



**PENGAWASAN WILAYAH LAUT SELAT MALAKA PADA  
KERJASAMA MALACCA STRAIT SEA PATROLS  
TAHUN 2011 – 2013: PERSPEKTIF INDONESIA**

Yudistira Panduwinata

Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Diponegoro

Jalan Prof. H. Soedarto, SH, Tembalang, Semarang, Kotak Pos 1269

Website: <http://www.fisip.undip.ac.id> Email: [fisip@undip.ac.id](mailto:fisip@undip.ac.id)

**ABSTRACT**

Selat Malaka yang merupakan jalur strategis yang berada dibawah kedaulatan tiga negara di Asia yaitu Indonesia, Malaysia dan Singapura, sangat rentan dengan berbagai aksi kejahatan. Indonesia, Malaysia dan Singapura, yang merupakan *littorial states* atau dalam istilah lain dari negara pantai, yaitu negara- negara yang memiliki suatu kawasan yang sama, dan bertanggungjawab penuh terhadap segala hal yang terjadi di kawasan tersebut. Penelitian ini untuk mengetahui pengawasan wilayah laut di Selat Malaka dalam perspektif Indonesia pada kerjasama *Malacca Strait Sea Patrols* Tahun 2011 – 2013. Menggunakan pendekatan pilihan rasional yang dalam kerjasama MSSP terlihat melalui *Singapore Statement*, barulah *littorial state* Selat Malaka dapat bekerja sama dalam satu kesepahaman *frame* untuk menjaga keamanan Selat Malaka. Apabila *littorial state* di Selat Malaka lalai atau gagal untuk melaksanakan tanggung jawabnya menjaga keamanan, maka memungkinkan adanya intervensi dari negara lain yang berkepentingan (intervensi internasional).

**Kata Kunci:** *Selat Malaka, Malacca Strait Sea Patrol, Indonesia, Littoral State*

**PENDAHULUAN**

Patroli terkoordinasi antara *littorial State* Selat Malaka, yaitu *Malacca Strait Sea Patrol* (MSSP) dibentuk untuk menjaga keamanan Selat Malaka. Selat Malaka merupakan wilayah yang sebagian besar terbentang antara Indonesia, Malaysia dan Singapura, memanjang antara Laut Andaman di barat laut dan Selat Singapura di tenggara jauh kurang lebih 520 mil laut dengan lebar yang bervariasi 11 – 200 mil laut. Sedangkan Selat Singapura terapat antara Indonesia dan Singapura, terbentang menurut arah barat – timur sejauh 30 mil laut dengan lebar sekitar 10 mil laut. Daerah yang tersempit dari jalur ini adalah *Phillips Chanel* yang berada di Selat Singapura, yaitu hanya mempunyai lebar 1,5 mil laut.

Dari sekian banyak jalur penghubung pelayaran niaga dunia, Selat Malaka merupakan jalur perniagaan yang sangat ramai dan padat. Secara geografis Selat Malaka memiliki letak yang sangat strategis, yaitu menghubungkan Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Oleh karena letak strategisnya, Selat Malaka sangat rawan akan kejahatan maritim. Dalam dokumen yang dikeluarkan oleh badan pengkajian dan pengembangan kebijakan DEPLU RI (2005), disebutkan bahwa ancaman kejahatan tersebut berupa pembajakan kapal, perampokan kapal, penculikan awak kapal, perdagangan manusia, penyelundupan senjata. Ada juga kemungkinan serangan teroris yang bertujuan melumpuhkan arus

perdagangan internasional dan berniat menghancurkan fasilitas perhubungan laut di perairan Selat Malaka.

Pembajakan kapal di Selat Malaka apabila mampu diberantas dengan tuntas, sehingga Selat Malaka menjadi wilayah jalur pelayaran yang aman. Selat Malaka akan menjadi modal utama bagi pemerintah Indonesia yang saat ini dipimpin oleh Presiden H. Joko Widodo, untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Sesuai dengan gagasan besar Presiden H. Joko Widodo yang beliau sampaikan pada pidatonya di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur yang diselenggarakan di Nay Pyi Taw, Myanmar. Berikut ini kutipan pidato Presiden H. Joko Widodo (13 November 2015), yaitu "Indonesia akan menjadi poros maritim dunia, kekuatan yang mengarungi dua samudera, sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa"

Setelah adanya *Malacca Strait Sea Patrols* pada tahun 2004, intensitas kasus pembajakan kapal dapat ditekan. Akan tetapi, kembali pada tahun 2011 – 2013 terjadi peningkatan pembajakan kapal, terutama di wilayah Indonesia. Pembahasan dalam penelitian ini adalah: Bagaimana pengawasan wilayah laut di Selat Malaka dalam perspektif Indonesia pada kerjasama MSSP (*Malacca Strait Sea Patrol*) Tahun 2011 – 2013. Upaya-upaya yang dilakukan oleh *User State* dan *Littoral State* di Selat Malaka, serta hambatan-hambatan yang terjadi.

Dalam dokumen yang dikeluarkan oleh *Oceans Beyond Piracy* (2008), dikatakan bahwa pola koordinasi pada *Malacca Strait Sea Patrols* dinamakan *MSP (Malacca Strait Patrols) Intelligence Exchange Group* yang mendukung patroli laut dan udara melalui Patroli Sistem Informasi Selat Malaka (MSP-IS), menggunakan aset udara dan laut yang akan dikerahkan ke tempat kejadian untuk menyampaikan informasi dari sebuah insiden yang sedang berlangsung untuk semua *Monitoring and Action Agencies* (MAA) di masing-masing negara pantai secara *real-time*. Meski demikian masih saja terdapat kasus pembajakan kapal di Selat Malaka.

Penelitian ini menggunakan pendekatan pilihan rasional. Carlsnaes (2013) menjelaskan bahwa pilihan rasional merupakan hasil individual (pada penelitian ini adalah Indonesia) maupun kolektif (*littoral state* Selat Malaka) dari pengejaran-tujuan individu di bawah kendala. Lebih lanjut dijelaskan Negara selaku aktor internasional mengejar seperti kekuasaan atau kekayaan, dan bahwa mereka cukup efektif dalam mengejar kepentingan mereka. Dalam *Malacca Strait Sea Patrols*, Indonesia selaku *littoral state* Selat Malaka tidak dipungkiri memiliki kepentingan agar supaya Selat Malaka sebagai jalur strategis pelayaran dunia menjadi aman dari pembajakan kapal. Mengenai definisi kepentingan Negara bagi kalangan "tradisional" Hubungan Internasional, kepentingan dianggap bersifat eksogen, kepentingan menjadi dasar bagi tindakan Negara (Rosyidin, 2015).

## PEMBAHASAN

Dalam kerjasama *Malacca Strait Sea Patrols* Indonesia adalah Negara yang paling berkepentingan di Selat Malaka dan yang berusaha menginisiasi adanya kerjasama harusnya dalam bingkai Indonesia bukan *littoral state* Selat Malaka apalagi Singapura. Kerjasama MSSP belum bisa dikatakan baik, rawan intervensi dari Negara yang bukan *Littoral state* Selat Malaka dan paling menguntungkan Singapura. Singapura hanya memiliki wilayah laut teritorial di Selat Singapura saja, yang murni memiliki tanggung jawab penuh di Selat Malaka itu adalah Indonesia dan Malaysia. Aset-aset untuk navigasi kapal merupakan milik Indonesia serta Malaysia, dari ujung utara Selat Malaka sampai Tenggara yang barulah kemudian memasuki Selat Singapura, tapi kapal-kapal yang lewat Selat Malaka memberikan bayarannya ke Singapura.

Ketua Forum Kajian Pertahanan dan Maritim mengatakan, "pada penyelenggaraan kerjasama keamanan (*Joint Patrol*) di Selat Malaka itu terlebih saya memandang bahwa

kerjasama semacam itu merupakan kepentingan pihak Indonesia, meskipun *Littoral State* lainnya tentu memiliki kepentingan nasionalnya di Selat Malaka. Akan tetapi, secara ideal Indonesia memang sudah semestinya melakukan kerjasama, sehingga saya pikir kerjasama *Mallacca Strait Sea Patrols* (MSSP) ini merupakan bingkai kepentingan Indonesia” (Wawancara dengan Robert Mangindaan, 29 Agustus 2016).

Kondisi Indonesia, pengelolaan secara Internal tidak dapat disamakan dengan Malaysia dan Singapura. Wakil Ketua Forum Kajian Pertahanan dan Maritim mengatakan, Indonesia menyelenggarakan kerjasama keamanan atau *Joint Patrol* di Selat Malaka untuk mengatasi tindakan korupsi dari oknum-oknum yang menyalah gunakan wewenangnya di Selat Malaka. Terlebih dari pada itu, apabila di Selat Malaka terjamin dari tindakan korupsi yang kedepan akan mendorong terciptanya *Good Governance*, maka pemerintah Indonesia juga akan menunjukkan kepada dunia Internasional bahwa Indonesia sebagai *Littoral State* di Selat Malaka mampu bertanggungjawab atas terciptanya keamanan dan kondusifitas di Selat Malaka. Indonesia juga memiliki Badan Keamanan Laut (BAKAMLA RI), yaitu Badan yang bertugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. BAKAMLA RI bertanggungjawab kepada Presiden melalui Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan. BAKAMLA RI diatur dalam UU. Nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan, serta Peraturan Presiden nomor 178 tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut. Rompok-rompok (*Sea Piracy*) dan aksi terror di titik dangkal Selat Malaka, kapal yang melintas tidak dapat melaju dengan cepat, kapal hanya melaju pada kecepatan 5 knot. Terlebih seperti kapal-kapal *Tanker* bermuatan penuh memiliki batas *deck* yang rendah pada permukaan laut, sehingga mudah dinaiki oleh para perompak yang mendekati kapal menggunakan *boat* berukuran kecil (Wawancara dengan Budiman Djoko Said, 29 Agustus 2016).

Melihat dengan apa yang terjadi di Indonesia, khususnya pada tahun 2011 – 2013 yang mengalami peningkatan pembajakan kapal secara signifikan di Selat Malaka, aplikasi dari pendekatan pilihan rasional adalah karena Indonesia sebagai aktor (*littoral state*) belum benar-benar mampu mewujudkan “kepentingan” yang mengarah pada keamanan Selat Malaka terutama di wilayah Indonesia sendiri. Oleh sebab itu, kerjasama *Malacca Strait Sea Patrols* patut dipertahankan, agar setidaknya kepentingan politik Indonesia untuk tetap mempertahankan Selat Malaka sebagai laut wilayah (bukan laut Internasional) dapat senantiasa terwujud.

Selat Malaka sangat mempengaruhi keamanan wilayah Indonesia lainnya. Ini dikarenakan Selat Malaka merupakan salah satu garis batas terluar Indonesia yang berbatasan langsung dengan Singapura, Malaysia dan Thailand, serta berbatasan tidak langsung dengan pengguna jalur Selat Malaka seperti China, Jepang, India, Amerika Serikat, dan negara-negara Timur Tengah. Ramainya Selat Malaka yang menghubungkan berbagai negara (baik langsung maupun tidak langsung) tidak lepas dari nilai strategis yang dimiliki oleh Selat Malaka, yaitu Selat Malaka memberikan jalur lintas pelayaran yang pendek dari wilayah Asia bagian Barat dengan Asia bagian Timur. Lintasan yang pendek ini berdampak pada lebih mudahnya biaya transportasi dan waktu yang ditempuh.

Hal ini tidak lantas membawa keuntungan pada Indonesia, tetapi juga membawa ancaman keamanan. Banyaknya negara yang menggunakan jasa pelayanan Selat Malaka menambah angka perompakan dan kejahatan beterserjata, bahkan Selat Malaka sempat menjadi pelayanan yang paling berbahaya di dunia. Ancaman yang juga datang dari aksi terorisme. Ancaman ini berawal dari ketakutan Amerika Serikat tentang adanya serangan teroris yang ditujukan pada jalur perekonomian.

Kegiatan *Malacca Strait Sea Patrols* (MSSP) dalam pengawasan di wilayah Selat Malaka adalah merupakan operasi angkatan laut yang terkoordinasi antar *littoral state* Selat Malaka, pemantauan dari udara oleh angkatan udara, dan pertukaran data inteljen

untuk mendukung kerjasama MSSP. Indonesia dan Malaysia dengan tegas bahwa dengan adanya *Malacca Strait Sea Patrols* (MSSP), negara pantai mampu melakukan pengamanan di Selat Malaka tanpa adanya pihak militer asing yang beroperasi di Selat Malaka.

Berdasarkan UNCLOS (Hukum Laut Internasional) tahun 1982, Selat Malaka merupakan *Transit Line Passage*, yaitu Selat yang menghubungkan atau bersinggungan ZEE antar *Littoral State*, serta jalur penghubung laut Internasional sehingga tidak ada negara yang berhak mengklaim atau memilikinya. Oleh karenanya itu maka *Littoral State* di Selat Malaka, yaitu Indonesia, Singapura, Malaysia menyelenggarakan kerjasama MSSP. Lewat pantauan udara atau *Maritim Patrols Aircraft*, pesawat milik Indonesia yang dioperasikan untuk patroli hanya mampu mendeteksi, belum pada kemampuan untuk mengidentifikasi (objek difoto dan belum bisa diidentifikasi lebih rinci). Terkait pangkalan militer Indonesia yang bertugas di sekitar wilayah Selat Malaka masih belum banyak. Contohnya hanya ada di Sabang, Tanjung Pinang, Belawan, Tanjung Balai. Supaya deteksi radar di pangkalan militer yang memiliki jangkauan terbatas, radar yang mendeteksi adanya kegiatan atau ancaman pembajakan kapal agar efektif harus ada komunikasi intensif dengan pesawat udara dan kapal patrol (Wawancara dengan Willy F. Sumakul, 29 Agustus 2016).

Apabila Indonesia memiliki *Coast Guard* maka tidak akan menimbulkan kebingungan Negara lain untuk melakukan kerjasama patroli keamanan di Selat Malaka. Contohnya saja Jepang yang urung untuk memberikan bantuan alat pendukung patroli pada Indonesia melalui *Japan Operational Operation Agency* karena pada konstitusi Jepang, jika pemerintah Jepang ingin memberikan bantuan maka harus ada instansi yang serupa di Negara yang akan menerima bantuan tersebut, misalnya dalam hal ini adalah *Coast Guard* Jepang memberikan bantuan seharusnya juga pada *Coast Guard* Indonesia.

Singapura banyak mendapat keuntungan dari kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka karena memang selain memiliki sarana dan prasarana yang sudah memadai untuk kapal-kapal transit, di Singapura juga terdapat perusahaan swasta atau *Private Security Company* yang melakukan pengawalan terhadap kapal-kapal yang melintas dengan menggunakan kapal dan juga dilengkapi persenjataan.

Intinya, Indonesia harus terlebih dahulu melihat dan memperbaiki internalnya dalam upaya untuk bekerjasama mengamankan Selat Malaka dari ancaman keamanan. Dan pada kerjasama MSSP ini, tolak ukur atau nilai objektivitas dari keberhasilan kerjasama MSSP harus lebih dipertegas, agar tidak hanya sekedar mengedepankan citra baik karena melakukan kerjasama keamanan. Terjadinya peningkatan kejadian pembajakan kapal di Selat Malaka pada tahun 2011 – 2013, merupakan hasil negatif dari *Malacca Strait Sea Patrols* dikarenakan belum adanya nilai objektivitas dari keberhasilan kerjasama *Malacca Strait Sea Patrols*.

Hal ini berhasil terlaksana karena pihak asing “menghargai dan memberikan kepercayaan” kepada *littoral state* untuk melakukan pengamanan di Selat Malaka. Bantuan mereka merupakan bantuan yang bersifat pengadaan alat pengamatan dan bantuan teknis dan bukan bantuan dalam operasi militer di Selat Malaka.

Dengan banyaknya kasus kejahatan atas kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka, tidak tertutup kemungkinan muncul gugatan atau tekanan terhadap negara pantai, termasuk Indonesia, untuk bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran di Selat Malaka. Artinya, jika *littoral state* di Selat Malaka lalai atau gagal untuk melaksanakan tanggung jawabnya menjaga keamanan, maka memungkinkan adanya intervensi dari negara lain yang berkepentingan (intervensi internasional).

Parameter berhasilnya suatu patroli keamanan di Laut itu ada 4 poin, antara lain: (a) Mampu “mendeteksi” ancaman atau potensi tindakan yang mengancam keamanan, (b) Selanjutnya mampu “diidentifikasi” berupa apakah ancaman yang terjadi, adapun

selebihnya dapat “dilokalisir” apakah intensitas suatu ancaman keamanan seperti *Sea Piracy* tersebut sering terjadi di titik lokasi tertentu. Sehingga, patroli dapat lebih difokuskan pada titik-titik lokasi yang rawan tindakan kejahatan. (c) Kemudian “diklasifikasikan” untuk dapat dilakukan penindakan yang tepat sesuai ketentuan hukum yang berlaku (*Law enforcement*). (d) Adanya pelaporan yang jelas dari hasil *Joint Patrol* tersebut sehingga dapat dijadikan bahan evaluasi. Contoh saja pada data statistik pelaporan dari *International Maritime Bureau* (IMB) bahwa di Selat Malaka sepanjang tahun 2013, terdapat 34 Awak Kapal yang di sandera oleh bajak laut di wilayah teritorial Indonesia, kenapa tidak ada pelaporan selanjutnya dari nasib ke 34 orang *crew* kapal yang dibajak itu. Adapun publik tidak mengetahui dengan jelas *report* dari kerjasama MSSP atau *Joint Patrol* tersebut (Wawancara dengan Budiman Djoko Said, 29 Agustus 2016).

Dalam pelaksanaan operasional kemaritiman masih sangat jauh dari harapan atau dikatakan berhasil karena jika dilihat dari rentang waktu 2011-2013 dimana masing-masing wilayah teritorial *littoral state* Selat Malaka tetap terjadi aksi *Sea Piracy* khususnya Indonesia mengalami peningkatan pembajakan cukup signifikan dari tahun-tahun sebelumnya. Sehingga, pada tahun-tahun selanjutnya pun belum ada parameter yang jelas untuk mengatakan bahwa MSSP atau *Joint Patrol* yang diselenggarakan tersebut sukses.

Maritim dalam hal ini tidak diartikan secara sempit yang hanya merupakan lautan atau kawasan perairan, namun yang dimaksud adalah *domain maritime*. *Domain Maritime* adalah segala sesuatu yang berkaitan terhadap wewenang maritim. Kerjasama *Joint Patrols* di Selat Malaka seperti *Malacca Strait Sea Patrols* belum jelas *Outcome* nya.

Hambatan yang paling terlihat dalam keberlangsungan pengawasan wilayah laut Selat Malaka dalam perspektif Indonesia pada kerjasama *Malacca Strait Sea Patrols* (MSSP) Tahun 2011 – 2013 adalah pada kesenjangan pendapatan atau manfaat yang didapat oleh masing-masing *littoral state* Selat Malaka. Terutama untuk Indonesia yang memang pada kenyataannya pada kurun waktu tiga tahun tersebut mengalami peningkatan pembajakan kapal. Hambatan lainnya yang terlihat adalah diplomasi atau interaksi yang dilakukan militer atau angkatan laut *littoral state* masih belum dapat dimaksimalkan. Said (2010) mengatakan bahwa kenyataan di lapangan menunjukkan adanya pergeseran iklim Hubungan Internasional, meskipun ada perubahan suasana dari damai mutlak ke krisis atau konflik atau sebaliknya, mampu mengubah peran dan unsur angkatan laut di bawah dikte keputusan politik.

Gagasan Indonesia sebagai poros maritim dunia menjadi sebuah tujuan besar untuk masa depan bangsa, terutama dalam pembangunan dan pemerataan ekonomi di seluruh wilayah Indonesia mengingat Indonesia adalah negara kepulauan yang berada di wilayah strategis dan memiliki sumber daya alam laut yang besar. Terkait ide gagasan besar tentang Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, Indonesia memang sudah seharusnya menyadari serta mengerahkan seluruh potensi maritim yang ada. Adapun unsur-unsur kekuatan maritim atau Maritim power, yaitu: Armada Militer, Armada Niaga, Armada Perikanan, Armada Survey, Industri Jasa Maritim (Injasmar), seperti adanya galangan kapal, pelabuhan yang sibuk, dan lain-lain (Wawancara dengan Willy F, Sumakul, 29 Agustus 2016).

## **PENUTUP**

Dalam kerjasama *Malacca Strait Sea Patrols* adalah Indonesia yang paling berkepentingan di Selat Malaka dan yang berusaha menginisiasi adanya kerjasama harusnya dalam bingkai Indonesia bukan *littoral state* Selat Malaka apalagi Singapura. Melalui *Singapore Statement*, barulah *littoral state* Selat Malaka dapat bekerja sama dalam satu kesepakatan *frame* untuk menjaga keamanan Selat Malaka.

Upaya – upaya yang dilakukan *User State*, upaya Internasional pengawasan wilayah laut di Selat Malaka dalam Bingkai kerjasama MSSP, salah satunya melalui perihal tingginya kecelakaan di Selat Malaka mendorong Jepang, salah satu negara yang sangat berkepentingan dengan Selat Malaka, karena sebagian besar perdagangan melintasi jalur ini, kemudian menawarkan diri kepada negara-negara pemilik kawasan Selat Malaka—Indonesia, Malaysia, dan Singapura, biasa disebut negara pantai—untuk mengadakan survey bersama untuk memperoleh data hidrografis yang diperlukan. Tawaran tersebut kemudian disambut baik oleh tiga negara pantai.

Dengan banyaknya kasus kejahatan atas kapal-kapal yang melintasi Selat Malaka, tidak tertutup kemungkinan muncul gugatan atau tekanan terhadap negara pantai, termasuk Indonesia, untuk bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran di Selat Malaka. Artinya, jika *littoral state* di Selat Malaka lalai atau gagal untuk melaksanakan tanggung jawabnya menjaga keamanan, maka memungkinkan adanya intervensi dari negara lain yang berkepentingan (intervensi internasional).

Hambatan yang paling terlihat dalam keberlangsungan pengawasan wilayah laut Selat Malaka dalam bingkai kerjasama *Malacca Strait Sea Patrols* (MSSP) Tahun 2011 – 2013 adalah pada kesenjangan pendapatan atau manfaat yang didapat oleh masing-masing *littoral state* Selat Malaka. Terutama untuk Indonesia yang memang pada kenyataannya pada kurun waktu tiga tahun tersebut mengalami peningkatan pembajakan kapal.

#### Referensi:

- Carlsnaes, dkk. 2013. *Handbook Hubungan Internasional*. Diterjemahkan oleh: Imam Baehaqie. Bandung: Nusa Media.
- Dapertemen Luar Negeri RI. 2005. dalam “Kebijakan Terpadu Pengelolaan Keamanan Selat Malaka”, Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan, Medan: 19-20 Juli 2005.
- Djoko Said, B. 2010. “Diplomasi Angkatan Laut dan Penggunaan Kekuatan Militer Nasional”. *Quarteterdeck Forum Kajian Pertahanan dan Maritim*. Vol. 4, No.1.
- International Maritime Bureau. 2015. “Piracy and Armed Robbery News and Figures”. <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures/>. Diakses pada tanggal 27 april 2016 pukul 22.00 Wib.
- Lembaga Maritim Internasional. 1992. Pembajakan Kapal Laut. <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>. Diakses pada 20 agustus 2016 pukul 01.30 Wib.
- Ocean Beyond Piracy. 2008. “Malacca Strait Patrols”. <http://oceanbeyondpiracy.org/matrix/malacca-strait-patrols>. Diakses pada tanggal 20 Juni 2015 pukul 01.00 Wib
- Rosyidin, M. 2015. *The Power of Ideas, Konstruktivisme dalam studi Hubungan Internasional*. Sleman: Tiara Wacana.
- Widodo, Joko. 2015. “Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia”. <http://www.presidentri.go.id/maritim/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html>. Diakses pada tanggal 29 april 2016 pukul 00.00 Wib.
- Wawancara dengan Budiman Djoko Said, tanggal 29 Agustus 2016.
- Wawancara dengan Robert Mangindaan, tanggal 29 Agustus 2016.
- Wawancara dengan Willy F. Sumakul, tanggal 29 Agustus 2016.