

TAJUK ESEI:

**ISU KESELAMATAN AKIBAT DARIPADA
PEMBANGUNAN CARIGALI PETROLEUM**

OLEH:

**825635 BM JTP HAZILY EF'FENDI BIN
DZULKIFLI**

UNIT:

**MARKAS TENTERA LAUT
(RISLA)**

ISU KESELAMATAN AKIBAT DARIPADA PEMBANGUNAN CARIGALI **PETROLEUM**

Pendahuluan

Dunia telah pun lama membuktikan bahawa kepentingan peranan lautan yang begitu luas kepada manusia mahupun kepada sesebuah Negara khasnya kerajaan. Melalui lautan jugalah wujudnya kerajaan-kerajaan maritim yang memainkan peranan besar sehingga membawa kepada situasi hubungan kerjasama yang rapat mahupun situasi tegang daripada pelbagai konflik diantara Negara-negara maritim yang lain. Secara nyatanya lautan juga dapat menjanakan kekayaan¹ kepada sesebuah negara yang memilikinya. Kepentingan lautan kini mula dilihat dari pelbagai sudut dan diantara sudut tersebut adalah dari segi **“geo-politik, strategik dan ekonomi”**.

Akibat daripada faktor **“geo-politik, strategik dan ekonomi”**, negara-negara bersempadanan maritim tersebut mula berlumba-lumba menuntut hak kedaulatan dan cuba meluaskan wilayah-wilayah yang didakwa milik mereka sehingga mendatangkan konflik sehingga mendatangkan ancaman kepada sesebuah negara sehingga menjejaskan tiga faktor tersebut. Ini menyebabkan negara-negara maritim mula bergantung kepada kesiapsiagaan dan keupayaan tentera laut masing-masing yang bertanggungjawab dalam menjaga perairan dan aset negara di luar pesisir pantai. Salah satu perkara yang menarik minat negara-negara jiran yang bersempadanan dengan lautan adalah dari hasil bawah tanah lautan iaitu **“pembangunan carigali**

¹ Ismail Ali, menghidupkan semula semangat nusantara melalui pengajian sejarah maritime di alam melayu, jurnal kajian sejarah & pendidikan sejarah, 1 (2), 193-212, 2013, hlm. 193-194.

petroleum” yang mampu menjana pendapatan ekonomi termasuk menjadikan mereka kuasa besar dalam sektor tersebut.

Pengeluaran minyak dan gas telah menjadi teras kepada pertumbuhan ekonomi Malaysia sejak sumber galian tersebut mula-mula dijumpai dan dicarigali di Negeri Sarawak pada tahun 1910. Walau bagaimanapun ianya telah direkodkan sejak awal lagi pada bulan Julai tahun 1882 oleh Residen British di daerah Baram, Sarawak bahawa telah adanya kewujudan dan bukti penemuan minyak dikawasan tersebut ². Sehingga kini kepesatan pertumbuhan industri petroleum Negara Malaysia termasuk negara jiran seperti Brunei, Vietnam dan Indonesia. Ini tidak mengejutkan bila kita mengambil kira bahawa Malaysia ialah sebuah negara yang dikelilingi lautan ini kerana negara Malaysia mempunyai kawasan perairan yang lebih luas dari kawasan daratnya. Malaysia juga direkodkan sebagai pengeluar minyak dan gas asli (O&G) kedua terbesar di Asia Tenggara, dan merupakan pengeksport cecair gas asli (LNG) ketiga terbesar di persada antarabangsa dengan majoriti sumber alam ini datang dari Laut China Selatan.

Kini dengan pesatnya Malaysia membangunkan industri pengeluaran minyak dan gas, ini sudah pasti negara tidak akan lari daripada masalah isu keselamatan dari segi **Keganasan maritim, Ancaman keselamatan bukan konvensional dan Tuntutan wilayah maritim** di perairan negara dan aset-aset yang dimiliki oleh negara.

“Choppy Waters”

Laut China Selatan atau lebih mudah disebut secara ringkas sebagai LCS oleh masyarakat mahupun penganalisis yang sentiasa mengikuti perkembangan semasa

² <https://ms.wikipedia.org/wiki/Petronas>

mahupun isu-isu permasalahan dikawasan tersebut dengan itu amat sesuai jika Laut China Selatan yang mempunyai sumber pengeluar minyak dan gas asli (O&G) digelar **“Choppy Waters”**,³ apabila dilihat dimedia sosial, berita dunia dan didada akhbar sering mengaitkan beberapa isu melibatkan **“keganasan maritim, ancaman keselamatan bukan konvensional dan tuntutan wilayah maritim”** dengan penglibatan negara bersempadanan Laut China Selatan, ketiga-tiga ancaman tersebut sering menjadi konflik dari aktiviti pembangunan carigali petroleum . Jadi ianya amat membimbangkan dan perlu diberi perhatian serius terhadap aset-aset Malaysia yang berada di luar kawasan pantai Semenanjung Malaysia malah merangkumi perairan Sabah dan Sarawak terutamanya pelantar-pelantar minyak yang dimiliki di beberapa kawasan berpotensi menghasilkan sumber minyak dan gas asli (O&G).

“Keganasan Maritim”

Apa yang menjadi topik dan isu utama keselamatan keselamatan akibat daripada pembangunan carigali petroleum yang dikaitkan dengan keganasan maritim datangnya dari ancaman serangan perlanunan. Malaysia, Indonesia dan Singapura sering meningkatkan kawalan di perairan masing-masing berikutan peningkatan aktiviti perlanunan di perairan tersebut. Ancaman dari kegiatan perlanunan ini telah mendatangkan kebimbangan di kalangan negara-negara yang menggunakan perairan tersebut, sehingga kini kerjasama itu mendatangkan hasil dengan kerjasama perkongsian maklumat dan penangkapan yang berjaya dilaksanakan melalui kejadian-kejadian yang pernah berlaku pada tahun 2014 sehingga 2015. Kegiatan perlanunan ini berpunca dari permintaan sumber bahan bakar yang tinggi dimana hasil rampasan

³ <http://www.yourdictionary.com/choppy>

akan dijual kepada pihak ketiga dengan harga yang murah dengan menggunakan modus operandi pemindahan minyak kapal ke kapal. Aktiviti ini dilakukan oleh kumpulan yang mahir dan berpengetahuan dalam bidang perkapalan.

Tidak dinafikan juga terdapat kemungkinan penglibatan pihak dalaman syarikat perkapalan itu sendiri dalam perancangan melakukan rompakan dan rampasan bagi mendapatkan wang insuran. Bukan itu sahaja, pada tahun 2014 juga isu peningkatan harga pasaran minyak didunia terutamanya peningkatan harga bahan bakar di Negara Indonesia yang di umumkan oleh Presiden Indonesia Joko Widodo (Jokowi) dipercayai menjadi punca peningkatan rompakan kapal-kapal tangki di perairan yang bersempadanan Malaysia dan Indonesia bagi merampas dan hasil rampasan bahan bakar tersebut mungkin dijual kepada agen-agen atau orang tengah yang menjadi dalang didalam aktiviti perlanunan. Ini untuk menampung kos-kos sara hidup dan keperluan bahan bakar semasa. Ini tidak dinafikan isu ini boleh menjejaskan keselamatan dari segi ekonomi, aset dan perairan negara.



Gambarajah 1: Lokasi Kejadian Serangan Lanun Tahun 2015

(Sumber: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2015>)

Namun perlu diberi perhatian oleh negara kerana serangan daripada pihak pengganas berkemungkinan besar boleh berlaku jika ianya tidak diambil pendekatan dari awal, dimana jika dilihat dunia sekarang terlibat dengan keganasan dari golongan "Miliran DAESH" dimana sebelum ini lebih sinonim dengan panggilan Miliran IS, tidak mustahil ancaman dari golongan "Miliran DAESH" untuk menyerang kepentingan strategik Negara seperti kapal-kapal minyak dan pelantar-pelantar minyak milik Malaysia mungkin berlaku walaupun ancaman mahupun serangan masih tertumpu disekitar Bandar-bandar utama ianya juga tidak boleh dipandang ringan. Isu ini perlu diketengahkan dalam perbincangan mengenai isu keselamatan bagi menangani ancaman keselamatan di perairan tersebut melalui ancaman keganasan maritim. Oleh itu, pihak-pihak yang dipertanggungjawabkan untuk memelihara keselamatan maritim negara haruslah bersiap sedia untuk menghadapinya.

"Ancaman Keselamatan Bukan Konvensional"

Kebelakangan ini, Malaysia menghadapi semakin banyak isu-isu keselamatan bersifat Non-Conventional. Kebimbangan yang dihadapi oleh Malaysia kini ialah ancaman yang datang dari aktiviti jenayah yang menggunakan sempadan darat dan laluan laut sebagai laluan penyeludupan bahan bakar. Rekod menunjukkan penyeludupan bahan bakar menjadi salah satu ancaman tersebut. Aktiviti-aktiviti ini tentunya boleh mendatangkan ancaman serius kepada keselamatan negara dari segi ekonomi, penyeludupan bahan bakar menyebabkan kehilangan pendapatan melalui kutipan cukai kepada negara di samping menggugat mata pencarian rakyat tempatan. Kekerapan rondaan disekitar utara sempadan laluan darat dan rondaan bersama aset maritim disekitar perairan Malaysia mampu mengekang ancaman tersebut.

“Tuntutan Wilayah Maritim”

Isu-isu tuntutan wilayah maritim boleh menggugat kepentingan strategik Malaysia dari segi keselamatan dan ekonomi sekiranya tidak ditangani dengan betul dan sistematik. Kerumitan serta ciri kompleks pengurusan kawasan pertikaian memerlukan satu pendekatan komprehensif bagi memelihara dan menjamin keselamatan perairan ini. Adalah penting bagi Malaysia untuk mempergunakan saluran diplomatik dan meningkatkan kerjasama dengan negara yang berkongsi sempadan dan komuniti antarabangsa melalui perbincangan dan usahasama bagi kepentingan bersama. Malaysia sentiasa meneruskan sikap terbukanya dan terus bekerjasama dengan pihak-pihak lain dalam usaha menjamin keselamatan dikawasan pertikaian bagi memelihara kepentingan maritim dan strategiknya, selagi integritinya sebagai sebuah negara berdaulat tidak diganggu-gugat.

Contoh utama yang melibatkan isu **“pembangunan carigali petroleum”** adalah seperti tuntutan bertindih ke atas blok minyak Ambalat di antara Malaysia dan Indonesia, dimana isu ini dikatakan telah bermula sejak 1960an lagi. Dan ianya semakin mengeruhkan keadaan dimana Malaysia dituduh mencero boh memasuki perairan rebutan ini menggunakan peta baru Malaysia 1979 mengenai sempadan laut wilayah dan pelantar benua negara ini yang tidak diiktiraf oleh negara-negara jiran seperti Singapura, Brunei, Filipina, Thailand dan Vietnam sementara itu pula Indonesia menggunakan peta Zon Ekonomi Eksklusif (ZEE) menggunakan sempadan sehingga 12 batu nautika iaitu Konvensyen Undang-undang Laut Pertubuhan Bangsa Bersatu (UNCLOS) yang diakui PBB.⁴

⁴http://ww1.utusan.com.my/utusan/info.asp?y=2009&dt=0614&pub=Utusan_Malaysia&sec=Rencana&pg=re_11.htm#ixzz3xZGgT4J3

Konflik tuntutan wilayah maritim terus menjadi cabaran kepada penggubal-penggubal dasar negara-negara terbabit dan adakalanya mengancam hubungan diplomatik di antara mereka. Langkah unilateral seperti membina struktur di pulau atau wilayah maritim yang menjadi perbalahan atau menghantar kapal perang ke kawasan yang menjadi pertikaian kini dilihat sebagai aksi provokasi yang boleh membangkitkan perdebatan di antara negara-negara yang terlibat.

“Navigational Safety”

Isu laluan selamat sering menjadi tumpuan para perancang keselamatan maritim negara kita dan masyarakat antarabangsa. Walaupun pelbagai infrastruktur untuk membolehkan laluan selamat untuk kapal-kapal yang lalu di Selat Melaka, Selat Singapura dan Laut China Selatan sudah tersedia, perairan ini masih mempunyai risiko dari segi isu perlanungan. Dengan perkembangan peningkatan carigali minyak dan gas asli (O&G) didalam Malaysia dan luar ditambah juga dengan isu harga pasaran minyak yang tidak stabil ini ditambah pula dengan peningkatan harga minyak di beberapa negara Asia Tenggara dengan permintaan tinggi bahan bakar tersebut disetiap negara potensi mendapat ancaman atau percubaan serangan lanun amat tinggi yang sering berlaku di perairan Selat Melaka, Selat Singapura sehingga berlaku di perairan pantai timur semenanjung Malaysia, kerana Hampir 90% daripada hasil dagangan negara termasuk bahan petroleum dan gas diangkut menggunakan kaedah perkapalan.

Terdapat tiga pendekatan diambil terhadap tiga kaedah atau pendekatan yang diambil berhubung isu kegiatan lanun ini. Pertama, melalui inisiatif dan peranan yang dilakukan Malaysia, Singapura dan Indonesia bagi memastikan Selat Melaka dan Selat Singapura selamat atau bebas daripada ancaman lanun. Pendekatan kedua

membabitkan peranan dan inisiatif yang diambil oleh negara pengguna dari lebih 20 buah negara yang menggunakan laluan Selat Melaka dan Selat Singapura yang merupakan negara-negara dagangan utama di dunia selat itu seperti Jepun, Korea Selatan, China dan Amerika Syarikat, manakala pendekatan ketiga adalah dari segi perundangan di bawah International Maritime Organisation (IMO).⁵

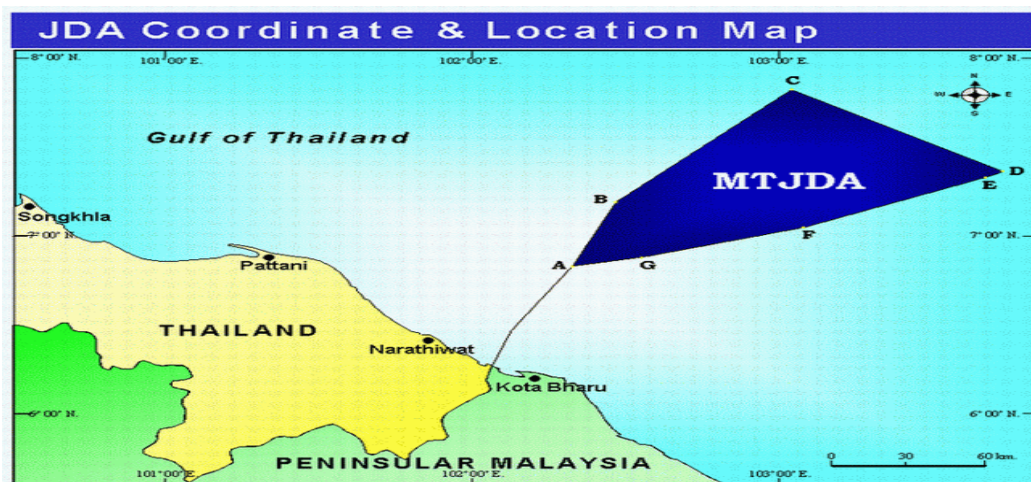
“MTJDA”

Salah satu kerjasama terbaik yang boleh dijadikan contoh terbaik dalam menjalankan kerjasama **“pembangunan carigali petroleum”** dikawasan pertindihan adalah diantara Malaysia dan Thailand iaitu **Malaysia-Thailand Joint Development Area (MTJDA)**, dimana Malaysia dan Thailand telah berkongsi abad hubungan budaya, sosial dan sejarah. Dengan semangat persahabatan, muhibah bersama & kerjasama, satu Memorandum Persefahaman (MOU) telah ditandatangani pada tahun 1979 antara kedua-dua Kerajaan mengenai penubuhan Pihak Berkuasa Bersama bagi eksplorasi dan eksploitasi sumber-sumber dasar laut di suatu bahagian tertentu daripada tuntutan bertindih pelantar benua kedua-dua negara di Teluk Thailand untuk tempoh 50 tahun. Penubuhan Pihak Berkuasa Bersama Malaysia-Thailand (MTJA) pada tahun 1990 menandakan satu lagi pencapaian kepada bon sedia ada persahabatan tradisional antara kedua-dua negara-negara jiran ASEAN. Dengan berpandangan jauh dan wawasan yang sama dengan pemimpin-pemimpin kedua-dua negara, MTJA itu diwujudkan sebagai sebuah badan berkanun di bawah undang-undang Malaysia dan Thailand pada tahun 1991 untuk mengambil alih semua hak-hak dan tanggungjawab bagi pihak kedua-dua Kerajaan untuk meneroka dan mengeksploitasi alam yang tidak

⁵ <http://www.bharian.com.my/node/36973>

hidup sumber, utamanya petroleum, di kawasan bertindih ini dikenali sebagai 'Kawasan Pembangunan Bersama (JDA). Dengan pelancaran MTJA itu, kedua-dua negara boleh melihat ke hadapan untuk merealisasikan pembangunan sumber-sumber ini dan berkongsi sama-sama manfaat ekonomi dari JDA⁶.

Kawasan Pembangunan Bersama (JDA) Blok B-17 & C-19 dan B-17-01 Projek Pembangunan Bersepadu melibatkan pembangunan secara berperingkat gas dan kondensat bidang dalam blok meliputi kawasan yang 4,700km² selatan Teluk Thailand, di luar pantai Thailand dan Malaysia. Kedalaman air adalah di antara 55m dan 65m. Blok ini mengandungi sejumlah 18 medan gas, iaitu Muda, Muda Selatan, Tapi, Jengka, Amarit, Mali, Jengka Barat, Jengka Timur, dan Jengka Selatan bidang, yang terletak di Blok B-17, manakala Tanjung, Jinda, Andalas , Muda Tenggara, Andalas Timur, Thanthong, Melati Muda Pengembangan dan Jengka Extension medan gas yang terletak di B-17-01⁷.



Gambarajah 2: Lokasi Malaysia-Thailand Joint Development Area (MTJDA)
(Sumber: http://www.mtja.org/about_jda.html)

⁶ http://www.mtja.org/about_mtja.html

⁷ <http://www.offshore-technology.com/projects/joint-development-area-blocks-b-17-c-19-and-b-17-01-integrated-development-project/>

Kerjasama pertahanan juga telah dilaksanakan melibatkan dua Negara, dimana rondaan dan latihan bersama oleh Tentera laut Diraja Malaysia (TLDM) dan Tentera Laut Diraja Thailand (TLDT) giat dilaksanakan sepanjang tahun, bukan sahaja menguatkan kerjasama pertahanan malah memberi kepercayaan kepada pengguna-pengguna laut bahawa kawasan tersebut bebas konflik. Selain itu Keselamatan aset-aset kedua-dua Negara dari segi perkapalan dan pelantar-pelantar minyak dikawasan **Joint Development Area (JDA)** sentiasa terkawal dengan aktiviti Inisiatif Bertanya Khabar (IBK) oleh aset-aset TLDM yang sering meronda di kawasan tersebut.

“Keselamatan Perairan Sarawak Bakal Diperkuatkan”

Bagi meningkatkan kawalan keselamatan terhadap **“pembangunan carigali petroleum”** di perairan Sarawak yang kini bakal diwujudkan dilihat amat penting kepada ekonomi negara, kerajaan kini sedang merancang untuk menempatkan satu kawasan yang menyerupai Kawasan Keselamatan Khas Timur Sabah (ESSCOM)⁸. Sarawak merupakan diantara pengeluar terbesar minyak dan gas Malaysia. Ianya akan melibatkan kerjasama dengan syarikat-syarikat minyak dan gas yang beroperasi di perairan Sarawak. Petronas, Shell dan Esso memiliki pelantar-pelantar minyak yang beroperasi di tengah-tengah lautan.

Dengan kewujudan kawasan keselamatan khas di perairan Sarawak, kerajaan dan syarikat-syarikat minyak dan gas boleh berganding bahu di dalam memastikan operasi aset-aset mereka di perairan Sarawak bebas daripada segala ancaman keselamatan dimana kawasan tuntutan China iaitu terumbu dengan nama James Shoal

⁸ <http://malaysiagazette.com/ms/nasional/keselamatan-pelantar-minyak-gas-di-sarawak-ditingkatkan-hishammuddin>

hanya terletak 80km daripada Bintulu dan 1800km daripada tanah besar China, dikelilingi oleh kawasan perairan yang kaya dengan sumber minyak dan gas.

“Menjaga Keselamatan Aset Negara”

Malaysia terus memperkuat keupayaan aset-aset pertahanan seperti Tentera Laut Diraja Malaysia, Tentera Udara Diraja Malaysia dan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia bermula pada tahun 2013 sehingga kini, bagi meneruskan rondaan di kawasan-kawasan serta sumber alam di LCS. Dalam pada masa yang sama, Malaysia juga berusaha mengambil langkah-langkah untuk mengelakkan insiden buruk dengan China di Laut China Selatan berlaku. Kesemua langkah-langkah ini diambil ketika jumlah pencerobohan yang dilakukan oleh unsur-unsur dari Negara China di perairan Malaysia meningkat dari tahun ke tahun di bahagian Zon Ekonomi Eksklusif (ZEE) Malaysia di Kepulauan Spratly. Malaysia secara tradisinya, menggerakkan aset kapal perang dan kapal selam untuk melakukan rondaan di kawasan EEZ selain bantuan pemantauan dari pasukan TUDM melalui pengawasan udara bagi memantau dan mengusir kapal asing mengikut *Standard operating procedure* (SOP) dan menjalankan latihan-latihan berkala di Laut China Selatan.

“Latihan Dan Rondaan”

Malaysia sebagai salah satu negara yang menjadi hub perantaraan perdagangan menghubungkan timur dan barat melalui selatnya dan bukan sahaja laluan tersebut digunakan oleh kapal-kapal *Liquefied Petroleum Gas* (LPG carrier), *Liquefied Natural Gas* (LNG carrier) and kontena malah kapal-kapal perang dari pelbagai negara juga melalui laluan tersebut. Agensi- agensi maritim negara sentiasa melaksanakan latihan

dan rondaan bersama di kawasan perairan dan sentiasa menzahirkan kehadiran **“show of force”** bagi memberi kepercayaan kepada pengguna-pengguna laut menggunakan laluan dan perairan negara dengan selamat.

Bagi menjamin kepentingan negara masing-masing rondaan bersama aset-aset maritim dari pelbagai negara perlu diteruskan. Rondaan ini sering melibatkan aset-aset dari laut dan udara dari negara jiran seperti Singapura, Indonesia dan Thailand selain itu negara dari kuasa besar terutamanya Amerika Syarikat dalam latihan tahunan seperti *Cooperation Afloat Readiness and Training* (CARAT) yang terlibat dalam usaha mengawal dan memastikan tahap keselamatan perairan, kawasan pertindihan dan aset-aset berkepentingan negara masing-masing sentiasa selamat dari sebarang ancaman.

"Hubungan Kerjasama Dua hala"

Selain meningkatkan keupayaan ketenteraan untuk melindungi industri petroleum dan gas, Malaysia juga telah bekerjasama dan menandatangani perjanjian dengan syarikat-syarikat dari negara luar. Industri ini tidak terjejas meskipun berlaku pencerobohan di perairan negara. Petronas terus bekerjasama dengan pelbagai syarikat seperti Shell, Exxonmobile dan Murphy Oil untuk carigali di Laut China Selatan. Pada Julai 2014, konsortium tenaga antarabangsa yang terdiri daripada Mubadala Petroleum, Petronas dan Shell menemui gas asli di blok eksplorasi SK320, kira-kira 90 batu dari pesisir pantai Sarawak. Malaysia juga telah berusaha untuk mengeneipkan perbezaan dengan negara-negara lain yang menuntut bagi merealisasikan manfaat

ekonomi melalui Perjanjian Pembangunan Bersama *Joint Development Agreements* (JDA).

Sebagai contoh, pada Mac 2009, Malaysia dan Brunei berjaya menyelesaikan pertikaian sempadan maritim dan tanah mereka melalui Exchange of Letters (Pertukaran Surat), dengan kedua-dua pihak bersetuju untuk bersama-sama membangunkan dua blok sumber minyak dan gas (CA1 dan CA2). Perjanjian di atas adalah contoh kesediaan Malaysia untuk mengenyepikan pertikaian demi pragmatisme ekonomi. Akan tetapi perjanjian sebegini tidak pernah berlaku di antara Malaysia-China, kerana ia akan melibatkan beberapa bentuk pengiktirafan terhadap tuntutan China di Laut China Selatan, yang bertindih dengan kawasan EEZ Malaysia. Perkara ini adalah bertentangan dengan dasar semasa kerajaan. Adalah penting untuk tahu, beberapa platform dan blok eksplorasi terbuka ini terletak di kawasan 9GP China. Walau bagaimanapun, Beijing tidak bertindak agresif terhadap kapal tinjau, kapal tender atau kapal seismik Malaysia sebagaimana mereka bertindak terhadap kapal-kapal Filipina dan Vietnam. Mungkin ini adalah kerana Malaysia adalah pembekal tenaga utama untuk People's Republic of China (PRC), termasuklah perjanjian bersejarah pembekalan LNG selama 25 tahun dengan Petronas, bermula pada tahun 2009⁹.

“Cabaran masa depan”

Beberapa ancaman utama keatas keselamatan kepentingan ekonomi dan aset-aset strategik negara dalam bidang **“pembangunan carigali petroleum”** sebenarnya telah pun dikenalpasti. Namun, apa yang perlu dititik beratkan adalah perancangan

⁹ <http://thevocket.com/respon-malaysia-terhadap-pencerobohan-china-di-laut-china-selatan/>

yang lebih penting untuk menghadapi ancaman-ancaman dari pelbagai sudut dan bentuk yang bakal wujud di masa hadapan bagi menguruskan isu terbabit. Negara perlu memikirkan aspek-aspek operasi seperti menempatkan lebih banyak infrastruktur dan aset-aset serta membina pengumpulan data dan maklumat bagi tujuan memantau serta mengawal keadaan semasa. Seperti contoh penempatan “Sea Basin” atau lebih dikenali sebagai pangkalan hadapan yang menggunakan platform pelantar minyak dan kapal kargo yang diubah suai dimana ianya ditempatkan di sempadan diantara perairan Sabah dan selatan Filipina, malah ianya menarik minat beberapa negara luar.¹⁰

Bagi Malaysia, cabaran yang paling nyata adalah mengimbangi kepentingan negara terhadap perairan Malaysia yang mempunyai pelbagai sumber hasil bumi dengan inisiatif negara yang mungkin mendapat reaksi bertentangan mahupun negatif dari negara bersempadanan maritim tentang kepentingan negara kita. Dimana contoh paling nyata apabila timbul pihak ketiga yang berkeras untuk memantau dan mengeksploitasi kawasan tersebut seperti yang telah berlaku di Laut China Selatan.(LCS) secara “*unilateral*”¹¹. Cabaran ini memberikan Malaysia lebih matang terutamanya dalam meneruskan Diplomasi, sentiasa berpandangan jauh, sikap yang bertolak ansur, kekukuhan pendirian dan analisa mendalam bagi mengimbangi kepentingan maritim. Bagi Malaysia juga dengan sentiasa mengerat dan meningkatkan kerjasama dalam aspek keselamatan maritim merupakan inisiatif utama dan lebih praktikal dari berkonfrontasi dalam setiap tuntutan dan memelihara kepentingan negara di kawasan tersebut. Inisiatif sedemikian mampu menjamin kedaulatan dan wilayah negara dihormati disamping menjadikan Malaysia sebuah negara yang mengamalkan

¹⁰ <http://www.bharian.com.my/node/80904>

¹¹ <https://www.vocabulary.com/dictionary/unilateral>

sistem berdiplomatik menangani sebarang isu-isu dari sudut pandangan antarabangsa.

Ada juga faktor-faktor lain yang bakal menyumbang kepada ketegangan dan konflik yang mungkin datangnya dari sudut pandangan politik dan ideologi, ketidakseimbangan ekonomi, pencabulan kedaulatan dan aktiviti ketenteraan yang bersifat provokatif yang boleh menggugat **“pembangunan carigali petroleum”** luar pantai. Kelalaian dalam memantau keselamatan pembangunan carigali petroleum dan perairan negara boleh memberi implikasi yang sangat buruk kepada kepentingan ekonomi dan aset-aset strategik negara kepada pihak lain.

“Kesimpulan”

Bagi negara kita Malaysia, kepentingan **“pembangunan carigali petroleum”** dari sudut ekonomi dan strategik tidak terkira nilainya. Sebarang ancaman ke aset-aset dan kepentingan negara yang kritikal ini bakal mendatangkan kesan buruk kepada kepentingan ekonomi, keselamatan dan persekitaran kita. Lebih serius lagi, ia boleh memberikan impak yang mendalam dan mencemarkan kedaulatan negara kita. Malaysia sentiasa komited dalam menggunakan segala kaedah untuk mengekalkan keselamatan kepentingan negara. Dalam konteks strategik, menangani isu keselamatan ini menuntut pendekatan Malaysia dari sudut pelbagai dimensi seperti sosial, politik, ekonomi, teknologi, perundangan dan persekitaran. Namun dalam menjaga kepentingannya, Malaysia sentiasa mengambil sikap proaktif dan responsif terhadap kebimbangan dan sensitiviti masyarakat antarabangsa terhadap isu keselamatan persekitaran maritim.

Masa depan keselamatan negara terutamanya dari aspek “**pembangunan carigali petroleum**” bergantung kepada tahap kesediaan, tumpuan dan kerjasama kita dengan pihak lain dalam menguruskannya. Namun tanggungjawab pengurusan tidak wajar dibebankan ke atas bahu kerajaan Malaysia semata-mata. Semua pihak yang mempunyai kepentingan terhadap “**pembangunan carigali petroleum**” hendaklah menggembeling dan berkongsi sumber kepakaran, kewangan, maklumat, teknologi dan maklumat dalam menjamin keselamatan terhadap kepentingan aset-aset negara. Dengan kerjasama dan komitmen semua pihak, pelbagai kepentingan dan perspektif berbeza, baik dari segi ekonomi mahupun strategik, boleh diselaraskan dan diimbangi.

Isu keselamatan daripada **Pembangunan carigali petroleum** perlu diberi perhatian oleh semua pihak. Dengan itu, adalah tidak wajar yang kepentingan ramai yang bersifat jangka panjang ke atas perairan strategik ini dikorbankan demi memenuhi tuntutan kepentingan jangka pendek sesetengah pihak sahaja. Dengan terjaminnya keselamatan keatas kawasan perairan yang mempunyai hasil sumber bumi yang mampu mendatangkan hasil minyak dan gas asli (O&G), Malaysia akan terus meraih manfaat dari sudut mengekalkan kepentingan ekonomi dan strategiknya, manakala komuniti antarabangsa juga dapat menikmati faedah dari laluan dagangan yang selamat dengan kerjasama dari agensi-agensi maritim awam, Angkatan Tentera Malaysia dan Tentera Laut Diraja Malaysia khasnya, “**SEDIA BERKORBAN**”.

JUMLAH PATAH PERKATAAN: 3,192

SUMBER RUJUKAN:

1. Ismail Ali, menghidupkan semula semangat nusantara melalui pengajian sejarah maritime di alam melayu, jurnal kajian sejarah & pendidikan sejarah, 1 (2), 193-212, 2013, hlm. 193-194.
2. <https://ms.wikipedia.org/wiki/Petronas>
3. <http://www.yourdictionary.com/choppy>
4. http://ww1.utusan.com.my/utusan/info.asp?y=2009&dt=0614&pub=Utusan_Malaysia&sec=Rencana&pg=re_11.htm#ixzz3xZGgT4J3
5. <http://www.bharian.com.my/node/36973>
6. http://www.mtja.org/about_mtja.html
7. <http://www.offshore-technology.com/projects/joint-development-area-blocks-b-17-c-19-and-b-17-01-integrated-development-project>
8. <http://malaysiagazette.com/ms/nasional/keselamatan-pelantar-minyak-gas-di-sarawak-ditingkatkan-hishammuddin>
9. <http://thevocket.com/respon-malaysia-terhadap-pencerobohan-china-di-laut-china-selatan>
10. <http://www.bharian.com.my/node/80904>
11. <https://www.vocabulary.com/dictionary/unilateral>
12. Gambarajah 1: Lokasi Kejadian Serangan Lanun Tahun 2015
(Sumber: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2015>)
13. Gambarajah 2: Lokasi Malaysia-Thailand Joint Development Area (MTJDA)
(Sumber: http://www.mtja.org/about_jda.html)