

### MEMAHAMI KEAMANAN TRADISIONAL DAN NON-TRADISIONAL DI SELAT MALAKA: ISU-ISU DAN INTERAKSI ANTAR AKTOR

Uni W. Sagena

Dosen Ilmu Hubungan Internasional  
Universitas Mulawarman

#### ABSTRACT

After the cold war era there are many dramatic changes took place in the global politics circumstance, meanwhile at the same time security issues still becomes the main concern in the study of international relations. The development of the study lead to differentiate between traditional security and non-traditional security. The understanding of Malacca Strait issue and interactions among the actors are discussed. This article describes kinds of threath and explains the strategic value of Malaka Strait as maritime line for the littoral states.

**Keywords:** *Littoral States, Security issue, Malacca Strait*

#### PENDAHULUAN

Selat Malaka memainkan peran yang sangat penting tidak saja bagi negara-negara di sekitarnya (Asia Tenggara), tetapi juga bagi kawasan yang lebih luas yaitu Asia Pasifik sejak kehadirannya sebagai rute perdagangan laut tersibuk kedua di dunia setelah Selat Hormuz di Timur Tengah. Namun, peningkatan arus perdagangan yang melalui rute laut disertai pula dengan peningkatan ancaman keamanan di laut, seolah menjadi terror bagi negara-negara yang memiliki ketergantungan tinggi terhadap jalur Selat Malaka. Betapa tidak, ancaman yang dihadapi bersifat multidimensi, multifaktor dan melibatkan multiaktor – bukan hanya untuk *littoral states* atau negara pesisir (seperti Indonesia, Malaysia dan Singapura), melainkan juga bagi *user states* atau negara-negara pengguna (misalnya Amerika Serikat, Jepang, Korea Selatan, dan Tiongkok) serta aktor-aktor non-negara lainnya (*non-state actors*)<sup>1</sup>. Secara internal, bagi *littoral states*, bahaya maritim yang mereka hadapi kerap memicu mereka bertelagah satu sama lain. Secara eksternal pula, mereka menerima tekanan dari kekuatan-kekuatan asing yang berkompetisi terlibat di Selat Malaka dengan segala kepentingan masing-masing.

---

<sup>1</sup> Untuk konsistensi istilah, tulisan ini selanjutnya penulis akan menggunakan istilah *littoral states* (negara-negara pesisir) dan *user states* (negara-negara pengguna).

Seiring dengan semakin pentingnya Selat Malaka bagi nadi perekonomian di kawasan Asia Timur dan dunia, potensi ancaman keamanan di perairan tersebut juga semakin mengganggu proses pelayaran kapal-kapal dagang yang melaluinya. Luasnya bentuk ancaman keamanan yang terjadi membawa implikasi besar terhadap perubahan persepsi ancaman dan menimbulkan kesadaran umat manusia di dunia ini untuk lebih baik memilih bekerjasama menghadapi ancaman-ancaman yang ada. Perilaku yang ditunjukkan oleh *littoral states* maupun *user states* di Selat Malaka menunjukkan fenomena tersebut, dan gambaran mengenai ini dapat dilihat dalam interaksi strategis mereka menghadapi ancaman keamanan maritim di Selat Malaka yang menjadi fokus utama dalam kajian ini.

Oleh karena itu, tulisan ini dimaksudkan sebagai sebuah pengantar untuk memahami situasi keamanan secara umum di Selat Malaka beserta dinamikanya. Dan untuk menguraikan hal tersebut, maka tulisan ini akan dibagi dalam lima bagian berikut; *pertama*, tulisan ini akan menjelaskan konsep keamanan untuk membangun kerangka analisis dalam tulisan ini. *Kedua*, tulisan ini akan menguraikan nilai strategis Selat Malaka sebagai jalur maritim terpenting di kawasan ini dan arti pentingnya bagi *littoral states*. Bagian ketiga pula berisi gambaran tentang bentuk-bentuk ancaman yang terjadi di Selat Malaka yang memberi dampak serius bagi *littoral states* dan *user states*-dengan berfokus pada tiga negara yaitu Amerika Serikat, Jepang, dan Cina. Selanjutnya adalah uraian mengenai reaksi dari ketiga *user states* tersebut berdasarkan kepentingan dan strategi mereka masing-masing serta respon *littoral states* terhadap keterlibatan negara-negara besar tersebut di Selat Malaka. Bagian terakhir berisi kesimpulan dari analisis pembahasan sebelumnya.

## **KONSEPSI KEAMANAN: DARI ISU-ISU TRADISIONAL KE NON-TRADISIONAL**

Defenisi keamanan (*security*) dapat dipahami secara sederhana sebagai suatu keadaan yang bebas dari segala bentuk ancaman, bahaya, kecemasan, dan ketakutan. Dalam studi-studi keamanan (*Security Studies*), pendekatan atau paradigam dominan yang menjadi *mainstream* utama dalam studi-studi keamanan internasional adalah perspektif realis. Dalam perspektif ini, fokus konsep keamanan bersifat terbatas atau didefenisikan secara sempit, sebagaimana dikemukakan oleh Stephen M. Walt (1991), "*security studies may be defined as the study of the threat, use and control of military force*". Singkatnya, menurut Walt, studi keamanan merupakan studi mengenai fenomena perang. Pendekatan Walt tersebut mewakili perspektif realisme yang juga dikenal dengan *traditional security* (TS) atau *conventional security*. Pendekatan tradisional ini mendefinisikan keamanan dalam istilah geo-politik

dan dibatasi pada hubungan antara negara-negara dan yang berkenaan dengan isu-isu seperti *nuclear deterrence*, *balance of power*, dan *military strategy*. Dengan kata lain, ancaman keamanan tradisional (*traditional security/TS*) ditafsirkan sebagai bentuk ancaman keselamatan negara pada aspek militer atau ancaman fisik saja bersumber dari luar.

Perspektif pluralisme dan konstruksivisme pula melihat isu-isu keamanan secara lebih luas, bervariasi dan dalam dibandingkan fokus realisme. Penekanan kedua pendekatan tersebut bukan hanya seputar ancaman militeristik saja atau interaksi antar aktor negara saja melainkan juga melihat tampilnya aktor-aktor non-negara (*non-state actors*) yang jamak dalam hubungan internasional seperti MNCs (*Multinational corporations*), IGOs (*integovernmental Organizations* seperti PBB, ASEAN, UE), kelompok-kelompok penekan (*pressure groups*), kelompok teroris, maupun individu-individu. Demikian pula dengan isu-isu keamanan yang mengalami perkembangan berupa perluasan makna yang tidak hanya terfokus pada aspek-aspek yang bersifat militeristik atau fisik saja, tetapi konsep keamanan telah mengalami perkembangan pada berbagai aspek non-militer atau dikenal juga sebagai *non-traditional security* (NTS) atau keamanan non-tradisional.

Isu-isu keamanan non-tradisional terentang luas dalam berbagai area yang berbeda-beda namun saling terkait dan terkadang *overlapping* - seperti ancaman keamanan lingkungan hidup (*environmental security*), keamanan pangan (*food security*), keamanan ekonomi (*economic security*), keamanan energi (*energy security*), keamanan manusia (*human security*), keamanan maritim (*maritime security*) dan lain sebagainya<sup>2</sup>. Kesemua isu-isu ini dinilai memiliki dampak serius terhadap semua level baik itu keamanan bagi manusia (*human security*), keamanan nasional (*national security*), keamanan regional (*regional security*), keamanan internasional atau global (*international security*). Perkembangan dari segi aktor internasional dan isu-isu keamanan itu selanjutnya membuat interaksi keamanan global kontemporer menjadi lebih kompleks dan bervariasi.

Dalam konteks keamanan maritim, ancaman juga telah meluas tidak hanya berupa ancaman militer dari negara lain tetapi juga berupa gangguan-gangguan maritim yang dapat menimbulkan “*terror*” karena efek besar yang ditimbulkannya baik secara sosial, ekonomi, politik, maupun militer yang dapat mempengaruhi konstalasi hubungan antar negara. Ancaman atau gangguan tersebut ada yang terjadi karena faktor alam seperti pengaruh perubahan iklim global yang menyebabkan kerusakan ekosistem atau ekologi laut dan

---

<sup>2</sup> Bahkan beberapa ancaman keamanan ada yang yang belum pernah muncul dalam fenomena di masa lampau seperti krisis finansial, *internet hacking*, *drug-trafficking*, hingga penyebaran SARS, HIV, flu burung dan lain sebagainya.

menyebabkan kelangkaan sumber-sumber laut, dan ada juga gangguan yang bersumber dari aktivitas ilegal di laut yang dilakukan oleh manusia.

Namun untuk membatasi pembahasan dalam tulisan ini, maka isu utama yang akan diangkat adalah tiga gangguan yang paling sering disorot oleh para analis dalam konteks Selat Malaka yaitu perompakan (*piracy*), perampokan di laut (*sea robbery*), dan terorisme maritim (*maritime terrorism*)<sup>3</sup>. Sebagian mengasumsikan bahwa semakin luas wilayah perairan laut suatu negara, semakin besar pula resiko ancaman yang dapat dihadapi sehingga besar pula tugas dan tanggung-jawab menghadapinya. Kekhawatiran terbesar terhadap serangan terorisme internasional, misalnya, karena ancaman terorisme tak hanya di udara dan di darat tetapi juga di laut. Sehingga dalam hal ini, wilayah laut berpotensi dimanfaatkan untuk aksi-aksi kejahatan maritim.

Dalam perkembangannya, antara keamanan tradisional dan keamanan non-tradisional saling memiliki kaitan dan kerap saling mempengaruhi apabila ancaman keamanan non-tradisional merupakan kepentingan nasional (*national interest*) suatu negara sehingga suatu negara dapat saja menggunakan kekuatan militer untuk melindungi kepentingan nasionalnya tersebut. Korelasi antara kedua area isu tersebut dapat dilihat dari pilihan-pilihan strategi yang ditempuh oleh sebuah negara sebagai respon ketika berupaya untuk melindungi kepentingan nasionalnya masing-masing – antara memilih bekerjasama secara bilateral, atau secara multilateral atau memilih bertindak secara unilateral. Sebelum membahas mengenai hal ini, maka terlebih dahulu penting untuk mengeksplorasi nilai strategis yang dimiliki oleh Selat Malaka dan sekaligus situasi rawan yang dihadapi oleh negara-negara yang berkepentingan di dalamnya.

### **Nilai Strategis Selat Malaka: Jalur Maritim yang Vital**

Secara geografi-politik, Selat Malaka merupakan salah satu wilayah perairan yang sangat penting yang ada di Asia Tenggara, terutama bagi Indonesia, Malaysia maupun Singapura. Selat ini cukup sempit yang memisahkan Semenanjung Malaysia dengan Pulau Sumatera di Indonesia. Wilayah perairan Selat Malaka memanjang antara Laut Andaman di Barat Laut dan Selat Singapura di tenggara sejauh kurang lebih 520 mil laut dengan lebar yang bervariasi sekitar 11-200 mil laut

---

<sup>3</sup> Ancaman lainnya seperti gangguan terhadap ekologi laut dan sumber-sumber laut, serta bencana-bencana yang disebabkan oleh faktor alam, tidak akan dijelaskan dalam tulisan ini.

Gambar 1. Posisi Selat Malaka



Ditinjau dari perspektif historisnya, selat ini sejak lama telah menjadi pusat perekonomian maritim terutama bagi kerajaan-kerajaan yang ada disekitar Selat Malaka. Yang paling terkenal adalah Kerajaan Sriwijaya dan Kesultanan Melaka yang memiliki kejayaan ekonomi yang berkembang sangat pesat di masa dahulu. Sejarah mencatat bahwa keberhasilan ekonomi mereka dikarenakan lokasi yang sangat strategis serta penguasaan perdagangan mereka terhadap Selat Malaka dan sekitarnya. Hingga dewasa ini, potensi Selat Malaka sebagai pusat jalur perdagangan dunia menjadi lebih besar dan semakin bernilai strategis, dikarenakan Selat Malaka semakin mendapat perhatian ramai seiring dengan pergeseran pusat kegiatan ekonomi dunia dari Poros Atlantik ke Poros Asia-Pasifik.

Meningkatnya kegiatan ekonomi di kawasan Asia-Pasifik pasca Perang Dingin, membuat Selat Malaka bertambah nilai ekonomi dan strategik. Kini, Selat Malaka telah menjadi salah satu wilayah laut yang sangat sibuk di dunia dan salah satu jalur pelayaran terpenting di dunia, sama pentingnya dengan Terusan Suez atau Terusan Panama. Bahkan aliran perdagangan minyak yang melalui di Selat Malaka mencapai tiga kali lebih besar dibandingkan dengan aliran perdagangan minyak yang melintasi Terusan Suez dan lima belas kali lebih besar dari pada aliran minyak yang melalui Terusan Panama. Selat Melaka membentuk jalur pelayaran yang menghubungkan antara Lautan Hindi dan Lautan Pasifik serta menghubungkan tiga dari negara-negara dengan jumlah penduduk terbesar di dunia yaitu India, Indonesia dan China. Tak hanya itu, selat ini juga sekaligus merupakan jalur penghubung antara benua Asia dengan benua Eropa, sehingga ini menyebabkan Selat Malaka juga memiliki arti penting bagi negara-negara Eropa. Hasilnya adalah selat ini

merupakan jalur SLOC (Sea Lines of Communication) yang sangat ramai dan padat bagi pelayaran dan perdagangan internasional.

Sekitar 30% perdagangan dunia dan 80% minyak keperluan negara-negara Asia Timur diangkut melalui Selat Malaka. Lebih dari 200 kapal sehari menyusuri selat berkenaan melalui 900 km panjangnya dan jumlah tersebut tidak termasuk berbagai kapal-kapal kecil serta perahu-perahu menangkap ikan (Bernama News onlines, 4 Desember 2005). Pada tahun 2003, 11 juta barrel minyak melaluinya setiap hari. Tahun 2004, sebanyak 63.636 buah kapal juga melalui selat Malaka, dan hampir 400 pelabuhan dan 700 perusahaan perkapalan dunia dari Eropa, Asia Barat dan India juga bergantung kepada selat ini sebagai jalur terpendek yang menghubungkan antara lautan Hindi dan lautan pasifik.

#### **Arti Penting Selat Malaka bagi *Littoral States***

Sebagai *littoral states* (negara-negara pesisir), Indonesia, Malaysia, dan Singapura memiliki peluang yang lebih besar untuk menjadikan Selat Malaka sebagai kepentingan bersama yang bermanfaat secara ekonomi dan politik. Bagi Indonesia, peluang ini didukung oleh status Indonesia sebagai negara kepulauan yang mempunyai kedaulatan dan kewenangan untuk menjaga dan mempertahankan integritas wilayah perairan kepulauan. Konvensi PBB tentang hukum laut *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS)<sup>4</sup> pada tahun 1982 yang diratifikasi oleh Indonesia dengan UU RI Nomor 17 tahun 1985 yang membuat status Indonesia sebagai negara kepulauan diakui secara *de jure* oleh dunia. Konvensi tersebut diberlakukan sebagai hukum positif pada tanggal 16 Nopember 1994, berarti dengan pengakuan dunia dalam hukum internasional tersebut Indonesia memiliki legalitas hukum terhadap wilayah teritorialnya – baik darat, laut dan udara di atasnya.

Arti penting Selat Malaka bagi Indonesia dan Malaysia sebagai negara yang berbatasan langsung, terutama terletak pada fungsinya sebagai jalur pelayaran internasional tersebut. Sejauh ini, Selat Malaka telah membuat pelabuhan-pelabuhan laut – seperti di Batam, Bintan, Tanjung Pelepas, Johor – menjadi sangat diuntungkan sehingga dapat berkembang dengan pesat secara ekonomi dibandingkan daerah lainnya. Kondisi yang sangat strategis inilah yang telah mendorong Indonesia dan Malaysia serta wilayah-wilayah

---

<sup>4</sup> Sejauh ini terdapat 145 negara yang telah menanda tangani konvensi PBB ini yang mempunyai lebih dari 191 fungsi yang mencakupi sebahagian besar peraturan laut untuk menghindari sengketa antara negara. Singapura, Indonesia dan Malaysia adalah diantara negara yang menyertai konvensi ini.

tersebut menjalin kerjasama dengan tujuan untuk mengambil manfaat sebesar-besarnya dari jalur pelayaran yang sangat vital ini.

Hal ini sangat disadari oleh kedua-dua negara, dan bersama Singapura mereka berhasil membentuk segitiga pertumbuhan SIJORI (Singapura-Johor-Riau). Kerjasama segi tiga tersebut dapat dikatakan sebagai contoh yang cukup sukses dalam memanfaatkan posisi strategis Selat Malaka. Demikian pula sebaliknya, segala gangguan keamanan yang terjadi di selat Melaka akan sangat mengancam stabilitas perdagangan ketiga negara-negara pesisir (*littoral states*) tersebut. Bahkan gangguan keamanan di Selat Malaka dianggap bukan sekedar isu keamanan regional saja tetapi telah menjadi isu internasional sebab banyak negara pengguna (*user states*) turut merasa khawatir mengingat dampak negatif yang timbul jika Selat Malaka menjadi wilayah yang berbahaya bagi aktifitas pelayaran mereka.

### **Ancaman di Laut: Perompakan (Piracy), Perompakan Laut (Sea Robbery), Terorisme Maritim (Maritime Terrorism)**

Sebagai jalur perdagangan utama, Selat Malaka ini dikenal sangat rentan terhadap gangguan-gangguan secara eksternal maupun internal. Gangguan atau ancaman keamanan di laut seperti perompakan (*piracy*) dan perampokan bersenjata (*armed robbery*) serta terorisme bukanlah suatu masalah yang baru. Ia merupakan salah satu kejahatan tertua yang telah ada sejak ribuan tahun yang lalu. Di Selat Malaka kejahatan laut ini telah lama ada dan selalu membawa masalah bagi para penguasa pada saat itu meskipun tak secanggih dan lengkap seperti yang ada pada hari ini.

### **Kontroversi dan Defenisi yang *Overlapping***

Meskipun ketiga isu ancaman keamanan tersebut di atas dianggap perkara lama, namun fenomenanya dalam perkembangan kontemporer membuat isu-isu tersebut masih tetap disorot secara serius. Antara lain karena secara konseptual dan pendekatan, berbagai pihak memiliki beberapa defenisi yang berbeda dan *overlapping* meskipun kesemuanya merujuk pada aksi kekerasan di laut. Akibatnya, isu-isu tersebut masih menimbulkan kontroversi dan perdebatan hingga kini.

Pengertian dari International Maritime Bureau's (IMB) misalnya melihat *piracy* sebagai “ *an act of attempting to board a ship with the intent to commit theft or any other crime and with the attempt or capability to use in the furtherance of that act*” . Defenisi ini dilihat sebagai pendekatan yang lebih progresif dan lebih luas, kontras dari defenisi yang ditawarkan oleh International Maritime Organization (IMO) berdasarkan defenisi UNCLOS 1982. Defenisi dari IMO

menyatakan bahwa istilah perompakan yang diatur dalam Konvensi PBB tersebut menyebutkan *piracy* merupakan tindakan kejahatan di laut yang terjadi di laut bebas atau di luar wilayah teritorial suatu negara<sup>5</sup>. Sedangkan kegiatan pelanggaran terhadap kapal-kapal di dalam laut teritorial suatu negara tidak dapat dikategorikan sebagai perompakan (*piracy*) melainkan dianggap sebagai perampokan di laut (*sea robbery*) menurut hukum internasional tersebut, sehingga defenisi *piracy* dikembangkan secara lebih luas oleh IMO. Adapun *maritime terrorism* didefenisikan sebagai “*acts of terrorism on vessels or fixed platforms at sea or in port*” (Derek Johnson & Valencia, 2005: 161).

Meskipun kerap didefenisikan secara *overlapping*, namun perbedaan antara ketiga bentuk kekerasan di laut ini terletak pada sifat aksi mereka; perompakan dan perampokan laut bertindak secara illegal untuk keuntungan pribadi sedangkan terorisme adalah tindakan illegal dengan tujuan untuk mempengaruhi suatu pemerintahan atau dengan kata lain memiliki tujuan politis – ada juga yang mengganggapnya karena perbedaan ideologis. Ancaman dari perompakan dan perampokan laut dikategorikan “*universal crime*” yang dapat menekan negara manapun sedangkan tekanan terorisme di laut lepas dibatasi menurut situasi dan bangsa tertentu (Natalino Ronzitti, 1990: 1-15). Perbedaan lainnya terletak pada motif tindakan dimana perompakan dan perampokan laut pada umumnya bergerak secara individual atau berkelompok atas dasar ekonomi melakukan perampokan terhadap kapal-kapal dagang yang melintasi perairan tersebut. Dengan kata lain, aksi perompakan dan perampokan laut lebih didasarkan atas motivasi ekonomi sehingga lebih cenderung pada bentuk kejahatan kriminal ketimbang ancaman keamanan secara militer apalagi secara ideologi.

Pada masa kini, pelaku-pelaku kejahatan di laut didukung dengan senjata api yang modern dan kerap menggunakan kekerasan, serta menggunakan teknologi canggih yang memungkinkan mereka bergerak dengan tanggap dan cepat. Perompakan dilakukan dengan cara mencuri isi kapal, mencuri kapal, membunuh awak kapal, menyandera dan menculik awak kapal untuk mendapatkan uang tebusan dari para pemilik kapal. Aksi-aksi ini dilakukan tidak hanya pada saat kapal melintas tetapi juga terhadap kapal yang sedang berlabuh. Taktik yang mereka lakukan dengan cara menyerang kapal dengan naik ke dek kapal di malam hari pada saat awak kapal sedang lengah atau istirahat. Yang diserang bukan hanya kapal-kapal bermuatan kecil malah sasaran utama adalah kapal-kapal tanker yang memuat bahan-bahan energy vital seperti LNG, gas, dan minyak (lihat gambar 2). Modus demikianlah yang

---

<sup>5</sup> Gambaran mengenai defenisi ini dapat dilihat dalam film “*Pirates of the Carribean*” dan sekuelnya

telah menimbulkan rasa terror terhadap para pemilik kapal baik maupun awak-awak kapal tersebut.

**Gambar 2. Serangan terhadap Kapal-kapal Tanker**

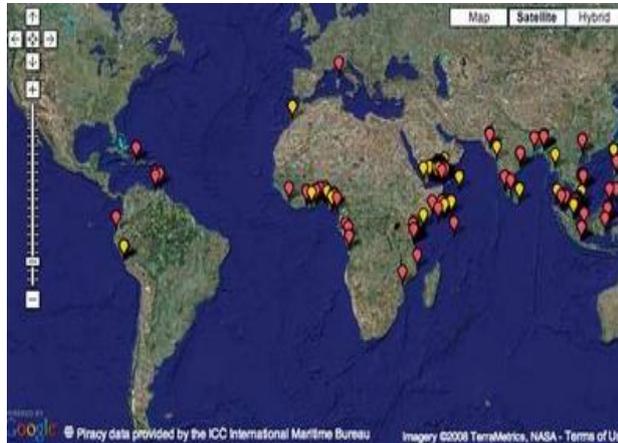


Dalam dekade ini saja, peningkatannya cukup signifikan sehingga selat Malaka dianggap sebagai perairan yang paling rawan terhadap aksi perompakan – bahkan ada yang melabeli Indonesia sebagai “*The Republic of Piracy*”. Secara statistik, data dari IMB (International Maritime Bureau) menyebutkan bahwa pada tahun 2002 telah terjadi serangan perompak di Selat Malaka sebanyak 16 kali, sedangkan pada tahun 2003 meningkat menjadi 28 kali. Adapun pada pertengahan pertama tahun 2004 aksi perompakan di Selat Malaka sudah mencapai 20 kejadian. Data lainnya dari IMB menunjukkan bahwa kasus-kasus perompakan sekitar Selat Malaka menempatkan selat tersebut sebagai salah satu titik rawan di dunia ini selain beberapa titik lainnya yang frekuensinya juga semakin (Tempointeraktif.com, 25 Februari 2011).<sup>6</sup> meningkat di sekitar Timur tengah dan Afrika (lihat gambar 3). Indikator ini yang mendasari pandangan banyak pihak bahwa Selat Malaka merupakan wilayah perairan yang paling rawan gangguan kejahatan maritimnya.

---

<sup>6</sup> Di luar kawasan Selat Malaka, dikabarkan perompakan lebih intensif lagi terutama wilayah perairan Afrika. IMB, dalam rilis laporannya pada Rabu lalu, menyebutkan sepanjang 2010 terdapat 445 serangan bajak laut yang sempat menyandera sebanyak 1.181 awak dan penumpang, meskipun ada peningkatan patroli laut. Sedikitnya, 53 kapal dibajak di seluruh dunia, 49 kapal di antaranya di lepas pantai Somalia. Delapan pelaut tewas terbunuh.

**Gambar 3. Titik-titik Rawan Sasaran Perompakan (Piracy)**



Justru itu, intensitas ancaman tersebut di Selat Malaka dalam tahun-tahun terakhir ini semakin mendapat perhatian serius dari *user states*. Apalagi perompak dan perampokan laut tersebut seringkali dikait-kaitkan dengan sindiket atau jaringan terorisme internasional yang diasumsikan dapat memanfaatkan selat tersibuk tersebut, dengan latar belakang ideologi. Selat Malaka dianggap sebagai tempat yang sangat sesuai bagi kelompok teroris untuk bergerak sebab jalur tersebut sangat ramai dilintasi oleh kapal-kapal besar dan kecil termasuk yang berasal dari negara-negara maju. Diantaranya adalah negara-negara Asia Timur Laut (seperti Jepang, Cina dan Korea Selatan) serta Amerika Serikat merupakan *user states* utama yang sangat tergantung pada keamanan Selat Melaka untuk membawa bahan mentah dan komoditi energy terutama minyak dan gas alam yang sangat diperlukan untuk pembangunan industrinya. Kapal-kapal kargo mereka yang memuat bahan-bahan tersebut umumnya dibawa dari negara-negara penghasil minyak terbesar dunia terutama dari Timur Tengah dan Afrika.

Namun penting untuk diingat bahwa isu-isu tersebut masih menyisakan perdebatan dan kontroversi. Secara faktual dalam konteks Selat Malaka, ancaman perompakan dan perampokan laut kendati cenderung telah diterima secara luas sebagai ancaman yang bersifat aktual namun berbagai laporan internal sendiri masih menunjukkan sebaliknya. Seperti Markas Besar TNI baru-baru ini menyatakan bahwa situasi di Selat Malaka saat ini masih aman dari aksi perombakan dan petugas patroli belum menemukan kapal yang mencurigakan di jalur laut padat aktivitas itu. Penegasan itu disampaikan menyusul peringatan dari Angkatan Laut Singapura mengenai ancaman perompak di Selat Malaka (Tempointeraktif.com, 25 Februari 2011).

Demikian pula dengan isu terorisme maritim baru muncul sebatas wacana atau persepsi ancaman saja dan belum menjadi ancaman aktual yang dihadapi baik oleh *littoral states* maupun *user states*. Sehingga ada yang berpandangan bahwa isu terorisme maritim tersebut terlalu dibesar-besarkan (*overstated*) oleh pihak tertentu dengan tujuan melakukan intervensi kekuatan militer di Selat Malaka. Berbagai redefinisi mengenai ketiga isu tersebut di atas yang dipandang sengaja dikonstruksi oleh kekuatan luar agar dapat menjadi dalih dan justifikasi dugaan terhadap adanya kelompok-kelompok radikal di wilayah Asia Tenggara. Sebab itu, analisa para pengamat lebih banyak berdasarkan pada aksi perompakan dan perampokan laut dibandingkan isu terorisme maritim di Selat Malaka yang lebih cenderung bersifat spekulatif. Ini ditunjukkan oleh data-data statistik yang disediakan oleh IMB, misalnya, yang hanya menunjukkan aksi-aksi perompak (*piracy*) dan perampokan laut (*sea robbery*), namun tetap dengan kekhawatiran yang berlebihan terhadap terorisme maritim.

#### **Pemblokiran Selat Malaka: *The Worst Case Scenario***

Kemungkinan aksi terorisme maritim tersebutlah yang sangat ditakutkan oleh *user states* sebab taruhannya sangat besar jika kaum perompak berkolaborasi dengan kaum teroris dalam mengacaukan jalur pelajaran vital Selat Malaka, apalagi jika sampai terjadi pemblokiran. Maka muncullah sebuah skenario mengenai “nasib” pada *user states* yang menyebutkan bahwa apabila terjadi gangguan terorisme di Selat Melaka, maka *user states* –lah yang akan mengalami kerugian terburuk sebab mereka terpaksa harus mencari jalur laut alternatif yang tentunya lebih jauh dan lebih lama ditempuh. Kapal-kapal asing tersebut dapat saja melalui Selat Sunda, Selat Lombok atau Selat Makassar, namun risikonya biaya pelayaran kapal-kapal merekapun akan meningkat signifikan. Sebab dengan semakin panjang jalur pelayaran, maka konsekuensinya, akan bertambah pula biaya operasional maupun asuransinya (Asia Times Online, 11 Agustus 2004).

Dengan demikian, jika sampai terjadi penutupan Selat Malaka sudah pasti akan memberi implikasi buruk secara global. Ini akan membawa kepada peningkatan harga minyak yang tentunya akan merugikan ekonomi dunia. Ketakutan *user states* tersebut pernah terbukti di tahun 1973, ketika terjadi “oil shock” akibat penutupan terusan Suez semasa perang Arab-Israel yang merupakan jalur pengangkutan minyak dari Timur Tengah ke Eropa dan Amerika Serikat. Peristiwa itu menyebabkan biaya pelayaran kapal juga meningkat berlipat kali ganda dan menyebabkan harga minyak yang sangat tinggi sehingga sangat mengganggu pembangunan industri mereka.

Jika skenario tersebut juga terjadi di Selat Malaka, dapat dipastikan akan memberi pengaruh serupa terhadap *user states* di Selat Malaka. Disinilah letak kepentingan *user states* sehingga terjadi proses sekuritisasi isu-isu di Selat Malaka dan menjadikannya sebagai isu-isu global (internasionalisasi isu). Itulah mengapa situasi dan kondisi keselamatan yang terjadi Selat Malaka selama ini semakin mendapat perhatian dan mendapat pengaruh yang cukup besar dari *user states* terutama dari Amerika Serikat, Jepang, Korea Selatan, India dan Cina. Namun untuk kepentingan kajian ini, paper ini akan membatasi pembahasan pada tiga negara saja yang paling berpengaruh di kawasan Asia Timur selama ini yaitu, Amerika Serikat, Jepang, dan China.

### **Reaksi User States: Amerika Serikat, Jepang, China**

#### **Keterlibatan Amerika Serikat**

Faktor kepentingan ekonomi-strategis dan kekhawatiran akan aksi terorisme maritim di Selat Malaka telah mendorong Amerika Serikat untuk masuk campur dalam manajemen keamanan di Selat Malaka. Selat Malaka selama ini tidak saja dikenal sebagai *Sea Lines of Trade* (SLOT) dan *Sea Lines of Communication* (SLOC), namun juga dipandang sebagai jalur strategis proyeksi armada laut Amerika Serikat untuk memperluas pengaruhnya ke seluruh dunia. Amerika Serikat tidak hanya berkepentingan untuk melindungi pelayaran kapal-kapal kargonya namun juga berhasrat melindungi kepentingan sekutu-sekutu dagangnya di kawasan ini, yaitu Jepang dan Korea Selatan. Keterdesakan Amerika Serikat untuk terlibat dalam menanggulangi ancaman keamanan di Selat Malaka juga dapat dilihat sebagai usaha *counter-terrorism* negara tersebut di kawasan Asia Tenggara yang di-cap “sarang teroris” oleh negara adikuasa tersebut.

Sejak peristiwa 11 September 2001, Amerika Serikat melihat beberapa kelompok ekstrim muslim di Asia Tenggara<sup>7</sup> sebagai potensi yang dapat memanfaatkan laut untuk mengancam kepentingan ekonomi Amerika Serikat di kawasan ini. Propaganda *counter-terrorism* Amerika Serikat di Asia Tenggara menggambarkan satu skenario bahwa jaringan terorisme internasional melalui sekutu-sekutunya di kawasan ini merancang untuk melakukan serangan maritim terbesar di Selat Malaka dengan merampas rampasan kapal minyak di Selat Malaka ([http:// www.heritage.org/Press](http://www.heritage.org/Press), 28 Januari 2004).

---

<sup>7</sup> Beberapa kelompok separatis yang disebut-sebut Amerika Serikat memiliki jaringan terorisme internasional seperti gerakan Abu Sayyaf di Filipina, kelompok separatis Thailand Selatan, Gerakan Aceh Merdeka menjadi alasan kuat Amerika Serikat untuk mendirikan sebuah pangkalan Militer di Asia Tenggara.

*The worst scenario* yang dikhawatirkan oleh Amerika Serikat adalah apabila kapal-kapal super tanker mereka dibajak atau diserang di Selat Malaka, maka menimbulkan gangguan atau kekacauan (*disrupting*) yang serius yang akan menghalang pelayaran kapal komersial mereka, terutamanya impor minyak dari Timur Tengah dan berpotensi menghalang mobilitas kapal-kapal Amerika Serikat dan juga fleksibilitasnya. Dalam hal ini, Amerika Serikat kurang percaya terhadap kemampuan *littoral states* di Asia Tenggara untuk mencegah gangguan-gangguan atau bencana tersebut terjadi (Mark J. Valencia, 2006: 90). Ini menjadi salah satu sebab Amerika Serikat berupaya memperoleh “pembenaran” untuk berpartisipasi lebih jauh dalam mengontrol keamanan di Selat Malaka.

Sejumlah langkah-langkah strategis dilakukan oleh Amerika Serikat untuk dapat terlibat menghadapi keamanan Selat Malaka, yaitu dengan menawarkan beberapa inisiatif kebijakan seperti *Proliferation Security Initiative* (PSI) dan *the Regional Maritime Security Initiative* (RMSI). PSI adalah proposal pada masa pemerintah George W. Bush sebagai sebuah usaha untuk menekan penyaluran senjata pemusnah massal oleh kelompok teroris (*Weapons Mass Destruction/WMD*). Lalu pada tahun 2004, Amerika Serikat juga mengajukan RMSI untuk mengawasi keamanan di Asia Tenggara. Diantara isu utama untuk melaksanakan program ini adalah memerlukan kehadiran tentara maritim AS mengontrol jalur Selat Melaka. Alasan utama yang mendasari proposal AS itu adalah meningkatnya ancaman terorisme serta berbagai kejahatan transnasional yang terjadi di wilayah Asia Tenggara dan Selat Malaka, khususnya ancaman pembajakan di laut lepas (*high-sea piracy*). Proposal keamanan maritim Amerika Serikat tersebut dapat dilihat sebagai upaya AS untuk menjaga kepentingan dan memperkuat hegemoni di Asia Tenggara.

### **Inisiatif Jepang**

Sekutu dekat Amerika Serikat di Asia Timur, Jepang, juga memiliki persepsi ancaman yang serupa dengan Amerika Serikat. Kapal-kapal Jepang pernah mengalami serangan dan penculikan tiga anak kapal Jepang di selat Malaka. Walaupun ketiga-tiga anak kapal tersebut telah dibebaskan tetapi peristiwa penculikan ini sangat mempengaruhi persepsi keamanan Jepang. Bukan saja kepentingan minyak yang membuat jalur laut ini begitu kritikal buat Jepang, tetapi hampir 20 persen dari kapal yang merentasi selat ini adalah milik perusahaan perkapalan Jepang. Walaupun strategi Selat Malaka Jepang dilihat tidak begitu menonjol tetapi keterlibatan mereka akan menjadi bertambah rancak apabila terjadi insiden yang melibatkan rakyat atau kapal mereka. Insiden penculikan 17 anak kapal *Alondra Rainbow* milik Jepang yang terjadi pada tahun 1999 umpamanya telah menghasilkan beberapa inisiatif yang dianggap penting.

Empat bulan setelah insiden *Alondra Rainbow* ini, satu rapat khusus diadakan di Jepang yang turut disertai oleh 15 negara Asia diantara lain membahas isu keamanan navigasi maritim. Malah semasa sidang kemuncak ASEAN Plus Three (APT) antara negara-negara ASEAN dengan Jepang, China dan Korea Selatan pada tahun 2001, Perdana Menteri Jepun Junichiro Koizumi telah memperkenalkan satu program yang dipanggil Perjanjian Kerjasama Kawasan yang khusus untuk menangani masalah ancaman perompak (<http://web.utm.my/centepis>.18 Januari, 2010).

Inisiatif Jepang ini dilanjutkan pada tahun-tahun setelahnya untuk terlibat dalam menangani ancaman keamanan di Selat Malaka, yaitu melalui dialog multilateral dan program-program latihan bersama di laut dengan negara-negara di Asia Tenggara. Seperti pada tanggal 12 Maret 2002, atas inisiatif Jepang, para pakar dan otoritas maritim dari 14 negara-negara Asia berkumpul di Tokyo untuk mendiskusikan cara untuk menghadapi perompak di kawasan ini. Juga di bulan Agustus tahun 2002, Jepang dan Brunai melakukan latihan bersama *anti-piracy* di laut lepas Brunai. Oktober 2002 pula Jepang dan India melakukan *training* bersama. Di bulan Maret *training* dengan Filipina, bulan Juli dengan Malaysia.

Jepang telah menunjukkan banyak inisiatif untuk bekerjasama maritime dengan negara-negara di kawasan ini, namun meskipun Jepang meneruskan usulan patroli bersama secara multilateral, Negara-negara ASEAN tidak begitu menerima usulan Jepang itu. Memori akan perilaku Jepang waktu perang dahulu membuat negara-negara Asia Tenggara sukar untuk menerimanya. Secara internal, Jepang juga menghadapi hambatan untuk mengembangkan kemampuan militernya karena artikel 9 konstitusi Jepang menghalang negara tersebut untuk mengembangkan kekuatan militer. Jadi cukup diragukan apabila Jepang dapat berbuat lebih daripada itu untuk dapat membantu mengamankan Selat Malaka secara langsung. Inilah sebabnya mengapa usaha atau keterlibatan Jepang untuk bersama-sama membantu negara pesisir Selat Malaka menjaga keselamatan dilakukan secara tidak begitu agresif seperti mana yang dipamerkan oleh Amerika Serikat.

### **Pandangan Cina**

Pandangan Cina mengenai posisi strategis Selat Malaka cukup signifikan. Paradigm baru keamanan Cina melihat lautan sebagai sumber ancaman bagi kepentingan nasionalnya. Pertumbuhan penduduk dan perkembangan ekonomi mendorong negara tersebut mencari sumber-sumber daya alam baru untuk mendukung industrinya dan lautan merupakan ruang baru bagi pencarian sumber energi tersebut dan jalur distribusinya untuk sampai ke Cina. Sejak Cina kembali bangkit sebagai sebuah kekuatan ekonomi dunia,

kebutuhan minyak Cina terutama dari Timur Tengah dan Afrika melonjak drastis.

Data statistik yang ditunjukkan impor minyak mentah Cina makin tahun makin meningkat, bahwa China sejauh ini mengimpor minyak terutamanya dari Afrika (25%), Saudi Arabia (17%), Iran (14%), dan Rusia (8%) dengan proyeksi bahwa Asia Tengah segera mencapai 15% keperluan minyak yang diperlukan Cina (Jonathan D. Pollack, 2008: 232-233). Sebagaimana Amerika Serikat dan Jepang, Cina juga mengalami kekhawatiran akan ancaman kelancaran arus *supply* dari negara-negara tersebut sehingga dapat mengganggu ketergantungan Cina terhadap bekalannya minyak mereka. Kapal-kapal tanker Cina selalu melintasi Selat Malaka dalam perjalanan mereka membawa minyak dari Timur Tengah. Karena itu dalam kepentingan ekonomi Cina, selat ini harus terjamin keamanannya dari segala ancaman yang bisa menghalanginya kelancaran bekalannya energi menuju Cina. Kekhawatiran ini menjadi salah satu alasan mengapa China semakin memperkuat kekuatan maritimnya dengan memodernisasi angkatan lautnya (PLA Navy) untuk melindungi wilayah perairannya sendiri serta untuk menjamin kelancaran pelayaran kapal-kapal yang mengangkut keperluan energinya dari gangguan perompak dan dari pemanfaatan laut untuk tujuan kejahatan lainnya (Peter Howrth, 2006: 46).

Kajian Marc Lanteigne menyatakan bahwa untuk menjamin keamanan angkutan minyaknya dari Timur Tengah, Cina menghadapi "*Malacca Dilemma*" - istilah ini dijelaskan Hu Jintao pada akhir tahun 2003 – dalam memutuskan strategi maritim mana yang tepat ditempuh oleh Cina menanggulangi kerawanan maritim di Selat Malaka tersebut dengan mempertimbangkan respon dan implikasinya terhadap negara-negara jiran lainnya di Selat Malaka (Marc Lanteigne, 2008). Terdapat keinginan untuk menerapkan strategi unilateralisme untuk menjamin keamanan di Selat Malaka secara sendiri namun strategi demikian dikhawatirkan akan menimbulkan reaksi keras dari negara-negara sekitar Selat Malaka.

Apalagi dengan adanya kompetisi pengaruh Cina dengan Amerika Serikat di kawasan ini akan memperuncing lagi ketegangan-ketegangan politik antara Cina dan Amerika Serikat selama ini, terutama atas isu Taiwan. Nampaknya kompetisi pengaruh di Asia Tenggara dengan menguasai control atas Selat Malaka antara kedua negara tersebut sulit untuk dinafikan atau disembunyikan. Apalagi secara terang-terangan, Amerika Serikat mengakui Cina sebagai ancaman potensial bagi kepentingan globalnya. Ini terlihat dari pandangan Pentagon yang menyatakan, "... di masa datang, para pemimpin China bisa saja tergoda menggunakan kekuatan atau melakukan pemaksaan untuk mendapatkan keuntungan diplomatik atau menyelesaikan persoalan secara tepat lewat penggunaan kekuatan" (Kompas News, 8 Mei 2006).

Dengan kata lain, kekuatan Cina dewasa ini dianggap sebagai perkembangan negatif di kawasan Asia-Pasifik sehingga Amerika Serikat merasa perlu mengawasi modernisasi kemampuan militer Cina. Oleh karena itu Amerika Serikat berkepentingan untuk mempertahankan diri menjadi satu-satunya kekuatan dominan dan hegemonik di kawasan ini dengan mencegah munculnya kompetitor di kawasan ini.

### **Tantangan dan Dilema Bagi Littoral States**

Keinginan Amerika Serikat untuk meningkatkan keterlibatan dan partisipasi di Selat Malaka dengan mengusulkan PSI dan RMSI tersebut di atas ditolak secara tegas oleh pemerintah Indonesia dan Malaysia. Alasan penolakan Indonesia dan Malaysia dengan dalil bahwa keamanan Selat Malaka cukup dibatasi dalam kerjasama antar *littoral states* atau tiga negara pesisir saja. Pada dasarnya, Indonesia dan Malaysia menilai kehadiran pasukan militer Amerika Serikat atau pasukan asing lainnya di Selat Malaka bisa meningkatkan lagi serangan teroris dan penentangan ideologis dari kelompok ekstrimis ([http://www.abs\\_cbnnews.com](http://www.abs_cbnnews.com)). Malaysia menginginkan Asia Tenggara bebas dari kehadiran pangkalan Amerika Serikat atau tentara asing, tujuannya untuk menghindari meningkatnya sentiment dan sikap anti-Amerika yang dapat mengganggu stabilitas politik-sosial di kalangan masyarakat kedua negara. Oleh karena itu, Malaysia menginginkan agar kawasan ini bebas dari kehadiran tentara asing jika hendak memenangi peperangan ideologi menentang ekstremisme dan militansi kelompok tertentu. Selain itu, kehadiran tentara asing di Selat Malaka dikhawatirkan akan menggugat kedaulatan negara-negara pesisir dan dipandang tidak akan memberi keuntungan kepada mereka (Bernama.com, 5 Juni 2005).

Di samping itu, keinginan Amerika Serikat untuk lebih jauh terlibat dalam manajemen keamanan di Selat Malaka telah memunculkan merebaknya isu tentang kemungkinan penempatan pangkalan militer Amerika Serikat di wilayah Selat Malaka. Isu ini menimbulkan berbagai kontroversi di antara negara-negara anggota ASEAN lainnya selain Indonesia dan Malaysia yang tegas menolak proposal tersebut. Singapura, Thailand, dan Filipina cenderung untuk setuju dengan keberadaan kekuatan militer AS di wilayah Asia Tenggara. Ketiga negara tersebut memang memiliki alasan tersendiri untuk mendukung proposal tersebut. Filipina dan Thailand memiliki sejarah khusus dengan kehadiran militer AS di negaranya. Sedangkan Singapura sendiri sebagai salah satu *littoral states* meragukan kemampuan dan kekuatan Maritim Indonesia dan Malaysia, disamping sekaligus memandang Indonesia-Malaysia sebagai potensi ancamannya. Bagi Singapura, kehadiran militer Amerika Serikat di wilayah ini dilihat sebagai payung keamanan bagi negara Singa tersebut.

Faktor inilah yang membuat pemerintah Singapura bersikap berbeda dan perspektifnya cukup kontras dengan Indonesia dan Malaysia dalam merespon kehadiran militer Amerika Serikat di Selat Malaka dengan mendukung proposal Amerika Serikat tersebut di atas. Alasan yang dikemukakan oleh wakil PM Singapura ketika itu, Tony Tan, Singapura berhasrat agar negara-negara luar selat yang menggunakan Selat Malaka (*user states*) dapat membantu untuk mengontrol keamanan Selat Malaka, sebab menurutnya, " ... *it is not realistic to unilaterally confine such patrols only to countries in this part of the world*". Dan untuk mengimplementasikan konsep multilateralisme di kawasan ini, Singapura mengusulkan latihan naval bersama di Selat Malaka termasuk untuk India, Jepang, Korea Selatan dan Amerika Serikat (Huma Siddiqui, 2004). Sebagai reaksi, Indonesia dan Malaysia membuat usulan serupa yaitu memperkuat lagi kerjasama segitiga antara Indonesia-Malaysia dan Singapura.

Pada akhirnya persamaan persepsi ancaman dan potensi ancaman terhadap perompak, perampok, dan potensi terorisme maritim di Selat Malaka mendorong kerjasama antar *littoral states*. Kerjasama-kerjasama bilateral terjalin melalui Operasi khusus Indonesia-Singapura (Patkor Indosin), Operasi Malaysia-Indonesia (Patkor Malindo), dan Operasi Optima Malaysia-Indonesia yang melibatkan unsur-unsur Bea Cukai, KPLP, DKP dan Polairud. Selain itu, ketiga *littoral states* tersebut menyepakati kerjasama trilateral untuk melakukan patrol bersama melalui Operasi Malsindo (Malaysia-Singapura-Malaysia). Malsindo merupakan jawaban Angkatan Laut Indonesia, Malaysia dan Singapura untuk bekerjasama melalui patroli laut bersama untuk menciptakan keamanan di Selat Malaka. Patroli bersama dalam kerangka Malsindo yang *dilaunching* pada 20 Juli 2004 dimaksudkan untuk memperkokoh keamanan *littoral states* di Selat Malaka.

Namun operasi patroli MALSINDO tersebut dipandang oleh beberapa pihak tidak cukup efektif untuk menangkap para perampok, perompak maupun terorisme di Selat Malaka. Konsep kerjasama patrol bersama tersebut dinilai berpotensi menimbulkan kebingungan, inefisiensi, dan mislokasi. Bahkan IMB (International Maritime Bureau) mendeskripsikan sistem MALSINDO sebagai "*ridiculous*", ini dikarenakan patroli salah satu negara tidak dapat melintasi batas territorial laut negara lain ketika mengejar perompak. Memasuki batas territorial laut suatu negara akan dianggap sebagai pelanggaran terhadap kedaulatan nasional negara tersebut. Seperti diungkapkan oleh Menteri Pertahanan Malaysia yang juga Wakil PM ketika itu, Najib Tun Abdul Razak, "*...you don't enter others' territorial waters. No sharing of vessels, no hot pursuit. We have no respects the cardinal principle of national sovereignty*" (J.N Mak, 2006: 55). Wajar jika antara operasi kerjasama MALSINDO dan isu pelanggaran kedaulatan tersebut menimbulkan dilema tersendiri bagi

pemerintahan masing-masing negara sebab isu tersebut beberapa kali telah memicu konflik perbatasan antara Indonesia dan Malaysia sehingga membuat hubungan diplomati kedua negara menjadi tegang.

### **Kesimpulan**

Perbedaan pandangan antara negara-negara sekitar Selat Malaka merupakan tantangan tersendiri bagi kesinambungan kerjasama di kawasan ini dan pandangan terhadap kehadiran kekuatan asing di untuk mengamankan Sekat Malaka. Apabila potensi ancaman keamanan dari perompak, perampok laut dan potensi terorisme maritim di Selat Malaka betul-betul terjadi, maka akan menambah keraguan negara-negara lain terhadap kemampuan *littoral states* untuk mengamankan Selat Malaka. Kondisi tersebut akan memperkuat kembali permintaan negara-negara besar atau *user states* untuk diberi hak yang serupa dengan *littoral states* untuk menentukan keselamatan maritim di selat tersebut. Jika kehadiran tentara atau pangkalan militer asing di kawasan ini terwujud, maka ia bisa menjadi bumerang bagi kedaulatan negara *littoral states* dan independensi kawasan Asia Tenggara pada umumnya.

Oleh karena itu keberadaan pangkalan militer AS di kawasan ini bukan solusi atas permasalahan kapabilitas *littoral states* ketika berhadapan dengan perompak, perampok laut, dan potensi terorisme maritim, sebab masih ada formula lainnya yang dapat dikembangkan untuk menghadapi ancaman keamanan di Selat Malaka. Diantaranya adalah dengan upaya-upaya seperti transfer teknologi persenjataan, penjualan senjata, pertukaran informasi, latihan bersama, dan sebagainya. Selain itu, kerjasama dalam kerangka ASEAN berupa *ASEAN Security Community* (ASC) tetap menjadi salah satu pilihan dan pilar utama pendekatan negara-negara di sekitar Selat Malaka untuk menjaga keamanan selat tersebut dan keamanan kawasan Asia Tenggara pada umumnya. Belum lagi dengan pendekatan sosial, ekonomi dan budaya untuk menggali latar belakang atau faktor pendorong munculnya ancaman keamanan tersebut yang juga perlu mendapat perhatian dalam kerangka kerjasama ASEAN. Tentu saja optimisme terhadap kerjasama itu masih dapat dibangun sepanjang negara-negara anggotanya dapat mengesampingkan perbedaan kepentingan di antara mereka dan memperkuat komitmen kerjasama multilateral dalam kerangka ASC tersebut.

### Daftar Pustaka

- Asia Times Online, news 2004. *Malacca Strait: Target for Terror*. 11 Agustus 2004
- Bername News Online 4 Desember 2005
- CBN News, *Keep Yanks Out*, dalam [http://www.abs\\_cbnnews.com](http://www.abs_cbnnews.com).
- Hough, Peter. 2004. *Understanding global security*. London: Routledge .
- Howarth, Peter . 2006, *China`s Rising Sea Power The PLA Navy`s Submarine Challenge*, London; Routledge.
- ICC-IMB Report. *Piracy and Armed Robbery Against Ships* , Annual Report 2003 dan Report 1 January 2004-30 Juni 2004
- Johnson, Derek dan Mark J.Valencia. 2005. Conclusion: Toward an Agenda for Piracy Research, dalam Johnson dan Valencia, eds.,. *Piracy in Southeast Asia*, Singapore: ISEAS.
- Jung, Kang Sang. 2006. Rivalries Threaten New Cold War Era in East Asia. Dalam *Japan Focus Journal* , diakses dalam <http://japanfocus.org>.
- Lanteigne, Marc. 2008, China`s Maritime Security and the “Malacca Dilemma”, dalam *Asian Security* 4 (2), London: Routledge.
- Leong, Henry. 2007. Chinese energy security: geopolitics versus interdependence. *Energy perspectives on Singapore and the region*. Singapore: ISEAS.
- Mak, J.N. 2006, Unilateralism and Regionalism: Working Together and Alone in the Malacca Strait, dalam Graham Grard Ong-Webb (ed.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, hlm. 90, Singapore: ISEAS.
- Pollack, Jonathan D. 2008. Energy Insecurity with Chinese and American Characteristics: Implications for Sino-American Relations. Dalam *Journal of Contemporary China* Volume 17, Number 55, May 2008. London: Routledge.
- Ronzitti, Natalino. 1990. The Law of the Sea and the Use of Force Against Terrorist Activities, dalam Natalino Ronzitti (ed.), 1990. *Maritime Terrorism and International Law* , Dordrech: Martinus Nijhoff.

Siddiqui, Huma. 2004. India, Amerika, Singapore oint naval exercise in August. *The Financial Express*. 16<sup>th</sup> of April 2004.

Valencia, Mark J. 2006. The Politics of Anty-Piracy and Anti-Terrorism Responses in Southeast Asia, dalam Graham Grard Ong-Webb (ed.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, hlm. 90, Singapore: ISEAS.

Votti, Paul R. dan Kauppi, Mark V. 1999. *International relations theory: realism, pluralism, globalism, and beyond*. (Third edition). USA: Ally and Bacon.

Yong, Wang. 2005, *East Asia Community and Nontraditional Security: A Proposal from China*. Dalam [www.IRChina.Org](http://www.IRChina.Org).

Walt, Stephen M. 1991. The Renaissance of Security Studies. Dalam *International Studies Quarterly* 35(2).

<http://web.utm.my/centepis>.18 Januari, 2010.

<http://.Tempointeraktif.com>, 25 Februari 2011.