



## Strategi Cina menghadapi “*Malacca Dilemma*” dalam Rangka Pengamanan Jalur Energy Cina di Selat Malaka

### ‘*Malacca Dilemma*’ and Oil Transport: China’s Strategy and The Sea Lane Security in The Malacca Strait

Suci Rahmadani<sup>1)</sup>\*, Heri Kusmanto<sup>2)</sup> & Warjio<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Program Studi Pascasarjana Magister Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sumatera Utara, Indonesia

<sup>2)</sup> Departemen Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sumatera Utara, Indonesia

Diterima: Maret 2019; Disetujui: Juni 2019; Dipublish: Juni 2019.

#### Abstrak

Sebanyak 80 (persen) impor minyak Cina melewati Selat Malaka. Ketergantungan Cina terhadap Selat ini tentu saja tidak terelakkan. Di satu sisi, pemerintah Cina ingin mengurangi ketergantungan impor minyaknya melalui selat ini, mengingat rawan sabotase, perompakan, dan intervensi dari negara besar (Amerika dan India), yang mempunyai proksi di negara yang berdekatan dengan Selat Malaka. Adapun teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori strategi maritim oleh Alfred T. Mahan, Teori Geopolitik Sir Balford Mackinder, dan Teori *Balance of Power* dari Nye. Selanjutnya metode yang digunakan adalah metode analisa data kualitatif. Berdasarkan kondisi ini, Cina mencoba dan berusaha mencari alternatif lain dalam rangka mengamankan energy mereka. Diantaranya adalah membangun pipa minyak dan jalur kereta api serta jalan raya (*Belt and Road Initiative*), *String of Pearls*, *Nine Dash Linedan* pembangunan *Kra Canal* di Thailand.

**Kata Kunci:** Strategi China, *Malacca Dilemma*, Selat Malaka, *Nine Dash Line*.

#### Abstract

As much as 80 (percent) of Chinese oil imports pass through the Malacca Strait. China's dependence on the Strait is certainly inevitable. On the one hand, the Chinese government wants to reduce its dependence on oil imports through this strait, given the vulnerability to sabotage, piracy and intervention from major countries (America and India), which have proxies in countries adjacent to the Malacca Strait. Based on these conditions, China tried and tried to find other alternatives in order to secure their energy. Among them are building oil pipelines and railways and belt roads, *String of Pearls*, *Nine Dash Line*, and the construction of the *Kra Canal* in Thailand. The theories used in this study are the theory of maritime strategy by Alfred T. Mahan, Sir Balford Mackinder's Geopolitical Theory, and the *Balance of Power Theory* of Nye. then the method used is a qualitative data analysis method.

**Keywords:** China's Strategy, *Malacca Dilemma*, *Malacaca Strait*, *OBOR* dan *Nine Dash Line*.

**How to Cite:** Rahmadani, S. Kusmanto, H. & Warjio. (2019). Strategi Cina menghadapi *Malacca Dilemma* dalam rangka Pengamanan Jalur Energy Cina di Selat Malaka. *JUPIIS: Jurnal Pendidikan Ilmu-ilmu Sosial*, 11 (1): 141-148.

\*Corresponding author:

E-mail: [sucirahmadani1006@gmail.com](mailto:sucirahmadani1006@gmail.com)

ISSN 2085-482X (Print)

ISSN 2407-7429 (Online)

## PENDAHULUAN

Selat Malaka berbatasan langsung dengan tiga negara, yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura. Selat Malaka secara geopolitik sangat vital sebagai jalur laut terpendek antara Samudera Hindia dan Laut China Selatan atau Samudera Pasifik, yang memiliki nilai strategis tidak hanya bagi negara pantai (*littoral state*) tetapi juga bagi negara pengguna (*user state*). *User State* terbesar saat ini adalah China. Sebanyak 80% impor minyaknya melewati selat ini, sedangkan kita mengetahui industrialisasi di China berlangsung sangat cepat, dan membutuhkan energy minyak agar roda industrinya terus berputar. Keadaan ini tak pelak lagi telah membawa Selat Malaka kepada posisi dilematis China (*Malacca Dilemma*). Seperti yang diungkap oleh Hu Jintao:

*"... In November 2003 President Hu Jintao declared that "certain major powers" were bent on controlling the strait, and called for the adoption of new strategies to mitigate the perceived vulnerability. Thereafter, the Chinese press devoted considerable attention to the country's "Malacca Dilemma," leading one newspaper to declare: "It is no exaggeration to say that whoever controls the Strait of Malacca will also have a stranglehold on the energy route of China" (China Youth Daily, June 15, 2004).*

Di satu sisi, pemerintah China ingin mengurangi ketergantungan impor minyaknya melalui selat ini mengingat rawan sabotase, perompakan, dan intervensi dari negara besar (Amerika dan India), yang mempunyai *proxi* di negara yang berdekatan dengan selat malaka. Bagi Cina keamanan Selat Malaka untuk impor minyaknya dari Timur Tengah sangat penting diwujudkan, agar roda industri dalam negeri Cina tidak terganggu. Namun disisi lain, China juga menyadari ketergantungan yang begitu tinggi kepada Selat ini telah menimbulkan kerawanan dari intervensi militer, keamanan dari negara-negara lain.

Berdasarkan kondisi ini, China mencoba dan berusaha mencari alternatif lain dalam rangka mengamankan energy mereka. Diantaranya adalah membangun pipa minyak dan jalur kereta api serta jalan raya (*Belt and Road Initiative*), *String of Pearls*, *Nine Dash Line*, dan pembangunan *Kra Canal* di Thailand. Sehingga dengan demikian China berharap tidak ada lagi ancaman terhadap kebutuhan energinya dan ekspor negaranya.

## METODE PENELITIAN

Adapun metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif merupakan suatu cara yang digunakan untuk memecahkan masalah yang ada pada masa sekarang berdasarkan fakta dan data-data yang ada. (Prasetyo, 2005). Jenis penelitian deskriptif ini gunakan untuk menjelaskan awal masalah atau objek tertentu secara terperinci. Penelitian deskriptif ini juga akan membantu dalam menjawab pertanyaan mengenai keadaan objek atau subjek tertentu secara rinci. (Bagong, 2005). Selanjutnya Menurut Whitney, metode deskriptif adalah pencarian masalah-masalah dalam masyarakat, serta cara yang berlaku dalam masyarakat serta dituasi-situasi tertentu, termasuk hubungan-hubungan kegiatan, sikap-sikap, pandangan-pandangan serta proses-proses yang sedang berlangsung dan pengaruh-pengaruh dari suatu fenomena. (Nazir, 1998). Penelitian awal dilakukan dengan Pengumpulan bahan dari berbagai sumber setelah melalui identifikasi masalah. Adapun sumber yang digunakan seperti buku, jurnal, dokumen, dan wawancara. Selanjutnya data yang ada di olah, sehingga diperoleh fakta dan jawaban atas rumusan permasalahan yang ada di lapangan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengamanan pasokan energy China yang melintasi Selat Malaka menjadi perhatian serius oleh pemerintah China.

Hal tersebut dikarenakan sebanyak 80 persen dari impor China yang berasal dari Timur Tengah haruslah melewati Selat Malaka. Hal tersebut dikarenakan jika melewati Selat alternatif seperti Lombok dan Makassar akan 5 hari lebih lama. Bagi China, keamanan Selat Malaka untuk impor minyaknya dari Timur Tengah sangat penting diwujudkan, agar roda industri dalam negeri tidak terganggu oleh supply minyak dari Timur Tengah. Namun di sisi lain China juga menyadari ketergantungan yang begitu tinggi kepada Selat ini telah menimbulkan kerawanan dan berbagai intervensi. Satu sisi, ancaman-ancaman terhadap keamanan maritim mencakup pembajakan, perompakan dan terorisme maritim.

Selain ancaman-ancaman terhadap keamanan maritim yakni yang mencakup pembajakan, perompakan dan terorisme maritim, dalam perspektif lain, yaitu dari sisi kepentingan strategis Amerika dalam menguasai dan mengontrol kawasan Asia Tenggara secara militer, sejak awal menyadari betul jika Selat Malaka merupakan urat nadi China. Maka dalam konstalasi yang kian menajamnya persaingan Amerika-China dalam beberapa tahun ke depan, menguasai Selat Malaka merupakan langkah strategis Amerika menjinakkan China di kawasan Asia Tenggara.

Berdasarkan kondisi di atas, China kemudian mengambil beberapa langkah untuk menangani "*Malacca Dilemma*". Langkah tersebut salah satunya melihat alternatif lain yakni seperti membelah daratan Thailand (*Kra Canal*), membangun pipa minyak dari Myanmar ke Kunming, Gwadar, Pakistan ke Shanghai melalui Xinjiang, serta dari Iran melewati Pakistan dan India kemudian ke China (*Belt and Road Initiative*), serta membangun strategy militer (*String of Pearls*).

#### a. **Strategi Belt and Road Initiative (BRI)**

Pada akhir 2013, Presiden Cina Xi Jinping mengumumkan salah satu

kebijakan luar negeri China yang paling ambisius, Presiden Xi Jinping menyerukan pembangunan Sabuk Ekonomi Jalan Sutra dan Jalur Sutra Maritim Abad 21, yang secara kolektif disebut *One Belt One Road (OBOR)* atau juga yang dikenal sebagai *Belt and Road Initiative* (Cai, 2017). Tujuannya adalah untuk membangun jalur perdagangan antara China dan negara-negara di Asia Tengah, Eropa dan negara-negara Indo-Pasifik. OBOR merupakan proyek ambisius yang mencakup hampir 65 negara, dengan persiapan dana sekitar \$1 triliun oleh China dalam bentuk investasi pemberian pinjaman berbagai proyek infrastruktur yang meliputi jaringan jalan, kereta api, saluran pipa minyak, jaringan listrik, pelabuhan dan proyek infrastruktur lainnya yang dimaksudkan untuk menghubungkan China dengan dunia. OBOR terdiri dari dua jalur, yakni jalur laut dan jalur darat.

*The silk Road Economic Belt (SREB)* berfokus untuk menyatukan China, Asia Tengah, Rusia, Eropa yang menghubungkan China dengan Teluk Persia dan Laut Tengah dan juga menghubungkan China dengan Asia Tenggara, Asia Selatan dan Samudera Hindia. Jalur sutra Maritim abad 21 (MSR) yang akan menghubungkan Cina ke Eropa melalui Laut Cina Selatan dan Samudera Hindia dalam satu rute dan dari pantai Cina melalui Laut Cina Selatan ke Pasifik Selatan di Rute lainnya. (Satya Pratama: 2008).

Lebih lanjut, fakta yang ada menunjukkan bahwa beberapa negara yang akan dilalui oleh pipa minyak darat maupun jalur kereta api membawa masalah dan kerumitan tersendiri. Seperti pembangunan dan perluasan terhadap pelabuhan Guadhar di Pakistan yang dianggap sangat strategis karena dekat dengan Selat Hormuz dan Benua Eropa. Pertama biaya perbaikan pelabuhan terlalu besar yakni sekutar USD 250 juta dan USD 45 milyar untuk pembangunan proyek energi, infrastruktur darat dan jalur kereta api. Selanjutnya adanya sengketa wilayah Khasmir antara India dan Pakistan yang

akan dilalui oleh jalur pipa minyak Cina. Dalam hal ini tentu saja Cina mempertimbangkan resiko menghadapi India yang merupakan negara yang sangat besar dan terbesar di Asia Selatan.

#### **b. Strategi Pembangunan Kra Canal di Thailand**

Cina berusaha memperluas konsep new silk road atau jalur darat Asia Tengah dengan Jalur laut Asia Tenggara yakni dengan melalui pembangunan Terusan Kra di Thailand. Terusan Kra (*Kra Canal*) merupakan sebuah proyek galian sebuah kanal yang akan menghubungkan Samudera Hindia dan Teluk Thailand. Kra Canal akan menjadi rute maritim terpendek antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Melalui rute ini sebuah kapal mampu menghemat sekitar 700 neutikal mil dibandingkan melewati Selat Malaka.

Namun, Berdasarkan hasil telaah penulis, terdapat beberapa resiko atau juga kendala terhadap pembangunan Kra Canal ini. hal tersebut dikarenakan letak Tanah Kra berada di Thailand Selatan berdekatan dengan Pattani yang rawan terhadap gerakan sparatis dan pemberontakan kepada pemerintah pusat di Bangkok. Kemungkinan sabotase terhadap pipa minyak yang melewati wilayah tersebut sangat berbahaya bagi kelangsungan impor minyak Cina. Hal lain juga perlu di amati yakni terdapat sikap anti Cina di Thailand yang cukup signifikan untuk diperhitungkan. Kejatuhan Taksin Shinawatra demikian juga pengakhiran pemerintahan Yin Luck menunjukkan sikap anti Cina bukanlah hal yang bisa di remehkan. Walaupun dianggap akan mendatangkan keuntungan bagi Thailand dan membaginya menjadi dua negara, yakni Selatan menjadi Islam dan Utara Buddha. Kekhawatiran ini bukan tanpa alasan karena memang bibitnya sudah ada tetapi selalu ditiupkan secara konstan oleh Malaysia dan Singapura yang akan sangat dirugikan bila Terusan Kra ini terjadi.(Vegabond, 2016).

#### **c. *String of Pearls***

Kepentingan China di Asia Tenggara ditandai sejak awal tahun 1990an melalui kebijakan "*good neighbourlines*". China berupaya menguatkan hubungan dengan negara-negara di Asia Tenggara melalui ASEAN paska tragedi Tiananmen 1989 (Kuik, 2005). Untuk mengetahui lebih lanjut mengenai strategi maritim China, terlebih dahulu mesti melihat kebijakan pertahanan keamanan China. Berdasarkan butuh putih pertahanan China tahun 2008, sektor pembangunan ekonomi dan sektor strategi pertahanan menjadi prioritas yang saling melengkapi. Hasil dari pembangunan sektor ekonomi diproyeksikan digunakan untuk mendukung pengembangan dan modernisasi sektor pertahanan dan militer dengan tujuan mengamankan wilayah, khususnya wilayah laut.

Berkaitan dengan kepentingan Cina di Selat Malaka, Cina menghadapi apa yang dinamakan "*Malacca Dilemma*". Negara atau kekuatan eksternal yang mengontrol Selat Malaka hingga ke Samudera Hindia dipersepsikan oleh Cina sebagai ancaman bagi jalur keamanan energinya (*energy security*). Dilema yang di hadapi Cina adalah, dibalik ketergantungan Cina yang tinggi pada terkawalnya keamanan Selat Malaka, di sisi lain Cina tidak boleh melakukan pengawalan yang optimal dan efektif sekehendaknya. Secara kapabilitas, angkatan laut Cina memang kuat, namun aktivitas angkatan laut Cina tidak boleh secara militeris melakukan manuver berlebih di Selat Malaka. Sebagai laut teritorial dan bukan laut bebas (*high seas*), kedaulatan Selat Malaka masih milik negara-negara pantai (Indonesia, Malaysia dan Singapura). Dengan pengerahan kekuatan militer dan juga mengingat agresifitas Cina dalam beberapa kasus di Laut Cina Selatan dan Isu Taiwan, menimbulkan dilemma keamanan, sea denial, atau konflik bahkan dari negara-negara besar lainnya. (Ayushia, 2014).

*String of Pearls* adalah sebuah istilah yang diberikan oleh tim ahli dari

perusahaan konsultan Booz Allen yang berbasis di Amerika Serikat untuk menyebut strategi yang dilakukan China di sepanjang Sea Lines of Communication (SLOC) yang membentang dari Laut China Selatan hingga Samudera Hindia. String of Pearls menghubungkan jalur laut mulai dari Teluk Arab, melewati Samudera Hindia, Selat Malaka, menuju Laut China Selatan. Jalur *String of Pearls* menjadi jalur pengiriman utama impor dan ekspor minyak China. Jalur ini dipilih pemerintah China sebagai jalur yang paling utama untuk kegiatan ekspor dan impor karena jalur tersebut merupakan jalur tercepat yang menghubungkan China dengan negara-negara pengekspor energi bagi kebutuhan industri dalam negeri China.

Pada perairan ini pulalah pemerintah China menepatkan kekuatan militernya disepanjang jalur *String of Pearls*. China menepatkan sejumlah pasukan militer serta peralatan militer yang canggih pada tiap-tiap pelabuhan dimana negara tersebut telah menjalin kerjasama. String yang di maksudkan disini adalah mengarah pada serangkaian wilayah yang berada di sepanjang garis lepas pantai Laut China Selatan, sedangkan Pearl yang dimaksud disini adalah merujuk pada pelabuhan-pelabuhan strategis yang telah dibangun oleh China dan dimulai dari Selat Hormuz, Samudera Hindia, Selat Malaka dan Laut China Selatan, sedangkan pearls merujuk pada pelabuhan strategis yang terletak di Pakistan (Gwadar Port), Sri Lanka (Hambantota Port), Bangladesh (Pelabuhan Kontainer di Vhittagong), Burma (mendukung Burma sebagai suplier minyak), Kamboja (Jalur Kereta) dan Thailand di Kara Isthmus (Kra Canal). Guna mengamankan jalur perdagangan ekspor ini, China telah dan terus membangun armada dan angkatan perangnya secara besar-besaran terutama di Laut China Selatan.

#### **d. Nine Dash Line**

Masalah Laut Cina Selatan dalam beberapa tahun belakangan ini menjadi sebuah topik yang hangat dibicarakan oleh media global sejak Cina mengklaim sembilan garis putus-putus (*nine dash line*). Cina secara sepihak mengeluarkan peta pada tahun 1947. Peta tersebut memuat garis putus-putus yang melingkupi hampir seluruh kawasan Laut Cina Selatan. Cina mengajukan klaim ini berdasarkan pada prinsip "historic waters" atau perairan yang konon menurut sejarah Tiongkok merupakan bagian dari wilayah dalam yurisdiksi Tiongkok. Tentunya klaim ini ditentang oleh beberapa negara di sekitar Laut Cina Selatan yang merasa terganggu atas wilayah teritorialnya seperti Filipina, Malaysia, Vietnam, Kamboja yang memiliki kalim terhadap wilayah tersebut sesuai dengan kesepakatan UNCLOS.

Garis putus-putus tersebut di kenal juga dengan garis U karena bentuknya menyerupai huruf U, merupakan klaim Cina di Laut Cina Selatan yang terjadi pada Tahun 1947 sebelum adanya UNCLOS 1982. Namun setelah UNCLOS 1982 ditandatangani pada 10 Desember 1982 dan mulai berlaku sejak 16 November 1994, Cina tidak melakukan penyesuaian terhadap ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam UNCLOS 1982 dan tetap menganggap wilayah Laut Cina Selatan sebagai bagian dari wilayah kekuasaannya.

Klaim Cina atas beberapa wilayah di Laut Cina Selatan dimulai ketika deklarasi teritorial Laut Cina pada 4 September 1959, Cina mendeklarasikan wilayah teritorial 12 mil lautnya. Dan ini menjadi momentum awal Cina mulai mengklaim kedaulatannya terhadap Dongsha, Shisha, Zhongsha, dan Nansha, sebagai berikut:

*"The breadth of the territorial sea of the people's Republic of China shall be twelve nautical miles. This provision applies to all territories of the people's Republic of China, including the Chinese mainland and its coastal island, as well as Taiwan and its surrounding islands, the Penghu Island and*

*all other islands belonging to China which are separated from the mainland and its coastal islands by the high seas.” (Taisaku, 2012)*

*Nine Dash Line* merupakan sebuah kata yang digunakan untuk melihat klaim China yang dipetakan dalam sembilan garis putus-putus di Laut China Selatan. Namun, klaim China terhadap wilayah tersebut mendapat penentangan dari beberapa negara yang berada di sekitar kawasan tersebut. Hal inilah yang kemudian menjadikan konflik di Laut China Selatan. Pada dasarnya konflik di Laut China Selatan telah dimulai sejak akhir abad ke-19 ketika Inggris mengklaim Kepulauan Spratly, diikuti oleh Tiongkok pada awal abad ke 20, dan Perancis sekitar tahun 1930-an. Disaat berkecamuknya perang dunia II, Jepang mengusir Perancis dan menggunakan Kepulauan Spratly sebagai basis kapal selam. Dengan berakhirnya perang dunia II, Perancis kembali mengklaim kawasan tersebut sebagai bagian dari kepentingan keamanan dari kawasannya. Sejak 1970 klaim terhadap kawasan tersebut meningkat pesat sejalan dengan perkembangan penemuan dan hukum internasional.

Klaim terhadap Laut China Selatan yang dilakukan oleh negara-negara sering kali berdasarkan pada alasan historis semata. China mengklaim Laut China Selatan berdasarkan sejarah bahwa Kepulauan Paracel yang terletak 300 km sebelah tenggara pantai China telah dikuasai oleh Pemerintahan Dinasti Han antara 206 sebelum masehi hingga 220 sesudah masehi. Disebutkan pula oleh direktur Institut Arkeologi Provinsi Guangdong; Gu Yunguan, 98% benda-benda yang telah ditemukan digugus Paracel merupakan mata dagangan buatan China. Sejak itu China terus melancarkan berbagai upaya demi membuktikan kedaulatannya atas Kepulauan Paracel termasuk Kepulauan Spratly dengan berpegang pada dokumen sejarah dan peninggalan Arkeologi. Sedangkan Vietnam

berpendapat bahwa Kaisar Gia Long dari Vietnam (2802) telah mencantumkan Spratly sebagai wilayah kekuasaannya. Nelayan - nelayan Vietnam sebelumnya telah lama melakukan pelayaran di wilayah tersebut. Vietnam juga menyebutkan bahwa Kepulauan Spratly dan Paracel secara efektif didudukinya sejak abad ke-17 ketika kedua kepulauan itu tidak berada dalam penguasaan suatu negara. Vietnam tidak mengakui wilayah kedaulatan Tiongkok di kawasan tersebut, sehingga pada saat Perang Dunia II berakhir Vietnam Selatan menduduki Kepulauan Paracel, termasuk beberapa gugus pulau di Kepulauan Spratly.

## SIMPULAN

Selat Malaka adalah perbatasan laut (*sea borderlines*) Indonesia, Malaysia, dan Singapura, serta merupakan salah satu selat tersibuk di dunia. Selat yang membentang sekitar 800 km dan lebar 1.7 km ini merupakan lintasan terdekat yang menghubungkan Samudera Hindia menuju Samudera Pasifik dan sebaliknya. User State terbesar di Selat Malaka saat ini adalah China. Sebanyak 80% dari impor China yang berasal dari Timur Tengah dan Angola haruslah melewati Selat Malaka karena jika melewati selat alternative seperti Lombok dan Makassar akan 5 hari lebih lama dan sudah banyak digunakan oleh kapal-kapal bermuatan besar lainnya demikian juga untuk keselamatan navigasi rute Malaka lebih baik. Bagi Cina keamanan Selat Malaka untuk impor minyaknya dari Timur Tengah sangat penting diwujudkan, agar roda industri dalam negeri tidak terganggu oleh supply minyak dari Timur Tengah. Namun disisi lain, China juga menyadari ketergantungan yang begitu tinggi kepada Selat ini telah menimbulkan kerawanan dari intervensi militer, keamanan dari negara-negara lain. Keadaan ini semua dirangkum oleh mantan Presiden Hu Jintao dalam apa yang dinamakan “The Malacca Dilemma”. Serangkaian langkah mengurangi

ketergantungan terhadap Selat Malaka secara agresif dilakukan oleh pemerintah China. Mulai dari pembangunan Kra Canal yang membelah Thailand, membangun pipa minyak dan kereta api yang terangkum dalam Mega Proyek Raksasa *One Belt One Road Initiative*, membangun sistem keamanan militer yang terangkum dalam *String of Pearls* serta penguasaan terhadap Laut Cina Selatan yang terangkum dalam *Nine Dash Line*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Prastowo, A. (2011). Metode Penelitian Kualitatif dalam Perspektif Rancangan Penelitian. Depok: Ar-Ruzz Media.
- Prasetyo, B. dkk. (2005). Metode Penelitian Kuantitatif: Teori dan Aplikasi. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Suyanto, B. & Sutinah. (2005). Metode Penelitian Sosial. Jakarta: Kencana Prenada.
- Buntoro, K. (2006). Antara Piracy dan Armed Robbery at Sea (Tinjauan Singkat Keamanan di Selat Malaka) Lex Jurnalica Vol. 3 No. 2 diakses dari <https://media.neliti.com//media/publications/17941-ID-antara-piracy-dan-armed-robbery-at-sea-tinjauan-singkat-keamanan-di-selat-malaka.pdf> pada tanggal 23 Oktober 2018.
- Calam, A. & Sobirin. (2009). Formulasi Geopolitik di Era Reformasi, Jurnal SAINTIKOM, Vol. 7/No. 2 Agustus.
- Cornish, P. & Donaldson, K. (2020). World of War. UK: Hodder & Stoughton.
- Cresswell, J.W. (1994). Research Design: Qualitative and Quantitative Approach. London: Sage Publication.
- Davis, M. (2014). China 'Malacca Dilemma' and The Future of the PLA. The Online Journal of the China Policy Institute.
- Daoed, J. (2004). "Studi Strategi Logika Ketahanan Dan Pembangunan Nasional" Jakarta, Kompas,
- Deepa, D.D. & Vigfusson, R.J. (2017). Forecasting China's Role in World Oil Demand. FRBSF Economic Letter 2017-24. Research from Federal Reserve Bank of San Francisco.
- Dorpalen. (1942). The World of General Hausfer. New York.
- Vagabond, F. (2016). The real threat to S'pore - construction of Thai's Kra Canal financed by China. The independent - October, 2 2016. <https://jamestown.org/program/chinas-malacca-dilemma/>
- Kamdar, M. (2007). Planet India; The Turbulent Rise of The World's Largest Democracy. London: Simon & Schuster UK Ltd.
- Kong, L.K. (2005). Enhancing Navigational Safety in the Malacca and Singapore Straits: Malacca Strait on Global Spot. KAHMI.
- Kusuma, A.S. (2013) "Securing Indonesia's Sovereignty in the Sea: Focusing First on Malacca Strait", Prosiding International Conference on International System "The End of Westphalian?: Contemporary Global Challenges Toward the Nation-State System". 9 November 2013. Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, Indonesia.
- Harrison, L. (2007). Metodologi Penelitian Politik. Jakarta: Prenada Media Group.
- Mahan, A.T. (2004). The Influence of Sea Power Upon History, The Project Gutenberg eBook, September 26, [eBook #13529]
- Majalah Sindo Weekly No. 40 tahun VI, 4 -10 Desember 2017
- Masóed, M. (1994). Ilmu Hubungan Internasional: Disiplin dan Metodologi. Jakarta: LP3ES.
- Boer, M. (2003). Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global. Bandung: Penerbit PT Alumni.
- Mulyadi. S. (2005). Ekonomi Kelautan. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Monika, F. (2011). Aspek Geostrategis Selat Malaka dalam Konteks Ketahanan Nasional Indonesia Abad 21. Tesis Universitas Indonesia. Jakarta.
- Nazir, M. (1998). Metode Penelitian. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nazi, M. (1998). Metode Penelitian. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Nababan, Nurlia, Monica. (2018). Internasional Selat Malaka (Perbedaan Pandangan Indonesia dan Singapura. Repository Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sumatera Utara. Naval Postgraduate School Monterey, California (Thesis) "The Kra Canal and Thai Security" by Amonthep Thongsin/ June 2002.
- Nayar, Raj. Baldev & T.V. Paul. (2003). India in World Order; Searching for Major-Power Status. Cambridge University Press.
- Nye, J.S. (1972). The Means to Success in World Politics: Harvard's Kennedy School of Government Soft Power. Harvard University Press.
- Ogden, C. (2017). China and India; Asia's Emergent Great Powers. USA. Polity Press.
- Singh, Inderjit a/1 Singh, Tara. "Safeguarding the Strait of Malacca Against Maritime Crimes. Issues Among on Security Responsibility. International Journal of Humanities and Social Science, Vol. 2 No. 2 [Special Issue-January 2012).
- Pasaribu, R. (2008). Wawasan Nusantara. Di akses dari [https://www.4shared.com/postDownload/cwCI9oaHce/WAWASAN\\_NUSANTARA.html](https://www.4shared.com/postDownload/cwCI9oaHce/WAWASAN_NUSANTARA.html)

- pada tanggal 15 November 2018, Pukul 23.29. Hal. 206.
- Diantha, I.M.P. (2002). *Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, Berdasarkan Konvensi Hukum Laut PBB 1982*. Denpasar: Mnadar Maju.
- Prabhakar, W.L.S. (2009) "Maritime security triangulation of ASEAN-Australia-India: An Indian Perspective". dalam William T. Tow and Chin Kin Wah (ed.). *ASEAN India Australia: Towards Closer Engagement in A New Asia*. Singapore: ISEAS.
- Royal Thai Government. Synopsis of Cabinet Meeting (Online): Available on: <http://www.thaigov.go.th/news/cab/44/cabiboctol.htm> pada 10 Januari 2002.
- South China Sea: Legal Liimits and Future Prospects. Waseda Global Forum No. 10, 2013, 17-50.
- ICC, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 1 January-31 December (2004, 2005 and 2006), Paris: International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, 2005, 2006, 2007.
- Taisaku, I. (2012, "The Implementation Mechanism of The United Nations Convention on The Law of The Sea (UNCLOS): A General Overview", *Waseda Global Forum No. 9*.
- Vavro, C. (2008). "Piracy, Terrorism and the Balance of Power in the Malacca Strait". *Canadian Naval Review. Vol. 4 Number.1, (Spring 2008)*.
- Winchester, S. (2015). *Pacific; The Ocean of The Future*. Australia: Griffin Press.