

# Strategi Keamanan Republik Indonesia di Selat Malaka

Arif Wicaksa<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Dosen Program Studi Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Mulawarman (arif.wicaksa@fisip.unmul.ac.id)

Submitted: May 1<sup>st</sup>, 2020; accepted: June 1<sup>st</sup>, 2020

## ABSTRACT

*The security of the Malacca Strait is an issue that has long been discussed by many countries in the world because of the importance of the Malacca Strait as an international trade channel. Unfortunately, the security of the Malacca Strait is not well maintained. Crimes such as piracy, human trafficking, environmental damage, and other crimes continue to occur. Indonesia as one of the littoral state has responsibility for maintaining the security of the Malacca Strait. Using the concept of the Multi-Sum Security Principle and qualitative analysis, this research aims to look at the strategies that have been taken by Indonesia for the security of the Malacca Strait and the problems that hinder the achievement of security. It was found that the Government of Indonesia still uses a traditional military-centric approach in its security strategy. Non-traditional security strategies such as the eradication of corruption, poverty, to environmental damage around the Malacca Strait have not yet been fully integrated and implemented in the Indonesian Government's strategy. This causes the security in the Malacca Strait to be suboptimal.*

**Keywords:** *Malacca Strait, strategy, Indonesia, Multi-Sum Security Principle, non-traditional security.*

## ABSTRAK

Keamanan Selat Malaka merupakan persoalan yang telah lama menjadi pembahasan banyak negara di dunia karena pentingnya Selat Malaka sebagai jalur perdagangan internasional. Sayangnya, keamanan Selat Malaka masih belum terpelihara dengan baik. Kejahatan seperti perompakan, perdagangan manusia, kerusakan lingkungan dan lainnya masih terus terjadi. Indonesia sebagai salah satu negara pantai bertanggung jawab untuk memelihara keamanan Selat Malaka. Dengan menggunakan konsep Multi-Sum Security Principle dan analisis kualitatif, tulisan ini bertujuan untuk melihat strategi yang telah diambil Indonesia untuk keamanan Selat Malaka beserta permasalahan yang menghambat tercapainya keamanan. Ditemukan bahwa Pemerintah Indonesia masih menggunakan pendekatan tradisional yang militer-sentris dalam strategi keamanannya. Strategi keamanan non-tradisional seperti pemberantasan korupsi, kemiskinan, hingga kerusakan disekitar Selat Malaka belum sepenuhnya terintegrasi dan terimplementasi dalam strategi Pemerintah Indonesia sehingga hal itu yang menyebabkan belum maksimalnya keamanan di kawasan Selat Malaka.

**Kata Kunci:** *Selat Malaka, strategi, Indonesia, Multi-Sum Security Principle, keamanan non-tradisional.*

---

## PENDAHULUAN

Selat Malaka adalah wilayah laut sempit yang diantara wilayah Semenanjung Malaysia dan Pulau Sumatra di Indonesia. Selat Malaka memiliki posisi yang sangat strategis sebagai jalur pelayaran dan distribusi barang. Reputasi Selat Malaka sebagai jalur lintas pelayaran yang sangat strategis bukan saja dalam beberapa tahun terakhir ini melainkan telah ada lama sebelum terbentuknya Republik Indonesia, maupun negara-negara lain yang dekat secara geografis terhadap wilayah Selat Malaka ini. (Suproboningrum dan Kurniawan, 2017).

Persoalan Selat Malaka merupakan suatu hal yang kompleks mengingat beragam kepentingan negara tertuang dalam fenomena politik di kawasan tersebut. Sebut saja misalnya Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki hak ekonomi pada rentang wilayah 200 Mil dari tepi pantai yang dikenal sebagai Zona Ekonomi Eksklusif. Pada sisi lain, Malaysia sebagai negara pantai (Coastal State) juga memiliki hak pengelolaan wilayah lautnya. Bagaimana kedua negara mengelola Selat Malaka ini? Selanjutnya, Singapura saat ini merupakan salah satu negara paling kaya dalam pendapatan negara dan salah satu penyumbang dalam kekayaan Singapura tersebut adalah karena posisi Singapura yang sangat strategis karena berhadapan langsung dengan Selat Malaka. Singapura memanfaatkan kesempatan ini dan menjadikan wilayahnya sebagai wilayah transit yang handal untuk meningkatkan kekuatan ekonominya.

Apakah hanya Indonesia, Singapura, dan Malaysia yang memiliki kepentingan ekonomi, militer dan lainnya pada wilayah Selat Malaka? Jawabannya ternyata tidak. Terdapat negara-negara lain yang juga terlibat dalam kompleksnya persoalan Selat Malaka. Sebagaimana yang disebutkan sebelumnya, bahwa Selat Malaka merupakan jalur perdagangan yang sangat sibuk bahkan termasuk jalur paling sibuk di dunia sehingga paling tidak terdapat lebih dari 60 negara yang turut serta melibatkan dirinya dalam persoalan Selat Malaka (Zhang, 2007 sebagaimana dikutip Zulkifli, 2016). Diantara

lebih dari 60 negara yang terlibat disana, sebut saja terdapat negara-negara besar seperti Amerika Serikat, Cina/Tiongkok, dan India.

Keterlibatan banyak negara dalam persoalan Selat Malaka, terutama persoalan keamanan dapat dipahami karena sebagai negara yang melakukan kegiatan ekonomi seperti produksi, distribusi dan konsumsi, Selat Malaka memegang peranan penting untuk keberlangsungan kegiatan ekonomi tersebut.

Salah satu persoalan keamanan yang mendapat curahan dari negara pengguna Selat Malaka adalah persoalan bajak laut. Persoalan bajak laut merupakan persoalan yang sudah lama hinggap pada pembahasan keamanan Selat Malaka. Tidak hanya bajak laut, persoalan seperti terorisme juga merupakan permasalahan yang terdapat dalam pembahasan keamanan Selat Malaka dalam diskursus politik global. Weitz (2008 sebagaimana dikutip Zulkifli, 2016) menjelaskan bahwa Selat Malaka merupakan jalur yang sangat rentan terhadap tindakan-tindakan terorisme. Negara seperti Amerika Serikat, sejak tragedi 9/11 menjadikan perang terhadap terorisme sebagai salah satu agenda utama dalam politik internasionalnya. Kelompok yang dianggap sebagai teroris seperti Kelompok Abu Sayyaf di Filipina, Al Qaeda dan ISIS (Islamic State in Irak and Syiria) dipercaya menggunakan jalur Selat Malaka sebagai bagian dari strategi dalam melancarkan tindakan-tindakan mereka.

Berdasarkan kompleksitas masalah yang terdapat dalam persoalan keamanan Selat Malaka, maka Republik Indonesia sebagai negara yang secara alamiah berhubungan dengan Selat Malaka karena memang wilayah ini bersinggungan langsung dengan Indonesia harus mengambil tindakan yang pro-aktif untuk melindungi kepentingan nasional dan keamanan Indonesia pada kawasan tersebut pada satu sisi, dan pada sisi lain diharapkan Indonesia dapat mengambil manfaat secara ekonomi dari kawasan Selat Malaka.

Secara tradisional, persoalan keamanan suatu negara dipahami sebagai

permasalahan tunggal dalam artian negara dituntut untuk mandiri dan menolong dirinya sendiri (self-help and self-survival). Pandangan ini pada akhirnya akan berdampak pada upaya yang dilakukan oleh negara dalam memelihara keamanannya dengan meningkatkan kapabilitas militernya. Tentu saja kebijakan yang diambil ini boleh dan sah dilakukan secara hukum internasional. Namun, tindakan peningkatan kapabilitas militer nasional suatu negara menghasilkan dampak secara politik bagi negara lain seperti kekhawatiran dari negara lain sehingga memunculkan dilema keamanan (security dilemma).

Dikhawatirkan, pandangan tradisional mengenai kebijakan keamanan nasional suatu negara berakibat pada perlombaan persenjataan pada suatu kawasan sehingga persoalan ekonomi menjadi cenderung terabaikan padahal persoalan ekonomi khususnya pada abad ke 21 ini merupakan persoalan yang vital dan sangat urgen. Maka dari itu, negara dituntut untuk bijak dalam pengelolaan keamanan nasionalnya sehingga tidak sampai menggerus kekuatan ekonominya demi penguatan militer dan pada saat yang sama militer suatu negara tetap berada pada kekuatan yang mumpuni untuk disegani dalam memelihara kedaulatan negara.

Tulisan ini berusaha mengelaborasi penggunaan konsep dan pemikiran non-tradisional dalam isu keamanan internasional. Lebih jauh, tulisan ini ingin melihat kontribusi pemikiran non-tradisional terhadap keamanan dalam persoalan Selat Malaka khususnya strategi yang diambil oleh Republik Indonesia, sebagai negara terbesar di kawasan Asia Tenggara dan negara yang berhubungan langsung secara geografis terhadap Selat Malaka.

Pembahasan ini penting mengingat perkembangan diskursus keamanan internasional yang semakin kompleks seiring dengan perkembangan zaman sehingga pendekatan-pendekatan baru sangat dibutuhkan dalam menghadapi persoalan keamanan yang semakin kompleks tersebut. Kompleksitas yang terdapat dalam isu

keamanan non-tradisional terbentang dari kompleksitas aktor yang terlibat (bisa berupa negara, kelompok pemberontak, bajak laut, kelompok teroris), kemudian kompleksitas isu (tidak hanya kedaulatan, namun merambah pada ekonomi, sosio-budaya dll) dan isu-isu lainnya. Pandangan keamanan tradisional, pada hakikatnya berusaha menyederhanakan (simplifikasi) terhadap permasalahan keamanan wilayah sebagai persoalan yang menjadi tanggung jawab negara saja. Namun pada tulisan ini, penulis berargumen bahwa persoalan keamanan wilayah seharusnya menjadi perhatian aktor-aktor selain negara untuk berkolaborasi sehingga permasalahan-permasalahan keamanan dalam kawasan Selat Malaka khususnya menjadi berkurang dan manfaat dari penggunaan Selat Malaka sebagai jalur pelayaran dapat dirasakan terutama oleh Republik Indonesia.

Penulis berusaha menggambarkan penggunaan strategi-strategi non-tradisional yang diambil oleh Pemerintah Republik Indonesia dalam pengelolaan keamanan Selat Malaka, kemudian pada akhir dari tulisan akan memberikan simpulan beserta saran yang penulis pikir penting untuk pertimbangan dalam pengambilan kebijakan keamanan dimasa depan.

## TINJAUAN LITERATUR

Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo dalam kampanye politiknya mengusung konsep dan cita-cita Indonesia untuk menjadi “Poros Maritim Dunia”. Cita-cita tersebut tentu saja patut didukung dan diapresiasi terutama apabila mengingat kejayaan Indonesia pada masa lampau sebagai salah satu pusat maritime dunia ketika wilayah Indonesia masih berbentuk kesultanan-kesultanan yang membentang dari Sabang sampai Merauke. Namun tentu saja cita-cita yang tertuang dalam konsep “Poros Maritim Dunia” perlu untuk ditindak lanjuti dalam bentuk tindakan konkret yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dan rakyat Indonesia sendiri.

Salah satu bentuk tindak lanjut dari cita-cita “Poros Maritim Dunia” yang digagas

---

Pemerintah Indonesia adalah dibentuknya 5 Pilar Poros Maritim Dunia yang menurut hemat penulis adalah konsep yang sangat baik dan cukup bisa menjadi landasan dan panduan dalam kebijakan dan tindakan lanjutan. 5 Pilar itu adalah (Kominfo, 2016) :

1. Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia
2. Berkomitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama
3. Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, logistik dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim
4. Diplomasi maritim yang mengajak semua mitra maritim Indonesia untuk bekerjasama pada bidang kelautan
5. Membangun kekuatan pertahanan maritime

Berdasarkan 5 Pilar yang disampaikan oleh Pemerintah Indonesia, terdapat harapan besar dalam pembangunan Indonesia yang memang secara geografis memiliki luas wilayah perairan lebih besar ketimbang wilayah daratan sehingga sangat masuk akal secara geografis dan historis apabila pembangunan nasional Indonesia difokuskan pada pembangunan sektor maritim.

Yakti (2017) menjelaskan bahwa paling tidak terdapat dua strategi besar dalam pengelolaan persoalan maritim di Indonesia yakni Strategi Ke dalam dan Strategi Ke luar. Strategi Ke dalam dapat dilihat dari tindakan penenggelaman kapal-kapal nelayan ilegal yang kedapatan mencuri sumber daya alam dari wilayah Indonesia oleh Menteri Susi Pujiastuti pada masanya. Kapal-kapal nelayan itu umumnya berasal dari negara-negara seperti Thailand, Vietnam, dan Cina.

Bisa dikatakan bahwa strategi yang bersifat dan berorientasi ke dalam negeri telah dilakukan Pemerintah Indonesia. Lebih jauh lagi, Indonesia memang telah memiliki undang-undang yang mengatur tentang

*illegal fishing* yang tertuang dalam Undang-Undang Perikanan. Meskipun demikian, Yakti (2017) berargumen bahwa Strategi Ke luar dalam persoalan maritim Indonesia belum dapat terlaksana dengan baik termasuk dalam persoalan Selat Malaka. Hal tersebut dikarenakan masih kurang inisiatifnya Indonesia dalam mempertegas kepentingan nasionalnya pada kawasan tersebut.

Salah satu permasalahan besar dan mengakar dalam pembahasan keamanan Selat Malaka hingga saat ini menurut Yakti adalah persoalan bajak laut. Sebagaimana yang penulis sebutkan pada pendahuluan tulisan ini, persoalan bajak laut merupakan persoalan “klasik” yang melekat pada isu keamanan Selat Malaka.

Yakti (2017) menyoroti tumpang tindihnya pelaku eksekusi kebijakan keamanan internasional dalam persoalan maritim Indonesia. Paling tidak terdapat 4 aktor yang perannya menurut Yakti saling tumpang tindih. 4 aktor tersebut adalah TNI Angkatan Laut, Polisi Perairan (Polair), Kementerian (Kemendagri dan Kemendikbud dan Kemendiknas) serta Badan Keamanan Laut (Bakamla). Keempat aktor tersebut dalam penanganan permasalahan kemaritiman cenderung tumpang tindih antara satu dan yang lainnya. Belum lagi masih kurang jelasnya komando dalam penanganan permasalahan keamanan maritim.

Berdasarkan pemaparan dari Yakti, dapat dipahami bahwa pada dasarnya terdapat masalah dalam strategi keamanan maritim yang digunakan oleh Pemerintah Indonesia baik Strategi Ke dalam maupun Strategi Ke luar. Meskipun demikian, apabila kedua strategi ini dibandingkan, maka Strategi Ke luar masih perlu peningkatan perhatian yang signifikan mengingat bahwa permasalahan yang melekat pada kawasan Selat Malaka sangat banyak melibatkan pihak-pihak luar Indonesia sehingga akan sangat logis apabila Pemerintah Indonesia memberikan perhatian yang lebih besar mengenai strategi yang berorientasi internasional.

Apabila menurut Yakti bahwa strategi kemaritiman berorientasi internasional harus ditingkatkan, maka menurut Saha (2016), justru keadaan maritime internal Indonesia masih memiliki masalah. Secara umum, Saha menilai bahwa Indonesia dengan wilayah yang sangat luas membentang dan laut merupakan wilayah terluasnya masih menjadi negara yang terhubung dengan lemah antar wilayahnya sendiri. Hal tersebut mengakibatkan kurang kuatnya koordinasi internal Pemerintah Indonesia dan juga berdampak pada munculnya masalah dari luar Indonesia, seperti bajak laut, penyelundupan, kriminalitas transnasional dan lain sebagainya.

Saha menyoroti beberapa langkah yang diambil oleh Pemerintah Indonesia dalam rangka menguatkan posisinya sebagai kekuatan maritim dunia. Diantaranya adalah Pemerintah Indonesia, melalui diplomasi maritim yang dicanangkan sebagai bagian dari Pilar Poros Maritim Dunia merevitalisasi beberapa pelabuhan penting di Indonesia seperti di Kota Medan, Sumatera Utara. Pada saat yang bersamaan, Pemerintah Indonesia juga berencana dan berupaya memperbaiki fasilitas pelabuhan di wilayah Kalibaru, Kuala Tanjung dan Bitung. Upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia ini merupakan tindak lanjut dari diplomasi maritim yang dilakukan terhadap negara lain seperti Jepang, Amerika Serikat, Cina, dan Rusia. (Saha, 2016)

Usaha untuk merevitalisasi pelabuhan di Indonesia merupakan salah satu usaha yang patut diapresiasi dari kebijakan Pemerintah Indonesia untuk menguatkan sektor maritim di Indonesia.

Saha (2016) juga mengidentifikasi kebijakan Pemerintah Indonesia dalam usaha untuk melindungi sumber daya alam yang terkandung dalam wilayah maritim Indonesia dengan menindak tegas kapal-kapal penyusup dari negara lain. Namun terdapat hal lain yang disoroti oleh Saha. Pemerintah Indonesia cenderung tidak tegas dalam menindak kapal-kapal pencuri yang berasal dari Cina. Hal ini secara geopolitik barangkali dapat dipahami sebagai upaya

diplomatis Indonesia dalam menjalin hubungan dengan Cina sebagai kekuatan ekonomi baru dunia dan mitra perdagangan penting bagi Indonesia. Namun dari segi kedaulatan maritim, tentu saja tindakan Cina yang melanggar batas kedaulatan dan mencuri sumber daya alam dari wilayah maritim Indonesia adalah hal yang tidak dapat diterima serta kontradiktif terhadap cita-cita Indonesia menjadi negara Poros Maritim Dunia. Barangkali ketegasan terhadap Cina yang melanggar kedaulatan maritim Indonesia adalah pekerjaan rumah yang harus diselesaikan oleh Pemerintah Indonesia sebagai pemegang kendali kekuatan militer sebagai simbol kedaulatan Indonesia. Bukan dengan tujuan untuk menimbulkan kerusuhan tapi sebagai sinyal bahwa wilayah maritim Indonesia adalah bagian dari kedaulatan Indonesia sehingga negara lain, siapapun negara tersebut tidak diperkenankan untuk mengganggu kedaulatan maritim Indonesia. Apabila Indonesia mampu menanggulangi gangguan dari negara dengan *power* besar dikawasan seperti Cina, maka kesempatan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia akan menjadi lebih besar.

Selanjutnya, mengenai usaha Pemerintah Indonesia melalui diplomasi maritim. Saha (2016) menyoroti keanggotaan Indonesia dalam organisasi Indian Ocean Rim Association (IORA). Menurut Saha, sejak menjadi anggota IORA, Indonesia belum mampu memanfaatkan secara maksimal organisasi tersebut dalam usaha-usaha diplomatik dalam pembangunan kekuatan maritim Indonesia.

Saha memprediksikan bahwa apabila Indonesia ingin menjadi negara maju, adalah langkah yang tepat dengan memberikan perhatian pada pembangunan sektor maritim. Namun bagi Saha, pembangunan sektor maritim yang saat ini sedang diusahakan oleh Pemerintah Indonesia dapat membawa Indonesia mencapai posisi sebagai “Medium Maritime Power” atau “Kekuatan Maritim Menengah” dengan catatan bahwa strategi kebijakan-kebijakan tersebut dilaksanakan berkesinambungan tidak hanya pada satu

---

masa kepemimpinan presiden saja, tidak hanya pada masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo saja namun juga presiden-presiden setelah beliau. (Saha, 2016)

Penjelasan Saha, menurut penulis terlihat cukup pesimistik namun tentunya untuk beberapa hal dapat dipahami mengapa Saha berpendapat demikian. Hal yang disoroti Saha diantaranya adalah korupsi yang menjadi persoalan domestik Indonesia yang juga merambah sektor maritim, kemudian Angkatan Laut Indonesia yang masih belum mampu hadir sebagai angkatan laut yang kuat dikawasan Asia Tenggara dan Asia Pasifik, dan kurang efisiennya infrastruktur kemaritiman menjadi pengganjal bagi perkembangan wilayah maritime Indonesia (Saha, 2016). Hal tersebut pula lah yang menjadi hambatan bagi Indonesia dalam mengamankan kepentingannya baik dari segi keamanan dan ekonomi di kawasan Selat Malaka.

Berdasarkan tinjauan terhadap beberapa literatur yang berkaitan dengan permasalahan kemaritiman di Indonesia, dapat dipahami bahwa masih banyak hal yang perlu diperbaiki tidak hanya oleh Pemerintah Indonesia, tapi seluruh rakyat Indonesia dalam pengelolaan sektor maritim.

Pada kesempatan ini, penulis ingin menekankan pada peran Pemerintah Indonesia sebagai aktor yang paling besar perannya dalam hemat penulis terhadap pengelolaan sektor maritim. Penulis menyatakan hal tersebut karena pertama, Pemerintah Indonesia adalah pemegang kuasa militer dan pada sisi lain, permasalahan fundamental pada wilayah maritim adalah penyediaan keamanan pada wilayah tersebut. Indonesia secara hukum tidak mengakui jasa keamanan swasta sehingga mau tidak mau, Pemerintah Indonesia harus berperan paling aktif dalam persoalan keamanan maritim.

Kedua, dari segi ekonomi, sebagaimana yang telah penulis uraikan sebelumnya, infrastruktur kelautan seperti pelabuhan adalah wilayah hukum bagi Pemerintah Indonesia sehingga sekali lagi Pemerintah Indonesia dituntut untuk menyediakan pelabuhan yang ramah terhadap

kegiatan ekonomi rakyat Indonesia baik dari segi kebijakan dan fasilitas.

Secara umum terdapat dua aspek yang menjadi perhatian penulis yakni sektor keamanan dan sektor ekonomi. Pada hakikatnya menurut penulis, sektor ekonomi akan lebih maksimal hasilnya apabila persoalan keamanan maritim berhasil ditangani dengan strategi yang tepat dari pemerintah Indonesia sebagai pemain utama dalam kebijakan militer dan pembangunan nasional.

Berdasarkan hal diatas, penulis kembali menekankan urgensi pendekatan dan konsep keamanan non-tradisional dalam strategi keamanan Indonesia di wilayah maritimnya terkhusus wilayah Selat Malaka yang memang sangat kompleks dan penuh permasalahan didalamnya.

## **METODE RISET**

Tulisan ini merupakan hasil riset yang bersifat deskriptif. Penulis berusaha menggambarkan strategi-strategi yang diambil oleh Pemerintah Indonesia terkait keamanan di Selat Malaka. Data yang penulis ambil adalah data sekunder yakni data yang telah diolah oleh peneliti lain dan dituangkan dalam bentuk jurnal, buku, dan publikasi ilmiah lainnya. Metode pengumpulan data yang penulis gunakan adalah studi kepustakaan dengan mengumpulkan data-data sekunder yang relevan terhadap topik tulisan. Sedangkan teknik analisis data yang penulis gunakan adalah teknik kualitatif yang berusaha mencari pemaknaan dari simbol, fenomena, dan gejala politik dalam topik penelitian yakni strategi keamanan di Selat Malaka kemudian menggambarkan makna tersebut secara kualitatif dan non-numerik.

## **KERANGKA ANALISIS**

Dalam tulisan ini, penulis menggunakan konsep “Multi-Sum Security Principles” yang diajukan oleh Nayef Al Rodha, seorang ahli geostrategi dan studi keamanan berkebangsaan Arab Saudi. Al Rodha berargumen bahwa untuk mendapatkan keamanan pada konteks zaman sekarang ini, dibutuhkan perubahan yang

mendasar pada kebijakan yang diambil terkait dengan keamanan.

*Multi-Sum Security Principle* oleh Al Rodha berusaha melihat keamanan internasional sebagai urusan bersama lebih dari satu negara dan lebih dari satu aktor. Politik global saat ini menunjukkan tren dimana terjadi saling ketergantungan antar negara. Sehingga tren ketergantungan itu harus dimanfaatkan untuk memelihara keamanan. (Al Rodha, 2011)

Menurut Al Rodha (2011) keamanan wilayah, baik dalam skala regional hingga global tidak akan tercapai apabila 5 pilar keamanan yang diajukannya tidak bisa tercapai.

Kelima pilar yang dimaksud oleh Al Rodha yakni:

1. *Keamanan Manusia*. Maksudnya adalah persamaan perlakuan terhadap manusia, dan peningkatan derajat terhadap kemanusiaan merupakan dasar dari keamanan.
2. *Keamanan Lingkungan*. Maksudnya adalah keamanan dan lingkungan harus didasarkan pada konsep keberlangsungan lingkungan. Al Rodha meyakini bahwa apabila strategi keamanan tidak memperhitungkan aspek lingkungan, maka keamanan negara dan manusia akan terganggu.
3. *Keamanan Nasional*. Maksudnya adalah negara harus sedikit menggeser pandangan berpikir bahwa keamanan nasional selalu identik dengan keadaan aman domestik sehingga persoalan kemandirian regional bukan menjadi bagian dari persoalan keamanan nasional. Negara harus mengambil peran besar dalam pemeliharaan skala regional bahkan global.
4. *Keamanan Transnasional*. Karakteristik kejahatan pada abad ke 21 adalah kejahatan tersebut dilakukan dengan melintasi batas teritorial suatu negara sehingga kerjasama multilateral dan kerjasama transnasional sangat penting dalam upaya menciptakan keamanan.
5. *Keamanan Transbudaya*. Maksudnya adalah perlunya saling pemahaman antar

negara khususnya untuk membentuk identitas kolektif dan menghilangkan tindakan-tindakan marginalisasi dalam strategi keamanan.

## DISKUSI DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan kerangka analisis yang penulis uraikan yakni konsep “Multi-Sum Security Principle” oleh Nayef Al Rodha, maka pembahasan akan dibagi paling tidak menjadi 5 sub-bagian yang berusaha mengidentifikasi dan mengelaborasi strategi-strategi keamanan non-tradisional dan kompleks yang diambil oleh Indonesia terhadap permasalahan keamanan di Selat Malaka.

### 1. Strategi Keamanan Indonesia Berorientasi Keamanan Manusia di Selat Malaka

Pembahasan strategi keamanan Selat Malaka oleh Indonesia sebagai salah satu negara pesisir (*littoral state*) dari Selat Malaka sebagaimana Malaysia dan Singapura saat ini diwarnai dengan beragam perbedaan pandangan mengenai persepsi ancaman menurut tiap-tiap negara.

Menurut Simon (2011), diantara 3 negara pesisir Selat Malaka yang merupakan aktor utama dalam pengelolaan Selat Malaka, Indonesia adalah negara yang paling kurang memperhatikan keamanan Selat Malaka. Pada persoalan bajak laut misalnya, pelaku pembajakan kapal-kapal yang melintas di Selat Malaka menurut adalah para nelayan Indonesia yang memiliki persoalan kemiskinan.

Bajak laut merupakan persoalan besar yang mengganggu negara pengguna (*user states*) Selat Malaka. Indonesia termasuk menjadi negara yang paling ditekan terhadap penanganan masalah ini sebagai *littoral state* terutama sejak meningkatnya perompakan di wilayah Selat Malaka sejak tahun 2011 hingga tahun 2013 setelah sebelumnya sempat terjadi penurunan angka perompakan. (Panduwinata, 2016)

Strategi yang diambil Indonesia dalam menekan perompakan hingga saat ini

---

adalah mengadakan patroli laut gabungan bersama Malaysia dan Singapura sejak tahun 2004 yang terlembaga dalam *Malacca Strait Sea Patrol*. Salah satu langkah yang patut diapresiasi yang diambil oleh Pemerintah Indonesia adalah dengan menjadikan upaya pemberantasan korupsi di kawasan Selat Malaka, khususnya dalam wilayah kedaulatan Indonesia telah dilakukan (Panduwinata, 2016).

Permasalahan korupsi tidak bisa dipungkiri menjadi persoalan sangat mungkin terjadi di Indonesia mengingat panjangnya jalur birokrasi dan tumpang tindih kebijakan dari para aktor dalam kebijakan maritim Indonesia. Korupsi memiliki hubungan yang erat dengan perompakan di Selat Malaka. Simon (2011), menyatakan bahwa pegawai pemerintahan yang korup sangat terlibat dalam permasalahan perompakan di Selat Malaka terutama pegawai dari Indonesia dan Malaysia. Simon (2011) mencatat bahwa Indonesia dan Malaysia acapkali meminta “uang keamanan” pada kapal-kapal yang melintas dan hal itu menimbulkan keberatan bagi kapal-kapal yang melintas. Lebih jauh lagi, Pegawai Pemerintahan juga terlibat dalam pembuatan surat-surat dan dokumen palsu yang digunakan oleh pelaku kejahatan di Selat Malaka.

Pegawai pemerintahan yang korup, ditambah dengan kemiskinan yang hinggap khususnya pada wilayah Indonesia, menjadikan keamanan kawasan Selat Malaka terganggu. Sebuah riset yang diadakan di Pulau Batam mengungkapkan bahwa para perompak sebenarnya memiliki pekerjaan legal di Indonesia namun pendapatan mereka sangat sedikit dibandingkan pendapatan mereka sebagai bajak laut atau perompak. (Simon, 2011)

## 2. Strategi Keamanan Berbasis Lingkungan di Selat Malaka

Selat Malaka termasuk kategori perairan yang dangkal dan sempit sehingga tidak semua wilayah dari Selat Malaka dapat dilewati kapal dengan mudah. Kondisi geografis yang sempit, dangkal serta penuh karang ini menjadikan wilayah Selat Malaka sangat rentan terjadi kecelakaan kapal, dan

kerusakan lingkungan akibat pelayaran seperti tumpahan produk kapal, minyak hingga hancurnya terumbu karang di wilayah Selat Malaka. Pencemaran-pencemaran tersebut semakin parah dengan dijadikannya Selat Malaka sebagai tempat pembuangan limbah melalui kapal. (Isfarin, 2012)

Secara historis, 3 negara pantai Selat Malaka yakni Indonesia, Malaysia dan Singapura telah mengadakan kerjasama dan berkoordinasi sejak tahun 1960an dan membentuk *Tripartite Technical Experts Group* (TTEG) pada 1977 dan ketiga negara termasuk Indonesia berkomitmen untuk menjadikan TTEG sebagai *vocal point* dalam promosi keselamatan navigasi perairan dan perlindungan lingkungan. (Isfarin, 2012)

Khusus bagi Indonesia, terdapat permasalahan terkait upaya Pemerintah Indonesia dalam menghadapi pencemaran lingkungan di Selat Malaka, khususnya akibat tumpahan minyak disana. Indonesia dibandingkan Malaysia dan Singapura, masih kurang memberikan perhatian terhadap pengendalian pencemaran lingkungan di Selat Malaka. Hal tersebut disebabkan oleh tidak konsistennya sikap Indonesia terhadap penerapan hukum internasional dan kerancuan dalam menjalankan hukum internasional tersebut. Terdapat undang-undang yang mengatur tentang lingkungan hidup seperti UU No. 32 Th.2009 Pasal 13 namun sekali lagi, undang-undang tersebut relatif tidak efisien diterapkan pada permasalahan pencemaran lingkungan di Selat Malaka hingga saat ini permasalahan pencemaran lingkungan di Selat Malaka masih menjadi permasalahan yang meresahkan. (Tarigan dan Sihombing, 2019)

Pada persoalan lain, terdapat juga masalah polusi udara yang mengganggu keamanan lalu lintas di Selat Malaka. Polusi udara yang dimaksud disini adalah polusi asap yang biasanya berasal dari wilayah Sumatera di Indonesia. Polusi asap tersebut dibawa oleh angin hingga mencapai Singapura dan Semenanjung Malaysia. Tentu saja untuk mencapai kesana, polusi tersebut melewati Selat Malaka. Keberadaan polusi itu mengganggu sistem navigasi pada

pelayaran dan membuat terganggunya jarak pandang pada pelayaran. Persoalan asap di Sumatera khususnya merupakan persoalan yang sudah sangat lama keberadaannya di Indonesia namun langkah untuk memutus akar permasalahannya belum dirasakan hingga saat ini. Kabut asap terus menjadi bencana tahunan di Indonesia khususnya di Sumatera dan ternyata bencana ini menjadi bencana transnasional yang mengganggu keamanan Selat Malaka. (Saeri, 2012)

### 3. Strategi Keamanan Nasional Indonesia di Selat Malaka

Sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya bahwa Indonesia adalah salah satu negara pantai Selat Malaka. Artinya Indonesia secara natural merupakan negara yang paling bertanggung jawab terhadap keamanan Selat Malaka karena merupakan bagian dari kedaulatannya.

Inisiatif Indonesia dalam persoalan keamanan Selat Malaka telah muncul lama bahkan sebelum tahun 2000. Namun secara regional, kerjasama aktif antara negara pantai Selat Malaka, yakni Indonesia-Malaysia-Singapura terjadi dengan momentum patrol bersama ketiga negara pada 20 Juli 2004 diatas kapal milik Republik Indonesia yakni KRI Dr. Soeharso. Pada patrol tersebut, masing-masing negara juga meluncurkan lima unsur patroli laut dan dua unsur patroli udara (Fitriyadi, Eby Hara dan Supriyadi, 2015)

Patroli yang dilakukan oleh ketiga negara pantai Selat Malaka itu kemudian melembaga dalam *Malacca Strait Patrol*. Dalam karakteristik pemeliharaan keamanannya, ketiga negara khususnya Indonesia dan Malaysia menekankan bahwa Selat Malaka adalah bagian dari kedaulatan negaranya sehingga tanggung jawab keamanan dari Selat Malaka adalah wewenang negara pantai Selat Malaka khususnya Indonesia dan Singapura. Negara asing meskipun termasuk sebagai pengguna dari Selat Malaka tidak diperkenankan untuk ikut serta dalam pengamanan Selat Malaka dari segi pelibatan militer. Namun ketiga negara pantai Selat Malaka membuka peluang kerjasama keamanan bagi negara

lain diluar negara pantai untuk berkontribusi dalam keamanan Selat Malaka melalui bantuan pengadaan alat dan pengadaan sistem keamanan yang pada eksekusi penggunaannya tetap dilakukan oleh negara pantai Selat Malaka. (Fitriyadi, Eby Hara dan Supriyadi, 2015)

### 4. Strategi Keamanan Transnasional Indonesia di Selat Malaka

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa kejahatan yang terjadi di Selat Malaka merupakan kejahatan yang kompleks serta terorganisir. Pelaku kejahatan melakukan aksinya dengan melintasi batas territorial negara atau dikenal dengan kejahatan transnasional.

Ketika membahas kejahatan transnasional di Selat Malaka, maka kejahatan yang dimaksud pada umumnya adalah perompakan, pencurian ikan, perdagangan manusia, penyelundupan dan kejahatan lainnya.

Mengenai perompakan, sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya ternyata terdapat dugaan korelasi antara kemiskinan masyarakat sekitar Selat Malaka, khususnya di Indonesia, pegawai pemerintahan yang korup sebagai faktor yang menyuburkan praktik perompakan di Selat Malaka. Pemerintah Indonesia telah mewacanakan untuk menekan tingkat korupsi dan berusaha untuk menciptakan *good governance* dalam tata pemerintahan Indonesia di kawasan Selat Malaka meskipun langkah ini perlu ditindaklanjuti dengan tegas oleh Pemerintah Indonesia untuk memastikan direalisasikannya wacana tersebut.

Upaya melakukan patroli bersama antara tiga negara pantai Selat Malaka juga merupakan bagian dari usaha menekan kejahatan transnasional di Selat Malaka.

Permasalahan terkait dengan perompakan adalah dengan luasnya para perompak untuk keluar masuk wilayah Indonesia. Hal ini dikarenakan Indonesia dan Malaysia tidak termasuk negara yang meratifikasi Konvensi Penekanan Terhadap Tindakan Melawan Hukum Terkait Keamanan Navigasi Maritim. Tidak ikutnya Indonesia dan Malaysia dalam konvensi

---

tersebut memberikan ruang yang besar dalam menguatnya kejahatan perompakan di Selat Malaka (Simon, 2011).

Kejahatan transnasional lain yang terjadi di Selat Malaka adalah pencurian ikan. Mengenai permasalahan ini, Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perikanan dan Kelautan dibawah kepemimpinan Susi Pujiastuti telah melakukan banyak penenggelaman kapal-kapal pencuri ikan termasuk pencuri pada wilayah Selat Malaka. Tidak bisa dipungkir bahwa kebijakan penenggelaman kapal-kapal asing pencuri ikan ini telah memberikan dampak positif terhadap pengurangan kasus pencurian ikan di kawasan perairan Indonesia. Namun kebijakan penenggelaman kapal ini mengalami penurunan setelah kepemimpinan Menteri Susi Pujiastuti berakhir. Sehingga untuk memastikan pencurian ikan tetap berkurang kasusnya, maka dirasa perlu bagi Pemerintah Indonesia saat untuk kembali mengambil tindakan tegas kepada kapal-kapal asing yang mencuri di wilayah Indonesia (Maharani, 2020).

Mengenai penyelundupan dan perdagangan manusia, bisa dikatakan Indonesia merupakan negara yang sedang berada dalam upaya dan proses untuk menegakkan hukum pada sektor ini. Pada sisi lain, kemiskinan, pengangguran dan kurangnya akses pendidikan menjadikan perdagangan manusia dan penyelundupan menemukan lahan subur di Indonesia. Korupsi yang mewabah di Indonesia juga semakin membuat permasalahan ini sulit ditangani di Indonesia (Mitchell, 2016).

Indonesia menandatangani Convention of Palermo and the Trafficking Protokol pada tahun 2000 namun meratifikasinya pada tahun 2009. Bisa dikatakan adalah waktu yang sangat lama bagi Indonesia dalam menerjemahkan konvensi internasional kedalam hukum domestiknya. Langkah lainnya yang dilakukan Indonesia dalam memberantas human trafficking adalah dengan melakukan kerjasama dengan Amerika Serikat sebagai penyedia dana dan sumber daya kepada Indonesia. Selanjutnya, Indonesia juga

mengadakan kerjasama dengan Uni Emirat Arab pada tahun 2015 untuk mencegah perdagangan manusia dari Indonesia. (Mitchell, 2016)

#### 5. Strategi Keamanan Transbudaya Indonesia di Selat Malaka

Negara pantai Selat Malaka yakni Indonesia, Malaysia dan Singapura pada hakikatnya bisa diikat oleh kesamaan budaya dan sejarah. Ketiga negara sama-sama memiliki latar belakang sejarah Melayu dan Islam yang kuat. Namun sayangnya kesamaan pandangan kebudayaan ini belum sepenuhnya terimplementasi dengan baik sebagai pemersatu pandangan, persepsi ancaman di kawasan Selat Malaka.

Masing-masing negara pantai memiliki kepentingan, tujuan politik dan orientasi kebijakan yang berbeda-beda pula. Belum lagi kapasitas dan kapabilitas negara-negara tersebut yang berbeda. Hingga saat ini, kebersamaan tiga negara pantai paling mudah dilihat pada persoalan patroli bersama di Selat Malaka. Namun persepsi ancaman dan fokus kebijakan dari ketiga negara termasuk Indonesia terdapat perbedaan. (Simon, 2011)

Perbedaan pandangan dalam pengelolaan Selat Malaka dari tiga negara pantai semakin rumit ketika tiga negara tersebut juga terlibat dalam sengketa wilayah dan kedaulatan. Indonesia-Malaysia-Singapura secara politik dan kedaulatan hingga saat ini berkali-kali terlibat dalam sengketa perebutan wilayah yang semakin menguatkan perbedaan dan memperlemah kerjasama termasuk memperlemah kekuatan keamanan Selat Malaka.

#### KESIMPULAN

Berdasarkan latar belakang, kerangka analisis dan diskusi dapat dipahami bahwa Selat Malaka merupakan salah satu wilayah perairan paling sibuk di dunia dan menyimpan banyak potensi bagi pembangunan Indonesia. Adalah masuk akal apabila Indonesia sebagai negara maritim memberikan perhatian lebih pada sektor kelautan termasuk wilayah Selat Malaka ini.

Wilayah Selat Malaka yang sibuk sangat rentan dengan terjadinya kejahatan. Mulai dari perompakan, perdagangan manusia, penyelundupan dan lain sebagainya. Selama ini usaha yang dilakukan oleh negara-negara pantai Selat Malaka cenderung berfokus pada pendekatan tradisional dan militeristik.

Penulis tidak mengatakan bahwa pendekatan tradisional dan militeristik itu tidak penting sama sekali. Tidak demikian. Penulis berargumen bahwa dengan perubahan politik global, termasuk persoalan keamanan, sudah sepatutnya pendekatan-pendekatan baru digunakan dalam penanganan persoalan keamanan di Selat Malaka.

Dengan menggunakan konsep Multi-Sum Security Principle oleh Nayef Al Rodhan, Penulis menemukan beberapa permasalahan khususnya di Indonesia yang berkorelasi dengan kejahatan di Selat Malaka. Pertama persoalan kemiskinan di Indonesia khususnya di wilayah dekat dengan Selat Malaka. Kemiskinan menjadi salah satu faktor yang mendorong masyarakat pantai untuk melakukan perompakan di Selat Malaka. Keinginan untuk merompak ini semakin dipermudah dengan maraknya korupsi oleh pegawai pemerintahan yang mengurus administrasi kawasan Selat Malaka. Menjadi tugas bagi rakyat Indonesia pada umumnya, dan Pemerintah Indonesia sebagai pemegang kendali utama untuk memberantas kemiskinan, dan korupsi di kawasan Selat Malaka. Kebijakan pemberantasan kemiskinan dan korupsi ini harus terus diawasi penerapannya mengingat wilayah Indonesia yang luas sehingga sangat memungkinkan terjadinya penyelewengan dalam upaya penegakan hukum.

Kedua. Indonesia perlu memberikan perhatian yang lebih besar terhadap kerusakan lingkungan yang terjadi di wilayahnya yang berdampak pada keamanan Selat Malaka seperti kebijakan untuk menanggulangi tumpahan minyak dan kebijakan untuk menuntaskan kasus kabut asap di Sumatera yang mengganggu aktivitas pelayaran di Selat Malaka.

Ketiga, Indonesia perlu meningkatkan perannya pada level regional di kawasan Selat Malaka mengingat Indonesia adalah *natural leader* pada kawasan Asia Tenggara dan Selat Malaka dengan wilayahnya yang sangat luas. Maka sudah sepatutnya Indonesia adalah negara yang paling aktif dalam penanggulangan permasalahan Selat Malaka.

Keempat, Indonesia barangkali perlu menginisiasi kesepahaman antara Malaysia dan Singapura terkait pengelolaan Selat Malaka. Hal ini karena ketiga negara pada dasarnya memiliki kepentingan dan kapasitas yang berbeda dalam memandang persoalan keamanan Selat Malaka sehingga kebijakan dan strategi keamanan menjadi cenderung tumpang tindih dan berkurang efisiensinya.

Diharapkan simpulan dan saran yang penulis sampaikan dapat berkontribusi dalam upaya Pemerintah Indonesia dalam menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Selanjutnya pada sisi lain, dibutuhkan riset-riset lanjutan yang memberikan perhatian khusus pada penerapan strategi-strategi yang penulis sebutkan sebelumnya. Riset-riset lanjutan dimasa depan diharapkan dapat mengawal pelaksanaan strategi keamanan dan memberikan masukan terhadap strategi yang bakal digunakan oleh Indonesia khususnya dimasa depan.

## REFERENSI

- Al Rodhan, N. (2011), Sustainable Global Security. *Global Security*, 3-7. <http://10.3233/978-1-60750-760-4-3>.
- Fitriyadi, F., Hara, A.E., dan Supriyadi, (2015), Kepentingan Indonesia dalam Kerjasama Keamanan di Selat Malaka. *eJurnal Ilmu Hubungan Internasional Universitas Jember*, 1-14.
- Isfarin, N.N. (2012), Perlindungan Lingkungan Laut Selat Malaka dari Pencemaran Minyak Lintas Batas. *Jurnal Ilmu Hukum*, 15(2), 206-224.
- Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia. (2016, Oktober 18). *Menuju Poros Maritim Dunia*. Kominfo RI, tersedia di

- [[https://www.kominfo.go.id/content/detail/8231/menjuju-poros-maritim-dunia/0/kerja\\_nyata](https://www.kominfo.go.id/content/detail/8231/menjuju-poros-maritim-dunia/0/kerja_nyata)] diakses pada 21 Maret 2020
- Maharani, T. (2020, Januari 9). *Kebijakan Peneggelaman Kapal Ala Susi Pujiasuti Disarankan Dipertahankan*. Kompas, tersedia di [<https://nasional.kompas.com/read/2020/01/09/22041891/kebijakan-peneggelaman-kapal-ala-susi-pudjiastuti-disarankan-dipertahankan>] diakses pada 21 Maret 2020
- Mitchell, J.N. (2016), Transnational Organized Crime in Indonesia – The Need for International Cooperation. *Brawijaya Law Journal*, 3(2), 176-199.
- Panduwinata, Y. (2016), Pengawasan Wilayah Laut Selat Malaka Pada Kerjasama Malacca Strait Sea Patrols Tahun 2011-2013: Perspektif Indonesia, *Journal of International Relations*, 2(4), 276-281.
- Saha, P. (2016), Indonesia's Potential as Maritime Power. *Maritime Affairs: Journal of The National Maritime Foundation of India*, 1-15. <http://dx.doi.org/10.1080/09733159.2016.1232951>
- Simon, S.W. (2011), Safety and Security in the Malacca Strait: The Limits of Collaboration. *Asian Security*, 7(1), 27-43.
- <http://dx.doi.org/10.1080/14799855.2011.548208>
- Suproboningrum, L., dan Kurniawan, Y., (2017), Diplomasi Maritim dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura di Selat Malaka, *Jurnal Politica*, 8(2), 163-187.
- Tarigan, V.C.E dan Sihombing, E.N.A.M. (2019), Kebijakan Pengendalian Pencemaran di Selat Malaka yang Bersumber dari Kecelakaan Kapal, *Jurnal Penelitian Hukum De Jure*, 19(4), 479-502. <http://dx.doi.org/10.30641/dejure.2019.V19.479-502>.
- Yakti, P.D. (2017), Pertahanan dan Keamanan di Selat Malaka Terhadap Meningkatnya Tren Piracy dan Konsistensi Kebijakan Publik serta Konsesi Wilayah Littoral State. *Gema Keadilan*, 4(1), 1-12. <http://dx.doi.org/10.14710/gk.4.1.1-12>.
- Zulkifli, N. dan Mat Lazin, M.M. (2016), China, USA, and India in the Strait of Malacca: The Significance Toward Japan. *International Research Journal of Social Science*, 6(5), 419-448.

**Catatan untuk artikel ini**

**Mohon daftar pustaka diperbaiki.**