu, variasi salinitas berubah tergantung angin Muson, dimana pada bulan Desember - Februari curah hujan sangat tinggi dibanding Juni - Agustus. Kisaran salinitas permukaan di perairan Indonesia 32 – 34 ‰ untuk daerah-daerah yang jauh dari pantai (Gambar 2). Dengan demikian, sebaran salinitas permukaan sangat dipengaruhi oleh kondisi lokal, yaitu masukan air tawar seperti yang terlihat pada Gambar 3.2 dengan indikasi salinitas rendah (dibawah 31 psu). Secara umum, Selat Malaka memiliki kisaran salinitas sekitar 29 - 32 psu (atau ‰) dimana pada bagian utara lebih tinggi dibanding bagian selatan Selat Malaka (Thia-Eng et al., 2000).

Pada perairan lepas, pengaruh pencampuran oleh angin akan membentuk lapisan homogen (*mixed layer*) dipermukaan dengan ketebalan/kedalaman tergantung dari kekuatan angin. Lapisan di bawah *mixed layer* akan membentuk perbedaan nilai suhu yang mencolok antara *mixed layer* dengan lapisan dibawahnya. Lapisan yang terjadi perbedaan suhu yang mencolok ini disebut lapisan termoklin (*thermocline*). Lapisan termoklin yang mengalami perubahan suhu yang besar juga mengalami

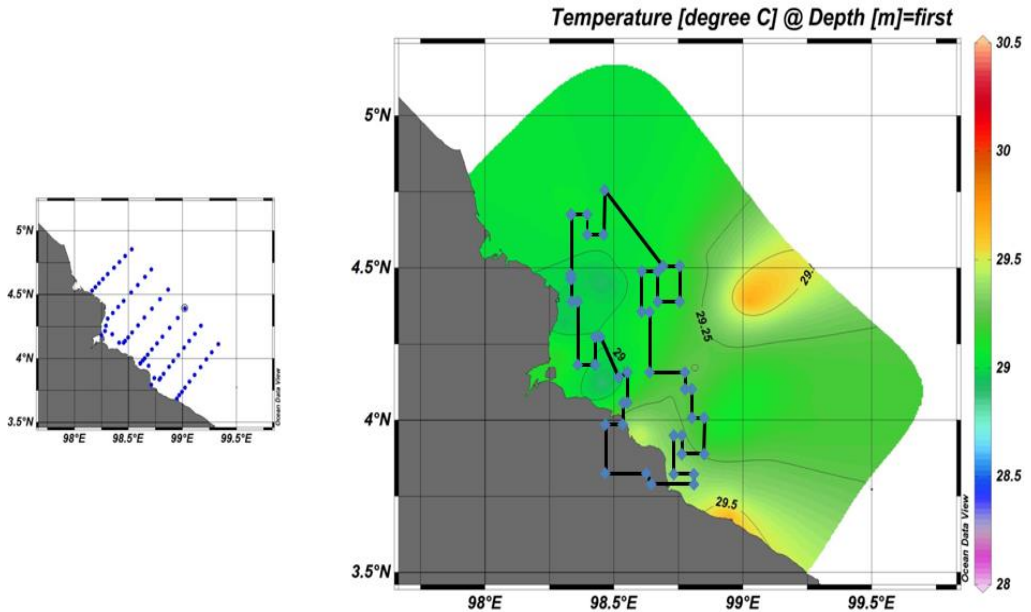
perubahan densitas yang besar, dimana perubahan suhu sebesar  $1^{\circ}\text{C}$  akan mengakibatkan perubahan densitas sebesar  $0.00005 - 0.00035 \text{ gr/cm}^3$ . Dengan demikian, lapisan termoklin merupakan lapisan yang sangat stabil dan sukar ditembus oleh gerakan air yang terdapat pada *mixed layer*. Pada studi ini, tidak terlihat adanya lapisan termoklin yang kuat akibat laut yang tidak terlalu dalam ( $\sim 80 \text{ m}$ ) dan juga kekuatan arus pasut yang mencampur dengan sempurna (Rizal and Sundermann, 1994).

Dari pengamatan hidroceanografi diketahui bahwa pola arus pasut saat pasang baik pasang purnama maupun pasang perbani memiliki pola yang sama, dimana arus bergerak dari arah utara dan timur laut menuju ke arah pantai, namun kecepatan arus pasut saat pasang purnama lebih besar dibanding pasang perbani. Hal yang sama juga terjadi saat surut, dimana pola arus baik saat pasang purnama maupun pasang perbani umumnya sama, yaitu menuju ke arah lepas pantai.

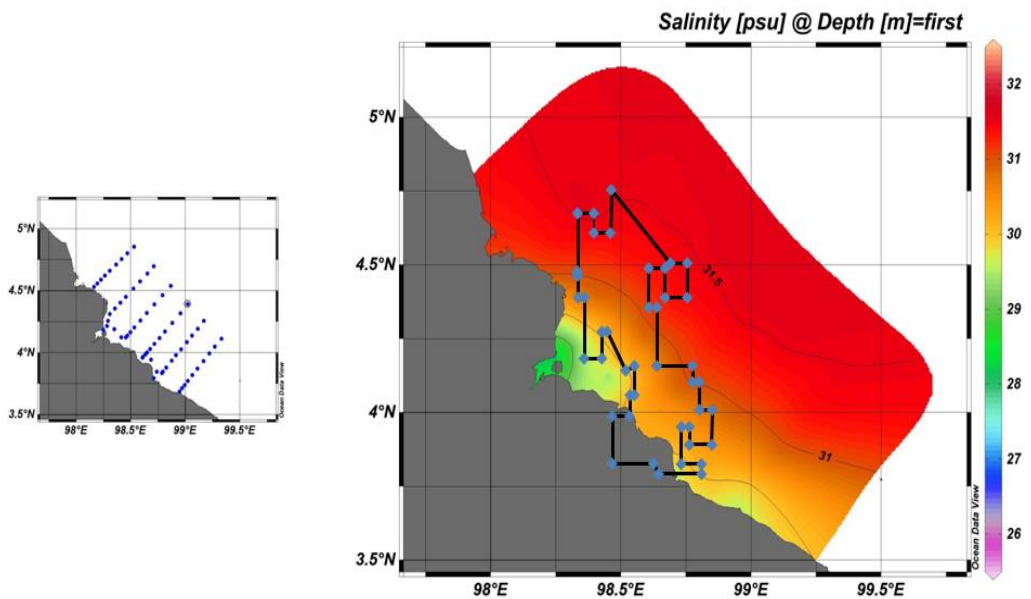
Berdasarkan hasil prediksi gelombang dari data angin diperoleh tinggi gelombang berkisar antara  $1,4 \text{ m} - 2,5 \text{ m}$  dan periode gelombang berkisar antara  $2,1 \text{ detik} - 7,0 \text{ detik}$ . Tinggi gelombang maksimum terjadi ketika angin berhembus dari arah timur laut. Umumnya fluktuasi tinggi gelombang ini tidak bervariasi besar sepanjang bulan dalam satu tahunnya dengan tinggi  $< 2 \text{ m}$ . Hanya pada bulan Mei – Desember 2004 tinggi gelombang terbesar berkisar antara  $2,3 - 2,5 \text{ meter}$  dengan arah penjaran dari timur laut.

Berdasarkan hasil simulasi transformasi gelombang yang bergerak dari timur dapat dilihat bahwa semakin ke arah pantai tinggi, gelombang semakin berkurang hingga mencapai ketinggian  $1,3 \text{ m} - 1,4 \text{ m}$ . Gelombang yang bergerak dari timur laut tinggi gelombang yang mendekati pantai mencapai ketinggian  $1,1 \text{ m} - 1,2 \text{ m}$ . Gelombang yang bergerak dari utara mencapai pantai dengan ketinggian  $0,8 \text{ m} - 0,9 \text{ m}$ .

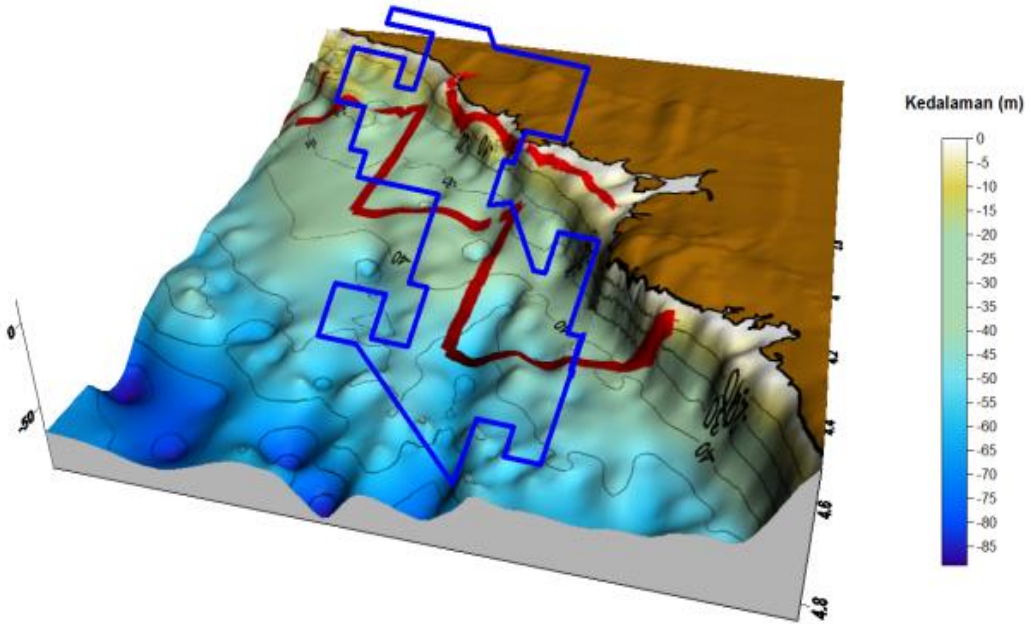
Profil batimetri secara 3-dimensi untuk perairan sekitar lokasi studi diperlihatkan pada Gambar 3.3 dan Gambar 3.4. Secara umum, kondisi batimetri memperlihatkan kondisi kedalaman yang bervariasi dari kedalaman  $< 15 \text{ m}$  didekat pesisir pantai sampai  $80 \text{ m}$  di lepas pantai, khususnya di sebelah timur laut. Pengaruh daratan melalui masukan sedimen melalui sungai-sungai di pesisir timur Sumatra Utara, memiliki potensi kuat untuk terjadinya sedimentasi di lokasi sekitar pesisir pantai. Aktifitas umum disekitar Belawan saat pengamatan menunjukkan adanya alur-alur pelayaran, lokasi penangkapan ikan dan jalur kabel bawah laut yang terletak disekitar lokasi studi.



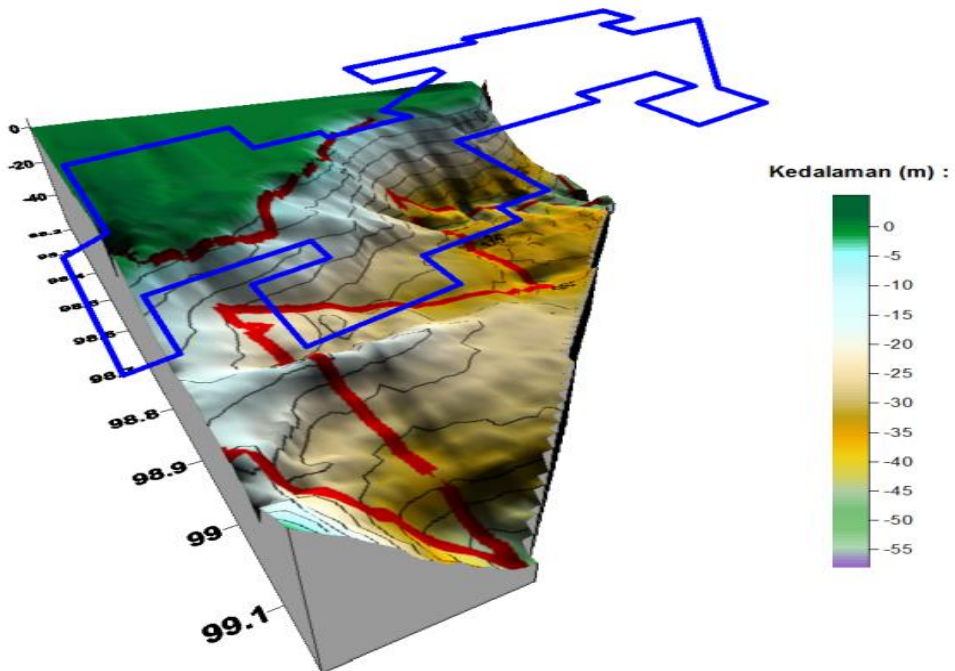
Gambar 1. Lokasi stasiun pengamatan (panel kiri) dan sebaran suhu permukaan laut di lokasi studi (panel kanan).



Gambar 2. Lokasi stasiun pengamatan (panel kiri) dan sebaran salinitas permukaan laut di lokasi studi (panel kanan).



Gambar 3. Profil Kedalaman Perairan 3D dari Digitasi Peta CMAP Norway beserta overlay dengan tracking pengukuran kedalaman dari sudut pandang sebelah utara.



Gambar 4. Profil Kedalaman Perairan 3D dari Digitasi Peta CMAP Norway beserta overlay dengan tracking pengukuran kedalaman dari sudut pandang sebelah selatan.

## Kualitas Lingkungan

Hasil analisis terhadap kualitas udara menunjukkan kondisi udara ambien yang masih baik, ditandai dengan nilai parameter yang masih di bawah baku mutu yang berlaku. Hasil analisis terhadap kualitas air laut, air permukaan dan air tanah, menunjukkan kualitas air yang masih baik, terlihat dari nilai parameter kualitas air yang masih di bawah baku mutu yang berlaku, kecuali untuk logam terlarut seperti besi (Fe), seng (Zn), dan tembaga (Cu). Analisis sedimen menunjukkan adanya kandungan besi (Fe) yang cukup tinggi dari semua sampel yang dianalisis.

Keanekaragaman plankton yang ditemukan termasuk dalam kategori rendah sampai sedang. Tidak dijumpai adanya *blooming* populasi plankton di seluruh perairan yang diamati. Keanekaragaman hewan benthos yang relatif sedikit diperkirakan berkaitan dengan substrat/sedimen yang berfungsi sebagai habitatnya. Hasil pengamatan terhadap sedimen menunjukkan kandungan organik yang rendah sehingga daya dukungnya bagi pertumbuhan benthos juga tidak terlalu besar. Selain itu tekstur sedimen yang liat berpasir dan padat, juga menyebabkan kondisi yang tidak baik bagi pertumbuhan benthos. Kelompok nekton/ikan yang dijumpai umumnya adalah ikan-ikan pelagis (hidup di lapisan permukaan kolom air) dan ikan demersal (hidup pada bagian dasar). Umumnya adalah ikan-ikan yang bernilai ekonomis dan menjadi sumber mata pencaharian masyarakat pesisir umumnya.

Data hasil survey yang diperoleh dari lapangan berupa hasil tangkapan ikan/komoditi perikanan yang dominan ditangkap oleh para nelayan, selanjutnya langsung dipasarkan di tempat pendaratan ikan dan tempat pelelangan ikan serta pasar-pasar ikan terdekat. Jenis-jenis ikan yang didata umumnya adalah ikan pelagis kecil yang habitatnya adalah pada bagian atas dari suatu kolom perairan (bagian permukaan). Kelompok lain yang juga ditemukan adalah ikan-ikan demersal yang hidup pada lapisan kolom air yang dalam (dekat bagian dasar laut). Salah satu sifat dari ikan-ikan tersebut yang perlu mendapat perhatian adalah sifat migrasi/ruaya yang dilakukan ikan dengan tujuan untuk melakukan reproduksi ataupun kaitannya dengan faktor nutrisi dan perubahan kondisi lingkungan. Sebagian besar dari ikan-ikan yang didata merupakan ikan-ikan yang bernilai ekonomis yang umumnya dikonsumsi oleh masyarakat.

Potensi sumberdaya perikanan yang berada di perairan Selat Malaka ini lebih banyak didominasi oleh kelompok sumberdaya ikan pelagis kecil dan ikan demersal dengan potensi masing-masing sebesar 19.60 juta ton dan 82.40 juta ton (Masrikat, J. A. N., 2003). Ikan yang ditemukan umumnya jenis ikan pelagis kecil, dengan ukuran panjang dominan antara 3.31 – 4.68 cm, dan lebih banyak terdistribusi pada lapisan kedalaman 5-15 m dengan densitas 0.2932 ikan/m<sup>3</sup>. Densitas ikan ditemukan antara 0.0014 ikan/m<sup>3</sup> hingga 1.365 ikan/m<sup>3</sup> dengan rata-rata 0.1472 ikan/m<sup>3</sup> dan densitas ikan tertinggi pada suhu 29.81-30.11 °C, dan salinitasnya antara 29.36-31.84 ‰. Perairan ini merupakan salah satu dari 9 wilayah pengelolaan perikanan yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perikanan. Potensi lestari yang dimilikinya sekitar 0,24 juta ton per tahun dengan tingkat pemanfaatan sebesar 135 %.

## **Tingkat Kerusakan Mangrove di Kabupaten Langkat**

Kawasan mangrove di wilayah Kabupaten Langkat tersebar di tujuh wilayah kecamatan, yaitu Kecamatan Besitang, Brandan Barat, Gebang, Pangkalan Susu, Secanggang, Sei Lapan dan Tanjung Pura. Kawasan mangrove di wilayah Kabupaten Langkat terbagi atas dua tipe sistem lahan, yaitu KHY dan KJP. Pada Kecamatan Besitang, terdapat kawasan mangrove seluas 361,65 hektar, yang terbagi ke dalam dua tipe sistem lahan, yaitu KHY seluas 149,34 hektar dan KJP seluas 212,31 hektar. Status kawasan mangrove pada Kecamatan Besitang terbagi kedalam Kawasan Hutan seluas 212,31 hektar dan Non Kawasan Hutan seluas 149,34 hektar. Pada Kecamatan Brandan Barat, terdapat kawasan mangrove seluas 1.936,12 hektar, yang terbagi ke dalam dua tipe sistem lahan, yaitu KHY seluas 199,61 hektar dan KJP seluas 1.736 hektar. Keseluruhan kawasan mangrove pada Kecamatan Brandan Barat memiliki status Kawasan Hutan. Pada Kecamatan Gebang, terdapat kawasan mangrove seluas 7.551,99 hektar, yang terbagi ke dalam dua tipe sistem lahan, yaitu KHY seluas 2.784,99 hektar dan KJP seluas 4.767 hektar. Keseluruhan kawasan mangrove pada Kecamatan Gebang memiliki status Kawasan Hutan.

Pada Kecamatan Pangkalan Susu, terdapat kawasan mangrove seluas 9.906,43 hektar, yang terbagi ke dalam dua tipe sistem lahan, yaitu KHY seluas 7.259,36 hektar dan KJP seluas hektar. Status kawasan mangrove pada Kecamatan Pangkalan Susu terbagi kedalam Kawasan Hutan seluas 9.217,85 hektar dan Non Kawasan Hutan seluas 688,58 hektar. Pada Kecamatan Secanggang, terdapat kawasan mangrove seluas 8.148,3 hektar, yang terbagi ke dalam dua tipe sistem lahan, yaitu KHY seluas 1.316,49 hektar dan KJP seluas 6.831,81 hektar. Keseluruhan kawasan mangrove pada Kecamatan Secanggang memiliki status Kawasan Hutan. Pada Kecamatan Sei Lapan, terdapat kawasan mangrove seluas 5.385,82 hektar, yang terbagi ke dalam dua tipe sistem lahan, yaitu KHY seluas 3.615,52 hektar dan KJP seluas 1.770,3 hektar. Keseluruhan kawasan mangrove pada Kecamatan Sei Lapan memiliki status Kawasan Hutan. Pada Kecamatan Tanjung Pura, terdapat kawasan mangrove seluas 9.953,58 hektar, yang terbagi ke dalam dua tipe sistem lahan, yaitu KHY seluas 2.581,19 hektar dan KJP seluas 7.372,39 hektar. Status kawasan mangrove pada Kecamatan Tanjung Pura terbagi kedalam Kawasan Hutan seluas 9.935,15 hektar dan Non Kawasan Hutan seluas 18,43 hektar.

Dari keseluruhan kawasan mangrove seluas 43,014 hektar yang berada di wilayah Kabupaten Langkat, maka kondisi kawasan mangrove tersebut saat ini, seluas 2.711,28 hektar (6,4%) termasuk dalam kategori Tidak Rusak, atau dengan kata lain masih dalam kondisi baik. Sebagian lain dari kawasan mangrove tersebut telah mengalami kerusakan dengan tingkatan yang berbeda. Wilayah seluas 17.915,85 hektar (41,6%) termasuk dalam kategori Rusak dan seluas 22.387,57 hektar (52%) berada dalam kondisi Rusak Berat.

### **b. Aspek Sosial Ekonomi**

Sebagian besar masyarakat desa pesisir menggantungkan hidupnya secara langsung di wilayah pesisir. Secara umum dapat dilihat bahwa taraf

hidup mereka (khususnya nelayan) masih banyak yang hidup pra sejahtera (miskin). Eksploitasi secara besar-besaran terhadap sumberdaya pesisir dan laut dalam rangka pembangunan ekonomi menyebabkan terjadinya kerusakan lingkungan yang cukup parah.

Konflik kepentingan terjadi antara sektor perikanan dan kehutanan sehubungan pemanfaatan jalur hijau untuk tambak; antara perikanan dengan pertanian sehubungan alih fungsi lahan sawah menjadi tambak yang banyak terjadi di pantai timur Sumatera Utara. Demikian juga konflik kepentingan antara nelayan dengan nelayan, nelayan dengan sektor perhubungan.

Tampilan realitas sosial masyarakat pesisir, menunjukkan gambaran tentang sebuah potret masyarakat yang relatif terbuka dan mudah menerima serta merespons perubahan yang terjadi. Hal ini dapat dimaklumi mengingat kawasan pesisir merupakan kawasan yang sangat terbuka dan memungkinkan bagi berlangsungnya proses interaksi sosial antara masyarakat lokal dengan pendatang. Fakta sosial lain yang juga mewarnai kehidupan masyarakat pesisir adalah adanya struktur sosial yang tercermin melalui hubungan antara nelayan dan toke. Hubungan ini meski bersifat mutualistis (saling membutuhkan), namun secara *de facto* hubungan ini sebenarnya tidak sejajar. Justru sebaliknya, semakin mengekalkan proses ketergantungan nelayan terhadap toke.

Dari realitas ekonomi, nyata sekali bahwa kehidupan nelayan memang sangat rentan. Terlebih-lebih ketika mereka semata-mata tergantung pada hasil penangkapan ikan dari laut. Ketika laut semakin sulit memberikan hasil yang maksimal, maka hal ini merupakan ancaman bagi keberlangsungan kehidupan ekonomi pada masa-masa selanjutnya. Meskipun dari kegiatan melaut adakalanya memberikan hasil yang melimpah, namun tak jarang pula bahkan seringkali hasilnya hanya bisa menutupi kebutuhan satu hari saja. Sementara untuk esok harinya diserahkan pada hasil tangkapan yang akan dilakukan, demikian seterusnya.

Salah satu pemicu timbulnya konflik antarnelayan adalah kondisi sosial ekonomi dan motivasi/perilaku yang ada pada masyarakat nelayan. Untuk itu, agar konflik dapat dihindari maka perlu dilakukan upaya-upaya yang mengarah pada peningkatan kesejahteraan nelayan dan perubahan motivasi/perilaku ke arah yang lebih positif. Upaya tersebut antara lain dapat dilakukan melalui kegiatan pemberdayaan (*empowerment*). Diharapkan dengan kegiatan pemberdayaan yang dilakukan secara intensif dan berkesinambungan maka konflik antarnelayan dapat dihindari.

### **c. Identifikasi Kawasan Sensitif**

Pengertian kawasan sensitif dalam format penyusunan kajian rona lingkungan *environmental baseline assesment* (EBA) adalah sebagai daerah yang dianggap rentan terhadap berbagai aktifitas manusia (migas, dll) yang akan dikembangkan dengan memperhatikan pada 3 aspek dasar yaitu; ada tidaknya kawasan lindung di kawasan tersebut, intensitas aktivitas sosial ekonomi, dan kondisi rona lingkungan yang memiliki karakteristik dan fungsi khusus secara ekologi.

Berdasarkan ada tidaknya kawasan lindung, maka beberapa area studi termasuk dalam Kawasan Konservasi Sumber Daya Alam (KSDA) Langkat Timur Laut yang berdasarkan SK. Menteri Pertanian No.811/Kpts/Um/II/1980 tanggal 5 Nopember 1980 seluas 16 ribu Ha dan terletak di Kecamatan Tanjung Pura dan Secanggang dan Labuhan Deli yang dikelola oleh BKSDA (Balai Besar Konservasi Sumber Daya Alam) Sumatera Utara. Seluruh kawasan ini telah menjadi kawasan suaka margasatwa. Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Pertanian No. 811/Kpts/Um/11/1980 Kawasan Hutan Langkat Timur Laut/Hutan Produksi tersebut telah diubah statusnya menjadi Suaka Alam dengan fungsi sebagai Suaka Margasatwa. Dan sesuai SK Mentan tersebut ditetapkan pula :

- Kawasan Hutan Karanggading dengan luas 6.245 Ha berada di wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II Deli Serdang
- Kawasan Hutan Langkat Timur Laut dengan luas 9.520 Ha berada di Kabupaten Daerah Tingkat II Langkat

Kawasan ini termasuk dalam ekosistem hutan pantai/mangrove maka vegetasinya didominasi jenis bakau putih/hitam (*Rizophora apiculata*), langgadai (*Bruquieria parviflora*), buta-buta (*Excocaria sp*) dan nyirih (*Xylocarpus granatum*) serta nipah (*Nipa fructican*). Sedangkan jenis satwa yang banyak dijumpai adalah kera (*Macaca fascicularis*), lutung (*Presbytis cristata*) dan raja udang (*Alcedo atthis*), juga elang laut, ular, ikan dan beberapa jenis mamalia.

### **C. Rencana Strategi Pengelolaan Wilayah Pesisir Secara Terpadu (Kep. Gubernur Sumatera Utara 136/3247.KI, 16-12-2004)**

Pola dan arahan pembangunan Sumatera Utara merupakan inti Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi Sumatera Utara yang pada hakikatnya berisi arahan-arahan penggunaan ruang pada wilayah propinsi, yang didasari oleh prinsip pemanfaatan sumberdaya alam berazaskan keseimbangan lingkungan dan pembangunan berkelanjutan. Penyusunan rencana tata ruang pesisir memicu terjadinya konflik kepentingan dalam pemanfaatan wilayah pesisir. Konflik kepentingan terjadi antara sektor perikanan dan kehutanan sehubungan pemanfaatan jalur hijau untuk tambak; antara perikanan dengan pertanian sehubungan alih fungsi lahan sawah menjadi tambak yang banyak terjadi di pantai timur Sumatera Utara. Demikian juga konflik kepentingan antara nelayan dengan nelayan, nelayan dengan sektor perhubungan. Penataan ruang pesisir merupakan salah satu usaha untuk menekan terjadi konflik kepentingan pemanfaatan ruang di wilayah pesisir. Pada saat ini aktivitas pemanfaatan sumberdaya pesisir semakin hari semakin meningkat dengan cara yang tidak ramah lingkungan. Kondisi ini akan menurunkan daya dukung sumberdaya wilayah pesisir.

Upaya pembangunan dengan pemberdayaan dan pengelolaan sumber daya laut seharusnya menjadi program prioritas Pemerintah Daerah Provinsi dan dilegitimasi melalui suatu peraturan perundang-undangan yang sah. Peraturan perundang-undangan tersebut diharapkan mampu memberikan legalitas bagi Pemerintah Daerah Provinsi untuk bertindak dalam proses

pengelolaan sumber daya laut. Pemerintah pusat sebagai induk pemerintahan diharapkan mendukung upaya pengelolaan sumber daya laut oleh Pemerintah Daerah Provinsi dengan mengeluarkan peraturan perundang-undangan yang mencakup hal-hal berkaitan dengan pola pembangunan untuk wilayah Indonesia serta harus mempertimbangkan karakteristik daerah. Selain itu diperlukan stimulus dari pemerintah pusat baik dalam bentuk bantuan infrastruktur untuk daerah kepulauan, tambahan sumber dana baik dalam bentuk penambahan dana transfer, belanja sosial, dan modal untuk mempercepat proses pembangunan di daerah kepulauan, mengikutsertakan dan memperdayakan peran serta masyarakat di daerah kepulauan serta perlu diatur secara jelas mengenai kewenangan daerah kepulauan dalam mengelola wilayah tersebut.

### 3. Kesimpulan

- Sebagian besar masyarakat desa pesisir menggantungkan hidupnya secara langsung di wilayah pesisir. Secara umum dapat dilihat bahwa taraf hidup mereka (khususnya nelayan) masih banyak yang hidup pra sejahtera (miskin).
- Konflik kepentingan terjadi antara sektor perikanan dan kehutanan sehubungan pemanfaatan jalur hijau untuk tambak; antara perikanan dengan pertanian sehubungan alih fungsi lahan sawah menjadi tambak yang banyak terjadi di pantai timur Sumatera Utara. Demikian juga konflik kepentingan antara nelayan dengan nelayan, nelayan dengan sektor perhubungan.
- Eksploitasi secara besar-besaran terhadap sumberdaya pesisir dan laut dalam rangka pembangunan ekonomi menyebabkan terjadinya kerusakan lingkungan yang cukup parah.
- Pemanfaatan sumber daya pesisir dan laut, khususnya di perairan Selat Malaka hendaknya didasari oleh prinsip pemanfaatan sumberdaya alam berazaskan keseimbangan lingkungan dan pembangunan berkelanjutan serta dengan mempertimbangkan kearifan lokal yang berkembang di tengah-tengah masyarakat pesisir.

#### Catatan :

Tulisan ini berdasarkan rangkuman hasil studi tentang *Environmental Baseline Assessment (EBA) West Glagah Kambuna Block*, yang disusun oleh Pusat Penelitian Sumber Daya Alam dan Lingkungan, Lembaga Penelitian, Universitas Sumatera Utara bekerjasama dengan Petronas Carigali (West Glagah Kambuna) Ltd pada tahun 2011.

#### Tim Penyusun :

1. Prof. Dr. Ing. Ternala Alexander Barus, MSc. (Team Leader)
2. Alan Frendy Koropitan, Ph.D. (Hydroceanography)
3. Ameilia Zuliyanti Siregar, MSc. (Biologi)
4. Ir. Naira T. Tarigan (Perikanan)
5. Dra. Sri Alem Sembiring, MSi. (Sosial)

## Daftar Pustaka

- Barus, T.A. (2004). Pengantar Limnologi. Studi Tentang Ekosistem Air Daratan. Penerbit USU Press. ISBN : 979-458-190-9.
- BRR NAD-NIAS. 2007. Identifikasi dan Inventarisasi Kawasan Budidaya Tambak di Pantai Timur NAD..
- BRR NAD-NIAS. 2007a. Penyusunan Rencana Umum Tata Ruang Wilayah Pesisir Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, Pasca Tsunami. Laporan Akhir (Buku Rencana)..
- Bernard, H. Russell. 1994. Research Methods in Anthropology: Qualitative and Quantitative Approaches. Second Edition. Sage Oublications. California.
- Chua Thia- Eng, Ingrid R.LGorre, S Adrian Ross, Stella Regina Bernad, Bresilda Gervacio, M Corazon Ebarvia. 2000. The Malacca Straits. Marine Pollution Bulletin, Vol. 41/1-6, pages 160-178
- Endraswara, Suwardi, Drs. 2006. Metode Penelitian Kebudayaan. Yogyakarta, Gadjah Mada University Press.
- Fahlevi, reza. 2010. "Hutan dirambah-Paluh Ditutup - Nelayan Kesulitan Mencari Kepiting" artikel dalam [http://www.medanbisnisdaily.com/news/read/2010/11/06/6662/nelayan\\_kesulitan\\_mencari\\_kepiting/](http://www.medanbisnisdaily.com/news/read/2010/11/06/6662/nelayan_kesulitan_mencari_kepiting/)
- Jamaluddin, Ibrahim. 2007 "Menjamu Laut, Menyelamatkan Mangrove" artikel dalam <http://www.soindonesia.org/node/7>.
- Keputusan Gubernur Sumatera Utara. 2004. Rencana Strategis Pengelolaan Wilayah Pesisir Provinsi Sumatera Utara., No. 136/3240.K, 16 Desember 2004.
- Lubis, Togar. 2008 "Hutan KSDA Dan TNGL Di Langkat Akan Segera Punah Masih Pantaskah Langkat Disebut Berseri ?" artikel dalam <http://ksemar.wordpress.com/2008/10/15/hutan-ksda-dan-tngl-langkat-segera-punah/>
- Manggeng, Dirman. 2009. "Kearifan Budaya Melayu Sumatera Utara dalam Pengelolaan Kelautan" dalam <http://dirmanmanggeng.blogspot.com/2009/02/laut-sumut.html>.
- Masriat, J. A. N., 2003. Distribusi, Densitas Ikan dan Kondisi Fisik Oceanografi di Selat Malaka. Program Pascasarjana, IPB.
- Nagel, P. 1989. Biological Oceanography An Introduction. New York: Pergamon Press.
- Sukardjo, S. 1986. Natural regeneration status of commercial mangrove species (*Rhizophora mucronata* and *Bruguiera gymnorrhiza*) in mangrove forest of Tanjung Bugin, Banyuasin District, South Sumatera. Forest Ecology and Mangrove 20: 233-252.
- Syamsul Rizal & Juergen Suenderman. 1994. On the M2-tide of the Malacca Strait: A numerical investigation. Deutsche Hydrografische Zeitschrift, Vol 46, pages 61 – 80.
- Tjardhana dan E. Purwanto. 1995. Hutan mangrove Indonesia. Duta Rimba 21: 2-17.
- Tomas, C.R. 1997. Identifying Marine Fitoplankton. Florida Departement of Environment Protection. Academic Press. Florida.

## Biodata Penulis



**Prof. Dr. Ing. Ternala Alexander Barus, MSc** menyelesaikan pendidikan sarjana di jurusan Biologi Institut Teknologi Bandung pada tahun 1984. Selanjutnya bekerja sebagai staf pengajar di jurusan Biologi FMIPA USU. Pada tahun 1989 penulis mendapat kesempatan untuk melanjutkan studi di University Of Kassel Jerman dan menyelesaikan program master pada tahun 1992 dan program doktor pada tahun 1995. Penulis banyak melakukan penelitian di bidang penentuan kualitas dan pengelolaan ekosistem perairan. Selain sebagai staf pengajar di jurusan Biologi FMIPA USU, penulis juga aktif sebagai staf peneliti di Pusat Penelitian Lingkungan, Lembaga Penelitian Universitas Sumatera Utara dan banyak melakukan kegiatan monitoring lingkungan serta penyusunan dokumen AMDAL dari berbagai kegiatan.

# Nilai Strategis Bahasa Melayu-Indonesia Pada Aktivitas di Tengah Hamparan Laut Selat Malaka

Wan Syaifuddin  
Fakultas Ilmu Budaya

## 1. Pendahuluan

Penelitian tentang “ Kearifan Lokal Di Laut Masyarakat Melayu Pantai Timur Sumatra Utara Mencegah Bencana “ (1) mendapati bahwa berbagai jenis bentuk kearifan lokal di laut. Bentuk dan jenisnya dikemas dalam bahasa Melayu-Indonesia. Ide dan gagasannya menunjukkan bahwa pentingnya menjaga perilaku dalam pergaulan sesama saat berada/beraktivitas di hamparan laut Selat Malaka. Oleh karena, para pengharung, baik di kalangan nelayan maupun pebisnis (kapal Kargo) saat mengharungi Selat Malaka jarang terpikir tentang adanya sekatan-sekatan baik perihal hukum dan peraturan maupun batas wilayah negara-bangsa. Melainkan, mereka lebih memikirkan media yang dapat lebih memperlancar komunikasi demi pergaulan sehingga selamat, aman, dan menuai untung yang lebih saat memasarkan berbagai barang (ikan hasil tangkapan kelengkapan hidup, dan sesuatu benda ? ) di tengah hamparan laut Selat Malaka. Saat-saat beraktifitas dalam pergaulan, prinsip yang diutamakan “... *senangnya antar sesama. Bagai ; Yang buta peniup sanai, yang tuli pelepas letusan bedil, yang lumpuh menghuni setia kapal, yang kuat pemikul jangkar, yang bodoh di suru suruh, yang cerdik lawan berunding, yang tua tempat bertanya,dan yang pandai tempat belajar serta yang bertahta kawan berdamai..*”{2}

Pernyataan seorang yang terlibat dalam aktivitas dan berinteraksi di tengah hamparan laut Selat Malaka bernama Sobri,{3} bahwa keharmonisan dalam interaksi di tengah laut Selat Malaka, utamanya; karena adanya titik temu bahasa yang digunakan, yaitu bahasa Melayu-Indonesia. Kemudiannya, wujudnya tujuan dan kepentingan yang sama sehingga adanya pergaulan yang harmonis dan terjadi saling memenuhi kebutuhan yang menguntungkan. Oleh karena seiring pula dengan bahwa di antara para pelaut diikat oleh persamaan nilai budaya. Persamaan ini wujud dan ketara saat individu mengatur dan menginterpretasikan kesan-kesan sensorisnya guna memberikan arti bagi lingkungan, tidak hanya alam, melainkan bahasa dan budaya. Hal ini sama seperti yang dimaksud Syaifuddin {4} bahwa sesungguhnya perilaku para pengharung di tengah laut Selat Malaka sering kali tidak hanya didasarkan pada persepsi tentang kebutuhan semata dan bukan pula hanya pada kenyataan alam itu sendiri.

Bahasa Melayu sebagai alat atau media komunikasi di hamparan laut Selat Malaka, sepanjang sejarah memang telah memainkan peranan sebagai alat perpaduan bagi semua kalangan suku bangsa Melayu baik di pesisir ataupun pada hamparan lepas laut Selat Malaka. Ia adanya secara alamiah sebagai proses persamaan nilai budaya. Keberadaan Bahasa Melayu yang

demikian telah lama mengembang sebagai bahasa perantara bagi puluhan, malah ratusan suku bangsa dalam rumpun Melayu. Bahkan, kepada kaum-kaum imigran China, Arab, dan Tamil/India di kawasan Selat Malaka. Husein {5} menyatakan karena agama dan kebudayaan Hindu dan agama serta peradaban Islam, lebih cepat berakulturasi melalui Bahasa Melayu. Melalui Islam, tradisi penulisan dan perpaduan intelektual masyarakat yang berbahasa Melayu pun menjadi cukup kemas {6}.

Pada awal abad ke-20, Bahasa Melayu sebagai bahasa kebangsaan (bahasa nasional – negara) bagi negara-negara di Kepulauan Asia Tenggara mulai menguntum. Perkembangannya di Indonesia yang paling menarik, Bahasa Melayu menyerap secara menyeluruh ke daerah pedalaman, menguasai ratusan suku yang sebelumnya tidak pernah tersentuh oleh bahasa dan kebudayaan, apalagi warga di pesisir Selat Malaka, termasuk Pantai Timur Sumatra Utara. Bahasa Melayu menjelma sebagai bahasa kebudayaan bagi kahalayaknya. Kesusasteraan Melayu-Indonesia berkembang pesat. Bahkan, Kemerdekaan Indonesia tahun 1945 dapat dikatakan hanya melanjutkan serta memperkuat proses hal tersebut. Di Malaysia pun, setelah kemerdekaannya, bahasa Melayu juga berkembang sebagai bahasa kebudayaan dari berbagai kaum warga bangsanya, khususnya kaum imigran dari luar negaranya.

Proses perkembangan itu di Malaysia belum lagi lengkap, tapi sudah mulai ketara kesannya. Sebaliknya, Brunei Darussalam yang homogen warga negaranya, proses pembauran dari Bahasa Melayu yang seperti di Indonesia dan Malaysia begitu diperlukan sebagai pembelajaran. Di Singapura, bangsa Melayu yang minoritas mempertahankan dan melanjutkan tradisi bahasanya, manakala Bahasa Melayu juga masih digunakan secara terbatas sebagai *lingua franca* kepada masyarakat pelbagai kaumnya. Dilihat secara keseluruhannya, Bahasa Melayu pada waktu itu tidak seutuhnya menguasai seluruh Nusantara sebagai bahasa perhubungan dan kebudayaan. Namun, sesungguhnya bahasa Melayu hanya digunakan ratusan juta penutur yang terdiri dari ratusan suku bangsa dan puluhan kelompok imigran. Keluasan serta kepadatan pengguna Bahasa Melayu-Indonesia pada saat ini di wilayah yang berhampiran dengan Selat Malaka niscahnya tidak dapat dibanding, apalagi disamakan dengan zaman lampau.

Bermula pada akhir abad ke-20 bahasa Melayu menghadapi perpecahan yang hampir tiada bandingannya di dalam sejarah. Ini lantaran nasionalisme masing –masing negara bangsa yang memisah dan mengasingkan wilayah, dan tiap kawasan itu mengembangkan bahasa dan kebudayaannya dalam dunianya. Negara-bangsa Malaysia berkembang dan terpisah dari bangsa dan bahasa Melayu-Indonesia, atau Melayu Singapura, dan Melayu di Thailand Selatan (Patani), apalagi Brunei Darussalam. Walaupun semuanya mempunyai sejarah asal usul yang sama, namun, perbezaan-perbezaan yang timbul masih minimal. Oleh karena itu, keberadaan penggunaan bahasa Melayu-Indonesia di hamparan laut Selat Malaka mempunyai nilai positif, bahkan strategis dalam konteks keberadaan negara dan bangsa Indonesia atas Selat Malaka. Tetapi, keadaan ini kalau

dibiarkan di samping akan mengancam negara kesatuan Republik Indonesia juga nasionalisme negara-bangsa, bahkan Bahasa negara- nasional Indonesia pada masa akan datang.

## **2. Pembahasan**

Memahami dan mencermati Ancaman perpecahan bahasa Melayu pada masa depan cukuplah nyata, jikalau nasionalisme negara-bangsa yang berhampiran dengan Selat Malaka tidak dapat di atasi. Oleh karena, pembinaan nasionalisme melalui bahasa masing-masing negara bangsa. Sorotan utama adalah pada pembentukan kepribadian negara sendiri yang khas, berkarakter, dan ini harus berbeda dengan kepribadian negara-negara jirannya, walaupun asalnya serumpun. Oleh karena bahasa menjadi salah satu alat utama dalam pembentukan kepribadian dan karakter negara-bangsa. Karakter dan bahasa nasional bangsa Indonesia, yaitu bahasa Melayu sebagai asal dan sumbernya. Maka, harus dikembangkan terutama untuk memenuhi keperluan-keperluan setempat, bukan hanya keperluan regional atau internasional semata. Oleh karena itu, Bahasa Melayu – Indonesia yang hidup dan berkembang di tengah hamparan laut Selat Malaka menjadi pertimbangan utama dalam hubungan dengan hal-hal ekonomi dan politik, apalagi keselamatan nasionalisme negara-bangsa Indonesia.

### **2.1 Bahasa Melayu-Selat Malaka**

Bahasa Melayu-Indonesia di Selat Malaka dimaksud ialah bahasa yang sejak 28 Oktober 1928 disebut bahasa Indonesia, yakni bahasa persatuan bangsa Indonesia. Dalam Undang-undang Dasar Republik Indonesia 1945 bahasa itu disebut bahasa negara, sedangkan dalam politik bahasa nasional. {7}. Keberadaannya didasari pernyataan Ki Hajar Dewantara dan diiringi Keputusan Kongres Bahasa Indonesia ke II dan kenyataan sehari-hari juga. Pada Kongres Bahasa Indonesia I di Solo pada 1938, Ki Hajar Dewantara menyebutkan “Yang dinamakan “Bahasa Indonesia.” Adalah Bahasa Melayu . . . dasarnya berasal dari “Melayu Riau.”.....” . Selanjutnya, Kongres Bahasa Indonesia II di Medan pada 1954 antara lain merumuskan, “...asal bahasa Indonesia ialah Bahasa Melayu yang disesuaikan dengan pertumbuhannya dalam masyarakat Indonesia ” {8}

Kenyataan sehari-hari pun memperjelas bahwa bahasa Indonesia itu juga Bahasa Melayu. Seumpama; tulisan seseorang dalam Bahasa Melayu, khususnya Bahasa Melayu Riau, langsung diakui sebagai tulisan yang berbahasa Indonesia. Hal itulah yang dialami oleh para penulis Melayu, terutama para penulis Melayu Riau. Kenyataan serupa tidak akan dialami oleh para penulis yang menulis dalam bahasa daerah (lain). Jadi, jelaslah bahwa Bahasa Indonesia itu ialah Bahasa Melayu Riau yang berkembang sesuai dengan perkembangan masyarakat Indonesia hingga saat ini. Sejalan dengan kenyataan di atas, tulisan ini menyebut bahasa yang dipergunakan saat berinteraksi di Selat Malaka sebagai Bahasa Melayu-Indonesia. Penyebutan itu sengaja dilakukan untuk memberi kekhususan bahwa yang dibahas di sini adalah Bahasa Melayu-Indonesia yang digunakan di hamparan laut Selat

Malaka dengan ciri dan karakter linguistik, bukannya di negara lain. Seiring dengan perkembangan masyarakat pemakainya.

Bahasa Melayu-Indonesia di Selat Malaka pada masa kini berkembang cukup pesat. Sumber perkembangan itu ada yang dari dalam Bahasa Melayu-Indonesia itu sendiri dan ada pula yang dari luar Bahasa Melayu-Indonesia. Namun, perkembangan yang lebih sesuai dengan kaidah Bahasa Indonesia membawa pengaruh positif baik sebagai media yang komunikatif maupun karakter nasionalisme negara bangsa Indonesia.

## **2.2. Perkembangan Unsur Kebahasaan**

Perkembangan bangsa penutur bahasa Melayu-Indonesia di hamparan laut Selat Malaka di luar bangsa Indonesia menyebabkan kemunculan konsep-konsep baru. Untuk mewakili konsep-konsep itu diperlukan kata, istilah, dan ungkapan baru pula. Oleh sebab itu, bermunculanlah kosakata baru dalam khazanah Bahasa Melayu—Indonesia yang digunakan di hamparan laut Selat Malaka pada masa kini. Bahkan, perkembangan Kosakata Melayu-Indonesia di Selat Malaka tercatat paling cepat dibandingkan dengan unsur-unsur Bahasa Melayu-Indonesia di kawasan lainnya.<sup>{9}</sup> Ada tiga sumber pemekaran kosakata Bahasa Melayu-Indonesia di Selat Malaka. Sumber pertama ialah kata-kata dialek regional, kedua bahasa daerah atau puak dan kaum, dan sumber ketiga ialah kata-kata bahasa asing.

Perkembangan kosakata yang menggembirakan tertumpu pada usaha pemakaian kata-kata Melayu-Indonesia sendiri untuk mewakili konsep-konsep baru yang muncul sekarang. Pemekaran kosakata dengan cara pemaknabaruan melalui penggantian kata lama, pengimbuhan, dan pemajemukan pada konteks khayalak bahasa Indonesia menunjukkan sisi positif dalam perjalanan Bahasa Melayu-Indonesia di Selat Malaka. Akan tetapi, perkembangan kosakata dengan pemendekan/singkatan, khususnya dengan singkatan dan akronim, melalui kecanggihan teknologi komunikasi menunjukkan gejala tidak sehat. Singkatan dan akronim yang mewabah dalam segala bidang kehidupan. Disatu sisi memberi keuntungan dalam berkomunikasi, tetapi disisi lain mendatangkan kerugian besar, yaitu ketidakpahaman terhadap lawan bicara atau komunikasinya. Manakala bahasa yang tidak terpahami akan kehilangan dua fungsi utamanya, yaitu sebagai alat perhubungan (komunikasi) dan alat pergaulan (interaksi) antara sesama di tengah aktifitas di laut Selat Malaka. Dengan demikian, bahasa itu kehilangan cirinya sebagai gejala alamiah yang manusiawi. Bermakna gagal mengeksploitasikan bahasa Melayu-Indonesia untuk mengeratkan hubungan serta perpaduan, lebih-lebih lagi dalam membina perdaban kebudayaan dan keilmuan bersama.

## **2.3. Nilai Strategis Bahasa Melayu-Indonesia**

Dalam konteks bahasa negara dan bahasa nasional bangsa Indonesia, bahasa Melayu-Indonesia di tengah hamparan laut Selat Malaka mempunyai potensi menjadi bahasa pergaulan di arena perdagangan dan

politik. Oleh karena, pada prespektif sejarah bahasa Melayu-Indonesia di Selat Malaka telah teruji kemampuannya sebagai asal dan sumber bahasa Indonesia, sekaligus sebagai bahasa negara dan bahasa nasional. Kemudian, mampu memberikan rasa persatuan untuk berintraksi demi terwujudnya perdangangan yang saling menguntungkan antar berbilang bangsa di hamparan laut Selat Malaka. Tidak kalah pentingnya bahwa aktivitas yang terkemas pada di tengah laut Selat Malaka menunjukkan bahwa melalui bahasa Melayu-Indonesia berisi simbol budaya yang memaparkan unifestasi dari alam pikiran atau falsafah hidup bangsa Indonesia melalui bahasa negara dan nasionalnya.

Realitas bahasa Melayu-Indonesia di laut Selat Malaka memperlihatkan walaupun adanya beberapa dialek atau ragam yang relatif terpisah-pisah oleh geografi politik, namun tidak menyebabkan perbedaan antara ragam yang satu dengan yang lain. Kenyataannya penggunaan bahasa Melayu-Indonesia tidak terbelah atas beberapa ragam, diantaranya; Bahasa Melayu Indonesia di Selat Malaka terpelihara menjadi bahasa Indonesia, walaupun telah banyak terpengaruh oleh bahasa Melayu bangsa-bangsa yang menjadikannya bahasa negaranya.

Kemudian, berbagai belahan ragam bahasa Melayu-Indonesia yang demikian, tidak menyulitkan dalam upaya mendapatkan suatu ragam bahasa yang dapat dipakai dalam komunikasi antara warga negara Asean. Kesulitan itu terutama akan tidak berhadapan dengan beberapa unsur kebahasaan. Padahal, dalam konteks linguistik demikian sulitnya dirasakan pengaliran suatu bahasa baik melalui buku, majalah, surat kabar, film dan lagu-lagu dari kalangan negara-negara berbahasa Melayu. Bahkan, masalahnya pun terkadang dengan sengaja atau tidak sengaja ditimbulkan. Sesungguhnya, memanglah ada sedikit usaha untuk bekerjasama dari segi penukaran program radio, televisi, dan film, tetapi ini terlalu terbatas. Rata-rata negara berbahasa Melayu masih gagal mengeksplorasi bahasa Melayunya untuk mengeratkan hubungan serta perpaduan bahasanya, lebih-lebih lagi dalam membina perdaban kebudayaan dan keilmuan bersama yang dapat bermanfaat kepada berbagai kalangan, seperti wujudnya interaksi di hamparan laut Selat Malaka.

### **3. Kesimpulan**

Sejatinya negara-negara yang memiliki laut Selat Malaka sewajarnya bersedia menjadikan bahasa Melayu-Indonesia sebagai bahasa resmi dalam beraktifitas di tengah hamparan laut Selat Malaka. Maka beberapa langkah/tindakan kebijakan, seperti faktor sejarah, hidup dan berkembangnya bahasa Indonesia dan berperannya bahasa Melayu-Indonesia pada aktivitas yang telah dan sedang berjalan, dapat diprhitungkan untuk kepentingan arus informasi dan komunikasi yang lancar dalam berbagai aktivitas sosial ekonomi dan politik. Tentulah, sebaiknya sejalan dengan wujudnya suatu dialek yang bersumber dari bahasa Indonesia. Dialek itu merupakan suatu ragam bahasa Melayu Indonesia yang dapat dipakai dengan mudah oleh warga bangsa-bangsa dunia, khususnya bangsa Indonesia yang mengharungi hamparan laut Selat Malaka.

## Daftar Pustaka

1. Syaifuddin, Wan Dkk, 2019., “ Kearifan Lokal DI Laut Masyarakat Melayu Pantai Timur Sumatra Utara. Mencegah Bencana “. Hlm 28. Dibiayai Oleh Lembaga Penelitian Universitas Sumatera Utara sesuai dengan Kontrak Pelaksanaan Penelitian TALENTA Universitas Sumatera Utara Tahun Anggaran 2019
2. Mukhlis, 2020, Awak/pawang Kapal penangkap ikan “asabul” , Tjg Balai.
3. Sobri, 2020, Awak Kapal Kargo, Camar, Tjg Balai
4. Syaifuddin, Wan Dkk, 2019., “ Kearifan Lokal DI Laut Masyarakat Melayu Pantai Timur Sumatra Utara. Mencegah Bencana “. Hlm 61. Dibiayai Oleh Lembaga Penelitian Universitas Sumatera Utara sesuai dengan Kontrak Pelaksanaan Penelitian TALENTA Universitas Sumatera Utara Tahun Anggaran 2019
5. Husein, Ismail, 2010 “ Perpaduan Serantau Melalui Bahasa yang Sama” dalam *Bahasa Melayu sebagai Lingua Franca*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar, Hlmn 13.
6. Husein, Ismail, 2010 “ Perpaduan Serantau Melalui Bahasa yang Sama” dalam *Bahasa Melayu sebagai Lingua Franca*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar, Hlm 103
7. Malik, Abdul, 2010 “ Perkembangan Bahasa Melayu di Indonesia” dalam *Bahasa Melayu sebagai Lingua Franca*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar, Hlm 26-27
8. Malik, Abdul, 2010 “ Perkembangan Bahasa Melayu di Indonesia” dalam *Bahasa Melayu sebagai Lingua Franca*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar, Hlm 27

## Biodata Penulis



**Prof. Wan Syaifuddin, M.A., Ph.D. (Syaifuddin)** lahir di Tj. Morawa, Deli Serdang 9 September 1965. Pendidikan Sarjana (S-1) di Fakultas Sastra Universitas Sumatera Utara, Magister (S-2) dalam bidang kajian kesusasteraan Melayu/Indonesia Modern, dan *Doctor of Philosophy* (Ph.D) di Universiti Sains Malaysia. September 2009 memperoleh gelar profesor dalam bidang kesusasteraan. Pada tahun 1995-1997 Sekretaris Jurusan, 2006-2008 Ketua Departemen Sastra Daerah, dan 2007 – 2010 menjadi Dekan serta pada tahun 2008-2013 Ketua Dewan Pertimbangan Fakultas (DPF) Fakultas Ilmu Budaya Universitas Sumatera Utara. Tahun 2012–

sekarang diangkat sebagai *external examiner* di Universiti Utara Malaysia (UUM) dan Universiti Sultan Zainal Abidin (UniSZa) Terengganu-Malaysia dan University of the Filipina-Diliman Manila. Memberi kuliah di Program Studi Magister dan Doktor Linguistik Fakultas Ilmu Budaya USU dan Pascasarjana Universitas Muslim Nusantara (UMN) dan UNILAK Riau. Menulis artikel ilmiah, khususnya tentang kebudayaan dan sastra di beberapa media surat kabar, seperti Harian “Waspada” dan jurnal ilmiah terindeks yang terbit di Malaysia, Berunei Darussalam, dan Filipina. Di antara beberapa buku yang telah diterbitkan; *Negeri Bertuah Dari Kearifan*, *Dimensi Politis Hikayat Deli*, *Pemikiran Kreatif & Sastra Melayu Tradisi*, *Menjulung Tradisi Etnik*, *Khazanah Kebudayaan Melayu Sumatera Utara*, dan *Taat Ajar Taat Hukum Orang Melayu*. Ketua Umum Himpunan Sarjana Kesusasteraan Indonesia (HISKI) Komda Sumatera Utara periode 1998-2003 dan 2015-2020. Anggota Dewan Pakar ICMI Sumatera Utara serta Ketua Umum Dewan Sarikat Islam (SI) Sumatera Utara juga sebagai Ketua Dewan Riset Daerah (DRD) Sumatera Utara periode 2019-2024 juga Ketua Forum Pembauran Kebangsaan (FPK) periode 2020-2025.