

## Analisis Kerja Sama Malacca Straits Patrol, 2005-2009

### *Malacca Straits Patrol Cooperation Analysis, 2005-2009*

**Rahmadanu Pradityo**

Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Pengetahuan Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia  
mr.danima@gmail.com

#### **Abstrak**

Selat Malaka merupakan salah satu selat tersibuk di dunia karena menjadi jalur penting bagi perdagangan internasional yang menghubungkan Asia bagian barat dengan Asia bagian timur. Tingginya lalu lintas kapal di Selat Malaka memberikan ancaman tersendiri bagi keamanan maritim karena menjadi wilayah sasaran untuk pembajakan kapal dan perampokan bersenjata. Oleh karena itu, negara-negara pesisir sekitar Selat Malaka harus merespon ancaman tersebut baik unilateral, bilateral maupun multilateral. Adapun salah satu respon negara-negara sekitar Selat Malaka dengan melakukan kerja sama patroli terkoordinasi di Selat Malaka (Malacca Straits Patrol) yang terdiri dari Indonesia, Singapura, Malaysia, Thailand. Tulisan ini bermaksud untuk menganalisis kerja sama antara keempat negara tersebut dalam mengamankan kawasan Selat Malaka dari tindak kejahatan pembajakan kapal dan perampokan bersenjata pada periode 2004-2009. Penelitian menggunakan metode kualitatif dengan teknik pengumpulan data studi pustaka dengan kerangka konseptual matriks keamanan maritim dari Bueger. Hasil penelitian ini menunjukkan adanya kecenderungan penurunan tindak kejahatan di Selat Malaka pasca dilaksanakan kerja sama patroli terkoordinasi di Selat Malaka dalam periode 2004-2009.

**Kata Kunci:** patroli Selat Malaka, keamanan maritim, Indonesia, Malaysia, Singapura.

#### **Abstract**

*The Malacca Strait is one of the busiest straits in the world because it is an important route for international trade that connects western Asia with eastern Asia. The high traffic of ships in the Malacca Strait poses a special threat to maritime security because it becomes a target area for ship hijacking and armed robbery. Therefore, the coastal countries around the Malacca Strait must respond to the threat, either unilaterally, bilaterally, or multilaterally. One of the responses from countries around the Malacca Strait is to cooperate in coordinated patrols in the Malacca Straits (Malacca Straits Patrol), which consists of Indonesia, Singapore, Malaysia, Thailand. This paper intends to analyze the cooperation between the four countries in securing the Malacca Strait area from the crime of piracy and armed robbery in the period 2004-2009. This research uses qualitative methods with literature study data collection techniques with the conceptual framework of the maritime security matrix from Bueger. The results of this study indicate a tendency to decrease crime in the Malacca Strait after the implementation of coordinated patrols around the Malacca Strait in the 2004-2009 period.*

**Keywords:** Malacca Straits patrol, maritime security, Indonesia, Malaysia, Singapore

#### **1. Pendahuluan**

Perkembangan dunia yang semakin terkoneksi satu dengan lainnya membawa dampak positif, salah satunya memudahkan perpindahan orang dan barang melalui darat, laut dan udara. Namun demikian, kemudahan perpindahan tersebut juga membawa

ancaman keamanan tersendiri bagi negara dan masyarakat di dunia, salah satunya ancaman terhadap keamanan di kawasan laut atau maritim. Tren keamanan maritim terus berkembang seiring dengan meningkatnya aktivitas kejahatan di laut.

© 2021 oleh Rahmadanu Pradityo.

Artikel ini terbuka untuk umum (*open access*) dan dapat didistribusikan sesuai dengan aturan di dalam Lisensi *Creative Commons Attribution (CC BY NC)* di <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>.

Ancaman maritim tersebut terjadi di seluruh perairan di dunia, termasuk wilayah perairan Selat Malaka yang merupakan salah satu kawasan tersibuk di Asia Tenggara dan dunia. Selat Malaka merupakan salah satu jalur SLOC (*Sea Line of Communication*) dan SLOT (*Sea Line of Trade*). Selain itu, armada angkatan laut melewati Selat Malaka untuk menuju belahan dunia lainnya. Selat Malaka juga dilewati 72% kapal-kapal tanker yang melintas dari Samudera Hindia menuju Samudera Pasifik (Adiputro, Windiani & Pattipeilohy, 2017). Selat ini merupakan jalur distribusi minyak menuju kawasan Asia Timur (China, Jepang, Korea Selatan) yang diperkirakan memiliki ekonomi paling progresif di dunia (Wijaya, Utomo & Puspapertiwi, 2017). Dalam periode tahun 2001-2003, jumlah kapal yang melalui Selat Malaka mencapai 62.334 kapal (Puspitasari, 2014).

Selat Malaka dan Selat Singapura merupakan jalur penting di Asia karena menjadi rute terpendek antara Samudera Hindia bagian utara dengan Laut China Selatan. Sekitar 90.000 kapal transit di Selat Malaka dengan rata-rata kapal per hari sebanyak 250 kapal. Di sisi lain, kapal tanker minyak yang melewati selat tersebut rata-rata membawa minyak sebesar 15,2 juta barel per hari pada tahun 2013 (Graham, 2015a). Di sisi lain, Selat Malaka menjadi sumber daya laut, sehingga mendukung perekonomian dari negara sekitar kawasan tersebut. Adapun hasil laut dari Selat Malaka mencapai 380.000 ton ikan setiap tahunnya (Puspitasari, 2014). Jumlah ini menyumbang total ikan yang beredar di pasar internasional, yakni sekitar 25 % merupakan hasil produksi perikanan laut kawasan Asia Tenggara (Ridho & Sudirman, 2020).

Dengan demikian, Selat Malaka menjadi titik persinggungan kepentingan banyak negara, baik negara pengguna selat seperti India, China, Jepang, dan Amerika Serikat, serta negara pantai di sekitar Selat Malaka, yakni Indonesia, Malaysia, dan Singapura (Puspitasari, 2014). Adapun Amerika Serikat, China dan Jepang tertarik untuk memastikan keamanan dan kelancaran kapal untuk melintasi kawasan Selat Malaka tersebut (Singh & Singh, 2012). Karena kompetisi antara negara berkekuatan besar, maka memberikan keuntungan tersendiri bagi negara pesisir pantai di Selat Malaka seperti

hadirnya teknologi yang lebih canggih, pemikiran terkait logistik dan pelatihan (Srilatha, 2017).

Berdasarkan posisi yang strategis dari Selat Malaka sebagai rute pelayaran dan perdagangan internasional, maka terdapat perkembangan ancaman keamanan di kawasan tersebut. Ancaman di Selat Malaka meliputi ancaman keamanan non tradisional dan keamanan transnasional seperti pembajakan, terorisme maritim, penangkapan ikan secara ilegal, penebangan hutan secara ilegal, penyelundupan Narkoba, perdagangan manusia dan pelanggaran lalu lintas di laut lepas (Sulistiyani, 2019). Pada 20 Juni 2005, *The Joint War Committee* (JWC) dari *Lloyd's Market Association* (LMA) yang merupakan sebuah asosiasi asuransi perdagangan internasional mengeluarkan daftar terkait 21 kawasan yang berbahaya dan rawan terjadinya tindak terorisme, perang, penyerangan. Adapun Selat Malaka dan beberapa pelabuhan di Indonesia masuk dalam daftar tersebut (Khalid, 2006).

Secara geografis, lebar Selat Malaka dengan titik tersempit sebesar 2,7 km dan perairan yang dangkal membuat sebuah chokepoints. Hal ini menimbulkan kerawanan terhadap kapal yang melintas seperti terjadinya kecelakaan dan insiden berbahaya lainnya. Kondisi tersebut memaksa kapal yang melintas di Selat Malaka untuk bergerak lebih lambat, sehingga menyebabkan kepadatan yang membuat kapal-kapal tersebut menjadi sasaran empuk terhadap serangan teroris, perampokan bersenjata dan tindakan kriminal lainnya (Ba, 2017). Hal ini dapat terlihat pada tahun 1992, sebesar 69 % dari total perampokan bersenjata di seluruh dunia terjadi di kawasan Asia Tenggara dengan intensitas tertinggi di Selat Malaka (Puspitasari, 2014).

Dalam kurun waktu 1994-2004, upaya penyerangan atau pembajakan terus meningkat. Tahun 1994-1999, serangan di Selat Malaka sekitar 1-3 serangan. Namun, jumlah serangan meningkat secara signifikan pada tahun 2000 yang mencapai 75 serangan. Tahun 2001-2002, serangan menurun menjadi 16-17 serangan. Tahun 2003, tindak kejahatan kembali meningkat menjadi 28 serangan dan 37 serangan pada tahun 2004. Setelah itu, serangan menurun menjadi 11-12 serangan pada tahun 2005-2006 (Liss, 2017). Peningkatan jumlah serangan perompak

akhir tahun 1990an ikut mengancam sekitar 90 % aktivitas perdagangan internasional (Perwita, 2017). Serangan yang terjadi di Selat Malaka menimbulkan kekhawatiran karena strategisnya selat tersebut sebagai salah satu jalur perairan tersibuk di dunia (Andyva & Burhanuddin, 2018).

Dalam menyikapi peningkatan serangan tersebut, pada awalnya negara pantai yang terdiri dari Indonesia, Malaysia dan Singapura memilih untuk menggunakan upaya unilateral dan kerja sama bilateral untuk mengelola keamanan di Selat Malaka terutama dalam kurun waktu 1994-2003. Oleh karena itu, pada tahun 2004, negara pantai di kawasan Selat Malaka mulai menjalin kerja sama trilateral dalam bentuk patroli terkoordinasi Malsindo dalam rangka mengamankan Selat Malaka (Wijaya, Utomo & Puspapertiwi, 2017). Kerja sama terkoordinasi yang terwujud dalam patroli terkoordinasi dengan melibatkan TNI-AL Indonesia, Tentara Laut Diraja Malaysia, dan Royal Singapore Navy. Namun demikian, patroli terkoordinasi tersebut hanya memperbolehkan kapal patroli berlayar di wilayah teritorialnya masing-masing. Hal ini dikarenakan masih adanya rasa saling menghormati terhadap kedaulatan negara masing-masing (Puspitasari, 2014).

Pasca terbentuknya kerja sama MSP, serangan perompak di Selat Malaka terlihat menurun. Data ICC-IMB *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report 2009*, menunjukkan bahwa serangan pembajakan di Selat Malaka mengalami penurunan. Pada tahun 2005 terjadi 12 serangan, tahun 2006 menurun menjadi 11 serangan, tahun 2007 terjadi 7 serangan, tahun 2008 sampai dengan 2010 terjadi 2 serangan (ICC-IMB, 2009). Di sisi lain, data ReCAAP *ISC Annual Report 2009* menyatakan bahwa pada tahun 2005 terjadi 8 serangan perompak di Selat Malaka, tahun 2006 menurun menjadi 6 serangan, tahun 2007 terjadi 3 serangan, tahun 2008 dan 2009 terjadi 6 serangan (ReCAAP, 2009).

Berdasarkan kajian terdahulu terkait MSP, terbagi menjadi tiga perspektif antara lain keamanan maritim, konstruktivisme, dan institusionalisme. Dalam perspektif keamanan maritim menyajikan pandangan seperti analisis terhadap kejahatan pembajakan dan perampokan di Selat Singapura (von Hoesslin, 2012), peningkatan

kapabilitas persenjataan dan kemampuan Angkatan Laut oleh negara-negara sekitar Selat Malaka (Tan, 2012), keamanan maritim (Graham, 2015b) serta keamanan dan pembajakan maritim (Liss & Biggs, 2016). Dengan demikian, perspektif keamanan maritim berpendapat bahwa terdapat banyaknya ancaman di perairan Selat Malaka yang harus dihadapi bersama oleh dunia internasional. Adapun ancaman utama adalah pembajakan kapal dan perampokan bersenjata terhadap kapal yang melintas di Selat Malaka.

Kajian institusionalisme menyajikan beberapa pandangan, yakni Regionalisme (Ba, 2018; Liss, 2014; Upadhyaya, 2010; Casey & Sussex, 2012) dan Multilateralisme (Simon, 2011). Dalam perspektif ini berpendapat bahwa keamanan maritim dapat dicapai melalui kerja sama efektif dan efisien dengan beradaptasi mengikuti tata kelola kerja sama yang melibatkan seluruh aktor yang berkepentingan di Selat Malaka. Selain itu, terdapat kajian konstruktivisme (Lee & McGahan, 2015) yang berpendapat bahwa rezim anti pembajakan di Selat Malaka tidak dapat dijelaskan secara komprehensif melalui pendekatan rasional yang menekankan pada materi dan kepentingan nasional dari negara.

Melihat kajian akademis terdahulu, secara spesifik belum terdapat tulisan yang menganalisis kerja sama MSP. Tulisan ini mengkaji dan menganalisis kerja sama MSP menggunakan kerangka konseptual matriks keamanan maritim dari Bueger dalam kurun waktu 2005-2009. Adapun sistematika penulisan terdiri dari pendahuluan, kerangka konseptual, pembahasan dan simpulan.

## 2. Kerangka Analisis

Keamanan maritim merupakan konsep yang berkembang seiring dengan meningkatnya keamanan non tradisional pasca berakhirnya Perang Dingin. Menurut Mudrić (2016), keamanan maritim akan merujuk pada aspek dari strategi Angkatan Laut terkait dengan perlindungan terhadap perbatasan laut nasional dan titik perdagangan strategis di laut. Di sisi lain, Bueger (2015) berpendapat bahwa suatu wilayah maritim dapat dikatakan aman ketika absennya ancaman maritim seperti terorisme, pembajakan, penyelundupan narkoba, penyelundupan manusia,

penyelundupan senjata, penangkapan ikan secara ilegal, kejahatan lingkungan, bencana dan kecelakaan maritim.

Terdapat pandangan bahwa aspirasi terhadap maritim, tidak hanya bersifat tradisional seperti pengendalian terhadap laut/maritim (*sea control*) dan pengiriman ekspedisi militer (*expeditionary operations*) Selain itu, terdapat lima aspek klasifikasi yang mengindikasikan keteraturan di laut, yakni ketertiban di pesisir pantai, laut sebagai sumber daya alam, laut sebagai media transportasi, laut sebagai wilayah kekuasaan dan laut sebagai sebuah lingkungan (Piedade, 2016; Till, 2004 dalam Keliat, 2009).

Dalam pertemuan *Informal Consultative Process* (ICP)<sup>1</sup> tahun 2002, terdapat penyebutan terkait keamanan maritim dalam dokumen ICP tersebut. Istilah keamanan maritim dijadikan satu dengan istilah keselamatan maritim (*maritim security and safety*). Hal ini dikarenakan kedua aspek tersebut memiliki prioritas yang tinggi karena mendapat ancaman dari berbagai kejahatan seperti penyelundupan migran, pembajakan, Narkoba, serangan teroris dan sebagainya (Keliat, 2009).

Keamanan maritim dapat dianalisis melalui identifikasi hubungan antar istilah, karena keamanan maritim diatur berdasarkan jaring hubungan, penggantian atau penggolongan konsep yang sudah ada sebelumnya yang memiliki keterkaitan dengan konsep yang berkembang dewasa ini. Terdapat empat istilah yang merujuk kepada keamanan maritim antara lain kekuatan armada laut, keamanan perairan, ekonomi kelautan (*blue economy*) dan ketahanan manusia (Bueger, 2015).

Konsep kekuatan armada laut merujuk kepada peran dari Angkatan Laut dan mengelaborasi penggunaan strateginya. Pada masa damai, peran dari kapal perang sering kali terlihat dalam melindungi inti dari SLOC untuk memfasilitasi perdagangan dan kemajuan ekonomi sebagai efek penggentaran, pengawasan dan pelarangan.

<sup>1</sup> Pada tahun 1999, Sidang Umum PBB memutuskan untuk membentuk *United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea (the Consultative Process)* dalam rangka memfasilitasi review tahunan oleh Sidang Umum secara efektif dan konstruktif terkait perkembangan masalah

Dengan demikian, Angkatan Laut merupakan aktor utama dalam keamanan maritim. (Bueger, 2015). Hal ini tidak terlepas dari globalisasi yang meluaskan konsep keamanan, sehingga permasalahan keamanan yang dihadapi oleh Angkatan Laut semakin kompleks yang membutuhkan sebuah pendekatan komprehensif yang terintegrasi dengan pendekatan politik dan ekonomi (Till, 2008).

Kemudian, konsep keamanan perairan merujuk kepada keamanan sebuah kapal dan instalasi dengan tujuan utama untuk melindungi kalangan profesional di bidang kemaritiman serta kelestarian laut (Bueger, 2015). Respon internasional terkait keamanan perairan ditandai oleh terbentuknya Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention pada tahun 1914. Konvensi tersebut berisi pembangunan kapal secara teknis termasuk konstruksi, *radiotelegraphy*, peralatan keselamatan dan perlindungan kebakaran di kapal. Selanjutnya, pada tahun 1959, *International Maritime Consultative Organization* (IMCO) yang sekarang disebut *International Maritime Organization* (IMO). Organisasi ini memiliki mandate di empat area, yakni keselamatan di laut, kode signal internasional, pengukuran tonase kapal dan pencegahan polusi dari minyak (Muhibat, 2020). Selain itu, terdapat tugas IMO lainnya seperti pengembangan dan pengadopsian regulasi dan konvensi yang berkaitan dengan *search and rescue* (SAR), memfasilitasi lalu lintas maritim internasional, pendistribusian barang berbahaya dan sebagainya (IMO, 2019).

Dengan luasnya cakupan keamanan di perairan, maka konsep ini dapat dikatakan multi-interpretatif. Pembahasan terkait keamanan di perairan melalui berbagai perspektif seperti ekonomi politik, teknik, Sumber Daya Manusia, lingkungan, tata kelola dan hukum, serta Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK). Adapun pembahasan terkait tata kelola dan hukum menjadi tema umum dengan basis argumentasi bahwa Keamanan perairan berkaitan erat dengan

kelautan dan hukum di laut. Hal ini mempertimbangkan laporan dari Sekjen PBB yang menyarankan bahwa perlu adanya pembahasan terkait isu tersebut yang menekankan pada identifikasi area untuk peningkatan koordinasi serta kerja sama antar pemerintah dan antar badan (UN, 2021).

pemilihan tata kelola maritim yang tepat dan komitmen untuk memastikan keamanan dalam setiap aktivitas yang berhubungan dengan maritim. Oleh karena itu, keamanan di perairan memerlukan kebijakan yang proaktif berdasarkan risiko bawaan dan potensial, sehingga kecelakaan maritim dapat dimitigasi sejak dini. Kemudian, keamanan di perairan memerlukan seluruh stakeholder menjaga komitmen untuk menjalankan tanggung jawabnya masing-masing baik pada tataran pembuatan kebijakan maupun pada tataran implementasinya. Selanjutnya, tata kelola keamanan di perairan harus peka/sensitif, transparan, inklusif, mengikat dan dilaksanakan dengan baik (Muhibat, 2020).

Di samping itu, keamanan maritim juga memiliki keterkaitan dengan pertumbuhan ekonomi. Bercermin dari sejarah bahwa laut selalu menjadi bagian vital dari perekonomian yang terlihat dari mayoritas perdagangan melalui laut dan industri perikanan merupakan salah satu industri yang penting bagi sebuah negara. Konsep ekonomi kelautan berkaitan dengan keamanan maritim sejak strategi manajemen berkelanjutan tidak hanya membutuhkan pengawasan dan penegakan hukum, tetapi juga lingkungan maritim yang aman untuk menyediakan prakondisi bagi pengelolaan sumber daya laut (Bueger, 2015). Adapun konsep ekonomi kelautan merupakan gagasan dari *Small Island Developing States* (SIDS) yang memiliki ketergantungan terhadap laut. Konsep ekonomi kelautan menganggap laut sebagai “ruang berkembang” yang mengintegrasikan

perencanaan dan konservasi, penggunaan berkelanjutan terhadap sumber daya alam di laut, produksi energi berkelanjutan, serta transportasi laut (UN, 2012).

Selain itu, keamanan maritim juga berhubungan dengan ketahanan manusia atau keamanan insani (*human security*). Hal ini berkaitan dengan penangkapan ikan yang merupakan sumber penting makanan dan pekerjaan bagi masyarakat pesisir, terutama bagi negara-negara berkembang. Namun demikian, penangkapan ikan secara ilegal yang sering terjadi di negara-negara berkembang justru menjadi masalah utama yang berdampak pada keamanan insani. Dengan demikian, ketahanan masyarakat pesisir merupakan salah satu faktor penting dalam perkembangan ancaman keamanan maritim dan juga tindak pencegahannya (Bueger, 2015).

Isu keamanan insani menjadi bagian dari agenda dari keamanan maritim. Hal ini dikarenakan berkaitan erat dengan perlindungan dan keberlanjutan industri perikanan yang mendukung kehidupan masyarakat pesisir. Di sisi lain, masyarakat pesisir juga memiliki tingkat kerentanan yang tinggi terhadap dampak buruk yang ditimbulkan oleh perubahan iklim atau polusi di laut. Kekhawatiran tersebut berhubungan dengan keamanan individu dan komunitas masyarakat pesisir, serta berperan penting dalam memfasilitasi timbulnya aktivitas perompakan atau aksi kriminalitas ketika ekonomi masyarakat pesisir terpuruk dan tidak ada alternatif pekerjaan lainnya (Bueger & Edmunds, 2017).

LINGKUNGAN MARITIM		PERKEMBANGAN EKONOMI		
KEAMANAN PERAIRAN		EKONOMI MARITIM		
Kecelakaan		Polusi	Penyelundupan	
Aksi Teroris	Perubahan Iklim	<b>KEAMANAN MARITIM</b>	Pembajakan	Penangkapan Ikan Ilegal
Proliferasi Senjata	Sengketa antar negara			Perdagangan Manusia
<b>KEAMANAN NASIONAL</b>		<b>ARMADA LAUT</b>	<b>KETAHANAN</b>	<b>KEAMANAN INSANI</b>

Gambar 1. Matriks Keamanan Bueger

Sumber: Bueger (2015)

### 3. Metode

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif yang berdasarkan pada pengkajian kritis dan mendalam terhadap bahan-bahan pustaka yang relevan untuk menjawab pertanyaan penelitian (Sari & Asmendri, 2020). Selanjutnya, peneliti melakukan studi pustaka (*library research*) untuk mengumpulkan data-data yang diperlukan dalam penelitian. Adapun studi pustaka merupakan serangkaian kegiatan yang berkaitan dengan metode pengumpulan data pustaka. Kemudian, membaca, mencatat dan mengolah bahan penelitian yang sudah dikumpulkan tersebut (Zed, 2004). Dengan teknik pengumpulan studi pustaka, maka peneliti menggunakan data penelitian sekunder seperti buku, jurnal ilmiah dan artikel daring dari laman berita/informasi lainnya yang terpercaya. Setelah mengumpulkan data tersebut, peneliti akan melakukan triangulasi yang merupakan teknik pemeriksaan keabsahan data atau kebenaran data dari berbagai sudut pandang. Hal ini bertujuan untuk mengurangi sebanyak mungkin bias yang muncul ketika peneliti melakukan pengumpulan dan analisis data tersebut (Firdaus & Zamzam, 2018)

#### 4. Hasil dan Pembahasan

Sejak tahun 2004, kerja sama Malaysia, Indonesia dan Singapura diresmikan menjadi MSP. Tahun 2005, Thailand bergabung dengan kerja sama MSP sebagai pengamat. Kemudian tahun 2008, Thailand menjadi anggota tetap MSP (MINDEF, 2015). Kerja sama ini melibatkan Angkatan Laut masing-masing negara, sehingga kerja sama ini mengedepankan keamanan nasional negara-negara pesisir pantai yang ada di kawasan Selat Malaka. Merujuk matriks Bueger (2015), maka kerja sama MSP mengedepankan keamanan nasional yang berkaitan dengan kekuatan armada laut dalam rangka melakukan patroli di wilayah Selat Malaka. Dalam lokus kekuatan armada laut terdapat dua aspek, yakni peningkatan senjata (*arms proliferation*) dan sengketa antar negara (*inter-state disputes*). Selain itu, terdapat aspek aksi teroris (*terrorist acts*) yang berada di tengah antara kekuatan armada laut dan *marine safety*.

Melihat aspek kepentingan keamanan tercantum dalam *Standard Operation Procedures* (SOP) MSP yang menyatakan

bahwa kebutuhan untuk memperketat keamanan di Selat Malaka dan Selat Singapura terus meningkat, sehingga kebutuhan patroli laut dan kombinasi patroli maritim melalui udara sangat penting untuk dilaksanakan. Adapun aktor yang terlibat dalam kerja sama MSP berasal dari satuan tentara dari masing-masing negara yang ikut berpartisipasi dalam rangka menjaga keamanan laut di area operasi (Selat Malaka dan Singapura) (MSP, 2013).

Adapun program kerja MSP terdiri dari *Malacca Straits Sea Patrol* (MSSP) yang melakukan patroli terkoordinasi oleh masing-masing Angkatan Laut dengan memfasilitasi pembagian informasi antar kapal dan pusat operasi Angkatan Laut. Kedua, *Eyes-in-the-Sky Combined Maritime Air Patrols* (EiS) yang melakukan patroli udara dan pengawasan udara gabungan di Selat Malaka. Ketiga, MSP *Intelligence Exchange Group* (IEG) yang dibentuk untuk mendukung patroli laut dan udara. MSP IEG mengarah kepada pengembangan sebuah wadah pembagian informasi yang disebut Malacca Straits Patrol Information System (MSP-IS) (MINDEF, 2015).

Dengan demikian, masing-masing negara perlu meningkatkan kapabilitas Alat Utama Sistem Senjata (Alutsista) dalam rangka mendukung kemampuan pertahanan terhadap serangan dari luar secara langsung, serta mendukung program patroli MSP secara tidak langsung. Peningkatan kapabilitas militer Angkatan Laut terlihat dengan kepemilikan kapal pengangkut pesawat tempur (*aircraft carrier*) oleh Thailand pada tahun 2010. Kapal tersebut juga dilengkapi oleh pesawat tempur Harrier. Hal ini membuat Thailand menjadi negara pesisir pantai Selat Malaka yang memiliki kapal pengangkut pesawat (Tan, 2012). Kemudian pada tahun 2009, Thailand dan BAE Systems melakukan kesepakatan transfer teknologi terkait penyediaan desain Kapal Patroli Lepas Pantai berukuran 90 meter (BAE System, 2011). Langkah Thailand dalam memperkuat pertahanan negaranya terlihat menyeluruh pada setiap matra militernya meskipun tidak semasif Malaysia (Sulistyo, 2014).

Sedangkan Malaysia dan Singapura juga membeli kapal selam dan peningkatan armada amfibi dari 27 unit menjadi 41 unit. Indonesia dan Singapura juga memiliki

*Landing Platform Docks* dengan total 8 unit. Selanjutnya peningkatan jumlah *frigates*, *corvettes* and *fast missile craft* dari 41 unit menjadi 78 unit. Adapun kapal-kapal tersebut dilengkapi dengan misil anti kapal seperti Harpoon, Otomat, Exocet, Gabriel dan C801. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat transisi dari Angkatan Laut yang fokus di perairan sungai (*brown-water navy*) menjadi Angkatan Laut yang memiliki kekuatan untuk beroperasi di kawasan pesisir wilayah negaranya (*green water navy*) (Tan, 2012). Adapun Malaysia juga membentuk badan baru untuk menyelenggarakan koordinasi antar lembaga yang sudah ada untuk mendukung keamanan maritimnya, yakni *Malaysian Maritime Enforcement Agency* pada tahun 2005 (Liss, 2017).

Di sisi lain, memasuki tahun 2000, Singapura menitikberatkan pengembangan dan pembelian Alutsista yang mengedepankan teknologi informasi dalam rangka meningkatkan kemampuan *Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance* dan *Reconnaissance* (C4ISR). Selain itu, Singapura akan mengembangkan kemampuan personel militernya dalam menghadapi perang siber. Dengan demikian, Singapura memiliki kemampuan untuk mendeteksi dan mengantisipasi serangan terhadap negaranya secara cepat (Triantama & Pangestu, 2020).

Pada tahun 2003, Indonesia telah mengambil kebijakan penguatan bidang pertahanan udara yang ditandai dengan pembelian pesawat tempur Sukhoi dari Rusia secara bertahap. Kemudian, Indonesia juga membeli pesawat tempur, helikopter serbu, dan kapal perang pada tahun 2004. Indonesia juga mengembangkan industri strategis domestik, meskipun tidak sepesat Singapura dan Malaysia. (Sulistyo, 2014). Kemudian, Presiden SBY mengumumkan konsep *Minimum Essential Forces* (MEF) yang dirumuskan Juwono Sudarsono (Menteri Pertahanan) pada tahun 2005. Kebijakan pembentukan MEF bertujuan agar Indonesia memiliki kekuatan pokok minimum pada tahun 2024 dengan TNI sebagai tentara profesional yang didukung persenjataan canggih, serta memiliki kemampuan dalam mengatasi ancaman abad ke-21 (Dzikri, 2016).

Periode tahun 2000-2008, menunjukkan adanya peningkatan keseluruhan anggaran pertahanan sebesar 50 % di kawasan Asia Tenggara. Hal ini seiring dengan adanya peningkatan transfer senjata konvensional sebesar dua kali lipat dalam periode tahun 2005-2009 dibandingkan periode tahun 2000-2004. Selain itu, impor senjata negara-negara di Asia Tenggara meningkat secara signifikan antara lain Malaysia meningkat sebesar 722 %, Singapura meningkat sebesar 146 % dan Indonesia meningkat sebesar 84 %. Dengan demikian, peningkatan senjata oleh negara pesisir pantai di wilayah Selat Malaka dan Selat Singapura sejalan dengan aspek peningkatan senjata dalam lokus kekuatan armada laut.

Di sisi lain, kerja sama pengamanan Selat Malaka dan Selat Singapura terlihat perbedaan kepentingan antara Indonesia, Malaysia, Singapura dan Thailand. Hal ini menimbulkan hambatan tersendiri dalam proses pelaksanaan kerja sama MSP (Wijaya, Utomo & Puspapertiwi, 2017). Kepentingan Singapura yang ekonominya bergantung pada perdagangan, maka akan terganggu ketika adanya gangguan terhadap arus keluar masuk kapal (Singh & Singh, 2012).

Malaysia merasa perlu untuk memastikan kontrol di Selat Malaka, serta merasa tidak perlu adanya kehadiran pasukan ekstra regional di wilayah tersebut (Ismail & Sani, 2010). Hal ini terlihat dari kecenderungan impor alutsista Malaysia berupa kapal tempur untuk mengamankan Selat Malaka (Wahyudi, 2020). Di sisi lain, Malaysia juga memiliki kekhawatiran dalam melindungi sumber Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang berkontribusi terhadap industri perikananannya (Singh & Singh, 2012).

Indonesia cenderung mementingkan patroli di perbatasan laut dan mengatasi penyelundupan, penangkapan secara ilegal serta degradasi lingkungan daripada melawan pembajakan. Kehadiran pasukan asing dari negara lain akan mempermalukan kedaulatan Indonesia (Singh & Singh, 2012). Hal ini sesuai dengan Deklarasi Juanda yang bertujuan untuk membatasi negara asing keluar masuk wilayah Indonesia (Aman, 2013). Hal ini juga berkaitan dengan representasi ideasional Indonesia yang dapat ditarik dari zaman Kerajaan Majapahit, tepatnya pada masa Orde Baru merumuskan doktrin kebijakan luar negeri Indonesia yang

terdiri dari lingkaran konsentris paling dalam merupakan politik domestik Indonesia. Lingkaran kedua merupakan negara tetangga yang terdiri dari ASEAN dan Australia. Lingkaran ketiga merupakan negara lainnya di dunia (Rüland, 2013).

Adapun terdapat beberapa kekhawatiran lainnya yang menimbulkan rasa tidak aman bagi Indonesia antara lain masih adanya masalah perbatasan darat dengan negara tetangga masih belum jelas yang memicu permasalahan seperti penyelundupan, penduduk perbatasan dan sebagainya. Hal ini memerlukan perhatian baik dari pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. Selanjutnya, terdapat permasalahan terkait angkutan laut dan kapal asing yang masuk ke perairan Indonesia. Kemudian, kekayaan alam dan ekosistem laut Indonesia rusak akibat penangkapan ikan secara ilegal. Selain itu, kejahatan di laut seperti pencurian benda berharga atau bernilai historis dari kapal karam yang ada di perairan Indonesia, serta penyelundupan barang-barang ilegal melalui laut (Djalal, 2015).

Di sisi lain, era kepemimpinan dari Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) menekankan penguatan wilayah darat dibandingkan kekuatan maritim Indonesia (Yunus & Sholeh, 2019). Hal ini diperkuat dengan pernyataan Presiden SBY mengatakan bahwa terorisme merupakan kekhawatiran keamanan terbesar bagi pemerintah Indonesia, karena bertepatan dengan peristiwa Bom Bali II pada tahun 2005. Serangan teroris merupakan kejahatan terhadap kemanusiaan yang mengganggu keharmonisan sosial dan menghambat pertumbuhan ekonomi Indonesia. Oleh karena itu, TNI didorong untuk mengambil langkah-langkah efektif dalam mencegah terorisme secara efektif, salah satunya melalui komando teritorial hingga tingkat desa (Haripin, 2020). Selain itu, jalur perdagangan laut Indonesia lebih banyak melalui Selat Makassar dan Selat Lombok dibandingkan Selat Malaka (Simon, 2011).

Thailand yang berkedudukan di bagian utara Selat Malaka memberikan keuntungan tersendiri terhadap pertumbuhan ekonomi melalui perdagangan makanan, ekspor

komoditas dan energi. Namun demikian, Thailand juga menerima dampak buruk akibat meningkatnya pembajakan dan perampokan bersenjata di Selat Malaka (Thiamchai & Ocha, 2019). Selain itu, Thailand menginginkan adanya sebuah lingkungan maritim yang kondusif dalam melakukan kegiatan di laut. Hal ini dikarenakan sebagian besar transportasi laut Thailand melewati Selat Malaka seperti kapal tanker dan kapal barang yang membawa berbagai jenis komoditi barang bagi Thailand (Nurwahidin, Octavian & Utomo, 2020).

Melihat perbedaan kepentingan antar negara pesisir pantai di atas, maka akan menghambat jalannya kerja sama MSP. Selain itu, masing-masing negara tersebut juga merupakan anggota ASEAN yang masih mementingkan kedaulatan negara dan non-intervensi (Suproboningrum & Kurniawan, 2017). Hal ini berakar pada ASEAN Way yang merupakan norma kerja sama ASEAN bersumber *Treaty of Amity and Cooperation* (TAC). Adapun norma ini menekankan kepada *intergovernmentalism* dan institusionalisasi lunak (Rüland, 2013).

Pemikiran tersebut bertolak belakang dengan fakta bahwa beberapa grup/kelompok yang memiliki motif politik memiliki kemampuan menggunakan otoritas yang efektif dan keteraturan di wilayah manapun (Karman, 2016). Kondisi ini berlaku terhadap perompak dan perampok di Selat Malaka yang tidak memedulikan wilayah sebuah negara. Di samping itu, perbedaan kepentingan nasional dari masing-masing negara pesisir pantai Selat Malaka dapat menimbulkan konflik yang berdampak sistematis terhadap perdagangan, sehingga menimbulkan konflik/sengketa antar negara (Anderson, 2018).

Di sisi lain, masih terdapat permasalahan perbatasan antar masing-masing negara yang terlibat dalam kerja sama MSP. Indonesia dan Singapura memiliki permasalahan perbatasan yang terletak di Prov. Kepulauan Riau yang berada di bagian selatan Singapura sepanjang *Traffic Separation Scheme*<sup>2</sup> (TSS) bagian timur. Permasalahan lainnya terletak

<sup>2</sup> *Traffic Separation Scheme* (TSS) merupakan sistem rute manajemen lalu lintas maritim yang pengaturannya berada di bawah wewenang International Maritime Organization (IMO). Jalur

lalu lintas maritim ini menunjukkan arah umum kapal di zona terkait dan semua kapal yang berada di bawah navigasi TSS berlayar ke arah yang sama atau beraturan (Agoes, 2020)

di bagian utara Selat Malaka antara Pulau Sumatera, Indonesia dengan pesisir barat Malaysia. Hal ini dikarenakan tidak terdapat kesepakatan perbatasan ZEE antar kedua negara (Simon, 2011).

Selain itu, terdapat masalah sengketa wilayah antara Malaysia dan Singapura yang dimulai sejak tahun 1979. Malaysia menerbitkan peta yang mengklaim Pedra Branca bagian dari wilayahnya. Kemudian, Singapura melayangkan protes secara formal kepada Malaysia pada tahun 1980 yang menyatakan bahwa Pedra Branca merupakan bagian dari wilayah Singapura (MFA, 2021). Pada 24 Juli 2003, Malaysia dan Singapura melaporkan sengketa tersebut ke *International Court of Justice* (ICJ). Dalam laporan tersebut, terdapat tiga aspek maritim yang menjadi sengketa di Selat Singapura antara lain Pedra Branca/Pulau Batu Puteh, *Middle Rocks* dan *South Ledge*. Pada 23 Mei 2008, ICJ memutuskan bahwa Pedra Branca/Pulau Batu Puteh masuk ke dalam wilayah kedaulatan Singapura dan *Middle Rocks* masuk ke dalam wilayah kedaulatan Malaysia. Adapun ICJ menahan diri untuk memutuskan bahwa *South Ledge* masuk ke wilayah kedua negara (The Hague Justice Portal, 2016). Permasalahan perbatasan ini juga dapat memperparah hubungan kerja sama dan tidak menyelesaikan sengketa antar negara yang sudah ada.

Selanjutnya, isu aksi teroris (*terrorist act*) dan pembajakan (*piracy*) juga menjadi kekhawatiran dalam kerangka kerja sama MSP. Hal ini terlihat dalam SOP MSP yang menyatakan bahwa informasi yang dibagikan antar anggota MSP dapat memasukan insiden yang berkaitan dengan keamanan maritim, yakni pembajakan/perampokan di laut dan terorisme maritim (MSP, 2015).

Pasca peristiwa 9/11, keamanan internasional dihadapkan dengan persoalan baru dan ketidakpastian keamanan yang bergeser mengarah kepada ancaman terorisme maritim (*seaborne terrorism*). Di sisi lain, komunitas maritim internasional juga mulai menghubungkan adanya keterkaitan antara perampokan bersenjata atau perompakan dengan terorisme. Mengingat aktivitas perampokan memiliki potensi menjadi alat teroris dalam melaksanakan aksinya di laut (Puspitasari, 2014). Perompakan dan terorisme maritim potensi memiliki modus operandi yang

serupa, tetapi terdapat perbedaan antara keduanya. Mengingat kedua aksi tersebut memiliki tujuan yang berbeda, perompakan bertujuan untuk kepentingan pribadi/kelompoknya. Sedangkan, terorisme memiliki motif politik dalam setiap tindakan terornya. Dalam penilaian terkait risiko terorisme maritim, perompak memiliki kemampuan dan keahlian yang menarik bagi kelompok teroris. Akan tetapi, keahlian tersebut tidak terspesialisasi, sehingga tidak dapat langsung digunakan ketika dibutuhkan mendadak (Bateman, 2006).

Isu aksi terorisme menjadi ancaman di Selat Malaka disebabkan oleh Singapura melakukan penangkapan terhadap 13 anggota Jemaah Islamiyah pada bulan Desember 2001. Pasca penangkapan tersebut, terungkap bahwa Jemaah Islamiyah memiliki rencana untuk melakukan serangan bunuh diri terhadap Amerika Serikat dan instalasi lokal Singapura. Adapun salah satu rencana serangannya berkaitan dengan terorisme maritim, yakni rencana serangan terhadap kapal perang Amerika Serikat yang bersandar di Changi dan Pulau Tekong (Xu, 2017).

Kemudian, bulan Desember 2003, Wong Kan Seng (Menteri Dalam Negeri Singapura) mengatakan bahwa jika terjadi kejahatan di laut, terkadang sulit untuk menentukan aktor kejahatan merupakan perompak atau teroris, sehingga Singapura memperlakukan penjahat tersebut sama (perompak akan diperlakukan layaknya teroris). Dalam kesempatan yang berbeda, Lee Hsien Loong (Perdana Menteri Singapura) dalam *Shangri-La Dialogue* mengungkapkan bahwa Jemaah Islamiyah masih menjadi ancaman terorisme maritim yang nyata dan urgen di kawasan (Chong, 2017). Dengan demikian, Singapura memiliki kecenderungan untuk menetapkan aksi teroris sebagai ancaman terhadap keamanan di Selat Malaka. Akan tetapi, Malaysia dan Indonesia terlihat enggan untuk sepakat bahwa pembajakan dapat mengarah atau dieksploitasi lebih jauh oleh teroris dalam rangka melakukan eksekusi yang memiliki dampak yang besar seperti serangan 9/11 di Amerika Serikat (Teo, 2007).

Namun demikian, belum terdapat serangan teroris yang berhasil terjadi di Selat Malaka. Adapun beberapa rencana serangan lainnya masih belum dapat terealisasi,

sehingga berdampak pada penurunan serangan terorisme maritim. Di sisi lain, penurunan serangan juga dikarenakan adanya perang melawan terorisme pasca peristiwa 9/11 oleh Amerika Serikat (Pulungan, 2010). Amerika Serikat yang dipimpin oleh Presiden Bush mendorong pemimpin negara di kawasan Asia Tenggara untuk bekerja sama dengan Amerika Serikat dalam perang melawan terorisme. Di sisi lain, Amerika Serikat memanfaatkan celah ini untuk menghadirkan kembali militernya dalam rangka mengembalikan pengaruhnya di kawasan Asia Tenggara. Selain itu, adanya keinginan Amerika Serikat untuk menjadikan kawasan Asia Tenggara menjadi "*second front in the war on terrorism*" (Triwahyuni, 2013).

Adapun strategi Amerika Serikat di kawasan Asia Tenggara dapat dilihat dalam laporan *Project for a New American Century* (PNAC), yakni sebelum peristiwa 9/11 kalangan neo-konservatif Amerika Serikat sudah menarget kawasan Asia Tenggara sebagai lokasi kunci untuk mengembangkan pasukan militer Amerika Serikat. Kedua, penekanan terhadap Asia Tenggara tidak berkaitan dengan dugaan ancaman keamanan Amerika Serikat dari kelompok teroris Islam, tetapi berkaitan erat dengan tujuan untuk mewujudkan hegemoni Amerika Serikat di kawasan Asia Tenggara. Mengingat kawasan Asia Tenggara menjadi salah satu kawasan regional yang dinamis dan menjanjikan bagi Amerika Serikat (Glassman, 2005).

Selanjutnya aspek pembajakan dalam matriks Bueger terletak di tengah antara lokus pertumbuhan ekonomi dan keamanan insani. Adapun pembajakan menjadi ancaman terbesar di kawasan Selat Malaka. Pembajakan muncul sebagai kekhawatiran utama di bidang keamanan pasca berakhirnya Perang Dingin. Peningkatan insiden pembajakan dan perampokan bersenjata di laut disebabkan oleh beberapa faktor, yakni kondisi sosial-ekonomi yang miskin, pemerintahan dan kapasitas negara yang lemah (Storey, 2016).

Dalam kurun waktu 1990-2006, perompak di Asia Tenggara menjadikan kapal perdagangan (*merchant vessel*) sebagai sasaran mereka, terutama kapal yang berukuran kecil dan berlayar dengan kecepatan rendah. Sebagian besar serangan

perompak berupa perampokan *hit and run* terhadap kapal perdagangan baik yang bersandar di Pelabuhan maupun kapal yang sedang lepas jangkar di laut. Serangan tersebut berlangsung selama 15-30 menit dan sering kali ditemukan kekerasan dalam proses perampokan tersebut. Di sisi lain, terdapat serangan kecil dalam jumlah yang sedikit, tetapi mematikan seperti pembajakan terhadap kapal perdagangan, termasuk penyanderaan terhadap kapal dan awak kapal. Adapun para pembajak ini mencuri kargo yang berisi minyak. Selain itu, pembajak melakukan penyanderaan untuk meminta uang tebusan. Adapun pelaku serangan tersebut berasal dari perompak oportunistis dan grup perompak terorganisir (Liss, 2017).

Para perompak tersebut merupakan pengangguran yang sebelumnya bekerja di galangan kapal, nelayan, nahkoda kapal, dan pedagang yang bangkrut. Faktor pendukung lainnya seperti Krisis Finansial Asia tahun 1997 dan perlambatan ekonomi tahun 2008 berdampak pada meningkatnya serangan pasca terjadinya krisis ekonomi tersebut (von Hoesslin, 2012). Dengan demikian, besarnya ancaman pembajakan kapal di Selat Malaka membuat negara-negara yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka menyikapi dengan melakukan kerja sama patroli terkoordinasi di kawasan Selat Malaka.

## 5. Kesimpulan

Berdasarkan matriks Bueger, maka kerja sama MSP menekankan pada aspek keamanan nasional yang diimplementasikan dengan adanya peningkatan armada laut oleh masing-masing negara yang terlibat dalam kerja sama tersebut, yakni Indonesia, Malaysia, Singapura dan terakhir Thailand. Di sisi lain, aktor utama dalam kerja sama tersebut adalah militer Angkatan Laut dari masing-masing negara yang menyelenggarakan patroli terkoordinasi dan program pendukung lainnya. Adapun aspek aksi teroris dan pembajakan di laut masuk perhatian dari kerja sama MSP sebagai aspek pendukung, karena kerja sama MSP menjadikan kedua aspek tersebut sebagai ancaman utama yang harus ditangani bersama.

Dengan demikian, penekanan kerja sama MSP kepada keamanan nasional berpengaruh

terhadap menurunnya jumlah serangan oleh perompak yang terjadi di Selat Malaka dalam kurun waktu 2005-2009. Meskipun serangan tersebut tidak sepenuhnya hilang dari Selat Malaka, bahkan ada kecenderungan meningkat pada tahun sesudahnya. Di sisi lain, adanya patroli terkoordinasi di Selat Malaka berdampak pada bergesernya lokasi terjadinya pembajakan dan perampokan bersenjata, yakni Selat Singapura mengarah ke Laut China Selatan dan Laut Sulu (perbatasan Indonesia, Malaysia dan Filipina).

Di samping itu, kerja sama MSP masih menemui hambatan dalam prosesnya terutama pada proses patroli terkoordinasi daripada patroli gabungan. Hal ini dikarenakan keempat negara yang juga anggota ASEAN masih menghormati kedaulatan masing-masing negara. Namun demikian, kerja sama MSP masih memiliki ruang untuk berkembang dengan melibatkan Myanmar dalam kerja sama tersebut. Dengan bergabungnya Myanmar, maka akan memperluas wilayah patroli, mengingat Myanmar sebagai pintu masuk paling utara yang berbatasan dengan Samudera Hindia. Mengingat besarnya ancaman keamanan maritim dari Samudera Hindia, maka kerja sama MSP dapat terus berjalan dan meningkat efektivitasnya di masa mendatang.

## 6. Referensi

- Adiputro, T. I., Windiani, R., & Pattipeilohy, S. C. (2017). Efektivitas Malacca Strait Patrol dalam mengatasi pembajakan dan perampokan bersenjata di perairan Selat Malaka (2009-2014). *Journal of International Relations*, 3(4), Hlm. 130-137.
- Agoes. (2020). "Apa itu Traffic Separation Scheme?" dalam [http://www.transportasi.co/apa\\_itu\\_traffic\\_separation\\_scheme\\_3288.htm](http://www.transportasi.co/apa_itu_traffic_separation_scheme_3288.htm) diakses pada 5 Februari 2020.
- Aman, F. P. (2013). Kebijakan Politik Luar Negeri Indonesia Masa Kabinet Djuanda 1957-1959. *SOCIA: Jurnal Ilmu-Ilmu Sosial*, 10(1). Hlm. 80-90.
- Anderson, Andy. B. (2018). "Economic Causes of Interstate and Intrastate Wars" dalam <http://www.sirjournal.org/research/2018/7/25/economic-causes-of-interstate-and-intrastate-wars> diakses pada 7 Februari 2021.
- Andyva, M. A., & Burhanuddin, A. (2018). Eksistensi dan Implikasi RECAAP Terhadap Penguatan Keamanan Maritim di Kawasan Asia Tenggara. *Mandala: Jurnal Ilmu Hubungan Internasional*, 1(1). Hlm. 56-74.
- Ba, A. D. (2018). Governing the Safety and Security of the Malacca Strait: The Nippon Foundation between States and Industry. *Journal of Contemporary Asia*, 48(2), Hlm. 252-277.
- BAE System. (2011). "Thai offshore patrol vessel launched" dalam <https://www.baesystems.com/en/article/thai-offshore-patrol-vessel-launched> diakses pada 5 Februari 2021.
- Bateman, S. (2006). Assessing the threat of maritime terrorism: issues for the Asia-Pacific region. *Security Challenges*, 2(3). Hlm. 77-91.
- Bueger, C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy*, 53. Hlm. 159-164.
- Bueger, C., & Edmunds, T. (2017). Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies. *International Affairs*, 93(6). Hlm. 1293-1311.
- Casey, A., & Sussex, M. (2012). Energy transit states and maritime security in the Malacca Strait: the case of Singapore. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 4(1), Hlm. 25-36.
- Chong, M. D. (2017). "Securitising piracy and maritime terrorism along the Malacca and Singapore Straits: Singapore and the importance of facilitating factors". Dalam Liss, C., & Biggs, T. (Eds.). (2017). *Piracy in Southeast Asia: Trends, hot spots and responses*. Taylor & Francis.
- Djalal, H. (2015). Maritime Boundary Management and Border Area to Increase Sovereignty Indonesian. *Jurnal Pertahanan: Media Informasi tentang Kajian & Strategi Pertahanan yang Mengedepankan Identity, Nationalism & Integrity*, 1(1). Hlm. 27-38.
- Dzikri, I. (2016). Negara dan Kapasitas Adopsi Inovasi: Studi Kasus Tranformasi Pertahanan Indonesia

- Periode 1998-2014. *Global: Jurnal Politik Internasional*, 18(2). Hlm. 131-151.
- Firdaus & Zamzam, F. (2018). *Aplikasi Metodologi Penelitian*. Deepublish.
- Glassman, J. (2005). The “war on terrorism” comes to Southeast Asia. *Journal of Contemporary Asia*, 35(1). Hlm. 3-28.
- Graham, E. (2015a). Maritime security and threats to energy transportation in Southeast Asia. *The RUSI Journal*, 160(2), Hlm. 20-31.
- Graham, E. (2015b). Expanding maritime patrols in Southeast Asia. *RSIS Commentaries*, (082).
- Haripin, M. (2020). *Civil–Military Relations in Indonesia: The Politics of Military Operations Other Than War*. Routledge.
- ICC-IMB. (2009). “Piracy and Armed Robbery Against Ship Annual Report 1 January-31 Desember 2009” diunduh dari [https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/IMB\\_Piracy\\_Report\\_2009.pdf](https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/IMB_Piracy_Report_2009.pdf) pada 12 Februari 2021.
- IMO. (2019). “Maritime Safety” dalam <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/default.aspx> diakses pada 5 Februari 2021.
- Ismail, S. Z., & Mohd Sani, M. A. (2010). The Straits of Malacca: Regional Powers Vis-A-Vis Littoral States in Strategic and Security Issues and Interests. *Institute of Tun Dr. Mahathir Mohamad's Thoughts, Universiti Utara Malaysia*. Hlm. 83-105.
- Karman, M. M. (2016). The Territorial Trap and The Problem of Non-territorialized Groups. *Global: Jurnal Politik Internasional*, 18(2). Hlm. 108-119.
- Keliat, M. (2009). Keamanan maritim dan implikasi kebijakannya bagi Indonesia. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 13(1). Hlm. 111-129.
- Khalid, N. (2006). Security in the Straits of Malacca. *The Asia-Pacific Journal*, 4(6), Hlm. 1-8.
- Lee, T., & McGahan, K. (2015). Norm subsidiarity and institutional cooperation: explaining the straits of Malacca anti-piracy regime. *The Pacific Review*, 28(4), Hlm. 529-552.
- Liss, C. (2014). The Privatisation of Maritime Security in Southeast Asia: the Impact on Regional Security Cooperation. *Australian Journal of International Affairs*, 68(2), Hlm. 194-209
- Liss, C., & Biggs, T. (Eds.). (2017). *Piracy in Southeast Asia: Trends, Hot Spots and Responses*. Taylor & Francis.
- MFA. (2021). “Pedra Branca” dalam <https://www.mfa.gov.sg/SINGAPORES-FOREIGN-POLICY/Key-Issues/Pedra-Branca> diakses pada 26 Juli 2021.
- MINDEF. (2015). “Fact Sheet: The Malacca Straits Patrol” dalam <https://www.mindef.gov.sg/web/portal/mindef/news-and-events/latest-releases/article-detail/2016/april/2016apr21-news-releases-00134/> diakses pada 5 Februari 2021.
- MSP. (2013). “Malacca Straits Patrol Indonesia-Malaysia-Singapore-Thailand Standard Operating Procedures” diunduh dari [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwi\\_ipHUIldLuAhWD83MBHccHBicQFjADegQIAhAC&url=http%3A%2F%2F110.49.60.146%2Fthinktank%2F%3Fp%3D3367&usq=A0vVaw0ljaCEgxk6onYLS3DWPATm](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwi_ipHUIldLuAhWD83MBHccHBicQFjADegQIAhAC&url=http%3A%2F%2F110.49.60.146%2Fthinktank%2F%3Fp%3D3367&usq=A0vVaw0ljaCEgxk6onYLS3DWPATm) pada 5 Februari 2021.
- Mudrić, M. (2016). Maritime security: Editorial Note. *Croatian International Relations Review*, 22(75). Hlm. 5-7.
- Muhibat, S.F. (Eds.). (2020). “Maritime Safety in Indonesia, Mapping the Challenges and Opportunities” diunduh dari [https://www.csis.or.id/uploads/attachments/post/2020/01/17/CSIS\\_Maritime\\_Safety\\_Report.pdf](https://www.csis.or.id/uploads/attachments/post/2020/01/17/CSIS_Maritime_Safety_Report.pdf) pada 27 Juli 2021.
- Nurwahidin, Octavian, A., & Utomo, A. W. (2020). Kepentingan Negara-Negara Pantai Menghadapi Ancaman Transnational Non State Actor di Selat Malaka. *Jurnal Maritim Indonesia*, 8(2). Hlm. 189-217.
- Perwita, A. A. B. (2017). Sekuritisasi Isu Maritim: Koordinasi Nasional dan Kerangka Kerja Sama Maritim Regional di Asia Tenggara. *Global: Jurnal Politik Internasional*, 7(1).

- Piedade, J. (2016). From politicization to securitization of maritime security in the Gulf of Guinea. *Croatian International Relations Review*, 22(75). Hlm. 69-85.
- Pulungan, R. W. (2009). Enhancing Maritime Security in the Malacca Strait: Cooperation Against Piracy and Maritime Terrorism. *Indonesian Journal of International Law*, 7, 300.
- Puspitasari, M.D. (2014). Alasan Indonesia, Malaysia, & Singapura Menjalin Kerjasama Trilateral Patroli Terkoordinasi Malsindo di Tahun 2004. *Jurnal Analisis Hubungan Internasional*, Vol. 3, No. 1, Hlm. 435-460.
- ReCAAP. (2009). "ReCAAP ISC Annual Report 1 January 2009-31 Desember 2009" diunduh dari [https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/2009/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%20\(2009\).pdf](https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/2009/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%20(2009).pdf) pada 12 Februari 2021.
- Ridho, M., & Sudirman, A. (2020). Signifikansi Keamanan Maritim Di ASEAN. *MANDALA: Jurnal Ilmu Hubungan Internasional*, 3(2). Hlm. 165-182.
- Rüland, J. (2013). Constructing regionalism domestically: local actors and foreign policymaking in newly democratized Indonesia. *Foreign Policy Analysis*, 10(2). Hlm. 1-21.
- Sari, M., & Asmendri, A. (2020). Penelitian Kepustakaan (Library Research) dalam Penelitian Pendidikan IPA. *Natural Science: Jurnal Penelitian Bidang IPA dan Pendidikan IPA*, 6(1). Hlm. 41-53.
- Simon, S. W. (2011). Safety and security in the Malacca straits: The limits of collaboration. *Asian Security*, 7(1), Hlm. 27-43.
- Singh, I., & Singh, T. (2012). Safeguarding the Straits of Malacca Against Maritime Crime Issues Amongst States on Security Responsibility. *International Journal of Humanities and Social Science*, 2(2), Hlm. 111-19.
- Srilatha, V. (2017). The Malacca Straits and the Balancing Powers. *Area Studies: A Journal of International Studies and Analyses*, 11(1), Hlm. 28-39.
- Storey, I. (2016). Addressing the persistent problem of piracy and sea robbery in Southeast Asia. *Perspective*, 30, Hlm. 1-11.
- Sulistiyani, Y. A. (2019). Littoral States Defense Diplomacy in Malacca Strait through The Malacca Strait Patrol Framework. *Journal of Defense & State Defense*, August, 9(2).
- Sulistyo, I. (2015). Kebijakan Pertahanan Indonesia 1998-2010 dalam Merespon Dinamika Lingkungan Strategis di Asia Tenggara. *Andalas Journal of International Studies (AJIS)*, 3(2). Hlm. 165-191.
- Suproboningrum, L., & Kurniawan, Y. (2018). Diplomasi Maritim dalam Keberhasilan Patroli Terkoordinasi Indonesia-Malaysia-Singapura di Selat Malaka. *Jurnal Politika Dinamika Masalah Politik Dalam Negeri dan Hubungan Internasional*, 8(2).
- Tan, A. T. (2012). The Emergence of Naval Power in the Straits of Malacca. *Defence Studies*, 12(1), Hlm. 106-135.
- Teo, Y. Y. (2007). Target Malacca Straits: Maritime Terrorism in Southeast Asia. *Studies in Conflict & Terrorism*, 30(6), Hlm. 541-561.
- The Hague Justice Portal. (2016). "Sovereignty over Pedra Branca/Pulau Batu Puteh, Middle Rocks and South Ledge (Malaysia/Singapore)" dalam <http://www.haguejusticeportal.net/index.php?id=6187> diakses pada 26 Juli 2021.
- Thiamchai, C., & Ocha, W. (2019). The Future of Thailand to Counter Piracy and Armed Robbery in Malacca Straits, *RSU International Research Conference 2019*.
- Till, G. (2008). "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower" A View from Outside. *Naval War College Review*, 61(2). Hlm. 25-38.
- Triantama, F., & Pangestu, Y. (2020). Revolution in Military Affairs: Strategi Menghadapi Strategic Disadvantage Singapura. *Nation State: Journal of International Studies*, 3(2). Hlm. 196-207.
- Triwahyuni, D. (2013). Perubahan Kebijakan Keamanan Amerika Serikat Pasca 11 September 2001 untuk Kawasan Asia

- Tenggara. *JIPSI-Jurnal Ilmu Politik dan Komunikasi UNIKOM*, 1
- UN. (2012). "Blue Economy Concept Paper" diunduh dari <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2978BEconcept.pdf> diakses pada 4 Februari 2021.
- UN. (2021). "United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea" dalam [https://www.un.org/depts/los/consultative\\_process/consultative\\_process.htm](https://www.un.org/depts/los/consultative_process/consultative_process.htm) diakses pada 27 Juli 2021.
- Upadhyaya, S. (2010). Malacca strait security initiative: Potential for Indian Navy's participation in the evolving regional security environment. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 5(2), Hlm. 47-67.
- Von Hoesslin, K. (2012). Piracy and armed robbery at sea in southeast Asia: organized and fluid. *Studies in Conflict & Terrorism*, 35(7-8), Hlm. 542-552.
- Wahyudi, A. H. (2020). Analisis Implementasi ASEAN Defense Industry Collaboration (ADIC) dan Ketergantungan Impor Senjata Negara Anggota: Tinjauan Per Negara. *SOCIA: Jurnal Ilmu-Ilmu Sosial*, 17(2). Hlm. 71-88.
- Wijaya, S. M. I., Utomo, T. C., & Puspapertiwi, S. (2017). Usaha Malsindo Trilateral Coordinated Patrol dalam Menangani Perampokan Bersenjata di Selat Malaka. *Journal of International Relations*, 3(4), Hlm. 189-195.
- Yunus, N. R., & Sholeh, I. S. M. (2019). Global Maritime Fulcrum Optimization in Maintaining Indonesian Maritime Sovereignty. *Mandala: Jurnal Ilmu Hubungan Internasional*, 2(2). Hlm. 169-182.
- Zed, M. (2004). *Metode Penelitian Kepustakaan*. Yayasan Obor Indonesia.