

Pertahanan dan Keamanan di Selat Malaka Terhadap Meningkatnya Tren *Piracy* dan Konsistensi Kebijakan Publik serta Koneksi Wilayah *Litoral State*

Probo Darono Yakti

Departemen Hubungan Internasional

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Airlangga

Abstrak

Hadirnya pembajakan di Selat Malaka bukan merupakan hal yang baru. Orang laut merupakan sekumpulan perompak yang tunduk atas nama negara sebagai privateer pada masa Kerajaan Melayu. Kehadirannya resmi dan mendistribusikan 'pajak' lewat kapal-kapal niaga untuk dibagi hasil dengan negara sebagai otoritas tertinggi. Saat ini eksistensi pembajakan di Selat Malaka dipandang sebagai sesuatu yang bernada negatif, hal ini mengingat Selat Malaka merupakan sea line of communication terpenting di dunia yang menghubungkan pelayaran dari Samudra Hindia ke Samudra Pasifik begitu pula sebaliknya. Indonesia sebagai salah satu negara yang bertanggung jawab di atasnya masih menemukan formulasi yang tepat bagaimana mengatasi persoalan ini. Mulai dari pembentukan instrumen hukum di dalam negeri, implementasi dari hukum, hingga kerangka kerja sama dengan negara tetangga. Tiga elemen penting ini kemudian mendapatkan hambatan dan tantangan dari persoalan domestik seperti kurangnya efektivitas akibat banyaknya stakeholder yang berkepentingan dalam kebijakan penegakan hukum di atas laut terhadap para pembajak. Kehadiran Bakamla beserta TNI-AL dan Polair dapat menjadi contoh, betapa pemerintah belum bisa membagi tugas siapa penegak hukum di atas perairan, patroli rutin, dan fungsi angkatan laut sebagai blue-water navy. Untuk itu masuknya Indonesia dalam kerja sama patroli ReCAAP dan ASEAN Maritime Forum adalah dua dari beberapa opsi yang dapat ditempuh Indonesia untuk menegakkan kedaulatan di atas perairan dan memandu Indonesia untuk meraih visi kejayaan maritim di bawah Presiden Joko Widodo, Poros Maritim Dunia.

Kata kunci: Pembajakan, Poros Maritim, Pertahanan dan Keamanan, ReCAAP, ASEAN Maritime Forum.

Dalam pesta demokrasi 2014 yakni Pemilihan Umum Presiden, Joko Widodo sebagai salah satu kandidat calon presiden tidak mengusung ide-ide populis dalam

kampanyenya. 'Proyek besar' yang dicanangkannya adalah Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Tentunya hal ini tidak lepas dari faktor historis kejayaan Nusantara

pada masa lampau. Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan terbesar dengan konsep wawasan nusantara dan konsepsi ini erat berkaitan dengan strategi kemaritiman Indonesia. Sebagai pilar penting yang menjadi dasar bagi strategi maritim Indonesia, seperti halnya Deklarasi Juanda hanya berhenti pada perangkat ide, belum pada tataran implementatif. Sebaliknya Konsep Poros Maritim yang mana diungkapkan Presiden Joko Widodo yang telah dilantik pada 20 Oktober 2014 tersebut ditegaskan dalam pidatonya dalam KTT Asia Timur 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar di sela KTT ASEAN di tempat yang sama pula. Konsep-konsep yang menurut hemat kami adalah konsep yang aplikatif itu terdiri dari 5 pilar yakni: (1) Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia; (2) Komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan; (3) Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut dalam, logistik, dan industri perkapalan,

serta pariwisata maritim; (4) Diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan; dan (5) (Indonesia) sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudera, berkewajiban membangun kekuatan pertahanan maritim.¹

Isi dari Deklarasi Juanda yang ditulis pada 13 Desember 1957, menyatakan bahwa Indonesia menyatakan sebagai negara kepulauan yang mempunyai corak tersendiri. Bahwa sejak dahulu kala kepulauan nusantara ini sudah merupakan satu kesatuan. Meskipun jauh sebelum Deklarasi Juanda pada 1957 Ketentuan Ordonansi 1939 tentang Ordonansi yang dibuat oleh pihak Kolonial Hindia Belanda dapat memecah belah keutuhan wilayah Indonesia. Hal ini dikarenakan dari deklarasi tersebut mengandung suatu tujuan yaitu untuk mewujudkan bentuk wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang utuh dan bulat. Untuk menentukan batas-batas wilayah NKRI, sesuai dengan asas negara Kepulauan. Meskipun demikian Indonesia berhasil menunjukkan posisi tawarnya di dunia dengan menegaskan

¹ AntaraNews.com, Di EAS, Jokowi beberkan lima pilar Poros Maritim Dunia, 13 November 2014, diakses pada 28 Mei 2017.

<http://www.antaranews.com/berita/464097/di-eas-jokowi-beberkan-lima-pilar-poros-maritim-dunia>

bahwa Indonesia adalah sebuah kesatuan pulau yang arsipelagis melalui keaktifannya dalam sidang-sidang UNCLOS hingga akhirnya diratifikasikan UNCLOS 1982 sebagai rezim pengatur kegiatan kemaritiman dunia.² Untuk mengatur lalu lintas damai pelayaran yang lebih menjamin keamanan dan keselamatan NKRI.

Ide non-populis yang diusung pada masa kampanye pemilu menjadi tantangan serius untuk merealisasikannya ketika Presiden Jokowi resmi terpilih dan dilantik pada 20 Oktober 2014 di Majelis Permusyawaratan Rakyat. Dan seperti yang telah disinggung tim penulis sebelumnya, Presiden Jokowi kemudian mendirikan dan meningkatkan kapabilitas beberapa pos penting seperti yang ada pada Kementerian Kemaritiman dan Sumber Daya, serta menunjuk Susi Pudjiastuti sebagai Menteri Kelautan dan Perikanan. Beberapa kebijakan pun menjadi penyambung utama dalam mengimplementasikan itu semua. Susi

² Menurut Susanto (2015), negara yang ada pada kategori arsipelagis adalah negara-negara yang memperjuangkan klaim kedaulatan atas perairan dan kepulauan berikut sumber daya di dalamnya. Artinya, negara-negara seperti Indonesia memiliki kewenangan untuk menguasai laut yang berada di tengah-tengah kepulauan, termasuk laut yang berada di tepian-tepian yang ditentukan dalam UNCLOS seperti ZEE yang ditarik dari *base line* dan landas kontinen. Lebih lanjut baca I Basis Susilo (ed.),

ditunjuk menjadi Komandan Pemberantasan Illegal Fishing,³ dan hingga saat ini telah banyak kapal penangkap ikan ditenggelamkan di Perairan Indonesia karena telah secara hukum melanggar wilayah perairan Indonesia dan menangkap ikan secara ilegal.

Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia pada saat ini adalah 5,8 juta km² dengan komposisi wilayah laut 70 persennya. Begitu pula dengan garis pantai terpanjang nomor dua di dunia. Melihat hal tersebut, akan sangat kontradiktif ketika pembangunan nasional lebih difokuskan ke wilayah daratan. Padahal nilai tawar posisi negara Indonesia yang berada di antara dua benua, yakni Asia-Australia, dan dua samudera, yaitu samudera Hindia dan samudera Pasifik yang secara langsung mempunyai potensi besar dalam memperoleh kerja sama kelautan dengan negara-negara lain di kawasan regional maupun global.

Kemaritiman Indonesia: Problem Dasar Strategi Kemaritiman Indonesia, CSGS, Surabaya, 2015, hal. 7.

³ Bisnis.com, Jokowi Tunjuk Susi Sebagai Komandan Pemberantasan Illegal Fishing, 21 Oktober 2015, diakses pada 28 Mei 2017. <http://industri.bisnis.com/read/20151021/99/484578/jokowi-tunjuk-susi-sebagai-komandan-pemberantasan-illegal-fishing>

Sejauh ini, upaya pemerintah dalam memperoleh legitimasi hanya sebatas didasarkan pada pembentukan yurisdiksi perairan internasional dan diplomasi kenegaraan. Manajemen administrasi dalam mengelola aset kekayaan hayati masih lemah, sehingga didapatkan beberapa permasalahan lokal pertama berupa mafia. Namun, yang jadi permasalahan vokal di sini lebih kepada upaya pembajakan-pembajakan di atas perairan yang populer dengan nama *sea piracy*. Terdapat banyak sekali konsolidasi pemerintah dalam mengelola wilayah perairan membuat status teritorial Indonesia yang luas menjadi terancam baik secara pertahanan maupun keamanan. Fokus dari kajian karya tulis ini lebih kepada hal pertahanan dan keamanan di selat Malaka. Indonesia merupakan salah satu *litoral state* yang mempunyai kewenangan untuk menjaga selat tersebut.

Merujuk pada pidato Presiden Republik Indonesia Joko Widodo yang telah disinggung sebelumnya dibacakan pada KTT Asia Timur 2014 di Myanmar. Salah satu dari lima poin rencana pembangunan Indonesia sebagai poros maritim dunia berbunyi:

“sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudera, Indonesia memiliki kewajiban untuk membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal ini diperlukan bukan saja untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim kami, tetapi juga sebagai bentuk tanggung jawab kami dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim”.

(Presiden Joko Widodo pada KTT Asia Timur 2014 Myanmar).

Poin yang diangkat Presiden Joko Widodo ini kemudian menjadi acuan penting dalam Rencana Strategis 2015-2019 Kementerian Luar Negeri yang didasari dengan penguatan diplomasi maritim Indonesia. Memperkuat kepemimpinan dan peran Indonesia sebagai negara maritim dalam kerja sama internasional untuk memajukan kepentingan nasional.⁴ Begitu pula dengan tim penulis yang akan

⁴ Kementerian Luar Negeri. Renstra Kemenlu 2015-2019, hal. 23.

menggunakan salah satu pilar ini untuk menunjukkan capaian yang akan ditargetkan pada 5 tahun pemerintahan begitu pula dengan realitas yang ada.

Oleh sebab itu, konsekuensi terhadap penerapan fokus pemerintah Indonesia terhadap kebijakan maritimnya mau tidak mau harus melihat permasalahan keamanan laut yang masih banyak perlu dicari titik lemahnya untuk diperbaiki. Tentu saja tanpa melepaskan daratan sebagai salah satu sumber daya strategis yang dapat dimanfaatkan dan menjadi satu kesatuan antara tanah dan air. Kasus-kasus perompakan dan perampokan bersenjata menjadi jamak terjadi di sekitar selat Malaka yang merupakan salah satu selat paling sibuk di dunia saat ini. Dalam hal ini, respons pemerintah terhadap ancaman ketahanan maritim Indonesia diperlukan dalam bentuk strategi keamanan nasional. Menurut Budiman Djoko Said dalam buku *Kemaritiman Indonesia*, strategi keamanan nasional sendiri dapat dilihat sebagai *display*, gelar arahan umum penggunaan semua instrumen kekuatan nasional guna mempromosikan, mendorong, memelihara,

serta menjaga dan mengamankan objektif kepentingan nasional tercapai ke dunia luar.⁵

Indonesia sebagai negara maritim mempunyai dua strategi besar dalam mewujudkan visinya sebagai poros maritim dunia. Perwujudan strategi maritim Indonesia dapat dibagi menjadi dua, pertama strategi ke dalam dan kedua strategi keluar. Perwujudan strategi ke dalam dapat dilihat dari kebijakan-kebijakan yang sudah dilakukan pemerintahan berupa pemberantasan *illegal fishing* yang marak terjadi. Dalam pelaksanaan strategi kedalam yaitu menindaklanjuti *illegal fishing*, Indonesia dengan dasar hukum Pasal 69 ayat (4) UU Perikanan sudah melakukan penenggalaman 108 kapal penangkap ikan dalam kurun waktu Oktober 2014 sampai Oktober 2015.⁶ Kapal-kapal ini umumnya dari negara Thailand, Vietnam, dan Tiongkok. Namun, strategi keluar berupa pemberantasan ancaman *piracy* belum dapat sepenuhnya terwujud. Kurangnya inisiatif Indonesia dalam mempertegas kepentingan nasionalnya dalam menangani masalah *piracy* mengakibatkan kurangnya

⁵ I Basis Susilo (ed.), Op. Cit., hal. 59.

⁶ Kementerian Kelautan dan Perikanan. Data penenggalaman kapal update 31 Oktober 2015, 31

Oktober 2015, diakses pada tanggal 28 Mei 2017, [http://djpsdkp.kkp.go.id/public/upload/files/datapene nggelaman-kapal-up-date-31-oktober-2015.pdf](http://djpsdkp.kkp.go.id/public/upload/files/datapene%20nggelaman-kapal-up-date-31-oktober-2015.pdf)

perhatian dalam menangani permasalahan ini.

Salah satu permasalahan yang masih belum terpecahkan sampai saat ini adalah *piracy*. *Piracy* secara definitif dapat dibagi menjadi dua, yaitu perompakan serta perampokan. Perompakan secara definitif terjadi pada daerah laut lepas, yaitu laut yang bukan termasuk ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) negara menurut hukum internasional. Sedangkan perampokan bersenjata terjadi pada wilayah yang termasuk dalam perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial. Menurut perjanjian United Nation Convention on Law of the Sea (UNCLOS) 1982 pasal 101:

Perompakan dan perampokan bersenjata termasuk pada setiap tindakan ilegal kekerasan atau penahanan, atau tindakan penyusutan, bertujuan untuk kepentingan pribadi [...] terhadap kapal lain [...], atau terhadap orang atau hak milik seperti kapal.

Motivasi pelaku perampokan serta perompakan yang beragam mulai dari ekonomi sampai budaya menjadikan kasus ini terus membesar.

(UNCLOS 1982 pasal 101).

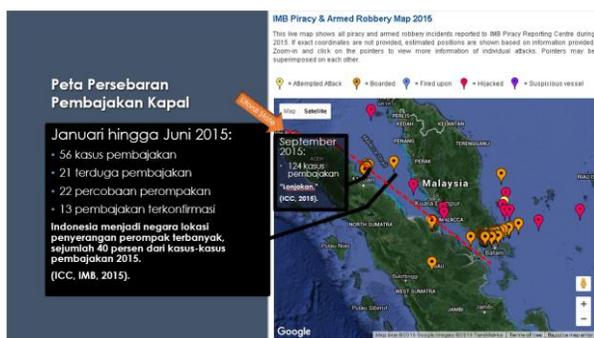
Asia Tenggara menjadi kawasan baru terjadinya perampokan dan perompakan setelah masalah di Somalia meredah. Tren perampokan bersenjata yang terjadi di wilayah Indonesia semakin meningkat dari tahun ketahun (lihat gambar 1.1). Berdasarkan data dari International Maritime Bureau (IMB), Indonesia memiliki grafik yang meningkat dari 2010 yang berjumlah 40 sampai meningkat menjadi 106 di tahun 2013 kemudian menurun 6 kasus menjadi 100 di tahun 2014. Sedangkan sampai bulan September 2015, Telah terjadi 124 kasus perampokan bersenjata, pembajakan dan berbagai macam penyerangan pada kapal yang sedang melintasi kawasan Asia Tenggara.⁷

Maraknya perampokan yang terjadi dan perompakan yang menghambat distribusi barang tentu akan berakibat pada pengeluaran biaya ekstra bagi importir

⁷ ICC, 2015, diakses pada 28 Mei 2017.

maupun eksportir. Penghitungan kerugian yang dialami baik negara maupun swasta tentu akan sulit dikalkulasi. Berdasarkan data dari UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), biaya yang dikeluarkan untuk menebus kapal serta awaknya pada tahun 2012 berkisar pada 1 sampai 16 miliar dolar AS per tahunnya dan diperkirakan akan terus naik setiap tahun. Perompakan juga memengaruhi nilai asuransi muatan kapal dengan penambahan insentif sebesar \$25 sampai \$100 per kontainer. Industri perkapalan membayar sekitar 2,3 sampai 3 miliar dolar per tahun untuk mengubah rute kapal demi menghindari area pembajak. Sedangkan, biaya untuk peralatan pertahanan mencapai 1,65 sampai 2 miliar dolar.⁸

Tidak jelasnya komando menyebabkan adanya tumpang tindih peran. Berdasarkan data dari Kementerian Kelautan dan Perikanan, terdapat tiga pihak yang dapat menenggelamkan kapal pelaku *illegal fishing* yaitu, Kementerian Kelautan dan Perikanan, TNI Angkatan Laut, dan Polair. Belum lagi ada lembaga-lembaga lain seperti Bakamla yang juga merasa institusinya berhak sebagai *coastal defense* dan ada lagi badan untuk mengkoordinasi semua kegiatan koordinasi di lautan, yakni Bakorkamla. Pemusatan dan pengalihan peran tentu saja dibutuhkan ketika adanya tumpang tindih peran di lapangan. Permasalahan *piracy* yang terus menerus meningkat perlu disikapi secara serius. TNI-AL sebagai representasi pertahanan serta simbol kedaulatan Indonesia atas wilayah dan sekitarnya dapat mengatasi terjadinya perampokan bersenjata dan perompakan. Strategi keamanan nasional di sini dipandang penting dalam menjalankan peran sebagai penghimpunan kekuatan nasional untuk mencapai kepentingan nasionalnya di laut.



Gambar 1: Jumlah pembajakan kapal Januari-Juni 2015 (Sumber: dokumentasi pribadi penulis, sumber tercantum dalam gambar)

⁸ United Nations Conference on Trade and Development 2012 Annual Report, 2012, diakses pada tanggal 28 Mei 2017.

Kerja sama regional dalam penumpasan perampokan dan perompakan juga harus dilakukan. Selain berdirinya ReCAAP (*the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*) pada tahun 2003 sebagai sentra informasi pelaporan terjadinya perampokan bersenjata serta perompakan di laut. Berbagai PMSC (*Private Maritime Security Companies*) seperti Grey Page, Pilgrim Elite, Gleen Defense Marine Asia, SEALS, dan Trident Group berdiri sebagai bentuk respons pihak swasta dalam memberantas tindakan perompakan yang merugikan berbagai perdagangan yang berlangsung. Meskipun Indonesia sampai saat ini menentang adanya campur tangan PMSC dalam mengamankan selat Malaka. Agenda ASEAN dalam menanggapi permasalahan perompakan di kawasan Asia Tenggara sudah sangat beragam seperti dibentuknya ASEAN Maritime Forum (AMF). Kemudian adanya kerja sama trilateral antara Indonesia, Singapura dan Malaysia dengan pembentukan Malacca Strait Patrols (MSP).

⁹ Liss, "The Privatisation of Maritime Security Maritime Security in Southeast Asia: Between a rock and a hard place?", dalam Asia

Pemerintah Indonesia seharusnya dapat melangkah ke tingkat strategi selanjutnya yakni strategi keluar untuk mengatasi permasalahan perompakan yang terjadi. Indonesia yang tidak berpartisipasi dalam kerja sama multilateral ReCAAP paling tidak dapat berperan aktif dalam kegiatan pelaporan serta patroli independen yang dilakukan demi memperlancar arus informasi yang dibutuhkan ReCAAP. Peningkatan alutsista yang pernah dilakukan Indonesia pada tahun 1996 perlu dicanangkan kembali.⁹ TNI yang bertanggung jawab atas kedaulatan teritorial Indonesia pun bisa berperan aktif dalam menekan adanya perompakan. Selain itu, diperlukan suatu identifikasi akar dari munculnya perompak juga perlu dilakukan oleh pihak-pihak yang nantinya dapat mengatasi masalah ini.

Usaha-usaha diplomatik juga diperlukan demi mengangkat permasalahan perompakan menjadi prioritas di forum internasional. Pengangkatan isu perompakan di Selat Malaka dalam agenda-agenda ASEAN dan internasional lainnya seperti ASEAN Regional Forum (ARF).

Research Centre Working Paper, No.141, February 2007, hal. 5.

Pertemuan intersesional mengenai keamanan maritim atau pertemuan Menteri pertahanan se-ASEAN. Langkah selanjutnya dapat berupa perluasan jaringan *Counter-Piracy*. ReCAAP kurang berfungsi secara efektif karena fungsi sebagai sentra informasi daripada *Direct-Reporting Centre* yang dapat secara langsung menangani terjadinya perompakan. Dalam hal ini, fungsi ReCAAP harus didukung dengan fungsi negara melalui angkatan lautnya. Kekurangan terakhir pada penanganan perompak di selat Malaka adalah tidak ada negara ASEAN yang berinisiatif menjadi pemimpin dalam mengatasi perompakan. Di sini, Indonesia di bawah pemerintahan Joko Widodo yang mencanangkan poros maritim dunia harus berinisiatif mengambil peran utama dalam memimpin pemberantasan perompakan. Inisiatif ini akan meningkatkan *bargaining position* Indonesia dalam forum-forum ASEAN yang akan diselenggarakan.

Penulis berkesimpulan bahwa strategi kemaritiman yang dicanangkan pemerintah Indonesia sejauh ini masih belum dapat dikatakan memadai dalam rangka mewujudkan visinya sebagai Poros Maritim Dunia. Hal ini kontras terlihat jika mengamati dinamika di laut, terutama yang

terjadi pada Selat Malaka. Pihak yang berwenang dalam penegakan supremasi Indonesia, TNI Angkatan Laut secara sumber daya manusia dan faktor-faktor pendukungnya belum memiliki sebuah legitimasi. Tentu saja ini juga membutuhkan perhatian lebih dari Pemerintah Republik Indonesia untuk terus mengoptimalkan anggaran pertahanan khususnya di laut.

Dan perlu ditekankan kembali bahwa kasus-kasus perompakan dan perampokan bersenjata yang berada di wilayah selat Malaka menunjukkan bahwa konsentrasi salah satu jalur yang terpadat volume perdagangannya ini kurang didukung dengan adanya infrastruktur penunjang kemaritiman dan militer yang memadai. Kemudian diperlukan pembenahan mendasar terhadap implementasi strategi kemaritiman Indonesia secara khusus. Kemudian, meninjau ulang kondisi Indonesia yang berada di posisi silang dan menjadi kekuatan yang diperhitungkan di ASEAN, ada perlunya Indonesia mempertegas peran ReCAAP. Meskipun Indonesia bukan merupakan salah satu negara yang 'merestui' ReCAAP, berdasarkan pertimbangan kekuatan nasional Indonesia di taraf regional, Indonesia harus berperan

untuk melakukan *direct noticing* terhadap 20 negara anggota dari ReCAAP ini supaya nantinya laporan-laporan terkait dengan perompakan dan perampokan tidak sekedar terhenti pada level forum komunikasi saja. Namun juga menjadi lembaga supervisi yang dapat memiliki kapabilitas dalam melakukan

sinkronisasi kebijakan untuk nantinya dapat diadakan operasi bersama 20 negara anggota ReCAAP, juga dalam hal ini Indonesia untuk melakukan pengawasan penuh terhadap perampokan dan perompakan laut.

Daftar Pustaka:

Buku

Susilo, Ignasius Basis (ed.), 2015. *Kemaritiman Indonesia: Problem Dasar Strategi Kemaritiman Indonesia*. Surabaya: CSGS.

David Churchman, 2005. *Why We Fight: Theories of Human Aggression and Conflict*. Lanham: University Press of America.

Artikel Daring, Berita Daring, dan Laman Web Resmi

AntaraNews.com, 2014. Di EAS, Jokowi beberkan lima pilar Poros Maritim Dunia. Kamis, 13 November 2014 13:41 WIB. [Online]. Tersedia dalam: <http://www.antaraneews.com/berita/464097/di-eas-jokowi-beberkan-lima-pilar-poros-maritim-dunia> (Diakses pada 28 Desember 2015).

Commercial Crime Services, t.t. "IMB Piracy Reporting Centre". [Online]. Tersedia dalam: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre> (Diakses pada tanggal 11 Desember 2015).

International Criminal Court. 2015.

Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2015. "Data penenggelaman kapal update 31 Oktober 2015". [PDF]. Tersedia dalam: <http://dipsdkp.kkp.go.id/public/upload/files/datapenenggelaman-kapal-up-date-31-oktober-2015.pdf> (Diakses pada tanggal 11 Desember 2015)

Kementerian Luar Negeri. 2015. "RENSTRA KEMENLU 2015 2019 FINAL DONE 220415". [PDF]. Tersedia dalam: http://www.kemlu.go.id/Documents/RENSTRA_PK_LKJ/RENSTRA%20KEMENLU%202015%202019%20FINAL%20DONE%20220415.pdf (Diakses pada tanggal 11 Desember 2015).

Liss, Caroline. 2007. "*The Privatisation of Maritime Security Maritime Security in Southeast Asia: Between a rock and a hard place?*" Asia Research Centre, Working Paper, No.141, February 2007. [PDF]. Tersedia dalam: <http://www.murdoch.edu.au/Researchcapabilities/AsiaResearchCentre/document/working-papers/wp141.pdf> (Diakses pada tanggal 11 Desember 2015).

PROFIL PENULIS



Nama Panggilan : Probo Darsono Yakti
Tempat, Tanggal Lahir : Yogyakarta, 15 Juli 1995
No HP : 08131047301
E-mail : probo_dy@live.com
Alamat Twitter/Path/Line : @masprob

Riwayat Organisasi dan Kepengurusan

- SDN Pucang 3 Sidoarjo
- SMPN 5 Sidoarjo
- SMAN 5 Surabaya
- Hubungan Internasional, FISIP, Universitas Airlangga

Riwayat Organisasi dan Kepengurusan

- Kadiv Litbang LPM Mercusuar Universitas Airlangga
- Project Officer HI CUP 2015
- Anggota Perwakilan Kelas SMAN 5 Surabaya

Riwayat Delegasi di Tingkat Nasional

- Delegasi Universitas Airlangga untuk Pelatihan Pemimpin Bangsa #9
- Delegasi Universitas Airlangga untuk PNMHI XXVIII Surakarta