

**UPAYA INDONESIA DALAM MENJAGA KEAMANAN SELAT MALAKA PADA
TAHUN 2014-2019**

Di Ajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Guna Memperoleh Gelar (S-1)

Dalam Bidang Ilmu Hubungan Internasional



Disusun Oleh:

MGS NUR MUHAMMAD FAHMI FIKRI

07041281823091

JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS SRIWIJAYA

2024

HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

**“Upaya Indonesia dalam Menjaga Keamanan di Selat Malaka pada tahun
2014-2019”**

Skripsi

Oleh :

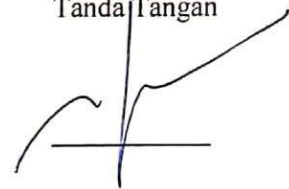
MGS N. M. Fahmi Fikri
07041281823091

**Telah dipertahankan di depan penguji
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat
Pada tanggal 30 Juli 2024**

Pembimbing :

1. Abdul Halim S.Ip., MA.
NIP 199310082020121020

Tanda Tangan



Penguji :

1. Maudy Noor Fadhlia, S.Hub.Int., MA
NIP 199408152023212040

Tanda Tangan



2. Muh. Nizar Sohyb, S.IP., MA
NIP 199301072023211022



Mengetahui,

Dekan FISIP UNSRI,



Plt. Ketua Jurusan Ilmu Hubungan Internasional

Dr. H. Azhar, SH., M.Sc., LL.M., LL.D
NIP.196504271989031003

HALAMAN PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

**“Peran Indonesia Dalam Menjaga Keamanan Selat Malaka Pada Tahun
2014-2019”**

**Diajukan untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan dalam Menempuh
Derajat Sarjana S-1 Hubungan Internasional**

Oleh:

**MGS Nur Muhammad Fahmi Fikri
07041281823091**

Telah disetujui oleh Dosen Pembimbing

Pembimbing

Abdul Halim S.IP., MA.
NIP. 199310082020121020

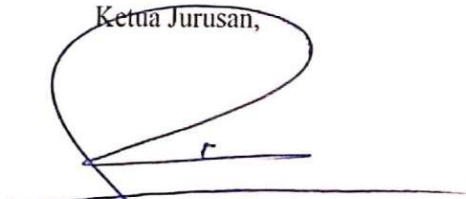
Tanda Tangan



Tanggal

11/ Juli 2024.

Mengetahui,
Ketua Jurusan,



Sofyan Effendi, S.IP., M.Si.
NIP.197705122003121003

LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : MGS Nur Muhammad Fahmi Fikri
NIM : 07041281823091
Jurusan : Ilmu Hubungan Internasional

Menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa skripsi yang berjudul “Upaya Indonesia Dalam Menjaga Keamanan di Selat Malaka pada tahun 2014-2019” ini adalah benar-benar karya saya sendiri dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku sesuai dengan Peraturan Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2010 tentang Pencegahan dan Penanggulangan Plagiat di Perguruan Tinggi. Apabila di kemudian hari, ada pelanggaran yang ditemukan dalam skripsi ini dan/atau ada pengaduan dari pihak lain terhadap keaslian karya ini, saya bersedia menanggung sanksi yang dijatuhkan kepada saya.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sungguh-sungguh tanpa pemaksaan dari pihak manapun.

Indralaya, 22 Juli 2024

Yang membuat pernyataan,



MGS Nur Muhammad Fahmi Fikri

NIM. 07041281823091

HALAMAN PERSEMBAHAN

Sembah sujud serta syukur kepada Allah SWT. Atas rahmat dan kasih sayanglah penulis diberikan kekuatan untuk bisa menyelesaikan semua rangkaian penyusunan skripsi ini. Tidak lupa Shalawat dan salam selalu terlimpahkan keharibaan Rasullulah Muhammad SAW. Karena beliau adalah yang selalu menjadi pedoman penulis dalam menjalani kehidupan.

Skripsi ini saya persembahkan kepada orang yang sangat penulis kasihi dan sayangi :

1. Orang tua ku yang tercinta, sebagai tanda bakti, hormat dan rasa terima kasih yang tiada terhingga ku persembahkan karya kecil ini kepada kalian, serta ucapan terima kasih ku kepada kalian yang telah memberikanku dukungan, doa dan kasih sayang. Semoga ini adalah sebuah awal untuk membuat kalian bahagia. Terima kasih ayah dan ibu
2. Kakak, adik, serta orang tedekatku yang selalu memberikan ku motivasi, nasihat, dukungan baik berupa moral maupun material sehingga membuatku selalu semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Dosen pembimbing, Bapak Abdul Halim, S.IP, .MA. selaku dosen pembimbing saya ucapkan terima kasih atas semua dedikasi dan edukasi yang telah diberikan kepada saya sehingga saya bisa menyelesaikan skripsi ini.
4. Almamater yang saya banggakan.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dalam memenuhi tanggung jawab dan syarat untuk menyelesaikan pendidikan sarjana. Sholawat beriringan salam semoga senantiasa tercurahkan kepada baginda Rasulullah SAW, yang telah membawa manusia dari zaman kegelapan menuju zaman yang terang benderang dan syukur atas ilmu pengetahuan.

Penulisan skripsi ini tidak akan berhasil tanpa bantuan dari banyaknya orang baik yang Allah SWT kirimkan. Serta doa dari kedua orang tua penulis. Oleh karena itu dengan segenap kerendahan hati izinkan penulis untuk mengucapkan terimakasih kepada semua pihak yang sangat membantu dalam penyelesaian skripsi ini, antara lain:

1. Bapak Abdul Halim, S.IP.,MA. selaku Dosen Pembimbing yang senantiasa memberikan arahan, meluangkan waktu, memberi bimbingan hingga skripsi ini dapat terselesaikan.
2. Dosen Penguji yang senantiasa memberi arahan serta masukan bagi penulis.
3. Bapak/Ibu Dosen, Tenaga Pendidik, Civitas Akademika, Mba Sisca Ari Budi selaku Admin Jurusan yang banyak sekali membantu segala urusan perkuliahan penulis.
4. Kedua Orang Tua tersayang, Kakak dan Adik tercinta yang selalu memberikan dukungan semangat, tenaga, pikiran, materi, dan doa yang tak pernah henti.
5. Terima kasih untuk teman-teman baik itu di lingkup kampus maupun di luar lingkup kampus yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu, terima kasih atas motivasi, saran, masukan dan bantuan kalian akhirnya saya bisa menyelesaikan skripsi ini.

Serta semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu-persatu. Semoga apa yang telah Bapak/Ibu, Saudara/I, dan teman-teman lakukan dihitung sebagai amalan yang tiada henti selama penulis masih bernafas di dunia. Penulis sadar masih terdapat banyak kekurangan

dalam penulisan skripsi ini dikarenakan adanya keterbatasan ilmu dan pengetahuan yang dimiliki oleh penulis, oleh karenanya penulis bersedia menerima saran yang bersifat membangun. Dengan demikian penulis berharap tulisan ini dapat bermanfaat bagi penulis dan pembaca.

Indralaya, 22 Juli 2024

MGS Nur Muhammad Fahmi Fikri
07041281823091

ABSTRAK

Selat malaka merupakan salah satu selat tersibuk di dunia. Selat malaka memiliki lalu lintas yang sangat ramai, ada puluhan ribu kapal yang melintas maupun transit di selat malaka. Dengan begitu membuat keamanan di selat malaka membutuhkan perhatian utama, baik negara yang menggunakan selat malaka sebagai rute perdagangan maupun negara yang memiliki yuridiksi di selat malaka seperti Indonesia. Penelitian ini menggunakan konsep keamanan maritim dari Christian Buerger (*the matrix framework*) yang menjabarkan keamanan maritim menjadi empat, yaitu *Marine Safety*, *Sea Power*, *Blue Economy* dan *Resilience* untuk melihat bagaimana upaya yang dilakukan oleh Indonesia dalam menjaga keamanan di selat malaka pada tahun 2014-2019 secara lebih jelas. Data yang digunakan dalam bentuk kualitatif yang dikumpulkan melalui penelitian-penelitian sebelumnya.

Kata Kunci : Keamanan Maritim, Indonesia, Selat Malaka

Palembang, 24 Juli 2024

Mengetahui

Pembimbing



**Abdul Halim, S.IP., MA
NIP. 199310082020121020**

Disetujui oleh

Plt. Ketua Jurusan



**Dr. H. Azhar, SH., M.Sc., LL.M.
NIP. 196504271989031003**

ABSTRACT

The Strait of Malacca is one of the busiest straits in the world. It has extremely high traffic, with tens of thousands of vessels passing through or transiting in the strait. This makes security in the Strait of Malacca a primary concern for both countries that utilize it as a trade route and for countries with jurisdiction over the strait, such as Indonesia. This study employs Christian Buerger's maritime security concept (the matrix framework), which categorizes maritime security into four components: Marine Safety, Sea Power, Blue Economy, and Resilience. It aims to examine Indonesia's efforts in maintaining security in the Strait of Malacca from 2014 to 2019 more clearly. The data used is qualitative and collected from previous research studies.

Keywords: *Maritime Security, Indonesia, Strait of Malacca*

Palembang, 24 Juli 2024

Mengetahui

Pembimbing



Abdul Halim, S.IP., MA
NIP. 199310082020121020

Disetujui oleh

Plt. Ketua Jurusan



Dr. H. Azhar, SH., M.Sc., LL.M.
NIP. 196504271989031003

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI	i
HALAMAN PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI	ii
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	6
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.4 Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Penelitian Terdahulu	7
2.2 Kerangka Konsep.....	11
2.3 Alur Pemikiran.....	14
2.4 Argumen Utama.....	15
BAB III METODE PENELITIAN	15
3.1 Desain Penelitian	15
3.2 Definisi Konsep	15
3.3 Fokus Penelitian.....	16
3.4 Unit Analisis	21
3.5 Jenis dan Sumber Data.....	21

3.6	Teknik Pengumpulan Data.....	22
3.7	Teknik Keabsahan Data	22
3.8	Teknik Analisis Data	23
BAB IV GAMBARAN UMUM		20
4.1	Kondisi Keamanan Selat Malaka.....	20
4.2	Pentingnya Selat Malaka Bagi Indonesia	26
BAB V PEMBAHASAN.....		30
5.1	Marine Safety	30
5.2	Sea Power	39
5.3	Blue Economy.....	47
BAB VI PENUTUP.....		50
6.1	Kesimpulan	50
6.2	Saran	50
DAFTAR PUSTAKA		52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Data insiden yang terjadi di dunia tahun 2014	3
Gambar 1.2 Data insiden yang terjadi di wilayah Asia pada tahun 2010-2014	4
Gambar 4.1 Minyak mentah per hari yang melintas di selat malaka berdasarkan U.S Energy Information Administration 2017	21
Gambar 4.2.1 data hasil penangkapan bea cukai karimun	25

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu.....	7
Tabel 3.1 Fokus Penelitian	16

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keamanan di laut merupakan salah satu isu yang menjadi perhatian negara-negara di dunia, khususnya negara – negara di Asia Tenggara. Kawasan Asia Tenggara yang dibatasi oleh wilayah perairan dan batas negaranya pun masih saling tumpang tindih dengan negara lain yang menyebabkan negara – negara di Asia Tenggara memberikan perhatian pada keamanan di laut. Secara geografis, wilayah Asia Tenggara terletak di antara dua benua (Benua Asia dan Benua Australia) dan dua samudra (Samudra Hindia dan Samudra Pasifik). Luas wilayah Asia Tenggara mencapai $\pm 2.256.781 \text{ km}^2$ atau sekitar 5% dari luas wilayah Benua Asia. Jalur laut Asia Tenggara merupakan jalur laut tersibuk, khususnya perairan selat Malaka yang dikenal sebagai jalur untuk perdagangan dunia yang ramai dilalui oleh kapal-kapal asing yang membawa minyak mentah, gas ataupun barang tambang. Sekitar 1/3 (sepertiga) perdagangan dunia dan pengangkutan setengah BBM dunia transit di Selat Malaka. Hal ini dikarenakan selat Malaka memainkan peran yang sangat sentral dalam menghubungkan satu wilayah dengan wilayah yang lainnya.

Selat Malaka berada di antara dua daratan besar yaitu Pulau Sumatera dan Semenanjung Malaysia. Saat ini ada tiga negara berdaulat yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Selat Malaka tidak hanya koridor bagi lalu lintas laut dari Timur ke Barat atau Barat ke Timur, tetapi menjadi jalur komunikasi lintas selat dan mengintegrasikan provinsi dan negara pada masing-masing kedua sisi selat. Sehingga perdamaian dan kestabilan di wilayah Selat Malaka merupakan prasyarat bagi perkembangan pasukan energi yang lancar dan perdagangan antarbangsa antara Kesatuan Eropa dan Asia Timur. Sekitar 50.000 buah kapal yang setiap tahun

berlayar, mengangkut sepertiga daripada perdagangan dunia melewati Selat Malaka seperti angkutan kargo umum, minyak dan komoditi terpenting di dunia (Saeri, 2013).

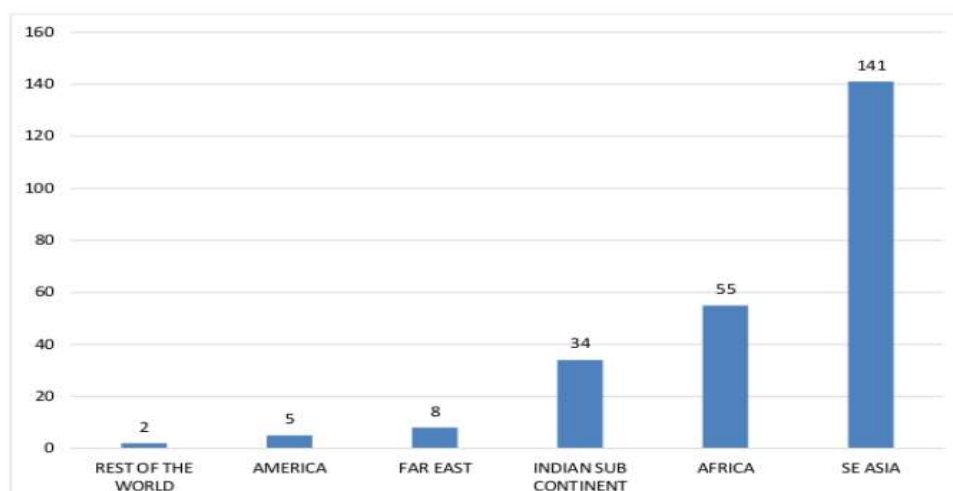
Indonesia sebagai negara maritim diberkahi dengan letak geografis yang strategis. Indonesia mempunyai selat-selat yang menjadi alur perdagangan dunia seperti selat malaka, selat sunda dan selat lombok. Selat Malaka memiliki panjang 500 mil dan menyediakan koridor utama antara Samudra Hindia dan Laut Cina Selatan. Sehingga selat malaka meliputi wilayah perairan dan batas negara yang saling berdekatan antar negara (Ho, 2006).

Sebagai salah satu jalur laut tersibuk di dunia, Selat malaka memiliki nilai strategis bagi kapal dagang dan jalur kapal yang melakukan kegiatan transit. Hampir 90% komoditas dan kebutuhan energi diangkut dari satu negara ke negara lain melalui domain laut (Umana, 2012). Tingginya interaksi di wilayah ini juga memberikan potensi tindakan kejahatan yang bersifat lintas batas negara. Dan menjadi sumber potensi konflik yang menimbulkan gangguan dan mengancam keamanan transportasi laut di salah satu jalur transportasi laut tersibuk.

Wilayah perairan Selat malaka memiliki masalah terkait ancaman keamanan bersifat non tradisional. Salah satunya adalah pembajakan dan penyerangan kapal. Dalam hal ini pembajakan kapal atau yang disebut dengan perompakan merupakan salah satu masalah dan ancaman bagi keamanan kawasan selat malaka (Wamanrao, 2021). Munculnya ancaman di wilayah ini disebabkan oleh daya tarik intensitas dan *traffic* yang cukup tinggi di wilayah selat malaka dengan membawa potensi dan kegiatan ekonomi yang cukup besar. Sehingga muncul kesempatan bagi oknum tidak bertanggung jawab memanfaatkan keadaan di wilayah laut yang memiliki tingkat keamanan yang cukup rentan, dikarenakan luasnya wilayah yang harus dicakup oleh pihak berwajib dan rentannya sektor keamanan kapal umum dan awak kapal.

Gambar 1.1

Data insiden yang terjadi di dunia tahun 2014



Berdasarkan data *International Maritime Bureau* (IMB) Pada tahun 2014, Wilayah Asia Tenggara merupakan wilayah yang tercatat memiliki insiden terbanyak dibanding wilayah lain, hal ini menunjukkan bagaimana traffic jalur laut internasional yang strategis namun tanpa memiliki kemampuan melindungi kawasan perairannya dari ancaman. Berakibat meningkatnya intensitas aktivitas tersebut. Kurangnya elemen pengamanan dan sarana yang memadai untuk mengamankan kawasan perairan Asia tenggara membuat para bajak laut dengan mudah melakukan serangan terhadap kapal umum (ICC-IMB, 2014).

Selat malaka menjadi begitu penting untuk pengangkutan minyak dan bahan baku serta untuk pengangkutan lalu lintas kontainer, navigasi kapal-kapal komersial yang bebas dan aman di jalur-jalur laut ini adalah suatu masalah penting. Dalam hal ini pembajakan menjadi salah satu ancaman terbesar terhadap keamanan shipping di kawasan selat malaka. Dalam data yang dikeluarkan oleh *The Regional Cooperation Agreement on Combatting Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* (ReCAAP) pada tahun 2014, terdapat 48 kejadian dimana 44 kejadian dan 4 kejadian merupakan percobaan pembajakan. Dibandingkan dengan tahun 2013, angka ini empat kali lipat lebih besar (ReCAAP, 2014).

Gambar 1.2

Data insiden yang terjadi di wilayah Asia pada tahun 2010-2014

	2010		2011		2012		2013		2014	
	Actual	Attempted	Actual	Attempted	Actual	Attempted	Actual	Attempted	Actual	Attempted
East Asia										
China	1		1		1					
Sub-total	1		1		1					
South Asia										
Arabian Sea	5	7		4						
Bangladesh	21	3	14		11		6		15	
Bay of Bengal	3			1					2	
India	5	2	7	2	8	1	11		11	2
Sub-total	34	12	21	7	19	1	17		28	2
Southeast Asia										
Gulf of Thailand	1									
Indian Ocean										1
Indonesia	37	10	47	2	66	6	83	7	41	5
Malaysia	18		14	3	11		6		4	1
Myanmar			1							
Philippines	5		4	2	3		5		5	
Singapore	2		3		2					
South China Sea	17	8	12	6	7		10	1	40	2
Straits of Malacca and Singapore	5	3	24	2	12	1	12		44	4
Thailand	1									
Vietnam	13		8		3	1	8	1	6	
Sub-total	99	21	113	15	104	8	124	9	140	13
Overall Total	134	33	135	22	124	9	141	9	168	15

Insiden di Selat Malaka dan Singapura (SOMS) berdasarkan data di atas, kerugian yang terjadi di wilayah selat malaka dapat dipetakan menjadi beberapa kategori. Insiden kategori 1 (Cat 1) menyedot bahan bakar atau minyak kapal oleh pelaku yang naik kapal untuk menyedot bahan bakar minyak. Umumnya kategori ini, para pelaku dipersenjatai dengan senjata api dan pisau, melibatkan kelompok yang lebih besar dan terorganisir yang mengambil kendali kapal seperti mengancam, mengikat dan mengunci kru di kabin. Lalu menyedot bahan bakar minyak di atas kapal ke kapal tanker lain yang mereka gunakan. Dan sebelum melarikan diri, mereka menghancurkan peralatan komunikasi dan navigasi kapal dan mengambil uang tunai awak dan barang-barang pribadi (ReCAAP, 2014).

Insiden kategori 2, pada kategori ini laporan yang diterima banyak terjadi di pelabuhan dan melibatkan pencurian uang tunai dan properti awak kapal. Para pelaku beroperasi dalam kelompok yang relatif lebih besar (ReCAAP, 2014). Insiden kategori 3 atau pencurian kecil (petty theft) terjadi di kapal saat sedang berada di wilayah selat

malaka dan pada saat kapal dalam proses berlabuh. Insiden-insiden ini melibatkan pelaku bertindak oportunistik, tidak melukai atau memperlakukan kru dengan kekerasan dan mengakibatkan sedikit atau tidak ada kerugian ekonomi karena para pelaku melarikan diri ketika kru disiagakan. Kategori ini mengakibatkan pelaku melarikan diri dengan tangan kosong dan terjadi pada setengah insiden di selat malaka (ReCAAP, 2014).

Berdasarkan olahan data di atas dapat dikatakan bahwa kerugian ekonomi yang dialami di wilayah selat malaka berupa kerugian materil dan non materil, meskipun insiden kategori 3 lebih sering terjadi dibandingkan insiden kategori 1, sangat diperlukan sekali kekuatan ekstra untuk kegiatan mengawasi, melindungi, serta menjaga keamanan wilayah maritim kawasan. Kekhawatiran akan ancaman masalah perompakan ini bukanlah masalah yang dapat dianggap tidak penting, tetapi harus segera dicari jalan keluarnya dan lebih meningkatkan kerjasama antarnegara di Asia Tenggara dan setelah itu barulah meningkatkan kerjasama dengan negaranegara lain diluar kawasan. Insiden keamanan maritim akan sangat merugikan sektor politik dan terlebih lagi ekonomi bagi negara maupun secara regional Asia Tenggara (ReCAAP, 2014).

Mengacu pada potensi alami yang dimiliki oleh Indonesia, yaitu dua pertiga perairan Asia Tenggara merupakan perairan yurisdiksi Indonesia dan bentuk negara yang merupakan negara kepulauan serta kestrategisan letak negara Indonesia terletak pada posisi silang, yakni di antara dua benua, yaitu Benua Asia dan Australia, menjadi tantangan bagi Indonesia sebagai anggota Asean dan sebagai negara dengan gagasan poros maritim dunia untuk membuktikan bahwa gagasan ini dapat diwujudkan dan dapat memberikan pengaruh yang signifikan dalam menjaga dan mengamankan wilayah selat malaka dalam prosesnya (Haq, 2022).

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah disebutkan diatas, dapat diambil rumusan masalah dari penelitian ini adalah : Bagaimana peran Indonesia dalam menjaga keamanan selat malaka pada tahun 2014-2019?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang dipaparkan, penelitian ini bertujuan untuk menganalisa peranan yang dilakukan Indonesia terhadap keamanan wilayah selat malaka.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun beberapa manfaaat yang diharapkan dapat diperoleh dari penelitian ini adalah :

1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat membantu menjelaskan mengenai implementasi keamanan maritim yang dilakukan oleh Indonesia dalam menangani ancaman, pelanggaran dan kerjasama dengan negara lain. Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi referensi dan menambah pengetahuan untuk penelitian selanjutnya yang ingin meneliti tema serupa, khususnya bagi mahasiswa studi Hubungan Internasional.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi informasi dalam memberikan pemahaman tentang peran Indonesia dalam keamanan di selat malaka khususnya untuk peneliti. Selanjutnya, penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan wawasan terhadap peneliti berikutnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Al Syahrin, M. N. (2018). kebijakan poros maritim jokowi dan sinergitas strategi ekonomi dan keamanan laut indonesia. *indonesian perspective, vol. 3, no. 1*, 1-17.
- Alamsyah, B. B. (2017). upaya pemerintah indonesia dalam menanggulangi illegal fishing di kepulauan riau 2010-2015. *eJournal Ilmu Hubungan Internasional, vol.6, no.4*, 1381-1396.
- Aldebaran, S. A. (2016). UPAYA LITTORAL STATES (INDONESIA, MALAYSIA DAN SINGAPURA) DENGAN USER STATES DALAM MEMBERANTAS KEJAHATAN ARMED ROBBERY (PEROMPAKAN BERSENJATA) DI SELAT MALAKA TAHUN 2008-2013. *journal of international relations, 72-79*.
- Amiek, S., Erlyn, I., Pujiyono, & Amalia, D. (2019). konsep negara kepulauan dalam upaya perlindungan wilayah pengelolaan perikanan indonesia. *masalah - masalah hukum, vol. 48, no. 3*, 241-248.
- Bie, J. S., & Yuliasuti, N. (2014, November 25). *Patkor Kastima 2014 ditutup di karimun*. Retrieved juli 7, 2024, from antara kepri:
<https://kepri.antaranews.com/berita/31185/patkor-kastima-2014-ditutup-di-karimun>
- Buang, A. (2006). Selat Melaka 1992 - 2006: Iktibar Beberapa Aspek Permasalahan Dalam Mengurus Kesejahteraan Sumber Sekitaran Serantau. *geografia: malaysian journal of society and space, 58-71*.
- Buerger, C. (2015). *What is Maritime Security? Forthcomin in maritime policy*.
- Effendi, M. T. (2017). fenomena peningkatan transnational organized crime (toc) piracy di selat malaka tahun 2010-2014. *jurnal analisis hubungan internasional, vol.6, no.1*, 152-162.
- Fathun, L. M. (2019). ASEAN Contemporary Security: Maritime Diplomacy in Handling of Maritime Security Threats in Malaka Strait. *insignia: journal of international relations, vol. 6, no. 1*, 50.
- Haq, B. P. (2022). ANALISIS PENGARUH POROS MARITIM DUNIA TERHADAP KEAMANAN SELAT MALAKA PADA TAHUN 2014-2019.
- Hendra, K. (2023). mitigasi penanggulangan tumpahan sludge oil di kawasan strategis pariwisata kabupaten bintan. *jurnal ilmiah global education, 57-65*.

- Ho, J. H. (2006). The Security of Sea Lanes in Southeast Asia. *Asian Survey*, 559.
- ICC-IMB. (2014). *piracy and armed robbery againts ship annual report 2014*.
- Jesselyn, V. (2022, desember 13). jakarta, indonesia.
- Kawengian, A. D. (2017). Penolakan Indonesia Terhadap Kerjasama Keamanan Selat Malaka Terkait “Proliferation Security Initiative” dengan Amerika Serikat. *jurnal analisis hubungan internasional*, vol. 6, no. 2.
- Kirab, Dwi, E., & Mercy, P. (2021). Komposisi Hasil Tangkapan dan Sebaran Kelimpahan Ikan Demersal pada Musim Peralihan II di Selat Malaka (WPP 571). *Jurnal Ilmiah Satya Minabahari*, Vol.7, No.1, 31-41.
- Lina, M. R. (2010). pengaturan, kerjasama dan tantangan bagi diplomasi Indonesia di selat malaka. *jurnal diplomasi*, vol. 2, no. 4, 78.
- Mada, K. (2016). pemberdayaan nelayan lokal indonesia untuk mengatasi penyelundupan di batam. *jurnal insignia*, vol. 3, no. 1, 20-28.
- Matthews, A. (2015). Indonesian Maritime Security Cooperation in the Malacca Straits. *naval postgraduates school*.
- Monang, S. H., Hari, S., & Hendro, Y. (2021). Optimalisasi pangkalan utama tni angkatan laut i belawan guna menjamin keamanan laut di selat malaka. *jurnal abdimas bina bangsa*, vol. 2, no. 1, 171-186.
- Narbucko, Cholid, & Achmadi. (2015). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Nurwahidin, octavian, a., & utomo, a. w. (2020). kepentingan negara-negara pantai menghadapi ancaman transnational non state actor di selat malaka. *jurnal maritim indonesia*, 189-217.
- Panduwinata, Y. (2016). Pengawasan Wilayah Laut Selat Malaka Pada Kerjasama Malacca Strait Sea Patrols Tahun 2011 – 2013: Perspektif Indonesia. *journal of international relations*, vol. 2, no. 4, 276-281.
- Perwita, A. A. (2008). *Dinamika Keamanan dalam Hubungan Internasional dan Implikasinya bagi Indonesia*. Bandung: Universitas Katolik Parahyangan.
- ReCAAP. (2014). *Annual report*. ReCAAP.
- Ruvianty, D. (2016). pembentukan rezim internasional pemeliharaan keselamatan pelayaran di selat malaka dan selat singapura. *kandaga unpad*.

- Saeri, M. (2013). Karakteristik dan Permasalahan Selat Malaka. *Jurnal Transnasional Vol.4*, 809-822.
- Saraswati, A. L., & Pinatih, N. K. (2020). Strategi keamanan maritim Indonesia terhadap Maritime Piracy di Laut Sulu Tahun 2016. *Jurnal Transformasi Global vol.7 no.1*, 114-142.
- saraswati, l., & puspitasari, a. (2019). strategi indonesia, malaysia dan singapura dalam menghadapi perompakan di selat malaka melalui malacca strait patrol tahun 2014-2017. *budi luhur journal of contemporary diplomacy vol.3 no.1*, 49-57.
- sari, i. p. (2017). dinamika kerjasama littoral states dan user states dalam penanganan kasus perompakan kapal: studi kasus selat malaka dan selat singapura (2010-2014). *journal of international relations, vol. 3, no. 1*, 150-157.
- Siti, M. H., Leonard, H., & Ruth, H. S. (2019). tantangan kerjasama keamanan di perairan asean oleh indonesia: pandangan hukum internasional.
- Storey, I. (2008). securing southeast asia's sea lanes:a work in progress. *asia policy, vol. 6, no. 1*, 97.
- Umana, F. (2012). *Threat Convergence Transnational Security Threats in the Strait of Malacca*. Retrieved April 2024, from <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e>.
- Verdinand, R., Bryan, L. K., & Gloria, N. H. (2019). Reasoning Criminal - Implikasi Limbah Hasil Operasional Kapal Terhadap Ekosistem Laut di Selat Malaka. *Jurnal Asia Pasific Studies, Vol.3, No.2*, 193-205.
- Vita, C. E. (2019). kebijakan pengendalian pencemaran di selat malaka yang bersumber dari kecelakaan kapal. *dejure: jurnal penelitian hukum, vol. 19, no. 4*, 479-502.
- Wamanrao, J. (2021). The Anti Maritime Piracy Law In India and Malaysia: An Analytical Study. *JOURNAL OF INTERNATIONAL MARITIME SAFETY, ENVIRONMENTAL AFFAIRS, AND SHIPPING*, 208-219.