

BUKU BESAR MARITIM INDONESIA



SERI BUKU 1

Sejarah dan Politik Maritim Indonesia

Editor :

**Sjarief Widjaja
Kadarusman**

BUKU BESAR MARITIM INDONESIA

Seri Buku 1

**Sejarah dan Politik
Maritim Indonesia**

Editor:

**Sjarief Widjaja
Kadariusman**

2019

Sejarah dan Politik Maritim Indonesia

- Editor : Sjarief Widjaja
Kadarusman
- Tim Penulis : Ira Dillenia
Nia Naelul Hasanah
Zaki Mubarok
Rusmana
Hendra Yusran Siry
Ilham
I Made Andi Arsana
Ahmad Almaududy Amri
- Alih dan Tata Bahasa : Wiko Rahardjo
Adityo Nugroho
- Tata Letak : Prayitno
- Cetakan Pertama : 2019
- Penerbit : AMAFRAD PRESS
Badan Riset dan Sumber Daya Manusia Kelautan dan Perikanan
Gedung Mina Bahari III, Lantai 6
Jl. Medan Merdeka Timur No. 16 Jakarta Pusat 10110
Tel. (021) 3513300 /Fax. (021) 3513287
- Jumlah Halaman : xviii +196 halaman
- ISBN : 9978-623-7651-16-1
e-ISBN : 978-623-7651-17-8 (PDF)

Sitasi:

Dillenia A., Hasanah N.N, Mubarok Z, Rusmana, Siry H.Y, Ilham, Arsana I. M. A, & Amri A.A. 2019. *Sejarah dan Politik Maritim Indonesia*, in S. Widjaja dan Kadarusman (eds), *Seri Buku Besar Maritim Indonesia*. Amafrad Press. Jakarta.

© Hak Cipta Dilindungi Undang-undang

Dilarang memperbanyak dan atau menyebarkan dalam bentuk apa pun seperti elektronik, fotokopi, pemindaian, alih file dan sejenisnya dari sebagian atau seluruh isi buku ini tanpa seizin penerbit.

Sejarah dan Politik Maritim Indonesia

Tim Penulis :

Ira Dillenia

Pusat Riset Kelautan, Badan Riset dan SDM Kelautan dan Perikanan

Nia Naelul Hasanah

*Loka Riset Sumber Daya dan Kerentanan Pesisir, Padang
Badan Riset dan SDM Kelautan dan Perikanan*

Zaki Mubarok

Biro Hukum dan Organisasi, Kementerian Kelautan dan Perikanan

Rusmana

Biro Hukum dan Organisasi, Kementerian Kelautan dan Perikanan

Hendra Yusran Siry

Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut, Kementerian Kelautan dan Perikanan

Ilham

Sekolah Tinggi Perikanan

I Made Andi Arsana

Universitas Gadjah Mada

Ahmad Almaududy Amri

Kementerian Luar Negeri

DAFTAR ISI	vi
PRAKATA	x
KATA PENGANTAR	xvi
BAB I KONSEP SEJARAH MARITIM	1
<i>Ira Dillenia, Nia Naelul Hasanah</i>	
BAB II FASE PRASEJARAH KEMARITIMAN NUSANTARA	5
<i>Ira Dillenia, Nia Naelul Hasanah</i>	
2.1 Asal Usul Nenek Moyang Indonesia	8
BAB III KEJAYAAN KERAJAAN-KERAJAAN MARITIM NUSANTARA SEBELUM ABAD 19	27
<i>Ira Dillenia, Nia Naelul Hasanah</i>	
3.1 Masa Kerajaan Sriwijaya	28
3.2 Masa Kerajaan Majapahit	37
3.3 Masa Kerajaan Melayu di Sumatra	42
3.4 Masa Kerajaan Samudra Pasai	45
3.5 Masa Kerajaan Malaka	48
BAB IV FASE SEJARAH KEMARITIMAN SETELAH MASA KEMERDEKAAN	53
<i>Ira Dillenia, Nia Naelul Hasanah</i>	
4.1. Era Orde Lama (1945 – 1965)	54
4.2. Era Orde Baru (1966 – 1998)	55
4.3. Era Reformasi (1998 – sekarang)	55
BAB V SEJARAH KOTA- KOTA MARITIM NUSANTARA	61
<i>Ira Dillenia, Nia Naelul Hasanah</i>	
5.1 Pantai Utara Jawa	62
5.2 Kota–Kota Maritim di Pantai Barat dan Timur Sumatra	72
BAB VI PERAN PERAIRAN INDONESIA DALAM JALUR PELAYARAN DUNIA	83
<i>Ira Dillenia, Nia Naelul Hasanah</i>	
6.1 <i>Sea System</i> dan Zona Komersial di Asia Tenggara pada 3 (Tiga) Laut Utama Nusantara (Laut Jawa, Laut Flores dan Laut Banda) Abad XIV – XV	84
6.2 Tiga Jalur Utama Dunia (Jalur Sutra, Jalur Rempah, dan Jalur Kayu Manis)	86



BAB VII PERKEMBANGAN TEKNOLOGI KEMARITIMAN NUSANTARA	95
<i>Ira Dillenia, Nia Naelul Hasanah</i>	
7.1 Teknologi Perkapalan Nusantara	96
7.2 Teknologi Navigasi (Teknologi Pelayaran)	99
BAB VIII INDONESIA SEBAGAI NEGARA MARITIM	105
<i>Zaki Mubarok, I Made Andi Arsana, Ahmad Almaududy Amri, Ilham</i>	
8.1 Mengembalikan Jati diri Indonesia Sebagai Negara Maritim	106
8.1.1 Potensi Maritim Indonesia	107
8.1.2 Peran Laut Bagi Indonesia	110
8.1.3 Tantangan Indonesia Sebagai Negara Maritim	113
8.1.4 Kekuatan Maritim Kawasan dan Dunia	120
8.2 Menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia	122
8.2.1 Doktrin Poros Maritim Dunia	122
8.2.2 Posisi Silang dan Arsitektur Geopolitik Indonesia	125
8.2.3 Kesiapan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia	126
8.2.4 Peran Diplomasi Maritim dalam Mendorong Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia	128
8.2.5 Pemberantasan <i>IUU Fishing</i> untuk Mendukung Poros Maritim Dunia	130
BAB IX POLITIK MARITIM INDONESIA	133
<i>I Made Andi Arsana, Ahmad Almaududy Amri, Ilham, Zaki Mubarok</i>	
9.1 Kedaulatan Negara Maritim	134
9.1.1 <i>Land Dominates the Sea</i> : Darat Dahulu, Lautan Kemudian	134
9.1.2 Zona Maritim	135
9.1.3 Kedaulatan dan Hak Berdaulat	141
9.1.4 Batas Maritim Internasional	141
9.2 Letak Strategis dan Posisi Penting Indonesia: Perspektif Keamanan Maritim	145
9.2.1 Jenis-jenis Ancaman Keamanan Maritim	145
9.2.2 Wilayah Laut Asia Tenggara	146
9.2.3 Arsitektur Regional	146
9.2.4 <i>Piracy and Armed Robbery</i>	148
9.2.5 <i>Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing</i>	149
9.2.6 Laut Cina Selatan	151

BAB X KEBIJAKAN KELAUTAN INDONESIA	157
<i>Rusmana, Hendra Yusran Siry</i>	
10.1 Kerangka Konsepsional	158
10.1.1 Inisiasi Kebijakan Kelautan Indonesia	161
10.1.2 Hambatan Implementasi Kebijakan Kelautan di Indonesia	164
10.2 Dialektika Desentralisasi Pengelolaan Wilayah Pesisir	167
10.2.1 Ada Apa dengan Desentralisasi?	168
10.2.2 Pendulum Perubahan	170
10.2.3 Pendulum Dinamika	171
10.2.4 Takaran Politik Desentralisasi PWP	175
10.2.5 Menakar Arah Pendulum	178
DAFTAR PUSTAKA	180
INDEKS	185
GLOSARIUM	188

PRAKATA

Dengan Rahmat Tuhan Yang Maha Esa, penyusunan Buku Besar Maritim Indonesia (BBMI) dapat diselesaikan dengan baik. Waktu penyusunan BBMI berlangsung selama satu tahun yang dilakukan secara intensif dan melibatkan lebih dari 50 personil yang terdiri dari penyunting saintifik, penulis dan staf pelaksana. Para penulis berasal dari berbagai kalangan termasuk perguruan tinggi, lembaga riset, dan direktorat terkait di lingkup kerja Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP).

Hingga saat ini, dunia mengakui bahwa Indonesia adalah negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia, dengan histori evolusi pembentukan kepulauannya yang kompleks, unik, dan menarik, yang telah memantik para penjelajah maupun ilmuwan untuk mempelajari kompleksitas dan kekayaannya selama berabad-abad lamanya. Bentangan kesatuan kepulauan Indonesia termasuk yang terpanjang di dunia, yang saat ini terdiri dari jejeran 17.500 gugusan pulau dan dihuni oleh penduduk lebih dari 260 juta jiwa. Sejak berabad-abad silam, Nusantara kita dikenal atas keragaman budayanya, adab ketimurannya, baik itu khasanah budayanya, asal usulnya dan variasi intraspesifik penduduknya serta kekayaan alamnya. Saat ini pula, Indonesia didiami oleh 633 ragam etnis yang kemudian belakangan diketahui barasal dari keturunan Austronesia. Jumlah angka etnis tersebut yang diakui saat ini, namun berbagai referensi faktual melaporkan lebih dari 1.000 etnis termasuk mikro-etnis di pelosok kepulauan (gunung, lembah, dan hutan terpencil).

Urgensi penyusunan Buku Besar Maritim Indonesia didasari oleh ciri unik, kekayaan, kompleksitas, letak geografi, dan kebesaran Negara Kesatuan Republik Indonesia dibandingkan dengan negara lain. Atas dasar itu, dibutuhkan sebuah buku yang mengkompilasi sub-sektor kemaritiman. Indonesia memiliki potensi pesisir sebesar Rp650 triliun, bioteknologi Rp480 T, perikanan Rp380 T, minyak bumi Rp252 T, transportasi laut Rp240 T, dan wisata bahari sebesar Rp24 T. Tak hanya itu, buku ini juga disusun sebagai upaya penguatan budaya dan literasi maritim Indonesia, terkait cara pandang, cara hidup bahari, adaptasi, penggalan potensi dan pemanfaatan sumber dayanya.

Tujuan utama penyusunan BBMI untuk menyediakan sumber referensi ilmiah atau acuan literasi bagi masyarakat Indonesia. BBMI diharapkan memberikan manfaat pada ranah pendidikan, penelitian, pelatihan dan dalam pengambilan kebijakan. Secara detil, buku ini dapat dijadikan acuan pada penyusunan kurikulum, bahan ajar, panduan, bahan pidato dan penyusunan rencana strategis.

Buku Besar Maritim Indonesia ditujukan untuk berbagai kalangan, umur dan profesi, seperti murid, mahasiswa, guru, dosen, peneliti, insinyur, pebisnis, negosiator, militer, penegak hukum hingga ibu rumah tangga. Mengingat buku ini disusun untuk berbagai kalangan dan tingkatan umur, maka gaya bahasa saintifik yang awalnya digunakan pada manuskrip buku ini dialihbahasakan dan ditata ulang menjadi bahasa ilmiah populer.

BBMI terdiri dari 5 seri buku yang dikonstruksi dari 13 bagian besar (*Chapters*) di antaranya Sejarah maritim Indonesia, Politik maritim, Sumber daya hayati laut, Sumber daya non-hayati, Perikanan berkelanjutan, Sumber daya manusia, Sosial budaya, Oseanografi, Perubahan iklim, Industri maritim, Pencemaran laut, Bioteknologi dan Ekonomi maritim. Mengingat domain disiplin ilmu-ilmu di atas saling berkaitan dan sangat dekat epistemogramnya, maka pembahasan topik tertentu yang memungkinkan bersinggungan (*overlap*) dengan *chapter* lainnya telah diminimalisir.

Buku seri 1 bertajuk Sejarah dan Politik Maritim. Bagian ini terdiri dari 10 Bab yang dapat digolongkan menjadi 2 bagian besar yaitu Sejarah Maritim dan Politik Maritim Indonesia. Kesepuluh bab tersebut mengupas detail tentang konsep sejarah maritim, fase-fase prasejarah kemaritiman Nusantara, kejayaan kerajaan-kerajaan maritim Nusantara sebelum abad 19 yang terdiri atas masa kerajaan Sriwijaya, Majapahit, Melayu di Sumatra, Samudra Pasai, dan Malaka. Sedangkan fase sejarah kemaritiman pasca masa kemerdekaan menelaah tiga era kepemimpinan yaitu Orde lama (1945-1965), Orde baru (1966-1998), dan Orde reformasi (1998-sekarang). Hubungannya dengan sejarah kota-kota maritim Nusantara, kami mengulas kota maritim di pantai utara Jawa, pantai barat dan timur Sumatra. Pada buku seri pertama ini pula, kami mengupas peran perairan Indonesia dalam jalur pelayaran dunia terutama zona komersial di Asia Tenggara meliputi Laut Jawa, Laut Flores dan Laut Banda pada rentan abad XIV-XV, kemudian dikupas pula tiga jalur utama dunia.

Pada bagian tengah buku seri kesatu ini, kami menyajikan pula perkembangan teknologi kemaritiman yang meliputi perkapalan Nusantara dan sistem navigasi tradisional, hal ini penting sebagai material pembelajaran di sekolah dan perguruan tinggi. Kaitannya dengan Indonesia sebagai negara maritim, sesi ini memberikan gambaran upaya-upaya Indonesia untuk mengembalikan jati diri sebagai negara maritim yang kuat, mengulas potensi dan peran maritim Nusantara menuju poros maritim dunia termasuk program-program turunannya. Pada porsi politik maritim Indonesia, penulis menyetengahkan prinsip dasar kemaritiman termasuk zona maritim, kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia serta batas-batas maritim internasional. Buku seri kesatu ini diakhiri dengan ulasan kebijakan kelautan Indonesia yang mencakup konsep dan inisiasi kebijakan kelautan Indonesia, hambatan yang dihadapi saat implementasi, menakar politik maritim Indonesia dalam dialektika desentralisasi pengelolaan wilayah pesisir.

Buku seri 2 tentang Sumber Daya Hayati Maritim, yang terdiri dari 8 bab yang tergabung ke dalam 3 kelompok bahasan besar di antaranya Sumber Daya Hayati Laut, Bioteknologi, dan Perikanan Berkelanjutan. Ke delapan bab tersebut meliputi: sumber daya hayati laut dan biota laut yang meliputi mikrobioma, plankton, makroalga, lamun, mangrove, karang, krustasea, moluska, ikan, mamalia, reptilia, dan burung laut. Sedangkan ekosistem laut, pesisir, dan pulau-pulau kecil serta bioregion mengupas tuntas ekosistem estuaria, pantai, mangrove, terumbu karang, laut lepas dan laut dalam, serta seri ekoregion yang ada di Indonesia, yang dilengkapi dengan peta dan karakteristik masing-masing ekoregion. Terkait dengan nilai, ancaman dan pemanfaatan keanekaragaman hayati laut, kami mengupas beberapa contoh ancaman dan konflik sumber daya laut, termasuk spesies langka, spesies mendekati kepunahan, *marine biodiversity hotspot*, dan diakhiri dengan ulasan strategi kebijakan pelestarian dan pengelolaan biodiversitas laut. Bagian pertengahan buku seri kedua ini menjelaskan segmen perikanan tangkap berkelanjutan dimana kami memaparkan potensi perikanan tangkap dan pemanfaatannya, bagian ini juga mengupas *IUU fishing* di Indonesia, sistem logistik ikan nasional dan menyajikan instrumen penting terkait perikanan bertanggungjawab. Masih dalam konteks perikanan berkelanjutan khususnya pada ranah perikanan budidaya, kami menyajikan sistem *sustainable aquaculture*, arah kebijakan yang ditempuh dan tata kelolanya. Sedangkan pada ranah bioteknologi maritim, penulis mengupas sistem konvensional dan modern hingga contoh bentuk produk komersial khususnya yang diekstrak dari sumberdaya mikroalga dan rumput laut. Pada bagian akhir buku seri kedua ini, kami menjelaskan tentang bioteknologi biru termasuk potensi ekonominya, bagaimana aplikasi dan pengembangannya di Indonesia meliputi biofuel, biodiesel, herbal, kosmetika, dan farmasetika.

Buku seri 3 tentang Sumber Daya Non Hayati Maritim, terdiri dari 9 bab, yang dapat dikelompokkan menjadi 5 bahasan klaster besar yaitu Histori-Evolutif Kepulauan Indonesia, Oseanografi, Pencemaran, Perubahan iklim, dan Kebencanaan. Kesembilan Bab tersebut menjelaskan detail evolusi pembentukan kepulauan Indonesia yang memberikan gambaran jelas tentang permulaan pembentukan kepulauan Indonesia sejak 70 juta tahun silam hingga ke bentuk dan posisinya saat ini, seiring waktu, dinamika geologis selama puluhan juta tahun telah memberikan rona fisiografi wilayah yang unik dan kompleks dan terkadang sulit diakses hingga saat ini. Selain itu, segmen ini mengupas tuntas keanekaragaman sumber daya non hayati yang terdiri dari ragam sumber daya mineral, minyak, gas, air tawar, bahan galian C, panas bumi, garam dan sumberdaya arkeologi maritim. Lebih lanjut, penulis menyetengahkan rona bencana laut dan pesisir di tanah air termasuk tsunami, gempa bumi, gelombang badai, banjir dan erosi dan pada bagian akhir menyetengahkan bagaimana mitigasinya. Subsegmen lain mengupas karakteristik laut Indonesia di antaranya batimetri, geomorfologi, evaporasi, kelembaban, angin, gelombang dan interaksi laut dan atmosfer. Pada aspek

peran oseanografi untuk pembangunan maritim, kami memberikan penjelasan yang fokus pada peran oseanografi tersebut untuk sektor kelautan. Kaitannya dengan perubahan iklim, porsi ini mengupas penyebab dan dampaknya pada sektor kelautan dan perikanan. Sedangkan mitigasi perubahan iklim mengupas seri penguatan kebijakan global, regional dan nasional. Bentuk mitigasi yang diberikan pada bagian ini berupa mitigasi berbasis teknologi dan berbasis ekosistem, kemudian diakhiri dengan penjelasan cara adaptasi kita terhadap perubahan iklim. Pada konteks pencemaran pesisir dan laut, bagian ini mengulas tata kelola wilayah pesisir kita, tipe-tipe pencemaran termasuk sampah laut (*marine debris*), dinamika dan transportasi polutan, contoh dampak yang ditimbulkan hingga bentuk-bentuk pengelolaan pencemaran perairan.

Buku seri 4 tentang Sosial Budaya Masyarakat Maritim. Bagian ini terdiri dari 5 Bab, yang mengupas Sosial budaya Nusantara termasuk pengetahuan dan kearifan lokal pada masyarakat pesisir, etnis pendukung budaya maritim diantaranya Orang Sekak, Duano, Madura, Banjar, Mandar, Buton, Bajo, Bugis, dan Makassar. Sedangkan bentuk-bentuk budaya maritim pada bagian buku ini menampilkan ragam ritual adat-istiadat seperti *Taber Laot, Muang Jong, Nadran, Petik laut, Nyepi Segara, Bau Nyale, Maccera Tappareng* hingga sistem navigasi, alat tangkap dan alat bantu penangkapan yang dipraktikkan secara turun temurun. Pada konteks sumber daya maritim, penulis menelaah ragam kearifan lokal yang telah terbukti membentuk SDM maritim hingga saat ini, serta peranannya dalam pembangunan sektor maritim. Buku seri keempat ini pula menguraikan seri profesi SDM maritim yang diharapkan dapat menjadi pengkaya khasanah *maritime jobs* bagi pencari kerja. Bagian akhir dari buku ini, mengupas strategi bagaimana mempersiapkan SDM maritim yang berkualitas, yang menitikberatkan pada analisis beberapa tolak ukur penilaian kualitas SDM, Indeks Pembangunan Manusia (IPM), *Global Competitiveness Index, Global Innovation Index*, penyelenggaraan pendidikan SDM maritim dan strategi pengembangannya.

Buku seri 5 tentang Industri dan Ekonomi Maritim, yang terdiri dari 6 Bab, yang secara kompilatif dapat dibagi menjadi dua bagian besar, yaitu Industri Maritim dan Ekonomi Maritim Indonesia. Terkait dengan segmen Industri maritim, penulis mengulas seri perkembangan industri maritim yang dimulai dari era pelaut Yunani kuno, era kolonialisme dan Christopher Columbus hingga era industrialisasi dan minyak bumi. Selain itu, kami juga memaparkan bidang-bidang spesifik terkait dengan aspek industri kemaritiman diantaranya perminyakan lepas pantai, pelayaran, pertahanan dan keamanan. Hubungannya dengan Industri kelautan dan perikanan Indonesia, kami fokus mengkaji kebijakan industri kelautan dan perikanan termasuk kepelabuhanan dan galangan kapal. Kaitannya dengan wisata bahari, kami menelaah potensi dan ragam ekowisata Indonesia termasuk tangtanggannya saat ini dan di masa datang. Buku seri kelima ini ditutup dengan bahasan tentang ekonomi maritim yang menampilkan prinsip-prinsip ekonomi maritim, ulasan terkait kebijakan

maritim dan kelautan Indonesia termasuk pengelolaan sumber dayanya, pertahanan, keamanan, tata kelola, kelembagaan, infrastruktur, budaya, dan diplomasi maritim untuk mempercepat pembangunan yang berlandaskan semangat Indonesia sebagai poros maritim dunia. Pada segmen klasifikasi sektor ekonomi maritim, kami mengulas peran dan kontribusi sektor maritim termasuk kelautan, perikanan, pelayaran, perkapalan, galangan kapal serta *best practice* di antaranya contoh terbaik pengelolaan pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan Pelabuhan Singapura. Pada bagian akhir, penulis menganalisis masa depan ekonomi maritim Indonesia berdasarkan sumber-sumber data, isu dan tren pertumbuhan ekonomi baru dan instrumen pembangunan ekonomi berkelanjutan.

Mengingat Buku Besar Maritim Indonesia merupakan referensi komprehensif jika dibandingkan dengan sekian banyak buku kajian terkait maritim di tanah air, maka cetakan pertama ini diharapkan menjadi landasan yang baik untuk pembaruan edisi selanjutnya di masa datang, termasuk versi Bahasa Inggris, yang tentunya jauh lebih teraktualisasi sesuai dengan dinamika pembangunan sektor maritim Indonesia.

BBMI disusun selama satu tahun atas dukungan pendanaan Pusat Pendidikan Kelautan dan Perikanan, BRSDMKKP, terimakasih kami sampaikan kepada Dr. Bambang Suprakto atas dedikasi dan kepemimpinannya. Selama penyusunan karya ini, kami didukung pula oleh berbagai pihak, lembaga, komunitas dan perorangan, yang tak dapat kami tuliskan satu persatu.

Kami sampaikan terimakasih kepada kolega Mextaria Yuliana, Eka Christiastuti, Fajar Nur Amri Huda dan Eva Octaviani Cesyuria atas pendampingan teknis dalam kurun waktu hampir satu tahun. Ucapan yang sama, kami haturkan kepada seluruh tim pengeditan naskah dan tata letak yang dipimpin oleh Wiko Rahardjo.

Dalam upaya menyebarluaskan referensi, nilai penting dan manfaatnya serta upaya nasional meninggikan semangat kemaritiman menuju poros maritim dunia, semua cetakan Buku Besar Maritim Indonesia dapat diakses secara daring dan gratis, untuk dimanfaatkan seluas-luasnya oleh semua kalangan di Indonesia.

Tim Penulis



KATA PENGANTAR
KEPALA BADAN RISET DAN SUMBER DAYA MANUSIA
KELAUTAN DAN PERIKANAN

Alhamdulillah, segala puji dan syukur, kita panjatkan kehadiran Allah SWT, atas berkat limpahan Rahmat dan Karunia-Nya sehingga referensi literal Buku Besar Maritim Indonesia (BBMI) telah disusun dengan baik.

Bangsa Indonesia sebagai ras keturunan Austronesia telah lama dikenal sebagai pelaut yang tangguh, jaya di lautan karena memandang lautan sebagai sumber kehidupan yang nyata tak terbatas dari generasi ke generasi. Aliran darah kemaritiman tersebut tidak lepas dari hubungan harmoni antara masyarakat dengan kelimpahan sumberdaya laut selama ratusan ribu tahun, seiring waktu, keharmonisan tersebut telah membentuk raga dan jiwa sebagai bangsa maritim terbesar di dunia. Menyadari bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar dan *megadiverse country*, diperlukan referensi dan literasi kemaritiman yang komprehensif dan mutakhir.

Buku ini disusun secara terstruktur, kohesif, dan koherensif dalam dimensi maritim yang dianut oleh bangsa Indonesia. Pokok-pokok pikiran dan bahasannya mencakup ragam unsur di antaranya Sejarah Maritim Indonesia, Politik Maritim, Sumber Daya Hayati Laut, Sumber Daya Non-Hayati, Perikanan Berkelanjutan, Sumber Daya Manusia, Sosial Budaya, Oseanografi, Perubahan Iklim, Industri maritim, Pencemaran laut, Bioteknologi, dan Ekonomi Maritim.

Buku Besar Maritim Indonesia menyajikan data kemaritiman, fakta, aksi pengelolaan dan pemanfaatan, serta beragam potensi lautan, peluang dan tangannya mulai dari dasar laut, permukaan perairan dan aktifitas perekonomian yang berasiasinya. Pada hakekatnya, buku ini mengandung spirit penyadartahuan dan ajakan untuk memandang laut sebagai karunia sumber kemakmuran bagi bangsa Indonesia.

Semoga Buku Besar Maritim Indonesia memberikan manfaat yang luas, baik sebagai bahan referensi maupun pembentuk spirit menuju bangsa dan negara maritim terbesar dan terkuat. Terimakasih yang tulus dan penghargaan yang amat tinggi kepada tim penulis, staf pendukung dan mitranya yang telah menghadirkan buku ini di tengah-tengah kita dengan menggunakan bahasa ilmiah populer yang mudah dipahami oleh semua kalangan dan tingkatan umur. Kami bertekad untuk memaksimalkan upaya difusi publik BBMI agar dapat diakses secara *online* oleh semua kalangan, di mana saja dan kapan saja.

SJARIEF WIDJAJA
Kepala Badan Riset dan SDM KP



SAMBUTAN MENTERI KELAUTAN DAN PERIKANAN

Puji syukur kita panjatkan kehadirat Allah SWT, atas segala Rahmat dan Hidayah-Nya sehingga penyusunan Buku Besar Maritim Indonesia (BBMI) telah tuntas dan siap disebarluaskan sebagai bahan literasi kemaritiman yang komprehensif untuk masyarakat Indonesia.

Membaca Buku Besar Maritim Indonesia niscaya membuka cakrawala dan cara pandang kita terhadap laut Indonesia dan segala aktivitas kemaritimannya yang kompleks. Laut dan darat Indonesia sebagai sumber kehidupan, pemersatu, dan pembentuk jati diri itu, telah memikat penjelajah bangsa lain selama berabad-abad lamanya untuk berinteraksi dengan bangsa Indonesia dan mengambil banyak manfaat.

Sebagai bangsa maritim yang berdaulat, buku besar ini membantu kita semua menyajikan fakta berupa data, peluang, dan tantangan terkait pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya kemaritiman mulai dari potensi pesisir, perikanan, minyak bumi, transportasi hingga wisata bahari dengan perkiraan nilai sebesar Rp 2.000 Triliun per tahun, suatu nilai yang sangat besar untuk dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kemakmuran bangsa secara berkelanjutan

Buku ini sebagai sumber referensi yang komprehensif, niscaya dapat memberikan manfaat pada ranah pendidikan (sekolah dan perguruan tinggi), penelitian, investor, dan pemerintah dalam menyusun kebijakan rencana strategis. Pada segmen difusi publik dan tingkat pemahaman pembaca, Buku Besar Maritim Indonesia disusun dengan menggunakan bahasa semi ilmiah populer yang mudah dimengerti oleh berbagai kalangan, tingkat dan kelompok umur dan profesi masyarakat.

Untuk memperkuat spirit kita sebagai bangsa dan negara maritim terbesar di dunia, saya mengajak untuk menyebarluaskan buku ini agar dapat diakses dengan mudah oleh semua kalangan di perkotaan, pedesaan dan pelosok Nusantara.

Akhir kata, saya menyambut baik dan mengucapkan terimakasih dan penghargaan tulus yang amat tinggi kepada 50 penulis, staf pendukung dan mitranya, yang telah menginisiasi hadirnya buku besar kemaritiman untuk Indonesia. Buku ini disusun secara cermat dan mengandung spirit yang tinggi, yang dapat membangkitkan semangat kita menuju negara maritim terkuat.

EDHY PRABOWO
Menteri Kelautan dan Perikanan

BAB I

Konsep Sejarah Maritim

Ira Dillenia

Pusat Riset Kelautan

Badan Riset dan SDM Kelautan dan Perikanan

Nia Naelul Hasanah

Loka Riset Sumber Daya dan Kerentanan Pesisir, Padang

Badan Riset dan SDM Kelautan dan Perikanan

Sitasi:

Dillenia A., & Hasanah N.N, 2019. Sejarah Maritim, in S. Widjaja dan Kadarusman (eds), Sejarah dan Politik Maritim Indonesia, Seri Buku Besar Maritim Indonesia. Amafrad Press. Jakarta.

Konsep Sejarah Maritim

Sejarah memiliki arti yang sangat penting dalam perjalanan sebuah bangsa. Dari sejarah kita dapat mengetahui berbagai peristiwa masa lampau yang telah terjadi. Dengan mengetahui sejarah tentunya kita akan memiliki pijakan untuk dapat melakukan sebuah pembangunan. Khususnya dalam pembangunan maritim Indonesia, sejarah memiliki andil penting sebagai fondasi kebijakan dan pengembangan karakter. Peristiwa-peristiwa yang terjadi dalam rangkaian sejarah kemaritiman tersebut telah berlangsung mulai dari masa prasejarah, saat nenek moyang bangsa Indonesia menduduki kawasan Kepulauan Nusantara. Peristiwa itu berlangsung sejak 60.000 tahun yang lalu hingga masa kemerdekaan Indonesia. Membangun kemaritiman Indonesia yang bertitik tolak dari sejarah ialah membangun keterhubungan antarpulau untuk keperluan ekonomi, sosial, budaya, agama, dan pendidikan. Jadi sejarah maritim adalah sejarah peradaban secara umum. Dalam perspektif nasional laut justru dianggap sebagai penghubung. Sehingga penulisan sejarah maritim tidak dapat dipisahkan dengan sejarah peradaban yang dihubungkan dengan sejarah pelayaran, perniagaan dan politik.

Dimulai dari Konsep Poros Maritim Dunia yang digaungkan oleh Presiden Joko Widodo. Konsep ini dicanangkan pada masyarakat internasional saat pertemuan East Asia Summit ke-9 di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada 13 November 2014. Orasi ini bisa dibilang sebagai penegasan pertama Presiden RI di forum internasional tentang pusat gravitasi goeкономи dan geopolitik dunia yang sedang bergeser dari Barat ke Asia Timur. Sekitar 40 persen perdagangan dunia ada di kawasan ini. Negara-negara Asia sedang bangkit. Sementara itu Indonesia berada tepat di tengah-tengah proses perubahan strategis itu, baik secara geografis, geopolitik, maupun goeкономи. (Indonesia.go.id)

Dari sudut kesejarahan, konsepsi Poros Maritim Dunia sebagai strategi maritim Indonesia merupakan kesinambungan dari gagasan masa lalu, sekaligus sebagai upaya strategis untuk memaksimalkan seluruh potensi Indonesia. Bermula dari “Deklarasi Djuanda” 13 Desember 1957 yang kemudian diperjuangkan dalam forum internasional secara gigih selama kurang lebih 25 tahun, barulah pada 10 Desember 1982 UNCLOS (*United Nation Convention on the Law of the Sea*) mengakui dan bahkan mengadopsi konsepsi itu sebagai *The Archipelagic Nation Concept*. (Indonesia.go.id)

Lebih jauh, sejarah maritim juga melihat bahwa Deklarasi Djuanda telah membuka jalan untuk berkembangnya konsep ‘Wawasan Nusantara’ di masa Orde Baru. Sebuah gagasan yang menyatukan tanah (daratan) dan air (laut) menjadi suatu kesatuan yang utuh tak terpisahkan. Presiden Megawati Soekarnoputri melalui Keppres No. 126/2001 menetapkan tanggal 13 Desember ini sebagai Hari Nusantara. Konsekuensinya sungguh menguntungkan bagi Indonesia. Jika sebelumnya luas laut tak lebih dari 1 juta km persegi, maka melalui UNCLOS 1982, kini luas laut Indonesia bertambah menjadi 5,8 juta km persegi. Terdiri dari laut teritorial dan perairan pedalaman seluas 3,1 juta km persegi dan ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) seluas 2,7 juta km². Dengan areal tersebut membuat Indonesia memiliki wilayah perairan yang sangat luas. (Indonesia.go.id)

Konsep sejarah kemaritiman juga dibangun berdasarkan perkembangan peristiwa Kesejarahan hubungan politik dan pola perniagaan kemaritiman antar Kerajaan-Kerajaan besar Maritim di Nusantara, mulai dari Kerajaan Sriwijaya, Majapahit, Melayu, Samudera Pasai hingga Kerajaan Malaka. Sementara itu fase kemaritiman setelah kemerdekaan, yang dimulai dari masa era orde lama, orde baru hingga reformasi melengkapi wawasan konsep sejarah kemaritiman Nusantara. Perkembangan teknologi kemaritiman Nusantara yang terdapat pada teknologi perkapalan dan teknologi navigasi yang telah ada sejak zaman nenek moyang bangsa Indonesia juga membangunkan pola dan konsep sejarah maritim di Indonesia.

BAB II

Fase Prasejarah Kemaritiman Nusantara

Ira Dillenia

Pusat Riset Kelautan

Badan Riset dan SDM Kelautan dan Perikanan

Nia Naelul Hasanah

Loka Riset Sumber Daya dan Kerentanan Pesisir, Padang

Badan Riset dan SDM Kelautan dan Perikanan

Sitasi:

Dillenia A., & Hasanah N.N, 2019. Fase Prasejarah Kemaritiman Nusantara, in S. Widjaja dan Kadarusman (eds), Sejarah dan Politik Maritim Indonesia, Seri Buku Besar Maritim Indonesia. Amafrad Press. Jakarta.

Fase Prasejarah Kemaritiman Nusantara

Sejak zaman prasejarah manusia yang mendiami Kepulauan Nusantara sudah mampu berlayar hingga Barat Afrika. Secara geografis, Nusantara yang menjadi cikal bakal Republik Indonesia lebih tepat disebut sebagai negara kelautan. Dalam bidang pelayaran telah membuktikan nenek moyang bangsa Indonesia adalah bangsa pelaut yang berlayar menempuh jarak berkilo-kilo meter jauhnya untuk melakukan migrasi hingga sampai ke Nusantara. Hasil riset arkeologi juga menunjukkan, migrasi manusia pertama kali terjadi di Sumatra kira-kira 12.000 hingga 8.400 tahun lalu. (Wiradyana, 2010) Migrasi pertama ditemukan di Nias. Identifikasi dilakukan pada tulang kaki gajah, batu, dan tengkorak manusia. Migrasi kedua terjadi di Gayo sekitar 4.000 tahun lalu. Sedangkan migrasi gelombang ketiga diperkirakan terjadi 3.000 tahun lalu.

Penduduk Taiwan bermigrasi ke Filipina dan menghasilkan cabang bahasa Proto-Malayu Polinesia dari induknya dan Proto-Austronesia. Selanjutnya, pada 2.000 tahun sebelum Masehi terjadi migrasi penduduk Filipina ke arah selatan. Sebagian menghuni wilayah Filipina Selatan, sebagian besar lagi menuju Sulawesi, Kalimantan, Jawa, dan Sumatra. Arus migrasi juga menyebar ke Semenanjung Malaka hingga Vietnam Selatan. Dari Filipina Selatan, sebagian dari kelompok migrasi itu menyebar ke arah timur, menuju Nusa Tenggara, Maluku, dan wilayah Melanesia serta Polinesia. Begitu seterusnya hingga ke wilayah sekitarnya dan mempengaruhi kebudayaan setempat, termasuk cara bertutur.

Gelombang selanjutnya, terjadi sekitar 1.000 tahun lalu hingga 1 Masehi ketika budaya Dongson (perunggu) berkembang pesat di Asia Tenggara. Hal ini menjawab adanya kesamaan kebudayaan Indonesia dengan kebudayaan Taiwan. Asal-usul Indonesia dari Taiwan terlihat pula pada penemuan situs sejarah sepanjang jalan dari Taiwan ke Indonesia. Hal ini memperkuat pendapat bahwa bangsa Indonesia merupakan campuran penduduk asli dengan imigran Taiwan, yang pengaruhnya juga terlihat dari segi pemakaian bahasa. Rumpun bahasa Austronesia kini dituturkan lebih dari 300 juta orang.

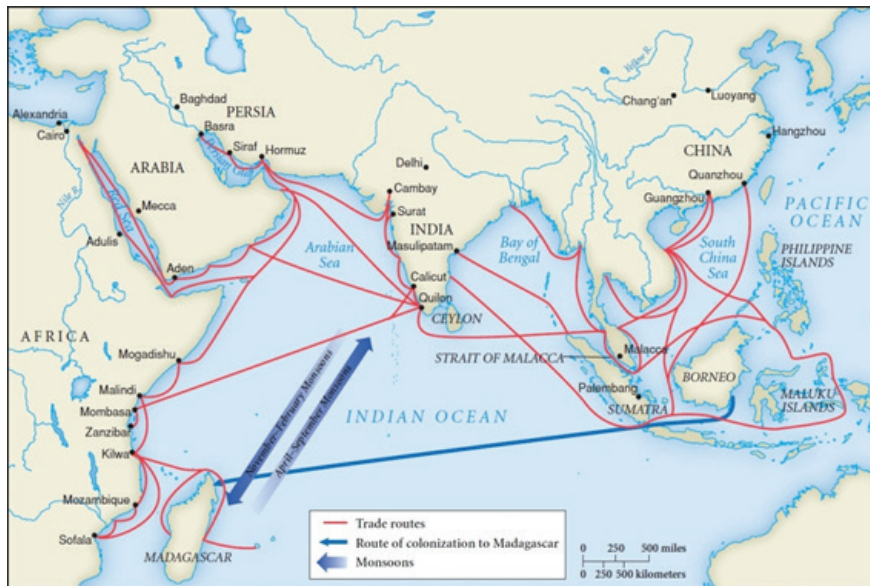
Hasil riset terbaru dari Lembaga Biologi Molekuler Eijkman justru mengungkapkan bahwa sejarah manusia Indonesia sudah bermula sejak 72.000 tahun silam. Kala itu sekelompok *Homo sapiens* dari Afrika berkelana ke bagian selatan Semenanjung Arab dan terus menuju ke timur sampai India. Sekitar 5.000 tahun lalu, kelompok manusia Afrika ini sampai di Kepulauan Nusantara. "Pada waktu itu Paparan Sunda atau Sundaland, yang sekarang adalah Kalimantan, Sumatra, Semenanjung Malaya, dan Jawa masih bersatu. Keturunan kelompok ini terus mengembara hingga ke Australia (Herawati, 2018).

Berdasarkan hasil penelitian dari Lembaga Eijkman, genetik orang Indonesia sangat beragam berkat pembauran dari beragam genetik. Orang di timur Indonesia ternyata lebih dekat dengan orang-orang di kawasan Samudra Pasifik, sedangkan orang di barat Indonesia, lebih dekat ke kawasan Asia Tenggara. Begitu pula genetik orang Nias dan Mentawai lebih dekat dengan Formosa (suku asli Taiwan). Meskipun secara geografis Nias dan Mentawai dekat dengan orang Sumatra, sama sekali tidak ada hubungan secara DNA. Malahan Orang Nias justru bertalian darah dengan penduduk Taiwan, yang terpaut jarak 3.500 kilometer ke arah timur laut. Begitu juga Orang Batak Toba dan Batak Karo (termasuk juga orang Melayu) ternyata punya pertalian darah dengan orang India.

Sementara itu nenek moyang orang Madagaskar sebaliknya adalah orang-orang Indonesia yang 1.200 tahun lalu datang ke negara pulau di lepas pesisir timur Afrika itu untuk melakukan misi dagang (Naniek H, 2012). Hal itu antara lain tampak dari kemiripan benda-benda bersejarah di Madagaskar dan Indonesia. Peninggalan bersejarah di Madagaskar yang mirip dengan benda-benda bersejarah Indonesia antara lain perahu bercadik, instrumen musik seperti gamelan, bukti budaya seperti teknik memproses besi serta bercocok tanam padi dan umbi-umbian.

Herawati Sudoyo dari lembaga Eijkman yang meneliti pengembaraan manusia Indonesia (Austronesia) dari sisi genetik juga menyebutkan orang Madagaskar (Malagasi) adalah keturunan dari moyang campuran antara orang Afrika dan Indonesia. Pulau Madagaskar yang memiliki luas 592.800 kilometer persegi berjarak 400 kilometer dari pantai timur Afrika dan 6.400 kilometer dari ujung barat Indonesia, secara genetik, bahasa dan budayanya didominasi oleh Indonesia (Herawati, 2012).

Gambar 1
 Jalur Pergi dan rute pelayaran
 dari Nusantara
 ke Madagaskar
 melalui Samudra
 Hindia yang
 mengikuti Monsoons
 (Photo credit:
 www.thinglink.com/
 ne/63445662125
 4180866)



2.1 Asal Usul Nenek Moyang Indonesia

Seiring perkembangan ilmu pengetahuan, khususnya dalam bidang genetika, terbentuklah sebuah teori baru mengenai asal usul nenek moyang orang Indonesia. Bila mundur sampai 10.000 tahun lalu disebutkan bahwa di Indonesia sudah mulai ada daratan yang disebut Sundaland dengan penduduknya yang banyak dan justru melakukan migrasi pelayaran hingga ke Taiwan. Daratan tersebut mencakup Pulau Sumatra, Jawa, dan Kalimantan. Berdasarkan bukti geologi dan oseanografi, dataran Sunda yang berpenghuni, pada 14.000 tahun lalu, sebagiannya tenggelam akibat mencairnya es di kutub. Kejadian ini terulang pada 12.500 tahun lalu hingga air laut menggenangi separuh lebih Sundaland. Pada 8.000 tahun lalu, bencana ini terjadi lagi dan melahap seluruh daratan Sundaland. Sehingga terpisahlah Pulau Jawa, Sumatra, dan Kalimantan dengan daratan Benua Asia. Setiap kali air bah datang, penduduk Sundaland berpindah ke daerah lain. Begitu seterusnya hingga Sundaland tenggelam dan penyebaran penduduknya meluas hingga ke Madagaskar. (Burhanuddin *et al.*, 2003, Djuliaty Suroyo A.M *et al.*, 2006)

Berdasar penelitian genetika, menurut Sangkot Marzuki dari lembaga Eijkman, dapat disimpulkan, penduduk Asia Tenggara adalah masyarakat pribumi yang kemungkinan telah ada sejak zaman pleistosen, 500.000-600.000 tahun lalu. Sehingga menurut teori genetika, kemungkinan malah justru sebaliknya: penduduk Taiwan yang berasal dari Asia Tenggara. Berdasar penelitian ini, terbuka kemungkinan bahwa penduduk asli Taiwan berasal dari kawasan Asia Tenggara. Perpindahan ini terjadi pada 17.000-30.000 tahun lalu.

Sedangkan kesimpulan bahwa Bangsa Indonesia merupakan penduduk

pribumi diambil dari penelitian DNA terhadap tulang manusia yang berasal dari masa 3.500-5.000 tahun lalu. Tulang-tulang tersebut diperoleh dari situs di Pelawangan (Jawa Tengah), Gilimanuk (Bali), dan Tadulako (Sulawesi Tengah). Setelah dicek, ternyata secara genetika serupa dengan manusia Jawa saat ini. Meski memperkuat pendapat bahwa bangsa Indonesia merupakan penduduk pribumi, itu tidak bisa mementahkan teori Taiwan lantaran usia tulang yang diteliti kurang tua.

2.1.1 Nenek Moyang Bahari Bangsa Indonesia Kuno

Nenek moyang Bangsa Indonesia adalah makhluk hidup yang telah menghuni bumi ini sejak puluhan ribu tahun lalu. Namun demikian, kehidupan makhluk hidup di bumi ini sudah berlangsung kira-kira 600.000.000 tahun yang lalu. Terlebih sejarah alam semesta, termasuk bumi yang telah menyediakan tempat yang cocok untuk munculnya kehidupan tumbuh-tumbuhan, binatang dan manusia, diyakini jauh lebih tua dan panjang dari sejarah umat manusia. Menurut hasil penelitian, munculnya kehidupan manusia yang pertama kali, diperkirakan baru 3 juta tahun lalu, yaitu bersamaan dengan terjadinya berulang kali zaman es atau zaman pleistosen.

Jenis manusia purba yang pernah hidup di muka Bumi ini ditemukan di berbagai tempat di dunia, lazim disebut dengan zaman paleolitikum (zaman batu tua), dan berlangsung cukup lama yaitu sekitar 600.000 tahun. Khusus di Indonesia, ras manusia yang sudah dikenal sekarang ini sejak sekitar 10.000 tahun telah berada di negeri ini dan sekitarnya. Sejauh yang diketahui, sampai saat ini terdapat 2 (dua) ras utama manusia yang pernah mendiami wilayah Indonesia, yaitu Ras Austromelanesoid dan Mongoloid. Ras Austromelanesoid memiliki postur tubuh yang lebih besar, akan tetapi volume tengkoraknya relatif kecil dengan dahi yang miring ke bawah. Manusia dari ras ini memiliki gigi yang besar untuk ukuran *Homo sapiens*. Ras Mongoloid memiliki ciri postur tubuhnya relatif lebih kecil daripada Austromelanesoid. Demikian juga ciri-ciri tubuh yang lain relatif lebih kecil dan mendekati ciri-ciri tubuh manusia sekarang. Khusus di Indonesia, fosil manusia purba zaman paleolitikum sejauh ini baru ditemukan di pulau Jawa, yaitu manusia purba dari zaman geologi pleistosen.

Temuan pertama yang kemudian menjadi pangkal penyelidikan para ahli pada tahun-tahun sesudahnya adalah temuan *Pithecanthropus erectus* pada tahun 1890 oleh E. Dubois di dekat Trinil, sebuah desa di pinggir sungai Bengawan Solo di daerah Ngawi (Jawa Timur). Berdasarkan perkiraan, volume dari otaknya yang sekitar 900 cc (kera tingkat kecerdasan tertinggi 600 cc dan manusia modern selalu lebih dari 1000 cc), maka makhluk Trinil bisa berada di antara manusia dan kera, atau manusia kera berjalan tegak.

Sampai beberapa puluh tahun sesudahnya, *Pithecanthropus erectus* tetap dianggap sebagai satu-satunya jenis manusia tertua yang pernah ditemukan. Baru berdasarkan penelitian selanjutnya dengan hasil temuan yang lebih lengkap, dapatlah diberikan tempat yang semestinya dalam sejarah perkembangan keberadaan manusia di muka bumi ini. Pertama-tama dapat

disebutkan temuan dari Koeningswald yang melakukan penyelidikan antara tahun 1936-1941 di sepanjang lembah sungai Bengawan Solo. Pada tahun 1936, ia menemukan fosil tengkorak anak-anak berusia sekitar 5 tahun di dekat Mojokerto. Ketika itu hasil temuannya diberi nama *Homo mojkertensis*.

Tahun-tahun berikutnya, Koeningswald banyak menemukan fosil manusia prasejarah, termasuk di antaranya jenis *Pithecanthropus*. Berdasarkan temuan itu, ia sampai pada kesimpulan bahwa *Pithecanthropus* temuan Dubois bisa dikategorikan temuan pada lapisan Trinil, yaitu lapisan pleistosen tengah, sedangkan yang lain ada yang termasuk pada lapisan plestosin tengah dan bawah. Yang dikategorikan berada di lapisan pleistosen bawah, sehubungan dengan postur tubuhnya lebih besar dan kuat diberi nama *Pithecanthropus robustus*. Termasuk pada lapisan pleistosen bawah adalah *Homo mojkertensis*, sehingga kemudian diberi nama *Pithecanthropus mojkertensis*.

Pada tahun 1941, Koeningswald kembali menemukan fosil manusia di daerah Sangiran (lembah Sungai Solo), yaitu sebagian dari tulang rahang bawah yang jauh lebih besar dan kuat daripada *Pithecanthropus*. Oleh karena ciri fisik keranya lebih menonjol maka ia menganggap fosil itu lebih tua dari *Pithecanthropus* lainnya. Oleh karena tubuhnya yang sangat besar, makhluk itu diberi nama *Meganthropus paleojavanicus*. Selanjutnya penelitian Koeningswald dan Weidenreich pada tahun 1941-1943 menghasilkan temuan 11 fosil tengkorak (akan tetapi tanpa rahang dan gigi) di sebuah desa yaitu Ngandong yang juga terletak pada lembah sungai Bengawan Solo. Dari penelitian yang seksama itu mereka berkesimpulan bahwa makhluk ini lebih tinggi tingkatannya dibanding *Pithecanthropus erectus*. Bahkan mungkin sudah bisa dikategorikan sebagai manusia modern. Oleh karena itu temuan tersebut diberi nama *Homo soloensis* (manusia dari Solo). Pada tahun selanjutnya penelitian yang tak henti-hentinya oleh Koeningswald menemukan banyak fosil *Pithecanthropus* lainnya.

A. Kebudayaan Paleolitikum Nusantara

Dalam hal kebudayaan manusia purba pertama di Indonesia pada zaman paleolitikum adalah penggunaan alat yang masih kasar dan yang dibuat dari batu. Demikian juga manusianya belum bertempat tinggal dalam suatu pemukiman yang tetap, akan tetapi masih mengembara. Secara garis besar kebudayaan prasejarah pada zaman paleolitikum, dibagi menjadi dua yaitu kebudayaan Pacitan dan kebudayaan Ngandong.

Kebudayaan Pacitan

Pada tahun 1935, yaitu dalam penelitian lanjutan, Koeningswald menemukan banyak peralatan paleolitikum untuk pertama kali di Jawa, yaitu di daerah Pacitan, Jawa Timur. Peralatan itu terutama berbentuk kapak perimbas yang tidak bertangkai yang sebagian besar masih dibuat secara amat kasar. Dalam ilmu prasejarah (paleontologi) kapak genggam atau perimbas itu disebut dengan istilah *chopper*. Jumlah yang ditemukan sangat banyak yaitu sekitar 2.000 buah, sehingga temuan itu diberi nama sebagai kebudayaan Pacitan. Bersama-sama dengan temuan yang lain, oleh Koeningswald digolongkan

menjadi beberapa jenis yaitu kapak perimbas, kapak penetak, pahat genggam, *proto* kapak genggam, alat serpih, batu inti, dan aneka ragam alat lain.

Berdasarkan studi pendalaman lebih lanjut maka disimpulkan bahwa kapak perimbas merupakan produk kebudayaan manusia *Pithecanthropus erectus*. Alat semacam itu ternyata juga telah ditemukan di Parigi dan Gombong, Sukabumi dan Lahat (Sumatra). Kapak genggam yang oleh ahli yang lain lebih tepat disebut dengan istilah kapak perimbas, merupakan peralatan manusia paleolitikum yang berkembang di Asia Timur.

Sedemikian pentingnya penemuan di daerah Pacitan, tepatnya di Desa Punung yang terletak sebelah barat daya Pacitan, sehingga bisa dikatakan mewakili sisa-sisa kebudayaan manusia zaman paleolitikum. Di tempat itu, Koeningwald pertama-tama menemukan sisa-sisa tulang fosil binatang verteberata di dalam celah-celah bukit, yang antara lain terdiri dari gajah (*stegodon*), babi, rusa, tapir, beruang, kijang, berbagai gigi kera, *symphalagus* dan sebagainya. Menurut Koeningwald fosil tersebut tergolong dalam fauna Trinil dari tingkat zaman plestosin tengah.

Kebudayaan Ngandong

Menurut Luca dalam Burhanuddin et al., 2003, sama dengan kebudayaan Pacitan, pemberian nama kebudayaan Ngandong juga berdasarkan tempat di mana produk kebudayaan itu ditemukan, yaitu di daerah Ngandong (daerah di dekat Ngawi/Madiun). Namun demikian, di samping ditemukan sejumlah peralatan kapak genggam dari batu, juga ditemukan peralatan tajam semacam pisau yang terbuat dari tulang atau tanduk binatang. Diperkirakan alat semacam itu dipergunakan sebagai alat pengorek tanah digunakan untuk menemukan ubi-ubian. Juga ditemukan semacam tombak yang bergerigi pada kedua sisinya, yang diperkirakan dipergunakan untuk menangkap ikan. Diperkirakan berbagai peralatan itu dipergunakan oleh manusia *Homo soloensis* dan *Homo wajakkensis*.

Dari berbagai peralatan zaman paleolitikum yang ditemukan dapat ditafsirkan pula bagaimana penghidupan manusia di Indonesia pada zaman itu. Pertama, bahwa tidak mungkin peralatan semacam itu dipergunakan untuk bercocok tanam. Dengan kata lain, penghidupan manusia paleolitikum bersifat nomaden, mengembara dari satu tempat ke tempat lain untuk berburu dan mengumpulkan makanan (*food gathering*). Cara hidup demikian itu masih sangat tergantung pada atau paling tidak yang dipengaruhi oleh kondisi alamiah di mana mereka berada antara lain iklim, kesuburan tanah, keberadaan binatang yang biasa diburu atau dimakan. Di samping berburu binatang di hutan, manusia zaman paleolitikum juga menangkap ikan di sungai atau rawa dan pinggir pantai mencari kerang atau siput di sungai dan di pinggir pantai.

Jenis makanan yang mereka cari dan kumpulkan antara lain jenis biji-

bijian, keladi, buah-buahan, dedaunan dan sebagainya. Kemungkinan adanya kehidupan dengan cara bertani masih sangat kecil, dan walaupun sudah ada tentu masih sangat sederhana, dan berpindah-pindah mengikuti keadaan lingkungan atau kesuburan tanah. Walaupun masih bersifat nomaden dan belum memiliki atau membangun pemukiman yang tetap, mereka sudah memiliki keinginan untuk bertempat tinggal secara menetap dalam jangka waktu tertentu atau sementara, yaitu di gua-gua yang banyak meninggalkan jejaknya. Bahkan di gua-gua tersebut mereka telah menunjukkan kualitas kemanusiaannya dan cita rasa seninya dengan membuat lukisan pada dinding-dinding gua. Dari lukisan itulah dapat diketahui bagaimana kehidupan sosial ekonomis dan alam kepercayaan masyarakat pada waktu itu. Wajar saja karena lukisan itu dibuat atas dasar inspirasi mereka yang kehidupannya masih sangat tergantung kepada alam lingkungannya. Penghidupan dengan cara berburu dan mengumpulkan makanan (berarti sangat bergantung pada persediaan yang ada pada alam) ternyata masih terus berlanjut sampai pada masa pos-plestosin, atau pada awal masa Holosin. Hal itu dapat diketahui dari peralatan mereka yang terbuat dari batu yang memiliki kesamaan bentuk, khususnya kapak genggam Sumatra.

Dua hal penting dan menentukan dari sistem hidup yang masih bergantung kepada alam, khususnya sistem berburu dan mengumpulkan makanan, adalah peralatan penunjang dan api. Untuk mempermudah pekerjaan berburu dan mengumpulkan makanan, diperlukan berbagai alat yang terbuat dari tulang, tanduk, batu atau bambu. Untuk membuat peralatan ini diperlukan aktivitas dan waktu tersendiri sehingga menjadi semakin sempurna kualitasnya. Bahkan kegiatan tersebut menjadi pekerjaan tersendiri dan hasilnya dapat diperjualbelikan. Kemajuan itu saja sejajar dengan kemajuan yang dicapai dalam tingkat kehidupan manusia. Terutama dalam mempermudah pekerjaan pada satu sisi dan meningkatkan hasilnya pada sisi lain.

Pada tingkatan yang lebih maju, ditemukan pula bukti-bukti tentang kepercayaan manusia kepada kekuatan alam, khususnya yang berkaitan dengan aktivitas berburu. Dengan kata lain, pembuatan alat berburu dan mengumpulkan makanan merupakan awal dari kemajuan manusia dalam berkebudayaan. Penemuan dan penggunaan api pada manusia yang masih dalam tingkat kehidupan berburu dan mengumpulkan makanan merupakan titik tolak perubahan ke arah yang lebih maju dan menentukan bagi kelangsungan kehidupan manusia selanjutnya. Penggunaan api oleh *Pithecanthropus* ditemukan di Gua Choekoutien, di mana ditemukan sisa-sisa tulang binatang yang terbakar dalam lapisan yang berisi peralatan kapak perimbas.

B. Kebudayaan Mesolitikum Nusantara

Indikasi adanya kehidupan bercocok tanam dan beternak diperkirakan mulai

muncul sekitar 6000 tahun sebelum Masehi, tergolong pada zaman mesolitikum (zaman batu tengah). Pada zaman tersebut masih banyak ditemukan peralatan seperti zaman paleolitikum. Akan tetapi ada indikasi yang menunjukkan bahwa manusia Indonesia pada masa itu sudah mulai menetap. Peralatan serupa pada jaman Paleolitikum sudah banyak mengalami perubahan. Bahkan mendapat pengaruh baru dengan mengalirnya kebudayaan baru dari Asia dengan coraknya sendiri. Kebudayaan baru itulah yang disebut dengan istilah kebudayaan mesolitikum. Bekas kebudayaan itu bisa ditemukan di Jawa, Sumatra, Kalimantan, Sulawesi, dan Flores.

Sebagian dari manusia zaman itu masih mengembara berburu dan mengumpulkan, akan tetapi sebagian lagi sudah mulai menetap dan bercocok tanam. Hanya saja, aktivitas pertanian itu masih sangat sederhana dan masih sering berpindah-pindah mengikuti atau mencari tempat yang tanahnya subur. Hal itu juga dilakukan dengan cara membakar hutan kemudian menanam umbi-umbian. Dengan demikian pertanian mereka masih dilakukan dengan cara berladang berpindah-pindah. Bisa juga dengan jalur memutar, sehingga suatu saat bisa kembali ke tempat semula atau tempat yang pertama. Walaupun masih pada tingkat awal dan sederhana, aktivitas bercocok tanam tersebut pada dasarnya merupakan tonggak sejarah bagi sejarah umat manusia. Mereka itulah yang membawa perubahan, cara hidup dan kemudian berpengaruh pada kehidupan sosial, ekonomi, dan budaya manusia.

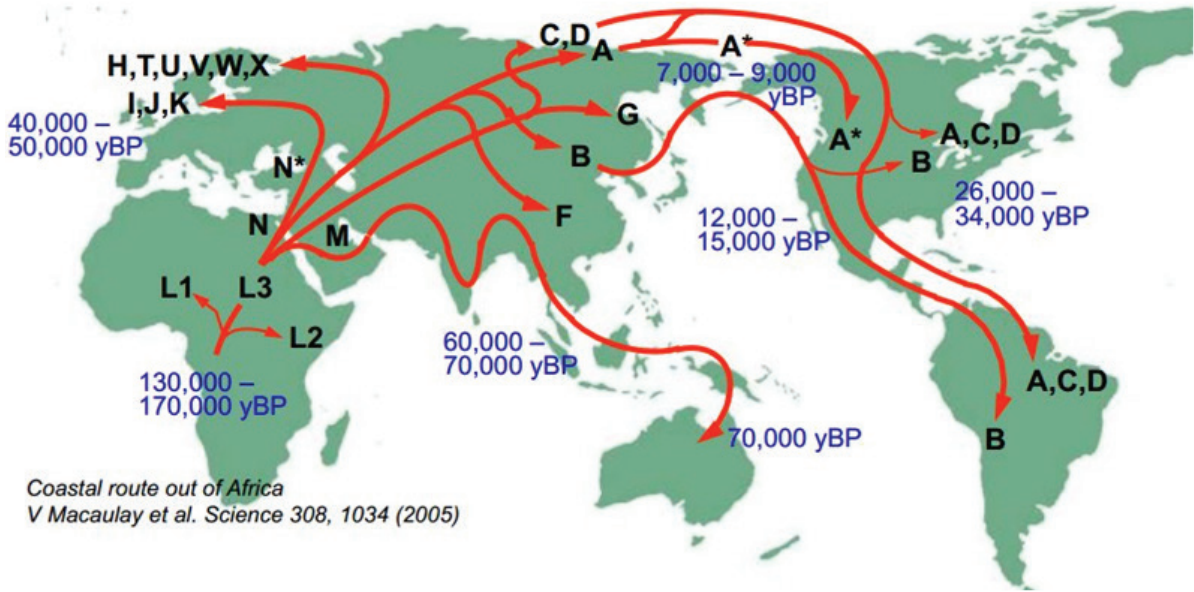
Bekas tempat tinggal mereka bisa ditemukan di daerah pantai (*kyokkenmoddinger*) dan di gua-gua abris (*sous roche*). Dari penemuan *kyokkenmoddinger* di pantai Sumatra Timur antara Langsa dan Aceh, menunjukkan telah adanya penduduk pantai yang tinggal dalam rumah-rumah bertonggak, yang makanan utamanya adalah siput dan kerang. Dari bukit kerang pada *kyokkenmoddinger* juga ditemukan kapak genggam yang berbeda dengan *chopper* (kapak jaman paleolitikum). Kapak genggam itu diberi nama *pebble* atau kapak Sumatra (sesuai tempat penemuannya). Benda prasejarah lain yang ditemukan dan hanya terdapat pada zaman mesolitikum adalah kapak pendek (*hache courte*) terbuat dari batu yang diasah. Di samping itu ditemukan pula benda prasejarah lain semacam pipisan (batu penggiling beserta asahannya).

Peralatan penting dan banyak digunakan pada zaman itu tetapi sisanya tidak bisa ditemukan mengingat bahannya mudah rusak, adalah peralatan dari bambu dan kayu. Bisa dimengerti karena pada awal jaman sejarah bangunan candi khususnya yang ditemukan di Jawa, sudah banyak menggunakan bahan kayu dan bambu untuk atap atau bagian atas sebagai penutupnya. Khusus peralatan dari bambu, diperkirakan sangat penting dan banyak dipergunakan sebagai kelengkapan alat berburu atau mengumpulkan makanan. Dari bambu misalnya bisa dipergunakan untuk membuat tombak yang ujungnya ditajamkan

atau disambung dengan anak panah dari tulang yang runcing. Bambu juga dapat dijadikan sebagai alat untuk membersihkan atau mencongkel tanah guna memperoleh umbi-umbian. Dari bambu juga bisa dibuat berbagai barang peralatan seperti keranjang atau anyaman lain.

Tempat penemuan lain dari kebudayaan mesolitikum adalah *abris sous roche*, yaitu gua yang dipergunakan sebagai tempat tinggal. Di samping peralatan seperti kapak, pipisan anak panah/tombak dan lain sebagainya, baik yang terbuat dari batu maupun tulang, juga ditemukan tulang belulang manusia jenis Papua-Melanesoide. Penyelidikan penyebaran lebih lanjut dari kapak pendek dan Sumatra akhirnya sampai pada penemuan benda prasejarah yang sama di daerah Tonkin di Indo-Cina, yang dikenal dengan istilah kebudayaan Bacson Hoabinh. Dari hasil penyelidikan lebih lanjut akhirnya disimpulkan, Tonkin merupakan pusat kebudayaan mesolitikum Asia Tenggara yang menyebar ke berbagai jurusan, termasuk ke Indonesia melalui Thailand dan Malaysia Barat. Dari jenis manusia berdasarkan penemuan fosilnya, maka diketahui bahwa pendukung utama kebudayaan Bacson Hoabinh adalah dua golongan bangsa yaitu Papua-Melanesoide dan Eropaide, selain ada pula jenis Mongoloide dan Australoide. Namun demikian, yang paling menyebar ke wilayah selatan adalah bangsa Papua-Melanesoide; yaitu di Hindia Belakang, ke Indonesia sampai di pulau-pulau lautan Pasifik.

Selain terjadi percampuran kebudayaan, di Tonkin juga terjadi percampuran kebangsaan, terutama antara Bangsa Melanesoide dan Eropaide, yang nantinya menjadi bangsa Austronesia yang pada zaman Neolitikum menyebar ke seluruh kepulauan Indonesia. Di samping kebudayaan Bacson-Hoabinh yang datang dari Tonkin dengan penyebaran peralatan *pebbles* dan peralatan yang dibuat dari tulang dan penyebarannya melalui jalan barat, juga terdapat kebudayaan *flake* yang datang dari arah Timur yaitu daratan Asia melalui Jepang.



Gambar 2. Peta Persebaran Migrasi Nenek Moyang Bangsa Indonesia dan Dunia berdasarkan Analisis Genetika (Diambil dari H. Sudowo, 2016)

2.1.2 Nenek Moyang Bahari Bangsa Indonesia Modern

A. Bangsa Austronesia: Nenek Moyang Bahari Bangsa Indonesia Modern

Sub zaman yang terakhir dari zaman batu adalah zaman neolitikum atau zaman batu muda, yaitu ketika produk kebudayaan berupa alat batu sudah diasah dan diupamakan (dibuat berkilat) dengan halus. Bahkan di samping tembikar, juga sudah dikenal adanya tenunan. Manusia pada zaman itu juga sudah tinggal menetap. Berdasarkan hasil penelitian dan teori Kern dan von Heine Geldern, dapat diketahui bahwa nenek moyang bangsa Indonesia modern adalah Bangsa Austronesia yang mulai datang ke berbagai pulau di Indonesia kira-kira 2.000 tahun sebelum Masehi. Hal itu terjadi pada zaman kurun waktu prasejarah Neolitikum. Berbeda dengan zaman paleolitikum di mana temuan benda prasejarah hanya terbatas di daerah Sumatra Selatan, Jawa Tengah, dan Jawa Timur saja, dan zaman mesolitikum di Jawa, Sulawesi, Sumatra dan Kalimantan, kebudayaan pada zaman neolitikum menyebar ke seluruh Kepulauan Indonesia. Oleh karena itu bisa dikatakan, kebudayaan zaman neolitikum menjadi dasar utama dari kebudayaan Indonesia sekarang. Bahkan ada ahli arkeologi yang menyatakan bahwa Neolitikum merupakan revolusi yang sangat besar dalam peradaban manusia. Pangkal utama revolusi itu terletak pada perubahan penghidupan manusia dari *food gathering* (mengumpulkan makanan) menjadi *food producing* (memproduksi makanan). Perubahan mata pencaharian itu mempunyai dampak yang sangat mendalam dan meluas dalam perekonomian dan kebudayaan umat manusia pada umumnya dan nenek moyang bangsa Indonesia pada khususnya. Dapat dinyatakan bahwa kehidupan mengembara sudah mulai berakhir karena masyarakat manusia Indonesia pada waktu itu telah mengenal budidaya bercocok tanam dan berternak. (Tarling in Burhanuddin *et al.*, 2003)

Oleh karena itu orang sudah mulai bertempat tinggal menetap pada suatu pemukiman tertentu, diikuti dengan kebutuhan dan ketrampilan membuat rumah. Karena mereka hidup secara bersama dan perlu bertahan hidup, maka diperlukan suatu bentuk kemasyarakatan dengan segala peraturan, ketentuan atau adat istiadat, termasuk pembagian kerja dalam suatu ikatan kerja sama. Demikian juga kerajinan tangan khususnya dalam membuat perik belanga dan tenun mengalami kemajuan yang pesat. Zaman baru ini sangat penting dalam sejarah perkembangan masyarakat dan peradaban. Pada masa ini bisa disebut sebagai tonggak sejarah dari kehidupan manusia. Dari yang semula menggantungkan hidupnya pada kemurahan alam, menjadi mulai berubah secara berangsur-angsur dengan memanipulasi atau menguasai alam guna mempermudah tingkat kehidupan mereka. (Burhanuddin *et al.*, 2003 & Djuliaty Suroyo A.M. *et al.*, 2006)

Usaha untuk memelihara beberapa jenis tumbuhan liar juga mulai diusahakan, dalam arti melindungi dari gangguan binatang pemakan tumbuhan-tumbuhan dan untuk dipanen sendiri. Usaha menanam jenis tumbuhan sebagai bahan makanan, khususnya ubi-ubian juga mulai dilakukan dengan membuat

ladang di hutan. Caranya, hutan terlebih dahulu dibakar dan diratakan kemudian diolah secara sederhana. Sebagai ganti kebiasaan berburu, mereka mulai berusaha menjinakkan dan beternak atau mengembangbiakkan jenis binatang tertentu.

Namun demikian kebiasaan berburu dan mengumpulkan makanan belum atau tidak sama sekali ditinggalkan. Ini terjadi karena alam masih menyediakan makanan secara melimpah dan mudah mendapatkan sambil menunggu hasil budidaya bercocok tanam dan beternak. Aktivitas berburu binatang seperti harimau, kijang, dan sebagainya, selain untuk memenuhi dan melengkapi menu makanan, juga untuk menunjukkan tingkat keberanian, kesaktian atau kewibawaan seseorang dalam masyarakat mereka. Alat perburuan yang dipergunakan antara lain tombak, panah, dan jerat. Mereka melakukan itu secara individu atau bersama-sama. Bahkan dalam berburu sudah menggunakan anjing, guna menemukan atau mengikuti jejak binatang buruannya sehingga menjadi mudah ditangkap.

Tentu saja dalam menguasai alam itu diperlukan teknologi atau penemuan peralatan baru sebagai alat pendukung. Peralatan penunjang kemudahan hidup manusia zaman neolitikum yang berhasil ditemukan dapat dibagi menjadi dua golongan besar: yaitu kebudayaan kapak persegi dan kebudayaan kapak lonjong. Sebutan kapak persegi didasarkan atas bentuk penampang-alang dari alat tersebut, yang memang berbentuk persegi panjang atau trapesium dengan berbagai ukuran baik berupa kapak, *beliung* (semacam pacul), dan dalam bentuk yang lebih kecil lagi yaitu *tarah*. (Burhanuddin *et al.*, 2003 & Djulianti Suroyo A.M. *et al.*, 2006)

Benda prasejarah kapak persegi ditemukan di berbagai daerah di Sumatra, Jawa, Bali, Nusa Tenggara, Maluku, Sulawesi, dan Kalimantan. Dalam jumlah yang lebih banyak, kapak persegi itu jauh lebih banyak ditemukan di Malaysia dan Hindia Belakang. Oleh karena itu dapat diperkirakan atau disimpulkan bahwa kebudayaan kapak persegi itu berasal dari daratan Asia dan meluas ke wilayah Indonesia melalui jalur Barat. Sementara itu bahan pembuat kapak tersebut adalah batu api dan terdapat juga yang dibuat dari *chalcedon*. Kapak yang bahannya terbuat dari batu api itu nampaknya dibuat di suatu tempat tertentu yang tersedia bahannya.

Oleh para pengrajin, peralatan tersebut kemudian diperdagangkan ke daerah lain yang membutuhkan. Hal itu dapat dimengerti karena kapak itu banyak ditemukan di tempat yang sama sekali tidak mengandung batu api sebagai bahan utamanya. Di tempat pembuatannya, banyak ditemukan kapak yang masih kasar, sementara di tempat lain di mana barang-barang tersebut diperjual-belikan, umumnya sudah dalam keadaan yang halus. Dengan demikian, bisa diperkirakan proses penghalusan kapak dilakukan sendiri oleh para pemakainya. Seperti halnya batu pengasah pisau yang masih banyak dipergunakan di daerah pedesaan di Jawa. Pusat kerajinan kapak persegi itu antara lain bisa ditemukan di kota Lahat (Palembang), Bogor, Sukabumi,

Karawang, Tasikmalaya (Jawa Barat), daerah Pacitan (Jawa Timur/Madiun) dan lain sebagainya.

Muncul dan berkembangnya kemahiran membuat alat dari batu khususnya kapak, juga kemahiran membuat gerabah merupakan tanda kehidupan manusia dengan bercocok tanam. Terlebih kapak persegi yang sebelum dipergunakan harus diasah, menunjukkan bahwa alat tersebut telah dipergunakan untuk budi daya pertanian walaupun masih sederhana. Bentuknya yang memanjang dan seluruh bagiannya yang diupam (asah) dengan halus menjadikan alat itu cocok untuk melakukan pekerjaan mencongkel dan menusuk. Ukurannya yang bermacam-macam, dari yang terkecil (semacam pahat) sampai yang besar, menunjukkan bahwa kapak tersebut mempunyai berbagai fungsi untuk melakukan berbagai pekerjaan.

Bahkan seorang arkeolog yang bernama Van Stein telah menyusun kronologi peralatan dari batu pada masa bercocok tanam, khususnya peralatan *beliung* dan kapak persegi. Hasilnya adalah perkiraan adanya 4 tingkatan perkembangan yang masing-masing diwakili oleh bentuk tertentu. Tingkatan itu bermula dari yang paling sederhana menuju ke tingkat yang lebih halus, utamanya dalam hal pembuatan, pengasahan, dan teknologinya. Disebutkan tingkatan yang paling akhir dari peralatan tersebut diduga dibawa oleh orang yang telah menggunakan bahasa Indonesia. (Burhanuddin *et al.*, 2003 & Djuliaty Suroyo A.M. *et al.*, 2006).

Dari berbagai variasi bentuk dan ukuran, jelas menunjukkan *beliung* merupakan alat yang sangat penting bagi manusia jaman prasejarah di Indonesia terutama dalam hal bercocok tanam. Pada ukuran yang cukup besar, bentuk *beliung* sangat mirip dengan cangkul, sangat cocok untuk menggarap tanah (ladang). Variasi bentuk *beliung* bisa saja merupakan pengaruh dari luar Indonesia. Atau persebarannya memang berasal dari luar bersamaan dengan kedatangan berbagai suku dari daratan Cina melalui kepulauan bagian utara Indonesia yang selanjutnya menuju ke arah Polinesia Timur.

Di Indonesia, berdasarkan temuan lepas dan variasi bentuknya, persebaran *beliung* persegi meliputi berbagai daerah di Sumatra (Bengkulu, Palembang, Lampung), Jawa (Banten, Bogor, Cibadak, Bandung, Tasikmalaya, Cirebon, Pekalongan, Banyumas, Semarang, Kedu, Yogyakarta, Wonogiri, Punung, Surabaya, Madura, Malang, Besuki), Kalimantan, Sulawesi, Bali, Solor, Adorana, Maluku, Sangihe dan Talaud. Di antara tempat tersebut, diperkirakan merupakan pusat kerajinan *beliung* persegi, misalnya di Desa Bungamas Palembang, Karangnunggal (Tasikmalaya, Pasirkuda (Bogor), Punung (Pacitan) dan sebagainya. Dari daerah atau tempat-tempat temuan *beliung* persegi dapat diketahui bahwa persebaran dan pemakaian peralatan itu sebagian terbesar di wilayah Indonesia Barat.

Di antara alat Neolitikum yang ditemukan di Jawa terdapat pula perkakas yang dibuat dari batu indah seperti *chalcedon*, nampak tetap dalam bentuk yang seperti tidak pernah dipergunakan. Barang itu berupa *beliung* atau

kapak berbagai perhiasan dari batu dan sebagainya, yang barangkali hanya dipergunakan sebagai alat upacara atau jimat, atau barangkali sebagai alat tukar. (Burhanuddin *et al.*, 2003 & Djuliaty Suroyo A.M. *et al.*, 2006)

Peralatan lain yang merupakan ciri atau tanda bahwa orang-orang zaman prasejarah sudah hidup dengan bercocok tanam adalah gerabah atau tembikar. Sisanya telah ditemukan di daerah Kendenglembu (Banyuwangi), Kelapadua (Bogor), Serpong (Tangerang), Kalumpang, dan Minanga Sipakka (Sulawesi) dan di sekitar bekas danau Bandung. Memang harus diakui bahwa teknik pembuatan gerabah pada masa awal bercocok tanam itu masih sangat sederhana, dan segala sesuatunya masih dikerjakan secara manual atau mempergunakan tangan. Penggunaan alas batu dan roda yang berputar belum banyak ditemukan buktinya, dan baru terbatas ditemukan di Tangerang dan di sekitar bekas Danau Bandung. Dibandingkan dengan teknologi pembuatan gerabah di daratan Asia Tenggara seperti Malaysia, Muangthai, Cina, Taiwan dan Jepang, tingkat teknologi di wilayah Indonesia pada zaman itu bisa dikatakan tertinggal. Sebab, di negara-negara tersebut telah dikenal penggunaan roda pemutar serta pemakaian tapat batu yang dibalut dengan seutas tali atau yang diukir dengan beragam pola. Hasilnya adalah gerabah yang beragam berhias tali dan pola ragam hias lainnya. Baru pada masa perundagian, bahkan masih berlangsung sampai sekarang di beberapa daerah, penggunaan tapat batu dan roda berputar berkembang cepat di Indonesia. (Burhanuddin *et al.*, 2003 & Djuliaty Suroyo A.M. *et al.*, 2006).

Seperti telah disebutkan, kebudayaan kapak persegi itu makin berkembang di Tonkin dan menjadi pusat baru dari kebudayaan kapak persegi. Di daerah inilah bangsa pendukung kebudayaan itu berhadapan dengan laut, yang akhirnya menimbulkan keterampilan dalam membuat perahu bercadik. Dengan perahu bercadik inilah orang Neolitikum menyebar ke Malaysia Barat, kemudian ke Sumatra, Jawa, Bali, dan terus ke arah timur. Sebagian dari mereka berlayar ke arah Kalimantan. Dari sini kebudayaan kapak persegi terus menyebar ke arah Filipina, Jepang, dan Formosa. Sedangkan kebudayaan kapak batu berkembang dan menyebar ke India belakang ke arah Birma, India sampai sungai Gangga. Juga terdapat sebagian yang menyebar melalui Tiongkok, Jepang, Formosa, Filipina, dan Minahasa.

Von Heine Geldern menyebutkan bahwa pendukung kapak persegi adalah bangsa Austronesia. Sedangkan untuk kapak batu adalah Austro Asia. Khusus bangsa Austronesia yang merupakan nenek moyang bangsa Indonesia, telah datang ke kepulauan Nusantara sejak kira-kira 2.000 tahun sebelum masehi. Sementara bangsa Austro-Asia yang diwakili bangsa Khmer di Indo-Cina, Mon di Birma dan Munda di India, baru datang ke Indonesia pada kira-kira 1500 tahun sebelum Masehi. Perkiraan atau kesimpulan von Heine ini diperkuat oleh hasil penelitian H. Kern mengenai perbandingan bahasa sekeluarga yaitu suku bahasa Austronesia (Melayu-Polynesia). Suku bahasa tersebut terdiri dari suku bahasa Indonesia, Polynesia, Melanesia, dan Micronesia.

Untuk golongan peralatan kebudayaan kapak lonjong, jenis kebudayaan itu

juga sering dinamakan Neolitikum Papua, karena sebagian terbesar ditemukan di Papua. Bahkan sampai akhir abad ke-19 di daerah itu belum dikenal zaman logam dan masih banyak yang menggunakan kapak lonjong. Sebutan kapak lonjong berdasarkan bentuk penampang-alang dari perkakas tersebut yang lonjong. Sama dengan kapak persegi, ada peralatan kapak lonjong yang dibuat sedemikian indah dari jenis batu yang bagus dan hanya dipergunakan sebagai alat upacara. Di tempat lain di luar Papua, kapak lonjong juga ditemukan di daerah Seram, Gorong, Tanimbar, Leti, Minahasa, dan Serawak (Kalimantan Utara). Di Tiongkok dan Jepang juga ditemukan jenis kapak lonjong dengan nama *Walzenbeil*. Demikian juga di daerah Asam dan Birma Utara dengan nama *Kleinbeil*. Sebaliknya di India Belakang dan Malaka, kapak itu merupakan sesuatu yang asing sama sekali. Dengan demikian dapat diketahui bahwa jalur penyebaran kebudayaan kapak lonjong berbeda dengan kebudayaan kapak persegi, yaitu melalui jalur timur dari daratan Asia ke Jepang, Formosa dan Filipina, Minahasa terus menyebar ke arah timur. Di tempat tersebut kapak lonjong berkembang pada masa awal bercocok tanam. Kecuali perkakas seperti kapak, pacul, tarah, *beliung* dan sebagainya, dari zaman itu juga ditemukan berbagai barang prasejarah lainnya seperti perhiasan, tembikar, alat pembuat pakaian dan sebagainya. Permasalahannya, walaupun banyak ditemukan sisa-sisanya di daerah Papua, belum bisa ditentukan dengan pasti siapa pendukung kebudayaan kapak lonjong tersebut. Yang bisa diketahui, mereka telah mengenal teknik pembuatan gerabah, memakan umbi-umbian, menjinakkan hewan seperti babi, anjing, dan unggas.

Dari perkiraan mengenai persebaran kebudayaan kapak persegi dan kapak lonjong di Indonesia, ternyata menghasilkan suatu kesimpulan baru yaitu bahwa daerah persebaran itu sejajar dengan daerah bahasa di Indonesia Barat dan bahasa di Indonesia Timur. Keduanya sama-sama berasal dari daratan Asia. Akan tetapi jalur penyebarannya ke wilayah Indonesia berbeda. Termasuk bangsa yang membawa atau menyebarkan kebudayaan tersebut. Berdasarkan hasil penyelidikan lebih lanjut yang dilakukan oleh Von Heine Geldern, disimpulkan bahwa asal dari kedua kebudayaan kapak itu adalah dari daerah Yunan di Tiongkok Selatan. Tepatnya di daerah hulu sungai Mekong dan Menam yang mengalir ke arah Indo-Cina dan Salwin dan selanjutnya ke Birma. Melalui lembah sungai menuju arah hilir, persebaran kebudayaan itu akhirnya sampai ke India Belakang bagian utara.

Zaman Logam

Zaman kedua dari kebudayaan prasejarah berdasarkan sisa-sisa peralatan manusia yang berhasil ditemukan sesudah zaman batu adalah apa yang disebut dengan zaman logam. Sebuah zaman di mana suku-suku bangsa pendukungnya telah mengenal dan memanfaatkan bahan logam untuk membuat berbagai peralatan yang diperlukan guna mempermudah kehidupannya. Penggunaan bahan baru yang lebih canggih itu tentu saja membawa konsekuensi pada perubahan cara kerja yang lebih baru. Cara kerja pembuatan peralatan dari

bahan logam itu memerlukan teknologi yang baru. Mereka tidak lagi mengasah, memecah atau memukulnya, tetapi dengan melebur dalam temperatur yang sangat tinggi mencapai ribuan derajat celsius. Kemudian mencetak dan mengecorna dalam peralatan yang lebih canggih dan tahan panas. Teknik pembuatan peralatan semacam itu disebut dengan istilah *a cire perdue*. Cara lain yang kemudian juga dipergunakan adalah menempa. Pada masa itu cara seperti itu masih dilakukan oleh para tukang pandai besi.

Namun demikian menurut pembagian zaman prasejarah, zaman logam masih bisa dibedakan lagi menjadi 3 (tiga) zaman, yaitu zaman tembaga, perunggu dan besi. Di Asia Tenggara hampir tidak mengenal zaman tembaga, karena setelah zaman neolitikum, perkembangan kebudayaan langsung meloncat ke zaman perunggu, yang sesungguhnya merupakan campuran antara timah putih dan tembaga. Khusus di Indonesia, munculnya kebudayaan perunggu itu bisa dikatakan bersamaan dengan kebudayaan besi. Keduanya sama-sama berasal dari kebudayaan Asia daratan. Benda-benda atau peralatan terpenting yang dihasilkan dari kebudayaan perunggu di Indonesia adalah kapak corong dan nekara. Kapak corong atau disebut juga kapak sepatu adalah kapak yang bagian atasnya berbentuk corong yang pada ujung bibirnya terbelah. Jenis benda purbakala itu terutama banyak ditemukan di Sumatra Selatan, Sulawesi Tengah dan Selatan, Pulau Selayar, dan di daerah Irian Barat dekat Serani.

Kebudayaan Dongson

Teknologi pembuatan kapak corong diperkirakan dilakukan dengan teknik *a cire perdue*, atau teknik pencetakan/pengecoran. Mengenai peralatan nekara, adalah benda semacam berumbung (dandang) perunggu. Benda semacam ini di antaranya telah ditemukan di Sumatra, Jawa, Bali, Pulau Sangean, Rote, Sumbawa, Leti Selayar, dan Kepulauan Kei serta Alor. Seperti halnya kapak, pembuatan nekara juga menggunakan teknik pengecoran. Bahkan teknik pengecoran patung juga telah mampu dilakukan pada zaman ini. (Burhanuddin *et al.*, 2003 & Djuliaty Suroyo A.M. *et al.*, 2006).

Para ahli arkeologi kebudayaan perunggu Asia Tenggara menyebut itu dengan istilah kebudayaan Dongson, yaitu nama tempat penyelidikan yang pertama kali dilakukan di daerah Tonkin, yang berarti pula bahwa daerah itu merupakan pusat dari kebudayaan perunggu Asia Tenggara. Hiasan yang sering ditemui diberbagai nekara menunjukkan pula terdapat hubungan yang erat antara kebudayaan Indonesia dengan daratan Asia. Dengan demikian juga dapat disimpulkan bahwa kebudayaan logam Indonesia termasuk dalam satu golongan dengan kebudayaan logam Asia yang berpusat di Dongson. Dari Dongson pula datangnya gelombang kebudayaan logam ke Indonesia melalui jalan barat, yaitu Malaysia Barat.

Bangsa Austronesia yang diketahui sebagai nenek moyang bahari bangsa Indonesia yang kedatangannya ke kepulauan Nusantara ini mulai sejak kira-kira 2000 tahun sebelum masehi, juga merupakan bangsa pembawa kebudayaan logam. Masa kedatangan mereka itu termasuk dalam zaman Neolitikum yang

memiliki dua sub kebudayaan dan dua jalur penyebaran. Pertama, cabang kapak persegi yang penyebarannya bermula dari daratan Asia melalui jalur Barat, dengan bangsa Austronesia sebagai pendukung kebudayaan tersebut. Kedua, kebudayaan kapak lonjong yang penyebarannya melalui jalur timur, dengan bangsa Papua-Melanesoid sebagai bangsa pendukung kebudayaan tersebut.

Penyebaran kedua kebudayaan ini merupakan gelombang pertama perpindahan bangsa Austronesia (termasuk Papua Melanesia yang akhirnya melebur menjadi bangsa Austronesia) ke berbagai daerah atau pulau-pulau di Indonesia. Gelombang perpindahan bangsa Austronesia terjadi pada zaman logam yang membawa jenis kebudayaan baru yang disebut dengan istilah kebudayaan Dongson. Suku-suku bangsa pendukung kebudayaan ini tentu saja telah memiliki kemampuan untuk membuat barang-barang dari logam. Gelombang perpindahan itu terjadi sejak kira-kira 500 tahun sebelum masehi. Demikian juga jenis kebudayaan berikutnya yang dikenal dengan Megalitikum, sebagai bangsa pendukungnya adalah juga bangsa Austronesia. (Burhanuddin *et al.*, 2003 & Djuliaty Suroyo A.M. *et al.*, 2006).

Hasil penelitian menginformasikan luasnya penyebaran bahasa Austronesia, (dari Madagaskar di barat dan Pulau Paska di timur, dan dari Formosa di utara sampai Selandia Baru di selatan). Sehingga dapat disimpulkan, wilayah Indonesia merupakan etape kedua dari perpindahan bangsa Austronesia selanjutnya. Khususnya di Indonesia, karena bangsa Austronesia itu merupakan nenek moyang bangsa Indonesia, ini berarti pula bahwa kebudayaan yang mereka bawa ke Indonesia bisa dikategorikan sebagai kebudayaan Indonesia kuno (prasejarah), yang sebenarnya menjadi pangkal perkembangan kebudayaan Indonesia hingga kini.

Lebih dari itu, jika penyebaran nenek moyang bangsa Indonesia bisa mencapai pulau-pulau yang berjarak sangat jauh dari asal bangsa itu, dan juga terpisahkan oleh lautan yang luas, dapat dipastikan mereka mempunyai peralatan yang dipergunakan menyeberangi laut, yaitu perahu. Dengan kata lain, nenek moyang bangsa Indonesia adalah bangsa pelaut, yang tentu saja memiliki budaya maritim sebagai produknya. Sebagai contoh, mereka memiliki pengetahuan yang cukup tinggi tentang laut, angin, musim bahkan ilmu falak (perbintangan) sebagai pengetahuan untuk bernavigasi.

B. Bukti adanya Aktivitas Pelayaran Antar Pulau Nenek Moyang Modern Indonesia

Salah satu benda prasejarah yang bisa diperkirakan sebagai petunjuk bahwa bangsa Indonesia terbiasa melakukan aktivitas pelayaran antar pulau, bahkan perdagangan, yakni nekara perunggu. Dari hasil penelitian Heger diketahui adanya berbagai jenis nekara tipe lokal dan tipe yang terdapat di daerah daratan Asia Tenggara. Dari hasil penelitian itu diperkirakan bahwa nekara tersebut berasal dari Asia Tenggara yang dibawa oleh suku-suku pendatang yang memasuki berbagai kepulauan di Indonesia. Namun bisa juga

sebaliknya, sebagian dari nekara itu memang dibuat di Indonesia kemudian dibawa atau diperdagangkan ke daratan Asia Tenggara. Bukti mengenai itu adalah dengan ditemukannya berbagai cetakan yang digunakan untuk pengecoran perunggu, termasuk untuk membuat nekara. Jika demikian, maka dapat disimpulkan bahwa kepulauan Indonesia merupakan bagian dari jaringan lalu lintas pelayaran dan perdagangan Asia Tenggara. Baik sebagai daerah produsen ataupun konsumen, demikian juga sebagai bagian jaringan pelayaran perdagangan dan pelayaran Asia Tenggara. Di Indonesia pada waktu itu, tentu sudah berkembang kelompok masyarakat dengan pranata sosialnya yang berfungsi sebagai alat pengatur pergaulan bermasyarakat.

Salah satu pendorong adanya hubungan pelayaran dan perdagangan dengan menggunakan kapal layar dan bercadik adalah angin musim yang di Indonesia dikenal adanya musim angin barat dan musim angin timur. Dengan demikian bisa diperkirakan bahwa pelayaran menyeberangi Samudra Hindia ke timur dan ke barat memperkuat dugaan akan adanya hubungan dagang yang lebih awal antara berbagai pulau di Indonesia dengan India ketimbang dengan Cina.

Dari hasil penyelidikan mengenai jenis perahu di berbagai daerah di Indonesia dan sekitarnya, bisa ditarik kesimpulan, perahu bercadik adalah perahu khas bangsa Indonesia. Bagi jenis perahu yang kebetulan juga terdapat di luar Indonesia, hasil penyelidikan menyimpulkan bahwa hal tersebut merupakan penyebaran pengaruh atau memang dibawa oleh para perantau bangsa Indonesia. Meski demikian tidak semua bangsa Indonesia menjadi pelaut, karena sebagian di antara mereka adalah para petani, yang telah mampu bercocok tanam dan bukan lagi menjadi bangsa berburu dan pengumpul makanan.

Hal itu dibuktikan dengan ditemukannya alat *beliung* dan pacul pada zaman Neolitikum, yang dipergunakan sebagai alat untuk bercocok tanam, baik berladang maupun bersawah dengan dengan padi sebagai jenis tanaman utama. Untuk meningkatkan hasil usaha pertanian, di samping menciptakan alat-alat pendukung untuk menggarap tanah, juga membuat pengaturan air, sehingga mengurangi ketergantungan pada alam, khususnya hujan. Hasil yang melimpah melebihi kebutuhan, selain disimpan sebagai cadangan pangan, juga diperdagangkan ke desa atau daerah lain yang membutuhkan. Untuk menjaga tanah agar tetap subur, umumnya mereka belum mengenal teknologi pemupukan. Namun demikian, dengan tujuan yang sama, secara bersama-sama penduduk desa melakukan upacara permohonan kesuburan tanah yang pada zaman itu ditandai dengan berdirinya bangunan lingga dan yoni. (Burhanuddin *et al.*, 2003 & Djuliaty Suroyo A.M. *et al.*, 2006)

Di samping berpenghidupan dari aktivitas pelayaran dan pertanian, pada zaman tersebut juga telah terdapat usaha komersial bidang perdagangan. Sebagai salah satu bukti, kapak persegi dalam kondisi yang masih kasar diperkirakan dibuat di tempat-tempat tertentu oleh para pengrajin sebagai

produsen, sementara para konsumen harus menghaluskan kapak tersebut agar bisa dipergunakan dengan baik. Pusat pembuatan kapak persegi tersebut ada di tempat atau daerah yang cukup tersedia bahan bakunya. Sementara itu penyebarannya berkembang melalui perdagangan bekas yang jutru ditemukan di beberapa tempat yang tidak terdapat bahan bakunya. Diperkirakan pula, perdagangan itu walaupun masih sangat sederhana, sudah mulai menggunakan mata uang dari bahan kerang atau bebatuan indah lainnya. Kebenaran tersebut lebih dikuatkan lagi dengan adanya temuan yang menunjukkan bahwa nenek moyang bangsa Indonesia waktu itu sudah menggunakan pakaian yang dibuat dengan menenun (tenunan). Hal itu dapat diketahui dari ragam hias yang terdapat pada sisa-sisa tembikar yang berhasil ditemukan. Sistem tembikar tersebut menunjukkan adanya cap atau ragam hias tenunan yang berkualitas cukup baik. Pakaian itu juga dijadikan sebagai barang dagangan, karena tidak setiap orang memproduksi pakaian.

Ada dugaan bahwa perdagangan pada waktu itu sudah berlangsung antar penduduk antar pulau di Indonesia, bahkan dengan penduduk di daratan Asia Tenggara. Untuk keperluan tersebut diperlukan berupa alat transportasi air, yaitu perahu bercadik yang merupakan perahu khas Indonesia. Kebanyakan perdagangan itu dilakukan secara barter. Sebagian lagi menggunakan alat tukar yang bukan atau belum berbentuk uang, akan tetapi benda-benda yang mempunyai nilai magis atau bersifat khas. Benda tersebut antara lain berupa nekara perunggu, barang perhiasan, manik-manik atau batu-batuan yang indah dan sebagainya. Sementara itu perdagangan dengan daratan Asia yang sudah relatif cukup maju, antara lain berupa rempah-rempah, jenis kayu tertentu, hasil bumi dan sebagainya.

BAB III

Kejayaan Kerajaan-Kerajaan Maritim Nusantara Sebelum Abad 19

Ira Dillenia

Pusat Riset Kelautan

Badan Riset dan SDM Kelautan dan Perikanan

Nia Naelul Hasanah

Loka Riset Sumber Daya dan Kerentanan Pesisir, Padang

Badan Riset dan SDM Kelautan dan Perikanan

Sitasi:

Dillenia A., & Hasanah N.N, 2019. Kejayaan Kerajaan-Kerajaan Maritim Nusantara Sebelum Abad 19, in S. Widjaja dan Kadarusman (eds), Sejarah dan Politik Maritim Indonesia, Seri Buku Besar Maritim Indonesia. Amafrad Press. Jakarta.

Kejayaan Kerajaan-Kerajaan Maritim Nusantara Sebelum Abad 19

Kepulauan Nusantara sebelum abad ke-19 memiliki cerita tentang kejayaan-kejayaan kerajaan-kerajaan besar. Dengan armada-armada tangguhnyanya, kerajaan-kerajaan ini menguasai wilayah perairan Nusantara dan mendominasi jalur-jalur perdagangan. Beberapa kerajaan bahkan mampu memperluas wilayah kekuasaannya dengan melakukan diplomasi hingga ke wilayah-wilayah Asia Tenggara dan Asia Timur. Nusantara sebelum abad ke-19 memang menjadi jalur penting bagi perdagangan di kawasan Asia. Komoditas rempah yang banyak dihasilkan di wilayah darat kepulauan Indonesia, terutama di wilayah bagian timur, menjadi daya tarik utama kedatangan pedagang-pedagang internasional.

3.1 Masa Kerajaan Sriwijaya (683 – 1325 M)

Kerajaan Sriwijaya pada dasarnya merupakan suatu kerajaan-pantai, sebuah negara perniagaan yang berkuasa di laut. Kekuasaannya lebih disebabkan oleh sibuknya jalur pelayaran perdagangan internasional yang melalui Selat Malaka. Dengan demikian berhubungan dengan jalur perdagangan internasional dari Asia Timur ke Asia Barat dan Eropa yang berlangsung selama paling sedikit lima belas abad lamanya. Ini membuat Sriwijaya mempunyai arti penting dalam sejarah. Sriwijaya memang merupakan pusat perdagangan penting yang pertama pada jalur pelayaran pada masa tersebut. Menurut sumber berita sejarah Cina, Sriwijaya adalah salah satu pusat perdagangan antara Asia Tenggara dengan Cina yang terpenting. Keberadaan Sriwijaya dapat dilacak dari berita Tionghoa yang menyebutkan bahwa di Sumatra pada abad ke-7 sudah ada beberapa kerajaan antara lain To-lang-po-hwa (Tulangbawang di Sumatra Selatan), Molo-yeu (Melayu di Jambi), dan Ki-li-p'i-che atau Chelifo-che (Crijijaya) (D.H Burger dalam Burhanuddin *et al.*, 2003 & Djulianti Suroyo A.M *et al.*, 2006).

Berita ini diperkuat oleh seorang pendeta Buddha dari Tiongkok, bernama

I-tsing dalam tahun 671 berangkat dari Kanton ke India. Ia singgah di Sriwijaya selama enam bulan, untuk belajar tata bahasa Sansekerta. Kemudian ia singgah di Malaka selama dua bulan, baru kemudian melanjutkan perjalanan ke India untuk tinggal selama sepuluh tahun. Pada tahun 685 ia kembali ke Sriwijaya dan tinggal selama empat tahun untuk menerjemahkan berbagai kitab suci Buddha dari bahasa Sansekerta ke dalam bahasa Tionghoa. Ini membuktikan pentingnya Sriwijaya sebagai pusat peradaban untuk mempelajari Mahayana. (DG Hall dan KR Hall dalam Burhanuddin *et al.*, 2003 & Djuliaty Suroyo A.M *et al.*, 2006)

Dari I-Tsing dapat kita ketahui bahwa Sriwijaya, di samping sebagai pusat perdagangan dan pelayaran, juga menjadi pusat kegiatan ilmiah agama Buddha. Seorang guru terkenal yang bernama Sakyakirti, pendeta yang hendak ke India dianjurkan untuk lebih dahulu belajar ke Sriwijaya sekitar satu dua tahun. Coedes (1992) memandang adanya hubungan antara perkembangan kerajaan Sriwijaya dengan ekspansi agama Islam dalam periode permulaan. Sebagai akibat dari penaklukan oleh bangsa Arab di Timur Tengah seperti negeri Arab, Suriah, Mesir dan Mesopotamia, maka jalur laut melalui Asia Selatan menjadi jalan perdagangan biasa yang menggantikan jalan darat. Kerajaan-kerajaan ini menjadi pendorong kemajuan lalu-lintas laut di Asia Tenggara yang maha-besar. Kondisi kemajuan lalu lintas laut ini membuat kerajaan Sriwijaya memperoleh keuntungan cukup besar. Berdasarkan prasasti Kota Kapur, Sriwijaya adalah sebuah nama kerajaan di Sumatra Selatan dengan pusat kerajaan di Palembang, dekat Sungai Musi. Prasasti yang ditemukan pada umumnya berasal dari abad ke-7 atau ke-8, yaitu masa awal tumbuhnya Sriwijaya sebagai suatu kekuatan. Dari prasasti itu timbul kesan bahwa masa itu adalah masa penaklukan di mana tentara Sriwijaya bergerak ke seluruh negeri dalam suatu usaha pasifikasi.

Tentang ibukota Sriwijaya, dikatakan bahwa letaknya di tepi air, penduduknya terpencah di luar kota, atau tinggal di atas rakit-rakit yang beratapkan alang-alang. Jika sang raja keluar, ia naik perahu dengan dilindungi payung sutera dan diiringi dengan orang-orang yang membawa tombak emas. Sementara para tentaranya sangat tangkas keberaniannya dalam peperangan tidak ada bandingnya, baik di darat maupun di air. I-Tsing bahkan menggambarkan Sriwijaya sebuah negara besar yang terletak di daerah khatulistiwa. Di daerah ini ditemukan bangunan stupa (di Muara Takus) yang sangat mungkin berasal dari abad ke-7. Tempat yang menurut pandangan I-Tsing adalah Palembang karena dipandang penting dalam sejarah terutama sebagai pusat ziarah pemeluk agama Budha. Di Telaga Batu banyak didapatkan batu-batu yang bertuliskan Siddhayatra atau perjalanan suci yang berhasil, dan dari Bukit Seguntang di sebelah barat Palembang didapatkan sebuah arca Buddha dari batu yang besar sekali dan yang berasal dari sekitar abad ke-6.

Letak geografis Sriwijaya yang strategis merupakan modal yang baik untuk turut serta dalam perdagangan internasional yang mulai berkembang antara India dan daratan Asia Tenggara. Berita Cina menyebutkan bahwa adat

di Kan-t-o-li sama dengan adat di Kamboja dan Campa. Besar kemungkinan dunia perdagangan di Sumatra sejak semula telah terlibat langsung dengan perdagangan di India. Letak Selat Malaka mengundang perdagangan di daratan Asia Tenggara untuk meluas ke Selatan. Pada saat Negeri Cina terbuka untuk hasil Asia Tenggara, suatu hal yang baru terjadi setelah perdagangan dengan India berkembang, yaitu penduduk Sumatra khususnya di pantai timur, bukan awam lagi dalam perdagangan Internasional. (DG Hall dan KR Hall dalam Burhanuddin *et al.*, 2003 & Djulianti Suroyo A.M *et al.*, 2006).

Hubungan Perdagangan, Ekspansi dan Politik

Politik ekspansi untuk mengembangkan sayap dan menaklukkan kerajaan lain di Sumatra dilakukan Sriwijaya secara intensif pada abad ke-7, yaitu pada tahun 690 M. Kenyataan ini diperkuat dengan adanya prasasti dari kerajaan Sriwijaya, yang semuanya ditulis dengan huruf Palawa dalam Bahasa Melayu kuno. Prasasti Kedukan Bukit (dekat Palembang), berangka tahun 680 M menceritakan tentang kemenangan penaklukkan beberapa daerah dan kemakmuran Sriwijaya. Menurut Boechori, prasasti ini digunakan untuk memperingati usaha penaklukan daerah sekitar Palembang oleh Dapunta Hyang dan pendirian ibu kota baru yang kedua di tempat ini. Dari beberapa prasasti yang ditemukan menunjukkan, Sriwijaya telah memperluas daerah kekuasaannya mulai dari daerah Melayu di sekitar Jambi sekarang sampai di Pulau Bangka dan daerah Lampung Selatan pada tahun 686 M, serta usaha menaklukkan pulau Jawa yang menjadi saingannya dalam bidang pelayaran dan perdagangan. Penaklukkan Pulau Bangka diduga erat berhubungan dengan penguasaan perdagangan dan pelayaran internasional di Selat Malaka. Dengan dikuasainya negara-negara di sekitar Pulau Bangka, maka Sriwijaya sepenuhnya dapat menguasai lalu lintas perdagangan dan pelayaran dari negara-negara barat ke Cina. Sebaliknya, perahu-perahu asing terpaksa harus berlayar melalui Selat Malaka dan Selat Bangka yang dikuasai oleh Sriwijaya. Keuntungan Sriwijaya dari kedatangan kapal-kapal dagang asing ini berlimpah-limpah. Kecuali keuntungan dari penarikan bea-cukai, Sriwijaya masih memperoleh keuntungan lain dari perdagangan. Dari pernyataan I-Tsing terlihat bahwa kapal asing itu datang di Kedah dan Melayu pada waktu-waktu tertentu. Mereka tinggal di kedua tempat itu selama beberapa lamanya sambil menunggu datangnya angin baik, baru melanjutkan perjalanan ke tempat tujuannya masing-masing. Selama tinggal di pelabuhan, kapal dagang itu berkesempatan membongkar dan memuat barang dagangan. Sementara itu dari daerah Sriwijaya sendiri menghasilkan penyus, gading, emas, perak, kemenyan, kapur barus, damar, lada, dan lain-lain. Barang dagangan tadi dibeli oleh pedagang asing atau ditukar dengan porselin, kain katun, dan kain sutera .

Menurut Boechari dalam Burhanuddin *et al.*, 2003 & Djulianti Suroyo A.M *et al.*, 2006, kapal-kapal yang melalui Selat Malaka singgah dulu di pelabuhan untuk mengambil air minum dan barang perbekalan lainnya. Beberapa pelabuhan di pantai selat ini penting artinya sebagai pelabuhan perbekalan.

Oleh karena itu, Sriwijaya berusaha memonopoli dan menguasai daerah pesisir di kedua belah pantai Selat Malaka. Usaha yang dilakukan Sriwijaya adalah menaklukkan beberapa daerah seperti Jambi, Lampung, Semenanjung Malaka, Tanah Genting Kra, dan Pulau Sailan pun diduduki oleh Sriwijaya setelah berperang dengan Raja Cola (India) pada abad ke-11. Sebelumnya, pada tahun 767 M Sriwijaya berhasil menundukkan Tonkin (Indochina, di Hindia Belakang), dan diperkirakan penguasaan Sriwijaya sampai ke Malagasi.

Sebagai kerajaan maritim, Sriwijaya melancarkan politik laut dengan mewajibkan kapal-kapal untuk singgah di pelabuhannya. Politik Sriwijaya ini dikenal dengan menggunakan model “paksaan menimbun barang”. Di samping itu raja Sriwijaya juga mempunyai kapal-kapal sendiri. Dengan demikian harta benda raja serta kaum bangsawan berasal dari perdagangan sendiri, bea-bea yang dipungut dari perdagangan yang melalui kerajaan, dari rampasan hasil peperangan, dan pembajakan laut.

Pada abad ke-13 posisi Sriwijaya sebagai kerajaan maritim masih cukup kuat. Hal ini dibuktikan dengan adanya buku “Chu-fan-chi” yang ditulis tahun 1225 oleh Chau-ju-kua. Buku itu menceritakan bahwa di Asia Tenggara ada dua kerajaan yang terkemuka dan kaya, pertama ialah Jawa dan yang kedua ialah Sriwijaya. Tentang Sriwijaya dikatakan oleh Chou-ju-kua, bahwa Kien-pi (Kampe di Sumatra Utara) dengan kekuatan senjatanya telah melepaskan diri dari Sriwijaya, dan telah pula mengangkat rajanya sendiri, termasuk sebagian dari Jazirah Malaka. Meskipun demikian Sriwijaya masih merupakan kerajaan yang menguasai bagian Barat kepulauan Indonesia dan menduduki tidak kurang dari lima belas negeri fasal San-fo-tsi (Sriwijaya). Wilayahnya meliputi Pong-fong (Pahang), Tong-ya-nong (Trengganau), Ling-ya-ssi-ka (Lengkasuka), Kilan-tan (Kelantan), Fo-lo-an, Ji-lu-t’ing (Jelutong), Ts’ien-mai, Pa-ta’ (Batak), Tan-ma-ling (Tamralingga, Ligor), Kia-lo-hi (Grahi di Utara Semenanjung Malaka), Pa-lin-fong (Palembang), Sin-t’o (Sunda), La-wu-li (Lamuri, Aceh), Si-lan (Sailan).

Meskipun demikian, pada permulaan abad ke-13 Sriwijaya masih merupakan kekuatan besar. Chau-ju-kua tidak memasukkan Melayu dan Jambi ke dalam daftarnya. Dari daftar ini sangat jelas bahwa Sriwijaya dalam permulaan abad ke-13 masih tetap menguasai sebagian besar Sumatra, jazirah Malaka dan bagian barat pulau Jawa (Sunda).

Pada abad ke-13 ini juga tidak menutup kemungkinan bahwa Sriwijaya masih mengawasi kedua selat penting jalur perdagangan, yaitu Selat Malaka dan Sunda. Belum sampai putus pengawasannya, kekuasaan Sriwijaya telah musnah. Catatan Chou-ju-kua tentang ibu kota Sriwijaya merupakan semacam tipe kota air penuh anak sungai, penduduk bertempat tinggal di kapal atau rumah-rumah yang dibangun di atas rakit seperti Mrohaung, kota tua Arakan, Bangkok sekarang dan banyak kota-kota tua yang lain yang sama dengan zaman Funan. Tetapi berdasarkan catatan Cina menyebutkan bahwa Palembang tidak lama menjalankan pengawasan ketat atas daerah-daerah yang ada dibawah

kekuasaannya seperti pernah dilakukan dulu. Kampar di pantai timur Sumatra telah mengangkat rajanya sendiri dan bahkan Jambi telah mengirim utusannya sendiri ke Cina. Chou-ju-kua tidak memasukan Jambi ke dalam daftar daerah-daerah yang ada dibawah kekuasaan San-fot-si. Cukup aneh, Palembang sendiri termasuk dalam daftar itu.

Karena itu timbul masalah apakah pada waktu itu pusat kekuasaan Sriwijaya bukan lagi di Palembang melainkan di Jambi?

Dengan fakta-fakta tersebut, Sriwijaya secara jelas mempunyai kekuasaan yang cukup luas mulai ke arah Selat Malaka hingga Selat Sunda. Sriwijaya berusaha mempertahankan hegemoni perdagangan atas Indonesia, dengan mengawasi dan menguasai kedua Selat itu, yang harus dilalui oleh semua perjalanan laut antara India dan Cina. Perkembangan navigasi Arab, dan perdagangan antara India dan Cina, bersama-sama memberikan arti penting baru bagi selat itu. Di sini, Sriwijaya menjadi pelabuhan yang wajar bila disinggahi oleh kapal-kapal dari Cina pada musim timur laut. Rupanya pada waktu inilah, berkembang perdagangan lautan sekaligus dalam mempertahankan hubungan teraturnya dengan India dan Cina. I-sting mengatakan bahwa berlayar dari Cina ke Sriwijaya dengan kapal saudagar Persia, maka pelayaran lanjutannya ke India dengan kapal Raja Sriwijaya. Karena itu cukup beralasan ketika ada hipotesa yang mengatakan bahwa prasasti tahun 683 dan 686 M menunjukkan pada babak penting tertentu dalam usaha Raja Jayanasa (atau Jayanaga), menaklukan Melayu dan mungkin juga Taruma, dan pencipta politik yang membuat Palembang sampai abad 13 menjadi pusat kekuatan kerajaan maritim di pulau-pulau itu.

Banyak utusan yang dikirim dari Sriwijaya dan Jawa ke Tiongkok. Pada abad ke-7 dari Sriwijaya dan dalam abad ke-8 dari Jawa. Utusan-utusan ini membawa barang-barang yang berharga ke Tiongkok sebagai tanda kebaktian atau upeti. Kaisar Tiongkok juga sebaliknya memberi barang-barang yang cukup mewah. Selain itu utusan-utusan dari Indonesia diberi kesempatan berniaga. Kemudian utusan-utusan tadi diikuti oleh saudagar-saudagar swasta. Penulis sejarah bangsa Tionghoa mengerti, bahwa penyampaian upeti itu berlangsung karena ada keuntungan. Pada tahun 1443 Gubernur Canton melaporkan, bahwa utusan Indonesia memakan biaya negara terlalu banyak, sehingga Kaisar Tiongkok memberi toleransi kepada Sriwijaya untuk menyampaikan upeti cukup satu kali dalam setahun.

Kejayaan Sriwijaya lebih tergantung dari pola perdagangan yang berkembang, sedangkan pola-pola tertentu tidak sepenuhnya dapat dikuasainya. Terbukti ketika orang Cina mulai ikut berdagang di kawasan Selatan, peranan Sriwijaya berkurang sebagai pangkalan utama perdagangan antara Asia Tenggara dengan Cina. Peranan ini semakin berkurang hingga Cina membawa sendiri keperluan mereka ke negerinya. Tempat-tempat penghasil barang dagangan yang semula mengumpulkan barang dagangan mereka ke pelabuhan di daerah kekuasaan Sriwijaya, tidak perlu lagi berbuat demikian

karena para pedagang Cina menyinggahi pelabuhan-pelabuhan mereka. Pada Abad XII daerah-daerah taklukan Sriwijaya di sepanjang pesisir selat Malaka, mulai bertindak sebagai negeri yang langsung memberikan upeti kepada negeri Cina. Kemunduran Sriwijaya juga disebabkan oleh timbulnya bentrokan dengan kerajaan Mataram-Jawa Timur pada abad 10. Dengan demikian menjadi jelas bahwa posisi Sriwijaya tidaklah sama kedudukannya di Asia Tenggara dengan satu dua abad sebelumnya. Kerajaan lain di Indonesia mulai berusaha memperoleh hegemoni yang berada di tangan Sriwijaya.

Meskipun demikian pada abad 13, Sriwijaya masih dapat berkembang sebagai pusat perdagangan dan pelayaran yang besar dan kuat, serta menguasai bagian besar Sumatra, Semenanjung tanah Melayu, dan sebagian Jawa Barat. Bahkan kerajaan ini menguasai laut dan mengawasi lalu lintas pelayaran asing di Selat Malaka. Jika ada kapal melalui Selat Malaka tanpa singgah, lalu diserang dan semua penumpangnya dibunuh .

Kerjasama dengan Cola pada awalnya berjalan dengan baik. Sebagai contoh Raja Balaputra dari Sriwijaya membangun sebuah candi Buddha yang diberi nama Vihara Chulamaniwarmadewa di Negapatam, Pantai Coromandel. Raja Cola menghendakikan hasil pajak tahunan sebuah desa besar untuk memeliharanya. Seperti pemberian Nalanda sebelumnya, vihara di Negapatam dibangun untuk melengkapi sebuah tempat bagi saudagar Sriwijaya yang berdiam dan memuja menurut kepercayaan agama mereka sendiri. Ini membuktikan pentingnya hubungan dagang antara Palembang dan Pantai Coromandel, yang membawa perkembangan perdagangan barang kelontong India di Asia Tenggara. Saat memberikan hadiah yang berupa uang, raja-raja Negapatam menyatakan bahwa Raja Sriwijaya itu termasuk keluarga Sailendra. Sayangnya tidak ada sebuah catatan pun yang tersisa pada masa pemerintahannya meskipun kerajaan tersebut berada dalam puncak kekuasaan dan penuh prestise. Justru informasi yang berkaitan dengan nama raja-raja diketahui dari berbagai sumber. Orang Cina mencatat utusan yang diterima tahun 1008 dari putra Chulamaniwarmadewa, Maravijayottunggawarman, tetapi tidak menyebut tahun kematian ayahnya.

Dari sumber luar juga datang informasi yang menarik bahwa Sriwijaya masih tetap sebagai pusat Buddha yang terkenal Atisa. Riwayat hidup Atisa di Tibet menyebut Sumatra menjadi pusat terbesar agama Buddha dan Dharmakirti merupakan sarjana terbesar masa itu.

Sriwijaya dan Jawa

Dalam hubungannya dengan Jawa, Sriwijaya disebut berusaha untuk menundukkan 'Bhumi Jawa'. Diperkirakan Bhumi Jawa yang akan ditundukkannya adalah Tarumanegara. Usaha Sriwijaya untuk menaklukkan bumi Jawa dapat pula ditafsirkan sebagai usaha memasukkan Selat Sunda ke dalam kekuasaan Sriwijaya. Meskipun dari Jawa Barat sendiri tidak ada keterangan dari abad ke-7 ini. Namun, menurut berita Tionghoa, To-lo-mo (Tarumanegara) dalam tahun

669 M masih mengirimkan utusannya ke Tiongkok. Saingan antara kedua negara itu sudah wajar terjadi, mengingat masing-masing ingin menguasai laut sekitar pulau Bangka yang menjadi simpang tiga jalan pelayaran antara Indonesia-Tiongkok-India. Alasan inilah yang membuat Sriwijaya terdorong untuk merebut Palembang dan Jambi, dua pelabuhan laut penting yang terletak di sisi barat jalan pelayaran. Di samping itu Sriwijaya merebut Bangka yang juga merupakan kunci simpang tiga.

Tradisi Diplomasi dan Pola Pengamanan Maritim

Sriwijaya berhasil mengembangkan ciri-ciri yang khas, yaitu suatu tradisi diplomasi yang menyebabkan kerajaan tersebut lebih bersifat metropolitan. Dalam upaya mempertahankan peranannya sebagai negara dagang, Sriwijaya lebih memerlukan kekuatan militer yang dapat melakukan gerakan ekspedisioner daripada negara agraris. Hal ini didukung dengan letaknya yang strategis, yaitu pada jalan perhubungan laut India-Tiongkok. Ini menunjukkan bahwa posisi Sriwijaya jauh lebih baik dari pada kedudukan pulau Jawa

Gambar 3.
Posisi Kerajaan
Sriwijaya dan
Jangkauan Kekuasaan
kemaritimannya
sekitar abad ke-8-13.
Membentang dari
Sumatra, Jawa Tengah,
hingga Semenanjung
Malaya. (Photo credit:
Gunawan Kartapranata/
Wikipedia.org)



yang agak memojok. Berita-berita dari Tiongkok yang paling tua menceritakan hal Sumatra, akan tetapi tak memuat apa-apa tentang Pulau Jawa. Sebelum kerajaan Jawa mengembangkan kekuasaannya, maka Sriwijaya adalah negara yang utama di Indonesia. Adapun pola perdagangan Kerajaan Sriwijaya mempunyai sifat yang sama dengan perdagangan kuno di negeri yang lain. Dalam bentuk hubungan luar negeri, terlihat bahwa hubungan dengan Cina cukup dominan dan intensif.

Setelah jalan pelayaran ke negeri Tiongkok semakin dikenal dan dikembangkan, maka letak geografis pantai timur pulau Sumatra menjadi bertambah penting. Hegemoni di bagian barat kepulauan Indonesia mulai menjadi incaran para raja dan para penguasa setempat yang ingin menguasai wilayah yang sangat strategis itu. Di dalam sejarah Indonesia, kekuatan pertama yang berhasil menguasai daerah selat Malaka yang memegang kunci pelayaran perdagangan baik ke negeri Tiongkok maupun ke negeri-negeri barat, adalah kerajaan Sriwijaya. Penguasaannya atas daerah Tanah Genting Kra di Semenanjung Melayu bukan hanya dimaksudkan untuk mengendalikan lalu lintas laut yang keluar masuk selat Malaka saja, tetapi juga ditujukan untuk menguasai penyeberangan darat yang melintas melalui Tanah Genting Kra.

Sriwijaya mengandalkan pada sektor perdagangan dan pelayaran. Dengan demikian jika suatu negara hidup dari perdagangan, berarti kekuasaannya harus mencakup jalur-jalur perdagangan dan pelabuhan tempat barang ditimbun untuk diperdagangkan. Penguasaan jalur perdagangan dan pelabuhan ini dengan sendirinya memerlukan pengawasan langsung dari penguasa. Sriwijaya tumbuh karena memang di sekitar area itu tidak ada alternatif lain. Berkat armadanya yang kuat ia berhasil menguasai daerah yang berpotensi menjadi saingannya. Dengan cara ini ia menyalurkan barang dagangannya ke pelabuhan yang dikuasainya. Perdagangan dengan Cina dan India telah memberikan keuntungan besar kepada Sriwijaya. Kerajaan ini berhasil mengumpulkan kekayaan yang besar. Raja Sriwijaya termashur karena kekayaannya, sehingga banyak dibicarakan banyak orang. Selain itu untuk menjamin perdagangan di wilayahnya juga memenuhi kewajibannya kepada mereka yang berdagang dengannya, yaitu memastikan jalur pelayarannya aman dari bajak laut. Sampai abad 10, Sriwijaya mampu mengatasi gangguan keamanan sehingga tidak ada keluhan berkaitan dengan bajak laut.

Pola pengamanan yang dilakukan adalah memasukkan kepala bajak laut dalam ikatan dengan kerajaan. Mereka mendapatkan bagian yang ditentukan oleh raja dari hasil perdagangan. Dengan demikian mereka menjadi bagian dari organisasi perdagangan kerajaan. Cara ini menjadikan bajak laut sebagai pengaman jalur-jalur pelayaran. Metode ini efektif bila raja mempunyai kewibawaan riil, dan ini dimiliki oleh Sriwijaya. Kewibawaan yang dimiliki antara lain adalah hasil diplomasinya dengan Cina. Sriwijaya merupakan sebuah negara yang mengirim upeti ke negara Cina, sehingga Cina berkewajiban memberi perlindungan jika diperlukan. Hubungan dengan Cina tersebut

tentu disebarluaskan dan menjadi suatu faktor pencegah keinginan merugikan Sriwijaya oleh negara-negara lain, khususnya di Asia Tenggara. Walaupun hal ini tidak dapat mencegah serangan dari Raja Cola.

Untuk kepentingan perdagangan, Sriwijaya tidak keberatan mengakui Cina sebagai negara yang berhak menerima upeti. Ini adalah sebagian usaha diplomatiknya untuk menjamin agar Cina tidak membuka perdagangan lain dengan negara lain di Asia Tenggara, sehingga akan merugikan perdagangan Asia Tenggara. Demikian baiknya kedudukan Sriwijaya dalam perdagangan dengan Cina hingga melalui perutusannya ia dapat mengusulkan beberapa perubahan terhadap perlakuan para pejabat perdagangan Cina di Kanton terhadap barang-barang Sriwijaya yang dirasa merugikan.

Pelayaran teratur antara Sriwijaya dengan pulau-pulau Indonesia dilakukan antara Malaka dan Anam. Di samping itu Sriwijaya juga menyelenggarakan pelayaran ke India. Pada masa itu, pelayaran hanya dilakukan di dalam wilayah Indonesia saja, yaitu dari Maluku ke Malaka, suatu prestasi yang besar, karena jaraknya cukup panjang yaitu seperdelapan dari lingkaran bumi. Serangan dari Raja Cola tidak membuat Sriwijaya jatuh, bahkan sebaliknya, mampu membangun kembali negara untuk menjadi besar. Kebesaran Sriwijaya dibuktikan dengan adanya bangunan suci di Jambi yang mungkin lebih besar dari Borobudur, tetapi yang tinggal hanyalah sebuah stupa dan makaramakaranya saja, salah satu di antaranya memuat angka tahun 1064.

Masa Akhir Sriwijaya

Kerajaan Sriwijaya mulai merosot beberapa waktu sesudah abad ke-14. Pada tahun 1125 kerajaan ini masih menguasai daerah Palembang, Malaka, Sailan, dan Sunda (Jawa Barat). Setelah itu timbul persengketaan dengan raja di Cola (di Pantai Coromandel di India Selatan) yang mengejar kekuasaan laut di Teluk Benggala. Pada akhir abad ke-13 pergulatan antara Sriwijaya dengan Jawa Timur mengenai kekuasaan di Indonesia mulai berkobar. Sebelum itu Sriwijaya hanya bergerak dan berkuasa di Indonesia sebelah barat dan Jawa Timur serta hanya mementingkan kepulauan sebelah Timur.

Pada kurang lebih tahun 1325 peranan Sriwijaya sebagai suatu pusat perdagangan internasional sudah berakhir. Bahkan di tahun 1365, kerajaan ini menjadi daerah taklukan dari Jawa. Pada tahun 1377, ia mencoba memberontak, akan tetapi didera oleh suatu armada kerajaan Jawa sehingga tidak berdaya lagi, lalu menjadi miskin. Sesudah tahun 1377 timbul kekacauan sehingga pasukan-pasukan Jawa tak dapat bertahan di sana. Daerah itu ditinggalkan tak terurus, sehingga orang-orang Tionghoa yang berada di sana merebut kekuasaan pemerintahan. Seorang panglima Bangsa Tionghoa, yang bertahun-tahun lamanya hidup mengembara di laut, lalu menempati negeri tadi dengan beberapa ribu orang Tionghoa pengikutnya sebagai kepala negeri. Sriwijaya menjadi negara Tionghoa kecil yang sebenarnya hanya merupakan suatu

sarang perompak. Demikianlah keadaannya pada kurang lebih tahun 1400, dan ini pula sebagai akhir riwayat kerajaan Sriwijaya yang mengharukan sesudah berdiri tujuh abad lamanya. Di Jawa Timur, pada kurang lebih tahun 1300, muncul kerajaan Majapahit yang melebarkan sayap kekuasaannya dengan cepat dan mencapai puncak kemegahannya pada tahun 1365.

3.2 Masa Kerajaan Majapahit

Menurut Krom, kerajaan Majapahit memiliki orientasi kekuasaannya pada laut. Laut-laut dan pantai yang terpenting di Indonesia telah dikuasainya. Jika suatu kerajaan yang kecil menjadi daerah taklukan Majapahit, maka pada umumnya pemerintah Majapahit tidak mencampuri keadaan dalam negeri tersebut. Negeri yang takluk ini cukup mengirimkan utusan pada waktu tertentu sebagai tanda takluk serta mengambil sikap yang sesuai dengan kehendak pemerintah Majapahit terhadap negeri Nusantara lainnya. Bagian dari kerajaan besar ini yang jauh letaknya cukup dijadikan daerah pengaruh saja. Segala pengaruh asing dalam kerajaan ditolak, sementara mereka diwajibkan membayar upeti atau uang takluk.

Jadi, selain sebagai negara agraris, pada waktu yang sama Majapahit juga merupakan suatu kerajaan perdagangan. Negara ini memiliki angkatan laut yang besar dan kuat. Pada tahun 1377, Majapahit mengirim suatu ekspedisi untuk menghukum raja Palembang dan Sumatra. Majapahit juga mempunyai hubungan dengan Campa, Kamboja, Siam, Birma bagian Selatan, dan Vietnam serta mengirim dutanya ke Cina. Kenang-kenangan tentang kejayaan Majapahit itu masih tetap hidup di Indonesia, dan hal ini dianggap sebagai suatu preseden bagi perbatasan politik Republik Indonesia dewasa ini.

Menurut berita Cina dalam bukunya Tao-I chih-lueh yang ditulis sekitar tahun 1349 M Majapahit yang dikenal dengan nama She-po (Jawa) sangat padat penduduknya, tanahnya subur dan banyak menghasilkan padi, lada, garam, kain dan burung kakak tua yang semuanya merupakan barang ekspor utama. Dari luar She-po mendatangkan mutiara, emas, perak, sutra, barang keramik dan barang dari besi. Banyak daerah yang mengakui kedaulatan She-po antara lain beberapa daerah di Malaysia, Sumatra, Kalimantan Timur, dan beberapa daerah di Nusantara bagian Timur.

Dalam memperoleh gambaran tentang Majapahit, maka sumber yang relevan untuk dipakai adalah Kitab Nagarakertagama. Dari kitab ini menunjukkan bahwa banyaknya pedagang dari Jambu Dwipa, Kamboja, Cina, Yawana, Champa, Karnataka (Mysore), Goda, dan Siam yang datang ke Majapahit. Dari keterangan itu juga dijelaskan bahwa pedagang Majapahit juga berlayar ke pelabuhan di luar negeri. Penjelasan tentang wilayah kekuasaan Majapahit juga menyebutkan pulau demi pulau di Nusantara yang tunduk pada kerajaan Majapahit. Dari pemberitaan tersebut, sekurang-kurangnya kita dapat menjelaskan bahwa pelayaran sebagai sarana perhubungan antar pulau pada waktu itu sudah dikenal. Ini membuktikan bahwa Majapahit juga merupakan

kerajaan maritim yang cukup kuat dan disegani di Nusantara.

Sebagai tambahan, daerah yang mengakui kekuasaan Majapahit, Mpu Prapanca memberikan nama-nama daerah yang tetap mempunyai hubungan persahabatan dengan Majapahit. Daerah itu antara lain Siam, Birma, Champa dan “Javana” – yaitu Vietnam. Di samping juga negeri-negeri yang lebih jauh lagi seperti Cina, Karnatik, dan Benggala, yang mengadakan hubungan dagang dengan Majapahit. Orang-orang Cina pada tahun 1382 mencatat utusan-utusan Jawa waktu itu pada saat naik tahtanya Dinasti Ming, Ma-huan, seorang sekretaris dan juru bahasa dari Cheng-ho pernah mengunjungi Majapahit pada tahun 1413. Dalam laporannya, ia menulis bahwa pelabuhan dagang Majapahit di pantai Utara Jawa, banyak didiami oleh pedagang Tionghoa dan pedagang setempat yang kaya. Banyak barang-barang dagangan diperjualbelikan di situ. Tetapi yang paling laku dan digemari ialah barang pecah belah dari porselin Cina. Pendiri dari kerajaan Majapahit adalah Raden Wijaya pada abad ke-13. Kariernya dimulai dengan menghambakan dirinya pada Jayakatwang (Raja Kediri). Kemudian ia dianugerahi tanah di Desa Tarik, yang dengan bantuan orang-orang Madura dibuka dan menjadi desa yang subur dengan nama Majapahit.

Berakhirnya kerajaan Singasari bukan berarti hilangnya Dinasti Singasari dalam percaturan sejarah kerajaan di Indonesia. Terbukti Wijaya sebagai keturunan dari Singasari mampu melumpuhkan pasukan Khubilai Khan sekaligus melumpuhkan lawan politiknya yaitu dengan meruntuhkan Kerajaan Kediri (Daha). Dengan demikian maka ia menjadi pendiri sekaligus raja Majapahit pertama dengan gelar Kertarajasa Jayawardhana pada abad ke-13. Dalam waktu relatif singkat pasukannya dikirim untuk menaklukkan seluruh Nusantara dan membawa hasil yang gemilang. Terbukti banyak raja di Nusantara yang tunduk dan memberi upeti. Raja Melayu mempersembahkan dua orang putri. Pada masa Kertarajasa ini muncul banyak pemberontakan di kalangan internal karena ketidakpuasan dari para pengikut raja yang telah berjasa. Para pemberontak ini pada mulanya adalah pengikut setia yang mengantarkan Majapahit berkembang pesat. Mulai dari pemberontakan Sora, Ronggo Lawe, Nambi dan Kebo Anabrang. Meskipun demikian Kertarajasa adalah peletak dasar kerajaan Majapahit sekaligus menempatkan diri sebagai Kerajaan Maritim di Jawa

Pengganti Kertarajasa adalah putranya yang bernama Jayanegara. Ia juga dirongrong dengan berbagai pemberontakan namun berkat bantuan Gajah Mada, berbagai pemberontakan itu dapat diatasi. Pada masa itu, hubungan dengan Cina telah pulih, ditandai datangnya utusan dari Jawa ke Cina setiap tahun. Keadaan Majapahit oleh Odorico tahun 1321 digambarkan bahwa istananya penuh dengan perhiasan emas, perak, dan permata. Jayanegara tidak memerintah lama karena pada tahun 1328, ia mati dibunuh.

Kemudian digantikan oleh saudarinya Tribuanatunggadewi yang memerintah tidak terlalu lama. Ia pun digantikan oleh putranya yang masih

berusia muda bernama Hyam Wuruk. Masa pemerintahan Hyam Wuruk merupakan puncak zaman keemasan Majapahit. Pada masa kekuasaannya itulah Negarakertagama ditulis, setelah itu beberapa kejadian menjadi kurang jelas. Tampaknya terjadi perang saudara (Paragreg) pada tahun 1405-1406. Pergantian raja yang dipertengkarkan pada tahun 1450-an; dan pemberontakan besar yang dilancarkan oleh seorang bangsawan pada tahun 1468 bernama Girindrawardhana. Akan tetapi garis keturunan raja Majapahit atau cabang dari garis keturunan itu semuanya tetap memegang tampuk pemerintahan.

Ekspansi dan Diplomasi Majapahit

Tokoh Majapahit yang terkenal adalah Mahapatih Gajah Mada. Ia memainkan peranan penting dalam pemerintahan dan politik luar negeri Majapahit. Hasrat Gajah Mada untuk menunjukkan pengabdianya kepada Majapahit dengan diucapkan Sumpah Palapa. Sumpah tersebut berisikan bahwa Majapahit sebagai satu-satunya kerajaan yang berkuasa. Sebelum daerah seluruh Nusantara ada di bawah kekuasaan Majapahit, Gajah Mada bersumpah untuk tidak memakan rempah-rempah. Palapa artinya garam dan rempah-rempah, jadi maksud Gajah Mada ialah untuk “mutih”, makan nasi tanpa apa-apa. Berg telah memecahkan teka-teki kata Sumpah Palapa. Kata itu, berarti pembunuhan nafsu dan dipakai untuk menggambarkan upacara Budha Bhairava yang meliputi hubungan kelamin dengan yogini. Pengumuman itu menunjukkan hukuman politik yang didasarkan atas upacara Bahairava, atau dengan kata lain, perwujudan politik penaklukan dengan kekuatan militer dengan meletakkan kekuasaan Jawa atas Nusantara. Rencana Kertanegara untuk persekutuan Pan-Indonesia dilaksanakan melalui sistem Yoga. Bukti pengaruh kebudayaan Jawa, yang berasal dari waktu itu diduga terdapat di Doyo, Sumbawa, dan beberapa tempat yang lain, yang tradisinya menunjukan pada Majapahit. Negeri-negeri yang tergantung pada Majapahit banyak disebut dalam Negarakertagama. Mencakup seluruh Sumatra, kelompok nama-nama di Semanjung Malayu hingga Maluku.

Langkah pertama mempersatukan daerah yang belum bernaung di bawah panji-panji Majapahit dilakukan pada tahun 1343 yang tertuju kepada Bali. Serangan terhadap Bali dipimpin oleh Gajah Mada sendiri, bersama dengan Adityawarman, putra Majapahit keturunan Melayu. Sumpah Gajah Mada dapat terlaksana dan seluruh kepulauan Indonesia – bahkan juga jazirah Malaka – mengibarkan panji-panji Majapahit. Adapun hubungan persahabatan dengan negara-negara tetangga juga berlangsung dengan baik.

Masa pemerintahan Hyam Wuruk nampak menampilkan usahanya untuk meningkatkan kemakmuran bagi rakyatnya. Berbagai kegiatan dalam bidang ekonomi dan kebudayaan sangat diperhatikan. Untuk keperluan peningkatan kesejahteraan di bidang pertanian, raja telah memerintahkan pembuatan bendungan, dan saluran pengairan, serta pembukaan tanah-tanah baru untuk perladangan. Di beberapa tempat sepanjang sungai-sungai besar diadakan tempat-tempat penyeberangan yang sangat memudahkan lalu lintas antar daerah.

Raja Hyam Wuruk sangat memperhatikan pula keadaan daerah kerajaan. Beberapa kali ia mengadakan perjalanan kenegaraan meninjau daerah wilayah Majapahit, disertai para pembesar kerajaan. Kunjungan itu antara lain ke Pajang pada tahun 1351, Lasem tahun 1354, ke daerah Pantai Selatan (Lodaya) tahun 1357, daerah Lamajang tahun 1359, daerah Tirib dan Sempur tahun 1360, tahun 1361 dan 1363 mengunjungi Siping. Kebesaran Majapahit mulai redup setelah kematian Gajah Mada pada tahun 1364.

Daftar daerah yang telah dikuasai Majapahit adalah Mendawai, Brunai dan Tanjung Puri di Kalimantan serta sebuah daftar panjang mengenai nama-nama di timur Jawa, mulai dari Bali, Makasar, Banda, dan Maluku. Banyak dari nama-nama itu hanya dapat diduga saja persamaannya. Kita mendapat gambaran

Gambar 4.
Peta Kerajaan
Majapahit pada abad
ke – 14 (Photo credit:
Slidshare.net)



sebuah kerajaan seluas Indonesia sekarang ditambah daerah Malaya. Krom, Stuterheim, dan banyak penulis mengakui kekuasaan yang dimiliki Majapahit tersebut. Vlekke, misalnya, telah memberikan suatu gambaran tertulis tentang kekuasaan kerajaan Majapahit.

Pola Pengamanan Laut

Dengan uraian perluasan wilayah kekuasaan Majapahit, seperti dijelaskan oleh Mpu Prapanca telah ditemukan hipotesa bahwa pelayaran dan perdagangan pada abad 14 berada di tangan pedagang Majapahit. Artinya pada waktu itu, Majapahit memiliki kapal-kapal dagang dan mampu menjalankan pelayarannya sendiri. Di samping pelayaran yang dilakukan juga oleh pedagang asing (Cina, India, Persia, dan Arab). Tentu saja kesimpulan ini bukanlah kesimpulan yang luar biasa, karena banyak pula penulis sejarah yang tidak mengingkari pernyataan ini.

Dalam menjamin keamanan, Majapahit menjalankan tindakan yang tegas. Sebagai contoh, ketika bagian Barat Kalimantan pada tahun 1369 dikacaukan

oleh bajak-bajak laut dari Sulu (Filipina) yang dibantu oleh Tiongkok, segera armada Majapahit muncul di lautan Tiongkok Selatan. Daerah itupun terhindar dari pengacauan lebih lanjut. Pada tahun 1370 tiga orang raja di Nusantara salah satunya Sriwijaya berusaha melepaskan diri dari Majapahit dengan mengirimkan utusannya sendiri ke Tiongkok. Akibat tindakan raja-raja tersebut, maka Majapahit mengirimkan armada, sehingga pada tahun 1377 raja-raja itu dibinasakan. Dengan tindakan ini maka habislah riwayat Sriwijaya. Jika ada pegawai Majapahit, seperti wali negeri, adipati atau menteri dikirim ke daerah taklukan, maka maksudnya ialah untuk mempertahankan kekuasaan serta memungut sumbangan daerah itu. Adanya suatu armada yang kuat perlu sekali untuk mengadakan ekspedisi, pengawasan maritim, dan untuk bertindak terhadap negara asing yang hendak mencampuri keadaan dalam negeri. Sebagai penguasa daerah kepulauan, Majapahit mempunyai angkatan darat dan laut yang kuat. Baik dari Hindia Belanda dahulu, maupun bagi Indonesia sekarang, perhubungan laut ini juga merupakan bagian angkatan perang dari struktur negara.

Masa Kelabu Majapahit

Kemunduran Majapahit terjadi karena adanya perang saudara. Kondisi ini diketahui oleh Tiongkok yang segera berusaha memikat daerah luar Jawa untuk mengakui kedaulatannya. Kalimantan Barat pada tahun 1368 telah diganggu oleh bajak-bajak dari Sulu sebagai alat dari kaisar Tiongkok. Sejak tahun 1405, Kalimantan Barat telah tunduk sama sekali dengan Tiongkok tanpa ada sesuatu tindakan dari Majapahit. Dalam tahun itu juga, Palembang dan Melayu mengarahkan pandangannya ke Tiongkok dengan tidak menghiraukan Majapahit. Dengan posisi dan predikat Malaka sebagai pelabuhan dan kota dagang penting, mereka yang beragama Islam, di samping Samudra, jazirah Malaka pun boleh dibilang sudah hilang pengaruh Majapahit. Demikian pula daerah lain, satu persatu melepaskan diri dari Majapahit. Beberapa daerah memang masih mengakui Majapahit sebagai atasannya, tetapi dalam praktiknya tidak banyak juga hubungan dengan pusat. Masa seratus tahun yang terakhir dari kerajaan Majapahit tidak banyak yang diketahui. Sumber sejarah sangat sedikit. Berdasarkan keterangan dari Kitab Pararaton periode tersebut sangat kacau. Yang nyata ialah sejak Wikramawardhana sebagai bintang Majapahit mulai suram dan menjadi semakin pudar. Perang saudara antar keluarga raja, hilangnya kekuasaan pusat di luar daerah sekitar ibukota Majapahit dan penyebaran agama Islam yang sejak + 1400 M berpusat di Malaka serta timbulnya beberapa kerajaan Islam yang menentang kedaulatan Majapahit merupakan berbagai peristiwa yang menandai masa runtuhnya kerajaan yang tadinya mempersatukan seluruh Nusantara tersebut.

Sepeninggal Hyam Wuruk, Majapahit selalu dilanda perang saudara. Diawali dengan perebutan kekuasaan antara menantu Hyam Wuruk, Wikramawardhana yang menjadi raja dengan Bhre Wirabhumi, putra Hyam Wuruk dari selir. Meskipun Majapahit dilanda perang saudara, hubungan

diplomasi dengan Cina tetap berjalan baik yang berlangsung pada tahun 1403 hingga tahun 1499. Namun tidak dapat dipungkiri bahwa kondisi perang saudara itu tidak memungkinkan Majapahit berkembang. Bahkan ada kecenderungan mengalami kemunduran karena banyak daerah yang mulai melepaskan diri, terutama di daerah pesisir. Menurut de Graaf, jatuhnya kerajaan Majapahit ialah pada tahun 1478 Masehi (atau 1400 tahun Saka). Dalam Babad Jawa berpendapat, bahwa jatuhnya kerajaan Majapahit tak disebabkan oleh negara-negara Islam di daerah pesisir, melainkan oleh kerajaan Hindu lainnya yaitu Daha-Kediri yang dapat melepaskan diri sebelumnya dari Majapahit. Kerajaan Kediri ini pada tahun 1526 ditaklukan oleh Sultan Demak. Hal itu menandakan pula berakhirnya zaman kerajaan Hindu terbesar di pulau Jawa tersebut. Hanya di ujung timur masih terdapat kerajaan Hindu yang kecil, yaitu Belambangan hingga abad ke-17. Jadi, sebelum kedatangan bangsa Portugis di Indonesia, kerajaan Majapahit sudah runtuh.

3.3 Masa Kerajaan Melayu di Sumatra

Kerajaan Maritim Nusantara yang terbesar berikutnya adalah Kerajaan Melayu, di mana menurut kitab sejarah Dinasti Tang, untuk pertama kalinya dijumpai pemberitaan tentang datangnya utusan dari daerah Mo-lo-yeu di Cina pada tahun 644 dan 645 M. Nama Mo-lo-yeu ini mungkin dapat dihubungkan dengan kerajaan Melayu, yang letaknya di Pantai Timur Sumatra dengan pusatnya di sekitar Jambi.

Sekitar tahun 672 Masehi, I-tsing seorang pendeta Budha dari Cina, dalam perjalanannya dari Kanton menuju India, singgah di She-li-fo-she (Sriwijaya) selama enam bulan untuk belajar tata bahasa Sansekerta. Dari She-li-fo-she I-tsing berlayar ke Melayu dengan menggunakan kapal raja. Ia tinggal di Melayu selama dua bulan. Selanjutnya ia berlayar ke Kedah selama 15 hari. Pada bulan ke-12 ia meninggalkan Kedah menuju ke Nalanda, ia berlayar selama dua bulan. Ketika kembali dari Nalanda pada tahun 685, I-tsing singgah lagi di Kedah. Kemudian pada musim dingin ia berlayar ke Mo-la-cu yang sekarang telah menjadi Fo-she-to dan tinggal di sana selama pertengahan musim panas, lalu ia berlayar selama satu bulan menuju Kanton. Dari keterangan tadi dapat disimpulkan bahwa sekitar tahun 685 kerajaan Sriwijaya telah mengembangkan kekuasaannya dan salah satu negara yang ditaklukkannya adalah Melayu.

Berdasarkan studi tentang pelayaran menyusuri pantai Champa dan Annam menunjukkan adanya beberapa toponim pada pantai-pantai itu yang berasal dari bahasa Melayu. Pendapat ini memperkuat dugaan bahwa pelayaran ke negeri Tiongkok dilakukan oleh kapal-kapal dari pelaut-pelaut Melayu. I-Tsing dalam salah satu bukunya diselesaikan antara tahun 690, ada keterangan yang menyatakan bahwa sementara itu Melayu telah menjadi kerajaan Sriwijaya. Sementara itu perdagangan berpindah tempat. Mula-mula kedudukan Sriwijaya diganti oleh Malayu (Jambi), yang juga berkuasa di semenanjung Malaka dan mengirimkan utusan-utusan ke Tiongkok. Akan tetapi, Malayu lalu memindahkan pusat kekuasaannya ke daerah pedalaman,

yaitu ke Minangkabau, sehingga pengawasan terhadap Selat Malaka berkurang.

Hubungan Kerajaan Melayu dengan Kerajaan Pantai lainnya

Setelah ditaklukkan Sriwijaya pada tahun 685, nama Melayu menjadi hilang, dan baru muncul pada pertengahan terakhir pada abad ke-13. Di dalam kitab Pararaton dan Nagarakertagama disebutkan bahwa pada tahun 1275 Raja Kertanegara dari Singasari mengirimkan tentaranya ke Melayu. Pengiriman pasukan ini dikenal dengan sebutan Pamalayu. Letak Melayu yang sangat strategis di pantai Timur Sumatra dekat Selat Malaka, memegang peranan penting dalam dunia pelayaran dan perdagangan melalui Selat Malaka yaitu antara India dan Cina dengan beberapa daerah di Indonesia bagian Timur. Sementara itu pengaruh kerajaan Mongol sudah tidak terbandung lagi. Pada tahun 1280, 1281, 1286, dan terakhir tahun 1289, Kubhilai Khan mengirimkan utusan ke Singasari minta agar raja Kertanegara mau mengakui kekuasaannya. Tetapi semua perutusan tadi diusir kembali setelah mukanya dirusak.

Negarakertagama mengatakan bahwa ekspedisi tahun 1292 itu bukan saja menuju Melayu tetapi juga ke pantai barat Kalimantan dan Semenanjung Melayu. Disebutkan bahwa, Kertanegara telah mendapat Bakulapura yaitu Tanjungpuri di Kalimantan dan Pahang, nama yang dipakai untuk seluruh bagian selatan Malaya pada zaman Prapanca. Ekspedisi Pamalayu mempunyai hubungan erat dengan ekspansi kerajaan Mongol yang sedang giat dilancarkan oleh Kubhilai Khan untuk menguasai daerah Asia Tenggara dan juga dalam rangka politik perluasan kekuasaan Kerajaan Singasari. Ekspedisi ini berhasil menjalin hubungan persahabatan antara Singasari dan Melayu. Untuk mempererat hubungan ini pada tahun 1208 S atau 1286 Masehi Raja Sri Kertanegara, mengirimkan sebuah arca Buddha Amoghapasalokeswara beserta empat belas pengiringnya ke Melayu (suvarnabhumi) sebagai hadiah. Penempatan arca ini di Dharmasraya dipimpin oleh 4 orang pejabat tinggi dari Jawa. Pemberian hadiah ini membuat seluruh rakyat Melayu sangat bergirang hati terutama rajanya yang bernama Srimat Tribhuwanaraja Mauliwarmadewa. Keterangan mengenai hadiah dari raja Kertanegara ini tertulis pada lapik (alas) arca Amoghpaasa itu sendiri. Arca ini ditemukan kembali di daerah sungai Langsat dekat Sijunjung, di daerah hulu sungai Batanghari.

Menurut Krom, tahun 1275 Kertanegara mengirim ekspedisi besar yang dikenal sebagai Pamalayu, untuk memulai menaklukkan pulau itu, dan ekspedisi ini belum kembali sampai tahun 1292 yaitu di tahun kematiannya. Tahun 1286 penaklukan itu berhasil baik sehingga ia mengirim tiruan patung ayahnya Wisnuwardhana di Candi Jago untuk ditempatkan dengan hikmat di Dharmasraya bagian kerajaan Melayu untuk menjamin hubungan antara kerajaan itu sebagai kerajaan bawahannya, dan dinastinya melalui pemujaan nenek-moyang.

Dalam menggambarkan delapan kerajaan Sumatra, Marco Polo memberikan kesan bahwa itu adalah reruntuhan sebuah kerajaan. Dan

meskipun Kertanegara dan Singasari tiba-tiba berakhir tahun 1292, ketika diserbu oleh ekspedisi besar dari Cina yang bertujuan untuk memberikan hukuman, yang dikirim oleh Kubilai Khan, baik Melayu maupun Palembang tidak dalam keadaan mampu melaksanakan operasi yang bertujuan mempertahankan miliknya. Melayu adalah satu-satunya negara Sumatra yang amat penting dalam abad XIV, dan beberapa tulisan menunjukkan bahwa Melayu masih merupakan tempat pengungsian kebudayaan “Hindu”. Tetapi tidak lagi sebagai kerajaan internasional yang besar.

Setelah peristiwa ini, tidak diperoleh keterangan lainnya mengenai keadaan di Sumatra, baru kemudian pada masa pemerintahan Tribhuwanattunggadewi

Gambar 5.
Pusat Kerajaan
Melayu di Jambi
mulai pada abad ke
– 7 dan Kawasan
Kemaritimannya
(Photo credit:
Gunawan
Kartapranata/
id.Wikipedia.org)



Jayawisnuwardhani (1328-1350), diperoleh sedikit keterangan tentang daerah Melayu. Rupanya, kerajaan Malayu ini muncul kembali sebagai pusat kekuasaan di Sumatra, sedangkan Sriwijaya setelah adanya ekspedisi Pamalayu dari raja Kertanegara, tidak terdengar lagi beritanya. Adityawarman yang kemudian memerintah sebagian besar Sumatra dan dengan kebijakan perkawinan ganda ibunya dianggap sebagai anak tertua dari ayahnya yang orang Sumatra. Pada waktu itu merupakan “anak bungsu” dari Kertarajasa Jayawardhana. Ia dibesarkan di Keraton Majapahit dan bertugas sebagai Komandan tentara Jawa yang mengalahkan Bali. Tahun 1343, ia mengabadikan di Candi Jago sebuah patung Manjusri, yaitu Bodhisattwa yang berjuang melawan kebodohan. Stutterheim menginterpretasikan ini sebagai suatu gambaran pembinaan di masa mudanya di istana. Segera setelah itu ia memerintah di Melayu. Di sana, mungkin Adityawarman menggantikan ayahnya. Ia tidak berusaha menghidupkan lagi kekuasaan di laut yang dulu pernah dipegang oleh Sriwijaya, tetapi memusatkan dirinya terutama pada perluasan kekuasaannya di beberapa bagian daratan Sumatra.

Untuk mengekalkan kekuasaan Majapahit di Bali, maka perlu ada pemerintahan yang lebih kuat. Atas dasar ini, Gajah Mada memutuskan untuk menempatkan Adityawarman di Melayu. Pada mulanya di Majapahit, Adityawarman menjabat sebagai Wrdhmantri dengan gelar Arya Dewaraja pu Aditya. Segera setelah Adityawarman tiba di Sumatra, ia menyusun kembali pemerintahan Mauliwarnmadewa yang dikenal dari tahun 1286. Ia memperluas kekuasaannya sampai daerah Pagaruyung (Minangkabau), dan mengangkat dirinya sebagai Maharajadhiraja pada 1347. Meskipun terhadap Rajapatni, ia tetap mengaku dirinya sang mantri yang masih terkemuka dan masih sedarah dengan raja putri itu.

Berkaitan dengan hubungan kerjasama antara Sumatra dengan Majapahit, hanya sedikit saja yang diketahui kembalinya ekspedisi Pamalayu Kertanegara itu. Tetapi dari apa yang telah diketahui, rupanya menentukan pencantuman nama pulau itu dalam Negarakertagama sebagai tanda berada dalam kekuasaan Majapahit tahun 1365. Abad sebelumnya telah diketahui munculnya Melayu di Palembang. Kepada Kepala Negara yang terdahululah Kertanegara mengirimkan patung Amoghaphasa yang banyak dibicarakan itu. Pada Tahun 1286, ketika persiapan pendirian “persekutuan suci” untuk menentang ancaman Mongol, Raja Mauliwarnadewa yang bertakhta waktu itu mengirim dua orang putri ke Majapahit bersama kembalinya armada Pamalayu. Salah seorang di antaranya bernama Dara Perak, yang kawin dengan Kertarajasa Jayawardhana dan menjadi ibu dari Jayanegara. Yang lain bernama Dara Jingga, menurut Stutterheim, kawin dengan salah seorang keluarga keraton dan melahirkan seorang putra yang menggantikan Mauliwardhana melalui upacara.

Adapun hubungan antara Melayu dengan Sriwijaya dapat diketahui melalui prasasti yang ditemukan yakni Kedukan Bukit. Menurut J.L Moens prasasti Kedukan Bukit dimaksudkan untuk memperingati kemenangan

Sriwijaya terhadap Melayu. Karena ibukota Melayu itu di Palembang, maka kemenangan Sriwijaya atas Melayu dapat juga dikatakan sebagai penguasaan daerah Palembang atas Sriwijaya.

3.4 Masa Kerajaan Samudra Pasai

Penulis Maroko-Timur Tengah terkenal bernama Ibnu Battuta antara tahun 1345-1346 menjadi utusan Sultan Delhi Muhammad Tughlak untuk menghadap kaisar Tiongkok. Dalam perjalanannya ke Tiongkok, begitu pula ketika kembalinya, ia singgah di kerajaan Samudra di Sumatra. Kalau kita ikuti catatan dari sumber Arab ini akan diketahui bahwa sejak kira-kira abad ke-8, pedagang Arab sudah mulai mengenal Indonesia, sekurang-kurangnya Indonesia bagian barat seperti Lamuri, Samudra, Barus, Kedah, dan Sriwijaya. Di antara para pedagang Arab itu tentunya ada yang menetap di kota tersebut. Apabila di Kanton di tempat yang begitu jauh dan asing, mereka bisa menetap dan membangun masyarakatnya. Tidak mustahil mereka pun ada yang menetap di kota-kota pelabuhan di Indonesia. Mereka dapat diketahui berada di Tiongkok berkat adanya kebiasaan orang-orang Tionghoa mencatat secara teliti segala kejadian yang mereka lihat. Kebiasaan semacam itu tidak dimiliki oleh bangsa Nusantara, sehingga tidak ada satupun kemungkinan itu yang dapat kita ketahui.

Sebagai akibat dari merosotnya kekuasaan Sriwijaya (Burger, hlm. 31), di Sumatra Utara muncul beberapa kerajaan maritim kecil. Kerajaan-kerajaan yang terdapat kira-kira tahun 1300 adalah Samudra, Perlak, Paseh dan Lamuri (yang kemudian menjadi Aceh). Kerajaan-kerajaan pelabuhan ini kesemuanya mengambil keuntungan dari perdagangan di Selat Malaka. Saudagar yang beragama Islam dari India mendaratkan agama Islam, dan Sumatra Utara menjadi daerah Islam yang pertama di Indonesia. Berbagai keluarga raja Indonesia satu demi satu masuk Islam. Prosesnya dipercepat melalui hubungan kekeluargaan dengan saudagar Islam tersebut. Di beberapa kerajaan Sumatra Utara, agama Islam lalu berkuasa (Burger, hlm. 31). Bukti yang menunjukkan itu adalah adanya nisan Sultan Al Malik as Saleh yang meninggal dalam bulan Ramadhan tahun 1297 Masehi. Ini berarti, bahwa segera sesudah kunjungan Marco Polo, Samudra telah diislamkan, sedangkan yang memerintah adalah orang yang bergelar sultan.

Bersama Sultan Malik as Saleh Samudra menjadi kerajaan yang pertama di Indonesia yang beragama Islam. Pada tahun 1297, sultan pertama itu diganti oleh putranya, Sultan Muhammad, yang memerintah sampai tahun 1326. Sultan ini lebih terkenal dengan nama Malik al-Thahir. Dari catatan yang ditinggalkan oleh Ibnu Battuta itu, dapat diketahui, dewasa ini, Samudra merupakan pelabuhan yang sangat penting sebagai tempat kapal dagang bertemu untuk membongkar dan memuat barang dagangannya. Istana raja Samudra disusun dan diatur secara ala India, sedangkan diantara para pembesarnya terdapat pula orang-orang Persia. Adapun Patihnya mempunyai gelar Amir.

Sampai tahun berapa Malik al-Thahir ini memerintah, tidak diketahui dengan pasti. Pun penggantinya, Sultan Zain al-Abidin, yang juga bergelar Malik al-Thahir, tidak ada keterangannya. Kita hanya dapat mengetahui namanya saja dari batu nisan yang tersurat di Samudra, yang menghias jirat, kuburan anak perempuannya yang meninggal dalam tahun 1389.

Hubungan Kerajaan Maritim Samudra dan Majapahit

Sekitar tahun 1350 merupakan masa memuncaknya kebesaran kerajaan Majapahit. Bagi Samudra, masa itupun merupakan masa kebesarannya pula. Kerajaan Samudra di Aceh yang beragama Islam menjadi bagian dari Majapahit. Rupanya hal itu tidak menjadikan soal bagi Majapahit. Begitu pula Samudra berhubungan juga secara langsung dengan Tiongkok, sebagai siasat untuk mengamankan diri terhadap Siam yang daerahnya meliputi jazirah Malaka, juga oleh Majapahit tidak dihiraukan. Pedagang dari Majapahit banyak yang datang ke Samudra. Saudagar Islam dari India dan dari Samudra banyak yang beraktivitas dagang di pelabuhan Tuban dan Gresik, yang merupakan daerah asal Majapahit (de Graaf hlm. 166). Bahkan hubungan darah antara Majapahit dengan Samudra yang nantinya juga dengan pusat-pusat Islam lainnya bukan merupakan hal yang ganjil. Tentang seorang raja dari Pasai, misalnya yang bernama Zain al-Abidin diketahui pada waktu tahun 1411 terpaksa melarikan diri dengan meninggalkan tahtanya. Maka tempat berlindungnya adalah Majapahit, dimana rajanya masih termasuk saudaranya.

Seperti sudah kita ketahui, Ma Huan – seorang Tionghoa Islam yang datang di Majapahit pada tahun 1413 dengan jelas menyatakan, bahwa penduduk kota Majapahit terdiri atas 3 (tiga) golongan, yaitu orang-orang Islam yang datang dari Barat, orang-orang Tionghoa yang kebanyakan memeluk agama Islam, dan rakyat selebihnya yang menyembah berhala.

Keterangan “yang datang dari Barat” rupanya mengenai orang-orang



Gambar 6. Kerajaan Samudra Pasai, di Aceh (Photo credit: sejarahbudayanusantara.weebly.com)

Gujarat atau mungkin pula Samudra dan Malaka. Di Gresik memang ada kampung Gapura. Di sana ada kuburan yang serupa dengan kuburan di Samudra, yang terbuat dari jirat impor asal Gujarat dengan tulisan Arab, yaitu makam Syekh Maulana Malik Ibrahim, yang wafat dalam tahun 1419 Masehi. Syekh Maulana Malik Ibrahim diketahui juga seorang hakim di Majapahit.

3.5 Kerajaan Malaka

Malaka merupakan suatu kota pelabuhan besar yang letaknya menghadap ke laut. Posisi seperti ini juga dimiliki oleh kerajaan Maritim lain seperti Banten, Cirebon, Demak, Gresik, Makasar, Ternate, dan Manila. Ciri lain kerajaan maritim ialah terletak di tepi sungai besar yang dapat dilayari. Daerah inti yang berbenteng, juga dilintasi atau berdekatan dengan sungai kecil yang menyediakan air untuk mandi dan memasak, juga jalan masuk untuk perahu kecil. Jembatan yang melintasinya merupakan jalur menuju ke kompleks utama kerajaan pusat yang merupakan daerah penuh kemacetan. Di Malaka pada bagian tepinya terdapat kedai kecil dan menjadi perluasan pasar maupun jalan raya. Awal mula Malaka dimulai dari kehidupan seorang raja yang beragama Hindu-Buddha bernama Parameswara. Ada suatu perdebatan mengenai kepindahannya ke agama Islam. Tampaknya pada masa akhir pemerintahannya (1390-1413/14 M) ia menganut agama Islam dan memakai nama Iskandar Syah. Dua orang penggantinya adalah Megat Iskandar Syah (1414-1423/24) dan Muhammad Syah (1424-1444). Mereka adalah raja-raja yang beragama Islam. Akan tetapi, ada kemungkinan telah terjadi suatu reaksi Hindu-Budha selama masa pemerintahan raja yang keempat. Parameswara Dewa Syah (1445-1446), tampaknya terbunuh dalam suatu kudeta Islam.

Malaka mulai muncul sebagai pusat perdagangan dan kegiatan Islam baru pada awal abad ke-15. Pendiri kerajaan Malaka adalah seorang Pangeran Majapahit dari Blambangan yang bernama Paramisora (Parameswara). Ia melarikan diri dari Blambangan karena adanya gempuran yang dilakukan oleh Majapahit terhadap Blambangan. Parameswara berhasil meloloskan diri sewaktu terjadi serangan Majapahit pada tahun 1377 dan akhirnya tiba di Malaka sekitar tahun 1400. Di tempat ini ia menemukan suatu pelabuhan yang baik dan dapat disandari kapal-kapal besar di segala musim. Pelabuhan itu terletak di bagian Selat Malaka yang paling sempit. Beserta para pengikutnya dalam waktu singkat dusun nelayan ini dengan bantuan bajak-bajak laut berubah menjadi kota pelabuhan. Karena letaknya yang sangat baik di Selat Malaka, kota itu merupakan saingan berat bagi Samudra Pasai. Dengan demikian, Malaka diberi kesempatan berkembang menjadi pusat perniagaan baru. Sebelum itu, Malaka hanyalah merupakan sebuah tempat nelayan kecil yang tak berarti. Pada awal abad ke-14 tempat tersebut mulai berarti buat perdagangan, dan dalam waktu yang singkat menjadi pelabuhan terpenting di pesisir Selat Malaka. Rupanya kegiatan perniagaan yang berpusat di Malaka terjadi karena dipercepat oleh larinya saudagar-saudagar dari Sumatra Utara karena kedatangan agama Islam yang makin lama makin berkuasa. Walaupun demikian, pada awal abad ke-

15 penguasa Malaka sendiri juga memeluk agama Islam, bahkan kemudian menjadi pusat propaganda agama Islam di Nusantara. Kerajaan ini dengan pesat sekali melebarkan sayap-kekuasaannya ke seluruh semenanjung Malaya dan Sumatra Tengah. Dampaknya cukup signifikan bagi Malaka karena pada tahun 1450 telah menjadi pengganti Sriwijaya yang besar.

Berita dari Arab ternyata hanya memberikan keterangan bahwa sejak abad ke-8 saudagar Arab sudah mengenal Nusantara, khususnya Nusantara bagian barat saja. Mereka tidak memberikan keterangan pelayarannya ke bagian lain di kepulauan Nusantara ini. Hal itu memperkuat teori bahwa pelayaran dan perdagangan antar pulau pada waktu itu terutama dilakukan oleh orang-orang pribumi. Teori ini dipertegas oleh keterangan Tome Pires yang menulis bahwa pada awal abad ke-16 pelayaran dari Malaka ke bagian timur kepulauan Nusantara dipegang oleh beberapa pengusaha tertentu. Mereka menggunakan kapal-kapal yang dijalankan oleh orang-orang pribumi yang lebih mahir dalam hal navigasi di perairan Nusantara.

Hubungan Malaka: Antara Perdagangan dan Diplomasi

Melalui persekutuan dengan orang laut, yaitu perompak pengembara Proto-Melayu di Selat Malaka, berhasil membuat Malaka menjadi suatu pelabuhan internasional yang besar. Cara yang ditempuh Malaka adalah dengan memaksa kapal-kapal yang lewat untuk singgah di pelabuhannya serta memberi fasilitas yang cukup baik serta dapat dipercaya bagi pergudangan dan perdagangan. Malaka mungkin merupakan contoh paling murni dari negara pelabuhan transit di Nusantara. Karena negara ini tidak memiliki hasil komoditas sendiri yang penting. Memang negara ini harus mengimpor bahan pangan untuk menghidupi rakyatnya, namun dengan kondisi demikian justru membuat Malaka dengan cepat menjadi pelabuhan yang berhasil. Hal ini terjadi karena kerajaan Malaka dapat menguasai Selat Malaka, yaitu salah satu trayek yang sangat menentukan dalam sistem perdagangan internasional yang membentang dari Cina, Maluku di Timur sampai Afrika Timur dan Laut Tengah di Barat. Usaha pertama Parameswara adalah mendapatkan pengakuan dan perlindungan dari Tiongkok, guna melindungi diri dari bahaya Siam dan Majapahit. Pada tahun 1405, ia diakui sebagai raja Malaka oleh Kaisar Tiongkok, dan enam tahun kemudian ia sekeluarga berkunjung ke Tiongkok. Menurut cerita, sesaat sebelum meninggal (pada tahun 1414), Parameswara masuk agama Islam, dan berganti nama menjadi Iskandar Syah.

Jadi dengan jalan yang mudah sekali, perniagaan berpindah dari Sriwijaya ke Jambi, Sumatra Utara dan Malaka. Perpindahan serta perkembangan pesat dari pusat perniagaan semacam ini sering terjadi kemudian. Hal ini berhubungan erat dengan sifat perdagangan laut di perairan Nusantara. Perdagangan ini pertama-tama sifatnya transit; pelabuhan yang ada pada dasarnya hanya menjadi tempat pemindahan barang ke kapal lain. Oleh karena itu, bagi perniagaan Nusantara waktu itu, tidak ada perbedaannya, apakah pemindahan barang dagangan tadi terjadi di Palembang atau di Malaka.

Gambar 7. Kerajaan Malaka dan jangkauan kekuasaan Maritimnya abad 15 (Photo credit: Gunawan Kartapranata/Wikipedia.org)



Berbagai saudagar dari Tuban, Gresik, Surabaya, Jepara, dan Palembang berkampung di kota Malaka. Di sana mereka mempunyai kepala kampung sendiri. Orang-orang Jawa tak jarang memangku jabatan penting di sana dan mempengaruhi jalannya pemerintahan. Banyak juga bangsa asing yang berdiam di Malaka, seperti misalnya orang-orang Tionghoa, India, Arab dan Parsi. Golongan terpenting di Malaka adalah bangsa-bangsa Gujarat dari India. Mereka mempunyai kekuasaan politik yang besar. Inilah lukisan kota Malaka yang dijumpai oleh bangsa Portugis ketika mereka pertama kali sampai di sana pada tahun 1509. Ancaman utama bagi Malaka sejak awal adalah Siam, tetapi Malaka sudah minta dan mendapat perlindungan dari Cina sejak tahun 1405. Setelah itu, Malaka berulang kali mengirim duta-dutanya ke Cina. Begitu pula kunjungan armada Cina ke Malaka terus berlanjut hingga tahun 1434. Perlindungan Cina yang nyata ini telah membantu Malaka dapat berdiri tegak. Pada pertengahan abad 15, Malaka bergerak menaklukkan daerah di kedua tepi selat yang menghasilkan bahan pangan, timah, emas dan lada sehingga

meningkatkan kemakmuran dari posisi strategisnya. Pada tahun 1470-an dan 1480-an, kerajaan ini menguasai pusat-pusat penduduk yang penting di seluruh Semenanjung Malaya bagian selatan dan pantai timur Sumatra bagian tengah.

BAB IV

Fase Sejarah Kemaritiman Setelah Masa Kemerdekaan

Ira Dillenia

Pusat Riset Kelautan

Badan Riset dan SDM Kelautan dan Perikanan

Nia Naelul Hasanah

Loka Riset Sumber Daya dan Kerentanan Pesisir, Padang

Badan Riset dan SDM Kelautan dan Perikanan

Sitasi:

Dillenia A., & Hasanah N.N, 2019. Fase Sejarah Kemaritiman Setelah Masa Kemerdekaan, in S. Widjaja dan Kadarusman (eds), Sejarah dan Politik Maritim Indonesia, Seri Buku Besar Maritim Indonesia. Amafrad Press. Jakarta.

Fase Sejarah Kemaritiman Setelah Masa Kemerdekaan

Ada 3 (tiga) masa tercatat dalam fase sejarah kemaritiman setelah kemerdekaan Indonesia. Masa-masa tersebut adalah Era Orde Lama (1945 – 1965), Era Orde Baru (1966-1998), Era Reformasi (1998 – sekarang). Era Orde Lama dengan kepemimpinan Ir. Soekarno sebagai Presiden RI yang pertama, dilanjutkan dengan Era Orde Baru oleh Kepemimpinan Soeharto dan Era Reformasi yang dipimpin mulai dari presiden BJ Habibie, Abdurahman Wahid, Megawati Sukarnoputri, Susilo Bambang Yudhoyono, hingga Joko Widodo. Pada masing-masing era, kemaritiman menjadi sebuah konsep dasar pembangunan di Indonesia. Menurut Diasnatasasmita, 2017, menyebutkan bahwa pada masing-masing era konsep kemaritiman menjadi landasan pembangunan, yang tiap era menjelaskan sebagai berikut :

4.1. Era Orde Lama (1945 – 1965)

Era Orde Lama merupakan awal pemerintahan Indonesia setelah dijajah oleh bangsa asing selama 3,5 abad lamanya. Pada masa ini, landasan bidang hukum kelautan masih menggunakan peraturan hukum yang ditinggalkan Pemerintah Hindia Belanda, yakni “*Territoriale Zee en Maritime Kringen Ordonnatie 1939*”(TZMKO). Namun penggunaan undang-undang ini dapat mengancam keutuhan NKRI karena adanya perairan bebas (*high seas*) diantara kelima pulau besar Indonesia. Atas dasar ini, Presiden Soekarno mengeluarkan suatu deklarasi keutuhan wilayah Indonesia, pada tanggal 13 Desember 1957, yang dikenal dengan Deklarasi Djoeanda. Pada dasarnya konsep deklarasi ini memandang bahwa kepulauan Indonesia merupakan wilayah pulau-pulau, wilayah perairan, dan dasar laut di dalamnya sebagai suatu kesatuan historis, geografis, ekonomis, dan politis. Dengan adanya konsep ini, maka wilayah perairan Nusantara yang tadinya merupakan wilayah laut lepas kini menjadi bagian integral dari wilayah Indonesia yang berada di bawah kedaulatan NKRI. Deklarasi Joeanda termasuk salah satu dari tiga pilar utama bangunan kesatuan dan persatuan negara dan bangsa Indonesia, antara lain Kesatuan kejiwaan yang dinyatakan dalam Sumpah Pemuda 28 Oktober 1928; Kesatuan kenegaraan dalam NKRI yang diproklamirkan oleh Soekarno-Hatta tanggal 17 Agustus 1945; dan Kesatuan kewilayahan (darat, laut, dan udara) yang diumumkan

H. Djoeanda, 13 Desember 1957. Selanjutnya, deklarasi ini diperkuat secara yuridis melalui Peraturan Pemerintah Perpu No. 4 Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia atau UU No. 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Undang-undang ini menyebutkan, pokok-pokok dasar dan pertimbangan-pertimbangan mengenai pengaturan wilayah perairan Indonesia. Pada masa Orde Lama ini, stabilitas keamanan dan keadaan politik masih sangat terganggu, terutama di awal kemerdekaan sampai tahun 1960-an, mulai dari silih berganti bentuk pemerintahan, jatuh bangun parlemen, pemberontakan-pemberontakan serta perebutan Irian Barat (sekarang Papua) hingga konfrontasi Malaysia. Hal ini menyebabkan Presiden Soekarno tidak mempunyai kesempatan lebih banyak untuk mengubah paradigma *land based oriented* menjadi *maritime based oriented*. Pada antara tahun 1960-1966 Presiden Soekarno telah mencoba untuk menyampaikan gagasan dan pandangan mengenai geopolitik Indonesia namun belum sempat terlaksana hingga terjadinya pergantian ke rezim Orde Baru.

4.2. Era Orde Baru (1966 – 1998)

Pada era Orde Baru, paradigma pembangunan lebih diutamakan pada pembangunan darat atau kontinental. Namun demikian, pada era ini juga lahir konsep besar kemaritiman nasional. Pada tahun 1982, Indonesia termasuk salah satu negara dari 119 negara di dunia ikut menanda tangai Konvensi PBB tentang hukum laut atau *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS 1982). Saat itu menteri Luar Negeri yang menandatangani adalah Mochtar Kusumaatmaja. Dalam konvensi ini terdapat 9 pasal mengenai perihal ketentuan tentang prinsip “Negara Kepulauan”. Salah satu prinsip dalam Negara Kepulauan tersebut menyatakan bahwa laut bukanlah sebagai alat pemisah, melainkan sebagai alat yang menyatukan pulau-pulau yang satu dengan yang lainnya, yang kemudian diimplementasikan oleh Indonesia dengan istilah Wawasan Nusantara. Pengakuan dunia internasional ini, ditindaklanjuti dengan diterbitkannya UU no 17 tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut 1982. Ratifikasi ini merupakan tindak lanjut dari gagasan negara kepulauan yang pada 25 tahun lalu dicetuskannya Deklarasi Djoeanda pada tanggal 13 Desember 1957. Sejak itu, Indonesia mempunyai kewajiban dan tanggung jawab untuk melaksanakan Konvensi Hukum Laut PBB tahun 1982, dan UU No.17 tahun 1985 ini, selanjutnya dijadikan pedoman dalam penyusunan rencana pembangunan nasional, khususnya pembangunan di bidang kelautan, dan pada REPELITA ke 5 (1993 – 1998) konsep pembangunan kelautan akhirnya masuk ke dalam Garis-garis Besar Haluan Negara (GBHN). Namun, dikarenakan Presiden Soeharto memiliki latar belakang seorang anak petani dan sebagai perwira AD tentunya lebih berorientasi kepada paradigma kontinental sehingga semua kebijakan dan strategi pembangunan nasional jauh dari aspek maritim atau kelautan.

4.3. Era Reformasi (1998 – Sekarang)

Era Reformasi atau pasca Soeharto dimulai pada pertengahan 1998, tepatnya saat Presiden Soeharto megundurkan diri pada 21 Mei 1998 dan digantikan

oleh Wakil Presiden BJ Habibie. Banyak perubahan-perubahan besar yang terjadi pada era reformasi ini. Pada era reformasi, paradigma nasional yang mendukung visi kemaritiman selanjutnya adalah Deklarasi Bunaken yang dicetuskan tanggal 26 September 1998 pada masa pemerintahan Presiden Prof. Dr. B.J. Habibie. Deklarasi ini pada dasarnya secara tegas menyatakan dua hal pokok yaitu kesadaran bangsa Indonesia akan geografik wilayahnya dan kemauan yang besar dari bangsa Indonesia untuk membangun kelautan. Kesadaran geografik adalah kesadaran bangsa Indonesia untuk memahami dan menyadari akan kondisi obyektif wadah kepulauan Indonesia yang dua per tiga bagian wilayahnya adalah merupakan laut. Kesadaran bangsa Indonesia akan geografik wilayahnya menjadi sangat penting bagi keberhasilan bangsa dalam melaksanakan pembangunan kelautan yang mempunyai arti strategis dalam mengembalikan kondisi ekonomi nasional yang saat itu sedang mengalami krisis. Melalui Deklarasi Bunaken, babak baru pembangunan nasional mulai yang berorientasi ke laut mulai terbuka, dikarenakan dalam Deklarasi Bunaken ini mengandung; Pertama, visi pembangunan dan persatuan nasional Indonesia harus berorientasi ke laut, Kedua, semua jajaran pemerintah dan masyarakat hendaknya juga memberikan perhatian untuk pengembangan, pemanfaatan dan pemeliharaan potensi kelautan Indonesia.

Pemerintahan yang berorientasi kelautan pada masa reformasi ini berlanjut pada masa Pemerintahan Abdurrahman Wahid (Gus Dur), yang mengusung tumbuhnya kesadaran bahwa potensi dan kekayaan yang ada di laut merupakan sumber ekonomi utama Negara. Laut adalah kehidupan masa depan bangsa. Atas pemikiran ini, Presiden Abdurrahman Wahid kemudian membentuk kementerian baru dalam Kabinetnya, yakni Departemen Eksplorasi Laut dengan Keputusan Presiden No.355/M Tahun 1999 tanggal 26 Oktober 1999. Dalam perjalanannya, namanya berubah-ubah dan akhirnya saat ini menjadi Kementerian Kelautan dan Perikanan berdasarkan Peraturan Presiden No. 47 tahun 2009. Pada masa pemerintahan Presiden Abdurrahman Wahid juga dibentuk Dewan Maritim Indonesia (DMI) yang bertugas untuk mengkoordinasikan dan mensinergikan program pembangunan kelautan di Indonesia.

Presiden reformasi Republik Indonesia selanjutnya, yaitu Megawati Sukarnoputri, di Pelabuhan Rakyat Sunda Kelapa mencanangkan “Seruan Sunda Kelapa” pada tanggal 27 Desember 2001, Pada intinya seruan tersebut mengajak seluruh bangsa Indonesia untuk bersama-sama membangun kekuatan maritim / kelautan, dengan berlandaskan pada kesadaran penuh bahwa bangsa Indonesia hidup di negara kepulauan terbesar di dunia, dengan alam laut yang kaya akan berbagai sumber daya alam. Sementara itu isi dari Seruan Sunda Kelapa antara lain berisi 5 pilar program pembangunan kelautan yaitu :

1. Membangun kembali wawasan bahari,
2. Menegakkan kedaulatan secara nyata di laut,

3. Mengembangkan industri dan jasa maritim secara optimal dan lestari bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.
4. Mengelola kawasan pesisir, laut dan pulau kecil, dan
5. Mengembangkan hukum nasional di bidang maritim.

Pada masa pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, nomenklatur Dewan Maritim Indonesia (DMI) diganti menjadi Dewan Kelautan Indonesia (DEKIN) melalui Keppres No.21 Tahun 2007. Selanjutnya pada era kepemimpinannya, Susilo Bambang Yudhoyono menyelenggarakan konferensi kelautan dunia yang dikenal dengan *World Ocean Conference (WOC)* di Manado pada tanggal 11 – 15 Mei 2009. Kegiatan ini merupakan inisiatif Indonesia dalam forum internasional yang ditujukan untuk pemimpin dunia dan pengambil keputusan dalam mengembangkan kolaborasi internasional dan membuat komitmen bersama dalam menghadapi isu kelautan dunia sekaligus masalah perubahan iklim global. Penyelenggaraan WOC 2009 didukung oleh 123 negara yang tergabung dalam *The Eighteenth Meeting of States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea* dan dalam pelaksanaannya dihadiri oleh 423 delegasi yang berasal dari 87 negara dan organisasi-organisasi antar negara.

Deklarasi Kelautan Manado (*Manado Ocean Declaration*) yang menjadi salah satu output utama dari WOC 2009, merupakan tonggak sejarah dan dokumen penting untuk menyelamatkan planet bumi dan kelangsungan hidup generasi penerus dimasa akan datang, sehingga dokumen tersebut akan diperjuangkan oleh wakil tetap pemerintah Indonesia di PBB untuk dimasukkan dan menjadi agenda resmi serta dibahas dalam *Meeting of the States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea*. Selain itu, output lainnya, yakni *CTI Regional Plan of Action* yang diikuti oleh 6 negara, juga merupakan hal penting dalam menyelamatkan keanekaragaman sumber daya hayati laut dunia, terutama ikan dan terumbu karang. Dengan demikian, WOC 2009 dapat dinyatakan sebagai komitmen Bangsa Indonesia dalam upaya mengembangkan, mengelola, dan melestarikan sumber daya laut nasional dan internasional secara berkelanjutan.

Puncaknya pada tanggal 13 November 2014 di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur di Naypyidaw, Myanmar, Presiden Joko Widodo mengumumkan hasrat Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Untuk itu, Indonesia akan membangun kembali budaya maritim, menjaga dan mengelola sumber daya laut, memprioritaskan pembangunan infrastruktur maritim, membangun pertahanan maritim untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim, serta melalui diplomasi maritim mengajak mitra-mitra Indonesia untuk bekerja sama dalam bidang kelautan dan meniadakan sumber konflik di laut seperti pencurian ikan, penyelundupan, perompakan laut, dan sengketa wilayah. Seruan Presiden Jokowi tersebut bukan hanya sekedar gagasan, tetapi merupakan:

1. Visi dan cita-cita besar membangun Indonesia sebagai seruan untuk kembali ke jatidiri bangsa sebagai bangsa bahari dan negara maritim sekaligus ingin membangun kekuatan maritim untuk Indonesia yang bersatu (*unity*), sejahtera (*prosperity*), dan berwibawa (*dignity*).
2. Doktrin yang merupakan arahan mencapai tujuan bersama (*a sense of common purpose*), mengajak kita untuk melihat diri sendiri sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, serta realita posisi geografi, geostrategi, geopolitik, dan geoekonomi.
3. Upaya implementatif dan operasional untuk membangun kejayaan politik, ekonomi, dan keamanan melalui dibangun Tol Laut.

Presiden Joko Widodo dengan program Nawa Cita nya bermaksud akan mengembalikan kembali kejayaan maritim bangsa Indonesia seperti pada masa-masa keemasan Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit.

BAB V

Sejarah Kota-Kota Maritim Nusantara

Ira Dillenia

Pusat Riset Kelautan

Badan Riset dan SDM Kelautan dan Perikanan

Nia Naelul Hasanah

Loka Riset Sumber Daya dan Kerentanan Pesisir, Padang

Badan Riset dan SDM Kelautan dan Perikanan

Sitasi:

Dillenia A., & Hasanah N.N, 2019. Sejarah Kota-Kota Maritim Nusantara, in S. Widjaja dan Kadarusman (eds), Sejarah dan Politik Maritim Indonesia, Seri Buku Besar Maritim Indonesia. Amafrad Press. Jakarta.

Sejarah Kota-Kota Maritim Nusantara

5.1 Pantai Utara Jawa

Kota-kota maritim di Nusantara khususnya di Pantai Utara Jawa menurut Burhanuddin *et al.*, 2003 & Djuliaty Suroyo A.M. *et al.*, 2006) antara lain adalah:

A. Tuban

Sejak abad ke-11, Tuban disebut sebagai kota pelabuhan. Pasukan Cina-Mongolia pada 1292 Masehi datang menyerang Jawa Timur dan konon mendarat di Tuban. Pada masa lalu, Tuban juga menjadi pintu gerbang sungai besar di Jawa Timur, seperti Bengawan Solo dan Brantas. Tuban menurut Tome Pires pada permulaan abad ke-16 sebagai tempat kedudukan raja, namun perdagangan dan pelayarannya tidak begitu kuat bila dibandingkan Gresik. Keluarga raja sejak abad ke-15 masih menjalin hubungan dengan Kerajaan Majapahit, di mana pada masa itu sebagian besar penduduknya masih belum memeluk Islam, tetapi penguasanya sudah masuk Islam. Artinya, pada abad itu Tuban masih merupakan bagian dari Majapahit. Mula-mula perdagangan seberang laut bagi bangsa Jawa diselenggarakan oleh kota Tuban. Akan tetapi kemudian muncul kota-kota lain seperti Gresik, Jepara, Surabaya, dan lain-lain.

Pada tahun 1527, ketika Majapahit direbut oleh orang Islam, konon Tuban juga sudah diduduki oleh Sultan Demak. Tetapi Babad Tuban tidak menyebutkan hal itu. Berabad-abad lamanya kota maritim di pantai utara Jawa termasuk Tuban cukup memegang peranan penting. Kota Tuban dipandang sebagai pelabuhan terbesar di Jawa. Di samping itu ada tanda-tanda yang

menyatakan, bahwa Tuban dalam abad ke-11 mempunyai aktivitas perdagangan laut. Kota ini lama sekali menjadi pelabuhan Jawa yang terpenting. Pada abad ke-12 kapal-kapal dagang Jawa, termasuk kapal dari Tuban dan Sumatra sampai di negeri Annam (Hindia Belakang).

Dalam hubungannya dengan Majapahit, kota Tuban hingga Surabaya ini menjadi pusat armada laut Majapahit untuk menaklukkan pelabuhan-pelabuhan utama lainnya di Nusantara. Termasuk pusat muslim yang telah mantap di Pasai, di mana banyak orang muslim yang berbakat dibawa pulang pada tahun 1360-an guna menambahkan suatu unsur Melayu pada minoritas muslim di Jawa. Jiwa ekspansionisme Tuban tidak lepas dari kebijakan yang diterapkan oleh Majapahit sebagai pelindung daerah itu.

B. Gresik

Pada tahun 1415 M Gresik sudah disebut-sebut sebagai tempat kediaman saudagar bangsa Tionghoa, Surabaya, dan Jepara. Namun sebenarnya kantong-kantong muslim di pantai utara sudah lebih tua lagi. Pada dekade pertama abad ke-15, Ma Huan telah membagi penduduk kota-kota dagang di pesisir utara Jawa termasuk di Gresik ini ke dalam tiga kelompok, yakni orang-orang Islam dari berbagai negeri asing, orang Cina yang banyak beragama Islam, dan orang Jawa Hindu yang primitif.

Gresik merupakan kota pelabuhan yang terkenal karena letaknya terlindung di Selat Madura, dan membelakangi tanah yang subur, Delta Bengawan Solo. Menurut berita Cina, Gresik didirikan sebagai kota pelabuhan pada paruh kedua abad ke-14. Penduduk pertamanya adalah para pelaut dan pedagang Cina. Pada abad ke-15, perkampungan itu menjadi makmur dan pada tahun 1411 M seorang penguasa Cina di Gresik telah mengirim utusan yang membawa surat dan upeti ke keraton kaisar di Cina.

Pada tahun 1387 M seperti daerah pesisir yang lain, Gresik masih dikenal sebagai wilayah kekuasaan Majapahit. Pada abad ke-14 ini telah ada hubungan lewat laut sepanjang pantai Selat Madura, antara Gresik dan Blambangan, dan kota-kota pelabuhan di antara kedua tempat itu. Baru pada abad ke-15, kota Gresik banyak didiami oleh orang Tionghoa yang kaya. Kota ini menjadi gudang besar rempah-rempah yang berasal dari Maluku.

Tome Pires memandang Gresik sebagai kota perdagangan laut yang paling kaya dan paling penting di seluruh Jawa. Pada masa ini telah ada kontak antara kapal Gresik, dengan kapal Gujarat, Calicut, Bangelan, Siam, Cina, dan Liu-Kiu, Maluku, serta Banda. Menurut cerita tutur Jawa, penguasa Gresik yaitu Dinasti Giri telah mempunyai hubungan dengan penyebaran agama Islam dengan para pedagang luar negeri, pelayaran dan perdagangan di laut, serta dengan Blambangan, Surabaya, dan Malaka. Gresik dan Surabaya adalah kota-kota pelabuhan Jawa Timur pertama tempat pemukiman umat Islam. Pemimpin agama di Giri sebenarnya berasal dari kalangan pelaut dan pedagang asing yang tinggal di kota pelabuhan Gresik. Para pelaut dan

pedagang Gresik memperkenalkan nama Giri ke pesisir kepulauan di bagian Timur Nusantara pada abad ke-16 dan ke-17. Dalam kisah di Lombok, Giri mempunyai kedudukan penting. Dengan armadanya ia singgah dulu di pulau Sulat dan Sungian. Ia memasuki tanah Sasak, berlayar ke Sumbawa dan Bima. Dalam ekspedisi kedua itu orang Gresik menduduki kota Kerajaan Lombok.

Gresik tampaknya yang pertama di antara kota-kota itu yang penguasanya beragama Islam, seperti yang disebut oleh Ma Huan. Gresik yang bertetangga dengan Bukit Suci Giri dan Ngampel dekat Surabaya merupakan pusat-pusat Islam pertama kali mulai diterjemahkan ke dalam bahasa Jawa dan mempengaruhi budaya Majapahit. Di Gresik juga dilakukan perdagangan rempah-rempah yang diekspor ke barat melalui Selat Malaka dan juga ke Tiongkok. Tanah Jawa sendiri mengekspor beras ke Maluku, Malaka dan beberapa pelabuhan di Sumatra Utara. Kedua cabang perdagangan Jawa yang terpenting pada abad ke-15, mungkin sudah lama sebelumnya adalah perniagaan transito rempah-rempah dari Maluku ke barat dan utara. Kemudian Jawa juga mengekspor beras serta bahan-bahan makanan ke pusat-pusat lalu lintas serta penduduk dalam daerah maritim Nusantara.

Pada tahun 1419 sudah banyak saudagar Islam di Gresik. Antara tahun 1450 dan 1500 agama Islam dan saudagar Islam menguasai daerah pesisir utara Jawa Timur dan Jawa Tengah. Provinsi-provinsi pesisir kerajaan Majapahit berkembang menjadi kerajaan yang merdeka dan sebagian besar tak suka lagi mengakui pemerintahan pusat Majapahit. Pada abad ke-15 kekuasaan Majapahit atas daerah pesisir makin lemah, sehingga banyak di antara mereka yang melepaskan diri dari pusat kekuasaan. Kepala pemerintahan kota pelabuhan ini lambat-laun menjadi raja pelabuhan yang merdeka dan keadaan negerinya lebih maju daripada keadaan di daerah pedalaman. Kekuasaan Majapahit di daerah pesisir merosot. Hal ini menjadi salah satu sebab kerajaan ini runtuh dengan tidak ada pengaruhnya lagi. Kekayaan negara pantai yang kecil ini berasal dari perniagaan laut dan kemajuannya pada abad ke-15 sebagai bukti kemajuan perdagangan pada waktu itu.

Pada masa ini ada pedagang bangsa asing yang berdiam di Jawa, seperti bangsa Keling, Drawida, Singal, dan Kamboja. Jadi, mereka adalah orang-orang yang berasal dari India Selatan, Sailan, Birma, dan Hindia Belakang. Kondisi ini menunjukkan bahwa pesisir Utara Jawa, termasuk Gresik telah memegang peranan penting dalam hal perdagangan dan pelayaran.

Hubungan Pesisir Utara Jawa dengan Majapahit

Perluasan wilayah kekuasaan oleh Majapahit juga membawa akibat meningkatnya hubungan perdagangan antara pusat dan daerah. Saudagar-saudagar Jawa khususnya dari Tuban, Gresik, dan Surabaya pada waktu itu sudah mengadakan hubungan perdagangan dengan daerah di luar Jawa, yaitu dengan Banda, Ternate, Ambon, Banjarmasin, Malaka, dan Filipina. Posisi kota-kota

di pesisir Utara Jawa itu adalah *vasal* atau bawahan dari Majapahit. Keadaan ini masih terus berlangsung hingga menjelang akhir abad ke-15. Daerah yang terletak di pesisir Utara Pulau Jawa sudah Islam semuanya, dengan pusatnya adalah Jepara, Tuban, dan Gresik. Mereka berada di bawah pemerintahan para adipati yang masih tunduk kepada pemerintah pusat.

Dari gambaran itu menunjukkan bahwa kerajaan Jawa yang utama tidak bersedia dengan sukarela menerima Islam. Sekalipun ada orang Islam di Ibukota Majapahit seperti terbukti dari nisan mereka di abad ke-14, namun elite penguasa Jawa adalah yang paling banyak menolak pengislaman di Nusantara dibandingkan dengan lainnya. Sumber-sumber Jawa mengenai abad ke-15 dan abad ke-16 sebagai periode ditaklukkannya Majapahit oleh pasukan Islam adalah keliru. Adapun yang terjadi, tahun itu jelas bukan kemenangan akhir Islam. Kronik pertama yang dapat dipercaya bermula dari jatuhnya Majapahit yang konvensional itu, baru menyebut orang-orang muslim seabad kemudian.

Pada tahun 1577-1578 “para syuhada Islam” mengalahkan Kediri. Tome Pires melaporkan masih ada seorang raja “kafir” di Jawa yang berpusat di Daha (Kediri), sementara 80 tahun kemudian orang Belanda melaporkan, bahwa orang-orang Islam di Jawa hanya terdapat di pantai utara, sedang “yang di pedalaman adalah kafir”. Jadi hubungan antara daerah pesisir Utara Jawa dengan Majapahit pada mulanya adalah hubungan atasan dan bawahan, hubungan antara pusat dan vasal. Dalam tahapan selanjutnya yaitu akhir abad ke-15 terjadi perubahan politik di mana para penguasa pesisir mulai melepaskan diri dari kekuasaan Majapahit.

C. Demak

Sesudah Raja Hayam Wuruk mangkat pada tahun 1389, kerajaan Majapahit merosot. Kemunduran kerajaan ini, disertai dengan kehilangan bagian daerahnya yang berturut-turut melepaskan diri. Dapat dikatakan kemunduran itu juga bertepatan dengan kedatangan agama Islam. Setelah memperoleh kedudukan yang kokoh di Sumatra Utara pada kurang lebih tahun 1300-an dan sesudah 1400-an di Malaka, lambat-laun agama baru ini tersebar di seluruh kepulauan Nusantara. Hanya Pulau Irian yang boleh dibilang belum didatangi agama Islam pada waktu itu.

Berdasarkan cerita babad, Prabu Brawijaya, Raja Majapahit merupakan ayah Raden Patah, Raja Demak. Brawijaya telah memperingatkan Raden Patah akan kewajiban untuk taat kepada raja lewat Adipati Terung. Peringatan ini tidak berhasil, justru Adipati Terung bersekutu dengan umat Islam, yang berkumpul di Bintoro, Demak. Dari situ mereka bersama-sama menyerang Majapahit. Tanpa pertempuran, Raden Patah dapat menggantikan kedudukan ayahnya dalam singgasana kerajaan.

Menurut cerita, setelah Raden Patah berhasil merobohkan Majapahit, kemudian ia memindahkan semua alat upacara kerajaan dan semua pusaka Majapahit ke Demak. Tujuan pemindahan ini adalah sebagai lambang tetap

berlangsungnya kerajaan kesatuan Majapahit itu tetapi dalam bentuk yang baru di Demak. Letak Demak sangat menguntungkan baik untuk perdagangan maupun pertanian. Pada zaman dahulu wilayah Demak terletak di tepi selat di antara pegunungan Muria dan Jawa. Sebelumnya selat itu agak lebar dan dapat dilayari dengan baik sehingga kapal dagang dari Semarang dapat mengambil jalan pintas untuk berlayar ke Rembang. Dalam versi yang lain disebutkan bahwa sekitar tahun 1500 seorang Bupati Majapahit bernama Raden Patah, yang berkedudukan di Demak dan memeluk agama Islam dengan terang-terangan memutuskan ikatannya dari Majapahit yang sudah tidak berdaya lagi. Dengan bantuan daerah lainnya di Jawa Timur yang sudah Islam pula, seperti Japara, Tuban dan Gresik, ia mendirikan kerajaan Islam dengan Demak sebagai pusatnya.

Berdasarkan sumber tradisi Mataram Jawa Timur, raja Demak yang pertama, Raden Patah adalah putra raja Majapahit yang terakhir, yang dalam legenda bernama Brawijaya V. Ibu Raden Patah konon seorang putri Cina dari keraton raja Majapahit. Waktu hamil putri itu dihadiahkan kepada seorang anak emasnya yang menjadi gubernur di Palembang. Di situlah Raden Patah lahir. Menurut Tome Pires dalam bukunya *Suma Oriental* disebutkan bahwa kakek Raja Demak yang memerintah pada tahun 1513 adalah seorang “budak belian” dari Gresik yang telah mengabdikan diri di Demak saat masih menjadi vasal Majapahit. Dalam karirnya, Raden Patah diangkat menjadi capitan dan dipercaya memimpin ekspedisi melawan Cirebon, sehingga berhasil menundukannya pada tahun 1470.

Menurut cerita babad dari Jawa Timur dan Jawa Tengah, pengganti Raden Patah adalah “Pangeran Sabrang Lor”. Nama itu ternyata berasal dari daerah tempat tinggalnya di “Seberang Utara”. Tetapi menurut Tome Pires penguasa kedua di Demak adalah Pate Rodim Sr. Ia mempunyai armada laut yang terdiri dari 40 kapal jung. Pada masa ini beberapa daerah dapat ditaklukkan. Berdasarkan babad, penguasa ketiga adalah Trangguna atau Trenggono. Raja ini telah meresmikan Masjid Raya di Demak. Dalam berita Portugis menyebutkan, pada tahun 1546 ia gugur dalam ekspedisi ke Panarukan di ujung timur Jawa. Tome Pires menyebut nama sultan ini Pate Rodin Jr atau Patih Rodin Muda. Dalam kurun waktu itu wilayah kerajaan telah diperluas ke barat dan ke timur, dan masjid Demak telah dibangun sebagai lambang kekuasaan Islam.

Kekuatan Demak terpenting adalah kota pelabuhan Jepara, yang merupakan kekuatan laut terbesar di laut Jawa. Pada masa Trenggono, ia memimpin suatu Koalisi Islam untuk menghancurkan kerajaan Hindu-Budha utama terakhir yang berpusat di Kediri. Ia memang tidak merebut suatu kerajaan Jawa yang mapan, tetapi sekembali di pusat kekuasaannya di Demak, Sultan Trenggono terus menyerang sejumlah kerajaan Hindu. Gelar Sultan yang menurut tradisi yang disandangnya sejak tahun 1524 dengan hak (otorisasi) yang dibawa oleh Sunan Gunung Jati dari Mekkah merupakan indikasi bahwa Demak adalah sebuah kerajaan dengan bentuk baru di Jawa.

Dari gambaran itu, menunjukkan bahwa Demak benar-benar kekuatan yang signifikan di Jawa pada abad ke-16. Pada masa Pati Unus atau Pangeran Sabrang Lor, tepatnya tahun 1512 dan 1513, ekspedisi Demak menyerang Malaka dengan menggunakan gabungan seluruh angkatan laut di bandar-bandar Jawa, namun berakhir dengan kegagalan.

Kerajaan Demak dipandang sebagai pengganti Majapahit yang pada tahun 1515 wilayahnya meliputi daerah pesisir utara pulau Jawa dari Demak hingga Cirebon, dan Palembang. Kerajaan Demak berhasil merebut Banten pada tahun 1524 dan Sunda Kelapa tahun 1526. Adapun daerah-daerah sebelah timur Demak ditaklukkan dengan peperangan antara tahun 1525–1546. Wilayah kekuasaannya meliputi seluruh daerah pesisir utara Pulau Jawa, di sebelah timur hingga Panarukan.

Selama abad ke 16, terjadi pula suatu transformasi luar biasa di bidang budaya di kota-kota pelabuhan di Jawa. Ketika itu, kota-kota pelabuhan merupakan pusat kekayaan dan ide yang menarik minat bagi orang Jawa yang berbakat dagang. Masjid dan makam suci dibangun dengan paduan batu bata dan seni hias ala Majapahit dengan menggunakan pilar-pilar raksasa dari kayu meniru pendopo Jawa untuk keperluan ritual Islam. Kreativitas seni panggung Jawa diubah atau diciptakan menjadi berupa penggantian bentuk manusia dengan bentuk wayang yang disesuaikan agar tidak mengganggu orang-orang Islam. Norma Islam tentu bukan satu-satunya yang terdapat di kota pesisir di abad 16. Dapat dibayangkan orang-orang yang memeluk Islam di kota-kota pelabuhan memiliki hubungan internasional. Sementara ada arus dukungan yang tidak terputus (konstan) dari orang-orang Jawa non muslim. Sehingga posisi keraton Demak semakin kuat karena mendapat dukungan baik dari orang Islam maupun dari orang Jawa non muslim.

Hubungan Demak dengan Kerajaan yang Lain

Menurut Manuel Pinto, raja Jawa berusaha mengislamkan seluruh Pulau Jawa. Raja Demak ini mengira dapat dengan mudah menjatuhkan Malaka dan daerah lain dengan menutup jalur pengiriman beras dari Jawa. Berdasarkan berita seorang Portugis, De Couto, untuk melaksanakan salah satu ekspedisinya melawan Malaka yang dijajah Portugis pada tahun 1564, Raja Aceh Ala'ad-Din Shah mengirim utusan untuk meminta bantuan dari raja Demak. Tetapi raja Demak menolak, karena ia tidak rela jika Raja Aceh itu menang atas orang Portugis. Ia khawatir kalau Aceh menjadi terlalu berkuasa dan memasukkan Jawa ke dalam daerah pengaruhnya. Para utusan dari Aceh itupun bahkan dibunuh di Demak. Hal ini tentu saja menutup segala kemungkinan terciptanya persekutuan.

Perluasan daerah Demak berdasarkan Babad Sangkala dan berita Portugis antara lain menunjukkan bahwa Demak telah merebut kota kerajaan Kuno, Majapahit pada tahun 1525 sampai 1527, Tuban direbut tahun 1527, Surabaya pada tahun 1531, Pasuruan, dan lain-lain. Maharaja Demak pada abad ke-16 ingin menguasai Jawa Timur dan Ujung Timur Jawa yang sejak dulu merupakan

daerah terpenting dalam kerajaan Majapahit. Menurut Babad Sengkala, Sultan Demak hampir berhasil secara tuntas.

Dalam waktu singkat, terlebih oleh karena jatuhnya Malaka ke tangan orang Portugis pada tahun 1511, Demak mencapai kejayaannya. Daerah pesisir di Jawa Tengah dan Timur mengakui kedaulatannya dan mengibarkan panji-panjinya. Terutama putra Raden Patah, yang bernama Pati Unus atau Adipati Yunus. Ia menjabat sebagai adipati di Jepara. Ia sangat giat membantu usaha ayahnya untuk memperluas dan memperkuat kedudukan kerajaan Demak sebagai kerajaan Islam yang berpengaruh. Ketika Raden Patah wafat tahun 1518, Pati Unus menggantikannya menjadi raja, tetapi tiga tahun kemudian ia pun meninggal. Sehingga ia terkenal juga dengan nama Pangeran Sabrang Lor.

Penggantinya adalah saudara Pati Unus, bernama Pangeran Trenggono yang memerintah sampai tahun 1546. Ia tidak kalah giatnya dari Pati Unus dan ayahnya, untuk memperkokoh singgasana Demak dan menegakkan tiang-tiang agama Islam. Adanya orang-orang Portugis di Malaka dirasakan sebagai ancaman dan bahaya. Karena ia belum sanggup langsung menggempur mereka, maka ia mengambil siasat lain. Ia berusaha membendung perluasan daerah oleh bangsa Portugis, yang sementara itu telah berhasil menguasai daerah Pasai di Sumatra Utara. Mendez Pinto menggambarkan Trenggono di sekitar tahun 1540-an sebagai seorang “Kaisar” di Jawa dan pulau-pulau sekitarnya. Namun demikian, Demak masih harus melawan kerajaan “kafir” di Jawa Timur. Seorang Portugis lain yang berkunjung ke Jawa pada saat yang sama memperingatkan bahwa tujuan Trenggono adalah mengislamkan semua penduduk di sekitarnya, sehingga ia sendiri yang akan menjadi Sultan Turki kedua dibanding Malaka.

Sesudah jatuhnya kerajaan kuno Majapahit pada 1527, para vasal maharaja Majapahit yang terletak di ujung Timur Jawa merupakan daerah paling lama bertahan melawan kekuasaan Islam di Demak. Di antara kerajaan itu adalah Panarukan dan Blambangan. Keduanya merupakan bandar yang cukup penting. Blambangan direbut pada tahun 1546, Pasuruan belum jadi dikalahkan karena rajanya meninggal dunia. Raja-raja Jawa Islam di kerajaan kecil sepanjang pantai Utara Jawa telah bertahun-tahun hidup sebagai vasal di bawah kekuasaan Majapahit, sebelum raja Demak merasa sebagai raja Islam yang merdeka.

Dalam hubungannya dengan Jepara, Demak pernah mengirimkan armada lautnya melawan Malaka melalui pelabuhan Jepara. Meskipun armada Pati Unus ini nyaris hancur sama sekali. Pada tahun 1513, ia bahkan memberanikan diri memimpin suatu armada menggempur Malaka untuk mengusir orang portugis. Sayang usaha ini gagal karena armada Portugis ternyata lebih unggul.

Politik ekspansi juga dilakukan oleh Demak dengan bantuan seorang ulama terkemuka dari Pasai, bernama Fatahillah, yang sempat melarikan diri dari kepungan orang-orang Portugis. Ia diterima oleh Trenggono dengan

kedua belah tangan. Fatahillah bahkan dikawinkan dengan adik sang raja sendiri. Fatahillah ternyata adalah orang yang dapat melaksanakan maksud dan keinginan Trenggono. Ia berhasil menghalangi ekspansi Portugis dengan merebut kunci perdagangan kerajaan Pajajaran di Jawa Barat, yaitu Sunda Kelapa yang terletak di antara Banten dan Cirebon .

Masa Akhir Demak

Kesultanan Demak diganti oleh kesultanan Pajang sekitar tahun 1568. Pajang meliputi sebagian dari daerah Kesultanan Demak. Hingga akhirnya muncul Kesultanan Mataram di Jawa Tengah pada akhir abad ke-16. Menurut berita Portugis dan babad cerita Jawa mengisahkan melemahnya kekuasaan Demak karena adanya perang dinasti. Menurut Mendez Pinto, meninggalnya Sultan Demak, yaitu Sultan Trenggono secara mendadak dalam ekspedisi melawan Pasuruan di ujung Timur Jawa pada tahun 1546 mengakibatkan timbulnya kekacauan dan pertengkarannya di antara para calon pengganti raja. Dengan wafatnya Sultan Trenggono, muncul perebutan kekuasaan antara adik Sultan Trenggono dengan anak Trenggono. Adik Trenggono terbunuh di tepi sungai (maka itu terkenal dengan nama Pangeran Sekar Seda Ing Lepen). Tetapi anak Trenggono bernama Pangeran Prowoto, beserta keluarganya kemudian dibinasakan oleh anak Sekar Seda Ing Lepen yang bernama Arya Penangsang.

Akibat dari situasi ini, maka pelabuhan laut kota Demak menjadi kurang berarti pada akhir abad ke-16. Namun sebagai produsen beras dan hasil pertanian lainnya, daerah Demak masih lama mempunyai kedudukan penting dalam ekonomi kerajaan Mataram.

D. Banten

Sebelum masuknya Islam, Banten sudah menjadi kota yang penting bagi perdagangan dan pelayaran. Pada tahun 1524-1525, Nurullah dari Pasai yang kelak menjadi Sunan Gunung Jati berlayar dari Demak ke Banten untuk meletakkan dasar bagi pengembangan agama Islam dan bagi perdagangan orang Islam. Menurut cerita Jawa-Banten, sesampai di Banten ia berhasil menyingkirkan Bupati Sunda dan mengambil alih pemerintahan atas kota pelabuhan tersebut. Untuk menunjang keberhasilan tersebut, ia mendapat bantuan dari militer Demak. Langkah berikutnya adalah mengislamkan Jawa Barat dengan merebut pelabuhan Sunda pada tahun 1527. Kota pelabuhan ini berganti nama kemudian menjadi Jayakarta.

Penguasa Islam baru atas Banten dan Sunda Kelapa tidak berminat menyerang kota Kerajaan Pakuwan-Padjajaran, yang terpotong hubungannya dengan pantai oleh hegemoni Banten-Demak. Kesultanan Banten yang dipimpin oleh Maulana Hasanuddin memperluas kekuasaannya atas kota-kota pelabuhan Jawa Barat lainnya yang semula termasuk wilayah Kerajaan Padjajaran. Pada abad ke-16, perdagangan lada sangat penting di kota-kota pelabuhan Jawa Barat. Mula-mula di Sunda Kelapa dan kemudian bergeser ke Banten. Orang Portugis tetap singgah di Banten untuk kepentingan perdagangan lada. Orang

Cina juga mengambil bagian dalam perdagangan lada tersebut.

Catatan paling lengkap terhadap Kerajaan Banten adalah berkaitan dengan pasar besar Banten, di luar tembok kota sebelah timur dekat laut. Sekitar tahun 1600-an, pasar ini tampaknya merupakan penggabungan fungsi perdagangan besar dengan perdagangan eceran, asing dengan domestik, laki-laki dengan perempuan, dan bahan makanan sehari-hari dengan barang dagangan dari tempat yang jauh. Setiap pagi dapat ditemui para saudagar dari berbagai bangsa, seperti orang Portugis, Arab, Turki, Cina, Keling, Pegu, Melayu, Bengala, Gujarat, Malabar, Abesinia, dan dari setiap daerah di Hindia untuk melakukan perdagangannya. Perempuan setempat menjual lada, juga bahan makanan kepada pembeli asing. Sementara setiap kelompok saudagar asing mempunyai tempat untuk menjual barang-barang mereka. Aktivitas perdagangan ini sekaligus menjadi pasar besar untuk bahan makanan seperti beras, sayuran, buah-buahan, gula, ikan dan daging. Pasar ini juga sebagai tempat untuk menjual hewan ternak, tekstil, lada, cengkih, dan pala, senjata, perkakas dan barang-barang logam lainnya. Pasar itu diatur oleh Syahbandar yang menyelenggarakan pengadilan secara teratur untuk menyelesaikan persengketaan perdagangan.

Pendiri Kerajaan Banten adalah Sunan Gunung Jati yang merupakan penyebar agama Islam di Jawa Barat, terutama di Banten dan Cirebon. Di kedua tempat ini ia juga mendirikan kerajaan. Ia wafat pada tahun 1570, dan dimakamkan di atas bukit di sebelah utara kota Cirebon. Pada masa ini, Sunan Gunung Jati tidak hanya berkuasa dalam lapangan keagamaan tetapi juga dalam pemerintahan dan politik. Contoh di atas menunjukkan bahwa Sunan Gunung Jati telah memegang peranan penting dalam kerajaan Demak. Pengaruhnya bahkan sampai dirasakan jauh dari Jawa, yaitu sampai ke Makasar, Hitu (Ambon) dan Ternate. Kerap kali pula seorang raja seakan-akan baru sah sebagai raja, kalau sudah diakui dan diberkahi olehnya.

Pemerintahan daerah Banten dipegang sendiri olehnya, sedangkan daerah Cirebon diserahkan kepada anaknya, Pangeran Pasarean. Pada tahun 1552, Pangeran Pasarean wafat, Sunan Gunung Jati sendiri pergi ke Cirebon untuk mengendalikan pemerintahan. Sementara di Banten diserahkan kepada anaknya yang bernama Maulana Hasanuddin. Dalam riwayat Banten, Sunan Gunung Jati dianggap sebagai raja pertama dan sebagai pendiri keturunan sultan-sultan Banten. Iapun menikah juga dengan putri Sultan Trenggono pada tahun 1552.

Sementara itu Hasanuddin di Banten semakin berkuasa, dan tidak lagi menghiraukan Demak yang sekitar tahun 1550 yang keadaannya sudah kacau. Pada tahun 1568, Hasanuddin bahkan memutuskan sama sekali hubungannya dengan Demak dan menjadi raja pertama di Banten. Ia pun memperkokoh kedudukannya dan memperluas daerahnya sampai ke Lampung dan Sukadana. Dengan demikian, ia menguasai daerah-daerah lada dan perdagangan. Hasanuddin wafat pada tahun 1570 dan digantikan oleh putranya yang terkenal dengan nama Panembahan Yusuf. Ia juga giat memperluas daerahnya dengan melenyapkan kerajaan yang masih belum Islam, yaitu Padjajaran. Pada tahun

1580, ia wafat meninggalkan kerajaan yang sudah kuat dan luas.

Panembahan Yusuf memulai kekuasaan raja-raja Jawa Islam dari Banten ke Lampung dan daerah sekitarnya di Sumatra Selatan dengan menggunakan bahasa Melayu Selatan sebagai bahasa pergaulan. Daerah taklukan raja-raja Banten ini ternyata penghasil lada terbesar. Sehingga perdagangan lada itu membuat Banten menjadi kota pelabuhan penting, yang disinggahi para pedagang dari Cina, India, dan Eropa.

Pemerintahan dilanjutkan oleh Maulana Mohammad yang masih muda. Pada 1596, ia melancarkan serangan ke Palembang. Pada waktu itu Palembang diperintah oleh Ki Gede Ing Suro, seorang penyiar Islam keturunan Surabaya yang meletakkan dasar-dasar untuk Kesultanan Palembang. Ki Gede Ing Suro sangat setia kepada Mataram. Dalam masa pemerintahannya (1572–1627) Palembang sangat maju, sehingga menjadi saingan Banten. Hampir saja Palembang jatuh, Sultan Banten gugur saat itu dan terpaksa serangan dihentikan dan kembali pulang.

Sekitar tahun 1600, Banten mengalami jaman kejayaan. Setiap pedagang yang mau membeli atau menjual lada, tentu menyambangi Banten. Banten adalah pusat perdagangan lada dan cengkeh serta pala dari Maluku. Di sisi lain, kedudukan Malaka juga tidak terpengaruh dengan situasi itu. Mundurnya Banten berawal sejak masa pemerintahan Sultan Abdulmufachir. Hal itu juga akibat dari semakin kuatnya Batavia dan blokade Belanda (VOC). Pada masa pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa, Banten berperang dengan VOC. Sang sultan akhirnya takluk dengan VOC dan digantikan oleh putranya bernama Sultan Haji. Di masa pemerintahan Sultan Haji inilah Banten menjadi sekutu VOC dan terus mengalami kemunduran.

E. Cirebon

Salah satu berita tertua tentang Cirebon berasal dari Suma Oriental yang ditulis Tome Pires (1944). Buku tersebut menunjukkan bahwa pendiri Pedukuhan Islam pertama di Cirebon adalah Cu-Cu, ayah Pate Rodin Sr. Keluarga Cina ini yang kemudian menurunkan raja-raja Demak. Pada waktu itu Demak masih menjadi bagian dari Majapahit. Penguasa Demak memanfaatkan jasa pedagang Cina untuk meningkatkan perkembangan ekonomi terutama di kota pelabuhannya. Beberapa waktu kemudian ia mengutus Cu-Cu ke barat, yakni ke Cirebon untuk membantu hubungan dagang yang makin luas antara Demak dan Jawa Barat. Kemudian Cu-Cu kembali ke Demak dan keluarganya memerintah di kota pelabuhan itu. Tome Pires menganggap penguasaan Demak atas Cirebon berdasarkan pangkalan laut yang bagus sehingga dapat dipakai untuk mendirikan pusat perdagangan Demak.

Menurut Husen Djajadiningrat, terbentuknya Cirebon tidak lepas dari nama Nurullah yang oleh Portugis dikenal dengan nama Falatehan atau Tagaril. Orang mengenalnya dengan nama Syarif Hidayatullah atau Sunan Gunung Jati. Ia berasal dari Pasai atau Aceh. Direbutnya Aceh oleh Portugis tahun 1521

mendorongnya pergi ke Mekkah. Sekembali dari tanah suci, ia mengabdikan di Demak dan kemudian menikah dengan saudara perempuan Sultan Trenggono. Atas peran Nurullah ini maka Banten dapat didirikan pada tahun 1524. Bahkan dalam memperluas wilayah Demak di Jawa, Nurullah turut berperan penting dan banyak ikut bertempur dengan pihak-pihak yang menghalangi penyebaran Agama Islam.

Setelah kekuasaan Demak mulai menurun karena meninggalnya Sultan Trenggono, maka Nurullah pindah ke Cirebon. Sunan Gunung Jati berhasil mengubah Cirebon menjadi ibukota kerajaan dan kota pelabuhan yang merdeka. Adapun kota Banten yang ditinggalkannya diserahkan kepada putranya Sultan Maulana Hasanudin. Pengaruh agama Islam yang meluas dari Cirebon ke daerah Sunda ternyata besar sekali. Perdagangan laut antara pedagang Cirebon dan Malaka sudah terjalin baik pada akhir abad ke-14. Buktinya adalah kepala kampung Jawa di Malaka yang bernama Upeh, konon berasal dari Cirebon. Kepala kampung tersebut termasuk orang kaya yang terpendang dan berasal dari kalangan bangsawan/kerajaan. Dari pemberitaan Tome Pires menunjukkan bahwa baik di Demak maupun Cirebon terbentuk kelompok pedagang Islam yang saling berhubungan. Cirebon yang mungkin pada permulaan abad ke-16 menjadi kota dagang Cina-Islam, masuk dalam wilayah kekuasaan Demak. Sunan Gunung Jati pun bersikap sebagai *vasal* terhadap Raja Demak selama Sultan Trenggono masih hidup.

Menurut babad Jawa, Sunan Gunung Jati menyuruh seorang putranya tinggal di Cirebon sebagai wakilnya. Putra ini kemudian menikah dengan seorang putri Demak, anak perempuan Sultan Trenggono. Pangeran Cirebon ini kemudian dikenal dengan nama Pangeran Pasarean.

5.2 Kota–Kota Maritim di Pantai Barat dan Timur Sumatra

A. Sabang

Setelah pembukaan Terusan Suez pada tahun 1869, kepulauan Nusantara tidak lagi dapat dicapai dari Selat Sunda, tetapi harus melalui Selat Malaka. Tentu saja melewati Pulau Weh. Ketika Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) sebagai serikat dagang Belanda dibubarkan pada tahun 1799, didirikanlah Nederlandsche Handel Maatschappij (NHM) di Pulau Weh. Perusahaan ini membeli rempah-rempah dan hasil perkebunan di wilayah koloninya dengan harga murah sehingga mendatangkan keuntungan besar bagi Belanda. Pada tahun 1881, Belanda mendirikan Kolen Station di Teluk Sabang yang terkenal dengan pelabuhan alamnya. Pada 1883, selanjutnya didirikan Atjeh Associate oleh Factorij van de Nederlandsche Handel Maatschappij (*Factory of Netherlands Trading Society*) dan De Lange & Co. di Batavia (Jakarta) untuk mengoperasikan pelabuhan dan stasiun batubara di Sabang. Awalnya, pelabuhan ini dimaksudkan sebagai stasiun batubara untuk Angkatan Laut

Belanda, tetapi kemudian juga melayani kapal dagang umum. Pada tahun 1895 sebuah depot batubara atau pelabuhan alam yang bernama Kolen Station selesai dibangun dengan kapasitas 25.000 ton batubara yang berasal dari Sumatra Barat. Pelabuhan ini juga menyediakan bahan bakar minyak yang dikirim dari Palembang. Kapal uap dari banyak negara, singgah untuk mengambil bahan bakar batubara, air segar, ataupun memanfaatkan fasilitas perbaikan kapal.

Tahun 1896 Sabang dibuka sebagai pelabuhan bebas (*vrij haven*) untuk perdagangan umum dan sebagai pelabuhan transit barang-barang terutama dari hasil pertanian Deli. Sehingga Sabang mulai dikenal oleh lalu lintas perdagangan dan pelayaran internasional. Tahun 1899, Ernst Heldring mengenali potensi Sabang untuk menjadi pelabuhan internasional dan mengusulkan pengembangan pelabuhan. Informasi itu diperoleh dari NHM (*Nederlandsche Handel Maatschappij*) dan beberapa perusahaan Belanda lainnya dalam buku yang berjudul *Oost Azie en Indie*. Balthazar Heldring selaku Presiden Direktur NHM menyambut baik usulan ini. Dan pada tahun itu juga merubah *Atjeh Associate* menjadi *N. V. Zeehaven en Kolenstation Sabang te Batavia* (*Sabang Seaport and Coal Station of Batavia*) yang kemudian dikenal dengan Sabang *Maatschappij* atau Sabang *Mij*. Perusahaan ini mulai merehabilitasi infrastruktur pelabuhan agar layak menjadi pelabuhan bertaraf Internasional. Dengan demikian, sebelum Perang Dunia II, pelabuhan Sabang adalah pelabuhan yang sangat penting dibandingkan Singapura.

Perang Dunia II ikut mempengaruhi kondisi Sabang dimana pada tahun 1942, kota ini diduduki oleh pasukan Jepang dan dijadikan basis pertahanan maritim wilayah barat yang terbesar di Sumatra. Kemudian Sabang sebagai pelabuhan bebas ditutup dan dijadikan sebagai pelabuhan militer Jepang. Pelabuhan ini pernah dibom pesawat Sekutu dan mengalami kerusakan fisik hingga kemudian terpaksa ditutup. Peristiwa itu terjadi di awal tahun 1945. Sabang mendapat dua kali serangan dari pasukan Sekutu yang menghancurkan sebagian infrastruktur. Kemudian setelah Indonesia Merdeka, Sabang masih menjadi wilayah koloni Belanda. Pada masa awal kemerdekaan, Sabang menjadi pusat pertahanan Angkatan Laut Republik Indonesia Serikat (RIS) dengan wewenang penuh dari pemerintah melalui Keputusan Menteri Pertahanan RIS Nomor 9/MP/50. Semua aset pelabuhan Sabang *Maatschappij* dibeli Pemerintah Indonesia. Pada tahun 1965 dibentuk pemerintahan Kotapraja Sabang berdasarkan UU No.10/1965 dan dirintisnya gagasan awal untuk membuka kembali sebagai Pelabuhan Bebas dan Kawasan Perdagangan Bebas.

Gagasan itu kemudian diwujudkan dan diperkuat dengan terbitnya UU No.3/1970 tentang Perdagangan Bebas Sabang dan UU No.4/1970 tentang Daerah Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas. Karena pembukaan daerah perdagangan dan pelabuhan bebas Sabang dipandang telah menimbulkan beberapa dampak yang tidak menguntungkan, UU No. 4 Tahun 1970 pada akhirnya dicabut melalui UU Nomor 10 Tahun 1985. Kemudian pada tahun 1993 dibentuk Kerja Sama Ekonomi Regional Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT) yang membuat Sabang sangat strategis dalam

pengembangan ekonomi di kawasan Asia Selatan.

Pada tahun 1997, di Pantai Gapang, Sabang, berlangsung Jambore Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (Iptek) yang diprakarsai BPPT dengan fokus kajian ingin mengembangkan kembali Sabang. Disusul kemudian pada tahun 1998, Kota Sabang dan Kecamatan Pulo Aceh dijadikan sebagai Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET) yang bersama-sama KAPET lainnya. Program itu diresmikan oleh Presiden BJ Habibie dengan Keppres No. 171 tahun 1998 pada tanggal 28 September 1998.

Era baru untuk Sabang terjadi ketika tahun 2000 dilaksanakan Pencanangan Sabang sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas oleh Presiden KH. Abdurrahman Wahid melalui penerbitan Inpres No. 2 tahun 2000 pada tanggal 22 Januari 2000. Disusul dengan diterbitkannya Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No. 2 tahun 2000 tanggal 1 September 2000 yang selanjutnya disahkan menjadi Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Sabang.

Aktivitas Pelabuhan Bebas dan Perdagangan Bebas Sabang pada tahun 2002 mulai berdenyut dengan masuknya barang-barang dari luar negeri ke kawasan Sabang. Tetapi pada tahun 2004 aktivitas ini terhenti karena Aceh ditetapkan sebagai Daerah Darurat Militer. Sabang juga mengalami gempa dan tsunami pada tanggal 26 Desember 2004. Namun adanya palung-palung di Teluk Sabang bencana tersebut tak mengakibatkan kerusakan terlalu parah di Kota Sabang. Kemudian Sabang dijadikan sebagai tempat transit udara dan laut yang membawa bantuan untuk korban tsunami di daratan Aceh. Badan Rekonstruksi dan Rehabilitasi (BRR) Aceh-Nias menetapkan Sabang sebagai tempat transit untuk pengiriman material konstruksi dan lainnya yang akan dipergunakan di daratan Aceh.

Bukti aktivitas kemaritiman di Perairan Sabang ditandai dengan penemuan kapal bersejarah, *Sophie Rickmers* merupakan kapal bermesin uap buatan Jerman tahun 1920. Kapal itu karam di Teluk Proa Loat dekat Teluk Sabang pada Perang Dunia II di tahun 1940. *Sophie* ditenggelamkan oleh krunya demi mencegah penyitaan oleh Belanda. Kapal sepanjang 134 meter ini tenggelam selama bertahun-tahun bersama seluruh isi kargonya di kedalaman 55 meter. (Sejarah Sabang dan Pulau Weh (<https://www.nativeindonesia>), Sejarah Sabang (www.sabangkota.go.id))

B. Pelabuhan Lamuri (Aceh Besar)

Sekitar 600 tahun yang silam, sebuah kawasan yang hari ini berada dalam wilayah Gampong Lamreh, di Kecamatan Masjid Raya, Kabupaten Aceh Besar, merupakan kota pelabuhan (bandar) penting di bagian barat laut Aceh. Dalam waktu yang sama, kota yang menghadap ke jalur Malaka (Malacca Passage) lintasan pelayaran dunia itu juga merupakan kediaman para penguasa Muslim yang bergelar dengan sebutan "Malik" (raja) atau sultan. Di sana, mereka silih

berganti memerintah sampai lebih separuh abad pada abad ke-9 Hijriah (ke-15 Masehi). Makam mereka ditemukan di berbagai sisi daerah yang hari ini disebut secara umum dengan Ujoeng Batee Kapai dan Kuta Leuboek.

Penanggalan-penanggalan yang dijumpai pada berbagai nisan kubur itu bernilai seni tinggi. Di Lamreh diperoleh tentang berita era puncak kemajuan yang dicapai oleh kota pelabuhan itu di paruh pertama abad ke-9 Hijriah (ke-15 Masehi). Letaknya yang berada di tebing tepi laut antara Teluk Krueng Raya dan teluk di depan Kuta Leuboek dapat menandakan perannya sebagai sebuah kota pelabuhan dagang yang sibuk. Selain itu, kota ini juga berperan sebagai pusat pemerintahan untuk mengatur berbagai aktivitas perdagangan maritim di kawasan Aceh. Berbagai bukti dan indikator yang telah ditemukan sejauh ini dengan terang menunjukkan bahwa Lamuri merupakan sebuah kota pelabuhan di gerbang maritim Asia Tenggara.

Tidak hanya makam yang ditemukan di bekas kota tua itu tapi juga berbagai peninggalan sejarah semisal mata uang, tembikar dan berbagai struktur bangunan. Sebuah konstruksi bangunan kuno yang relatif masih banyak menyisakan bagian-bagiannya adalah bangunan benteng yang dikenal dengan benteng Kuta Leuboek. Benteng ini berlokasi di sebelah timur perbukitan Ujoeng Batee Kapai, di sebuah lembah sempit di mana Krueng Leuboek mengalir menuju teluk di depan Kuta Leuboek.

Konstruksi benteng yang menghadap barat laut-tenggara dan mengikuti jalur bukit secara jelas menunjukkan bagian yang dilindungi oleh benteng, yaitu area luas di atas bukit di mana lokasi-lokasi peninggalan pemerintah Lamuri ditemukan. Ini menjadi sebuah pertanda bahwa benteng itu setidaknya telah ada sejak masa kota pelabuhan itu masih aktif di paruh pertama abad ke-9 Hijriah (ke-15 Masehi).

Satu lokasi di antara area yang dilindungi dengan benteng tersebut tampak sangat khusus dan sentral di bekas kota lama itu. Di lokasi sentral itu telah ditemukan makam seorang Sultan Lamuri yang wafat pada abad ke-9 Hijriah (ke-15 Masehi). Ia bernama Muhammad, putra Malik 'Alawuddin yang wafat pada 822 Hijriah (1419 Masehi).

Berbeda dengan ayahnya yang bergelar sebagai Malik (raja), Muhammad bergelar sebagai "Sultan" yang menunjukkan daerah kekuasaannya lebih luas serta bala tentaranya yang lebih kuat daripada yang dimiliki oleh seorang Malik. Untuk sementara ini, dari seluruh inskripsi yang pernah ditemukan pada batu-batu nisan kubur di wilayah Kabupaten Aceh Besar dan Kota Banda Aceh, hanya inskripsi batu nisan Sultan Muhammad yang memberitakan tentang seseorang yang pertama sekali diberi gelar sultan di kedua wilayah ini.

Sesuai catatan pada nisan kuburnya, Sultan Muhammad bin 'Alawuddin telah wafat pada hari Senin, tanggal 20 Dzulqadah tahun 834 Hijriah (29 Juli 1431), selang sekitar 3 tahun setelah wafat Al-Malikah Nahrasyiyah di Kota Sumatra, yang hari ini berada dalam wilayah administratif Kecamatan

Samudera di Kabupaten Aceh Utara. Pelabuhan Lamuri, Aceh, berdiri pada tahun 1292. Pelabuhan Lamuri dipenuhi oleh orang-orang yang sibuk lalu lalang. Tidak hanya orang Aceh yang nampak, tapi juga India, Cina, dan Eropa. Kala itu Lamuri telah menjadi pelabuhan internasional, bahkan punya mata uang emas (dirham) sendiri. Salah satu penjelajah yang singgah bernama Marco Polo asal Venesia, saat perjalanan pulanginya dari Cina ke Persia. Marco Polo menulis, bahwa Peurlak adalah sebuah kota Islam. Tak sampai seratus tahun kemudian, hadir musafir asal Maroko bernama Ibnu Battutah. Pada 1345, saat mengunjungi Pasai, ia mencatat bahwa inilah bandar internasional, pertemuan antara Cina, Eropa, Aceh, dan India. Untuk warga Jawa, ada keistimewaan, yaitu bebas biaya cukai. Ia juga bersaksi bahwa kerajaan Samudra Pasai adalah pengikut Mahzab Syafii.

Mengenai hubungan dengan negara-negara lain, bangsa Aceh memiliki jalinan kerjasama begitu luas dengan Dunia internasional. Misalnya, di abad ke-16, Ratu Elizabeth I dari Inggris yang mengutus Sir James Lancaster ke Kerajaan Aceh dengan berbagai perhiasan. Sultan Aceh kala itu menerima maksud baik mereka dan mengizinkan untuk berlabuh dan berdagang di wilayahnya. Bahkan Sang Sultan membalas mengirim hadiah berupa sepasang gelang dari batu rubi serta surat yang ditulis di atas kertas yang halus dengan tinta emas. Bahkan oleh orang Aceh, Lancaster dijuluki "Orang Kaya Putih". Hubungan mesra ini berlanjut di masa Raja James I yang memberi kado Sultan Aceh berupa meriam yang hingga kini dikenal dengan Meriam Raja James.

Pada masa Sultan Iskandar Muda, Kerajaan Aceh mengirim utusannya untuk menghadap Sultan Kekaisaran Ottoman yang berkedudukan di Konstantinopel (Istanbul). Tapi dalam perjalanan, duta bangsa ini terlunta-lunta sehingga harus menjual sedikit demi sedikit hadiah persembahan untuk kelangsungan hidup mereka. Akhirnya, ketika mereka diterima oleh sang Sultan, persembahannya hanya tinggal lada *sicupak* (sekarung). Namun sang Sultan menyambut baik hadiah itu dan mengirimkan sebuah meriam serta beberapa orang yang cakap dalam ilmu perang untuk membantu Kerajaan Aceh. Meriam itu kini dikenal dengan nama Meriam Lada Sicupak. Pada masa selanjutnya Sultan Ottoman mengirimkan sebuah bintang jasa kepada Sultan Aceh.

Kerajaan Aceh juga pernah menerima kunjungan utusan Prancis. Utusan Raja Prancis tersebut semula bermaksud menghadiahkan sebuah cermin yang amat berharga bagi Sultan Aceh. Namun dalam perjalanan cermin tersebut pecah. Akhirnya mereka mempersembahkan serpihan cermin itu bagi sang Sultan. Dalam bukunya, Danis Lombard mengatakan bahwa Sultan Iskandar Muda amat menggemari benda-benda berharga. Pada masa itu, Kerajaan Aceh merupakan satu-satunya kerajaan Melayu yang memiliki Bale Ceureumin atau Hall of Mirror di dalam Istananya. Menurut Utusan Prancis tersebut, Istana Kesultanan Aceh luasnya tak kurang dari 2 kilometer. Istana tersebut bernama Istana Dalam Darud Dunya. Di dalamnya meliputi Medan Khayali dan Medan Khaerani yang mampu menampung 300 ekor pasukan gajah. Sultan Iskandar

Muda juga memerintahkan untuk memindahkan aliran sungai Krueng Aceh hingga mengalir istananya. Di sanalah sultan acap kali berenang sambil menjamu tetamunya.

Kerajaan-kerajaan di Aceh juga berbisnis ke Cina, Trengganu, dan Pattani, dengan birokrasi yang relatif mulus. Bilateral dengan Turki yang dikuasai oleh Ottoman (Utsmani) masa itu, juga mesra. Fatwa demi fatwa disetujui oleh Khalifah Utsmaniyah. Atas rancangan usulan dari negara Islam Samudra Pasai, Khalifah tunggal di Istanbul sangat berkompeten untuk memutuskan hukum.

C. Sibolga

Kota Sibolga dulunya adalah jalur transportasi dan perdagangan maritim atau pintu gerbang perdagangan di pantai Barat Sumatra. Pada masa itu, perairan laut Teluk Tapian Nauli bersama jalur Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Makassar, dan laut sekitar pulau-pulau di sekitar Maluku dimanfaatkan sebagai jalur perdagangan nasional maupun Internasional. Jalur-jalur ini tercatat sebagai jalur strategis, sehingga banyak kapal dari berbagai negara di Eropa dan Timur Tengah yang menggunakannya untuk perdagangan. Baik rempah-rempah maupun hasil bumi lainnya adalah komoditas utama perdagangan di Sibolga. Jalur perdagangan kota Sibolga sendiri, awalnya terletak di Pulau Poncan Ketek, yang merupakan bandar kecil di Teluk Tapian Nauli. Tapi pada zaman pemerintahan Kolonial Belanda atau tepatnya pada abad 19, didirikan bandar baru yaitu Kota Sibolga yang sekarang. Inilah potensi dari sejarah yang bisa dilihat terkait jalur kemaritiman kota Sibolga yang sudah sangat dikenal dulunya. Sedangkan dari sisi letak geografis, kota Sibolga memiliki peran strategis bagi peningkatan serta pengembangan perekonomian di daerah-daerah *Hinterland* (pemasok) atau daerah-daerah yang berada di sekitar kawasan kota Sibolga.

Kota Sibolga yang berada di antara daerah-daerah *Hinterland* dan merupakan satu-satunya pintu gerbang masuknya barang-barang dan kebutuhan pokok. Barang-barang itu baik dari wilayah Indonesia maupun internasional. Daerah-daerah *Hinterland* ini mencakup Kabupaten Tapanuli Selatan (Tapsel), Kota Padangsidempuan, Kabupaten Padang Lawas Utara (Paluta), Kabupaten Padang Lawas Selatan (Palas), Kabupaten Mandailing Natal (Madina), Kabupaten Tapanuli Tengah (Tapteng), Kabupaten Tapanuli Utara (Taput), Kabupaten Humbang Hasundutan (Humbahas), Kabupaten Dairi, Kabupaten Toba Samosir (Tobasa) dan lima Kabupten/Kota di Kepulauan Nias. Termasuk Kabupaten Singkli dan Sumbussalam di Provinsi Aceh.

Dari letak geografisnya, Kota Sibolga menjadi satu-satunya pintu gerbang atau pintu masuk jalur transportasi dan distribusi barang dan kebutuhan pokok lewat jalur laut di wilayah pantai barat Sumatra Utara (Sumut). Kemudian dari sisi Sumber Daya Alam (SDA), perairan laut Kota Sibolga memiliki SDA

Perikanan yang besar.

Sesuai data, potensi ikan di perairan kota Sibolga tercatat sekitar 1.470.000 ton per tahun. Sementara kota Sibolga baru mampu memanfaatkan potensi ini sekitar 57.000 ton per tahun. Selanjutnya dari potensi pariwisata, dengan dukungan kesejarahan kota Sibolga sebagai daerah perjuangan di masa Kolonial Belanda dan Jepang, bahkan pernah dijadikan sebagai pusat Keresidenan Tapanuli di Sumut, sehingga banyak peninggalan sejarah yang bisa dijadikan sebagai potensi wisata di kota ini.

D. Barus

Sementara, tak jauh dari Sibolga ada pula Pelabuhan Barus, tepatnya di kaki pegunungan Bukit Barisan. Pelabuhan ini dipadati oleh etnis Aceh, Batak, Minangkabau, Bugis, dan Bengkulu. Mereka berjual beli hasil bumi untuk diekspor ke Gujarat, Arab, Mesir, Cina, Portugis, dan Inggris. Pelabuhan ini tercatat dalam sejarah Dinasti Liang, abad 16 sebagai pelabuhan yang mempunyai kapur barus paling bermutu dan murni. Tanah kelahiran Hamzah Fansuri ini memang terkenal dengan kapur barus yang mutunya mendunia, bahkan disinyalir sejak zaman Nabi Sulaiman. Kayu kamper sebagai penghasil kapur (*al-Kafur* dalam bahasa Arab, *Champora* dalam bahasa Latin). Kayu ini terdapat dalam banyak sumber asli Arab, Persia, dan Cina pada berbagai buku perjalanan, botani, kedokteran, dan pengobatan. Al-Kindi menyebutkan kapur barus sebagai salah satu unsur penting untuk membuat wangi-wangian. Sekitar abad ke-8, kapur barus merupakan salah satu dari lima rempah dasar dalam ilmu kedokteran Arab dan Persia. Pada zaman Abbasiyah, hanya orang kaya dan para pemimpin saja yang menggunakan pewangi dari air kapur barus untuk cuci tangan selepas perjamuan makan.

Barus juga dijadikan bahan pembalseman mayat pada zaman kekuasaan Ramses II. Ibnu Sina menulis di *Al Qanun Fi al-Thib* (Hukum Kedokteran), manfaat kamper sebagai obat penenang dan mendinginkan suhu badan yang tinggi. Kamper juga dipakai sebelum dan sesudah pembedahan, sebagai obat lever, obat diare, sakit kepala, mimisan, dan sariawan. Tumbuhan ini juga dipakai untuk memandikan jenazah sebelum dikuburkan. Manfaat kapur barus ini kemudian menyebar ke Yunani dan Armenia karena pada periode tersebut ilmu kedokteran dari Arab dan Persia menjadi acuan dunia. Nilai jual kapur barus pun kian mendunia. Begitu terkenalnya mutu impor dari Barus ini, bahkan Nurcholis Madjid menyatakan bahwa kata kafur menjadi kata satu-satunya dari Bahasa Melayu yang masuk dalam kosa kata al-Quran.

"Sesungguhnya orang-orang yang berbuat kebajikan minum dari gelas (berisi minuman) yang campurannya adalah air kafur" (QS 76:5)

"Waktu itu yang disebut kapur barus tidak digunakan untuk pewangi

seperti yang sekarang kita lakukan, tapi sebagai tonik. Ia dimasak menjadi tonik, menjadi minuman yang sangat menyegarkan dan harganya mahal sekali karena harus diimpor dari Barus. Maka “kapur” kemudian menjadi simbol dari sesuatu yang sangat mewah dan sangat menyenangkan, sehingga di dalam Al Quran dipakai untuk ilustrasi bahwa nanti minuman orang yang di surga adalah minuman dengan campuran kapur,” tulis Nurcholis. Tentu saja, kapur itu tidak hadir begitu saja. Para pedagang dari Tanah Aceh telah mengeksportnya dan tentu saja lewat lautan.

E. Teluk Mandeh

Kawasan perairan Teluk Mandeh berjarak sekitar 70 kilometer arah selatan Kota Padang. Lokasi itu dikelilingi sejumlah pulau kecil, yang menjadikannya salah satu tempat perlindungan yang ideal dari ganasnya Samudra Hindia. Hal ini terutama terjadi ketika kawasan pantai barat Sumatra menjadi sangat ramai hingga akhir abad ke-19. Saat itu kapal VOC yang berkuasa sejak tahun 1660 hilir mudik membawa beragam komoditas. Sejarawan Universitas Andalas, Padang, Prof Dr Gusti Asnan, mengatakan, kesibukan itu terekam dalam catatan Belanda mengenai kapal yang karam di sepanjang kawasan itu. Kapal dagang VOC dan kapal niaga milik pribumi yang berasal dari tahun 1970-an hingga 1900-an, tenggelam antara Padang dan Indrapura di Kabupaten Pesisir Selatan (saat ini). Wilayah itu secara administratif disebut Gouvernment Sumatra's Westkust. Kawasan itu aktif sejak 1819 hingga 1906 dengan wilayah dari Inderapura di Pesisir Selatan, Sumatra Barat, hingga Singkil di Aceh. Disebutkan, kegiatan perdagangan dan pelayaran di pantai barat Sumatra pada masa Hindia Belanda mencapai puncaknya hingga akhir abad ke-19.

Sejumlah komoditas penting yang diekspor dari kawasan ini adalah kopi, kapur barus (kamper), kemenyan, lada, beras, kayu manis, gambir, kulit hewan ternak, getah karet, minyak kelapa, dan kopra. Adapun komoditas impor mencakup kain, garam, dan opium. Titik pusat keramaian perdagangan dan pelayaran di kawasan itu adalah Padang. Hal ini diwujudkan dengan pembangunan pelabuhan di Padang sejak abad ke-17 hingga awal abad ke-20. Wujudnya mulai bentuk pelabuhan alam di Teluk Air Manis dan *reede* (pelabuhan berlindung dan berlabuh kapal besar) di Pulau Pisang Gadang yang bergandeng fungsinya dengan Pelabuhan Muaro. Reede Pulau Pisang Gadang masih tampak jejak kebesarannya. Di sejumlah bagian pulau itu masih terdapat makam dengan nisan bertuliskan bahasa Belanda. Selain itu, peninggalan berupa struktur dermaga yang tersusun dari sedikitnya sembilan batang besi kokoh terlihat menonjol di salah satu sisi pulau.

Namun, sejak akhir abad ke-19 cahaya keemasan di pantai barat Sumatra mulai meredup. Hal ini seiring dihasilkannya beragam komoditas ekspor dari pantai timur Sumatra yang sangat dibutuhkan dunia ketika itu. Juga menyusul berakhirnya masa lada dan emas di pantai barat Sumatra, serta relatif tidak

dibutuhkannya lagi sejumlah komoditas "kuno", seperti kapur barus dan kemenyan oleh pasar internasional. Pembangunan Pelabuhan Teluk Bayur (Emmahaven) pada 1880 dilakukan di tengah masa meredupnya era keemasan itu. Gusti Asnan dalam tulisannya berjudul 'Pelabuhan-Pelabuhan Kota Padang Tempo Doeloe' di buletin arkeologi Amoghapasa edisi 13 tahun XV/Juni 2009, yang diterbitkan Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala (BP3) Batusangkar, menyebutkan, inilah klimaks pembangunan pelabuhan di Padang. Dalam tulisan itu, Gusti menyebutkan, Teluk Bayur dibangun sebagai pelabuhan terancang di Asia Tenggara pada masanya untuk melayani kebutuhan transportasi batubara dari Ombilin, Sawahlunto, yang mulai ditambang Belanda pada pengujung abad ke-19.

Tak lama setelah Teluk Bayur, Pelabuhan Sabang di Aceh dibuka pula sebagai depot pengisian batubara. Hal ini ditambah dengan pelabuhan Belawan di Sumatra Utara yang dioperasikan melayani sibuknya perniagaan di Medan. Sejak tahun 1920-an, aktivitas perekonomian di pantai barat Sumatra dengan Padang sebagai episentrumnya semakin meredup dan hingga saat ini belum kembali terang. Selain karena makin sedikitnya volume ekspor dan impor, hal itu tak lepas dari kehadiran transportasi darat (sejak 1915) dan pesawat udara (mulai 1935). Berdasarkan data PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Teluk Bayur, sepanjang tahun 2008 hingga 2011 tercatat penurunan jumlah kunjungan kapal ke Pelabuhan Teluk Bayur. Pada 2008 tercatat 2.944 unit, 2.591 unit pada 2009, 2.246 unit pada tahun 2010, dan 2.067 unit tahun 2011. Namun, di sisi lain, arus barang justru mengalami kenaikan, terutama sejak periode tahun 2009 hingga 2011.

Pada 2009 tercatat arus barang sebanyak 10.076 ton, 11.419 ton pada 2010, dan 13.467 ton pada 2011. Menurut Kepala Humas PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Teluk Bayur Andi Agus Yahya, berkurangnya kunjungan kapal itu tidak lepas dari krisis finansial yang menghantam sebagian negara Eropa. "Kunjungan kapal berkurang, tetapi kuantitas barang meningkat karena kapal yang masuk berukuran besar," ujar Andi. Menurut Gusti, Koninklijke Paketvaart-Maatschappij (KPM) mulai mengadakan kapal secara besar-besaran pada tahun 1920-an. KPM merupakan salah satu perusahaan yang disubsidi Pemerintah Hindia Belanda dan memperoleh hak eksklusif melayani transportasi laut di seluruh Indonesia. Boelongan adalah salah satu kapal KPM yang dibuat pada masa itu. Boelongan adalah kapal dagang bermesin diesel yang dibuat pada 1915 di galangan Gebroeders Pot NV di Bolnes, Belanda. Menurut Gusti, pengadaan kapal secara besar-besaran dilakukan KPM guna mengatasi persaingan dengan perusahaan pelayaran Jepang yang menawarkan tarif lebih murah. Dalam buku 'Penetrasi Lewat Laut Kapal-Kapal Jepang di Indonesia Sebelum 1942', Gusti (2011) menulis, kapal Jepang pascarestorasi Meiji mulai masuk ke pelabuhan Nusantara pada 1890.

Tarif murah perusahaan pelayaran Jepang itu, ditawarkan dalam pelayaran trans-Atlantik yang menjelajahi bagian barat hingga timur Nusantara untuk terus ke Yokohama, Jepang. Tahun 1920-an hingga 1930-an masuk sekira 300 kapal Jepang per tahun ke perairan Nusantara yang diperkirakan datang dari Singapura. Gusti menambahkan, sekalipun pada 1920-an kemunduran hebat melanda aktivitas perekonomian pantai barat Sumatra. KPM tetap hadir melayari rute sepanjang kawasan itu. KPM berperan sebagai "pembentuk negara," sama seperti peran TVRI dan RRI waktu Orde Baru yang mempersatukan Indonesia. Sekalipun jalur pelayaran itu kurus tetap harus dikunjungi dengan subsidi dari penghasilan di jalur gemuk.

Pantai barat Sumatra tetap dianggap penting pada masa itu, antara lain sebagai titik pemberangkatan jemaah calon haji. Pantai barat juga tetap penting untuk rute Belanda ke Eropa. Ini dibuktikan dengan ditemukannya beberapa sebaran Situs Situs Kapal Tenggelam bersejarah, seperti MV Boelongan di Perairan Mandeh, yang merupakan kapal tenggelam milik VOC. Tenggelamnya kapal diakibatkan karena keputusan kapten Boelongan ML Berveling mengarahkan kapalnya ke Teluk Mandeh untuk menghindari serangan Jepang pada 28 Januari 1942. Apalagi beberapa hari sebelumnya, Boelongan juga diketahui berlindung di Teluk Dalam yang lebih dangkal dan masih bertetangga dengan Teluk Mandeh. Tindakan Berveling hampir bisa dipastikan berdasarkan catatan pelayaran pada masa lampau mengenai lokasi itu. Logikanya, pasti ada peta wilayah kunjungan dan mana daerah yang bisa disinggahi untuk berlindung. Kini sebagian badan kapal dagang milik KPM itu terbenam lapisan sedimen pada kedalaman sekitar 20 meter di bawah muka air laut. Upaya konservasi untuk menyelamatkan bangkai Boelongan mulai dilakukan dengan meneliti penyebab utama sedimentasi.

BAB VI

Peran Perairan Indonesia dalam Jalur Pelayaran Dunia

Ira Dillenia

Pusat Riset Kelautan

Badan Riset dan SDM Kelautan dan Perikanan

Nia Naelul Hasanah

Loka Riset Sumber Daya dan Kerentanan Pesisir, Padang

Badan Riset dan SDM Kelautan dan Perikanan

Sitasi:

Dillenia A., & Hasanah N.N, 2019. Peran Perairan Indonesia dalam Jalur Pelayaran Dunia, in S. Widjaja dan Kadarusman (eds), Sejarah dan Politik Maritim Indonesia, Seri Buku Besar Maritim Indonesia. Amafrad Press. Jakarta.

Peran Perairan Indonesia dalam Jalur Pelayaran Dunia

Negara Indonesia adalah negara yang terdiri dari belasan ribu pulau, bisa juga disebut sebagai negara kepulauan atau *Archipelagic State*. Kata Archipelago sering diartikan sebagai “Kepulauan” yang sebenarnya ada perbedaan pengertian secara fundamental antara kepulauan dan “Archipelago”. Kata kepulauan sendiri berarti kumpulan pulau-pulau, sedangkan istilah “Archipelago” berasal dari bahasa latin, yaitu *Archipelagus* yang terdiri dari dua kata yaitu *Archi* yang berarti laut dan *Pelagus* yang berarti utama sehingga arti sesungguhnya adalah Laut Utama.

6.1 *Sea System* dan Zona Komersial di Asia Tenggara pada 3 laut utama Nusantara (Laut Jawa, Laut Flores dan Laut Banda) abad XIV – XV

Sebagai negara bahari, Indonesia tidak hanya memiliki satu laut utama, namun tiga laut pada abad 14 dan 15 yang merupakan zona komersial di Asia Tenggara yaitu Laut Banda, Laut Jawa dan Laut Flores. Ketiganya merupakan zona perairan paling menjanjikan. Sejak zaman awal kerajaan di Indonesia, kehidupan kelautan di Indonesia sudah sangat fundamental. Karena daerah Indonesia yang merupakan daerah kepulauan membutuhkan laut untuk mengakses barang dan jasa ke daerah lainnya. Armada laut yang dimiliki oleh kerajaan seperti Sriwijaya, Majapahit, hingga Demak pun tak bisa dipandang sebelah mata. Sebagai kerajaan maritim, mereka sangat berperan dalam perdagangan yang mencakup daerah Indonesia, bahkan mancanegara dan sangat disegani. Hal itu tertera dalam catatan para pedagang dan utusan dari Cina ataupun Arab. Sejarah maritim memiliki korelasi yang relatif banyak dengan sejarah Nusantara. Sebab wilayah Nusantara berkembang dari sektor kemaritiman. Mayoritas kerajaan di Nusantara yang bercorak maritim menunjukkan bahwa kehidupan leluhur kita amat tergantung pada sektor bahari. Baik dalam hal pelayaran antar pulau, pemanfaatan sumber daya alam laut, hingga perdagangan melalui jalur laut dengan pedagang dari daerah lain maupun pedagang dari manca negara. (Azzarika Nugroho dalam Kompasiana:2014)

Indonesia merupakan daerah yang sangat strategis yang menghubungkan dua benua, yaitu Asia dan Australia. Laut Banda, Jawa dan Flores pada abad XIV dan XV merupakan zona komersial di Asia Tenggara. Kawasan Laut Jawa

sendiri terbentuk karena perdagangan rempah-rempah, kayu gaharu, beras, dan sebagainya antara barat dan timur yang melibatkan Kalimantan Selatan, Jawa, Sulawesi, Sumatra, dan Nusa Tenggara. Oleh Karena itu kawasan Laut Jawa terintegrasi oleh jaringan pelayaran dan perdagangan sebelum datangnya bangsa Barat.

Empat Laut Strategis Nusantara dalam Sejarah: Selat Malaka, Selat Sunda, Laut Jawa, dan Laut Maluku

Menurut Houben, Laut Jawa bukan hanya sebagai laut utama bagi Indonesia, tetapi juga merupakan laut inti bagi Asia Tenggara. Peranan kawasan Laut Jawa dan jaringan Laut Jawa masih bisa dilihat sampai saat ini. Jadi bisa dikatakan bahwa Laut Jawa merupakan Mediterranean Sea bagi Indonesia, bahkan bagi Asia Tenggara. Sebagai “Laut Tengah”-nya Indonesia dan bahkan Asia Tenggara, Laut Jawa menjadi jembatan yang menghubungkan berbagai komunitas yang berada di sekitarnya baik dalam kegiatan budaya, politik, maupun ekonomi.

Dengan demikian, Laut Jawa tentu memiliki fungsi yang mengintegrasikan berbagai elemen kehidupan masyarakat yang melingkupinya. Dalam konteks itu bisa dipahami jika sejak awal abad masehi bangsa Indonesia sudah terlibat secara aktif dalam pelayaran dan perdagangan internasional antara dunia Barat (Eropa) dengan dunia Timur (Cina) yang melewati selat Malaka. Dalam hal ini bangsa Indonesia bukan menjadi objek aktivitas perdagangan itu, tetapi telah mampu menjadi subjek yang menentukan. Suatu hal yang bukan kebetulan jika berbagai daerah di Nusantara memproduksi berbagai komoditi dagang yang khas agar bisa aktif dalam aktivitas pelayaran dan perdagangan itu.

Bahkan pada jaman kerajaan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit Selat Malaka sebagai pintu gerbang pelayaran dan perdagangan dunia dapat dikuasai oleh bangsa Indonesia. Pada jaman kerajaan Islam, jalur perdagangan antar pulau di Indonesia (antara Sumatra-Jawa, Jawa-Kalimantan, Jawa-Maluku, Jawa-Sulawesi, Sulawesi-Maluku, Sulawesi-Nusa Tenggara dan sebagainya) menjadi bagian yang inheren dalam konteks perdagangan internasional. Bahkan Indonesia sempat menjadi tujuan utama perdagangan internasional, bukan negeri Cina. Keadaan ini lebih berkembang ketika orang Eropa mulai datang ke Indonesia untuk mencari rempah-rempah. Indonesia mampu menjadi daya tarik tersendiri bagi pedagang dari penjuru dunia. Sebagai konsekuensi logis, jalur perdagangan dunia menuju Indonesia berubah (Rute tradisional melalui Selat Malaka menjadi rute alternatif karena ada rute baru yaitu dengan mengelilingi benua Afrika, kemudian menyeberangi Samudera Hindia, langsung menuju Indonesia. Bangsa Spanyol juga berusaha mencapai Indonesia dengan menyeberangi Atlantik dan Pasifik. Dari sekian banyak rute pelayaran dan perdagangan di perairan Nusantara, rute pelayaran dan perdagangan yang melintasi Laut Jawa merupakan rute yang paling ramai. Ini mudah dipahami karena Laut Jawa berada di tengah kepulauan Indonesia. Laut Jawa hanya memiliki ombak yang relatif kecil dibandingkan dengan laut lain yang ada di Indonesia dan sekitarnya, sebut saja Laut Cina Selatan, Samudra

Hindia, Samudra Pasifik, Laut Arafuru, Laut Banda, dan sebagainya.

Dengan demikian Laut Jawa sangat cocok untuk pelayaran dan perdagangan. Laut Jawa juga memiliki kedudukan yang strategis dalam jalur lalu-lintas perdagangan dunia yang ramai antara Malaka – Jawa - Maluku. Dalam konteks itu Laut Jawa berfungsi sebagai jembatan penghubung pusat dagang di sepanjang pantai yang berkembang karena pelayaran dan perdagangan melalui Laut Jawa. Kota perdagangan yang berkembang antara lain Banten, Batavia, Cirebon, Semarang, Demak, Rembang, Tuban, Pasuruan, Gresik, Surabaya, Probolinggo, Panarukan, Pamekasan, Buleleng, Lampung, Palembang, Banjarmasin, Pontianak, Sampit, Sambas, Makasar, Sumba, Kupang, Larantuka, dan sebagainya. Pelayaran dan perdagangan Laut Jawa juga mencakup kota di kawasan lain seperti Belawan Deli, Tanjung Pinang (Riau), Malaka, Singapura, Ternate, Ambon, dan kawasan Indonesia Timur lainnya. Singkat kata, dalam sejarah Indonesia, pelayaran dan perdagangan Laut Jawa mencakup pelayaran dan perdagangan di seluruh Nusantara. Ini berarti Laut Jawa merupakan inti atau core dari aktivitas pelayaran dan perdagangan di Nusantara. Jadi, berbicara tentang pelayaran dan perdagangan di Nusantara, berarti bicara tentang peranan yang dimainkan oleh Laut Jawa.

Dalam konteks ini, Laut Jawa berperan sebagai jembatan dan katalisator jaringan pelayaran dan perdagangan di seluruh Nusantara, jangkauannya mencakup Pulau Jawa, Sumatra, Kalimantan, Sulawesi, kepulauan Nusa Tenggara, bahkan Kepulauan Maluku, Irian dan pulau kecil lainnya.

6.2 Tiga Jalur Utama Dunia

Pada masa perdagangan sebelum abad ke-19 lalu lintas pelayaran menjadi sangat penting. Armada-armada dagang dari kerajaan-kerajaan di dunia mengambil peran masing-masing dalam menentukan jalur pelayaran yang aman bagi pelayarannya.

Jalur Sutra Maritim (*Maritime Silk Road*)

Jalur Sutra Maritim atau Rute Sutra Maritim mengacu pada bagian maritim dari Jalur Sutra bersejarah yang menghubungkan Tiongkok dengan Asia Tenggara, Kepulauan Indonesia, anak benua India, Semenanjung Arab, hingga ke Mesir dan akhirnya Eropa, yang berkembang antara abad ke-2 SM hingga abad ke-15 M. Jalur perdagangan meliputi sejumlah laut dan samudra; termasuk Laut Cina Selatan, Selat Malaka, Samudra Hindia, Teluk Benggala, Laut Arab, Teluk Persia, dan Laut Merah. Rute maritim ini bersamaan waktunya dengan perdagangan maritim Asia Tenggara yang bersejarah, perdagangan rempah, perdagangan Samudra Hindia, dan setelah abad ke-8, jaringan perdagangan laut bangsa Arab. Jaringan tersebut juga membentang ke timur di Laut Cina Timur dan Laut Kuning yang menghubungkan Tiongkok dengan Semenanjung Korea dan Kepulauan Jepang.

Indonesia sebagai negara yang memiliki zona ekonomi maritim terbesar di dunia yang berada di persimpangan antara Samudra Pasifik dan Samudra

Hindia memiliki peranan penting dan strategis. Adalah gagasan Jalur Sutra Baru atau dikenal dengan *Initiative Belt and Road* yang merupakan bentuk kerja sama dan konektivitas antarnegara yang mulai dibahas sejumlah kepala negara dan pemerintahan dalam *The Belt and Road Forum for International Cooperation* (BRF) di Beijing, China (14-15 Mei). Jalur ini telah terbentuk sejak zaman Dinasti Qin (秦/221 SM-206 SM) dan Han (汉/206 SM-220M) serta Song (宋/960M-1127M). Puncaknya pada Dinasti Ming (明) yang telah menghubungkan jalur laut antara Timur dan Barat, serta terjadinya interaksi pribadi, pertukaran budaya dan gerakan kargo. Jalur Sutra Maritim sesungguhnya dibuka melalui beberapa kesulitan dan bahaya, terus berkembang selama melenium dan tidak pernah surut, hasil kecermerlangan dan kecerdasan peradaban manusia ini tidak lenggang selama 10.000 generasi dan tidak pernah hilang. Jalur sutera memberi kemudahan bagi Cina untuk mengembangkan perekonomian. Hal ini disebabkan konsep jalur sutra terbagi atas dua jalur, darat dan laut. Dengan begitu semua wilayah dilalui oleh Cina. Dengan Indonesia menjadi bagian dari jalur sutra Cina, seharusnya akan menguntungkan. Apalagi konsep jalur sutra cina yang melalui laut akan memasuki wilayah Indonesia, yaitu melalui Selat Malaka dan Samudra Hindia.

Jalur Rempah (*Spice Road*)

Rempah-rempah merupakan komoditi utama yang memiliki pengaruh paling besar dalam perkembangan sejarah di Indonesia. Rempah memiliki kekuatan untuk mengintegrasikan Indonesia. Berbagai rempah dijadikan mata dagangan yang menjadi wahana bagi terjadinya interaksi di antara berbagai suku di Indonesia. Tidak ada perubahan mendasar terhadap rempah di Nusantara sebelum bangsa Barat masuk. Namun, setelah bangsa Barat mengenal rempah, semua berubah. Bahkan, tanpa monopoli, maka tak ada keuntungan besar bagi bangsa Barat. Di sisi lain, keberadaan cengkraman kolonialisme-lah yang justru membantu untuk menyatukan Indonesia. Kegiatan integrasi ini bermula dari kegiatan perdagangan yang tadinya bebas, lalu berlanjut pada kegiatan perdagangan yang diatur oleh Hindia-Belanda. Rempah-rempah pula yang menjadi faktor pendorong terjadinya fenomena globalisasi. Masyarakat dunia lebih mengenal rute perdagangan Jalur Sutra dibanding Jalur Rempah. Padahal, Jalur Rempah memberi pengaruh pada kehidupan Indonesia dan dunia di masa kini. Rempah telah diperdagangkan berabad lamanya sebelum masehi. Perdagangan ini menempuh Asia Selatan hingga Timur tengah dan Eropa, dilakukan oleh pedagang Arab dan Cina. Di masa itu rempah-rempah miliki peranan penting bagi kehidupan, mulai dari urusan citarasa masakan, hingga mengawetkan mayat.

Menurut sejarawan JJ Rizal, dengan kemajuan teknologi, khususnya di bidang kartografi dan astronomi, pada abad ke 15 dan 16, penjelajah Eropa seperti Christopher Columbus (Italia) dan Vasco da Gama (Portugis) mencari jalan ke daerah asal rempah-rempah. Para pedagang Asia Selatan menyembunyikan peta ke daerah tersebut, hingga orang Eropa tak dapat menemukannya. Agar dapat

menguasai komoditas rempah, ekspedisi penjelajah Eropa sangat agresif. Di tengah kehidupan feodal masyarakat Eropa, penguasaan atas rempah dianggap penting agar pemiliknya dapat disejajarkan dengan golongan elite. Para penjelajah mengorbankan hidup mereka untuk menguasai rempah-rempah di Asia Tenggara. Ratusan awak tewas dalam ekspedisi 1498. Pedagang Eropa tiba di Nusantara pada akhir abad 16. Trinitas rempah termahal di Eropa, yaitu pala, cengkeh dan lada menjadi komoditas dagang utama mereka. Rempah-rempah tersebut ditemukan di Kepulauan Banda Maluku. Sayangnya, 50 tahun setelah ditemukan dan dibudidayakan di Eropa, nilai jualnya menurun. Hal ini memaksa Belanda untuk memanfaatkan komoditas lain di Nusantara, seperti gula dan teh.

Di sisi lain, selama berabad-abad kerajaan dan kesultanan Nusantara mendidik orang-orangnya menjadi intelektual, untuk mencapai kejayaan. Kerajaan Sriwijaya, Banten dan Gowa termasuk di antaranya. Politik pecah belah

Gambar 8.
Pedagang Eropa
tiba di Nusantara
pada akhir abad
16 untuk mencari
Rempah-Rempah
hingga ke Maluku
(Photo credit:
wikipedia.org)



pun dijalankan Belanda untuk mengacaukan kekuatan kerajaan Nusantara. Sejarah rempah, sedikit atau banyak, telah memberi kontribusi pada sejarah panjang pembentukan nasionalisme Indonesia. Demi meningkatkan kesadaran publik akan pentingnya Jalur Rempah tersebut, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan RI menyelenggarakan sejumlah program. Terlepas dari pentingnya sejarah dibalik Jalur rempah, telah dilupakan masyarakat Indonesia. Menurutnya Cina berhasil mendapat pengakuan internasional untuk sejarah Jalur Sutra, sebagai bagian dari kerangka diplomasi. Para penjelajah dunia pada masa lalu meninggalkan catatan penting tentang Jalur Rempah dunia yang bermula dari Maluku Ambon. Menurut M Nursam, penerbit buku *Suma Oriental*, salah satu di antara catatan penting itu ditulis oleh Tome Pires, asal Portugal yang terbit 500 tahun lalu. *Suma Oriental* adalah judul buku catatan yang ditulis

oleh Tome Pires. Buku catatan perjalanan Tome Pires itu berisi informasi penting tentang pencarian rempah yang sangat mendunia ketika itu. Penulis asal Portugal ini mencatat perjalanannya di Malaka pada 1512-1515, dilengkapi kompilasi lengkap rempah yang diperdagangkan. Tercantum juga asal daerah rempah, harga, dan siapa pedagang atau petani yang menjualnya. Penulisan ini bertepatan dengan ekspedisi Antonio de Abreau dan penyelamatan Fransisco Serrao di Hila Ambon.

Selain itu, dua kejadian penting di Maluku pada masa lalu yang memikat para turis penjelajah adalah legenda Pulau Run dan penjelajahan Alfred Russel Wallace dalam pencarian *Bird of Paradise*. Penjelajahan Wallace di Maluku yang dicatatnya dalam surat-surat, dan bukunya Malay Archipelago merupakan tonggak penting dalam tradisi ilmiah. “Terutama tentang biogeografi, teori evolusi dan koleksi flora fauna yang dramatis. Ini bisa menjadi pengalaman perjalanan yang sangat mengesankan”, ungkap Nursam yang juga diamini JJ Rizal, sejarawan kawakan dan penerbit edisi Indonesia dari karya Wallace: Kepulauan Nusantara.

Lebih lanjut JJ Rizal menambahkan, abad pertengahan dikenal sebagai era penjelajahan, penyingkapan dan penjajahan. Inilah era yang membentuk kisah perjalanan, penemuan wilayah, penaklukan dan kerja sama antarbangsa. Kata Rizal, merupakan era yang memetakan kepulauan Nusantara sebagai tujuan sekaligus destinasi impian. Saat Maluku menjadi pusat dunia, bahkan dianggap sebagai “*garden of eden*”, sebagai sebuah kebun surga, di mana tiga rempah terpenting cengkeh, pala, dan lada diperoleh dan hanya tumbuh di satu tempat, sebagai simbol kehadiran “*The Holy Trinity*”.

Cinnamon Road (Jalur Kayu Manis)

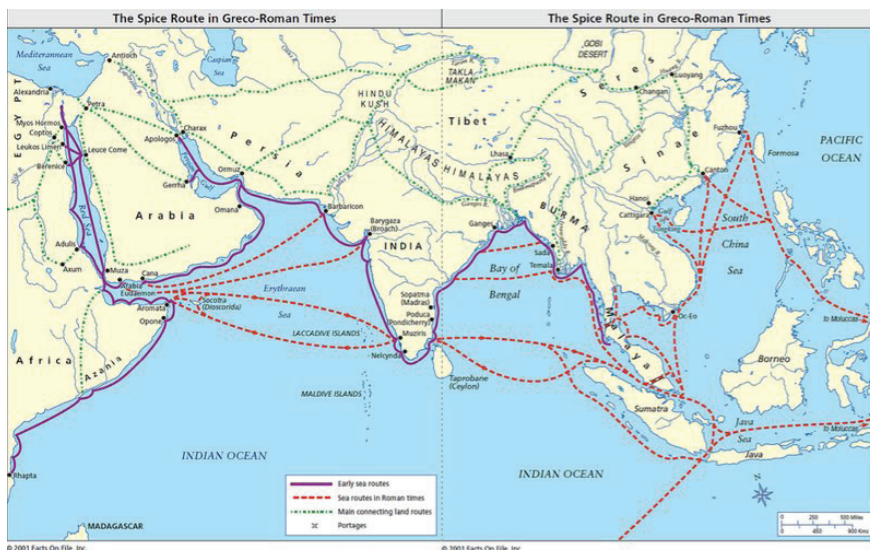
Indonesia adalah negara kepulauan di mana belasan ribu pulau mengisi wilayah perairan laut. Sebab, luas wilayah laut Indonesia hampir dua kali wilayah daratannya. Pergerakan penduduk tak pelak harus menyeberangi laut, sebab itu aktivitas pelayaran sudah menjadi hal yang lumrah. Namun, sejauh apa mereka mengarungi luas samudra? Kapan mereka awal melakukannya? Untuk apa?

Pada abad ke 1 SM, Pliny the Elder, seorang sejarawan Romawi, pernah menulis tentang pelaut yang datang ke Afrika dari lautan Timur demi memenuhi selera lidah. Mereka menggunakan rakit atau perahu sederhana dengan dua cadik yang bermuatan kayu manis dan bumbu-bumbu lain. Selain dari Pliny, catatan arkeologis Mesir kuno pun turut merekam bukti sejarah tentang para pelaut dari lautan timur. Catatan itu bisa ditemukan di galeri Mesir, tembok kuil Deir el-Bahri, Royal Ontario Museum, Amerika Serikat. Di galeri itu ada lukisan yang menggambarkan ekspedisi kapal besar yang diprakarsai Ratu Hatshepsut, pemegang kekuasaan Mesir dari 1503 hingga 1482 SM. Di bawah lukisannya tertera huruf hieroglif yang menjelaskan kapal itu membawa berbagai jenis tanaman dan bahan wewangian untuk pemujaan, antara lain kayu manis. Para pelaut itu berasal dari Timur dan mengarungi lautan untuk berdagang rempah-rempah ke Mesir dengan perahu tradisional. Namun, siapakah pelaut dari

Timur ini? Mungkinkah mereka berasal dari Nusantara?

Sekitar 12 tahun yang lalu, sekelompok anak muda yang mencoba membuktikan pelayaran nenek moyang kita mengarungi luas samudra hingga

Gambar 9.
Jalur rempah pada
masa Romawi
kuno – Melintasi
Perairan Indonesia
(Photo credit: Unni
Karunakara)



ke Afrika. Ekspedisi tersebut menelusuri kembali jalur Kayu Manis: jalur yang biasa dilalui pelaut Nusantara. Ekspedisi itu menggunakan kapal kayu yang terinspirasi dari ukiran relief pada candi Borobudur. Relief itulah yang diyakini sebagai salah satu bukti bahwa nenek moyang kita adalah “orang pelaut”.

Apakah benar bahwa para pelaut yang berlayar dari Timur itu berasal dari Nusantara? Kunci untuk menjawab kesangsian itu adalah dengan mempelajari bentuk kapal dan barang bawaan para pelaut tersebut. Ya, Kayu Manis. Asal-usul kayu manis akan membawa kita pada asal-usul para pelaut itu. Nyatanya kayu manis memang tumbuh di beberapa tempat di Mediterania, dan tentu saja daerah itu bukan Timur dari Afrika. Menurut catatan sejarah, salah satu perdagangan rempah yang paling tersohor kala itu adalah kayu manis (*Cinnamomum verum*). Kayu manis menjadi primadona lantaran aromanya yang kuat, manis dan pedas. Kayu manis juga merupakan salah satu bumbu makanan tertua yang digunakan manusia. Kayu manis sudah digunakan di Mesir Kuno sekitar 5000 tahun lalu, dan disebutkan beberapa kali di dalam kitab Perjanjian Lama. Terdapat tiga jenis utama kayu manis di Mediterania: daun kayu manis atau *malabathrum*, kulit kayu manis yang disebut *cassia*, dan kulit kayu yang lebih lembut dan kuncup bunga yang bagi bangsa Romawi merupakan cinnamon yang sesungguhnya.

Tapi apakah kayu manis adalah tumbuhan asli Mediterania? Herodotus (484-424 sebelum Masehi), menyebut orang Arab memelintir asal-usul kayu manis sebagai komoditas yang tumbuh di antara batu cadas berkapur di Etiopia dan rawa-rawa di Sudan. Tujuannya adalah untuk mengelabui orang-orang

yang mencari sumber kayu manis. Hal itu menunjukkan betapa berharganya kayu manis di kala itu. Memang, kayu manis menjadi unsur penting dalam upacara kerajaan di Mesir. Dalam teks Exilic Hebrew yang ditulis pada abad ke-7 sebelum Masehi dan teks Theophrastus (372-288 sebelum Masehi), kayu manis dijuluki sebagai “Bapak Tanaman” karena menjadi bahan utama pewangi atau campuran wewangian.

Kembali pada catatan Pliny (23/24-79 SM), meski dia sendiri menyebutkan daerah itu adalah “Etiopia”, namun, dia juga mengatakan bahwa orang Etiopia pun membeli dari tempat lain. Lagi pula tak satu pun dari cassia, kayu manis murni, atau tanaman-tanaman lain yang serupa, pernah tumbuh di Arab, Etiopia, Somalia, atau India. Kayu berkulit manis itu hanya dapat di temukan tumbuh secara liar di Asia Tenggara dan beberapa pulau di Indonesia. James Innes Miller menulis, kayu manis mula-mula tumbuh di Asia Tenggara, di timur Himalaya, dan utara Vietnam. Dari tempat-tempat tersebut, orang Cina Selatan menanam dan mengembangkan tanaman yang disebutnya *gui* itu di negerinya. Dari Cina Selatan, *gui* menyebar ke Jawa dan seluruh Indonesia dan mendapatkan tempat tumbuh yang subur, terutama di Maluku.

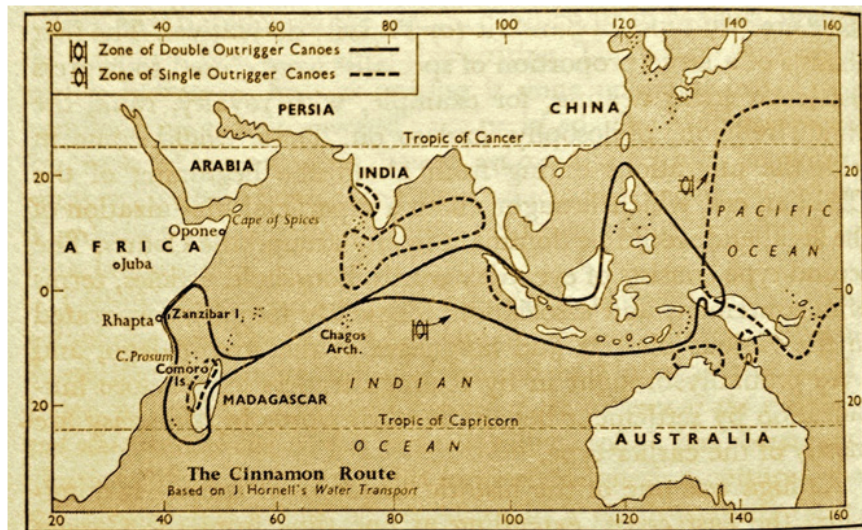
Selain itu, tercatat bahwa Pliny mengenal orang Arab dengan sangat baik. Ia akan menyebut pelaut-pelaut tersebut dari Arab jika benar mereka orang-orang Arab. Ia tahu bahwa rakit pembawa kayu manis ini bukan dirakit pada sistem teknologi dengan pengetahuan masyarakat Arab. Dari tulisannya diketahui bahwa bentuk perahu-perahu itu datar seperti rakit. Rakit tersebut sejenis kano multi-bagian yang memiliki *platform* seperti kano yang digunakan untuk menjelajah Samudra Pasifik.

Gambaran rakit itu mengingatkan kita pada gambaran kapal di Borobudur. Memang, perahu dengan jenis seperti itu sangat sederhana untuk melakukan pelayaran jarak jauh. Dibanding dengan perahu-perahu di Laut Merah, sungguh berbeda sekali, bahkan perahu itu tidak punya dayung dan hanya mengandalkan layar serta cadik. Sebab itu, Pliny yang tergugah oleh keberanian para pelaut itu menuliskan bahwa perahu tersebut digerakkan oleh “semangat dan keberanian” para pelautnya.

Jalur Kayu Manis dan Diaspora Penduduk Nusantara di Madagaskar

Dari penelusuran tentang bentuk-bentuk kapal dan barang bawannya berupa kayu manis itu, berbagai kesimpulan akhirnya menunjuk bahwa pelaut dari timur itu kemungkinan besar adalah pelaut Nusantara. Mereka menyeberangi lautan dengan bantuan angin yang berhembus langsung dari Sumatra bagian utara menuju *Horn of Africa* melalui Kepulauan Maladewa. Merekalah yang memulai jalur pelayaran untuk perdagangan kayu manis ke Afrika, sehingga jalur tersebut terkenal dengan Jalur Kayu Manis (*The Cinnamon Route*). Konsekuensi dari ini adalah terjadinya diaspora penduduk Nusantara di sepanjang jalur kayu manis tersebut. Untuk hal satu ini, telah tersedia bukti-bukti kuat berkat penelitian-penelitian yang mengkaji kekerabatan penduduk Indonesia dan penduduk Madagaskar.

Gambar 10.
Peta Jalur Kayu
Manis di masa
lalu. (Photo credit :
spicydc.com)



Berdasarkan studi-studi terbaru, diyakini bahwa penduduk Nusantara berdiaspora hingga ke Madagaskar. Beragam penemuan terkait diaspora ini antara lain meliputi; bukti arkeologis, dengan ditemukannya fosil-fosil perahu bercadik dua seperti di relief Borobudur, rumah penduduk yang berbentuk kotak dengan atap segitiga, seperti yang umum ditemukan di Nusantara, serta metode dan teknologi pertanian yang tidak jauh berbeda dengan sistem di Nusantara. Kemudian dari segi kebudayaan, bahasa dan kuliner Malagasi masih termasuk dalam ciri-ciri masyarakat di Austronesia. Kemudian bukti yang paling kuat adalah ciri fisik dan kemiripan genetika. Penelitian gabungan yang dilakukan Massey University Selandia Baru, University of Arizona Tucson Amerika Serikat, Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) Prancis, serta Lembaga Biologi Molekuler Eijkman Indonesia menunjukkan hasil yang mendukung hal itu. Penelitian yang dimuat dalam jurnal *Proceedings of the Royal Society B*, 21 Maret 2015 itu menegaskan bahwa penduduk Nusantara Indonesia adalah nenek moyang etnis Malagasi di Madagaskar.

Bukti-bukti dari jalur kayu manis ini cukup menguatkan klaim dari nyanyian “Nenek Moyangku Seorang Pelaut.” Lebih jauh, mereka tidak hanya sekedar berdagang ke negeri-negeri asing, tapi berdiaspora, mengkoloni wilayah-wilayah baru dan membangun peradaban di sana, seperti di Madagaskar. Namun sayang, sejarah tentang mereka belumlah “terpampang nyata.” Masih banyak kabut-kabut mitos akibat minimnya sumber-sumber ilmiah yang dapat menjelaskan seperti apa nenek moyang kita dulu, tentang keberanian mereka mengarungi samudra, tentang teknologi dan peradaban yang sudah mereka bangun, dan masih banyak lainnya. Mempelajari masa lalu bukanlah sekedar romantisme, tapi untuk menggali hikmah yang diwariskan para leluhur untuk dapat digunakan dalam membangun kebaikan di masa kini. Untuk membangun kecintaan dan semangat untuk membangun Nusantara tercinta, Indonesia.

BAB VII

Perkembangan Teknologi Kemaritiman Nusantara

Ira Dillenia

Pusat Riset Kelautan, Badan Riset dan SDM Kelautan dan Perikanan

Nia Naelul Hasanah

*Loka Riset Sumber Daya dan Kerentanan Pesisir, Padang
Badan Riset dan SDM Kelautan dan Perikanan*

Sitasi:

Dillenia A., & Hasanah N.N, 2019. Perkembangan Teknologi Kemaritiman Nusantara, in S. Widjaja dan Kadarusman (eds), Sejarah dan Politik Maritim Indonesia, Seri Buku Besar Maritim Indonesia. Amafrad Press. Jakarta.

Perkembangan Teknologi Kemaritiman Nusantara

Kapal dan perahu yang ada di Indonesia sebelum kapal api ditemukan terbagi dalam dua kelompok besar. Berdasarkan teknik pembuatan itu maka ada yang disebut kapal lesung dan kapal papan. Meskipun kapal atau perahu lesung paling sederhana, namun teknik pembuatannya memerlukan keahlian dan pengalaman yang khusus. Mulai dari memilih kayu yang cocok, cara menebang pohon, sampai pada pekerjaan mengeruk batangnya dan para tukang harus memenuhi persyaratan yang tinggi. Pembuatan kapal memerlukan kesabaran dan ketekunan bekerja, sedang penggunaan alat yang serba sederhana untuk pekerjaan ini sudah tentu hanya mungkin dilakukan jika orang sudah mempunyai pengalaman bertahun-tahun. (Notosusato, 1984)

7.1 Teknologi Perkapalan Nusantara

Bagi kapal papan teknik pembuatannya bisa terbilang kompleks. Dalam pembuatannya tidak hanya tergantung dari satu batang kayu saja yang dikeruk bagian dalamnya. Dengan demikian maka jenis dan bentuknya lebih banyak lagi dan kemungkinan untuk membuat kapal yang lebih besar tidak begitu terbatas. Pada masa ini dapat dikatakan bahwa kemajuan teknik perkapalan Indonesia hampir tidak ada, sehingga sukar bagi kita untuk merekonstruksi sejarah perkembangan perkapalan Indonesia. Namun evolusi teknologi kapal dapat dirunut pada zaman prasejarah, dimana sampan sudah cukup dikenal di samping rakit yang dibuat dari bambu dengan atau tanpa lantai papan di atasnya. Bukti yang menunjukkan hal itu adalah ditemukannya lukisan prehistori yang ditemukan di Pulau Kei kecil yang terdapat di dinding gua atau batu karang terdapat gambar sampan, walaupun tidak jelas bentuknya. Daerah yang cukup maju dalam teknologi perkapalan di Nusantara adalah Sulawesi. Tradisi teknologi perkapalan dengan membuat kapal cadik berganda sudah cukup dikenal di utara dan selatan Sulawesi. Dalam tahapan selanjutnya perahu bercadik ganda tersebar sampai ke pantai timur Madagaskar bersamaan persebaran jenis perahu cadik tunggal. (AB.Lapian: 1992)

Pada masa Sriwijaya, teknologi perkapalan juga sudah dikembangkan untuk mengawasi perdagangan dan daerah koloninya. Jadi untuk mengarungi

lautan, Sriwijaya menggunakan kapal besar dalam jalur perdagangan di Samudra Hindia dan Laut Cina Selatan. Bobot kapal Sriwijaya mencapai 250 sampai 1000 ton, dengan panjang 60 meter. Kapal itu mampu memuat penumpang sekitari 1000 orang, berat ini belum termasuk muatan barang. Kapal Jung Cina pada abad ke-16 tidak lebih dari tiruan bentuk kapal Sriwijaya. Kondisi perkapalan di Sriwijaya sebagai negara Maritim jelas membuktikan suatu kemampuan mengagumkan yang dimiliki oleh pelaut Indonesia. Jika bukti ini benar teknologi kapal dapat dipandang yang terbaik di Asia Tenggara. Antonio Galvao menguraikan tentang cara orang Maluku membuat kapal. Kapal dibuat dengan bentuk di tengah-tengahnya menyerupai telur dan kedua ujungnya melengkung ke atas. Dengan demikian kapal dapat berlayar maju dan mundur. Kapal ini tidak diberi paku, di mana lunas, rusuk, linggi depan, serta linggi belakang disesuaikan dan diikat dengan tali ijuk melalui lubang yang dibuat di beberapa tempat tertentu. Untuk menyambung papan mereka membuat pena pada ujung papan lainnya dibuat lubang kecil untuk memasukkan pena tersebut. Tradisi pembuatan kapal pribumi mengalami perubahan signifikan sejak kedatangan kapal Portugis di perairan Indonesia. Bagi kapal papan teknik pembuatannya bisa terbilang kompleks. Dalam pembuatannya tidak hanya tergantung dari satu batang kayu saja yang dikeruk bagian dalamnya. Dengan demikian maka jenis dan bentuknya lebih banyak lagi dan kemungkinan untuk membuat kapal yang lebih besar tidak begitu terbatas. Pada masa ini dapat dikatakan bahwa kemajuan teknik perkapalan Indonesia hampir tidak ada, sehingga sukar bagi kita untuk merekonstruksi sejarah perkembangan perkapalan Indonesia. Namun evolusi teknologi kapal dapat dirunut pada zaman prasejarah, dimana sampan sudah cukup dikenal di samping rakit yang dibuat dari bambu dengan atau tanpa lantai papan di atasnya. Bukti yang menunjukkan hal itu adalah ditemukannya lukisan pre-histori yang ditemukan di Pulau Kei kecil yang terdapat di dinding gua atau batu karang terdapat gambar sampan, walaupun tidak jelas bentuknya. Daerah yang cukup maju dalam teknologi perkapalan di Nusantara adalah Sulawesi. Tradisi teknologi perkapalan dengan membuat kapal cadik berganda sudah cukup dikenal di utara dan selatan Sulawesi. Dalam tahapan selanjutnya perahu bercadik ganda tersebar sampai ke pantai timur Madagaskar bersamaan persebaran jenis perahu cadik tunggal.

Pada masa Sriwijaya, teknologi perkapalan juga sudah dikembangkan untuk mengawasi perdagangan dan daerah koloninya. Jadi untuk mengarungi lautan, Sriwijaya menggunakan kapal besar dalam jalur perdagangan di Samudra Hindia dan Laut Cina Selatan. Bobot kapal Sriwijaya mencapai 250 sampai 1000 ton, dengan panjang 60 meter. Kapal itu mampu memuat penumpang sekitari 1000 orang, berat ini belum termasuk muatan barang. Kapal Jung Cina pada abad ke-16 tidak lebih dari tiruan bentuk kapal Sriwijaya. Kondisi perkapalan di Sriwijaya sebagai negara Maritim jelas membuktikan suatu kemampuan mengagumkan yang dimiliki oleh pelaut Indonesia. Jika bukti ini benar teknologi kapal dapat dipandang yang terbaik di Asia Tenggara. Antonio Galvao menguraikan tentang cara orang Maluku membuat kapal. Kapal dibuat

dengan bentuk di tengah-tengahnya menyerupai telur dan kedua ujungnya melengkung ke atas. Dengan demikian kapal dapat berlayar maju dan mundur. Kapal ini tidak diberi paku, di mana lunas, rusuk, linggi depan, serta linggi belakang disesuaikan dan diikat dengan tali ijuk melalui lubang yang dibuat di beberapa tempat tertentu. Untuk menyambung papan mereka membuat pena pada ujung papan lainnya dibuat lubang kecil untuk memasukkan pena tersebut.

Tradisi pembuatan kapal pribumi mengalami perubahan signifikan sejak kedatangan kapal Portugis di perairan Indonesia. Hal ini terjadi karena banyak orang Portugis bekerja sebagai penasehat dan arsitek kapal seperti yang dilakukan oleh Van Linschotten pada akhir abad ke-16. Di samping menjadi penasehat, sebagai contoh orang Portugis yang ada di Malaka juga mengajarkan teknik membuat kapal jenis Eropa. Salah satu karya gabungan antara arsitek Indonesia dan Portugis pada akhir abad ke-16 adalah kapal perang Banten. Menurut kesaksian Willem Lodwycsz, kapal perang ini menyerupai kapal galai dengan dua tiang layar. Keistimewaannya adalah dua serambi yang sempit merupakan emperan yang mengikuti bagian buritan kapal. Ruang bawah hanya dipakai untuk budak dan pengayuh. Mereka seolah-olah dikurung sedangkan tentara berada di geladak supaya dapat berperang dengan leluasa.

Pada abad ke-15, di Maluku telah dikenal perahu “cora-cora” yang dipergunakan untuk mengangkut orang dan bahan. Model perahu ini cukup bagus sehingga digambarkan oleh Pigafetta sebagai perahu terbaik pada abad ke-15. Pusat pembuatan kapal di Nusantara yang terkenal adalah di Jawa. Galangan kapal ini pada abad ke-16 sangat terkenal di Asia Tenggara. Keahlian arsitek kapal Jawa begitu tersohor sehingga Albuquerque membawa 60 tukang yang cakap pada waktu ia meninggalkan Malaka pada tahun 1512. Namun kapal yang dibuat di Jawa ini terbatas pada kapal-kapal kecil yang bisa berlayar cepat untuk keperluan perang. Di samping itu dibuat pula kapal muatan dengan bobot yang lebih kecil. Menurut orang Belanda pusat galangan kapal di Jawa adalah Lasem yang terletak antara pelabuhan terkenal, Tuban, dan Jepara dan yang dekat dengan hutan jati Rembang. Jadi diperkirakan puluhan pasokan kapal yang digunakan oleh Adipati Unus untuk menggempur Malaka adalah begitu bagus dan hebat. Sebagai bukti pada tahun 1513 armada laut Demak telah mengerahkan 100 kapal untuk menyerang Malaka. Bobot kapal terkecil yang dibawa Pati Unus dari Jepara adalah sekitar 200 ton.

Di bagian Timur kepulauan Nusantara, pusat galangan kapal terdapat di pulau-pulau Kei-Maluku. Setiap tahun suatu armada kapal dan perahu yang baru selesai dibuat berangkat dari Kei ke pelabuhan Maluku untuk dijual. Para pengunjung pulau Kei memuji keahlian orang Kei dalam teknologi membuat kapal. Banyaknya variasi tipe kapal, teknologi perkapalan yang menimbulkan rasa kagum pada setiap pengunjung asing. Gambaran yang demikian menunjukkan bahwa tradisi maritim yang telah mempengaruhi budaya Kei didukung oleh sebuah pengetahuan teknik perkapalan yang sudah mulai sebelum abad ke-19.

Dalam tahapan perkembangan selanjutnya seiring dengan masuknya bangsa barat dapat dipastikan kapal pribumi tidak murni lagi. Kapal pribumi pada abad ke-17, yaitu pada masa kedatangan Belanda dan Inggris dimungkinkan telah mengalami perubahan sebagai akibat bersentuhan dengan budaya Portugis dan Spanyol. Demikian pula pada abad ke-16 mungkin juga mengalami pengaruh kapal India (Gujarat), Persia, Arab. Terlepas dari semua itu, keadaan ini menunjukkan bahwa jiwa bahari telah menghasilkan banyak jenis kapal sesuai dengan keperluan setempat.

7.2 Teknologi Navigasi (Teknologi Pelayaran)

Teknologi pelayaran yang pertama bagi bangsa Indonesia adalah menggunakan sistem angin musim. Pengetahuan tentang angin darat dan angin laut adalah pengetahuan penting bagi para nelayan. Dengan demikian mereka bisa memanfaatkan angin tersebut jika akan berlayar keluar pada pagi hari dan pulang ke kampung pada sore hari. Di samping itu mereka juga telah mengenal cukup lama perubahan musim. Dengan memanfaatkan perubahan angin ini maka pada bulan Oktober kapal-kapal berangkat dari Maluku menuju pusat perdagangan di Makassar, Gresik, Demak, Banten, sampai Malaka, dan kota lain di sebelah barat. Sedangkan pada Maret perjalanan ke Timur bisa dilakukan dengan menggunakan kapal barat. Penguasaan teknologi pelayaran memungkinkan mereka melakukan pelayaran dan perdagangan antar pulau. (Burhanuddin *et al.*, 2003 & Djulianti Suroyo A.M. *et al.*, 2006)

Kemampuan membaca arus angin cukup diperlukan karena dapat dipakai sebagai pedoman untuk berlayar antarpulau. Angin ini secara langsung mempengaruhi tradisi pelayaran Nusantara, sehingga di laut Jawa dikenal arus musiman (*seasonal stream*). Dalam mengungkap perkembangan dan kemampuan navigasi mualim pribumi dapat dirunut melalui sumber-sumber barat. Sebab kapal Eropa, dalam hal ini kapal Portugis yang pertama berlayar di perairan Indonesia menggunakan mualim setempat untuk mengantarkan ke tempat tujuan. Dalam ekspedisi Magelhaens pada tahun 1521, d'Elcano menculik dua perahu pandu laut setempat untuk mengantarkan kapal-kapalnya dari Filipina ke Tidore.

Pelayaran pertama oleh orang-orang Belanda, dipimpin Cornelis de Houtman. Orang Belanda ini selain menggunakan orang Portugis yang pernah datang ke Indonesia juga memanfaatkan pengetahuan dan pengalaman mualim setempat, misalnya pelayaran di Selat Sunda sampai ke Banten. Kapal-kapal Belanda yang pertama menerima tawaran adalah para juragan perahu yang dijumpainya di selat Sunda, untuk mengantarkan ke Banten dengan sewa 5 real. Dari keterangan itu membuktikan kemampuan navigasi pribumi tidak dapat dipandang remeh.

Pada masa Sriwijaya, kemampuan pelayaran sudah teruji menggantikan Jalur Sutra yang penuh marabahaya. Pelaut Sriwijaya menggunakan persiapan yang matang dan perhitungan yang tepat untuk melewati rute Cina-Laut Cina Selatan - Selat Malaka - Bandar dagang Sriwijaya – India - Oman dan Arab.

Rute ini sangat menguntungkan perdagangan di Sriwijaya.

Pelaut pribumi pada bulan Juni sampai dengan Agustus mengandalkan angin di laut China Selatan yang bertiup ke Utara sehingga sehingga dapat memudahkan pelayarannya ke Ayuthia, Campa, Cina, dan negeri-negeri di sebelah utara. Pengetahuan tentang jalan ke sebelah utara (Cina dan lain-lain) tidak setua pengetahuan tentang jalan ke sebelah barat (ke negeri-negeri di atas angin). Menurut Wolters, sebelumnya pelaut pribumi telah mengenal pelayaran dari dan ke barat sebelum kapal itu menemukan jalan laut ke negeri Cina. Tetapi pada abad ke-16 hubungan maritim semakin intensif termasuk pada masa Portugis menduduki kota Malaka tahun 1511. Di Malaka, kapal-kapal bertemu dan menunggu angin yang baik untuk meneruskan perjalanannya atau kembali ke negeri asal.

Pelayaran yang besar tergantung pada tenaga angin sehingga memerlukan pengalaman dan pengetahuan tentang sistem angin di perairan ini. Kita sering membaca bahwa kapal yang satu menempuh suatu jarak tertentu dalam waktu yang lebih lama dari kapal yang lain. Fa Hsien tahun 414 M mengeluh bahwa jarak antara Malaka dan Kanton yang biasa ditempuh dalam 50 hari sudah dilampaui. Sebelas abad kemudian perjalanan Tome Pires tahun 1517 M untuk trayek yang sama masih memerlukan 45 hari. Sebaliknya Chia Tan (abad ke-8) berlayar dari Kanton ke Selat Malaka dalam waktu 18 ½ hari, suatu kemajuan yang besar. Tetapi tidaklah seberapa bila dibandingkan dengan Chang Chun (abad ke-7) yang berlayar dalam 20 hari dari Kanton ke bagian Selatan Semenanjung Malaya, atau kapal yang ditunggangi I-Tsing tahun 671 M yang berlayar dari Kanton ke Sriwijaya dalam waktu kurang dari 20 hari. Rahasia berlayar dan alur pelayarannya dijaga baik-baik seperti sekarang negara-negara besar memegang teguh rahasia perjalanan Antariksa. Dari sumber asli agak sukar kita mendapat keterangan tentang kemampuan kapal Indonesia berlayar pada zaman ini. Pada umumnya berita tersebut tidak memberi data yang tepat, walaupun ada beberapa pengecualian.

Para pelaut kita yang mengarungi lautan luas dengan perahu besar, mereka mempunyai kemampuan mendeteksi sebagai penunjuk perjalanan. Pada siang hari letak matahari dapat digunakan sebagai penunjuk arah. Adapun pada malam hari mereka menggunakan letak kelompok bintang tertentu di langit. Dengan demikian pelaut pribumi mempunyai istilah sendiri bagi kelompok bintang yang mereka anggap penting bagi pelayaran, seperti bintang mayang, bintang biduk, dan lain-lain.

Apabila kita meneliti semua jurnal dari kapal Eropa pertama yang dalam abad 16 dan 17 berlayar di perairan Indonesia, kita bisa temukan berita tentang mualim yang membawa kapal barat. Dengan demikian bisa didapat gambaran yang lebih baik mengenai kemahiran pelaut itu mengadakan navigasi. Berapa lama diperlukan waktu untuk menempuh suatu trayek tertentu dan bagaimanakah kecakapan mualim tersebut membawa kapal asing ke tempat yang akan ditujunya, menjadi bagian terpenting dalam perkembangan dunia

pelayaran. Selain itu tentu harus diperhatikan pula perbedaan teknologi kapal. Jenis kapal asing lebih besar untuk sanggup melintasi samudra, sedangkan perlengkapannya lebih maju. Penilaian tentang muallim setempat membawa kapal asing, tentu lain daripada jika harus membawa kapalnya sendiri. Tetapi sudah dapat dipastikan bahwa dalam penjelajahan pertama di perairan kita, kapal Portugis banyak mendapat bantuan dari pelaut setempat sehingga dalam waktu relatif singkat, orang Portugis telah mempunyai kemampuan yang cukup mengenai keadaan iklim dan geografi setempat.

Kemampuan Sriwijaya dalam mempertahankan hegemoni sebagai negara maritim pada abad ke-7 hingga ke-11 juga tidak lepas dari kemampuan navigasinya. Baik itu kualitas kapal yang dipergunakan, pengenalan kondisi iklim yang baik, dan letaknya yang cukup strategis. Dengan kemampuan pelayaran yang baik dia dapat menjalin koalisi dengan Cola, Cina, serta mampu menaklukkan kerajaan lain baik di Sumatra maupun di seberang lautan.

Peta dan *roteiro* (petunjuk untuk berlayar) tidak hanya didasarkan atas observasi sendiri oleh orang Portugis, tetapi karena kemampuannya memperoleh keterangan nautika dari pelaut setempat. Salah satu contoh adalah *roteiro* yang disusun oleh Francisco Rodrigues yang mendasarkan pengetahuannya atas pengalaman pelaut di Indonesia. Toponim Melayu yang dipakai untuk beberapa tempat di pantai Vietnam dan Campa jelas menunjukkan asal-usul keterangan yang diperoleh orang-orang Portugis itu.

Pengenalan pelaut kita terhadap peta untuk berlayar telah dicatat oleh orang Portugis pada awal abad ke-16. Kita dapat mengetahui bahwa mereka berusaha keras untuk memperoleh peta-peta ini, Albuquerque pernah mengirim sebuah peta yang bertuliskan huruf Jawa kepada rajanya. Tetapi kapal Albuquerque yang membawa peta itu tenggalam sehingga dengan demikian kita tidak lagi mempunyai bukti tentang pengetahuan pelayaran Jawa pada masa itu, termasuk berapa jauh mereka berlayar. Sampai di mana pengetahuan pada waktu itu tentang geografi dan kartografi para pelaut Nusantara.

Hanya keterangan Albuquerque itu yang memberi indikasi tentang penggunaan peta dalam pelayaran Indonesia dan tidak mustahil bahwa kemajuan kartografi Portugis mengenai wilayah Asia Tenggara telah didasarkan atas-peta-peta tersebut. Karena kehilangan ini kita tidak dapat mengecek kebenaran keterangan Albuquerque yang mengatakan bahwa peta Jawa itu mencakup daerah seberang Samudra Indonesia dan bahkan menggambarkan pantai Brazil yang melintasi Samudra Atlantik.

Bukti kemampuan pelayaran bangsa Indonesia adalah dengan mendasarkan pada berita Diego Lopes yang berlayar dari Lisabon pada bulan april 1508. Dia menyebutkan bahwa di Pantai Timur Madagaskar terdapat kapal-kapal Jawa yang melakukan aktivitas perdagangan. Dari penejelasan itu menunjukkan bahwa kemampuan pelayaran pelaut pribumi cukup baik. Ia mampu mengendalikan keganasan laut, sehingga sampai di Madagaskar. Begitu pula Barbosa dan Barros menyebutkan pada saat itu pedagang pribumi

Sumatra telah menjalin hubungan pelayaran langsung dengan India. Menurut Ny. Meilink-Roelofs bahwa peta yang beraksara Jawa tersebut jelas berasal dari masa sebelum 1512 M. Peta itu dibuat setelah mempelajari peta Portugis yang pada waktu itu sudah mengenal pantai Brazil. Pengetahuan ini dipakai untuk membenarkan dan melengkapi peta yang sebelumnya telah dikenal di sini. Dengan mendasarkan pendapat ini membuktikan bagaimana pada waktu itu telah ada interaksi timbal balik antara pengetahuan navigasi Indonesia dan Barat.

Alat navigasi penting yang lain adalah kompas (pedoman) dan *astrolabe*. Pertama, sebagai pembantu untuk menentukan arah dan tempat menurut deklinasi dan inklinasi jarumnya. Kedua, untuk menentukan lokasi menurut pengukuran tinggi matahari, terutama apabila kapal berada di tengah-tengah laut tanpa mempunyai baringan darat. Ludovico di Varthema dalam perjalanannya tahun 1506 dari Kalimantan ke Pulau Jawa melihat kompas digunakan oleh nakhoda kapal yang ditumpangnya. Selain kompas, kapal itu mempunyai pula sebuah peta yang penuh garis-garis memanjang dan melintang. Sedang sang nakhoda bercerita bahwa jauh di sebelah selatan Pulau Jawa terdapat lautan yang besar di mana siang hari sangat pendek hanya 4 jam lamanya.

Sebagai contoh jaringan pelayaran yang terjadi antara Makassar dengan Asia Tenggara sudah berjalan cukup baik. Hal ini dapat memungkinkan bila didukung oleh kemampuan pelayarannya yang bagus serta letaknya yang cukup strategis di antara Maluku, Nusa Tenggara, Jawa dan Kalimantan. Dalam pelayaran ini barang yang diperdagangkan antara lain beras, kain, tembakau, dan cengkeh. Tidak menutup kemungkinan pula para pedagang Makassar juga menjalin kontrak pelayaran dengan Johor, Pahang, Patani, Portugis, Spanyol, Gujarat, dan Cina. Mualim bin Majid yang mengantarkan Vasco da Gama dari Malindi di Pantai Timur Afrika sampai di Kalikut tidak memperlihatkan rasa heran ketika orang-orang Portugis memperlihatkan alat-alat nautika kepadanya, sebab alat-alat tersebut sudah dikenalnya.

Namun demikian, kita belum dapat memastikan bahwa seberapa jauh alat kapal Indonesia pada waktu itu. Apakah alat tersebut sudah umum dipakai ataukah hanya di beberapa kapal saja?

Tetapi dipakai atau tidak, pelaut kita sudah mengenalnya melalui kapal-kapal Arab dan Persia yang sudah berabad-abad lebih dulu datang ke perairan Indonesia. Sebenarnya kompas ditemukan di Cina, tapi orang Cina baru menggunakannya di laut pada akhir abad ke-11. Jadi sesudah orang Arab menggunakan dalam pelayarannya di Samudra Hindia. Pengaruh Arab dan Persia dalam kegiatan maritim kita sudah menjadi kenyataan yang tercermin dalam istilah maritim yang banyak memakai kata pinjaman dari bahasa tersebut

Pada saat kedatangan bangsa Belanda, kapal pribumi tidak menggunakan kompas, namun bukan berarti tidak mengenal alat ini. Bahkan ketika orang Belanda, Steven van der Haghen dalam perjalannya pertama ke Indonesia, mereka membawa beberapa ratus kompas dengan berbagai jenis kotak, dengan

harapan akan dijual setibanya di sini. Ternyata tidak ada yang memerlukan sehingga harus dikembalikan ke Belanda karena tidak laku. Jadi pada abad ke-17 pemakaian kompas belum begitu umum di kapal pribumi meskipun sebelum kedatangan kapal Eropa alat navigasi semacam ini sudah dipakai di kapal Arab, Persia, Gujarat, dan Cina yang sering mengunjungi kepulauan Indonesia.

Keadaan iklim dan geografi Indonesia memungkinkan pelaut pribumi mencari sandaranya pada pulau-pulau, gunung dan tanjung bila berlayar menyusuri pantai. Dan pada malam hari mereka menggunakan bintang-bintang di langit yang cerah untuk menentukan tempatnya di tengah laut. Alat navigasi yang biasanya dipakai untuk pelayaran melintasi samudra di daerah yang sering ditutupi kabut, sudah tentu tidak banyak diperlukan di perairan Indonesia. Sebaliknya, pengetahuan astronomi lebih banyak dipentingkan. Konstelasi bintang dikenal dengan kombinasi yang khas Indonesia dengan nama-nama seperti mayang dan biduk yang lebih lagi mengingatkan sifat maritim dari pengetahuan perbintangan. Persepsi tentang arah mata angin tidak sama dikembangkan di pulau-pula Indonesia. Ada suku bangsa yang hanya mengenal dua arah, yakni arah darat dan laut.

Dari gambaran itu jelas menunjukkan bahwa taraf kemajuan dan perkembangan navigasi tidak sama di seluruh kepulauan Indonesia. Masih banyak yang berlayar secara tradisional, dengan berpegang pada pengetahuan yang diperoleh secara turun-temurun malahan ada yang bisa menentukan arah di laut menurut intuisi. Jadi masing-masing suku bangsa telah mengembangkan budaya maritimnya menurut arah, selera, kebutuhan, dan daya ciptanya sendiri. Tidak semua kapal pada waktu itu membawa peta kalau berlayar, dan walaupun dibawa, peta-peta ini jarang dipakai dan biasanya disimpan saja dalam pembuluh bambu seperti pada banyak kapal pribumi dalam abad ke-20 ini. Hanya kalau perlu sekali barulah diadakan konsultasi dengan peta, karena langit yang cerah serta pulau-pulau yang berjajar dari barat ke timur sudah cukup sebagai petunjuk jalan. Namun yang jelas, bahwa pelaut Indonesia sudah tidak asing lagi dengan alat navigasi yang berupa peta.

BAB VIII

Indonesia Sebagai Negara Maritim

Zaki Mubarok

*Biro Hukum dan Organisasi,
Kementerian Kelautan dan Perikanan*

Ilham

Sekolah Tinggi Perikanan

Ahmad Almaududy Amri

Kementerian Luar Negeri

I Made Andi Arsana

Universitas Gadjah Mada

Sitasi:

Mubarok Z., Ilham, Amri A. A & Arsana I. M. A, 2019. Indonesia Sebagai Negara Maritim, in S. Widjaja dan Kadarusman (eds), Sejarah dan Politik Maritim Indonesia, Seri Buku Besar Maritim Indonesia. Amafrad Press. Jakarta

Indonesia Sebagai Negara Maritim

Sebagaimana diketahui bahwa Kepulauan Indonesia membentang di perairan tropis antara Samudra Hindia dan Pasifik, dan dari Asia Tenggara hingga Australia Utara. Tidak mengherankan jika Indonesia kemudian dikenal sebagai negara kepulauan terluas di dunia. Indonesia memiliki garis pantai sepanjang sekitar 81.000 km sehingga merupakan negara yang memiliki garis pantai tropis terpanjang di dunia. Luas perairan Indonesia mencapai 3,25 juta km² atau sekitar 63 persen dari total wilayah Indonesia. Dari luas perairan tersebut, sekitar 0,30 juta km² merupakan laut teritorial dan luas perairan kepulauan mencapai 2,95 juta km². Adapun luas laut yang termasuk dalam ZEE mencapai 2,55 juta km². Laut tersebut merupakan penghubung 17.499 pulau yang merupakan tempat tinggal bagi lebih dari 250 juta penduduk Indonesia (Adam, 2015). Jarak wilayah Indonesia dari barat ke timur lebih panjang daripada jarak dari London (Inggris) ke Moskow (Rusia) atau dari New York ke San Francisco (Amerika Serikat).

8.1 Mengembalikan Jatidiri Indonesia Sebagai Negara Maritim

Fakta sejarah menunjukkan bahwa nenek moyang Bangsa Indonesia adalah pelaut ulung. Penemuan situs prasejarah dan data-data sejarah kebaharian Nusantara membuktikan bahwa nenek moyang Bangsa Indonesia dengan teknologi perkapalan yang dimiliki pada jamannya sudah mampu mengarungi samudra luas lintas benua melalui aktivitas pelayaran dan perdagangan. Meski demikian, karakter kepulauan dari wilayah Indonesia telah memberikan akses yang sangat mudah bagi pengaruh bangsa-bangsa lain. Fakta bahwa kepulauan Nusantara menghasilkan banyak komoditas berlimpah dan bernilai ekonomis tinggi menjadi magnet tersendiri bagi para pedagang dan penakluk asing untuk datang. Tak pelak, sejarah telah mencatat bahwa pulau-pulau dan laut di Nusantara menjadi medan pertempuran bagi banyak kekuatan. Perang dagang, ekonomi dan politik sejak era kerajaan hingga era kolonialisme telah mewarnai perjalanan dan dinamika sejarah Bangsa Indonesia (Kadar, 2015).

Kedua fakta geografis dan perjalanan historis yang dijelaskan di atas telah menunjukkan bahwa Bangsa Indonesia sejak masa lampau merupakan bangsa maritim. Pada waktu yang cukup lama, dominasi kolonialisme telah

meredupkan kehidupan sebagai bangsa maritim tersebut (Oktavian dan Yulianto, 2014). Oleh karena itu, generasi sekarang dan yang akan datang memiliki tanggung jawab penuh dalam merevitalisasi segala aspek kehidupan bangsa dengan menerapkan paradigma maritim dalam pembangunan bangsa guna meraih kejayaan sebagai bangsa maritim yang besar dan berpengaruh di masa mendatang yang sesuai dengan jati diri dan sejarah Bangsa Indonesia.

Pembangunan kelautan sebelum penegasan konsep mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia selalu diposisikan sebagai pinggiran (*peripheral*) dalam pembangunan ekonomi nasional. Dengan posisi semacam ini sektor maritim bukan menjadi arus utama (*mainstream*) dalam kebijakan pembangunan ekonomi nasional. Kondisi ini menjadi menjadi ironis mengingat sekitar 70 persen wilayah Indonesia merupakan lautan dengan potensi ekonomi yang sangat besar serta berada pada posisi geopolitik yang penting yakni Lautan Pasifik dan Lautan Hindia, yang merupakan kawasan paling dinamis dalam percaturan dunia baik secara ekonomi dan politik. Sehingga secara ekonomi-politik sangat logis jika pembangunan kemaritiman dijadikan tumpuan dalam perekonomian nasional (Rijal, 2013).

8.1.1 Potensi Maritim Indonesia

Potensi Fisik

Potensi wilayah pesisir dan lautan Indonesia dipandang dari segi fisik, terdiri dari Perairan Nusantara seluas 2.8 juta km²; Laut Teritorial seluas 0.3 juta km²; Perairan Nasional seluas 3,1 juta km²; Luas Daratan sekitar 1,9 juta km²; Zona Ekonomi Eksklusif (*Exclusive Economic Zone*) sekitar 3,0 juta km²; panjang garis pantai lebih dari 81.000 km dan jumlah pulau lebih dari 17.499 pulau.

Potensi Pembangunan

Potensi Wilayah pesisir dan laut Indonesia dipandang dari segi pembangunan adalah sebagai berikut:

- a. Sumber daya yang dapat diperbaharui seperti; perikanan (tangkap, budidaya, dan pascapanen)
- b. Hutan mangrove, terumbu karang, industri bioteknologi kelautan dan pulau-pulau kecil
- c. Sumber daya yang tidak dapat diperbaharui seperti; minyak bumi dan gas, bahan tambang dan mineral lainnya serta harta karun bawah laut.
- d. Energi kelautan seperti; pasang-surut, gelombang, angin, OTEC (*Ocean Thermal Energy Conversion*)
- e. Jasa-jasa lingkungan seperti; pariwisata, perhubungan, dan kepelabuhanan serta penampung (penetralisir) limbah.

Potensi Sumber daya Pulih (*Renewable Resource*)

Potensi wilayah pesisir dan lautan Indonesia dipandang dari segi Perikanan meliputi; Perikanan Laut (pelagis besar, pelagis kecil, demersal, ikan

karang, lobster, kepiting, rajungan dan cumi-cumi) sekitar 9.931.920 ton/tahun. Kemudian, untuk besarnya potensi perikanan tangkap di perairan umum yang memiliki total luas sekitar 54 juta Ha, yang meliputi danau, waduk, sungai, rawa, dan genangan air lainnya, diperkirakan mencapai 0,9 juta ton ikan/tahun. Sementara, untuk perikanan budidaya, potensi yang dimiliki Indonesia adalah:

- a. perikanan budidaya air laut seluas 8,3 juta Ha (yang terdiri dari 20 persen untuk budidaya ikan, 10 persen untuk budidaya kekerangan, 60 persen untuk budidaya rumput laut, dan 10 persen untuk lainnya),
- b. perikanan budidaya air payau atau tambak seluas 1,3 juta Ha, dan
- c. perikanan budidaya air tawar seluas 2,2 juta Ha (yang terdiri dari kolam seluas 526,40 ribu Ha, perairan umum (danau, waduk, sungai dan rawa) seluas 158,2 ribu Ha, dan sawah untuk mina padi seluas 1,55 juta Ha).

Potensi Sumber Daya Tidak Pulih (*Non-Renewable Resource*)

Pesisir dan laut Indonesia memiliki cadangan minyak dan gas, mineral dan bahan tambang yang besar. Saat ini, potensi sumberdaya minyak dan gas di laut yang menakjubkan juga dimiliki Indonesia. Data BPPT (1998) menunjukkan bahwa sampai saat ini Indonesia mempunyai potensi ketersediaan minyak dan gas dari wilayah laut sebanyak 106,2 miliar barel setara minyak atau senilai 5,30 triliun Dolar AS bilamana asumsi harga minyak tetap sebesar 50 Dolar AS per barel. Bilamana diperkirakan potensi tersebut habis dalam 50 tahun ke depan, potensi sektor ini diperkirakan mencapai sebesar Rp106,2 milyar per tahun.

Gambar 11.
Kilang minyak dan gas offshore (Photo credit: Wasi1370/Pixabay.com)



Adapun potensi kekayaan tambang dasar laut seperti aluminium, mangan, tembaga, zirconium, nikel, kobalt, biji besi non titanium, vanadium, dan lain sebagainya yang sampai sekarang belum teridentifikasi dengan baik sehingga diperlukan teknologi yang maju untuk mengembangkan potensi tersebut.

Potensi Jasa Kelautan

Sektor pariwisata merupakan sektor yang paling efisien dalam bidang kelautan, sehingga pengembangan kepariwisataan bahari perlu mendapatkan prioritas di Indonesia. Pembangunan sumber daya wisata bahari dapat dilaksanakan melalui pemanfaatan obyek dan daya tarik wisata yang dilakukan secara optimal. Berbagai obyek dan daya tarik wisata yang dapat dimanfaatkan antara lain wisata alam (pantai), keragaman flora dan fauna (*biodiversity*), seperti taman laut wisata alam (*ecotourism*), wisata bisnis wisata budaya, maupun wisata olah raga. Dengan potensi wisata bahari yang tersebar di hampir sebagian besar kabupaten/kota yang memiliki pesisir akan membawa dampak langsung yang sangat besar kepada pendapatan masyarakat lokal dan pemerintah daerah.

Indonesia dikenal sebagai negara tujuan wisata dunia, karena Indonesia mempunyai kemampuan untuk menyediakan surga bawah laut dan ruang pantai sebagai atraksi daya tarik wisatawan. Kehadiran wisata bahari di Indonesia tentu saja membawa konsekuensi akan hadirnya potensi ekonomi yang berbasis kemaritiman, karena kegiatan wisata ini membutuhkan dukungan penyediaan aksesibilitas (transportasi udara, darat dan laut) dan juga dukungan industri turunannya, seperti industri penyediaan jasa akomodasi (hotel, guest house, wisma, pondok dan sebagainya), penyediaan konsumsi (makanan dan minuman, termasuk penyediaan ikan konsumsi yang merupakan basis minat wisatawan di bidang kebaharian), penyediaan souvenir, dan sebagainya. Tentu saja, kegiatan turunan dari aktivitas wisata bahari ini akan memberikan gairah ekonomi lokal dan pada gilirannya dapat meningkatkan potensi devisa negara yang dibutuhkan bagi pembangunan nasional secara menyeluruh.

Potensi Geopolitik

Indonesia memiliki posisi strategis, antar benua yang menghubungkan negaranegara ekonomi maju, posisi geopolitik strategis tersebut memberikan peluang Indonesia sebagai jalur ekonomi, misalnya beberapa selat strategis jalur perekonomian dunia berada di wilayah NKRI yakni Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, Selat Makasar dan Selat Ombai-Wetar. Potensi geopolitik ini dapat digunakan Indonesia sebagai kekuatan Indonesia dalam percaturan politik dan ekonomi antar bangsa. Sementara itu, Indonesia sebagai suatu kesatuan politik yang mengikat beribu pulau dan beratus suku bangsa menunjukkan adanya perkembangan sejarah dinamika faktor hubungan antar pulau, antar suku bangsa, dan antar bangsa. Iklim yang demikian memainkan peranan yang sangat penting dalam proses integrasi nasional. Pada tatanan ini, laut mampu menjadi sarana penghubung utama antar wilayah Nusantara. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa laut mendorong terciptanya suatu interaksi, baik ekonomi, sosial maupun budaya yang berujung pada peradaban yang semakin maju.

Potensi Sumber Daya Manusia (SDM)

Potensi sumber daya manusia (SDM) Indonesia pada sektor kelautan sangatlah

besar. Saat ini, Indonesia merupakan negara dengan penduduk terbesar keempat di dunia (sebanyak 255,71 juta jiwa) setelah Cina (1,40 miliar jiwa), India (1,28 miliar jiwa), dan Amerika Serikat (325,13 juta jiwa). Mayoritas penduduk Indonesia (60 persen) hidup, bermukim dan berpenghidupan pada wilayah pesisir – ditaksir bahwa sekitar 150 juta jiwa penduduk Indonesia tersebar di pulau-pulau besar maupu pulau-pulau kecil. Konsekuensinya, sebagian besar penduduk Indonesia bergantung baik secara langsung maupun tidak langsung pada sektor kelautan. Keberadaan 150 juta jiwa ini menandakan bahwa modal sosial sebagai bagian dari input produksi perekonomian maritim sangat dibutuhkan sebagai pendamping atas penggunaan input alami dan kapital pada sektor maritim ini.

Keberadaan SDM kelautan tersebut juga memberikan gambaran betapa kebudayaan berbasis maritim seharusnya juga mendorong input produksi yang bernilai guna, terutama dalam hal akselerasi internalisasi kinerja pembangunan maritim nasional. Budaya maritim setidaknya juga menjadi faktor pengungkit dari bagaimana politik maritim juga diperankan agar manfaat pembangunan kemaritiman dapat direngkuh secara optimal dan didistribusikan secara proporsional untuk sebesar-besarnya kesejahteraan dan kemakmuran Bangsa Indonesia.

8.1.2 Peran Laut Bagi Indonesia

a. Laut Sebagai Pemersatu Bangsa

Melalui deklarasi Sumpah Pemuda 28 Oktober 1928, para pendiri bangsa menyadari sepenuhnya bahwa perairan, selat, dan lautan di antara pulau-pulau Nusantara adalah satu kesatuan yang utuh. Perairan, selat, dan lautan adalah pemersatu dan bukan pemisah belasan ribu pulau-pulau Indonesia, dari Pulau Rondo hingga Merauke, dari Pulau Miangas hingga Pulau Deli, dari Pulau Sekatung hingga Pulau Ndana (Burhanuddin *et al.*, 2003).

Konsep dasar wilayah negara kepulauan Indonesia telah diletakkan melalui Deklarasi Djuanda 13 Desember 1967. Deklarasi tersebut memiliki nilai sangat strategis bagi Bangsa Indonesia, karena telah melahirkan konsep wawasan Nusantara yang menyatukan wilayah Indonesia. Laut Nusantara bukan lagi sebagai pemisah, akan tetapi sebagai pemersatu Bangsa Indonesia yang disikapi sebagai wilayah kedaulatan mutlak NKRI. Diakuinya konsep ini oleh dunia internasional seperti yang tercantum dalam Konvensi Hukum Laut 1982, memberikan tanggung jawab besar bagi Bangsa Indonesia dalam mengelola laut. Fungsi ini dirumuskan dengan cara pandang bahwa laut tidak memisahkan pulau-pulau di Indonesia. Laut dipandang sebagai bagian dari tubuh Indonesia. Sesuai dengan Konvensi Hukum Laut 1982 bahwa laut di antara pulau yang berada pada sisi dalam garis pangkal adalah termasuk laut wilayah, sehingga menjadi hak sepenuhnya bagi Bangsa Indonesia. Dari sinilah mengapa laut berfungsi sebagai media pemersatu Bangsa Indonesia, meskipun hidup di pulau-pulau yang berbeda tetapi pada dasarnya adalah satu wilayah yaitu wilayah NKRI.

Lebih lanjut, dari sudut pandang historiografi, sejarah maritim Indonesia melihat bahwa seluruh wilayah perairan merupakan pemersatu yang mengintegrasikan ribuan pulau yang terpisah-pisah serta sebagai kekuatan yang mengintegrasikan berbagai sistem kebaharian. Proses integrasi dapat dipahami atas dasar sejarah satuan-satuan sistem yang kemudian menjadi satuan yang lebih besar, misalnya Laut Jawa, Laut Banda, Laut Sawu, Laut Cina Selatan, dan Selat Malaka. Implikasi dari pemikiran bahwa laut menjadi strategis dan sangat penting kedudukannya sejatinya menggantikan konsep *hinterland* (orientasi ke darat) dengan konsep *hintersea* (melihat ke laut) dalam memahami sejarah Indonesia.

b. Laut Sebagai Media Kekuatan Kesejahteraan Sosial Ekonomi

Status Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki konsekuensi penting, baik bagi identitas kebangsaannya maupun karakter negaranya (Yuliati, 2014). Dengan konsepsi demikian, wilayah perairan yang jauh lebih luas dibanding daratan, serta posisi silang yang strategis, sudah sewajarnya apabila Indonesia memiliki kepentingan fundamental untuk menguasai dan memanfaatkan laut serta memiliki identitas sosial dan budaya maritim yang kuat.

Potensi ekonomi dan perdagangan maritim dapat dikembangkan dari berbagai sektor, terutama sektor perikanan tangkap, sektor perikanan budidaya, sektor pengolahan perikanan, sektor jasa pelabuhan, eksplorasi dan eksploitasi sumberdaya energi lepas laut, terutama pada kawasan ZEE, kehutanan pesisir, perdagangan, pelayaran dan pariwisata.

Fungsi laut sebagai media kesejahteraan dipandang dari laut dan lingkungannya memiliki segmentasi beragam yang masing-masing segmen dapat digali potensinya untuk diolah dan dimanfaatkan demi kepentingan kesejahteraan (Sulistiyono, 2016). Segmen permukaan dan dasar laut dapat diolah menjadi obyek jasa dan pariwisata, memiliki potensi perikanan tangkap beserta industri pengolahannya, berpotensi dieksplorasi untuk pertambangan lepas pantai. Segmen pergerakan masa air, cahaya matahari dan aliran angin dapat diolah menjadi sumber energi masa depan. Sebuah potensi berlimpah yang disediakan lautan Indonesia seluas 7,81 juta km², namun Indonesia masih mengalami kesulitan memanfaatkan wilayah lautnya yang kaya akan sumber daya perikanan. *Illegal, Unregulated and Unreported Fishing (IUU fishing)* masih terjadi secara luas, karena Indonesia belum mampu memperkuat armada perikanan nasional dan belum mampu mengawasi serta mengendalikan lautnya secara optimal. Diperkirakan Indonesia membutuhkan sekitar 22.000 kapal ikan dengan kapasitas masing-masing di atas 100 ton. Jumlah ini terlihat besar, namun sesungguhnya merupakan estimasi minimal. Sebagai perbandingan, Thailand memiliki sekitar 30.000 kapal ikan yang resmi dan konon sekitar 20.000 yang tidak terdaftar. Dari uraian di atas terlihat bahwa kekuatan armada pelayaran niaga dan perikanan diharapkan mampu mendorong keberhasilan pembangunan ekonomi atau industri maritim nasional.

c. Laut Sebagai Sarana Konektivitas Antar Wilayah

Laut dapat dikatakan media pemersatu karena melalui laut, orang dari berbagai bangsa melakukan interaksi dengan berbagai macam aktivitas. Melalui laut, orang dari berbagai bangsa menjalankan aktivitas perekonomian melalui "jasa" pelayaran antar benua atau antar pulau. Sejak masa lampau, laut Nusantara telah diramaikan oleh kapal-kapal dari berbagai penjuru dunia. Dengan sarana transportasi air itu, komoditi perdagangan dibawa dari satu tempat ke tempat lain untuk diperdagangkan. Sarana ini juga sekaligus alat pemersatu bangsa berupa jaringan pelayaran perdagangan antarpulau. Di samping itu, peran pelabuhan laut sebagai penggerak ekonomi kelautan tidak diragukan lagi, dengan perolehan manfaat ekonomi yang bisa dipetik dari keberadaan pelabuhan laut.

d. Pertahanan dan Keamanan

Salah satu arti penting laut bagi Bangsa Indonesia adalah sebagai kekuatan pertahanan dan keamanan negara. Ini berarti bahwa Indonesia memiliki kepentingan menjaga dan memelihara keamanan maritim untuk menciptakan kondisi perairan Indonesia yang aman dari ancaman pelanggaran wilayah,

Gambar12.
Spektrum ekonomi
maritim yang
berkontribusi
terhadap PDB
nasional



aman dari bahaya navigasi pelayaran, aman dari eksploitasi dan eksplorasi ilegal terhadap sumber daya alam yang menjadi potensi kelautan Indonesia dan pencemaran lingkungan hidup, serta aman dari ancaman internasional. Dari sisi pertahanan, penguasaan laut berarti mampu menjamin penggunaan laut untuk kepentingan nasional dan mencegah lawan menggunakan potensi laut yang kita miliki (Wirasuta, 2013). Pemerintah perlu segera menyelesaikan percepatan batas wilayah laut agar dapat memberikan kepastian atas batas wilayah negara dan dapat mempererat hubungan bilateral antara negara yang berbatasan, serta mendorong kerja sama kedua negara yang berbatasan di

berbagai bidang termasuk dalam pengelolaan kawasan perbatasan, misal terkait pelayaran, kelautan dan perikanan.

Selanjutnya, fungsi laut juga dapat dilihat sebagai media pertahanan keamanan ditinjau dari sisi perbatasan Indonesia dengan negara lain, yang sebagian besar adalah perbatasan laut. Wilayah perbatasan selalu menjadi



Gambar13.
Monumen Kapal
Selam Surabaya
– simbol
Indonesia
sebagai Negara
Maritim

titik rawan dalam hubungan dengan negara lain apalagi bila belum ada titik temu dalam perjanjian batas wilayah laut. Dengan memiliki batas laut yang sedemikian panjang dan luas maka harus pula memiliki Angkatan Laut yang kuat untuk mengamankannya. Demikian juga untuk ancaman nontradisional yang mengancam keamanan dan berpengaruh terhadap keselamatan di lingkungan maritim juga menjadi tanggung jawab aparat di wilayah perairan yang menjadi tanggung jawabnya (Suseto *et al.*, 2018).

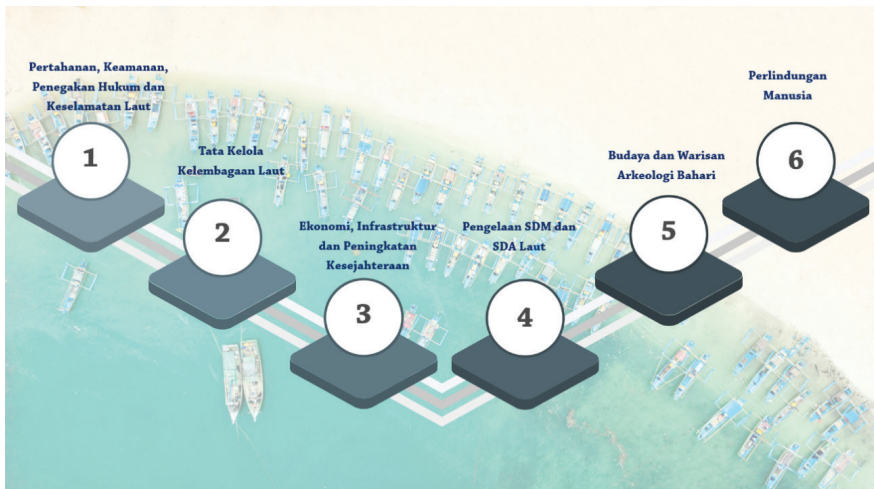
Luasnya laut Indonesia menjadikannya rentan terhadap resiko dan ancaman yang dapat mengganggu keamanan maritim. Oleh karena itu, untuk menjaga keutuhan dan kedaulatan wilayah Negara, serta pencapaian kemakmuran ekonomi bangsa dan rakyatnya, maka strategi Keamanan Maritim merupakan sub-ordinat dari Strategi Keamanan Nasional dengan 2 (dua) poin penting yaitu *National Interest* Negara Maritim dan *Grand Strategy* Keamanan Maritim.

8.1.3 Tantangan Indonesia sebagai Negara Maritim

Keutuhan tanah air kepulauan Indonesia sebagai suatu kesatuan politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan membawa berkah sekaligus

tantangan bagi Bangsa Indonesia. Puluhan ribu pulau yang membentang dari Asia Selatan, Asia Tenggara hingga Pasifik Barat dan menjangkau tiga zona waktu memberikan Indonesia ruang wilayah darat, laut, dan udara yang sangat masif dengan kedaulatan dan hak berdaulat di berbagai zona maritim dan udara yang sangat luas. Di sisi lain, Indonesia adalah negara "ring of fire" dengan lebih dari 150 gunung berapi, termasuk gunung berapi di dalam laut. Terdapat lebih dari 500 kelompok etnis dengan bahasa, serta agama dan kepercayaan yang berbeda, tinggal di Indonesia yang tersebar di pegunungan, perbukitan, dataran rendah, dan pesisir dengan tingkat keanekaragaman hayati yang sangat tinggi.

Gambar 14. National Interest Negara Maritim



Sebagaimana tertuang dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, kondisi geografis dan demografis Indonesia membawa konsekuensi munculnya berbagai tantangan nyata bagi Indonesia yang harus dikelola secara komprehensif, yaitu:

Gambar 15. Garis aksi dalam konsep keamanan maritim



- a. Meneguhkan identitas atau jati diri bangsa yang menyatakan bertanah air satu, Indonesia. Tidak mudah menyatakan kepada masyarakat pegunungan bahwa mereka adalah bangsa pelaut atau sebaliknya, untuk itu perlu dilakukan upaya-upaya inovatif dan konsisten guna meneguhkan kembali jati diri bangsa sebagai bangsa penakluk samudra. Usaha meneguhkan identitas sebagai bangsa samudra, perlu didukung melalui program pengembangan sumber daya manusia kelautan yang andal. Di masa depan, pelaut-pelaut Indonesia harus menjadi bagian penting yang mewarnai aktivitas pelayaran internasional.
- b. Indonesia sebagai negara kepulauan dengan wilayah laut yang sangat terbuka dan posisi geostrategis yang memiliki tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan lima wilayah *choke points*, titik strategis dunia (Selat Malaka, Selat Singapura, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Ombai-Wetar) membuat Indonesia rentan terhadap berbagai bentuk ancaman, misalnya jalur pelayaran yang dapat dilalui kapal selam nuklir asing, tindakan kekerasan bersenjata di laut, penyelundupan senjata, perbudakan di laut, penyelundupan manusia, perdagangan manusia, perusakan sumber daya kelautan, pencurian *underwater cultural heritage*, pencurian Benda Muatan Kapal Tenggelam (BMKT), dan pencurian kekayaan laut. Selain itu, kondisi laut Indonesia yang sangat terbuka juga berpotensi mengalami dampak dari konflik regional di laut. Oleh karena itu, sangat dibutuhkan dukungan sistem pertahanan dan keamanan laut yang kuat dengan postur yang proporsional sesuai dengan luas wilayah dan ancaman yang dihadapi.
- c. Peningkatan pengawasan dan tantangan pengamanan di pulau-pulau kecil terdepan dan terisolasi, terutama pulau-pulau yang bertetangga dengan daerah konflik di luar wilayah Indonesia. Aspek pengawasan dan pengamanan ini tidak hanya terkait dengan pengamanan di

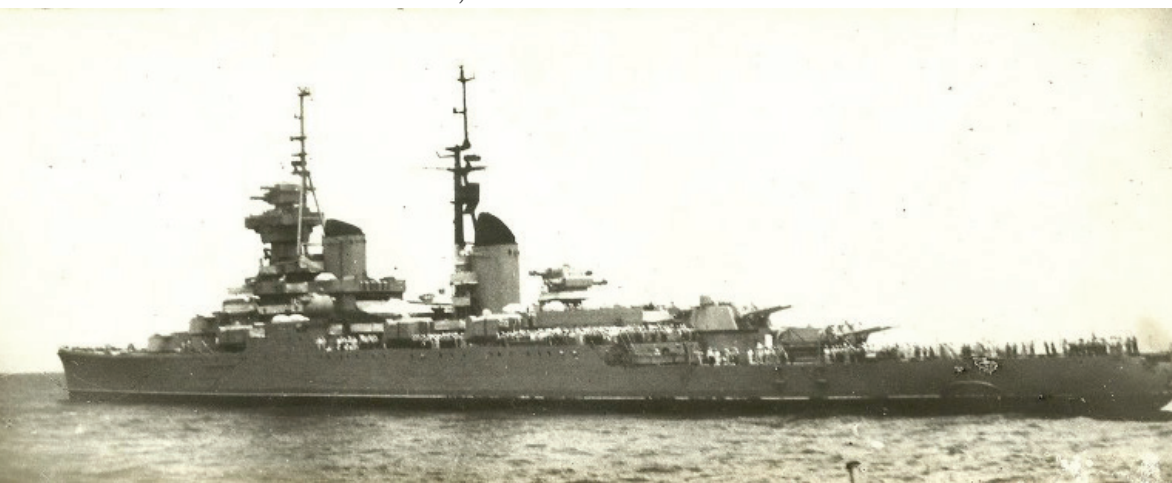


Gambar 16. Kapal wisata yang sedang berlabuh di Kepulauan Komodo (Photo credit: Giustiliano Calgaro/Pixabay.com)

dalam pulau-pulau tersebut, tetapi juga pengawasan dan pengamanan perairan di sekitarnya dari berbagai kegiatan ilegal. Pengembangan keamanan maritim harus dilakukan secara integratif dengan memperkuat dan membangun sistem nasional untuk kapabilitas pengawasan maritim yang komprehensif agar mampu mengawasi dan menindaklanjuti secara seketika berbagai masalah keamanan maritim, termasuk ancaman pada seluruh wilayah kedaulatan dan yurisdiksi laut nasional.

- d. Membangun infrastruktur dan konektivitas antar wilayah melalui optimalisasi perhubungan laut untuk menghilangkan kesenjangan sosial dan ekonomi, serta untuk menjalankan berbagai kepentingan nasional yang strategis seperti pemerintahan, keamanan, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, dan komunikasi. Konektivitas yang baik antarwilayah di Indonesia akan mampu memperlancar pergerakan orang, barang, jasa, dan modal. Kesenjangan kesejahteraan yang terjadi karena rendahnya komunikasi antar pulau dapat menciptakan ketegangan di berbagai kawasan Indonesia dan menghalangi terwujudnya masyarakat Indonesia yang adil dan makmur. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur maritim seperti pelabuhan-pelabuhan yang menjadi simpul aktivitas perdagangan dan penyediaan sarana perhubungan berstandar internasional, serta sarana jasa penunjang aktivitas perdagangan di kawasan pinggiran Indonesia, terutama di wilayah Indonesia Timur harus menjadi perhatian. Konektivitas harus menjadi tulang punggung pembangunan yang Indonesiasentris, bukan Jawasentris
- e. Rentang wilayah yang sangat luas juga menuntut Indonesia untuk menyelesaikan batas maritim laut teritorial, ZEE, dan landas kontinen guna mendapatkan kepastian hukum wilayah kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia, selain penetapan perbatasan dalam konteks kepastian dan jaminan hukum internasional atas ruang maritim yang menjadi hak Indonesia.

Gambar 17.
KRI Irian:
Legenda kapal
perang milik
TNI-AL



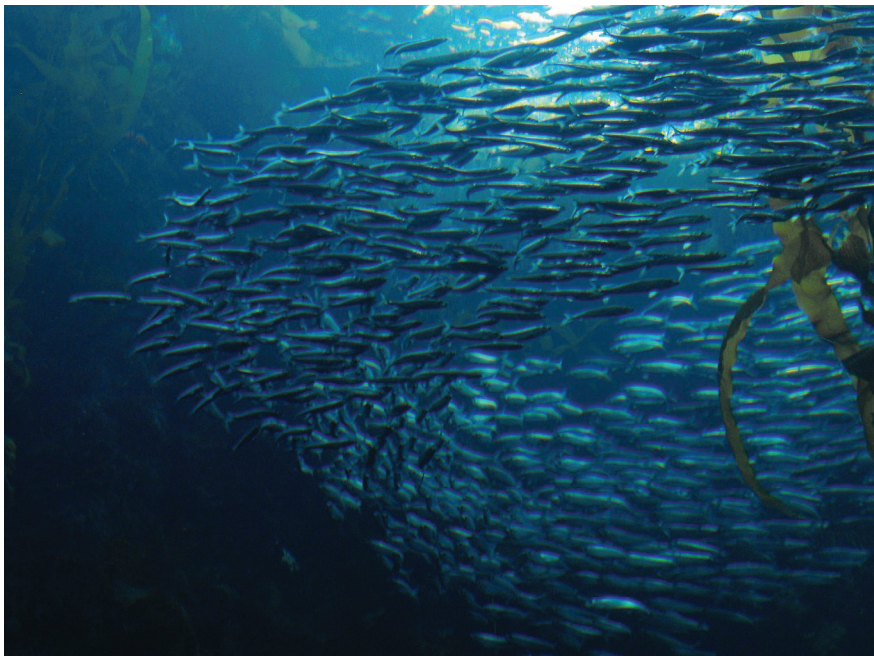
- f. Pengembangan wilayah dan peningkatan aktivitas ekonomi memerlukan tata ruang laut yang komprehensif. Sebagai sebuah negara kepulauan, keterpaduan antara wilayah darat, laut, dan udara di atasnya menjadi sangat penting. Tata ruang laut akan memberikan kepastian hukum dan alokasi ruang bagi pemanfaatan sumber daya kelautan sehingga tidak ada tumpang tindih pemanfaatan di lokasi yang sama. Adanya tata ruang laut juga akan mendukung pemanfaatan sumber daya kelautan secara optimal dan berkelanjutan karena penetapan zona kawasan telah memperhatikan potensi yang ada dalam kawasan tersebut.
- g. Sumber daya alam hayati di laut Indonesia seperti perikanan perlu dijaga dengan baik dari praktik-praktik perikanan yang tidak lestari seperti penangkapan ikan tidak sah, tidak dilaporkan dan nir regulasi (*IUU fishing*) dan kejahatan perikanan (*fisheries crimes*) baik dilakukan asing maupun domestik. Selain itu, budidaya perikanan laut (*marine aquaculture*) termasuk juga rumput laut perlu dikembangkan secara maksimal. Kekayaan laut di bidang perikanan perlu dimanfaatkan untuk kesejahteraan rakyat, termasuk nelayan melalui kebijakan di bidang perikanan tangkap dan budi daya yang berkelanjutan dengan memberikan kemudahan akses dana dan modal insentif kerja kepada nelayan, serta tidak memberikan izin penangkapan ikan kepada investor asing.



Gambar 18.
Transaksi jual
beli ikan di pasar
tradisional
Kaledupa,
Wakatobi (Photo
credit: Instagram)

- h. Pemanfaatan minyak, gas, mineral, arus, dan ombak untuk keperluan energi dan mineral masa depan. Sumber daya alam nonhayati yang tidak terbarukan seperti minyak, gas, dan mineral, serta sumber daya alam nonhayati yang terbarukan seperti energi angin, arus, dan ombak masih belum dimanfaatkan secara optimal oleh Bangsa Indonesia. Sebagai contoh, belum ada pemanfaatan terhadap penambangan mineral (nikel, cobalt, mangan, dan platinum) di landas kontinen Indonesia. Dengan wilayah laut yang sangat luas, sekitar 5,8 juta km² maka kebutuhan energi dan mineral Indonesia di masa depan dapat diusahakan bersumber dari laut. Untuk itu, pemanfaatan sumber daya nonhayati di laut harus menjadi prioritas utama pembangunan Indonesia di masa depan.
- i. Hasil tambang energi dan mineral dasar laut, memiliki nilai ekonomi yang sangat tinggi bagi kemajuan dan kesejahteraan Indonesia. Oleh karena itu, Indonesia harus terus menyediakan data, baik secara tekstual maupun geospasial dalam bentuk peta geologi, oseanografi, hidrografi, dan keanekaragaman hayati, serta data tentang kandungan kekayaan perairan Indonesia, terutama di laut dalam Indonesia.
- j. Indonesia juga menghadapi tantangan untuk menambah luas yurisdiksi landas kontinen di luar 200 mil laut dan mampu melakukan eksplorasi di wilayah "The Area" (kawasan) yang berada di luar perairan internasional atau di luar perairan Indonesia. Usaha ini harus dilakukan bersama-sama dengan usaha mengembangkan kemampuan sumber daya manusia, kemampuan pendanaan, serta

Gambar 19.
Kerumunan
ikan di Maratua,
Kalimantan
(Photo credit: John
Hassler/Pixabay.
com)



kemampuan penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi untuk mengelola sumber daya alam pada kawasan dasar laut internasional.

- k. Pengembangan jasa logistik pelabuhan, galangan kapal, dan wisata bahari. Ekonomi maritim Indonesia tidak hanya dari kekayaan sumber daya alam hayati dan nonhayati, tetapi juga harus mengembangkan bidang jasa logistik pelabuhan kapal niaga, kapal perintis, dan kapal pesiar, wisata bahari, serta galangan kapal modern dan tradisional yang mencerminkan tradisi bahari, ahli navigasi, pelaut, dan awak kapal. Pengembangan sektor jasa tersebut memerlukan upaya tersendiri, baik dari sisi teknologi, kapasitas sumber daya manusia maupun akses pendanaannya. Laut harus dimanfaatkan secara komprehensif dengan tetap memperhatikan prinsip perlindungan lingkungan hidup.
- l. Kegiatan jasa kemaritiman dan eksploitasi sumber daya alam hayati dan nonhayati secara langsung dalam jangka pendek dan jangka panjang dapat membawa dampak pencemaran lingkungan hidup dan perusakan keanekaragaman hayati. Luas laut Indonesia juga membawa konsekuensi polusi dari wilayah negara lain, baik polusi darat, polusi kapal maupun anjungan dari kegiatan eksploitasi sumber daya alam.
- m. Penghitungan ekonomi maritim pada tingkat nasional diperlukan untuk menilai secara objektif besaran ekonomi maritim Indonesia secara menyeluruh, termasuk kontribusi sektor maritim pada Produk Domestik Bruto (PDB). Perhitungan tersebut digunakan sebagai dasar perencanaan pembangunan kelautan.
- n. Gerakan desentralisasi kelautan berawal dari era reformasi, dimana pemerintah daerah provinsi dan kabupaten diberi kewenangan mengelola sumber daya kelautan. Di samping itu, pemerintah daerah dan masyarakat secara terukur dilibatkan dalam pengawasan wilayah laut. Hal tersebut, perlu mendapatkan perhatian khusus dalam desain hubungan pemerintah pusat dan pemerintah daerah, serta masyarakat dalam kaitannya dengan rancang bangun kelembagaan pusat dan daerah.
- o. Perkembangan lingkungan strategis Indonesia mengalami pembaharuan pesat yang tidak pernah terbayangkan dekade-dekade sebelumnya. Kondisi geopolitik dan geostrategis di Asia Timur dan Asia Tenggara yang diwarnai oleh sejumlah ketegangan berpotensi berkembang menjadi sumber konflik baru yang dapat mengganggu ketahanan regional. Untuk itu, Indonesia harus mampu menunjukkan kepemimpinan (*leadership*) dalam bidang kelautan regional dan global, meningkatkan kerja sama bilateral dengan negara-negara strategis, serta memainkan peran kepemimpinan dalam menciptakan suatu arsitektur keamanan di Asia. Dimensi maritim yang kuat harus

mampu mewakili implementasi politik luar negeri bebas aktif yang tercermin dalam sumber daya diplomasi yang memadai.

- p. Kemampuan nasional dalam pendidikan maritim, serta penguasaan dan pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan, dimulai dari penyiapan SDM melalui pendidikan menengah dan tinggi yang diwujudkan dengan pemberian beasiswa sekolah teknis maritim sampai dengan peningkatan kapasitas riset dan pengembangan. Di samping itu, dalam rangka penyiapan sumber daya manusia bidang kelautan dan peningkatan kemampuan pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi, diperlukan juga strategi untuk meningkatkan keseimbangan kualitas sumber daya manusia sektor kelautan antar wilayah di Indonesia, terutama di wilayah pinggiran dan Indonesia Bagian Timur.

8.1.4 Kekuatan Maritim Kawasan dan Dunia

Sebagai negara kepulauan, tentu saja Indonesia tidak akan mungkin menutup diri dari arus perubahan globalisasi. Dengan memanfaatkan posisinya yang strategis di jalur transportasi dunia, Indonesia dapat berperan aktif dalam percaturan politik internasional. Diktum yang menyatakan negara penguasa Samudra Hindia akan mampu mendominasi Asia menyebabkan banyaknya negara bersaing dan ingin intervensi langsung untuk dapat mengamankan Asia Tenggara, khususnya Selat Malaka yang merupakan alur laut yang penting di abad ke-21.

a. ASEAN

Posisi negara-negara Asia Tenggara yang tergabung dalam Perhimpunan Negara-negara Asia Tenggara atau ASEAN (Association of South East Asian Nations) tidak kalah pentingnya dalam sejarah maritim. Telah berabad-abad kawasan ini menempati posisi strategis dalam jalur pelayaran dan perdagangan antar bangsa, antar negara dan antar pulau. Catatan sejarah menunjukkan peran strategis yang dimainkan di kawasan ini pada era kejayaan Sriwijaya, Ayutthaya dan kerajaan-kerajaan Melayu di sepanjang Semenanjung Melayu. Negeri-negeri ini turut berperan aktif dalam membangun peradaban di kawasan itu (Rijal, 2018).

Orientasi internasional sepanjang sejarah Asia Tenggara juga ditentukan oleh konfigurasi maritim wilayah ini dan peran penting yang dimainkan sebagai perantara perniagaan antara Barat dan Asia Timur, dan antara Barat dan Cina. Terkait Ayutthaya, hubungan dengan Cina dan Jepang telah dilakukan sejak awal, bahkan kapal-kapal dagang dari Ayuttaya mendapat perlakuan baik dari penguasa Cina di pelabuhan bebas Guangzhou.

Studi maritim tentang Asia Tenggara juga memunculkan dua tipe negara, yaitu 1) negara-negara sungai di kepulauan Indonesia, Semenanjung Melayu, dan Filipina; 2) negara-negara subur di dataran rendah yaitu Burma, Thailand, Kamboja, Laos, Vietnam, dan Jawa. Sementara itu pendekatan-pendekatan

terhadap sumber-sumber klasik Asia Tenggara juga dilakukan melalui perangkat sejarah ekonomi modern dan peran penting yang dimainkan Asia Tenggara dalam perdagangan internasional. Pola pertukaran dilakukan antara mereka yang berada di dataran tinggi dan rendah, antara mereka yang tinggal di pantai dan pedalaman, dan para pedagang asing yang membangun basisnya di sekitar pantai, dan dari sini pula diatur perniagaan dalam hal produk-produk lokal dari pedalaman.

Secara geopolitik Indonesia juga dapat dikatakan sebagai stabilisator kawasan Asia Tenggara mengingat besarnya wilayah dan jumlah penduduk. Terlebih lagi dengan letak posisi geografis Indonesia yang dalam hal ini merupakan negara maritim, sehingga stabilitas keamanan maritim Indonesia juga sebagai salah satu kunci dari stabilitas keamanan di wilayah Asia Pasifik. Negeri ini mempunyai empat *choke points* dari sembilan *choke points* strategis dunia dan tiga ALKI. Keempat *choke points* itu meliputi Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Ombai. Kemampuan Indonesia mengamankan keempat *choke points* akan berpengaruh langsung terhadap situasi keamanan dan ekonomi kawasan Asia Pasifik secara keseluruhan, karena perairan tersebut merupakan jalur penghubung antara kawasan Asia Barat ke Asia Timur dan sebaliknya.

b. Regional

Saat ini di kawasan Laut Cina Selatan sedang mengalami dinamika krisis politik antarnegara yang menyebabkan terjadinya ketegangan antara negara-negara yang bersengketa memperebutkan hak kepemilikan wilayah kepulauan Spratley dan Paracel. Demikian juga di Semenanjung Korea sedang memanas akibat tebaran ancaman oleh Korea Utara kepada Korea Selatan untuk melaksanakan perang terbuka. India dan Cina sebagai pemain besar di kawasan Hindia dan Pasifik saling mengintai kekuatan masing-masing berkenaan dengan kemampuan menggelar kekuatan laut yang telah berkembang menjadi kekuatan *blue water navy*. Memanasnya situasi di kawasan Asia Pasifik menyebabkan Amerika Serikat mengambil kebijakan dengan menggeser fokus perhatian dan menata kekuatan militernya ke kawasan Asia Pasifik. Situasi demikian dapat menimbulkan kemungkinan konflik terbuka di Laut Cina Selatan dan Semenanjung Korea, kemungkinan ini diperkuat dengan eksistensi kekuatan laut di kawasan Asia Pasifik yang semakin meningkat pesat, dan hal yang pasti adalah akan munculnya perlombaan teknologi persenjataan.

Secara regional, terdapat ada 3 (tiga) faktor utama yang mempengaruhi keamanan laut di Asia Tenggara pada umumnya maupun Laut Cina Selatan pada khususnya, yaitu:

1. Kepentingan atas kekayaan sumber daya laut dan ZEE (Zone Ekonomi Eksklusif) sebagai konsekuensi hasil dari Konvensi PBB tentang Hukum Laut (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) Tahun 1982

2. Ada beberapa negara-negara yang belum mengetahui/mengakui atau meratifikasi Konvensi Hukum Laut 1982.
3. Perubahan lingkungan keamanan regional maritim terkait permukaan dan isi dasar lautan yang menjadi perhatian utama.

c. Global

Pengaruh keterkaitan dan ketergantungan antarbangsa dan antarmanusia di seluruh dunia melalui perdagangan, investasi, perjalanan, budaya populer, dan bentuk-bentuk interaksi yang lain sehingga membentuk dunia global tanpa batas. Dari sudut pandang ekonomi, globalisasi merupakan proses pengintegrasian ekonomi nasional bangsa-bangsa ke dalam sebuah sistem ekonomi global. Di akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20, arus globalisasi semakin berkembang pesat di berbagai negara ketika mulai ditemukan teknologi komunikasi, informasi, dan transportasi. Loncatan teknologi yang semakin canggih pada pertengahan abad ke-20 yaitu internet dan teknologi jaringan yang membuat lalu lintas komunikasi menjadi semakin cepat dan meluas hampir tanpa batas. Hal lain dapat dilihat dari munculnya perusahaan-perusahaan berskala internasional serta cabang-cabangnya di berbagai negara.

Seiring berjalannya waktu, sering terjadi persaingan kepentingan yang dapat mengarah pada terjadinya konflik antar negara. Tidak jarang konflik antar negara muncul karena adanya aktor-aktor non-negara yang memiliki perannya masing-masing. Oleh karena itu, Amerika Serikat sebagai negara yang memiliki kepentingan di Asia Pasifik melibatkan diri dalam menjaga stabilitas maritim, khususnya stabilitas keamanan maritim di kawasan ini. Hal ini tidak terlepas dari status Amerika Serikat yang merupakan negara dengan kekuatan militer terbesar di dunia. Dalam konteks global, Amerika Serikat berani mengambil peran dalam persaingan internasional.

Selain itu, Amerika Serikat juga semakin melakukan modernisasi kekuatan militernya demi mempertahankan keamanan dan kedaulatan serta kepentingan nasionalnya dalam kancah global, termasuk menjaga kepentingan di kawasan Asia Pasifik. Secara nyata, Amerika Serikat aktif dalam menanamkan pengaruh dan kebijakan luar negerinya di kawasan ini, misalnya melalui pembangunan pangkalan militer di beberapa negara Asia Pasifik. Namun, hal ini tidak lain sebagai strategi Amerika Serikat dalam menyeimbangkan kekuatannya di Asia Pasifik terhadap negara-negara yang memiliki kemampuan militer yang dapat mengganggu hegemoninya. Terlebih, Amerika Serikat melihat kekuatan Tiongkok seperti sekarang ini telah mulai menunjukkan hegemoninya sebagai “kekuatan baru” (*new emerging power*) di Asia Pasifik.

8.2 Menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

8.2.1 Doktrin Poros Maritim Dunia

Indonesia memasuki era baru dalam sejarah setelah mendeklarasikan diri sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). Konsep pembangunan yang

menitikberatkan pada daratan dianggap kurang relevan untuk membangun Indonesia apabila melihat kondisi geografis yang didominasi oleh wilayah perairan 78 persen (Hutomo & Moosa, 2005). Fakta geografis ini memberikan pesan bahwa upaya Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla (2014-2019) untuk mendorong isu-isu kelautan melalui Poros Maritim Dunia tidaklah berlebihan.

Visi global ini dideklarasikan pada saat kedua pemimpin tersebut dilantik menjadi pimpinan tertinggi Indonesia di Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR) pada tanggal 20 Oktober 2014. Pada saat pidato di depan MPR, Presiden Joko Widodo mendeklarasikan Indonesia sebagai negara maritim dan menggelorakan semangat kemaritiman dengan mengeluarkan pernyataan bahwa "Kita telah lama memungungi samudra, laut, selat, dan teluk. Maka, mulai hari ini, kita kembalikan kejayaan nenek moyang sebagai pelaut pemberani. Menghadapi badai dan gelombang di atas kapal bernama Republik Indonesia," (The Jakarta Globe, 2014).

KTT Asia Timur yang diselenggarakan pada tanggal 13 November 2014 dianggap sebagai forum yang tepat oleh Presiden Joko Widodo untuk memperkenalkan doktrin PMD di depan perwakilan komunitas internasional yang menghadiri pertemuan puncak tersebut. Presiden Joko Widodo mendapati bahwa pertemuan ini memiliki peran strategis untuk menjaga tiga aspek penting yaitu keamanan, stabilitas dan kesejahteraan ekonomi di kawasan Asia Timur (Witular 2014). Pasca pengenalan doktrin PMD secara global, definisi PMD tersebut menjadi hal yang menarik untuk di kaji. Pada tahun 2017, Pemerintah Indonesia menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 16/2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Pasal 1 Peraturan Presiden tersebut menyebutkan bahwa



Gambar 20.
Port of Singapore—
Pelabuhan kargo
tersibuk di dunia
(Photo credit: Atlas-
Network)

“Poros Maritim Dunia adalah suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional” (Pasal 1, Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017).

Sebelum ditetapkan peraturan presiden tersebut, PMD tidak memiliki keseragaman arti dan dapat ditafsirkan dengan berbagai macam perspektif karena tidak adanya panduan atau dokumen yang menjadi referensi. Kata ‘Dunia’ di konsep tersebut memiliki cakupan dan proyeksi yang luas sebagai masa depan maritim Indonesia. Perspektif ini menimbulkan pertanyaan mengenai posisi dan kekuatan maritim Indonesia di kawasan dan visi Indonesia untuk menjadi pusat kekuatan maritim secara global. Sebagai ilustrasi, kehadiran Cina dan Jepang di kawasan menjadi kekuatan maritim yang tidak bisa dipandang sebelah mata. Refleksi kekuatan dua negara tersebut membawa pesan agar Indonesia menjadi pemain yang penting di kawasan sebelum menjangkau wilayah yang lebih luas.

Definisi PMD yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden Nomor 16/2017 tersebut memberikan batasan pengertian terhadap konsep Indonesia sebagai PMD. Dari definisi tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa terdapat dua dimensi utama untuk mewujudkan PMD yaitu internal dan eksternal. Secara domestik, Indonesia ingin berdiri dengan kekuatan sendiri dan menjadi negara maritim yang tangguh tanpa tergantung dengan negara lain. Sebaliknya, secara eksternal, Indonesia berkomitmen untuk menjadi negara yang mampu memberikan kontribusi terhadap perdamaian dan keamanan di kawasan dan dunia dengan melihat kepentingan nasional.

Secara garis besar, doktrin PMD terdiri dari lima pilar utama yaitu (Witular 2014):

1. Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia. Sebagai negara yang memiliki lebih dari 13.000 pulau, Indonesia harus menyadari dan melihat laut sebagai identitas nasional. Kesejahteraan dan masa depan Indonesia tergantung dari cara mengelola laut.
2. Komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama.
3. Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.
4. Diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan dan mengatasi sumber konflik di laut seperti *illegal fishing*, pelanggaran kedaulatan, pembajakan, polusi laut dan sengketa wilayah laut.

5. Sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudra, Indonesia berkewajiban membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal ini penting tidak hanya untuk menjaga kedaulatan maritim namun juga sebagai bentuk tanggung jawab untuk mengamankan keselamatan jalur pelayaran dan memastikan keamanan maritim.

Meskipun kelima pilar diatas memiliki karakteristik yang berbeda, namun masing-masing pilar membentuk satu visi untuk mewujudkan Indonesia sebuah negara maritim.

8.2.2 Posisi Silang dan Arsitektur Geopolitik Indonesia

Sebagai sebuah negara kepulauan, Indonesia memiliki posisi yang strategis di kawasan Asia karena terletak diantara dua benua yaitu Asia dan Australia serta di kelilingi oleh Samudra Hindia di bagian selatan dan Samudra Pasifik di sebelah utara. Indonesia juga berada di jalur utama laut yang membentang dari Samudra Hindia sampai dengan Samudra Pasifik. Di samping itu, Indonesia memiliki keunggulan sebagai pemilik garis pantai terpanjang ke-2 di dunia setelah Kanada. Secara keseluruhan, Indonesia memiliki luas perairan seluas 5,8 juta kilometer persegi yang terdiri dari 3,1 juta kilometer wilayah laut di laut teritorial (12 mil laut) dan 2,7 juta kilometer wilayah perairan di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (12-200 mil laut) (Irianto *et al.*, 2015). Apabila dibandingkan dengan wilayah darat, Indonesia memiliki wilayah laut yang lebih luas karena mencakup lebih dari 50 persen wilayah perairan. Dengan wilayah laut sedemikian luas, Indonesia dikenal sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dan memiliki wilayah ZEE terbesar ketiga di dunia (Butcher, 2009, p.28). Perbandingan antara luas wilayah perairan di ZEE dan teritorial tersebut memberikan gambaran bahwa meskipun wilayah teritorial lebih besar daripada ZEE namun hak berdaulat bagi negara pantai untuk memanfaatkan potensi sumber daya hayati dan nonhayati laut di wilayah ZEE sangat besar.

Kekayaan sumber daya alam Indonesia sangat melimpah. Menurut Sudirman Saad, Indonesia terletak di pusat segitiga terumbu karang (*Coral Triangle*). Wilayah ini adalah 'rumah' bagi kenekaragaman hayati yang paling beragam di atas bumi. Indonesia dikenal memiliki ekosistem terumbu karang mencakup 18 persen terumbu karang di seluruh dunia yang terdiri lebih dari 70 jenis dan 500 spesies terumbu karang, 2500 jenis ikan, 2500 spesies krustasea dan berbagai macam biota laut (Huffard, Erdmann & Gunawan, 2012). Untuk menjaga keberlanjutan sektor perikanan di Indonesia, perairan Indonesia dibagi dalam 11 Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia (WPPRI) (Irianto *et al.*, 2015). Pengelompokan ini dianggap sebagai suatu upaya untuk membuat pengelolaan perikanan lebih fokus dan lebih mudah untuk di kontrol. Hal ini tidak terlepas dari masing-masing WPP-RI yang memiliki karakteristik dan tantangan yang spesifik sehingga jalan keluar untuk menyelesaikan masalah yang timbul juga spesifik. Apabila dilihat dari perspektif yang lebih luas, metode pengelompokan ini dimaksudkan agar pengelolaan sumber daya laut di Indonesia bisa lebih terintegrasi dan terkoordinasi.

Posisi strategis Indonesia yang berada di tengah dua samudra merupakan suatu anugerah namun juga tantangan seperti isu keamanan maritim dan ekosistem laut. Indonesia juga harus melakukan deliniasi zona maritim dan delimitasi perbatasan dengan negara tetangga, baik yang berseberangan maupun yang berdampingan secara geografis dengan negara lain. Tiga aspek yaitu keamanan maritim, ekosistem laut dan hubungan dengan negara tetangga memiliki kaitan satu dengan yang lain secara erat dalam membentuk *ocean governance* dan melaksanakan kebijakan kelautan yang tepat.

Penilaian terhadap potensi sumber daya alam Indonesia dan posisi silang Indonesia di kawasan mempengaruhi perwujudan visi Indonesia sebagai negara maritim dan PMD. Kehadiran dan interaksi kepentingan ekonomi, politik dan militer negara besar seperti Amerika Serikat, India, Australia, Cina, dan Jepang di kawasan Asia Pasifik tergantung dengan stabilitas, kebijakan luar negeri dan perspektif geopolitik Indonesia karena 4 (empat) dari 7 (tujuh) *maritime check points* utama termasuk Selat Malaka berada di Indonesia (Laksmana 2011). Posisi silang tersebut perlu dilihat dari perspektif geopolitik karena ketersinggungan antara keduanya sangat erat. Menurut Klaus Dodds, arsitektur geopolitik diartikan sebagai cara suatu negara dalam melakukan, mengelola dan mengatur hubungan antara negara beserta dengan interaksinya dan dengan demikian menetapkan perbatasan ke dalam/keluar dan domestik/internasional (Dodds, 2007). Namun demikian, menurut Evan Laksmana, secara lebih luas, arsitektur geopolitik semestinya dipahami tidak hanya hubungan antara dimensi spasial dan politik, namun juga melibatkan perkembangan sejarah pemikiran strategis kondisi geografis suatu negara berkenaan dengan aspek sosial, ekonomi, budaya, politik dan keamanan (Laksmana, 2011).

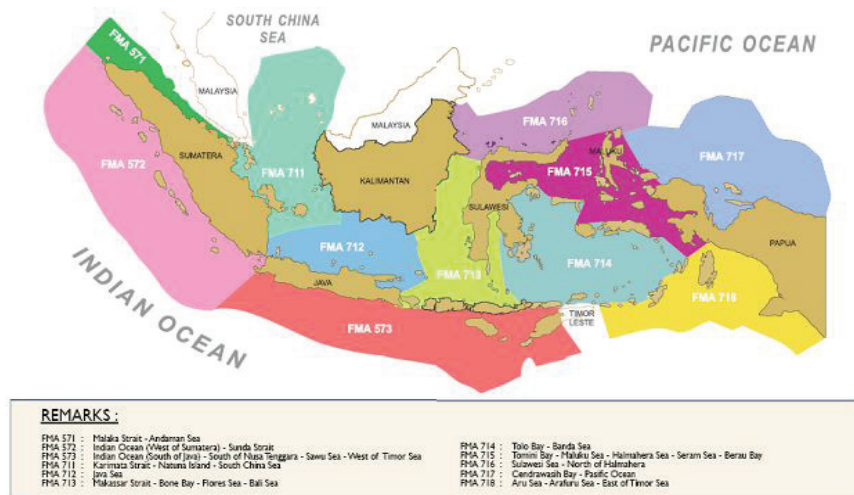
Selama Rezim Orde Baru berkuasa, pandangan negara kepulauan mendominasi pemikiran geopolitik Indonesia. Pada tahun 1982, mantan Panglima ABRI, M. Panggabean secara tegas menyatakan bahwa mazhab negara kepulauan adalah geopolitik Indonesia (Panggabean, 1982, hal. 36). Menurut Lowry, pandangan negara kepulauan dimaksudkan untuk menyatukan kondisi geografis suatu negara yang terpisah-pisah dengan menghubungkan daratan dan laut serta menggabungkan aspek sosial, ekonomi dan politik menjadi satu kesatuan yang utuh (Lowry, 1996). Status Indonesia sebagai negara kepulauan pascaberlakunya *Law of the Sea Convention* (LOSC) pada tahun 1985 mempengaruhi kepercayaan diri Indonesia sebagai negara maritim. Meskipun demikian, upaya untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang solid telah dilakukan melalui Deklarasi Djuanda tahun 1957 disertai dengan berlakunya Undang-undang Nomor 4/Prp tahun 1960 sebagaimana diubah dengan Undang-undang Nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

8.2.3 Kesiapan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

Lokasi geografis suatu negara sangat mempengaruhi para pengambil keputusan untuk menentukan arah kebijakan negara dengan melihat dan mempertimbangkan nilai lebih dan tantangan sehingga potensi ancaman dapat

diantisipasi dan diminimalisir. Nilai lebih tersebut dapat dimanfaatkan untuk keuntungan yang sebesar-besarnya bagi masyarakat. Dalam melihat PMD, analisa konteks geografis sangat terkait dalam memberikan gambaran latar belakang para pemimpin negara Indonesia dalam memformulasikan kebijakan berdasarkan atas kondisi geografis. Bentuk geografis seperti gunung, pantai, lembah dan gurun pasir membentuk karakteristik suatu negara. Selain itu, lokasi geografis juga merupakan salah satu faktor yang menentukan posisi suatu negara di kawasan.

Gambar 21. Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia



Lokasi strategis Indonesia yang berada di persilangan antara Samudra Hindia dan Pasifik serta Benua Asia dan Australia memberikan gambaran pada saat melakukan penilaian tentang arsitektur geopolitik Indonesia (Laksmiana, 2011). Penilaian ini juga berasal dari perbandingan antara wilayah daratan dan laut yang membentuk satu kesatuan Indonesia. Apabila melihat peta Indonesia versi terkini yang diperbaharui pada tahun 2017 (Gambar 21), Indonesia terletak diantara koordinat geografis 6.1750°E latitude dan 106.8283°E longitude serta latitude 5° 00'N dan longitude 120° 00' E (Maps of World n.d). Secara sekilas, nampaknya daratan lebih besar daripada lautan. Namun menurut data yang diperoleh dari Badan Informasi Geospasial Indonesia (BIG), Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia terdiri dari 1.922.570 km² daratan dan 3.257.483 km² laut. Dengan demikian, Indonesia mayoritas terdiri dari laut dengan total luas wilayah 5.250.053 km². Di samping luas wilayah laut, Indonesia juga memiliki garis pantai terpanjang nomor dua di dunia dengan panjang 54.716 kilometer (Smith, 2017).

Apabila menggunakan pendekatan sejarah, budaya dan semangat maritim telah tertanam dalam sejarah Indonesia. Slogan *Jalesveva Jayamahe* dan lagu "Nenek Moyangku Orang Pelaut" merupakan contoh bahwa laut telah menjadi

bagian dari jiwa Rakyat Indonesia. Pada Abad 15 sampai dengan 17 kerajaan di Indonesia mengalami masa keemasan saat beberapa kota dengan pelabuhan yang penting di Nusantara berkembang dan menjadi bagian dari jaringan perdagangan maritim dunia (Reid, dikutip dalam Octavian & Yulianto, 2014). Tiga kerajaan besar yaitu Majapahit, Sriwijaya dan Demak memainkan peran penting untuk memperluas wilayah nusantara dan membentuk hubungan perdagangan dengan negara lain melalui jalur laut. Literatur kuno seperti Nāgarakrētāgama dan Pararaton memberi kesaksian bahwa Kerajaan Majapahit dibawah Patih Gajah Mada menguasai kawasan Nusantara yang meliputi Sumatra, Semenanjung Malaysia, Kalimantan, dan wilayah Indonesia bagian timur di Abad 14.

Sejarah besar kemaritiman ini mengalami kemunduran setelah Portugis dan Belanda datang dan menguasai pelabuhan yang strategis di kawasan. Setelah munculnya penguasaan ini, budaya maritim berganti menjadi budaya daratan. Dengan demikian, Indonesia memiliki modal besar untuk menjadi negara maritim berdasarkan atas tiga pertimbangan yaitu: 1) luas wilayah laut, 2) panjang garis pantai dan (3) sejarah maritim di masa lalu. Doktrin Indonesia sebagai negara maritim mendapatkan momentum kembali saat Presiden Jokowi mendeklarasikan Indonesia sebagai PMD. Konsep ini merupakan *'an old wine in a new bottle'* melalui kebijakan strategis untuk menghidupkan kembali semangat dan sejarah kemaritiman yang mengalami degradasi pascakedatangan bangsa kolonial di Nusantara.

8.2.4 Peran Diplomasi Maritim dalam Mendorong Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia

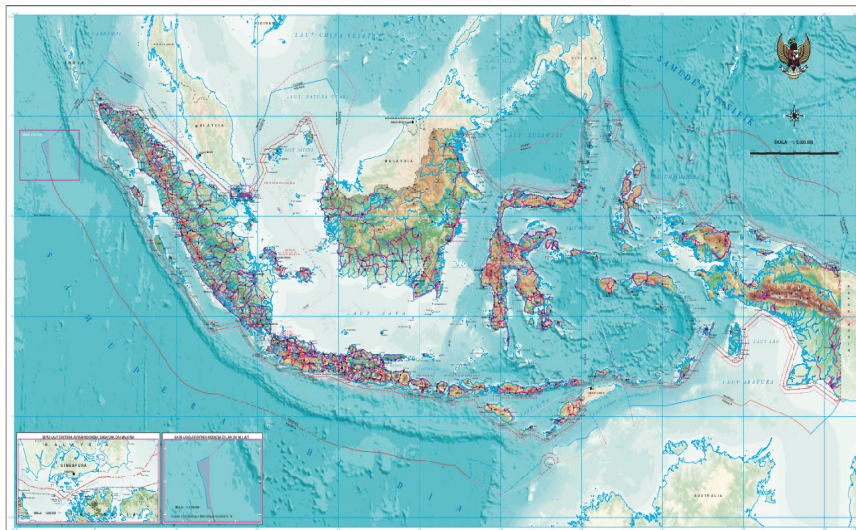
Dengan kondisi geografis yang strategis terletak diantara dua Benua Asia dan Australia serta dua Samudra Pasifik dan Hindia, Indonesia menawarkan potensi pengelolaan yang luar biasa. Namun, Indonesia juga memiliki wilayah laut yang sangat terbuka dan posisi geostrategi yang rentan atas berbagai macam ancaman dan berpotensi terdampak apabila terjadi konflik regional di laut karena memiliki tiga Alur Laut Kepulauan serta lima wilayah *choke points* (Selat Malaka, Selat Sunda, selat Lombok, dan Selat Ombai-Wetar). Oleh sebab itu, kebijakan kelautan merupakan penggabungan antara diplomasi maritim dan kekuatan pertahanan yang mumpuni dan merata.

Kebijakan Kelautan yang telah ditetapkan oleh Presiden Jokowi pada tahun 2017 telah menegaskan visi kelautan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dan salah satu misi yang diemban adalah terlaksananya diplomasi maritim. Kepemimpinan Indonesia secara regional dan global dalam bidang kelautan juga telah menjadi sebuah amanat. Pelaksanaan politik luar negeri yang bebas dan aktif harus mencerminkan dimensi maritim yang kuat melalui sumber daya diplomasi yang memadai. Sebagai pilar keempat agenda pembangunan, diplomasi maritim secara prinsip mengharapkan semua mitra Indonesia untuk bekerja sama di bidang kelautan. Indonesia mengajak negara lain untuk mengelola dan menghilangkan sumber konflik dan masalah di laut

seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut. Diplomasi maritim merupakan pelaksanaan politik luar negeri yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi kelautan guna memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan ketentuan nasional dan hukum internasional.

Secara lebih luas, diplomasi maritim seyogyanya tidak hanya diartikan sebagai perundingan di berbagai level, namun juga menggunakan semua sumber daya kelautan baik sipil maupun militer untuk memenuhi kepentingan nasional Indonesia sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan internasional. Rencana Strategis Kementerian Luar Negeri telah menetapkan misi untuk memperkuat kepemimpinan dan peran Indonesia sebagai Negara Maritim.

PETA NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA



Gambar 22.
Peta Negara
Kesatuan Republik
Indonesia

Program-program utama dalam melaksanakan strategi kebijakan diplomasi maritim, sebagai berikut:

1. Peningkatan kepemimpinan di dalam berbagai kerja sama di bidang kelautan pada tingkat bilateral, regional, dan multilateral;
2. Peningkatan peran aktif dalam upaya menciptakan dan menjaga perdamaian dan keamanan dunia di bidang kelautan;
3. Kepemimpinan atau peran aktif dalam penyusunan berbagai norma internasional bidang kelautan;
4. Percepatan perundingan penetapan batas maritim Indonesia dengan negara tetangga;
5. Percepatan submisi penetapan ekstensi landas kontinen sesuai dengan hukum internasional;
6. Peningkatan penempatan warga negara Indonesia di dalam berbagai organisasi internasional bidang kelautan; dan
7. Pembakuan nama pulau.

8.2.5 Pemberantasan IUU Fishing untuk Mendukung Poros Maritim Dunia

Penetapan Kebijakan Kelautan oleh Pemerintah Indonesia memberikan gambaran yang lebih detail mengenai pelaksanaan visi PMD dengan menetapkan rencana aksi jangka pendek 2016-2019 melalui 76 kebijakan strategis dan 425 kegiatan yang dimaksudkan untuk mencapai 330 target. Gambar 23 merupakan *road map* Kebijakan Kelautan Indonesia menuju PMD. Peta jalan ini menggabungkan 3 elemen utama Kebijakan Kelautan yaitu Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional, Undang-undang 32/2014 tentang Kelautan dan Nawa Cita. Dua faktor yang mempengaruhi Kebijakan Kelautan yaitu 7 pilar PMD dan 6 prinsip yang terdiri dari Wawasan Nusantara, Pembangunan yang Berkelanjutan, *Blue Economy*, Pengelolaan Terintegrasi dan Transparan, Partisipasi, Pemerataan dan Kesetaraan.

Kebijakan Kelautan ini melahirkan 76 Strategi/Kebijakan Utama untuk mewujudkan PMD. Bagi Aparat Sipil Negara, Kebijakan Kelautan ini berfungsi sebagai panduan birokrasi yang efektif untuk menyelaraskan program dan kebijakan yang ditetapkan. Interaksi *major powers* di kawasan mempengaruhi formulasi kebijakan ini. Kebijakan Kelautan merupakan proyeksi kepentingan Indonesia dan strategi untuk mengimbangi *key powers* di kawasan (Oegroseno, 2017). Beberapa konsep yang dikenalkan oleh negara-negara besar seperti *One Belt and One Road* (Cina) dan *Open and Free Indo Pacific* serta kehadiran Amerika Serikat di kawasan memberikan narasi yang gamblang terkait dengan kebijakan negara besar untuk mencapai dan memperluas kepentingan nasional mereka.

Gambar 23.
Road map
Kebijakan
Kelautan Indonesia



Secara umum, kebijakan kelautan Indonesia terdiri dari lima kelompok yaitu (Anwar 2018):

1. Perbatasan Maritim, Ruang Laut dan Diplomasi Maritim;
2. Industri Maritim dan Konektivitas Laut;
3. Jasa dan Industri Sumber Daya Laut dan Pengelolaan Lingkungan Laut;
4. Pertahanan dan Keamanan Laut; dan
5. Budaya Maritim.

Kelompok empat terdiri dari 3 program utama yaitu pertahanan laut, keamanan laut dan *Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing (IUU Fishing)*. Secara lebih detail, kelompok ini terdiri dari 7 program prioritas yaitu:

1. Pembangunan Pertahanan dan Keamanan Laut yang Tangguh;
2. Pembangunan Karakter Bangsa yang Berorientasi Kelautan dalam Upaya Bela Negara;
3. Peningkatan Kemampuan dan Kinerja Pertahanan dan Keamanan secara Terpadu di Seluruh Wilayah Perairan dan Yurisdiksi serta Luar Wilayah Yurisdiksi sesuai Hukum Internasional;
4. Peningkatan Peran Aktif Indonesia dalam Kerja Sama Pertahanan dan Keamanan Laut baik di Tingkat Regional dan Internasional;
5. Penegakan Kedaulatan dan Hukum di Wilayah Perairan dan Wilayah Yurisdiksi;
6. Optimalisasi Sistem Komando, Kendali, Komunikasi, Komputerisasi, Intelijen, Pengawasan, dan Pengintaian;
7. Pemberantasan Kejahatan Perikanan.

Komitmen KKP untuk mendukung implementasi PMD diwujudkan dengan menjadi *focal point* dari poin 7 (tujuh), yaitu pemberantasan kejahatan perikanan. Di samping itu, KKP juga terlibat dalam beberapa kegiatan di program ke 3, 5, 6, dan 7. Pemerintah Indonesia juga menempatkan *IUU Fishing* sebagai bagian dari kelompok grup 4 bersama dengan pertahanan dan keamanan maritim. Hal ini bisa diartikan bahwa pemberantasan *IUU Fishing* dilakukan dengan menggunakan pendekatan pertahanan dan keamanan.

BAB IX

Politik Maritim Indonesia

I Made Andi Arsana

Universitas Gadjah Mada

Ahmad Almaududy Amri

Kementerian Luar Negeri

Ilham

Sekolah Tinggi Perikanan

Zaki Mubarok

Biro Hukum dan Organisasi

Kementerian Kelautan dan Perikanan

Sitasi:

Arsana I. M. A., Amri A. A., Ilham, & Mubarok Z. 2019. Politik Maritim Indonesia, in S. Widjaja dan Kadarusman (eds), Sejarah dan Politik Maritim Indonesia, Seri Buku Besar Maritim Indonesia. Amafrad Press. Jakarta.

Politik Maritim Indonesia

9.1 Kedaulatan Negara Maritim

Sebelum membahas tentang kedaulatan negara maritim, ada baiknya kita mengetahui lebih dulu apa itu arti kedaulatan. Kusumaatmadja dan Etty (2003, 18), menyebut kedaulatan adalah kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh suatu negara di dalam batas-batas wilayahnya. Indonesia yang merupakan suatu negara pantai, menurut Konvensi Hukum Laut Internasional (*United Nations Convention on the Law of the Sea-UNCLOS*) 1982, mempunyai kedaulatan atas ruang laut dengan ketentuan yang diatur dalam beberapa pasal. Secara umum, terdapat tujuh zona maritim atau ruang laut berbeda yang menjadi hak sebuah negara pantai. Bagian ini akan membahas masing-masing ruang laut tersebut serta ketentuan hukum yang mengaturnya.

9.1.1 *Land Dominates the Sea: Darat Dahulu, Lautan Kemudian*

Menurut hukum internasional yang dianut bangsa-bangsa di dunia, wilayah dan batas wilayah suatu negara adalah hasil warisan dari penguasa pendahulu, dalam hal ini para penjajah. Prinsip ini disebut dengan *uti possidetis juris* yang juga mendasari konsep kewilayahan di dunia. Sebagai contoh, wilayah Indonesia adalah bekas wilayah jajahan Belanda, demikian pula wilayah Malaysia adalah warisan dari Inggris. Menariknya, secara umum wilayah yang 'ditinggalkan' oleh penjajah adalah wilayah darat. Artinya, wilayah suatu negara yang baru merdeka umumnya meliputi daratan, sedangkan lautannya akan diatur kemudian.

Penting untuk memahami prinsip *land dominates the sea* yang kurang lebih berarti bahwa suatu negara menguasai daratan lalu dari penguasaan atas daratan itu dia berhak juga menguasai laut. Yang perlu diingat, penguasaan atas laut itu mengikuti kaidah tertentu yang terkait dengan jarak dan bentuk dasar laut. Hal ini tentu berbeda dengan daratan yang hanya berpedoman pada kaidah warisan dari penguasa terdahulu atau penjajah. Maka dari itu, jika berbicara soal wilayah daratan, jarak menjadi tidak berpengaruh. Misalnya, jauh atau dekatnya jarak bukan faktor penentu apakah suatu pulau merupakan bagian dari suatu negara atau tidak. Itulah ketentuan yang menjelaskan mengapa Pulau Christmas yang dekat sekali dengan Jawa (sekitar 350 km) menjadi bagian dari kedaulatan Australia yang jaraknya 1500 km dari Pulau Christmas. Jarak bukan penentu dalam penguasaan daratan tetapi menjadi faktor penting terkait penguasaan laut oleh suatu negara.

Untuk bisa menentukan sampai di mana kewenangannya atas laut, sebuah negara harus melakukan pengukuran menurut kaidah hukum yang berlaku, yaitu UNCLOS 1982. Sebelum batas terluar kawasan laut itu ditetapkan atau sebelum batas dengan negara tetangga itu ditetapkan, sebuah negara tidak bisa menyatakan bahwa suatu kawasan laut merupakan bagian dari kedaulatan atau hak berdaulatnya. Jika secara politis sebuah negara menyatakan secara tertulis atau dalam bentuk peta bahwa suatu kawasan laut adalah bagian dari kedaulatan atau hak berdaulatnya, perlu dipastikan apakah hal itu memang merupakan ruang laut yang secara hukum memang menjadi haknya atau bukan. Ataukah hanya merupakan klaim sepihak yang masih memerlukan perundingan dengan negara lain? Dalam hal ini perlu diingat bahwa kewenangan suatu negara terhadap laut adalah konsekuensi dari kedaulatannya atas daratan. Inilah yang disebut *land dominates the sea*, daratan dahulu, lautan kemudian.

9.1.2 Zona Maritim

Menurut Konvensi Hukum Laut 1982, ada beberapa zona maritim yang merupakan hak negara pantai dan ruang lain yang bukan merupakan kewenangan negara manapun. Lebar atau ukuran masing-masing zona maritim ini diukur lebarnya dari garis pangkal.

Berikut adalah beberapa zona maritim yang menjadi hak negara pantai berdasarkan UNCLOS:

a. Perairan Pedalaman

Perairan pedalaman adalah bagian laut yang berada di antara garis pangkal lurus dan garis pantai. Artinya, suatu negara pantai bisa memiliki perairan pedalaman jika menggunakan garis pangkal selain garis pangkal normal (garis pantai). Meski demikian, penggunaan garis pangkal kepulauan seperti yang dilakukan oleh Indonesia tidak menimbulkan adanya perairan pedalaman. Air yang dilingkupi oleh garis pangkal kepulauan disebut perairan kepulauan, bukan perairan pedalaman (lihat bagian berikutnya). Perairan pedalaman ini berada di empat lokasi. Yaitu pada kawasan di dalam garis pangkal lurus (Pasal 7 Konvensi Hukum Laut 1982), pada teluk yang mulutnya sudah ditutup (Pasal 10 Konvensi Hukum Laut 1982), pada sungai yang teluknya sudah ditutup (Pasal 9 Konvensi Hukum Laut 1982) serta pada pelabuhan yang juga sudah ditutup (Pasal 11 Konvensi Hukum Laut 1982).

Pada perairan pedalaman ini, sebuah negara memiliki kedaulatan dan kendali penuh terhadap penjagaan dan pengelolaannya. Status perairan pedalaman ini hampir sama dengan daratan dan yang berlaku adalah kedaulatan (*sovereignty*) bukan hak berdaulat (*sovereign rights*). Meski demikian, pada perairan pedalaman ini juga berlaku hak lintas damai (*innocent passage*) bagi kapal asing. Perairan tersebut sebelumnya bukan merupakan perairan pedalaman dan biasa digunakan oleh kapal asing sebelum ditetapkannya garis pangkal lurus oleh negara pantai (Pasal 8 (2) Konvensi Hukum Laut 1982).

Mengingat perairan pedalaman ini merupakan bagian dari kedaulatan negara pantai maka negara tersebut berhak untuk memutuskan apakah membuka atau menutup perairan pedalamannya bagi kapal asing. Jika negara pantai memutuskan untuk membuka, maka kapal asing yang memasuki perairan tersebut berada dalam wilayah kedaulatan negara pantai yang artinya negara pantai berhak untuk memberlakukan hukum nasionalnya.

Khusus untuk kasus negara kepulauan seperti Indonesia, perairan yang dilingkupi oleh sistem garis pangkal kepulauan tidak disebut perairan pedalaman tetapi perairan kepulauan. Meski demikian, negara kepulauan juga bisa menentukan perairan pedalaman di dalam kepulauannya sendiri. Hal ini dilakukan dengan menetapkan mulut teluk, mulut sungai dan penutup perairan pelabuhan di dalam negara kepulauannya. Sebagai contoh, perairan yang ada di teluk di Pulau Sulawesi, merupakan perairan kepulauan jika belum ditetapkan penutup teluknya. Setelah penutup teluknya ditetapkan, perairan tersebut kemudian disebut sebagai perairan pedalaman. Pada saat ini, Indonesia masih dalam proses menetapkan perairan pedalamannya dengan melakukan penutupan mulut teluk (Pasal 10 Konvensi Hukum Laut 1982), sungai (Pasal 9 Konvensi Hukum Laut 1982) dan pelabuhan (Pasal 11 Konvensi Hukum Laut 1982). Indonesia masih terus mengkaji kemungkinan penetapan teluk historis sesuai dengan ketentuan di pasal 10 Konvensi Hukum Laut 1982. Tanpa penetapan perairan pedalaman secara legal seperti ini maka semua perairan di dalam garis pangkal kepulauan Indonesia, baik itu di teluk, di mulut sungai dan di pelabuhan, berstatus sebagai perairan kepulauan yang dalam hal ini berbeda karakternya dengan perairan pedalaman. Dengan kata lain, hak dan kewenangannya di perairan tersebut akan berbeda dan cenderung lebih 'lemah' dibandingkan dengan ruang laut tersebut yang ditetapkan sebagai perairan pedalaman.

b. Perairan Kepulauan

Perairan kepulauan ini merupakan zona maritim khusus yang hanya dimiliki oleh negara kepulauan. Indonesia berhak atas perairan kepulauan karena telah terbukti secara hukum sebagai negara kepulauan. Status negara kepulauan diatur dalam Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982 yang menetapkan segala persyaratan dan karakter yang harus dipenuhi sebuah negara pantai untuk mengklaim status negara kepulauan. Salah satu kewenangan negara kepulauan adalah menetapkan garis pangkal kepulauan sebagai referensi untuk mengukur lebar zona maritim yang menjadi haknya. Garis pangkal kepulauan adalah sistem garis pangkal yang terdiri dari rangkaian garis lurus yang menghubungkan titik paling tepi pulau-pulau terluar sedemikian rupa. Sehingga keseluruhan kepulauan dalam suatu negara terlindungi oleh sistem garis pangkal tersebut. Ketentuan tentang garis pangkal kepulauan ini diatur dalam pasal 47 Konvensi Hukum Laut 1982.

Perairan kepulauan ini merupakan air laut di antara pulau-pulau negara kepulauan yang dilindungi oleh garis pangkal kepulauan. Pada perairan kepulauan ini, sebuah negara kepulauan memiliki kedaulatan penuh (Pasal 49(1)

Konvensi Hukum Laut 1982). Meski demikian, pada kawasan ini juga berlaku hak lintas damai yaitu hak bagi kapal asing untuk berlayar dengan persyaratan tertentu tanpa harus minta izin (Pasal 52(1) Konvensi Hukum Laut 1982). Selain itu, negara kepulauan juga bisa menentukan alur laut kepulauan yang akan dijadikan jalur resmi bagi kapal asing. Jalur ini dikenal juga dengan istilah Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Penting untuk diingat, penetapan ALKI ini bukan merupakan kewajiban negara pantai tersebut tetapi sebagai usaha untuk bisa mengontrol perlintasan oleh kapal asing di kawasan perairan kepulauannya.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia sudah menetapkan alur laut kepulauan ini yang kita kenal sebagai ALKI. Hingga saat ini, Indonesia telah menetapkan tiga jalur ALKI di seluruh perairan Nusantara dengan fokus yang memiliki arah utara-selatan (vertikal). Sampai kini, belum ada ALKI dengan arah timur-barat sehingga sudah terbayang area laut yang menunjukkan penetapan ALKI.

Perlu dipahami, meskipun negara kepulauan harus mengizinkan kapal asing untuk melintas di perairan kepulauannya, negara tersebut tetap memiliki kekuasaan penuh terhadap sumber daya alam yang tersimpan baik di permukaan air maupun di dasar laut perairan kepulauan tersebut. Kewenangan ini juga berlaku untuk udara di atas perairan kepulauan.

c. Laut Teritorial

Laut teritorial merupakan zona maritim pertama yang diukur dari garis pangkal ke arah laut lepas, seperti yang diatur di Pasal 2, 3, dan 4 Konvensi Hukum Laut 1982. Laut teritorial ini berukuran 12 mil laut dari garis pangkal yang merupakan kedaulatan penuh negara pantai. Laut teritorial ini tidak saja meliputi air laut tetapi juga dasar laut di bawahnya dan udara di atasnya. Maka dari itu, kedaulatan suatu negara atas laut teritorial juga mencakup ruang udara di atasnya sampai batas yang tidak ditentukan. Artinya, ruang udara di atas laut teritorial suatu negara merupakan kekuasaan penuh negara tersebut terutama dalam hal penerbangan.

Pada laut teritorial ini berlaku hak lintas damai atau innocent passage (Pasal 17 Konvensi Hukum Laut 1982) yang artinya kapal asing bisa melintas dengan leluasa tanpa harus minta izin asalkan memenuhi ketentuan pelayaran. Misalnya, kapal asing harus bergerak terus sesegera mungkin, tidak berhenti dan tidak melakukan aktivitas yang mengancam kedaulatan negara pantai.

d. Zona Tambahan

Ruang laut setelah laut teritorial hingga 200 mil laut adalah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Meski demikian, sebagian kecil dari ZEE ini bisa ditetapkan sebagai zona tambahan yaitu ruang laut yang lebarnya 12 mil laut setelah laut teritorial ke arah laut lepas. Artinya, zona tambahan ini berukuran maksimal 24 mil laut dari garis pangkal dan sebenarnya merupakan bagian dari ZEE (Pasal 33 4 Konvensi Hukum Laut 1982).

Jika suatu negara sudah mengklaim laut teritorial dan ZEE maka artinya ruang laut dari garis pangkal hingga lebar maksimal 200 mil laut sudah menjadi milik dan kewenangan negara tersebut. Ketika negara tersebut mengklaim zona tambahan maka negara tersebut sebenarnya tidak menambah ruang laut karena zona tambahan merupakan bagian dari ZEE. Hanya saja, pada zona tambahan tersebut, negara pantai memiliki hak untuk melakukan tindakan pencegahan terkait dengan urusan bea cukai, fiskal, keimigrasian, dan saniter.

Sebenarnya, sebuah negara wajib untuk melindungi kedaulatannya dari pihak asing. Dalam hal ini, kedaulatan itu mencakup wilayah darat dan laut teritorial. Jika terjadi sesuatu yang merugikan di kawasan kedaulatan itu, negara pantai bisa melakukan tindakan yang dipandang perlu. Masalahnya, ancaman di laut biasanya datang dari luar, misalnya dari laut bebas atau dari ZEE. Sementara itu, negara tidak punya kewenangan untuk melakukan tindakan atau pencegahan di ZEE. Oleh karena itulah zona tambahan ini diperlukan. Dengan menetapkan zona tambahan yang merupakan bagian dari ZEE maka negara bisa mulai melakukan pencegahan sejak pihak asing berada di zona tambahan, sebelum memasuki laut teritorial.

e. Zona Ekonomi Eksklusif

Zona Ekonomi Eksklusif atau ZEE diatur pada Bab V Konvensi Hukum Laut 1982 (Pasal 55-75). ZEE merupakan hak atas ruang laut yang baru muncul di UNCLOS 1982 dan belum diatur dalam Konvensi–Konvensi Hukum Laut 1958 dan 1960. Pada ruang laut ini, negara berhak secara eksklusif untuk mengelola dan memanfaatkan sumber daya alam yang ada di situ. Dalam hal ini, negara tidak memiliki kedaulatan penuh pada ZEE tetapi memiliki hak berdaulat (*sovereign rights*).

Yang dimaksud dengan ZEE adalah kawasan laut setelah laut teritorial dengan lebar maksimal sejauh 200 mil laut dari garis pangkal. Melihat definisi ini, ukuran maksimal ZEE adalah $200 - 12 = 188$ mil laut, dengan asumsi kalau negara tersebut juga mengklaim laut teritorial sejauh 12 mil laut dari garis pangkal. Pada kawasan ZEE ini, negara memiliki hak pengelolaan sumber daya alam di air laut dan di dasar lautnya. Meski demikian, untuk pengelolaan sumberdaya di dasar laut, ketentuannya mengikuti aturan terkait dasar laut atau landas kontinen. Silakan baca di bagian Landas Kontinen setelah sub bahasan ini.

Yang pasti, sebuah negara berhak atas kekayaan ikan yang ada di ZEE-nya. Negara lain tidak boleh menangkap ikan di ZEE suatu negara kecuali dengan izin atau pengaturan tertentu. Meski demikian, negara lain juga berhak untuk berlayar di sana dengan bebas dan juga bisa melakukan pemasangan kabel bawah laut.

Selain itu, Konvensi Hukum Laut 1982 juga mengatur bagaimana negara pantai memanfaatkan sumberdaya laut di ZEE dan peluang untuk berbagi dengan negara lain. Sebagai contoh, negara yang menguasai ZEE tertentu harus

menentukan *total allowable catch* atau kapasitas tangkapan ikan di kawasan tersebut. Angka ini kemudian dijadikan acuan dalam melakukan penangkapan ikan di kawasan tersebut. Jika ternyata negara tersebut tidak mampu melakukan penangkapan sesuai dengan kapasitas yang ditargetkan atau di bawah *total allowable catch* maka negara tersebut bisa memberikan kesempatan kepada negara lain untuk melakukan penangkapan ikan di kawasan ZEE-nya.

f. Landas Kontinen

Landas kontinen adalah dasar laut yang bisa dikuasai oleh suatu negara, mulai dari batas terluar laut teritorialnya hingga pada garis terluar tepian kontinen negara tersebut. Jika tepian kontinen suatu negara tidak mencapai 200 mil laut diukur dari garis pangkalnya maka negara tersebut otomatis berhak atas 200 mil laut landas kontinen. Ketentuan akan landas kontinen ini diatur pada Pasal 76 Konvensi Hukum Laut 1982 dengan aturan teknis yang sangat rinci.

Berbeda dengan zona maritim lainnya yang ukurannya hanya menggunakan jarak dari garis pangkal, penentuan Landas Kontinen juga mempertimbangkan bentuk dan struktur dasar laut. Batas terluar landas kontinen tidak hanya ditentukan dengan jarak dari garis pangkal ke arah laut lepas tetapi juga dari topografi dasar laut dan kondisi sedimen/endapan di dasar laut. Faktor-faktor inilah yang perlu dipahami untuk menetapkan tepian kontinen suatu negara.

Melihat definisi Landas Kontinen sebelumnya, bisa dipahami kalau untuk menentukan batas terluarnya diperlukan proses yang rumit untuk memetakan topografi dasar laut dan juga ketebalan sedimennya. Oleh karena itu, penetapan batas terluar Landas Kontinen lebih rumit dibandingkan menetapkan batas terluar Laut Teritorial maupun ZEE. Meski demikian, pada Pasal (76) juga dikatakan kalau tepian kontinen suatu negara tidak mencapai 200 mil laut dari garis pangkal maka negara tersebut otomatis mendapat hak 200 mil laut landas kontinen. Artinya ini adalah landas kontinen minimal yang menjadi hak suatu negara. Maka, tanpa mengetahui bentuk dasar laut dan ketebalan sedimennya, biasanya suatu negara sudah menetapkan landas kontinennya sejauh 200 mil laut dari garis pangkal. Jika nantinya sudah ada kesempatan dan kapasitas untuk melakukan penelitian terhadap dasar laut, negara tersebut kemudian melakukan proses survei pemetaan untuk memutuskan apakah haknya atas Landas Kontinen bisa melebihi 200 mil laut atau tidak.

Proses penetapan batas terluar Landas Kontinen di luar 200 mil laut dari garis pangkal ini memerlukan usaha dan kapasitas yang tidak sederhana. Jika kemudian terbukti kalau suatu negara berhak atas Landas Kontinen lebih dari 200 mil laut maka negara tersebut wajib menyampaikan hal ini kepada PBB melalui Komisi Batas Terluar Landas Kontinen atau CLCS. Tugas CLCS untuk menentukan serta merekomendasikan apakah batas terluar yang diusulkan negara itu sudah sesuai dengan aturan atau tidak.

Untuk Indonesia, penetapan Landas Kontinen di luar 200 mil laut dari garis pangkal ini sudah ditentukan di kawasan sebelah barat Aceh dan sudah direkomendasikan oleh CLCS. Dengan proses yang panjang, Indonesia berhasil menetapkan Landas Kontinen di luar 200 mil laut dengan ukuran sekitar 4000 kilometer persegi atau sebesar Pulau Madura.

g. Laut Lepas

Melihat definisi ZEE dan Landas Kontinen sebelumnya, bisa dipahami kalau untuk air laut, kewenangan maksimal suatu negara adalah 200 mil laut dari garis pangkal. Sementara itu, untuk dasar laut atau Landas Kontinen, kewenangannya bisa melebihi 200 mil laut. Dengan demikian, ruang air laut di luar 200 mil laut dari suatu negara merupakan laut bebas tetapi dasar laut di bawahnya bisa saja merupakan kewenangan negara tersebut. Jadi yang dimaksud laut bebas dalam hal ini adalah ruang air laut di luar 200 mil laut dari garis pangkal suatu negara. Di laut bebas ini, siapa pun boleh melakukan pemanfaatan dan pengelolaan sumber daya laut terutama ikan. Ketentuan tentang laut bebas ada dibahas di Bab VII UNCLOS 1982.

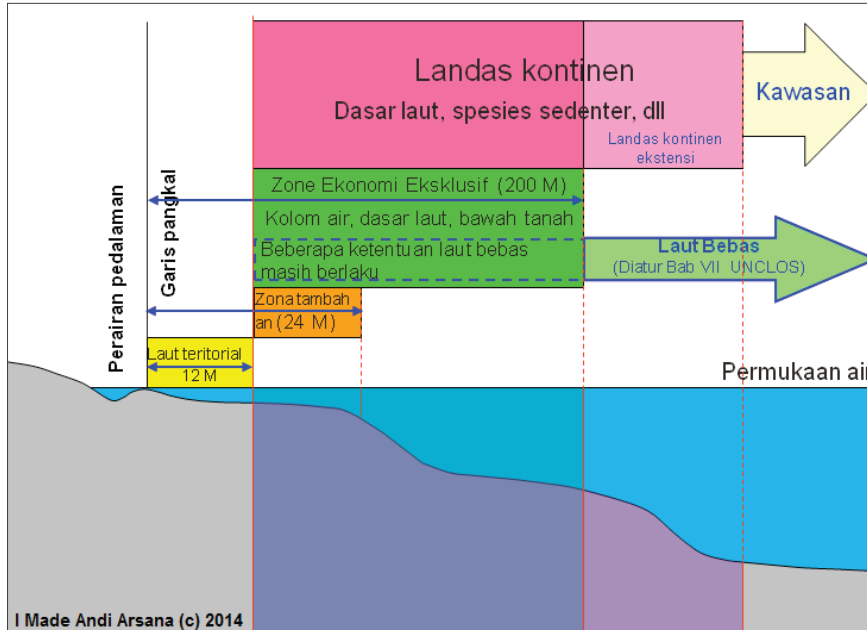
h. The Area/Kawasan

The Area atau Kawasan adalah bagian dasar laut di luar kewenangan suatu negara. Dalam hal ini, kawasan merupakan bagian dasar laut di luar Landas Kontinen suatu negara. Jika Landas Kontinen suatu negara mencapai 300 mil laut dari garis pangkal maka Kawasan atau *The Area* ini dimulai dari jarak 300 mil laut ke arah laut lepas.

The Area ada di bawah kewenangan sebuah badan yang dibentuk khusus yaitu International Seabed Authority (ISA). ISA inilah yang memegang kendali atas pengelolaan sumber daya alam yang ada di Kawasan. Secara umum, jika ada satu pihak ingin melakukan pemanfaatan kekayaan alam, misalnya migas di Kawasan maka pihak tersebut harus mendapatkan izin dari ISA dan mengikuti segala ketentuan yang tertuang dalam Bab XI Konvensi Hukum Laut 1982.

Gambar 24 berikut menggambarkan zona maritim suatu negara yang diukur dari garis pangkal. Zona maritim yang berbeda itu meliputi: perairan pedalaman, laut teritorial, ZEE, laut bebas, landas kontinen (dasar laut) dan Kawasan (*The Area*).

Pada Gambar 24 tidak nampak perairan kepulauan yang hanya dimiliki oleh negara kepulauan, selain zona maritim lain seperti yang dijelaskan sebelumnya. Berikut mengilustrasikan secara teoritis perairan kepulauan dan kawasan maritim yang bisa diklaim oleh sebuah negara kepulauan seperti Indonesia.



Gambar 24. Kawasan maritim yang bisa diklaim negara pantai menurut UNCLOS (Credit: I Made Arsana)

9.1.3 Kedaulatan dan Hak Berdaulat

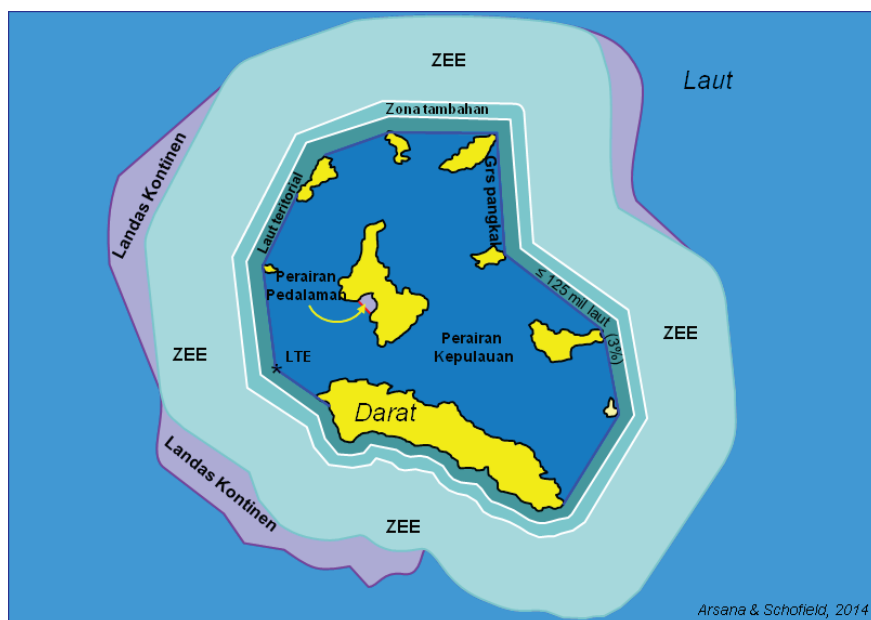
Terkait dengan ruang dan kawasan negara, istilah kedaulatan (*sovereignty*) itu berbeda dengan hak berdaulat (*sovereign rights*). Kedaulatan adalah kewenangan penuh atas wilayah (*territory*) yang dalam hal ini meliputi semua wilayah daratan, perairan kepulauan dan laut teritorial. Laut teritorial adalah kawasan laut dengan lebar hingga 12 mil laut (22 km) dari garis pangkal.

Di luar laut teritorial, sebuah negara pantai tidak memiliki kedaulatan penuh (*sovereignty*) tetapi hak berdaulat (*sovereign rights*). Hal ini sering dipahami secara kurang tepat oleh masyarakat umum. Kedaulatan dan hak berdaulat adalah dua hal yang berbeda dan itu jelas definisinya dalam konteks hukum internasional. Pada kedaulatan, berlaku kekuasaan penuh atas wilayah (*territory*) dan berlaku hukum nasional. Sementara itu, pada hak berdaulat, tidak berlaku kekuasaan penuh tetapi hak untuk mengelola dan memanfaatkan. Kawasan tempat berlakunya hak berdaulat ini dikenal dengan yurisdiksi, bukan wilayah atau *territory*. Dalam hal ini, di ZEE misalnya, Indonesia tidak punya kedaulatan penuh tetapi berhak untuk mengelola kekayaan alamnya dan negara lain tidak berhak memanfaatkan kekayaan alam itu tanpa izin dari Indonesia.

9.1.4 Batas Maritim Internasional

Sebelumnya sudah dijelaskan bahwa negara pantai berhak atas zona maritim dengan yang telah diatur sesuai ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982. Pertanyaan selanjutnya, kalau aturannya sudah jelas soal pembagian dan hak atas laut bagi negara-negara di dunia, mengapa masih ada sengketa soal laut dan batas maritim?

Gambar 25.
Kawasan maritim
yang bisa diklaim
negara kepulauan
menurut UNCLOS



Pertama, sebuah negara itu tidak sendirian di dunia ini. Dia tidak akan sendirian di tengah laut tanpa tetangga karena dunia ini dibagi-bagi begitu rupa. Kalau dibayangkan dunia ini datar, maka dunia itu seperti selembar kertas tersobek-sobek menjadi beberapa bagian. Ada bagian yang utuh tapi terbagi-bagi dengan garis pemisah, ada juga bahkan yang sobekannya terpisah, lepas dari bagian lainnya. Artinya masing-masing negara akan punya hak atas laut seperti yang diatur oleh Konvensi Hukum Laut 1982.

Ingat, jarak antarnegara itu berbeda-beda. Misalnya, negara A dan negara B jaraknya 25 mil laut. Jika A mengklaim 12 mil laut teritorial dan B melakukan hal yang sama, maka klaim mereka tidak akan tumpang tindih. Bahkan masih ada 1 mil laut yang tersisa di antara mereka. Jangan bilang tidak mengerti kenapa masih ada sisa satu mil laut! Sebaliknya, jika jarak dua negara dekat sekali, misalnya seperti Indonesia dan Singapura, maka situasinya jadi lain. Artinya, meskipun Indonesia dan Singapura sama-sama berhak atas 12 mil laut, tetap saja tidak bisa dapat maksimal jika laut yang ada di antara mereka memang tidak cukup lebarnya. Mereka harus rela berbagi laut. Jadi harus ada garis yang membagi laut untuk kedua tetangga itu. Inilah yang kemudian disebut sebagai batas maritim.

Contoh lain, jika jarak antara dua negara kurang dari 400 mil laut, maka tidak mungkin keduanya sama-sama dapat 200 mil laut ZEE. Jika keduanya tetap bersikeras ingin 200 mil laut ZEE pasti akan terjadi tumpang tindih klaim. Inilah yang harus dibagi. Pada situasi lain, bisa saja jarak dua negara tidak sampai 24 mil laut sehingga masing-masing tidak mungkin mendapatkan laut teritorial selebar 12 mil laut dari garis pangkal. Dengan kata lain, hak laut teritorial kedua negara ini saling tumpang tindih sehingga mereka perlu berbagi.

Melihat cerita di atas, bisa dipahami bahwa tumpang tindih zona maritim antara dua negara itu bisa saja di laut teritorialnya, bisa juga ZEE-nya atau bahkan Landas Kontinennya. Semua itu tergantung dari jarak kedua negara tersebut. Menariknya, cara menetapkan batas maritim antar dua negara juga berbeda-beda, tergantung zona maritim mana yang mau dibatasi. Pasal-pasal yang mengatur pun berbeda juga di Konvensi Hukum Laut 1982.

Jika dua negara mengalami tumpang tindih Laut Teritorial, misalnya karena jarak antara keduanya kurang dari 24 mil laut, maka kedua negara ini harus menetapkan batas laut teritorial. Ketentuan yang diacu adalah Pasal 15 Konvensi Hukum Laut 1982 yang menegaskan kalau masing-masing negara tidak boleh mendapatkan laut teritorial yang melebihi garis tengah atau garis sama jarak antara kedua negara tersebut. Dengan kata lain, metode untuk menentukan batas laut teritorial bagi kedua negara adalah garis tengah atau *ekuidistance line* atau *median line*. Ketentuan ini ada di Pasal 15 Konvensi Hukum Laut 1982 dan ini membuat prosesnya jauh lebih mudah karena ada perhitungan matematis yang pasti terukur dan objektif.

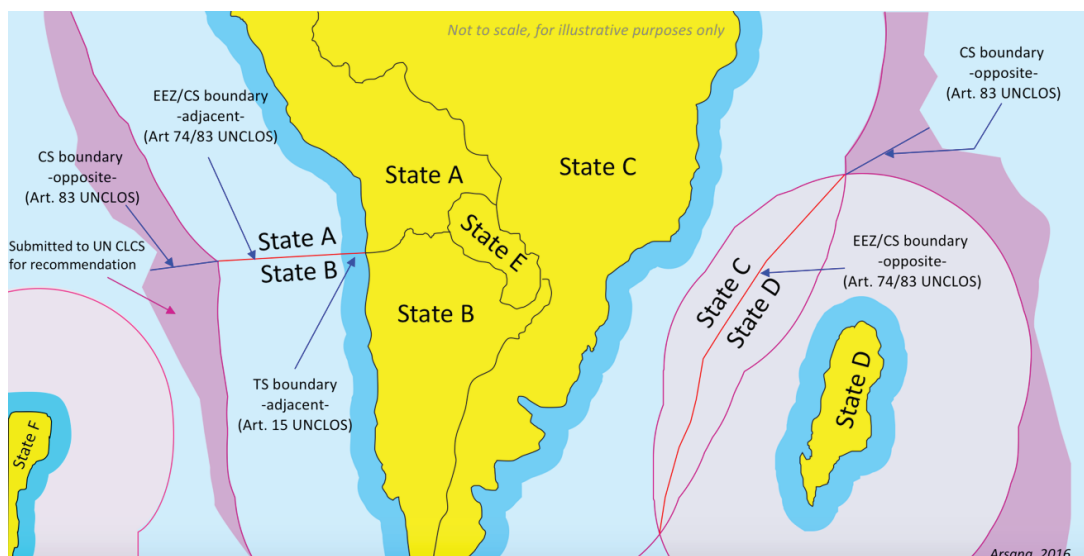
Bagaimana jika yang tumpang tindih adalah ZEE atau Landas Kontinen? Untuk ini, sayangnya Konvensi Hukum Laut 1982 tidak mengatur secara teknis bagaimana pembagian laut ini dilakukan. Tidak dikatakan harus dibagi rata agar sama jarak atau dibagi rata agar sama luas lautnya atau ketentuan lainnya. Konvensi Hukum Laut 1982 hanya menyatakan agar kedua negara itu bekerjasama untuk mencapai “solusi yang adil”. Ketentuan ini ada dalam Pasal 74 untuk penetapan batas ZEE dan Pasal 83 untuk penetapan batas Landas Kontinen.

Bayangkan, solusi yang adil itu bagaimana? Di sinilah awal mula persoalannya. Masing-masing negara akan berusaha keras meyakinkan tetangganya kalau adil itu adalah yang begini atau begitu. Tentu semua mau untung. Itulah sebabnya perundingan untuk menetapkan batas maritim bisa berlangsung sangat lama. Indonesia dan Vietnam saja berunding sejak 1978 dan baru selesai tahun 2003. Indonesia dan Malaysia pernah membuat perjanjian awal tahun 1969 dan sampai sekarang belum bisa menuntaskannya. Dengan Singapura, batas maritim diselesaikan dalam waktu yang sangat lama yakni 41 tahun.

Setidaknya ada empat cara untuk menetapkan batas maritim antarnegara. Pertama tentu saja negosiasi atau perundingan antara negara-negara yang terlibat. Dalam negosiasi, apapun boleh disampaikan dan diminta oleh kedua belah pihak. Kuncinya adalah meyakinkan pihak lawan. Negosiasi ini biasanya dilakukan oleh dua negara yang hubungannya baik sehingga perundingan masih bisa dilaksanakan. Jika negosiasi sudah tidak bisa dilakukan, kedua negara bisa menempuh jalan mediasi dengan bantuan pihak ketiga sebagai mediator. Dalam konteks berbeda, Indonesia pernah menempuh jalur mediasi ketika membuat kesepakatan dengan Gerakan Aceh Merdeka (GAM). Waktu itu, mediatornya adalah mantan Presiden Finlandia. Jika negosiasi dan mediasi

tidak mampu menghasilkan kesepakatan maka kedua negara bisa memilih jalur arbitrase. Ini mirip dengan proses mediasi, hanya saja masing-masing pihak yang bersengketa tidak bertemu satu sama lain. Opsi terakhir yang bisa dipakai mengajukan ke pengadilan internasional, dalam hal ini *International Court of Justice* (Mahkamah Internasional) atau *International Tribunal for the Law of the Sea* (Pengadilan Internasional untuk Hukum Laut). Keputusan yang diambil dalam proses ini juga bisa dijadikan acuan hukum bagi kasus-kasus serupa berikutnya. Keputusan pengadilan yang dijadikan dasar hukum bagi kasus berikutnya disebut dengan yurisprudensi.

Berdasarkan berbagai putusan hukum oleh pengadilan internasional selama ini, ada satu pendekatan yang cukup sistematis terkait penetapan batas maritim. Jika sebelumnya hanya dikatakan bahwa batas maritim harus ditetapkan untuk mencapai solusi yang adil, pengadilan internasional mencoba menerjemahkan pasal itu menjadi langkah-langkah yang lebih sistematis. Munculah kemudian apa yang disebut sebagai “pendekatan tiga tahap” atau “*three-stage approach*” yang memperkenalkan tiga langkah untuk mencapai solusi adil. Ketiga langkah itu adalah 1) membuat garis batas sementara, yang biasanya garis tengah, 2) mempertimbangkan berbagai kondisi yang relevan dan masuk akal sebagai dasar untuk merevisi posisi garis batas sementara, dan 3) uji ketidakadilan (disproporsionalitas) dengan cara melihat, salah satunya, perbandingan luas laut yang diperoleh masing-masing negara dengan panjang garis pantai masing-masing negara yang dipakai dalam proses delimitasi.



Gambar 26. Kawasan maritim yang bisa diklaim negara pantai menurut UNCLOS

Pendekatan tiga tahap ini memberi kejelasan proses delimitasi. Setidaknya kini ada semacam acuan, bahwa untuk mencapai hasil yang adil itu, negara-negara yang terlibat bisa melakukan tiga langkah yang jelas dan sistematis. Jadi, munculnya pendekatan tiga tahap diharapkan meningkatkan kepastian proses delimitasi meskipun hal ini tidak selalu menjamin.

9.2. Letak Strategis dan Posisi Penting Indonesia: Perspektif Keamanan Maritim

Laut telah memberikan kontribusi besar bagi perekonomian dunia. Hal itu terus berlanjut hingga saat ini. Namun, perdagangan melalui jalur laut menghadapi beberapa tantangan dan ancaman. Rangkaian tantangan dan ancaman ini berbeda-beda sesuai dengan waktu dan tempatnya. Tidak ada definisi keamanan maritim yang diterima secara universal. Perbedaan dalam definisi, pendekatan, dan persepsi tentang keamanan maritim sering dipengaruhi oleh perbedaan kepentingan, perspektif politik atau ideologi (Klein, 2011).

Geoffrey Till berpendapat bahwa terdapat perbedaan definisi yang berbeda tentang keamanan maritim karena cakupan istilah yang luas. Definisi keamanan maritim, serta apa yang merupakan ancaman terhadap keamanan maritim telah menjadi subyek banyak perdebatan akademis. Namun, terlepas dari kurangnya definisi keamanan maritim yang diterima secara universal, pemerintah, organisasi, institusi dan akademisi telah berupaya untuk mendefinisikan maritim keamanan dan elemen-elemennya (Till, 1996).

Prof. Hasjim Djalal menyatakan bahwa keamanan maritim mencakup masalah-masalah seperti: (i) perompakan (*piracy*); (ii) terorisme; (iii) klaim teritorial; dan (iv) kegiatan pengumpulan intelijen asing di ZEE. Sebaliknya, dan karena sifatnya yang luas, Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982 tidak memuat definisi spesifik tentang keamanan laut. Konvensi Hukum Laut 1982 hanya mengidentifikasi beberapa kegiatan ilegal yang memiliki unsur keamanan maritim, seperti perompakan dan penangkapan ikan secara ilegal atau yang dikenal dengan istilah *Illegal, unreported, and unregulated fishing*. Namun, ada jenis kegiatan ilegal lainnya yang terjadi di wilayah maritim yang tidak tercakup dalam Konvensi Hukum Laut 1982 seperti *armed robbery* (perampokan bersenjata di laut) (Djalal, 2012).

9.2.1 Jenis-Jenis Ancaman Keamanan Maritim

Laporan Sekretaris Jenderal PBB tahun 2008 tentang Oceans and the Law of the Sea mencatat bahwa definisi keamanan maritim belum disepakati secara universal. Namun, laporan tersebut mengadopsi perspektif yang luas ketika berhadapan dengan ancaman keamanan maritim. Sekretaris Jenderal PBB menjelaskan bahwa “keamanan maritim melibatkan perlindungan dari ancaman langsung terhadap integritas teritorial suatu negara, seperti serangan bersenjata dari kapal militer” (United Nations, 2008).

Laporan ini mengidentifikasi tujuh ancaman khusus terhadap keamanan maritim: a. perampokan bersenjata, b. aksi terorisme yang melibatkan *shipping* dan *offshore installations*, c. perdagangan gelap senjata dan senjata pemusnah massal, d. lalu lintas gelap narkoba dan zat psiko tropika, e. penyelundupan dan perdagangan orang melalui laut, f. *IUU Fishing*, dan g. kerusakan yang disengaja terhadap lingkungan laut.

Gambar 27.
Kapal-kapal
Illegal Fishing
yang berhasil
diamankan KKP
(Photo credit: KKP)



Laporan ini mencakup kepentingan pihak-pihak terkait termasuk pemerintah, industri perkapalan, operator, militer, peneliti, dan analis karena *scope* dan pendekatan yang diambil luas dan komprehensif.

9.2.2. Wilayah Laut Asia Tenggara

Wilayah Asia Tenggara memiliki karakter maritim yang kuat. Setiap negara di Asia Tenggara kecuali Laos, memiliki kontak langsung dengan laut. Terdapat dua negara kepulauan terbesar dan terpenting di dunia yakni Indonesia dan Filipina. Wilayah ini sangat bergantung pada perdagangan maritim yang merupakan salah satu sumber utama pendapatan nasional negara-negara.

Pengangkutan berbagai barang termasuk bahan mentah dan barang jadi, serta sumber daya energi seperti minyak, dilakukan melalui jalur laut. Perairan Asia Tenggara adalah salah satu jalur utama perdagangan dunia (sekitar sepertiga dari perdagangan dunia). Terdapat dua selat utama yaitu Selat Malaka dan Selat Singapura yang berada di Asia Tenggara yang merupakan jalur perdagangan minyak global.

Segala jenis gangguan terhadap arus perdagangan di laut, seperti kegiatan ilegal yang melibatkan pelabuhan, *piracy and armed robbery* (pembajakan dan perampokan bersenjata di laut) akan memiliki dampak yang signifikan (penting) terhadap ekonomi global khususnya di Asia Tenggara. Terdapat pula beberapa wilayah laut penting di Asia Tenggara yang rentan terhadap serangan teroris, serta perdagangan narkoba, senjata dan orang-orang termasuk Laut Sulawesi.

9.2.3. Arsitektur Regional

Wilayah Asia Tenggara memiliki sejumlah organisasi regional yang menangani isu keamanan termasuk keamanan maritim. Yang paling menonjol dan paling dikenal adalah ASEAN. Namun, terdapat organisasi lain seperti *Indian Ocean*



Gambar 28.
Peta Wilayah Laut
Asia Tenggara
(Photo credit:
worldatlas.com)

Rim Association (IORA) atau Asosiasi Negara-negara Pesisir Samudra India yang berganggotakan negara-negara di kawasan Samudra Hindia termasuk Asia Tenggara.

ASEAN telah menjadi platform komunikasi dimana para anggotanya bernegosiasi dan berdiskusi berbagai isu-isu yang menjadi perhatian bersama termasuk keamanan maritim. Untuk menjadikannya organisasi berbasis aturan, ASEAN mengadopsi konstitusi yang disebut dengan Piagam ASEAN. Platform hukum dirancang untuk memfasilitasi proses yang lebih efisien dalam menyelesaikan perselisihan di antara negara-negara anggota dan bertindak sebagai dasar untuk menciptakan ASEAN yang lebih terintegrasi.

ASEAN juga berperan dalam arsitektur keamanan regional terutama di Asia. ASEAN menciptakan sebuah forum yang disebut ASEAN Regional Forum (ARF) yang terdiri dari negara-negara ASEAN serta negara-negara tetangga seperti India dan Pakistan dan juga negara yang memiliki pengaruh seperti Amerika Serikat dan Rusia. Forum ini bertujuan untuk meningkatkan dialog keamanan di antara negara-negara anggota dan mempromosikan kerja sama. ARF berfokus pada masalah-masalah seperti non-proliferasi, terorisme, dan keamanan maritim. Selain di ARF itu, negara-negara ASEAN juga memainkan peran penting dalam *East Asia Summit*, yang melibatkan Negara-negara dari Asia Timur Laut, Australasia, ASEAN dan Asia Selatan.

9.2.4. *Piracy and Armed Robbery* (Pembajakan dan Perampokan Bersenjata di Laut)

Salah satu ancaman utama keamanan maritim di Asia Tenggara adalah *piracy and armed robbery* (pembajakan dan perampokan bersenjata di laut). Ancaman ini telah mendapatkan perhatian dari *International Maritime Organisation* (IMO) dan *International Maritime Bureau* (IMB). Kedua organisasi tersebut secara berkala telah mempublikasikan laporan mengenai *piracy and armed robbery*. Laporan-laporan tersebut menunjukkan bahwa terdapat banyak insiden *piracy and armed robbery* di kawasan Asia Tenggara.

Piracy dalam Pasal 101 Konvensi Hukum Laut 1982, terdiri dari lima elemen. Agar suatu perbuatan dapat dikategorikan sebagai *piracy*, perbuatan tersebut harus memenuhi ketentuan berikut: Pertama, harus ada tindakan kekerasan dan penahanan. Kedua, tindakan dilakukan di laut lepas (terdapat pandangan bahwa zona ekonomi eksklusif juga termasuk di dalamnya). Ketiga, harus ada dua kapal yang terlibat, sehingga para perompak harus menggunakan kapal lain untuk menyerang kapal yang ditargetkan. Keempat, hasil pembajakan digunakan untuk *private ends*. Kelima, kapal yang digunakan untuk melakukan serangan pembajakan harus *private vessels*. Serangan yang dilakukan oleh kapal pemerintah, seperti kapal angkatan laut, tidak dapat dianggap sebagai tindakan piracy sesuai dengan ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982.

Mengingat banyaknya elemen-elemen tersebut yang perlu dipenuhi, banyak tindakan ilegal yang dilakukan di laut berada di luar definisi *piracy* (pembajakan). Tindakan kriminal yang dilakukan di Laut Teritorial di mana negara menikmati kedaulatan tidak dapat dikategorikan sebagai *piracy*. Tindakan tersebut oleh IMO dianggap sebagai *armed robbery at sea* (perampokan bersenjata di laut).

Perbedaan antara *piracy* (perompakan) dan *armed robbery* (perampokan bersenjata di laut) telah menyebabkan tantangan bagi banyak negara. Tidak setiap negara memiliki peraturan domestik yang mengatur kedua tindakan ilegal tersebut. Sehingga seringkali sulit bagi pemerintah untuk menghukum para pelanggar yang terlibat dalam kegiatan ilegal itu.

Untuk mengatasi permasalahan *piracy* (perompakan) dan *armed robbery* (perampokan bersenjata di laut), beberapa negara telah mengambil tindakan di tingkat internasional dan regional. Di tingkat internasional, permasalahan tersebut ditanggulangi melalui penerapan konvensi internasional seperti UNCLOS dan *The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation* (SUA Convention). Pada tingkat regional, langkah-langkah juga telah diambil melalui Patroli Selat Malaka dan ASEAN.

Pembajakan dan perampokan bersenjata di laut adalah kejahatan transnasional yang tidak dapat diselesaikan secara nasional dan oleh karena itu diperlukan kerja sama diantara negara-negara di kawasan regional. Lebih lanjut, peningkatan kerja sama dengan negara yang berada di luar Asia

Tenggara juga merupakan pilihan lain yang bisa diambil oleh negara-negara dalam memerangi masalah tersebut.

9.2.5 *Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IUU Fishing) IUU Fishing* di Asia Tenggara

Sejak tahun 2006, kawasan Asia Pasifik telah menyumbang lebih dari 50 persen produksi ikan dunia (Funge-Smith, Briggs & Miao, 2102). Di Asia Tenggara, lima negara penghasil ikan teratas adalah Indonesia, Myanmar, Filipina, Vietnam dan Thailand. Indonesia adalah produsen terbesar di Asia Tenggara. Ekspor ikan menguntungkan negara-negara Asia Tenggara dan perikanan memberikan kontribusi yang signifikan terhadap mata pencaharian dan ketahanan pangan banyak orang di Asia Tenggara. Sekitar 10 juta orang di negara-negara ASEAN dipekerjakan sebagai nelayan. Selanjutnya sekitar 10 juta orang terlibat dalam industri perikanan. Keluarga para pekerja ini secara tidak langsung didukung oleh stok ikan di Asia Tenggara. Namun, meningkatnya permintaan akan sumber daya ikan juga mengarah pada penangkapan ikan yang berlebihan.

IUU fishing dianggap sebagai ancaman keamanan maritim yang serius di Asia Tenggara. Setiap tindakan yang berpotensi mengganggu, melemahkan, atau mengancam pasokan dan keberlanjutan sumber daya perikanan merupakan ancaman bagi kawasan tersebut. Perdagangan ikan adalah komponen penting dari ekonomi banyak negara di wilayah ini. Negara-negara berupaya keras untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk melindungi dan melestarikan sumber daya kehidupan.

Penangkapan ikan secara ilegal di Asia Tenggara diduga memiliki keterkaitan dengan bentuk kejahatan maritim lainnya, termasuk *piracy*. Penegakan hukum terhadap para pelaku pencurian ikan bukan tanpa hambatan. Pertama, lembaga pemerintah yang ditugaskan untuk menyelesaikan masalah seringkali kekurangan sumber daya manusia yang memadai. Kedua, masalah batas laut yang belum terselesaikan terutama di Laut Cina Selatan, tetap menjadi masalah sensitif antara *claimant states*. Negara di kawasan pada awalnya lebih memilih penyelesaian masalah melalui jalur tradisional yaitu via kerja sama bilateral bukan multilateral. Namun, mengingat penanganan *IUU fishing* semakin penting dari waktu ke waktu, negara-negara telah sepakat mengembangkan kerangka kerja multilateral mengatasi masalah tersebut.

Inisiatif seperti *Regional Plan of Action to Promote Responsible Fishing Practices including Combating IUU Fishing (RPOA-IUU)*, *ASEAN–Southeast Asian Fisheries Development Center Strategic Partnership (ASSP)*, dan *Coral Triangle Initiative (CTI)* telah diimplementasikan untuk mengatasi *IUU fishing*.

Peran Kerangka Hukum Internasional dalam Mengatasi *IUU Fishing*

UNCLOS memuat prinsip-prinsip yang tertuang di dalam beberapa pasal yang dapat diterapkan di Zona Eksklusif Ekonomi (ZEE) terkait dengan penanganan *IUU fishing*. Di zona maritim lainnya di mana negara pantai

memiliki kedaulatan eksklusif, yaitu di perairan internal, perairan kepulauan, dan Laut Teritorial. UNCLOS tidak memberikan pedoman khusus terkait pengelolaan dan konservasi sumber daya perikanan di wilayah tersebut. Negara pantai menerapkan yurisdiksi nasional atas sumber daya laut. Negara pantai diberi hak untuk mengelola sumber hayati di ZEE guna memastikan bahwa sumber daya hayati tersebut tidak dieksploitasi secara berlebihan dan memastikan pemanfaatannya yang optimal.

Sekalipun UNCLOS telah memberikan hak kepada negara pantai untuk melakukan tindakan konservasi pada ZEE, keefektifan peraturan nasional masih sangat tergantung pada kemauan dan kapasitas negara pantai untuk menerapkannya.

Peran Kerangka Hukum Regional dalam Mengatasi IUU Fishing

Gagasan RPOA-IUU lahir dari serangkaian tindakan yang diambil oleh Australia pada akhir 1980-an terhadap operasi penangkapan ikan ilegal yang dilakukan oleh nelayan Indonesia di perairan Australia. Sejak itu, langkah-langkah tersebut semakin intensif, menghasilkan keputusan Australia untuk mendirikan *Clearwater Operation* pada tahun 2005. Operasi ini, yang berlangsung di bagian utara Australia, menyebabkan penahanan banyak nelayan Indonesia (dan juga kapal mereka) sehingga mengakibatkan terganggunya hubungan bilateral kedua negara.

Dalam upaya untuk membangun kembali hubungan tersebut, Australia dan Indonesia kemudian sepakat untuk melakukan serangkaian pembicaraan tentang masalah perikanan, dan akhirnya setuju untuk melakukan patroli maritim bilateral di wilayah tersebut pada tahun 2006.

Perkembangan selanjutnya terjadi pada tahun 2007, ketika kedua negara mengundang negara-negara lain di wilayah tersebut untuk membahas masalah *IUU fishing*. Pertemuan tersebut menghasilkan RPOA-IUU yang ditandatangani oleh sebelas menteri dari negara peserta.

Meskipun tujuan awal kerangka kerja regional adalah untuk menyelesaikan ketegangan antara Indonesia dan Australia, negara-negara lain di kawasan tersebut mengakui pentingnya kerangka kerja tersebut, karena mereka juga menghadapi masalah serupa ditingkat internasional maupun domestik. Para Menteri yang mewakili negara-negara peserta menyatakan bahwa tujuan RPOA adalah untuk memerangi *IUU fishing* melalui pendekatan bersama dan kolaboratif, dan untuk mempromosikan praktik penangkapan ikan yang bertanggung jawab di wilayah tersebut. RPOA juga menegaskan bahwa bidang utama yang menjadi perhatian adalah Laut Cina Selatan, Laut Sulu-Sulawesi, dan Laut Arafura-Timor. Meskipun negara-negara anggota memberikan kontribusi keuangan untuk RPOA, kontributor utama adalah Australia. RPOA juga menerima dukungan dari organisasi regional APEC, World Fish Center, dan SEAFDEC.

Kerangka regional lainnya adalah SEAFDEC yang bertujuan untuk mempromosikan pengembangan perikanan berkelanjutan di kawasan Asia Tenggara melalui penelitian, pelatihan dan layanan informasi. SEAFDEC didirikan tahun 1967, terdiri dari negara-negara Asia Tenggara dan Jepang. Awalnya, SEAFDEC didanai secara besar-besaran oleh Jepang, namun sejak 1990-an negara-negara Asia Tenggara telah menyediakan sebagian besar dukungan keuangan yang diperlukan untuk mempertahankan organisasi tersebut.

ASEAN telah bekerja erat dengan SEAFDEC, tidak hanya dalam hal pendanaan, tetapi juga dalam hal memfasilitasi kontrol regional. SEAFDEC telah mendukung ASEAN dalam kapasitas teknis perikanan. Kedua organisasi sepakat untuk meluncurkan kemitraan perikanan ASEAN–SEAFDEC Fisheries Consultative Group.

9.2.6. Laut Cina Selatan (LCS)

Akar Permasalahan LCS

Permasalahan LCS dilatar belakangi oleh tiga faktor penting yaitu ekonomi, strategis, dan politik. Ketiga faktor tersebut merupakan motif utama bagi *claimant states* (negara penuntut) untuk mempertahankan haknya di wilayah LCS. Yang menjadi objek sengketa para pihak di LCS terfokus pada dua pulau utama, yaitu Spratly dan Paracels. Negara-negara yang menjadi *claimant states* untuk pulau Spratly adalah Brunei, Tiongkok, Malaysia, Filipina, Taiwan dan Vietnam. Dua negara terakhir juga menuntut kepemilikan akan Paracels yang berada di bawah kontrol Tiongkok sejak tahun 1974.



Gambar 29.
Peta Wilayah Laut
Laut Cina Selatan
(Photo credit:
*Voice of America,
Challenging Beijing
in the South China
Sea*)

Permasalahan LCS penting dari aspek ekonomi karena wilayah LCS diyakini kaya akan minyak, gas bumi dan perikanan. Isu LCS juga memiliki makna strategis mengingat penguasaan wilayah LCS khususnya bagi Tiongkok akan memperkokoh posisi mereka sebagai salah satu *global power*. Selain itu, komando dan kontrol atas LCS akan memperkuat posisi negara dari segi *maritime regime* mengingat wilayah tersebut merupakan "*the heart of Southeast Asia*" dari segi aktivitas maritim. Alasan terakhir merupakan aspek politik. Permasalahan LCS penting dari aspek politik karena menyangkut masalah klaim teritori. Kekalahan dalam mempertahankan daerahnya masing-masing akan menimbulkan masalah domestik, sehingga dipandang perlu oleh *claimant states* untuk mempertahankannya sesuai dengan penafsiran dan pandangan masing-masing demi kedaulatan negara.

Terdapat dua aspek yang dijadikan dasar utama dalam klaim LCS. Aspek tersebut adalah historis dan hukum. Jika berlandaskan aspek historis, maka *claimant* yang menggunakan dasar ini hanya 3 pihak yaitu Tiongkok, Taiwan dan Vietnam. Bagi Tiongkok, bermula pada masa *Nationalist Government of Chiang Kai-Shek* pada tahun 1947 yang telah menetapkan *Nine Interrupted Marks* yang mencakup hampir seluruh wilayah LCS. Hal ini ditegaskan kembali oleh Zhou En-Lai yang menegaskan klaim atas wilayah tersebut pada tahun 1951. Namun dalam klaimnya, Tiongkok tidak menjelaskan aspek hukum dari delimitasi batas maritimnya. Setelah melakukan ratifikasi UNCLOS tahun 1996, Tiongkok menerapkan *archipelagic principle* saat menggambar batas maritim di sekitar Kepulauan Paracels.

Bagi Taiwan, mereka mengklaim telah menduduki daerah yang disebut Aba (mencakup sebagian besar wilayah Spratly) sejak tahun 1956. Sedangkan bagi Vietnam, setelah reunifikasi Vietnam, sejak tahun 1975, mereka mengklaim Pulau Spratly dan Paracels atas dasar *historical claims of discovery* dan *occupation* (kependudukan).

Bagaimana dengan pokok *claimant states* lainnya yang merupakan anggota ASEAN? Mereka menggunakan aspek hukum sebagai dasar gugatan. Mereka menggugat bagian tertentu dari Pulau Spratly dan menggunakan hukum internasional sebagai dasarnya. Filipina mengklaim sebagian besar daerah Spratly, sebuah wilayah yang disebut dengan Kalayaan pada tahun 1971 dan memperkuat klaimnya dengan melahirkan Peraturan Presiden yang mengatur wilayah tersebut pada tahun 1978. Malaysia memperpanjang wilayah landas kontinennya yang berdampak pada pencakupan beberapa wilayah pulau Spratly. Sedangkan Brunei pada tahun 1998, mengukuhkan wilayah ZEE yang membentang hingga bagian selatan pulau Spratly dan mencakup Louisa Reef. Bagaimana dengan Indonesia? Indonesia bukan pihak dalam sengketa LCS, namun memiliki perhatian khusus pada isu ini mengingat para pihak sebagian besar merupakan anggota ASEAN.

Upaya Penyelesaian Masalah

Para pihak telah melakukan beberapa langkah konkret guna menyelesaikan masalah LCS, salah satunya adalah melalui lokakarya *Managing Potential Conflicts the South China Sea* yang diselenggarakan setiap tahun di berbagai wilayah dari mulai tahun 1990. Lokakarya tersebut terakhir dilakukan pada tahun 2019 di Batam, Indonesia. Kegiatan pertama dalam rangka menyelesaikan konflik LCS yang bersifat multilateral tersebut dimotori oleh Indonesia, pertama kali dilangsungkan pada tahun 1990 dan disponsori oleh Kanada. Lokakarya ini bertujuan untuk menjalin *confidence building* di wilayah LCS. Namun karena sifatnya yang *1,5 track* (tidak mengatasnamakan negara) kurang menyentuh akar permasalahan karena pembahasan dalam lokakarya yang dilakukan setiap tahun ini menghindari masalah-masalah yang berkaitan dengan yurisdiksi kedaulatan. Lokakarya hanya fokus pada *low level cooperation*. Meskipun demikian, pertemuan tersebut tidak dapat dipandang sebelah mata mengingat lokakarya yang diselenggarakan pada tahun 1991 di Bandung merupakan cikal bakal terbentuknya *ASEAN Declaration on South China Sea*.

ASEAN Declaration on South China Sea dideklarasikan di Manila pada tahun 1992. Deklarasi tersebut tidak mencakup permasalahan yurisdiksi kedaulatan melainkan langkah awal untuk memformulasi Code of Conduct (COC) yang bersifat tidak mengikat, berdasar pada penyelesaian sengketa secara damai dan tidak menggunakan kekerasan. Selain itu, deklarasi ini tunduk pada norma dan prinsip *Treaty of Amity and Cooperation* (TAC) tahun 1976. Tiongkok sebagai salah satu *claimant states* yang terbesar tidak mendukung deklarasi ini, Tiongkok lebih menginginkan penyelesaian melalui jalur bilateral. Namun pada tahun 1995 Tiongkok sudah mulai membuka diri untuk membicarakan LCS di tingkat multilateral khusus pada kasus pulau Spratly dan sepakat menggunakan UNCLOS sebagai dasar negosiasi.

Pada perkembangannya Tiongkok dan ASEAN berhasil menandatangani *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea* (DOC) pada bulan November 2002 di Phnom Penh. Deklarasi ini bertujuan untuk mengurangi ketegangan dan konflik militer di LCS. Selain itu, deklarasi tersebut juga berpedoman pada UN Charter, UNCLOS, dan TAC. Upaya puncak yang dilakukan oleh ASEAN dalam rangka menyelesaikan masalah LCS dalam bentuk COC belum dapat disepakati oleh ASEAN-Tiongkok. Namun dengan bergulirnya beberapa pertemuan membahas COC dan disepakatinya framework COC telah menunjukkan perkembangan positif dalam proses penyelesaian sengketa di LCS.

Langkah ke Depan

Berubahnya sikap Tiongkok yang semula berpendirian teguh agar negosiasi terkait LCS harus dilakukan melalui forum bilateral membuka peluang bagi negara-negara terkait untuk melakukan perundingan secara multilateral. Hal ini memberikan kemudahan untuk negara-negara ASEAN

bersatu padu dalam merumuskan sebuah perangkat konkret yang dapat diterima bersama.

Indonesia sebagai inisiator lokakarya *Managing Potential Conflict in the South China Sea* dan sebagai *big brother* di ASEAN diharapkan dapat terus mendukung dan mengambil peranan penting dalam penyelesaian sengketa LCS. Status Indonesia sebagai *non-claimant state* memudahkan Indonesia untuk bertindak sebagai mediator karena posisinya yang netral. Lokakarya perlu terus dilanjutkan guna mendukung *1,5 track* dalam menyelesaikan masalah melalui pembahasan *joint development* dan riset terpadu di daerah konflik.

Tiongkok diyakini tidak akan memperkeruh masalah dengan memerangi atau memusuhi negara-negara ASEAN mengingat Tiongkok tidak mau mengambil risiko dengan melibatkan Amerika dalam penyelesaian sengketa karena beberapa *claimant states* merupakan 'sahabat' Amerika. Dengan demikian, pihak-pihak bersengketa harus memanfaatkan celah ini untuk melakukan perundingan guna perbaikan kondisi di wilayah LCS.

BAB X

Kebijakan Kelautan Indonesia

Rusmana

*Biro Hukum dan Organisasi
Kementerian Kelautan dan Perikanan*

Hendra Yusran Siry

*Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut
Kementerian Kelautan dan Perikanan*

Sitasi:

Rusmana & Siry H. Y. 2019. Kebijakan Kelautan Indonesia, in S. Widjaja dan Kadarusman (eds), Sejarah dan Politik Maritim Indonesia, Seri Buku Besar Maritim Indonesia. Amafrad Press. Jakarta.

Kebijakan Kelautan Indonesia

Bagian ini akan membahas secara singkat tentang kebijakan kelautan (*ocean policy*), dengan fokus pada kerangka konseptual, inisiasi di Indonesia dan faktor utama yang menjadi hambatan dalam implementasinya. Bagian ini juga secara khusus membahas kebijakan desentralisasi pengelolaan wilayah pesisir yang merupakan bagian dari politik dan kebijakan kelautan Indonesia

10.1 Kerangka Konseptual

Dalam pengertian umum, kebijakan diartikan sebagai “...*a course of action intended to accomplish some end*” (Hecllo, 1972) atau “... *the activity of those who decide what is to be done*” (Gladen, 1952) atau “*a proposed course of action of a person, group or government within a given environment providing opportunities and obstacles which the policy was proposed to utilize and overcome in an effort to reach a goal or realize an objective or purpose*” (Friedrich, 1963 dalam Akindele, 2004). Definisi di atas memberikan pemaknaan terhadap kebijakan dengan menekankan pada empat unsur kebijakan, yaitu adanya tindakan, tujuan, permasalahan, dan pembuat kebijakan, yang dapat berupa perorangan, kelompok, atau pemerintah.

Kebijakan kemudian bisa dipilah dengan membedakan pembuat kebijakannya (*policy maker*), dimana untuk kebijakan yang pembuatnya pemerintah atau quasi pemerintah dalam literatur kebijakan dikenali sebagai kebijakan publik (*public policy*). Dye mendefinisikan kebijakan publik sebagai “*whatever government chooses to do or not to do*” (Dye, 1972). Sedangkan Anderson, Edward, dan Zacharias mengartikan kebijakan publik sebagai “*a purposive course of action followed by an actor or set of actors in dealing with a problem of matter of concern*” (Anderson, 1979) atau “*a purposive course of action followed by governmental or nongovernmental actors in response to some set of perceived problems*” (Edward, 1989) atau “*a way to set strategic direction, intent and objectives to address problem that are opten complex and controversial*” (Zacharias, 2014).

Dye menekankan pada pilihan tindakan yang dilakukan pemerintah, sementara tiga lainnya menekankan pada adanya rangkaian tindakan, permasalahan kompleks sebagai objek yang harus diselesaikan, dan aktor atau pelaksana dari kebijakan itu sendiri.

Di lihat dari bentuk instrumennya, Anderson membagi kebijakan publik dalam dua karegori: (1) kebijakan publik yang terkodifikasi, yaitu kebijakan dalam bentuk peraturan perundang-undangan, baik di tingkat pusat maupun daerah; dan (2) kebijakan publik yang berupa pernyataan-pernyataan dari pejabat publik, seperti pidato, paparan resmi, termasuk pernyataan kepada media massa. Kebijakan publik yang terkodifikasi merupakan bentuk kebijakan publik yang oleh Andersen dikategorikan sebagai keputusan-keputusan kebijakan (*policy decisions*), sedangkan kebijakan publik yang berupa pernyataan pejabat publik dikategorikan sebagai pernyataan kebijakan (*policy statements*) (Anderson, 1979). Perbedaan paling mendasar dari *policy decision* dan *policy statement* adalah terletak pada instrumentasi dan daya mengikat atau memaksanya, di mana *policy decision* karena instrumentasi dimuat dalam suatu instrumen regulasi maka bersifat *legally binding*, memaksa, cenderung kaku, dan perubahannya memerlukan proses dan prosedur yang relatif rumit, demikian pula sebaliknya.

Terminologi kebijakan kelautan dalam banyak literatur sering disandingkan atau dipergunakan secara bergantian dengan konsep kebijakan kealutan terintegrasi (*integrated ocean policy*). Konsep yang terakhir ini sebenarnya merupakan konsep baru yang lahir seiring dengan semakin menguatnya perhatian terhadap isu lingkungan pasca UNCED 1992 dan lahirnya beberapa instrumen hukum internasional seperti UNCLOS, CBD, dan UNFCCC. Menurut Koivurova kebijakan kelautan terintegrasi merupakan generasi kedua, dimana jika pada generasi pertama kebijakan kelautan lebih difokuskan pada aspek koordinasi berbagai kegiatan pemanfaatan laut, maka generasi berikutnya memberikan perhatian cukup serius terhadap bagaimana menangani dampak dari kegiatan tersebut terhadap ekosistem laut (Koivurova, 2009). Menurut Levy, kebijakan kelautan terintegrasi mencakup lima elemen yang satu sama lain saling terkait yaitu: (1) dimensi ruang; (2) yurisdiksi atau kewenangan; (3) aktor; (4) kepentingan atau isu; dan (5) pengaturan administratif (Levy, 1993).

Elemen pertama terkait dengan cakupan area geografis di mana kebijakan diterapkan. Identifikasi terhadap dimensi ruang sangat penting untuk dapat mengetahui interkoneksi sekaligus memetakan *overlap* antarruang. Elemen kedua merujuk pada area atau lingkup dimana pemerintah melalui institusi-institusinya melaksanakan tugas dan fungsi yang melekat kepadanya. Elemen ketiga terkait dengan pelibatan semua pemangku kepentingan, baik lembaga pemerintah maupun lembaga non pemerintah (swasta, akademisi, ilmuwan, peneliti, dll.), yang harus memiliki peran aktif, utamanya pada fase perencanaan dan implementasi (Vallejo, 1994 dalam Repetto, 2005). Elemen keempat terkait dengan identifikasi isu atau kepentingan-kepentingan prioritas yang akan

menjadi input dalam penetapan tujuan dan strategi kebijakan yang harus terintegrasi dengan perencanaan pembangunan nasional (Vallejo, 1994 dalam Repetto, 2005). Elemen terakhir terkait dengan sistem administrasi, dimana pelaksanaan sebuah kebijakan memerlukan dukungan dan komitmen penuh dari pengambil kebijakan level atas untuk dapat memastikan kebijakan yang diambil menjadi prioritas untuk dilaksanakan, antara lain dengan membangun mekanisme koordinasi yang efektif antarinstansi pemerintah.

Saat ini konsep kebijakan kelautan terintegrasi telah diterima luas baik pada tingkat global, regional, maupun nasional. Pada level nasional, kebijakan kelautan terintegrasi ditetapkan agar negara dapat melaksanakan tanggung jawab penata kelolaan, mengharmonisasikan hukum dan pemanfaatan laut yang ada, mempromosikan koordinasi antarlembaga pemerintah yang terkait dengan pemanfaatan ruang dan sumber daya, dan mengoptimalkan manfaat dari penggunaan sumber daya laut dalam batas keberlanjutan (Cicin-Sain, 2004 dalam Garcia, 2005). Tidak adanya kerangka kebijakan kelautan yang terintegrasi disinyalir akan memicu timbulnya masalah koordinasi yang mengarah pada tumpang tindih dan duplikasi fungsi antarlembaga pemerintah (Vallejo, 1994 dalam Garcia, 2005).

Meskipun demikian, pada tataran implementasi, konsep kebijakan kelautan terintegrasi ternyata bukan sesuatu yang sederhana dan mudah. Alih-alih mudah diimplementasikan, Levy justru berani mengklaim bahwa sebuah kebijakan yang benar-benar terintegrasi, yaitu kebijakan yang 'rasional' dari semua sudut pandang dan disemua tingkat kepentingan, tidak mungkin ada. Klaim tersebut didasarkan pada kompleksitas proses kebijakan dan tipe-tipe permasalahan yang perlu dipertimbangkan dalam pembuatan kebijakan (Levy, 1993). Pendapat senada dikemukakan Koivurova, menurutnya membangun sebuah kebijakan kelautan nasional yang benar-benar efektif merupakan suatu yang sangat sulit. Alasan yang diajukan Koivurova antara lain: (1) bidang kebijakan di lautan yang tidak bisa dilepaskan dari aktivitas di daratan; (2) banyaknya regulasi yang memberikan panduan atas isu-isu yang terkait dengan area laut yang pengawasannya dipercayakan kepada banyak kementerian/ lembaga; (3) kelautan yang umumnya belum menjadi isu politik yang kuat, baik pada tingkat nasional maupun lokal (Koivurova, 2009).

Meskipun konsep kebijakan kelautan terintegrasi tidak mudah diterapkan, bukan berarti konsep tersebut merupakan konsep yang tidak realistis/implementatif, tapi lebih tepat dilihat sebagai sebuah konsep ideal, yang karena kompleksitasnya, untuk mewujudkannya membutuhkan kajian yang mendalam, perencanaan yang matang, penerapan secara bertahap, dan evaluasi secara kontinyu.

Praktik di beberapa negara seperti Australia, Amerika Serikat, Inggris, dan Kanada paling tidak menunjukkan bahwa mereka cukup berhasil menyelesaikan isu-isu kelautan yang krusial melalui penerapan kebijakan kelautan terintegrasi, dan sejauh ini telah menjadi referensi *best practices* bagi penerapan konsep

kebijakan kelautan di negara-negara lain. Praktik di negara-negara tersebut juga menunjukkan bahwa pembentukan kebijakan kelautan terintegrasi memerlukan proses yang cukup panjang dan dukungan komitmen politik yang kuat.

10.1.1 Inisiasi Kebijakan Kelautan Indonesia

Selama lebih dari lima dekade sejak Indonesia merdeka, kebijakan kelautan tidak mendapat tempat dalam agenda pembangunan di Indonesia yang cenderung berbasis daratan. Dalam rentang waktu itu, tidak ada *road map* yang jelas tentang bagaimana pembangunan kelautan nasional seharusnya dijalankan. Segala aktifitas di laut tidak saja terfragmentasi dalam bermacam kepentingan, kelembagaan, kewenangan, dan pengaturan, tetapi juga diwarnai disharmoni dan *overlap* di mana-mana, sehingga pengelolaan sumber daya kelautan tidak berjalan dengan baik dan optimal.

Masa awal orde reformasi menjadi titik balik menguatnya perhatian terhadap arti penting Indonesia sebagai negara kepulauan dengan segala kelebihan dan kekurangannya. Isu mengenai perlunya penguatan angkatan laut, memastikan kontrol yang lebih baik terhadap pulau-pulau kecil terluar, percepatan penyelesaian batas wilayah laut, peningkatan penegakan hukum di laut untuk memastikan keamanan dan keselamatan pelayaran, optimalisasi pemanfaatan sumber daya kelautan secara berkelanjutan, dan peningkatan transportasi laut untuk membuka isolasi kawasan timur mulai menjadi isu prioritas (Anwar: 2018).

Inisiasi mengintegrasikan kebijakan kelautan sendiri dimulai tahun 2000-an, ketika Presiden Abdurrahman Wahid membentuk dua lembaga baru, yaitu Dewan Maritim Indonesia (kemudian menjadi Dewan Kelautan Indonesia-Dekin) dan Departemen Eksplorasi Laut dan Perikanan (saat ini menjadi Kementerian Kelautan dan Perikanan). Dua lembaga itu yang diharapkan memainkan peran dalam perumusan kebijakan dan penyelenggaraan urusan bidang kelautan. Inisiasi penting selanjutnya dilakukan pada masa Pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, di mana untuk pertama kalinya visi kelautan diperkenalkan dalam dokumen Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (UU No. 17 Tahun 2007 tentang RPJPN Tahun 2005–2025), yaitu visi mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional.

Lima tahun kemudian, setelah melalui proses pembahasan yang cukup panjang, Pemerintah bersama DPR RI mengundang UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Meskipun kehadiran undang-undang ini tidak sepenuhnya sejalan dengan ide awal pembentukannya, yaitu sebagai koreksi menyeluruh atas disharmoni dan tumpang tindih semua undang-undang sektor di bidang kelautan, namun paling tidak secara substansi undang-undang ini menjadi satu-satunya regulasi yang mengatur hampir semua aspek kelautan, mulai dari wilayah laut, pembangunan kelautan, pengelolaan kelautan, pengembangan

kelautan, pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut, pertahanan, keamanan, penegakan hukum, keselamatan di laut, tata kelola dan kelembagaan, hingga peran serta masyarakat.

Pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, dengan doktrin poros maritimnya, inisiasi mengintegrasikan dan mengharmonisasikan kebijakan kelautan kembali mendapatkan momentum. Pada awal pemerintahannya, Presiden Joko Widodo telah membentuk Badan Keamanan Laut (Perpres No. 178 Tahun 2014) dan Kementerian Koordinator bidang Kemaritiman (Perpres No. 10 Tahun 2015). Badan Keamanan Laut dibentuk sebagai pelaksanaan dari amanat UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, dengan tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi. Sedangkan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman diberikan tugas pelaksanaan koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian urusan kementerian/lembaga dalam penyelenggaraan pemerintahan di bidang kemaritiman. Sasaran dari pembentukan kedua lembaga ini tidak lain adalah sebagai langkah untuk membangun sinergi pada tata kelola kelautan, termasuk sinergi kelembagaan dalam penanganan penegakan hukum laut.

Inisiasi selanjutnya adalah disahkannya Perpres No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Penyusunan Perpres ini mengacu pada visi pembangunan Indonesia yang tertuang dalam UU No. 17 Tahun 2007 tentang RPJPN Tahun 2005-2025 dan UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Yang diamanatkan Pasal 13 (4) UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan sendiri sebenarnya adalah penyusunan Kebijakan Pembangunan Kelautan dalam bentuk Peraturan Pemerintah. Hal ini sudah ditindaklanjuti dengan disusunnya RPP tentang Kebijakan Pembangunan Kelautan, namun karena pembahasan RPP ini tidak kunjung selesai, kemudian disusun R. Perpres tentang Kebijakan Kelautan Indonesia (dengan cakupan substansi yang sama dengan RPP Kebijakan Pembangunan Kelautan), yang kemudian ditetapkan menjadi Perpres No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

Kebijakan Kelautan Indonesia terdiri dua dokumen, yaitu (1) Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia; dan (2) Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia. Kedua dokumen tersebut merupakan pedoman bagi kementerian/lembaga dan pemerintah daerah untuk melakukan perencanaan, pelaksanaan, serta pemantauan dan evaluasi pembangunan sektor kelautan, sekaligus sebagai acuan bagi masyarakat dan pelaku usaha dalam ikut serta melaksanakan pembangunan sektor kelautan untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia.

Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia memuat visi mewujudkan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia, yaitu menjadi sebuah negara maritim yang maju, berdaulat, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional. Visi tersebut kemudian dijabarkan dalam 12 misi, yaitu: a. terkelolanya sumber daya kelautan secara optimal

dan berkelanjutan; b. terbangunnya kualitas sumber daya manusia, ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan yang andal; c. terbangunnya pertahanan dan keamanan kelautan yang tangguh; d. terlaksananya penegakan kedaulatan, hukum, dan keselamatan di laut; e. terlaksananya tata kelola kelautan yang baik; f. terwujudnya kesejahteraan masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil yang merata; g. terwujudnya peningkatan pertumbuhan ekonomi dan industri kelautan yang berdaya saing; h. terbangunnya infrastruktur kelautan yang andal; i. terselesaikannya aturan tentang tata ruang laut; j. terlaksananya perlindungan lingkungan laut; k. terlaksananya diplomasi maritim; dan l. terbentuknya wawasan identitas, dan budaya bahari.

Kebijakan Kelautan Indonesia disusun berdasarkan enam prinsip dasar, yaitu: (1) wawasan Nusantara; (2) pembangunan berkelanjutan; (3) ekonomi biru; (4) pengelolaan terintegrasi dan transparan; (5) partisipasi; dan (6) kesetaraan dan pemerataan.

Sementara Kebijakan Kelautan Indonesia ini sendiri terdiri atas tujuh pilar, yaitu: 1. pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia; 2. pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut; 3. tata kelola dan kelembagaan laut; 4. ekonomi dan infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan; 5. pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut; 6. budaya bahari; dan 7. diplomasi maritim.

Ketujuh pilar kebijakan kelautan dalam dijabarkan secara lebih detail dalam Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia. Rencana aksi dimaksud disusun untuk menyinergikan program dan kegiatan kementerian/lembaga dalam melaksanakan pembangunan kelautan, yang dirinci dalam strategi, kegiatan, sasaran, target/output, jangka waktu, penanggung jawab, instansi terkait, dan sumber pendanaan.

Secara kelembagaan, kebijakan kelautan Indonesia merupakan kebijakan lintas sektor yang melibatkan seluruh kementerian/lembaga, termasuk pemerintah daerah. Menteri/pimpinan lembaga diberikan tugas dan tanggung jawab untuk melaksanakan dan mengatur lebih lanjut pelaksanaan Kebijakan Kelautan Indonesia sesuai dengan tugas dan wewenangnya masing-masing. Sedangkan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman diberikan tugas sebagai koordinator pelaksanaan, pemantauan, dan evaluasi kebijakan kelautan Indonesia.

Sejauhmana kebijakan ini memenuhi kriteria sebagai sebuah kebijakan kelautan yang terintegrasi? Mengacu pada empat elemen kebijakan kelautan terintegrasi yang dikemukakan Levy, elemen dimensi ruang, yaitu untuk mengidentifikasi dan mengetahui interkoneksi dan memetakan *overlap* antarruang tampaknya sudah terpenuhi. Demikian pula elemen kepentingan/ isu untuk mengidentifikasi isu atau kepentingan-kepentingan prioritas yang terintegrasi dengan perencanaan pembangunan nasional. Titik lemahnya justru terletak pada aspek yurisdiksi atau kewenangan yang masih kurang jelas, terutama dalam merumuskan siapa melakukan apa. Demikian pula elemen

aktor dimana pelibatan pemangku kepentingan (swasta, akademisi, ilmuwan, peneliti, dll.) masih relatif terbatas.

10.1.2 Hambatan Implementasi Kebijakan Kelautan di Indonesia

Mulai menguatnya kesadaran akan arti penting laut sebagai masa depan bangsa yang diikuti dengan sejumlah inisiasi pembentukan kelembagaan dan regulasi bidang kelautan sebagai landasan implementasi kebijakan kelautan di Indonesia merupakan sebuah langkah maju yang telah dicapai Indonesia sejauh ini. Namun tantangan terbesar justru terletak pada sejauh mana kebijakan tersebut dapat diimplementasikan secara efektif. Dari perjalanan tiga tahun sejak diberlakukannya Perpres No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, tampak bahwa implementasi Perpres tersebut masih belum berjalan secara efektif. Hal ini bisa dilihat dari sejumlah indikasi seperti belum terlaksananya sejumlah target dalam rencana aksi seperti belum terselesaikannya penyusunan sejumlah regulasi terkait tata ruang laut nasional, terhambatnya sejumlah proyek strategis nasional karena kendala perizinan, belum terselesaikannya tumpang tindih kewenangan antarinstansi di laut, serta belum terbangunnya persamaan persepsi dan inisiasi aktif dari para pemangku kepentingan di bidang kelautan. Permasalahan-permasalahan tersebut apabila dirunut lebih lanjut berakar dari dua persoalan paling mendasar, yaitu lemahnya instrumen kebijakan dan kurangnya komitmen politik.

Tidak dapat dipungkiri bahwa instrumen kebijakan merupakan salah satu persoalan mendasar dalam implementasi kebijakan kelautan di Indonesia. Dalam kerangka penataan instrumen kebijakan ini, penting untuk dipahami bagaimana posisi kebijakan kelautan dalam kerangka kebijakan pada umumnya, dan bagaimana kebijakan kelautan mengambil bentuk di dalam instrumentasinya. Seperti telah dijelaskan sebelumnya, dalam kerangka kebijakan pada umumnya, kebijakan kelautan merupakan sebuah kebijakan publik (*public policy*) di mana pemerintah bertindak sebagai otoritas pengambil kebijakan. Sebagai sebuah kebijakan publik, kebijakan kelautan dalam bentuk konkritnya dapat berupa *policy decisions* berupa peraturan perundang-undangan yang sifatnya mengikat, maupun berupa *policy statements*, seperti deklarasi poros maritim dunia, pernyataan perang terhadap *IUU fishing*, dan lain-lain.

Dengan demikian, ketika kita berbicara mengenai kebijakan kelautan, pada dasarnya kita bicara mengenai sejumlah instrumen kebijakan di bidang kelautan, yang harus dilihat secara utuh sebagai satu kesatuan yang saling berhubungan satu sama lainnya. Hal ini penting agar kita tidak terjebak dengan pemahaman bahwa yang dimaksud kebijakan kelautan adalah semata-mata apa yang diatur dalam Perpres No. 16 Tahun 2017 tersebut. Meskipun Perpres itu substansinya mengatur secara khusus bagaimana kebijakan kelautan di Indonesia harus dilaksanakan, namun sebagai salah satu bentuk *policy decision*, Perpres ini terikat dengan asas hirarki peraturan perundang-undangan, di mana

peraturan perundang-undangan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi (*lex superiori derogat legi inferiori*).

Dilihat dari jenis peraturan perundang-undangannya, Perpres No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia tentu tidak dalam posisi sebagai pengharmonis atau penyalaras kebijakan yang dimuat dalam peraturan perundang-undangan di atasnya. Karena itu, sepanjang masih terdapat banyak disharmoni dan ketidakselarasan antar undang-undang dan atau peraturan pemerintah di bidang kelautan, sulit untuk mengharapkan kebijakan kelautan yang digariskan dalam Perpres No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia dapat diimplementasikan secara efektif.

Ide dan inisiasi melakukan *omnibus law*, yaitu penataan terhadap regulasi di bidang kelautan secara menyeluruh melalui pembentukan undang-undang yang komprehensif dibidang kelautan memang pernah diinisiasi pemerintah, namun pada pada akhirnya tidak membuahkan hasil. Terlepas dari silang pendapat mengenai konsep *omnibus law* itu sendiri, namun kuatnya resistensi sektor-sektor yang cenderung status quo menjadi kendala utama dalam upaya penataan tersebut. Alhasil, hingga saat ini disharmoni regulasi, utamanya di level undang-undang masih menjadi pekerjaan rumah yang belum terselesaikan.

Upaya mendorong sektor-sektor bersinergi mengikuti kebijakan kelautan Indonesia sering berbenturan, atau bahkan sengaja dibenturkan dengan dengan undang-undang sektor masing-masing. Tidak sedikit kementerian/ lembaga enggan melaksanakan rencana aksi Kebijakan Kelautan Indonesia dengan dalih tidak sejalan dengan undang-undang sektornya. Karena itu, dalam konteks kebijakan kelautan, penataan terhadap regulasi utamanya pada level undang-undang seharusnya menjadi prioritas untuk segera dilaksanakan. Hal ini sebenarnya sudah dirumuskan dalam Pilar ketiga Kebijakan Kelautan Indonesia, yaitu Pilar Tata Kelola dan Kelembagaan yang menasar terciptanya sistem tata kelola kelautan nasional yang komprehensif, terintegrasi, efektif, dan efisien melalui penataan sistem hukum nasional di bidang kelautan. Sayangnya pilar penting ini luput dalam Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia 2016-2019.

Persoalan lain yang berpengaruh terhadap implementasi Kebijakan Kelautan Indonesia adalah belum terbentuknya komitmen politik yang kuat dan solid pada semua tingkatan pemerintahan, termasuk pemerintahan daerah dan pemangku kepentingan lainnya. Komitmen politik pada level atas, dalam hal ini Presiden selaku pengambil kebijakan tertinggi di pemerintahan mempunyai peran yang sangat besar terhadap efektif tidaknya implementasi sebuah kebijakan. Komitmen politik level atas penting dalam memastikan sebuah kebijakan menjadi agenda utama pada seluruh level pemerintahan, pelaksanaan koordinasi antarlembaga menjadi lebih efektif, alokasi sumber daya lebih terfokus, dan respon terhadap setiap kendala menjadi lebih cepat.

Komitmen politik tadi juga harus terdistribusi dan diadopsi menjadi komitmen bersama seluruh pimpinan kementerian/lembaga, pemerintahan daerah, dan unsur pemangku kepentingan lainnya.

Mengutip pendapat Shiffman, bahwa tingkatan komitmen politik level atas tergambar dalam tiga dimensi, yaitu: (1) *'expressed commitment'*, sebuah deklarasi verbal berupa dukungan atas suatu isu oleh pimpinan level atas yang memiliki pengaruh terhadap pimpinan-pemimpin politik; (2) *'institutional commitment'*, yaitu adanya kebijakan spesifik dan infrastruktur organisasi yang mendukung isu tertentu; (3) dan *'budgetary commitment'*, yaitu adanya alokasi sumber daya untuk isu spesifik dengan tolok ukur tertentu (Shiffman, 2007). Dalam konteks kebijakan kelautan di Indonesia, wujud *expressed commitment* tergambar dari *mainstreaming* isu kelautan dalam agenda politik pemilihan presiden Joko Widodo tahun 2014, hingga dicanangkannya Doktrin Poros Maritim Dunia dalam program Kabinet Kerja. Doktrin ini oleh Presiden Joko Widodo bahkan sudah diperkenalkan kepada masyarakat internasional pada KTT Asia Timur pada 13 November 2014 di Nay Pyi Taw, Myanmar. Pengesahan Perpres No. 16 Tahun 2007 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia dan sejumlah instrumen regulasi terkait lainnya merupakan bentuk dari *institutional commitment*. Sedangkan *budgetary commitment* terlihat dari besaran proporsi anggaran untuk pembiayaan program-program yang terkait Doktrin Poros Maritim Dunia dalam alokasi anggaran nasional.

Dari gambaran tersebut sekilas persyaratan adanya komitmen politik pada level atas relatif sudah terpenuhi. Namun faktanya komitmen politik level atas tersebut ternyata tidak cukup terdistribusikan dan diadopsi sebagai komitmen bersama para pimpinan pada berbagai tingkatan pemerintahan di bawah Presiden. Hal ini terlihat dari seringnya pelaksanaan program-program strategis nasional di bidang kelautan terhambat akibat tidak berjalannya koordinasi antarinstansi pemerintahan, baik di pusat maupun di daerah. Mandeknya koordinasi antar sejumlah kementerian/lembaga dalam penyelesaian sejumlah isu seperti disharmoni tata ruang di wilayah pesisir, laut, dan pulau-pulau kecil, dualisme pengelolaan kawasan konservasi serta jenis dan genetik ikan, kebijakan impor garam, industrialisasi perikanan, kebijakan peneggelaman kapal, serta terhentinya sejumlah inisiasi penyusunan regulasi di bidang kelautan merupakan bukti di mana komitmen politik di level pimpinan kementerian/lembaga belum terbangun secara kuat dan solid. Permasalahan yang sama juga terjadi di level daerah. Secara umum kelautan masih belum menjadi isu politik yang benar-benar kuat, bahkan di daerah yang berlabel daerah berciri kepulauan sekalipun. Karena itu, wajar apabila inisiasi dan peran pemerintah daerah dalam implementasi kebijakan kelautan Indonesia masih terasa sangat minim.

Tantangan pelaksanaan Kebijakan Kelautan Indonesia ke depan tentunya tidak mudah, utamanya untuk memastikan bahwa peralihan periode pemerintahan tidak menggeser arah kebijakan yang sudah dicanangkan sebelumnya yaitu menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang

berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia. Banyaknya permasalahan dan hambatan dalam implementasi kebijakan kelautan Indonesia bukan alasan untuk berpaling dan memutar arah haluan kebijakan. Membangun komitmen politik yang benar-benar solid pada seluruh level pelaksana kebijakan dan seluruh pemangku kepentingan merupakan faktor kunci. Diperlukan komunikasi politik yang efektif dan terkoordinasi dengan baik agar setiap pihak terkait menjadi satu visi dalam melaksanakan Kebijakan Kelautan Indonesia. Komunikasi politik pusat dan daerah juga perlu lebih intensif dilakukan untuk mendorong isu kelautan agar menjadi agenda prioritas. Apabila komitmen politik sudah terbentuk pada semua tingkatan, maka langkah selanjutnya adalah melakukan penataan instrumen kebijakan, khususnya regulasi di level undang-undang dan peraturan pemerintah yang selama ini terpasung ego dan kepentingan sektoral.

10.2 Dialektika Desentralisasi Pengelolaan Wilayah Pesisir

Atribut geografis, keragaan, dan keragaman yang dimiliki Indonesia yang ditandai dengan dua pertiga wilayah kedaulatan yang berupa laut, sejatinya menjadikan Indonesia mengepankan maritim sebagai orientasi pembangunan dan basis dalam berpolitik serta berdiplomasi. Namun orientasi tersebut mengalami pembelokan akibat kolonialisme yang mematahkan semangat maritim Bangsa Indonesia. Kolonialisme membelokkan orientasi tersebut menjadi orientasi daratan untuk menghasilkan komoditas perdagangan rempah-rempah yang saat itu merupakan primadona dunia yang sangat menguntungkan pihak penjajah. Orientasi tersebut juga seakan kewalahan untuk bangkit dan cenderung mengalami kemunduran pada era Orde Baru meskipun ada beberapa jargon yang sering didengungkan seperti Benua Maritim Indonesia dan Laut Pemersatu Bangsa. Jargon-jargon tersebut seakan bergaung dalam senyap karena ketidakhadiran kemauan politik yang kuat untuk maritim sehingga cenderung menjadi politik setengah hati untuk maritim.

Setelah lebih dari tiga dekade maritim menjadi orientasi anak tiri dalam pembangunan, kemauan politis Bangsa Indonesia untuk maritim mulai mendapat perhatian. Reformasi tahun 1998 juga membawa nuansa reformasi dalam orientasi pembangunan untuk menjadikan maritim sebagai bagian penting dalam pembangunan yang ditandai dengan perubahan hubungan pusat–daerah yang mulai menoleh laut sebagai bagian dalam urusan pembangunan.

Dalam fase perjalanan implementasinya, perubahan hubungan pusat–daerah dalam mengelola sumber daya laut misalnya, memerlukan penyesuaian yang intensif dan di awal penerapannya berjalan pelan serta ditandai dengan kebingungan dan saling tunggu. Penyesuaian tersebut dijawab dengan berbagai ubah-suai peraturan dasar dalam hubungan pusat-daerah, khususnya peraturan

perundangan yang terkait dengan pemerintah daerah. Dari perspektif ini, politik maritim tidak lepas dari relasi pusat dan daerah yang dinamikanya mengalami pasang surut dalam hubungan kewenangan dan delegasi urusan.

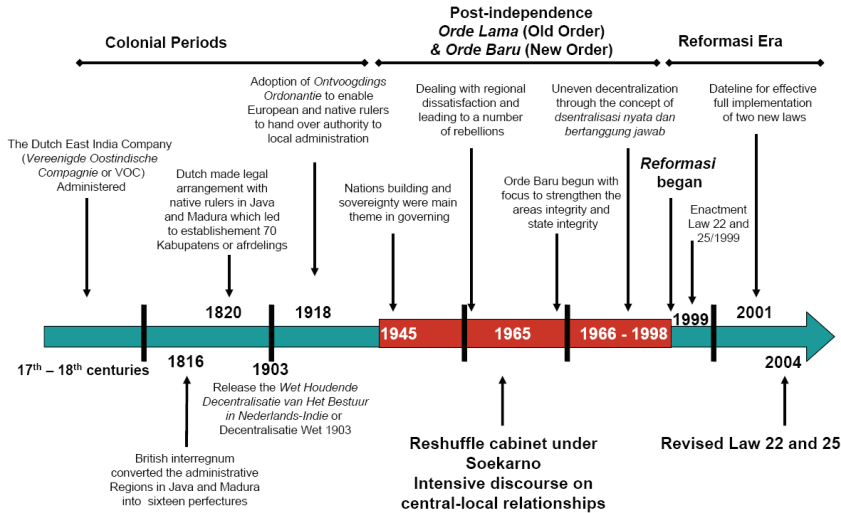
10.2.1 Ada Apa dengan Desentralisasi?

Desentralisasi merupakan konsep yang secara luas telah digunakan dalam strategi pembangunan dan tata pemerintahan yang saat ini banyak diterapkan untuk pengelolaan sumber daya alam. Ada banyak definisi desentralisasi dalam literatur yang melingkupi berbagai rentang perspektif dan dimensi. Keluwesan dan penghargaan terhadap kemajemukan serta keunikan lokal sangat berhubungan dengan popularitas desentralisasi, di samping kaitannya dengan tujuan untuk memberdayakan masyarakat setempat (Thorburn 2002; Turner & Hulme 1997). Benang merah dari semua definisi tersebut adalah pendelegasian kewenangan pengaturan dan pengelolaan dari tingkat pemerintahan yang lebih tinggi kepada yang lebih rendah. Dalam kenyataannya, desentralisasi tidak saja melahirkan cerita sukses namun juga episode kegagalan. Rangkaian ini menciptakan pro dan kontra atas konsep desentralisasi dalam Tabel 1. Diskursus desentralisasi lahir dari studi teoritis dan empiris tentang tingkat efisiensi dan efektifitas dari desentralisasi, yang pada umumnya didominasi oleh teori-teori politik dan ekonomi (Faguet, 1997).

Tabel 1.
Kompilasi diskursus
desentralisasi.
(Disarikan dari
berbagai sumber)

Pro-desentralisasi	Kontra- desentralisasi
<ul style="list-style-type: none"> • Membuka partisipasi yang lebih luas dalam bidang politik, ekonomi serta aktifitas sosial. • Mengentaskan kemampetan dalam proses pengambilan keputusan yang sering disebabkan panjangnya rentang birokrasi di tingkat pusat • Memangkas prosedur birokrasi yang rumit, bertele-tele serta tidak perlu • Meningkatkan sensitifitas aparat pemerintahan terhadap kondisi dan kebutuhan lokal • Membantu jangkauan Pemerintah Pusat untuk cakupan pelayanan yang lebih luas • Meningkatkan partisipasi politik dan keterwakilan dari berragam kelompok politik, etnis, agama dan budaya dalam proses pembuatan keputusan. • Membantu kemandegan rutinitas tugas Pemerintah Pusat yang bertumpu pada kebijakan. • Meningkatkan efektifitas dan koordinasi antar tingkat pemerintahan. • Memberikan kesempatan yang lebih besar bagi masyarakat lokal untuk berpartisipasi dalam proses pengambilan keputusan. • Memungkinkan terwujudnya program-program pembangunan dan jasa pelayanan yang lebih kreatif, inovatif dan resposif karena dibuka kesempatan untuk melakukan terobosan dan langkah inovasi yang bersifat lokal. • Meningkatkan stabilitas politik dan keutuhan nasional . 	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak selalu efisien, terutama untuk pelayanan dan program pembangunan yang distandarisasi, bersifat rutin serta berbasiskan jejaring. • Hilangnya skala ekonomi dan kontrol atas sumber daya pembiayaan yang sangat terbatas oleh Pemerintah Pusat • Kurang efisien dan efektif dalam pemberian pelayanan jika tidak didukung oleh administrasi serta kemampuan teknis yang kuat di tingkat lokal. • Koordinasi kebijakan nasional menjadi lebih rumit. • Berpotensi memunculkan KKN di tingkat lokal • Berpotensi menciptakan peluang bagi elit lokal untuk menyalahgunakan wewenang dan tanggung jawab dalam perencanaan dan Pengelolaan program serta proyek pembangunan. • Cenderung menciptakan jurang pemisah yang lebih besar antara kapasitas masyarakat dan daerah dengan berbagai tingkat organisasi lainnya. • Jika institusi penyelenggara desentralisasi lemah, maka berpotensi memberikan hasil yang kurang memuaskan bahkan mengecewakan.

Decentralization Timeline



Tabel 2.
Sejarah
desentralisasi di
Indonesia
(Siry, 2008)

Di Indonesia, desentralisasi juga tidak terlepas dari debat pro dan kontra. Desentralisasi di Indonesia mengalami pasang surut (Mokhsen 2003) yang ditandai dengan bongkar pasang kebijakan (Tabel 2), terutama yang berkaitan dengan kebijakan fiskal serta perimbangan keuangan pusat dan daerah. Sebagai warisan kolonial, perjalanan desentralisasi membebaskan pola pengawasan dan kontrol yang kuat dari tingkatan pemerintahan yang lebih tinggi. Dinamika desentralisasi di Indonesia juga ditandai dengan tarik ulur kedaulatan dan keutuhan nasional dengan pengakomodasian keberagaman regional. Kebijakan desentralisasi di Indonesia selalu harus dibingkai dengan konsep negara kesatuan yang terkadang terkesan gagap jika dibenturkan dengan konsep federasi.

Pada masa Orde Baru (1966 – 1998) banyak yang kesulitan untuk mengartikan makna desentralisasi dan otonomi daerah secara nyata dalam bingkai negara kesatuan (Mokhsen 2003: 97). Hal ini berkaitan dengan lemahnya kerangka hukum yang mengakomodir pembentukan pemerintah daerah yang semi-independen sebagai bias interpretasi terhadap UU No 5/1974. Sehingga pola supervisi dan pemantauan tingkat pemerintahan yang lebih tinggi terhadap yang lebih rendah sangat mendominasi corak dan gaya pemerintahan Orde Baru.

Pada era reformasi, nuansa desentralisasi ditandai dengan mengentalnya desentralisasi politik dan terabaikannya agenda kesiapan aparatur dan perangkat peraturan pendukung dalam menerapkan kebijakan desentralisasi. Pada era reformasi, agenda pemilihan Kepala Daerah (Pilkada) juga secara langsung telah melakukan perubahan mendasar dan koreksi terhadap UU 22/1999, di samping pendefinisian ulang hubungan keuangan pusat dan daerah.

Rangkaian perjalanan desentralisasi di Indonesia membingkai desentralisasi PWP, yang dapat dikategorikan dalam lima periode waktu: pra-kolonial, pra-kemerdekaan atau masa kolonial, pasca-kemerdekaan (1945 – 1950), Orde Lama (1950 – 1966), Orde Baru (1966 – 1998), dan Reformasi (1999 – sekarang). Setiap paruh waktu tersebut mengandung kerangka hukum, politik dan pengelolaan dalam pemanfaatan wilayah pesisir yang juga mengalami pasang surut.

Pada masa Orde Baru, PWP dicirikan dengan konflik pemanfaatan yang sangat tinggi sebagai akibat tumpang tindih kewenangan pengelolaan (Purwaka and Sunoto 1997). Konflik yang timbul umumnya disebabkan minimnya pengakuan hak ulayat dan hak masyarakat setempat serta rendahnya pengakuan hubungan ketergantungan masyarakat terhadap sumber daya (Down to Earth, 2000). Kompetisi antar sektor yang cenderung mengedepankan agenda sektor masing-masing turut mewarnai pola pengelolaan wilayah pesisir yang berujung pada kurang koordinasi, tumpang tindih serta ketidakcocokan antar sektor (Dahuri *et al.*, 1996; Purwaka & Sunoto 1997). Hal ini juga diperparah karena umumnya ego-sektoral kurang bahkan tidak bertumpu pada konsep keberlanjutan. Kalaupun ada, konsep keberlanjutan lebih ditekankan atau merujuk ke sektor masing-masing. Di sisi lain, Pemda yang diharapkan sebagai ujung tombak di daerah cenderung tidak bergigi karena ketidakjelasan kewenangan pengelolaan (Butarbutar *et al.*, 1997).

10.2.2 Pendulum Perubahan

Momentum reformasi dengan paket undang-undang pemerintahan daerah yang membawa perubahan mendasar dalam tata hubungan pemerintahan pusat–daerah, memberikan kewenangan bagi Pemda untuk memainkan fungsi dan peranan dalam pengelolaan wilayah pesisir. Momentum ini menjadi pendulum perubahan PWP yang memasuki babak baru dengan disyehkannya Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah atau lebih dikenal dengan nama UU Desentralisasi/UU Otonomi Daerah (UU 22/1999). UU tersebut memberikan tanggung jawab pengelolaan sumber daya pesisir kepada Pemerintah Kabupaten/Kota sepertiga dari wilayah pengelolaan provinsi yang sejauh 12 mil. UU 22/1999 yang merupakan langkah terobosan dalam pengelolaan wilayah pesisir dengan memberi Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota kewenangan pengelolaan sepertiga dari wilayah pengelolaan provinsi yang sejauh 12 mil.

Devolusi tanggung jawab tersebut merupakan perubahan mendasar dalam hubungan hirarkis Pemerintah Pusat, Provinsi dan Kabupaten/Kota dalam nuansa kemitraan dan kebersamaan. Rentang hirarkis dalam birokrasi dipangkas untuk lebih mendekatkan jangkauan pelayanan kepada masyarakat dan pemangku kepentingan. Keterlibatan masyarakat dan pemangku kepentingan dalam proses pembuatan keputusan juga dijamin oleh undang-undang. Desentralisasi pengelolaan dan tanggung jawab ini telah mengukir pola pengelolaan sumber daya pesisir di Indonesia menapaki babak baru. Momentum ini menuntut Pemda

untuk lebih jeli dan kreatif dalam mengejewantahkan hakekat desentralisasi Pengelolaan Wilayah Pesisir (desentralisasi PWP) serta sumber daya yang terkandung di dalamnya. Hal ini berimplikasi pada kemauan dan kemampuan Pemda dalam tata pemerintahan dan tata kelola wilayah pesisir.

Tata kelola wilayah pesisir sebagaimana diamanatkan UU 22/1999 memberikan kewenangan bagi Pemda untuk mengelola wilayah pesisir dan sumber daya yang terkandung di dalamnya sesuai dengan karakteristik setempat sejauh sepertiga dari wilayah kewenangan Pemerintah Provinsi. Amanat ini tidak saja menuntut kesiapan Pemda dalam menjalankan mandat baru, namun juga kejelian untuk mengelola wilayah pesisir lebih berkeadilan dan berkelanjutan bagi sumber daya pesisir dan pemangku kepentingan setempat. Minimnya personil, pembiayaan, peralatan dan dokumen (P3D) dalam menjalankan desentralisasi PWP merupakan tantangan baru bagi Pemda. Makalah ini mengkaji peran yang diambil Pemda dalam merespon amanat pengelolaan wilayah pesisir serta dinamika politik lokal yang timbul atau berdampak pada pengelolaan wilayah pesisir.

10.2.3 Pendulum Dinamika

Dinamika desentralisasi PWP pada awal pemberlakuan pasal 3 dan 10 UU 22/1999 telah menegaskan pentingnya kesiapan aparatur birokrasi dan legislatif di daerah dalam menjalankan amanat UU tersebut. Di sisi lain desentralisasi PWP juga menuntut kesiapan dan konsistensi Pemerintah Pusat untuk menjabarkan amanat undang-undang tersebut dalam bentuk peraturan perundangan turunannya. Namun sayang dua hal ini seakan tenggelam dalam hiruk pikuk dan kentalnya nuansa desentralisasi politik baik di tingkat pusat, provinsi maupun kabupaten/kota.

Adanya potensi konflik yang tercipta karena pemahaman sempit terhadap UU 22/1999 menegaskan pentingnya kearifan dalam menyikapi kewenangan pengelolaan wilayah pesisir. Kearifan dimaksud mencakup perlunya rasionalisasi dan kerjasama antar daerah dalam menjalankan amanat pengelolaan wilayah pesisir yang baru pertama kali secara *de jure* dan jelas diamanatkan dalam undang-undang pemerintahan daerah.

Efisiensi dan efektivitas penyelenggaraan pemerintahan daerah perlu ditingkatkan dengan lebih memperhatikan aspek-aspek hubungan antar susunan pemerintahan dan antar pemerintahan. daerah, potensi dan keanekaragaman daerah, peluang dan tantangan persaingan global dengan memberikan kewenangan yang seluas-luasnya kepada daerah disertai dengan pemberian hak dan kewajiban menyelenggarakan otonomi daerah dalam kesatuan sistem penyelenggaraan pemerintahan negara. UU 22/ 1999 setelah beberapa tahun penerapannya tidak sesuai dengan perkembangan keadaan, ketatanegaraan, dan tuntutan penyelenggaraan otonomi daerah sehingga perlu diganti. Pada tahun 2004, UU 22/1999 diubah menjadi Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (UU 32/2004).

Pasal 3 dan 10 UU 22/1999 mengalami penggabungan dalam UU 32/2004 menjadi Pasal 18. Perbedaan mendasar dari penggabungan ini adalah digunakannya kata “diberikan kewenangan” yang bermakna pendelegasian wewenang pengelolaan wilayah laut dan Pesisir, sehingga nuansa pengkavlingan laut sebagaimana dialami dalam penerapan UU 22/1999 bisa ditepis. Melalui pasal ini juga diatur bagi hasil atas pengelolaan sumber daya alam di bawah dasar dan/atau di dasar laut (Ayat 2). Dalam pasal ini juga lebih dipertegas tentang tata batas yang berbunyi “Kewenangan untuk mengelola sumber daya di wilayah laut sebagaimana dimaksud pada ayat (3) paling jauh 12 (dua belas) mil laut diukur dari garis pantai ke arah laut lepas dan/atau ke arah perairan kepulauan untuk provinsi dan 1/3 (sepertiga) dari wilayah kewenangan provinsi untuk kabupaten/kota. Pada ayat (4)”, bahkan juga pengaturan jika wilayah laut perbatasan sebagaimana Ayat 5 berbunyi “*Apabila wilayah laut antara 2 (dua) provinsi kurang dari 24 (dua puluh empat) mil, kewenangan untuk mengelola sumber daya di wilayah laut dibagi sama jarak atau diukur sesuai prinsip garis tengah dari wilayah antar 2 (dua) provinsi tersebut, dan untuk kabupaten/kota memperoleh 1/3 dari wilayah kewenangan provinsi dimaksud*”.

Dalam UU 32/2004, kewenangan Pemda dalam pengelolaan wilayah pesisir mencakup enam hal (Ayat 3) yakni (i) eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan kekayaan laut; (ii) pengaturan administratif; (iii) pengaturan tata ruang; (iv) penegakan hukum terhadap peraturan yang dikeluarkan oleh daerah atau yang dilimpahkan kewenangannya oleh Pemerintah; (v) ikut serta dalam pemeliharaan keamanan; dan (vi) ikut serta dalam pertahanan kedaulatan negara.

Tahun 2007 merupakan momentum penting dalam pengelolaan wilayah pesisir yang ditandai disyahkannya Undang Undang Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau–Pulau Kecil (UU 27/2007) yang pembagian kewenangan pengelolaannya merujuk kepada mandat UU 22/1999. Lahirnya UU 27/2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil merupakan mempertegas kebijakan desentralisasi PWP. Dalam UU 27/2007, pengelolaan wilayah pesisir (PWP) didefinisikan sebagai “suatu proses perencanaan, pemanfaatan, pengawasan, dan pengendalian sumber daya pesisir antar sektor, antara Pemerintah dan Pemerintah Daerah, antara ekosistem darat dan laut, serta antara ilmu pengetahuan dan manajemen untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat”.

Definisi PWP ini melingkupi konsep pengelolaan dan pemantauan atas pemanfaatan sumber daya pesisir dari berragam aktifitas. Lebih lanjut PWP mencakup perizinan, pengaturan, pembiayaan dan aktivitas pembangunan yang konsisten dengan kebijakan pengelolaan. Dalam konteks desentralisasi, Pemda diberikan mandat yang lebih luas untuk mengatur dan mengelola wilayah pesisirnya yang dibingkai dengan tata cara dan mekanisme perencanaan dan pengelolan wilayah pesisir untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat di wilayah administrasinya.

Sebelum lahirnya UU 27/2007, urusan pengaturan pengelolaan wilayah pesisir tidak tertera secara jelas dan tegas dalam suatu produk hukum perundang-undangan yang komprehensif. PWP hanya menjadi bagian pelengkap dan lebih sering tidak dianggap yang berdampak timbulnya kekosongan kepastian hukum di wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil. Hal ini juga diperparah dengan semangat ego sektoral dalam berbagai peraturan perundangan pra-UU27/2007 seperti pada UU Perikanan (UU Nomor 9 Tahun 1985), UU ZEE (UU Nomor 5 Tahun 1983), UU Penataan Ruang (UU Nomor 24 Tahun 1992), UU Keanekaragaman Hayati (UU Nomor 5 Tahun 1994).

Devolusi tanggung jawab diharapkan dapat meningkatkan kepedulian Pemda akan pentingnya sumber daya pesisir. Tantangan berat seperti menangani degradasi sumber daya pesisir menjadi satu alasan penting perlunya pendelegasian tanggung jawab kepada Pemda, di samping mengedepankan azas pemanfaatan berkelanjutan bagi sumber daya pesisir dan pemangku kepentingan. Tentunya pendelegasian ini harus diimbangi juga dengan pendelegasian sumber daya dan sarana pendukung yang mencakup personil, pembiayaan, peralatan dan dokumen (P3D) untuk pengelolaan wilayah pesisir.

Wilayah pesisir dan sumber daya yang terkandung didalamnya diharapkan menjadi entitas ekonomi bagi pembangunan daerah dan kemandirian lokal (Siry, 2010). Dalam konteks inilah desentralisasi PWP dipandang sebagai pilar bagi pengelolaan wilayah pesisir yang berkelanjutan. Namun dari berbagai kasus, desentralisasi PWP disalahpahami sebagai bentuk pembatasan kepemilikan dan pengurusan sumber daya pesisir atas nama peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) khususnya yang bernilai ekonomis tinggi. Minimnya koordinasi dan masih parsialnya pola PWP adalah contoh rendahnya tingkat kepedulian Pemda terhadap PWP. Hal ini merupakan cerminan masih perlunya pemberdayaan Pemda dalam desentralisasi PWP.

Pendulum dinamika desentralisasi berdenyut lagi pada tahun 2014 dengan dirubahnya UU 32/2004 menjadi UU 23/2014. Perubahan ini membawa konsekuensi perubahan yang sangat fundamental yang ditandai ditariknya kembali kewenangan pengelolaan wilayah pesisir dari Pemda ke Pemerintah Provinsi. Penarikan kewenangan tersebut didasari sulitnya pembagian urusan yang berkaitan dengan keruangan dan ekologis sebagaimana ditegaskan dalam naskah akademis yang melatari perubahan pembagian kewenangan tersebut, sebagai berikut:

“Selama satu dekade pelaksanaan Otonomi Daerah, ternyata pembagian Urusan Pemerintahan yang berdampak ekologis sulit untuk dibagi khususnya antara Daerah Provinsi dengan Daerah Kabupaten/Kota. Urusan pemerintahan seperti kehutanan, kelautan dan perikanan sering dalam praktek dibagi berdasarkan batas-batas administrasi pemerintahan sedangkan Urusan-Urusan Pemerintahan tersebut pengelolaannya akan lebih efektif dan efisien dikelola berdasarkan pendekatan ekologis yang sering tidak sesuai dengan batas-batas administrasi pemerintahan. Demikian juga halnya dalam

pengelolaan laut yang berbasis 4 mil untuk Kabupaten/Kota dan 4 mil sampai 12 mil untuk Provinsi, dalam realitas sering banyak menimbulkan permasalahan sehingga mengganggu efektifitas penyelenggaraan Pemerintahan Daerah di bidang kelautan. Untuk kelancaran jalannya Pemerintahan Daerah, maka kewenangan pengelolaan Urusan Pemerintahan yang berdampak ekologis akan lebih efektif diserahkan ke tingkat provinsi. Namun untuk menjamin keadilan, kabupaten/kota mendapatkan bagi hasil dari penerimaan yang dihasilkan dari penyelenggaraan urusan tersebut.”

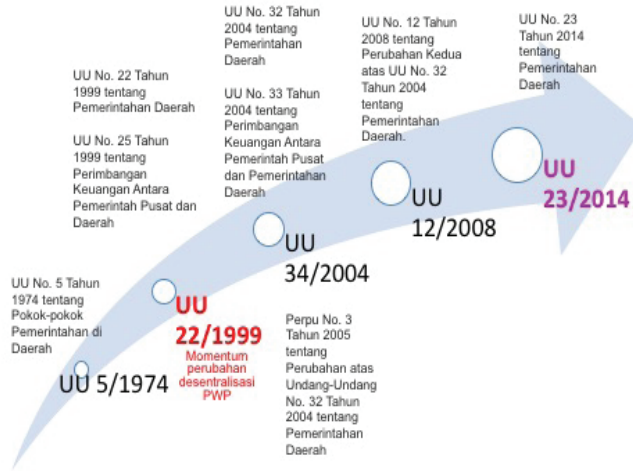
Tabel-3.
Pasal UU 23/2014
yang memuat
perubahan
pembagian urusan.

Pasal 14	(Ayat 1) Penyelenggaraan Urusan Pemerintahan bidang kehutanan, kelautan, serta energi dan sumber daya mineral dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi. (Ayat 5) Daerah kabupaten/kota penghasil dan bukan penghasil mendapatkan bagi hasil dari penyelenggaraan Urusan Pemerintahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1). (Ayat 6) Penentuan Daerah kabupaten/kota penghasil untuk penghitungan bagi hasil kelautan adalah hasil kelautan yang berada dalam batas wilayah 4 (empat) mil diukur dari garis pantai ke arah laut lepas dan/atau ke arah perairan kepulauan.
Pasal 17	(Ayat 1) Daerah Provinsi diberi kewenangan untuk mengelola sumber daya alam di laut yang ada di wilayahnya
Pasal 20	Ayat 1) Urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan Daerah provinsi diselenggarakan sendiri oleh Daerah provinsi; dengan cara menugasi Daerah kabupaten/kota berdasarkan asas Tugas Pembantuan; atau dengan cara menugasi Desa.
Pasal 21	Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan urusan pemerintahan konkuren diatur dalam peraturan pemerintah.
Pasal 30	Ketentuan lebih lanjut mengenai kewenangan Daerah provinsi di laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 dan Daerah Provinsi yang Berciri Kepulauan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 dan Pasal 29 diatur dengan peraturan pemerintah.
Pasal 236	Untuk menyelenggarakan Otonomi Daerah dan Tugas Pembantuan, Daerah membentuk Perda.
Pasal 407	Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, semua peraturan perundang-undangan yang berkaitan secara langsung dengan Daerah wajib mendasarkan dan menyesuaikan pengaturannya pada Undang-Undang ini.

Perubahan ini dipertegas dengan terbitnya beberapa pasal yang merubah secara drastis kewenangan Pemda, yang secara rinci dipaparkan pada Tabel -3.

Dengan penegasan perubahan ini memiliki implikasi di awal terbitnya karena belum terbitnya Peraturan Pelaksanaan UU 23/2014, masih kurangnya proporsional perimbangan keuangan pusat dan daerah dalam sektor migas, belum sinkronnya peran UPT Kementerian dengan kebijakan daerah serta pembagian kewenangan antara pusat dan daerah dalam pengelolaan sumber daya alam bersifat sentralistik.

Pendulum Dinamika Desentralisasi PWP



Tabel-4.
Pendulum
Dinamika
Desentralisasi PWP

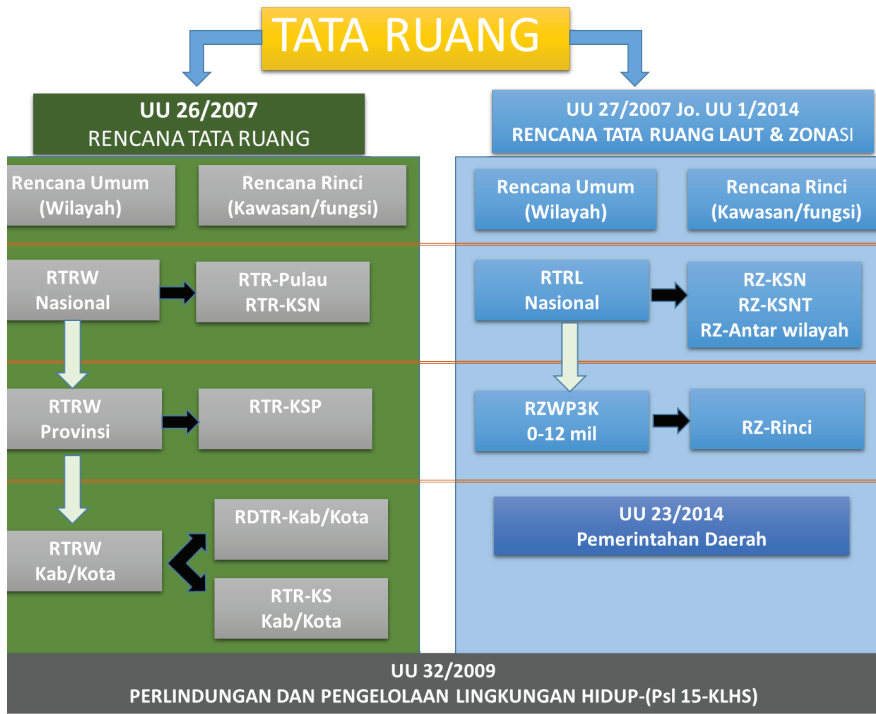
Pendulum dinamika desentralisasi ditandai dengan tarik ulur kewenangan pengelolaan dimulai dari hampir 25 tahun kerangka hukum untuk desentralisasi PWP tidak muncul di permukaan (1974 – 1999), dan menjadi titik balik pendelegasian ke Pemda di saat reformasi terjadi. Titik balik ini mengalami tiga kali perubahan yang akhirnya menetapkan provinsi sebagai unit pemerintahan yang memiliki kewenangan pengelolaan (Tabel-4).

10.2.4 Takaran Politik Desentralisasi PWP

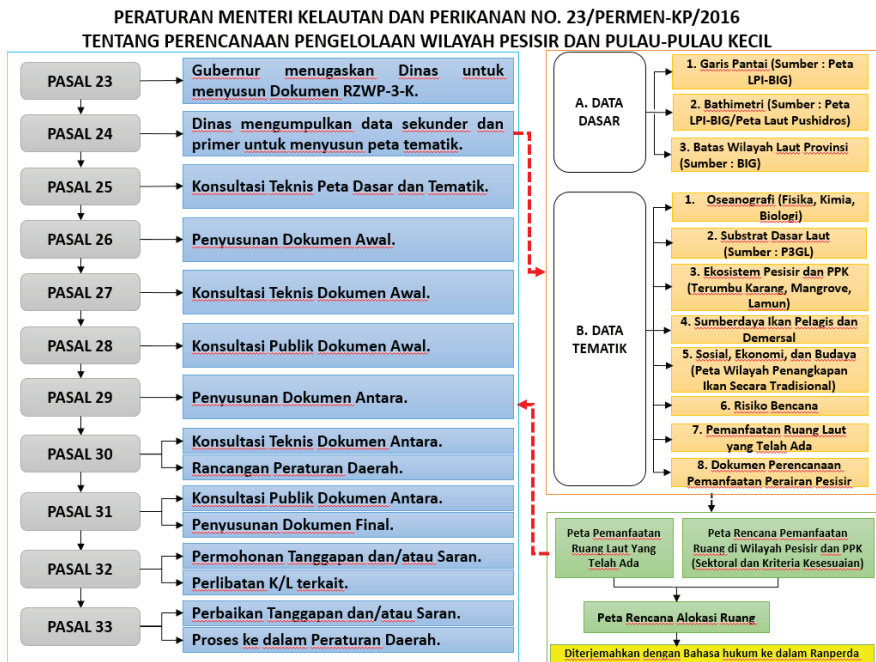
UU 23/2014 menjadi rujukan relasi politik desentralisasi PWP di Indonesia. UU ini mewarnai pembagian urusan pemerintahan yang ada di perubahan UU 27/2007 yang menjadi Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (UU 1/2014). Meskipun secara hirarkis penomoran UU 1/2014 lebih dulu diundangkan dibanding UU 23/2014, namun substansi pembagian kewenangan telah mengikuti mandat UU 23/2014.

Salah satu takaran politik desentralisasi PWP adalah adanya kewajiban Pemerintah Provinsi menyusun Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (RZWP3K) untuk ketentuan pemanfaatan ruang dari esbagian perairan pesisir dan pulau-pulau kecil secara menetap wajib memiliki izin lokasi. Izin lokasi ini merupakan bentuk penyempurnaan dari Hak Pengusahaan Perairan Pesisir (HP3) yang sebelumnya diamanatkan UU 27/2007 dan dibatalkan oleh Mahkamah Konstitusi (MK). Pembatalan tersebut dikabulkan MK pada , 16 Juni 2011 atas tuntutan Koalisi Tolak HP3 yang terdiri dari 9 lembaga dan 25 individu perwakilan nelayan, dan menggugat 14 pasal dalam UU No.27/2007 yang “dianggap melegalkan perampasan ruang hidup masyarakat pesisir. Mereka menilai, pasal HP3 yang diakomodir UU tersebut bertentangan dengan pasal 33 UUD 1945.” (Mongabay, 2010).

Tabel-5. Hubungan RZWP3K dengan peraturan perundangan lainnya.



Tabel-6. Mekanisme Penyusunan RZWP-3K.



Izin lokasi dalam RZWP3K merupakan kewenangan Pemerintah Provinsi sesuai amanat UU 23/2014 mengelola ruang laut sampai dengan 12 mil di luar minyak dan gas bumi serta penerbitan izin dan pemanfaatan ruang laut di bawah 12 mil di luar minyak dan gas bumi. Hal ini berimplikasi pada kewajiban Pemerintah Provinsi menetapkan Peraturan Daerah Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (RZWP3K). Dalam konteks tata ruang, RZWP3K merupakan pengejawantahan tata ruang di wilayah pesisir, laut dan pulau-pulau kecil karena mengatur alokasi ruang rencana pemanfaatan dan pengelolaan. RZWP3K harus sinergi dengan UU 26/2007 tentang Tata Ruang dan UU 32/2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Tabel-5). Mekanisme penyusunan RZWP3K sudah diatur dalam Peraturan Menteri (tabel-6).

Sampai saat ini, 23 provinsi telah menyelesaikan RZWP3K Provinsi yang dilegalkan menjadi Peraturan Daerah (Perda) dengan rincian sebagai berikut:

1. Sulawesi Utara: Perda No. 1 Tahun 2017 (14 Maret 2017)
2. Sulawesi Barat: Perda No. 6 Tahun 2017 (30 Okt 2017)
3. NTB: Perda No. 12 Tahun 2017 (10 Nov 2017)
4. NTT: Perda No. 4 Tahun 2017 (13 Nov 2017)
5. Sulawesi Tengah: Perda No. 10 Tahun 2017 (22 Des 2017)
6. Jawa Timur: Perda No. 1 Tahun 2018 (5 Feb 2018)
7. Lampung: Perda No. 1 Tahun 2018 (15 Jan 2018)
8. Sumatra Barat: Perda No. 2 Tahun 2018 (26 Feb 2018)
9. Maluku : Perda No. 1 Tahun 2018 (7 Agustus 2018)
10. Maluku Utara : Perda No. 2 Tahun 2018 (27 Agustus 2018)
11. Kalimantan Utara: Perda No. 4 Tahun 2018 (14 Agustus 2018)
12. DIY : Perda No. 9 Tahun 2018 (24 Sept 2018)
13. Kalimantan Selatan : Perda No. 13 Tahun 2018 (16 Juli 2018)
14. Gorontalo : Perda No. 4 Tahun 2018 (26 September 2018)
15. Jawa Tengah : Perda No. 13 Tahun 2018 (21 Desember 2018)
16. Kalimantan Barat : Perda No. 1 Tahun 2019 (16 Januari 2019)
17. Kalimantan Tengah : Perda No. 1 Tahun 2019 (8 Januari 2019)
18. Jawa Barat : Perda No. 5 Tahun 2019 (25 Februari 2019)
19. Sumatra Utara : Perda No. 4 Tahun 2019 (18 Maret 2019)
20. Sulawesi Tenggara : Perda No. 9 Tahun 2018 (31 Desember 2018)
21. Sulawesi Selatan : Perda No. 2 Tahun 2019
22. Bengkulu : Perda No. 5 Tahun 2019 (2 Juli 2019)
23. Jambi : Perda No. 20 Tahun 2019 (9 Desember 2019)

RZWP3K telah mendapat perhatian Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) yang telah mengkaji dan menerbitkan Hasil Kajian KPK tahun 2014 tentang Sistem Pengelolaan Ruang Laut dan Sumber daya Kelautan Indonesia sebagai bagian kegiatan Gerakan Penyelamatan Sumber daya Alam Indonesia Sektor Kelautan. Hasil kajian tersebut menunjukkan sejumlah persoalan sebagai berikut:

1. Penataan ruang laut yang belum lengkap dan masih bersifat parsial
2. Penataan Perizinan kelautan dan perikanan
3. Sistem data dan informasi terkait wilayah laut, penggunaan ruang laut, dan pemanfaatan sumber daya yang ada di dalamnya, belum lengkap dan tidak terintegrasi
4. Tidak terkendalinya pencemaran dan kerusakan di laut

Berdasarkan Kajian KPK tersebut disepakati bersama oleh KPK dan 20 Kementerian 7 lembaga dan 34 Provinsi untuk menuntaskan persoalan di sektor kelautan salah satunya adalah Penyusunan RZWP3K di setiap provinsi.

10.2.5 Menakar Arah Pendulum

Desentralisasi PWP merupakan pembagian urusan pemerintahan konkuren pilihan, yang kewenangan pemerintahan tersebut diperoleh secara atribusi, yakni kewenangan yang diperoleh secara langsung dari peraturan perundang-undangan. Kewenangan PWP yang dilakukan oleh pemerintah daerah provinsi meliputi perencanaan, pemanfaatan, pengawasan dan pengendalian. Di mana dalam setiap tahapan pengelolaan terdapat peranan pemerintah daerah provinsi.

Hasil telaah Siry (2010) memberikan telaah bahwa proses desentralisasi PWP ditandai dengan:

1. Tingginya tingkat politisasi dalam proses penerapan program kelautan dan perikanan yang berakar dari kentalnya nuansa kebijakan yang berbias kekerabatan dan kesukuan.
2. Adanya pemekaran wilayah juga menuntut perlunya melakukan kaji ulang akan fokus kebijakan dan program PWP karena berkurangnya cakupan wilayah pesisir di kabupaten induk dan kabupaten/kota baru yang dimekarkan.
3. Perlunya reformasi birokrasi dalam penerapan desentralisasi PWP.
4. Perlunya adopsi pola-pola administrasi publik baru (*new public management tools*) seperti anggaran dan kepegawaian berbasis kinerja, pakta integritas dalam proses lelang dan jabatan, bisa menjadi langkah maju yang dapat memacu terciptanya Pemda yang lebih berkemampuan dalam menerapkan desentralisasi PWP.

Akankah arah pendulum dinamika desentralisasi PWP menjanjikan untuk penerapan desentralisasi PWP yang lebih baik dan berdampak pada wilayah pesisir? Ada beberapa persyaratan yang harus dipenuhi untuk melakukan penerapan desentralisasi PWP yang lebih baik. Desentralisasi PWP membutuhkan pemahaman dan kepedulian akan mengapa kebijakan desentralisasi diperlukan dan bagaimana menjalankan amanatnya. Melalui upaya ini bisa ditentukan skala dan kapasitas pengelolaan. Desentralisasi PWP juga harus memanfaatkan upaya dan inovasi lokal yang tumbuh dan berkembang untuk menuju pola pengelolaan yang efisien dan efektif (Lowry 2000).

Secara ringkas, penerapan desentralisasi PWP yang baik memerlukan tiga faktor berikut:

1. Pemahaman dan kepedulian akan kebijakan desentralisasi untuk PWP;
2. Mekanisme akuntabilitas baik ke atas maupun ke bawah;
3. Mekanisme pengaturan lingkup tugas, tanggung jawab, kewenangan dan sumber daya.

Ketiga faktor tersebut hanya akan bisa dicapai apabila setiap tingkatan pemerintahan saling bersinergi dan bermitra mendukung dan menciptakan strategi-strategi PWP yang lebih baik. Upaya ke arah ini merupakan proses pembelajaran, membangun semangat kebersamaan, membangun kelembagaan yang tangguh serta edukasi berbagai pemangku kepentingan. Kerja besar ini memerlukan konsistensi dari pemerintah pusat untuk mendorong terciptanya mekanisme fungsi, struktur, pendanaan dan tata kerja. Tidak kalah penting upaya ini juga menuntut reformasi birokrasi pemerintah pusat untuk lebih lentur dan profesional penerapan desentralisasi PWP.



- _____, 1999. Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500-1900 dari Emporium sampai Imporium. Pustaka Utama. Jakarta.
- _____, dkk. 1975. Sejarah Nasional Indonesia III. Depdikbud, Pustaka Utama. Jakarta.
- _____, 1998. Kawasan Laut Jawa dalam Abad Transisi Tahun 1870-1900 (Laporan Hibah Bersaing). Tidak diterbitkan, Semarang.
- _____, 1999. Kawasan Laut Jawa dalam Abad Transisi Tahun 1870-1900 (Laporan Hibah Bersaing). Tidak diterbitkan, Semarang.
- _____. 2017. Indonesia bukan pulau-pulau dikelilingi laut. Tetapi, laut yang ditaburi pulau-pulau” <https://diasnatasasmita.wordpress.com/2017/07/27/sejarah-indonesia-sebagai-bangsa-maritim/>
- _____. Jalur kayu manis. Antronesia.com.
- _____. Sejarah Sabang dan Pulau Weh. <https://www.nativeindonesia>
- _____. Sejarah Sabang. <https://sabangkota.go.id>.
- _____. Jalur Sutra Maritim. Id.m.wikipedia.org
- Agrawal, A, and Ribot, J.C. 1999. Accountability in decentralization: a framework with South Asian and Africancases. *Journal of Developing Areas* 33 (Summer), pp. 473 - 502.
- Ahmed, A.E, and Mbwambo, J.S. 2004. Does decentralization have a positive impacton the use of natural resources? In Term Paper for the Interdisciplinary Course, International Doctoral Studies. Bonn: ZEF University of Bonn.
- Akindele, S.T. & Olaopa, O.R. 2004. A Theoretical Review of Core Issues on Public Policy and Its Environment. *The Journal of Human Ecology*, 16(3), pp. 173-180.
- Anderson, J. 1979. *Public Policy Making*, (second ed). New York: Holt. Rinehart and Winston.
- Anwar, D. F. 2018, ‘The Emergence of Indonesia’s Ocean Policy’, *Pacific Forum Honolulu*, vol. 14, no. 2.
- Azfar, O., Kähkönen, S & Meagher, P. 2001. *Conditions for Effective Decentralized Governance: A Synthesis Of Research Findings In IRIS Center*, University of Maryland - The World Bank Working Paper No. 256. College Park, Maryland: IRIS Center, University of Maryland
- Bennet, R.J. 1990. *Decentralization: Local Governments and Markets: Toward a Post Welfare Agenda*. London: ClarendonPress.
- Burhanuddin dkk. 2003, *Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia dalam Proses Integrasi Bangsa Sejak Zaman Prasejarah Hingga Abad XVII*, Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumber Daya Non Hayati, Badan Riset Kelautan dan Perikanan bekerjasama dengan Pusat Kajian Sejarah dan Budaya Maritim Asia Tenggara, Lembaga Penelitian Universitas Diponegoro, Jakarta
- Burger, 1962. *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia I*. Pradjaparamita. Jakarta.
- Burke, L. S., and Spalding, M. 2004. Reefs at Risk in Southeast Asia. *World Resources Institute* 2002 [cited 4 February 2004]. Available from http://marine.wri.org/pubs_pdf.cfm?PubID=3144.
- Butarbutar, M. Putra, I. S & Siry, H.Y. 1997. The Decentralization of integrated coastal and marine resource management. Paper read at International Symposium Integrated Coastal and Marine Resource Management, 25-27 November, at Batu Malang.
- Butcher, J. G. 2009. ‘Becoming an Archipelagic State: The Juanda Declaration of 1957 and the ‘Struggle’ to Gain International Recognition of the Archipelagic Principle’ in R. B Cribb and Michele Ford (eds), *Indonesia Beyond the Water’s Edge. Managing an Archipelagic*

State, Institute of Southeast Asian Studies.

- Chaudhuri, K.N. 1989. *Trade and Civilization in the Indian Ocean and Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge University, England.
- Conyers, D. 1983. Decentralisation: the latest fashion in development administration? *Public Administration and Development* 3, pp. 97- 109.
- Crawford, B.R, Siahainenia, A, Rotinsulu, C & Sukmara, A. 2004. Compliance and enforcement of community-based coastal resource management regulation in North Sulawesi, Indonesia. *Coastal Management* 32, pp. 39 - 50.
- Dahuri, R, S.P Ginting, J Rais, and M.J Sitepu. 1996. *Pengelolaan sumber daya wilayah pesisir dan lautan secara terpadu*. Cet. 1. ed. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Devas, N and Grant, U. 2003. Local government decision-making – citizen participation and local accountability: some evidence from Kenya and Uganda. *Public Administration and Development*, vol: 23, no: 4, pp. 307-316.
- Devas, N. 1997. Indonesia: What Do We Mean by Decentralization? *Public Administration and Development*, vol: 17, No: 3, pp. 351-367.
- D.G Stibbe, Wintgens, W.C.B, Uhlenbeck, E.M. 1919. *Encyclopaedie van Nederlandsch Indie*, N.V. V/H. E.J. Brill, Leiden.
- Dick-Read, Robert. 2008. *Penjelajah Bahari: Pengaruh Peradaban Nusantara di Afrika*. Diterjemahkan oleh: Edrijani Azwalidi. Bandung: Mizan.
- Djuliati Suroyo, A.M, dkk, Eds. Agus Supangat, Ira Dillenia, Nia Naelul Hasanah, 2006. *Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia dalam Proses Integrasi Bangsa Sejak Zaman Prasejarah Hingga Abad XVII*, (republish) Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumber Daya Non Hayati, Badan Riset Kelautan dan Perikanan bekerjasama dengan Pusat Kajian Sejarah dan Budaya Maritim Asia Tenggara, Lembaga Penelitian Universitas Diponegoro, Jakarta
- Dodds, K. 2007. *Geopolitics: A Very Short Introduction*, Oxford University Press.
- Down to Earth. 2000. Coastal resources in crisis. *Down to Earth* No. 45, May 2000.
- Dye, T. 1972. *Understanding Public Policy*. Prentice-Hall, Eaglewood Cliffs, N.J.
- Edward, L. M. 1989. Concepts, approaches and applications in sea use. *Planning and Management*. *Ocean Development and International Law Journal* 20.
- Faguet, J. 1997. Decentralization and Local Government Performance. In *Technical Consultation on Decentralization*. Rome: FAO.
- Fauzi, M. Alfian Nugraha. 2018. *Kemaritiman di Indonesia Dahulu dan Kini*. <http://al90nugraha.blogspot.com/2018/01/kemaritiman-di-indonesia-dahulu-dan-kini.html>. Diakses tanggal 20 Mei 2019.
- Frank, Broeze. (ed). 1989. *Brides of the Sea : Ports Cities of Asia from the 16th –20th*. South Wales University Press. New York.
- Garcia, Michael. 2005. *Progress in the Implementation of the Philippine National Marine Policy: Issues and Option*. Research Paper written for The United Nations – The Nippon Foundation Fellow New York.
- Gladden, E.N. 1949. *An introduction to Public Administration*. London: Staples Press.
- Hecllo, H. 1972. Review Article: Policy Analysis'. *British Journal of Political Science*, 2: 83-108.
- H. Naniek. 2012, *Moyang Madagaskar ternyata Indonesia*. sains.kompas.com/read/2012/04/18/

- Houben V.J.H. 1994. Trade and State Formation in Central Java 17th –19th Century dalam G.J. Schutte. State and Trade in the Indonesian Archipelago. KITLV. Leiden.
- Huffard, C. L, Erdmann, M. V, &Gunawan,T. R. 2012. Geographic Priorities for Marine Biodiversity Conservation in Indonesia, Ministry of Marine Affairs and Fisheries and Marine Protected Areas Governance Program.
- Hutomo, M & Moosa, M.K. 2005. Indonesian Marine and Coastal Biodiversity: Present Status' Indian Journal of Marine Sciences, vol. 34, No. 1.
- Indonesia.go.id. 2019. Indonesia Poros Maritim Dunia, 25 Februari 2019 dalam <http://www.Indonesia.go.id>. Diakses tanggal 20 Juli 2019.
- International Crisis Group. 2005. Decentralisation and Conflict in Indonesia: The Mamasa Case. Singapore/Brussels: International Crisis Group.
- Irianto, H. E,Wudianto, Fahmi, Z, Setyaji, B, Satria, F, Sadiyah, L, & Nugraha, B. 2015. Indonesia National Report to the Scientific Committee of the Indian Ocean Tuna Commission 2015, Research and Development Agency of the Ministry of Marine Affairs and Fisheries of Indonesia.
- Kartodirdjo, S. 2001. Indonesian Historiography. Kanisius. Yogyakarta.
- Knaap, Gerrit. 1999. Shipping and Trade in Java 1775: A Quantitative Analysis. Modern Asian Studies Journal Vol 33 No 2, hal 405-420, Cambridge University Press, England.
- Koivurova, Timo. 2009. A Note on the European Union's Integrated Maritime Policy. Ocean Development and International Law, 40:171–183.
- Laksmna, E. A. 2011. 'The Enduring Strategic Trinity: Explaining Indonesia's Geopolitical Architecture' Journal of the Indian Ocean Region vol. 7.
- Lapian, A.B. 2009. Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX. Komunitas Bambu, Jakarta.
- Leirezza, R.Z. 1994. Changing Maritime Trade Patterns in the Seram Sea dalam G.J. Schutte. State and Trade in the Indonesian Archipelago. KITLV. Leiden.
- Levy, J.P. 1993. 'A National Ocean Policy. An Elusive Quest' Marine Policy, 17 (2): 75-80.
- Lowry, K. 2000. Decentralized Coastal Management. In Working Paper Proyek Pesisir. Jakarta: Proyek Pesisir (Indonesia Coastal Resources Management Project) USAID/ BAPPENAS NRM II Program.
- Lowry, R. 1996, The Armed Forces of Indonesia, Allen & Unwin.
- Lucia, J. 1996. Kota Pelabuhan Ambon 1817 –1865. Tesis S2 UGM tidak diterbitkan.
- Malo, M. 1995. Social Sector Decentralization: The Case of Indonesia Jakarta: Inter University Centre For Social Science, University of Indonesia.
- Maps of World, Indonesia Latitude and Longitude Map. <https://www.mapsofworld.com/lat_long/indonesia-lat-long.html>.
- May, R. J., A. J. Regan, and A Ley. 1997. Political decentralisation in a newstate : the experience of provincial government in Papua New Guinea. Bathurst, N.S.W., Australia: Crawford House Pub.
- Mokhsen, N. 2003. Decentralization in Indonesia. Ph.D Thesis--Australian National University.
- Nagtegaal L.W. 1994. Diamonds are Regents Best Friend. Javanese Bupati as Political Entrepreneurs dalam G.J. Schutte. State and Trade in the Indonesian Archipelago. KITLV. Leiden.
- Oegroseno, A. H. 2017. Indonesian Ocean Policy (Public lecture at the Centre for International Law, National University of Singapore).
- Panggabean, M. 1982, 'Implikasi Wawasan Nusantara pada Bidang Politik dan Keamanan Nasional Indonesia' in Lemhanas (ed), Bunga Rampai Wawasan Nusantara II, The

National Defence College.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia [Presidential Regulation Number 16 year 2017 concerning the Ocean Policy of Indonesia] (Indonesia) article 1 [Unofficial trans].

Pet-Soede, L., and Erdmann, M.V. 1998. Blastfishing in Southwest Sulawesi, Indonesia. *NAGA, The ICLARM Quarterly* April-June: 4 - 9.

Poespongoro, M.D. *et al.* 1992. *Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta, Penerbit Balai Pustaka.

Purwaka, T, and Sunoto. 1997. Coastal resources management in Indonesia: Legal and institutional analysis In *Institutional Issues and Perspectives in the Management of Fisheries and Coastal Resources in Southeast Asia* edited by M. Torelland A. M. Salamanca. Manila: ICLARM-The World Fish Center.

Puryono, Sri. 2016. *Mengelola Laut Untuk Kesejahteraan Rakyat*. Jakarta: Kompas Gramedia.

Reid, A. 2011. *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450–1680: Jaringan Perdagangan Global Jilid 2 (Southeast Asia During the Trade Period of 1450-1680: Global Trade Networks Part 2)*, cited in Amarulla Octavian and Bayu A. Yulianto, 'Degradasi kebudayaan Maritim: Sejarah, Identitas dan Praktik Sosial Melaut di Banten' (2014) *40 Masyarakat Indonesia (Indonesia Society)* 164.

Repetto, M.S. 2005. *Towards an Ocean Governance Framework and National Ocean Policy for Peru*. Research Paper written for The United Nations-The Nippon Foundation Fellow, New York.

Rondinelli, D. A., J. R. Nellis, and G. S. Cheema. 1983. *Decentralization in developing countries : a review of recent experience*, World Bank staff working papers no. 581. Washington, D.C., U.S.A.: World Bank.

Rondinelli, D.A, and G.S Cheema. 1983. *Implementing decentralization policies: An introduction*. In *Decentralization and Development: Policy Implementation in Developing Countries*, edited by G. S. Cheema and D. A. Rondinelli. Beverly Hills: Sage Publications.

Rondinelli, D.A, and J.R Nellis. 1986. *Assessing decentralization policies in developing countries: the case of some cautious optimism* *Development Policy Review* 4:3 - 23.

R.Z Leirissa *et al.* 2012. *Sejarah Perekonomian Indonesia*, Penerbit Ombak. Yogyakarta.

Sadovy, Y, and M Liu. 2004. *Report on the current status and exploitation history of reef fish spawning aggregations in eastern Indonesia: Western Pacific Fisher Survey Series: Society for the Conservation of Reef Fish Aggregations*.

Schrieke, B.J.O. 1960. *Indonesian Sociological Studies I, II*. Sumur Bandung.

Scott, I. 1997. *Changing concept of decentralization: old public administration and new public management in the Asian context*. *Asian Journal of Public Administration* 18 (1):3 - 21.

Shiffman J. 2007. *Generating Political Priority for Maternal Mortality Reduction in 5 Developing Countries*. *The American Journal of Public Health*, vol. 97.

Siry, H.Y. 2006. *Decentralized Coastal Zone Management in Malaysia and Indonesia: A Comparative Perspective*. *Coastal Management* 34 (3):267 - 285.

Sity, H.Y. 2011. *In search of appropriate approaches to coastal zone management in Indonesia*. *Ocean & coastal management* 54 (6), 469-477.

Smith, O. 2017, *Britain Has More Coastline than Brazil, but Which Country Has the Most Seaside*, viewed 6 August 2018 <<https://www.telegraph.co.uk/travel/maps-and-graphics/countries-with-longest-coastlines/>> .

Sumber gambar 4 ([slideshare.net](https://www.slideshare.net))

Sumber gambar 6 ([sejarahbudayanusatara.weebly.com](https://www.sejarahbudayanusatara.weebly.com))

- Sumber gambar 8; wikipedia.org
- Supriyanto. 2014. *Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Palembang 1824-1864*. Ombak, Yogyakarta.
- Suroyo, A.M.D, dkk. 1997. *Kawasan Laut Jawa dalam Abad Transisi Tahun 1870-1900 (Laporan Hibah Bersaing)*. Tidak diterbitkan, Semarang.
- Taslim, R.S.A. 2003. *Di Laut Garap Pulau, Di Darat Sewakan Ruko*. KOMPAS, 11 Desember 2003.
- The Jakarta Globe. 2014. *Jokowi's Inaugural Speech as Nation's Seventh President*, viewed 28 September 2018, <<http://jakartaglobe.id/news/jokowis-inaugural-speech-nations-seventh-president/>>.
- Thorburn, C. 2002. *Regimechange-prospects for community-based resource management in post-New Order Indonesia*. *Society and Natural Resources* 15:617-28.
- Tim Pengajar WSBM. 2011. *Wawasan Sosial Budaya Maritim*. Makassar: UPT.MKU Unhas.
- Turner, M. M., and Hulme, D. 1997. *Governance, administration, and development : making the state work*, Kumarian Press books on international development .West Hartford, CT: Kumarian Press.
- UNDP. 1997. *Decentralized Governance Programme: Strengthening Capacity for People-Centred Development*. New York: Management Development and Governance Division, Bureau for Development Policy, UNDP.
- UNDP-Government of Germany. 1999. *Decentralization: A Sampling Definitions*. New York: UNDP. Original edition, Working paper prepared in connection with the Joint UNDP-Government of Germany on the evaluation of the UNDP role in decentralization and local governances.
- UNDP. 2004. *Empowering People -A Guideto Participation*. Civil Society Organizations and Participation Program (CSOPP). UNDP 1998 [cited 12 May 2004]. Available from <http://www.undp.org/csopp/CSO/NewFiles/docemppeople.html>.
- Van Leur, J.C., 1960. *Indonesian Trade and Society*. The Royal Tropical Institute. Amsterdam.
- Vlekke. 2008, dalam Abd Rahman Hamid. 2013. *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta, Penerbit Ombak..Halaman: 53.
- Witular, R. A. 2014. *'Jokowi Launches Maritime Doctrine to the World'*, viewed 8 September 2017 <<http://www.thejakartapost.com/news/2014/11/13/jokowi-launches-maritime-doctrine-world.html>>.
- World Bank. 2006. *Decentralization and Subnational Regional Economics-What, Why and Where*. World Bank 2006a [cited 17 July 2006a]. Available from http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTPUBLIC_SECTOR_AND_GVERNANCE/EXTDSRE/0,,contentMDK:20246045~menuPK:509216~pagePK:210058~piPK:210062~theSitePK:390243,00.html.
- www.kompasiana.com/komentar/azzarika_nugroho/
- Yakti, P.D dan Susanto, J. 2017, *Poros Maritim Dunia sebagai Pendekatan Strategi Maritim Indoesia : Antara Perubahan atau Kesenambungan Strategi*, *Global & Strategis Journal*, thn 11 no 2, hal 108-125, e ISSN 2442-9600, p ISSN 1907 9729. Dx doi.org/1020473/jgs.11.2.2017, 108-125. Universitas Airlangga, Surabaya.
- Yusran, M. 2002. *Ponggawa-sawi relationship in co-management : an interdisciplinary analysis of coastal resource management in South Sulawesi, Indonesia*. Thesis Ph D --DalhousieUniversity 2002.
- Zacharias, M. 2014. *Marine Policy. An Introduction to Governance and International Law of the Oceans*. Routledge: London.



Indeks

A

Albuquerque 98

ALKI 115, 121, 137

APEC 150

Armed robbery 145, 146, 147, 148

ASEAN 120, 146, 147, 148, 149, 151, 152, 153, 154

B

Banten 18, 48, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 86, 88, 98, 99, 183

Beliung 17, 18, 20, 23

Budgetary commitment 166

C

Chopper 10, 13

CTI 57, 149

D

De jure 171

Demak 42, 48, 62, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 84, 86, 98, 99, 128

Desentralisasi 119, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 177, 178

Devolusi 170, 173

Disharmoni 161, 165, 166

Dongson 6, 21, 22

E

Expressed Commitment 159

G

Gresik 47, 48, 49, 62, 63, 64, 66, 86, 99

H

Homo mojokertensis 10

HP3 175

I

Illegal Fishing 146

Inisiasi 158, 162, 164, 165, 166

Integrated ocean policy 159, 193

J

Jung 66, 97

K

KAPET 73

Kebijakan publik 158, 159, 164

Keputusan kebijakan 159

Kewenangan 119, 135, 136, 138, 140, 141, 159, 161, 163, 164, 167, 168, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 178

Komitmen politik 160, 164, 165, 166, 167

Koordinasi 159, 160, 162, 165, 166, 170, 173

M

Madagaskar 7, 8, 22, 91, 92, 96, 97, 101

Mainstreaming 166

Majapahit 3, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 45, 47, 48, 49, 58, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 71, 84, 85, 128

Malagasi 7, 31, 92

N

Nawa Cita 58, 130

Neolitikum 14, 16, 17, 18, 19, 21

Ngandong 10, 11

NKRI 54, 109, 110

Nomaden 11

O

Omnibus Law 165

Orde Baru 3, 54, 55, 80, 126, 167, 169, 170

Orde Lama 3, 54, 169

P

Paleolitikum 9, 10, 11, 13, 16

Paragreg 38

Pemangku kepentingan 163, 164, 165, 167, 170, 171, 173, 178

Pernyataan kebijakan 159

Pilkada 169

Pleistosen 8, 9, 10

Policy decision 159, 164, 193

Policy maker 158

Policy statement 159, 195

Proto-Austronesia 6

Proto-Malayu Polinesia 6

PWP 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178

R

Reformasi 54, 55, 167, 169

Regulasi 117, 159, 160, 161, 164, 165, 166, 167

REPELITA 55

Roteiros 101
RZWP3K 175

S

Situs 7, 8, 106
Sriwijaya 3, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 48, 49, 58, 84,
85, 88, 96, 97, 99, 100, 101, 120, 128
Sundaland 7, 8

T

Tanah Genting Kra 30, 35
Tionghoa 28, 29, 32, 33, 36, 38, 46, 47, 49, 63

U

UNCED 159
Underwater Cultural Heritage 115
UNFCCC 159

V

VOC 71, 72, 78, 80

Y

Yurisdiksi 116, 118, 141, 149, 159, 162, 163

ALKI: Alur Laut Kepulauan Indonesia yang diterapkan oleh Indonesia untuk mengontrol lalu lintas perdagangan maritim.

Armed robbery at sea: perampokan bersenjata di laut

Benua Maritim Indonesia: wilayah nasional Indonesia yang mempunyai ciri-ciri benua berupa bangun wilayah laut yang sangat luas, adanya kesatuan alamiah antara bumi, laut, dan dirgantara di atasnya, dan kedudukan global sebagai pinggiran benua (*continental margin*). Wilayah ini memiliki banyak pulau, semenanjung, dan laut dangkal. Wilayah ini juga mempunyai meteorologi yang besar karena dianggap sebagai daerah sumber energi terpenting di seluruh sistem sirkulasi global. Ada beberapa faktor yang membuatnya penting, salah satunya adalah lokasi geografis dan topografinya. Keduanya berkontribusi pada pembentukan Kolam Hangat Tropis, wilayah lautan luas terhangat di Bumi.

Cinnamon Road: jalur perdagangan rempahan kayu manis, yang memanfaatkan bahan kayu manis untuk diperdagangkan dari daerah Timur (Asia) hingga Mesir dan Eropa.

De jure: berarti "berdasarkan (atau menurut) hukum", yang dibedakan dengan *de facto*, yang berarti "pada kenyataannya (fakta)". Istilah *de jure* dan *de facto* digunakan sebagai ganti "pada prinsipnya" dan "pada praktiknya", ketika orang menggambarkan situasi politik.

Desentralisasi: pendelegasian kewenangan urusan pemerintahan oleh Pemerintah Pusat kepada daerah otonom berdasarkan asas otonomi.

Devolusi: pelimpahan kekuasaan dari pemerintah pusat dari suatu negara berdaulat kepada pemerintah pada tingkat subnasional, seperti tingkat regional, lokal, atau negara bagian. Devolusi dapat diberikan terutama karena alasan keuangan, misalnya melimpahkan penyusunan anggaran daerah yang sebelumnya dikelola oleh pemerintah pusat

Disharmoni: kejanggalan, ketidakharmonisan, atau ketidaksesuaian.

Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia: dokumen yang memuat uraian pedoman umum kebijakan kelautan.

Dongson: Nama tempat penyelidikan yang pertama kali dilakukan di daerah Tonkin, yang merupakan pusat dari kebudayaan perunggu Asia Tenggara.

Flake: Kebudayaan baru yang datang dari daratan Asia melalui Jepang.

Hierarki peraturan perundang-undangan: penjenjangan setiap jenis peraturan perundang-undangan yang didasarkan pada asas bahwa

peraturan perundang-undangan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

HP3: Hak Pengusahaan Perairan Pesisir yang merupakan hak atas bagian-bagian tertentu dari perairan pesisir untuk usaha kelautan dan perikanan, serta usaha lain yang terkait dengan pemanfaatan sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil yang mencakup atas permukaan laut dan kolom air sampai dengan permukaan dasar laut pada batas keluasan tertentu.

Illegal Fishing: atau Perburuan ikan/penangkapan ikan secara illegal yang merusak lingkungan termasuk keberadaan situs kapal karam kuno sebagai salah satu sumber daya non hayati laut

Implementasi kebijakan: proses dengan mana kebijakan atau program itu dilaksanakan.

Inisiasi: upaya untuk memulai suatu kegiatan.

Jung: merupakan salah satu jenis kapal layar Cina kuno, yang sudah mulai berkembang sejak masa Dinasti Song (960 -1279), dengan dasar mengambil model dan struktur kapal dari Austronesia

Kebijakan kelautan Indonesia: pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya melalui program dan kegiatan kementerian/ lembaga di bidang kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi Poros Maritim Dunia.

Kebijakan kelautan terintegrasi (*integrated ocean policy*): sebuah konsep kebijakan kelautan yang mencakup dan mengintegrasikan lima elemen yang saling terkait, yaitu berupa dimensi ruang, yurisdiksi atau kewenangan, aktor, kepentingan/isu, dan pengaturan administratif.

Kebijakan kelautan: kebijakan dalam mendayagunakan sumber daya dan fungsi laut secara bijaksana guna mencapai kesejahteraan masyarakat.

Kebijakan publik: apa yang dilakukan maupun yang tidak dilakukan oleh pemerintah, untuk mengatasi suatu hambatan atau untuk memanfaatkan sebuah kesempatan pada sebuah lingkungan tertentu dalam rangka untuk mencapai suatu tujuan atau dapat merealisasikan suatu sasaran.

Keputusan kebijakan (*policy decision*): keputusan yang dibuat oleh para pejabat pemerintah yang dimaksudkan untuk memberikan arah terhadap pelaksanaan kebijakan publik, termasuk di dalamnya keputusan-keputusan untuk menciptakan ketentuan-ketentuan dasar, ketetapan-ketetapan, ataupun membuat penafsiran terhadap peraturan perundang-undangan.

Kewenangan: hak untuk melakukan sesuatu atau memerintah pihak lain untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu agar tercapai tujuan tertentu. Kewenangan biasanya dihubungkan dengan kekuasaan.

Komitmen politik: keputusan para pemimpin untuk menggunakan kekuasaan, pengaruh dan keterlibatan pribadi mereka untuk memastikan program diterima, mengambil kepemimpinan, mengerahkan sumber daya, dan memberikan dukungan politis berkelanjutan untuk dukungan tindakan yang efektif dalam mengatasi masalah yang dihadapi.

Koordinasi: proses sinergi dan keseimbangan dari semua kegiatan dalam pekerjaan antara satu pihak dengan pihak lain supaya tercapainya tujuan bersama.

Malagasi: bahasa nasional Madagaskar yang dikelompokkan ke dalam rumpun bahasa Austronesia. Bahasa tersebut digunakan sebagai bahasa ibu oleh kebanyakan penduduk Madagaskar dan oleh orang keturunan Malagasi di tempat lain.

Mainstreaming: strategi untuk mengintegrasikan sebuah kepentingan dalam program atau aktivitas.

Malagasi: bahasa nasional Madagaskar yang dikelompokkan ke dalam rumpun bahasa Austronesia. Bahasa tersebut digunakan sebagai bahasa ibu oleh kebanyakan penduduk Madagaskar dan oleh orang keturunan Malagasi di tempat lain.

Maritime Silk Road: alur perdagangan melalui Asia yang menghubungkan antara Timur dan Barat. Pertama kali diperkenalkan geografer Jerman Ferdinand von Richthofen pada abad ke-19 karena komoditas perdagangan dari Cina yang banyak berupa sutra

Omnibus law: metode penyusunan undang-undang, dimana dalam sebuah undang-undang yang disusun memuat beragam substansi aturan yang keberadaannya mengamandemen beberapa undang-undang sekaligus.

Orde Baru: sebutan bagi masa pemerintahan Presiden Soeharto di Indonesia. Orde Baru menggantikan Orde Lama yang merujuk kepada era pemerintahan Soekarno. Lahirnya Orde Baru diawali dengan dikeluarkannya Surat Perintah 11 Maret 1966. Orde Baru berlangsung dari tahun 1966 hingga 1998.

Orde Lama: merujuk kepada masa pemerintahan Soekarno yang berlangsung dari tahun 1945 hingga 1965.

Paleolitikum: Zaman Batu Tua atau yang memiliki ciri khas berupa perkembangan penggunaan alat-alat batu. Pada zaman ini, manusia hidup secara nomaden atau berpindah-randah dalam kumpulan kecil untuk mencari makanan.

Pemangku kepentingan: segenap pihak yang terkait dengan isu dan permasalahan yang sedang diangkat.

Peraturan perundang-undangan: peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum dan dibentuk atau ditetapkan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang melalui prosedur yang ditetapkan dalam Peraturan Perundang-undangan.

Pernyataan kebijakan (*policy statement*): pernyataan resmi, deklarasi, atau penjelasan mengenai kebijakan publik tertentu.

Pilkada: pemilihan kepala daerah yang dilakukan secara langsung oleh penduduk daerah administratif setempat yang memenuhi syarat. Pemilihan kepala daerah dilakukan satu paket bersama dengan wakil kepala daerah. Kepala daerah dan wakil kepala daerah yang dimaksud mencakup Gubernur dan Wakil Gubernur untuk provinsi, Bupati dan Wakil Bupati untuk kabupaten, serta Walikota dan Wakil Walikota untuk kota.

Pleistosen: suatu kala dalam skala waktu geologi yang berlangsung antara 2.588.000 hingga 11.500 tahun yang lalu.

Proto-Austronesia: Awal mula penyebaran Bahasa bangsa-bangsa Austronesia.

Pithecanthropus erectus: nama latin manusia jawa, sebelum akhirnya diredeskripsi ulang menjadi nama Homo erectus yang merupakan leluhur manusia modern.

PWP: adalah suatu proses perencanaan, pemanfaatan, pengawasan, dan pengendalian sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil antarsektor, antara Pemerintah dan Pemerintah Daerah, antara ekosistem darat dan laut, serta antara ilmu pengetahuan dan manajemen untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Reformasi: Era Reformasi atau Pasca Soeharto dimulai pada pertengahan 1998, tepatnya saat Presiden Soeharto mengundurkan diri pada 21 Mei 1998 dan digantikan wakil presiden BJ Habibie.

Regulasi: suatu peraturan yang telah dibuat dalam membantu pengendalian suatu kelompok, bidang/organisasi, dan masyarakat yang mana bertujuan untuk kehidupan bersosial, dan bermasyarakat.

Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia dokumen rencana kerja untuk pelaksanaan berbagai program dan kegiatan sektor kelautan sesuai dengan target pembangunan nasional.

RZWP3K: rencana yang menentukan arah penggunaan sumber daya tiap-tiap satuan perencanaan disertai dengan penetapan struktur dan pola ruang pada Kawasan perencanaan yang memuat kegiatan yang boleh dilakukan dan tidak boleh dilakukan serta kegiatan yang hanya dapat dilakukan setelah memperoleh izin.

Spice Road: dikenal pula dengan jalur rempah pada masanya yang memperdagangkan rempah-rempah dengan memanfaatkan jalur maritime yang menghubungkan antara Asia timur, Asia Tenggara, Asia Tenggara, Timur Tengah, Afrika timur hingga Eropa,

Underwater cultural heritage: atau warisan budaya bawah air, merupakan sebutan resmi badan organisasi Kebudayaan Dunia (UNESCO) untuk menyebut situs arkeologi maritim yang telah teridentifikasi dan ditemukan berada di bawah permukaan air (laut, sungai, danau) memiliki nilai sejarah dan budaya kemaritiman di suatu kawasan pesisir/laut.

Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC): Kongsi Dagang atau Perusahaan Hindia Timur Belanda yang didirikan pada tanggal 20 Maret 1602 yang melakukan monopoli untuk aktivitas perdagangan di Asia.

Yurisdiksi: hak, kekuasaan, dan kewenangan negara berdasarkan hukum.