



Penerbit
Gita Lentera



SEJARAH MARITIM

PENULIS:

HISNA, S.Pd., M.HUM. MARYAM SALAMPESSY, M.Si. BUDI JULIARDI, S.H., M.Pd.

REIHANA KAPITANHITU, S.Pd., M.Pd. AHMAD, S.Pd., M.Pd. Dr. MS. NOORMAN, S.Sos., M.Tr.Han. CTMP.

SEPTRIANI, M.A. SUSI HARNISA, S.Pd., M.Pd. ARDITYA PRAYOGI, M.HUM. ARIMBI FAJARI FURQON, S.H., M.H.

SEJARAH MARITIM

Penulis:

Hisna, S.Pd., M.Hum.
Maryam Salampessy, M.Si.
Budi Juliardi, S.H., M.Pd.
Reihana Kapitanhitu, S.Pd., M.Pd.
Ahmad, S.Pd., M.Pd.
Dr. MS. Noorman, S.Sos., M.Tr.Han. CTMP.
Septriani, M.A.
Susi Harnisa, S.Pd., M.Pd.
Arditya Prayogi, M.Hum.
Arimbi Fajari Furqon, S.H., M.H.

Editor:

Drs. Ukas, S.H., M.Hum.



Penerbit CV. Gita Lentera

www.gitalentera.com

Sejarah Maritim

Penulis:

Hisna, S.Pd., M.Hum.

Maryam Salampessy, M.Si.

Budi Juliardi, S.H., M.Pd.

Reihana Kapitanhitu, S.Pd., M.Pd.

Ahmad, S.Pd., M.Pd.

Dr. MS. Noorman, S.Sos., M.Tr.Han. CTMP.

Septriani, M.A.

Susi Harnisa, S.Pd., M.Pd.

Arditya Prayogi, M.Hum.

Arimbi Fajari Furqon, S.H., M.H.

Editor:

Drs. Ukas, S.H., M.Hum.

Hak Cipta dilindungi oleh Undang-undang
©All right reserved

ISBN: 978-634-7607-52-2

Layouter : Satya Rifa Nayaka Br ginting
Desain Sampul : Sri Nursanti Sari, M.Pd.
Image : Freepik
Penerbit : CV. Gita Lentera
Perm. Permata Hijau Regency Blok F/1 Kel.
Pisang, Kec. Pauh, Padang
Website: <https://gitalentera.com>
Email: gitalentera.publisher@gmail.com
Anggota IKAPI No. 042/SBA/2023

Cetakan Pertama, 26 Februari 2026

Dilarang keras menerjemahkan, memfotokopi, atau
memperbanyak sebagian atau seluruh buku ini tanpa izin tertulis
dari penerbit.



KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas tersusunnya buku *Sejarah Maritim* ini. Buku ini disusun untuk memberikan pemahaman komprehensif tentang laut sebagai ruang utama pembentuk peradaban bangsa kepulauan. Sebagai negara maritim, Indonesia memiliki sejarah yang tumbuh melalui mobilitas pelayaran, perdagangan, pertukaran budaya, dan interaksi antarkawasan yang berlangsung sejak masa prasejarah hingga era modern.

Buku ini menghadirkan kajian sejarah maritim secara kronologis dan tematik, meliputi kehidupan masyarakat prasejarah, perkembangan kerajaan maritim, jalur perdagangan rempah, proses islamisasi melalui pelayaran, hingga dinamika kolonialisme laut. Selain itu, dibahas pula perkembangan teknologi kapal, diplomasi maritim, serta peran laut dalam perjuangan kemerdekaan dan pembentukan kebijakan nasional pada masa republik.

Disusun dengan bahasa akademik yang sistematis namun tetap mudah dipahami, buku ini diharapkan menjadi rujukan bagi mahasiswa, peneliti, maupun pembaca umum yang tertarik pada sejarah kelautan. Penulis menyadari adanya keterbatasan dalam penyusunan buku ini, sehingga kritik dan saran sangat diharapkan demi pengembangan kajian sejarah maritim di masa mendatang.



SINOPSIS

Buku *Sejarah Maritim* mengkaji perkembangan kehidupan maritim Nusantara dari masa prasejarah hingga era modern dengan menempatkan laut sebagai ruang utama pembentuk peradaban. Pembahasan diawali dari karakter wilayah kepulauan, pola adaptasi masyarakat terhadap lingkungan pesisir, serta perkembangan teknologi pelayaran yang memungkinkan mobilitas manusia, barang, dan gagasan lintas wilayah.

Selanjutnya, buku ini menelusuri kemunculan kekuatan politik berbasis laut, jaringan perdagangan internasional, serta peran jalur maritim dalam penyebaran agama dan budaya. Transformasi besar akibat penjelajahan samudra bangsa asing, monopoli perdagangan, dan kolonialisme laut juga dibahas sebagai faktor yang mengubah struktur ekonomi dan kekuasaan kawasan secara mendalam.

Pada bagian akhir, buku ini menguraikan peran strategis laut dalam perjuangan kemerdekaan serta perkembangan kebijakan maritim pada masa negara modern. Secara keseluruhan, buku ini menegaskan bahwa sejarah maritim bukan sekadar sejarah pelayaran, melainkan sejarah interaksi manusia dengan laut sebagai ruang kehidupan, pertukaran, dan pembentukan identitas kolektif.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	iii
SINOPSIS.....	iv
DAFTAR ISI.....	v
PENDAHULUAN SEJARAH MARITIM	1
Oleh Hisna, S.Pd., M.Hum.	
1.1 Negara Maritim Indonesia	1
1.2 Laut Sebagai Penghubung dan Pemersatu	5
1.3 Pengertian Sejarah Maritim dan Ruang Lingkupnya	6
1.4 Pentingnya Pengembangan Sejarah Maritim	7
KEHIDUPAN MARITIM MASYARAKAT PRASEJARAH	9
Oleh Maryam Salampessy, M.Si.	
2.1 Pendahuluan.....	9
2.2 Kondisi Geografis dan Lingkungan Alam	10
2.3 Pola Permukiman.....	11
2.4 Mata Pencarian.....	15
2.5 Teknologi dan Alat Maritim	16
2.6 Mobilitas dan Migrasi	18
2.7 Sistem Sosial dan Budaya	21
2.8 Kesimpulan	30
KERAJAAN-KERAJAAN MARITIM NUSANTARA	35
Oleh Budi Juliardi, SH., M.Pd.	
3.1 Pendahuluan.....	35
3.2 Konsep Kerajaan Maritim dan Kerangka Teoritis	36
3.3 Sriwijaya dan Fondasi Hegemoni Maritim Awal.....	37
3.4 Majapahit: Sintesis Agraris dan Maritim	38
3.5 Kesultanan Malaka, Aceh, dan Banten: Dinamika Maritim Era Islam	40
3.6 Jaringan Maritim dan Pembentukan Identitas Nusantara	43

3.7 Relevansi Historis Bagi Indonesia Kontemporer.....	45
3.8 Penutup	48
JALUR REMPAH DAN PERDAGANGAN LAUT	52
Oleh Reihana Kapitanhitu, S.Pd., M.Pd.	
4.1 Pengertian Jalur Rempah.....	52
4.2 Latar Belakang Munculnya Jalur Rempah	52
TEKNOLOGI DAN KAPAL TRADISIONAL NUSANTARA	61
Oleh Ahmad, S.Pd., M.Pd.	
5.1 Eksistensi Kapal Tradisional di Indonesia	61
5.2 Material pembuatan kapal tradisional	63
5.3 Kapal Tradisional Nusantara dan Teknik Pembuatannya	67
ISLAMISASI DAN JALUR MARITIM	74
Oleh Dr. MS. Noorman, S.Sos., M.Tr.Han. CTMP.	
6.1 Indonesia Negara Maritim.....	74
6.2 Islamisasi di Indonesia	75
6.3 Teori Maritim Masuknya Islam di Indonesia	76
6.4 Jalur Maritim yang Digunakan Dalam Penyebaran Islam di Indonesia	77
6.5 Peran Jalur Maritim Dalam Penyebaran Islam di Indonesia.....	78
6.6 Keunggulan Jalur Maritim di Indonesia	79
PENJELAJAHAN BANGSA ASING DAN KOLONIALISME LAUT	82
Oleh Septriani, M.A.	
7.1 Latar Belakang Penjelajahan Samudra oleh Bangsa Eropa	82
7.2 Jalur Pelayaran dan Penemuan Dunia Baru	84
7.3 Kedatangan Bangsa Asing di Nusantara	85
7.4 Praktik Kolonialisme dan Monopoli Perdagangan Laut.....	87
7.5 Dampak Kolonialisme terhadap Kehidupan Maritim Nusantara	89
PELAYARAN DAN DIPLOMASI LAUT ERA KOLONIAL	94
Oleh Susi Harnisa, S.Pd., M.Pd.	
8.1 Kedatangan Bangsa Barat: Peta Baru dan Ambisi Lama.....	94

8.2 Teknologi Galangan dan Navigasi: Pertemuan Dua Peradaban	96
8.3 Diplomasi Meriam (<i>Gunboat Diplomacy</i>) dan Perjanjian Laut	98
8.4 Blokade Maritim dan Perlawanan Penguasa Lokal	100
8.5 Transformasi Jalur Rempah menjadi Jalur Logistik Kolonial...	102
MARITIM DALAM PERJUANGAN KEMERDEKAAN	107
Oleh Arditya Prayogi, M.Hum.	
9.1 Maritim sebagai Ruang Strategis Perjuangan Kemerdekaan	107
9.2 Jaringan Maritim Dan Sirkulasi Informasi Revolusi	111
9.3 Ekonomi Maritim dan Daya Tahan Revolusi.....	115
9.4 Ekonomi Maritim dan Daya Tahan Revolusi.....	119
KEBIJAKAN MARITIM DI ERA REPUBLIK	131
Oleh Arimbi Fajari Furqon, S.H., M.H.	
10.1 Pendahuluan.....	131
10.2 Era Orde Lama (1945-1966)	133
10.3 Era Orde Baru (1966-1998).....	134
10.4 Era Reformasi Awal (1998-2004).....	136
PROFIL PENULIS	149



BAB 1

PENDAHULUAN SEJARAH MARITIM

Oleh Hisna, S.Pd., M.Hum.

1.1 Negara Maritim Indonesia

Secara geografis, Indonesia merupakan salah satu negara *archipelago* terbesar di dunia. Istilah *archipelago* berasal dari bahasa Yunani yakni *arch* yang berarti utama dan *pelagos* yang berarti laut, sehingga *archipelago* memiliki arti “laut utama”. (Lapian, 2009) Dalam bahasa Perancis, dikenal istilah *archipel* yaitu suatu kumpulan pulau yang terletak secara berkelompok. Oleh sebab itu sesungguhnya makna asli dari kata *archipelago* atau *archipel* adalah laut yang ditaburi oleh sekumpulan pulau, bukan pulau-pulau yang dikelilingi oleh laut (Hamid, 2013).

Karena itu, menurut Adrian B. Lapian *archipelago State* lebih tepat diterjemahkan sebagai negara laut atau negara bahari bukan negara kepulauan, sebab yang utama adalah laut yang ditaburi oleh pulau-pulau. Berdasarkan konteks ini, Lapian berpandangan bahwa wawasan nusantara seharusnya dipahami sebagai suatu prinsip atau cara pandang bangsa Indonesia sebagai negara kelautan, bukan negara

kepulauan; sesuai makna asli dari kata *archipelago* tersebut (Hamid dalam Lopian, 2013).

Selain itu dalam tulisan Burhanuddin dkk (2003), menambahkan bahwa konsep *archipelago State* yang dikembangkan di Indonesia yang mencacu pada makna negara kepulauan harus diganti dengan konsep negara bahari, yaitu negara laut yang memiliki banyak pulau. Sebagai negara maritim/bahari, Indonesia tidak hanya memiliki satu "laut utama" atau *heartsea*, setidaknya ada tiga laut utama yang membentuk Indonesia sebagai *sea system*, yaitu laut Jawa, Laut Flores dan Laut Banda (Lopian, 1991). Ketiga kawasan laut tersebut, dipandang berperan aktif sebagai *heartesa* dalam sejarah maritim Indonesia.

Hall mengatakan ada lima zoan komersial di Asia Tenggara pada abad XIV dan awal abad XV. Kelima zona tersebut diuraikan sebagai berikut;

- a. Zona Teluk Benggala yang mencakup India Selatan, Saialan, Birma dan Pantai Utara Sumatera.
- b. Kawasan Malaka.
- c. Kawasan Laut Cina Selatan yang mencakup pantai Timur Semenanjung Malaysia, Thailand dan Vietnam Selatan.
- d. Kawasan Sulu yang mencakup daerah pantai Barat Luzon, Mindoro, Cebu, Mindano, dan Pantai Utara Kalimantan.
- e. Kawasan Laut Jawa. Kawasan laut Jawa tersebut dibentuk karena perdagangan rempah-rempah, kayu gaharu, beras, dan sebagainya anantara Barat dan Timur yang melibatkan Kalimantan Selatan, Jawa, Sulawesi, Sumatera dan Nusantara. Oleh sebab itu, kawasan Laut Jawa terintegrasi oleh jaringan pelayaran dan perdagangan sebelum datangny bangsa Barat.

Menurut Houben, laut Jawa bukan hanya sebagai laut utama bagi Indonesia, tetapi juga merupakan laut inti bagi Asia Tenggara. Hal demikian, dapat dilihat hingga saat ini peranan kawasan laut Jawa dan

jaringan laut Jawa masih terus aktif dan menjadi laut inti bagi pelayaran dan perdagangan khususnya di Indonesia. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa laut Jawa merupakan *Mediterranean Sea* bagi Indonesia, bahkan secara umum bagi Asia Tenggara. Sebagai laut tengahnya Indonesia dan Asia Tenggara, laut Jawa menjadi jembatan yang menghubungkan berbagai komunitas yang berada disekitarnya, baik dalam kegiatan budaya, politik maupun ekonomi. Dengan demikian, laut Jawa tentu memiliki kohesif yang mengintegrasikan berbagai elemen, kehidupan masyarakat yang melingkunginya (Hall, 1985).

Pada konteks ini, dapat dipahami jika 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 artian bahwa, bangsa Indonesia bukan menjadi objek aktivitas perdagangan itu, tetapi telah menjadi subjek yang menentukan. Misalnya berbagai daerah di Nusantara memproduksi berbagai komoditi dagang yang khas agar dapat ambil bagian aktif dalam aktivitas pelayaran dan perdagangan. Bahkan pada masa kerajaan Sriwijaya dan Majapahit, Selat Malaka sebagai pintu gerbang pelayaran dan perdagangan dunia dapat dikuasai oleh bangsa Indonesia.

Pada masa kerajaan Islam, jalur perdangan antar pulau Indonesia (antara Sumatera-Jawa, Jawa-Kalimantan, Jawa-Maluku, Jawa-Sulawesi, Sulawesi-Maluku, Sulawesi-Nusa Tenggara dan lain-lain) menjadi bagian yang inheren dalam konteks perdagangan internasional. Di masa itu, Indonesia sempat menjadi tujuan utama perdagangan internasional, bukan Cina. Kondisi demikian, lebih berkembang ketika Eropa mulai datang ke Indonesia dengan tujuan mencari rempah-rempah. Dalam konteks ini, Indonesia mampu menjadi daya tarik tersendiri bagi pedagang-pedagang dari berbagai penjuru dunia.

Sebagai kosekuensi logis, jalur perdagangan dunia menuju Indonesia berubah "route tradisional melalui selat Malaka "menjadi route alternatif karena ada route baru, yaitu dengan mengelilingi benua Afrika, kemudian menyebrangi Samudera Hindia, langsung menuju wilayah Indonesia. Demikian halnya bangsa Spanyol, juga berusaha mencapai Indonesia dengan menyebrangi Atlantik dan Pasifik (Burhanuddin dkk, 2003).

Dapat disimpulkan bahwa, dari sekian banyak route pelayaran dan perdagangan di perairan Nusantara, route pelayaran dan perdagangan yang melintasi laut Jawa merupaka route yang paling ramai. Hal tersebut mudah dipahami, karena laut Jawa berada tepat di tengah kepulauan Indonesia. Laut Jawa memiliki ombak yang relatif kecil dibandingkan dengan laut lain yang ada di Indonesia dan wilayah sekiatarnya, seperti Laut Cina Selatan, Samudera Hindia dan Pasifik, Laut Arafuru, Laut Banda dan lain-lain. Dengan demikian dapat disimpulkan, bahwa laut Jawa sangat strategis dan cocok untuk jalur pelayaran dan perdagangan.

Disisi lain, laut Jawa memiliki posisi yang sangat strategis dalam jalur perdagangan dunia yang ramai antara, Malak, Jawa dan Maluku. Karena itu, dalam konteks tersebut Laut Jawa berfungsi sebagai jembatan penghubung pusat dagang di sepanjang yang berkembang karena pelayaran dan perdagangan melalui Jawa tersebut. Adapun kota perdagangan yang berkembang dimasa itu adalah; Banten, Batavia, Cirebon, Rembang, Tuban, Demak, Semarang, Pasuruan, Gresik, Surabaya, Probolinggo, Panarukan, Pamekasan, Buleleng, Lampung, Palembang, Banjarmasin, Sampit, Pontianak, Sambas, Makassar, Sumba, Kupang, Larantuka dan lain-lain.

Selain itu, pelayaran dan perdagangan juga mencakup kota di kawasan lain Indonesia, antara lain; Belawan Deli, Tanjung Pinang/Riau, Malaka, Ternate, Ambon dan kawasan Indonesia Timur lainnya. Dengan demikian dalam sejarah maritim Indonesia, pelayaran

DAFTAR PUSTAKA

- Burhanuddin, Safri dkk. 2003. *Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia dalam Proses Integrasi Bangsa (Sejak Zaman Prasejarah hingga Abad XVII)*; Pusat Kajian Sejarah dan Budaya Maritim Asia Tenggara Lembaga Penelitian Universitas Diponegoro Semarang, bekerjasama dengan Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumber Daya Non Hayati Badan Riset Kelautan; Departemen Kelautan dan Perikanan.
- Hamid, Abd. Rahman. 2013. *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.
- Lapian, A, B. 2009. *Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut; Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Lapian, A, B. 1991. *Sejarah Nusantara Sejarah Bahari*. Jakarta: Pidato Pengukuhan Guru Besar Fakultas Sastra Universitas Indonesia.
- Hall, K.R. 1985. *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Hawaii; University of Hawaii Press.
- Reni, Waode & Modompit, Eliyanti A. *Sejarah Maritim Indonesia*; Journal of International Multidisciplinary Research. Vol: 2 No: 6 Juni 2024.
- Sulistiyono, Singgih Tri, *Sejarah Maritim Indonesia* (Semarang: Direktorat Jendral Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan Nasional, 2004).
- Zuhdi, Susanto. (2006). *Laut, Sungai, dan Perkembangan Peradaban: Dunia Maritim Asia Tenggara, Indonesia dan Metodologi Srukturis*. Makalah dipresentasikan pada Konferensi Nasional Sejarah VIII, Jakarta 14-16 November 2006.



BAB 2

KEHIDUPAN MARITIM MASYARAKAT PRASEJARAH

Oleh Maryam Salampessy, M.Si.

2.1 Pendahuluan

Wilayah Indonesia dikenal sebagai negara kepulauan dengan lebih dari 17.000 pulau dan garis pantai yang sangat panjang. Kondisi geografis ini tidak hanya membentuk karakter sosial-ekonomi masyarakat modern, tetapi juga telah menentukan pola kehidupan manusia sejak masa prasejarah. Kajian arkeologi menunjukkan bahwa masyarakat awal di kawasan Nusantara memiliki hubungan yang sangat erat dengan laut, baik sebagai sumber pangan, jalur mobilitas, maupun ruang kosmologis.

Kehidupan maritim masyarakat prasejarah merujuk pada pola adaptasi manusia terhadap lingkungan pesisir dan laut sebelum mengenal tulisan. Adaptasi tersebut mencakup aspek teknologi, sosial, ekonomi, dan budaya. Dengan demikian, kehidupan maritim bukan sekadar aktivitas menangkap ikan, tetapi sistem kehidupan yang terintegrasi dengan dinamika ekologis laut.

Menurut Peter Bellwood (2007), kawasan Indo-Malaysia telah dihuni manusia modern setidaknya sejak 45.000 tahun yang lalu. Fakta

bahwa manusia dapat mencapai pulau-pulau yang terpisah oleh laut menunjukkan adanya kemampuan navigasi dasar dan teknologi perahu sederhana. Bellwood menegaskan bahwa migrasi awal manusia ke kawasan ini “*must have involved deliberate sea crossings*,” yang berarti pelayaran bukan kecelakaan, tetapi strategi adaptasi.

Dengan demikian, kehidupan maritim masyarakat prasejarah bukanlah fenomena tambahan, melainkan fondasi ekologis dan kultural yang membentuk struktur sosial awal di Nusantara. Kajian kehidupan maritim prasejarah memiliki urgensi penting dalam memahami akar historis identitas kepulauan Indonesia.

2.2 Kondisi Geografis dan Lingkungan Alam

Pada akhir zaman Pleistosen (sekitar 20.000 tahun lalu), permukaan laut lebih rendah ± 120 -meter dibanding saat ini. Paparan Sunda yang kini terendam dahulu merupakan daratan luas yang menghubungkan Asia dengan Sumatra, Jawa, dan Kalimantan. Ketika es mencair dan permukaan laut naik pada awal Holosen, daratan tersebut terfragmentasi menjadi pulau-pulau.

Perubahan ini menghasilkan:

1. Terbentuknya dunia kepulauan (*archipelagic world*)
2. Isolasi populasi manusia dalam unit-unit pulau
3. Kebutuhan mobilitas laut sebagai strategi bertahan hidup

Menurut Bellwood, kemampuan manusia mencapai wilayah Wallacea (Sulawesi dan Maluku) menunjukkan adanya pelayaran terencana sejak puluhan ribu tahun lalu.

Gambar 2.1 Ilustrasi Perubahan Paparan Sunda



Sumber: Wikimedia Commons – Ilustrasi Paparan Sunda pada masa es

Lingkungan pesisir menyediakan sumber daya laut melimpah: ikan, moluska, kerang, dan terumbu karang. Ekosistem ini relatif stabil sepanjang musim, menjadikannya basis ekonomi yang andal dibanding perburuan darat yang fluktuatif.

2.3 Pola Permukiman

Distribusi situs arkeologis menunjukkan konsentrasi permukiman di wilayah pesisir dan muara sungai. Bukti arkeologis menunjukkan bahwa masyarakat prasejarah banyak bermukim di wilayah pesisir dan muara sungai. Pola permukiman ini ditandai dengan:

1. Kjekkenmoddinger

Bukit tumpukan sampah dapur berupa tumpukan sisa cangkang atau kulit moluska yang hidup di air laut dan muara yang berlumpur ditemukan di pesisir Sumatra Timur dan beberapa wilayah Indonesia Timur. Menurut Truman Simanjuntak, ketebalan timbunan yang mencapai beberapa meter menunjukkan eksploitasi sumber daya laut secara intensif dan berkelanjutan.

Gambar 2.2 Foto Kjekkenmoddinger Situs Bukit Kerang di Kabupaten Bintan resmi menjadi cagar budaya.



Sumber: kemdikbud.go.id melalui

<https://kepri.genpi.co/wisata/3417/situs-bukit-kerang-resmi-jadi-cagar-budaya-cek-lokasinya>

2. Abris Sous Roche (ceruk gua pantai)

Hunian gua pantai banyak ditemukan di Sulawesi dan Maluku. Temuan tulang ikan dan moluska dalam jumlah besar memperlihatkan orientasi konsumsi laut. Digunakan sebagai tempat tinggal sementara karena manusia saat itu hidup secara nomaden

Gambar 2.3 Foto Abris Sous Roche



DAFTAR PUSTAKA

- Aubert, M., Brumm, A., Ramli, M., Sutikna, T., Saptomo, E. W., Hakim, B., ... & van den Bergh, G. D. (2014). Pleistocene cave art from Sulawesi, Indonesia. *Nature*, 514(7521), 223–227. <https://doi.org/10.1038/nature13422>
- Ballard, C. (1992). The archaeological approach to the study of rock art in Papua New Guinea. *Journal of Pacific History*, 27(1), 25–45.
- Bellwood, P. (2007). *Prehistory of the Indo-Malaysian archipelago* (Revised ed.). ANU Press.
- Blust, R. (1999). *Subgrouping, circularity and extinction: Some issues in Austronesian comparative linguistics*. University of Hawai'i Press.
- Fox, J. J. (1980). *The flow of life: Essays on Eastern Indonesia*. Harvard University Press.
- Geertz, C. (1973). *The interpretation of cultures*. Basic Books.
- Horridge, A. (1981). *The prau: Indonesian traditional sailing vessel*. Oxford University Press.
- Muckelroy, K. (1978). *Maritime archaeology*. Cambridge University Press.
- O'Connor, S., Ono, R., & Clarkson, C. (2011). Pelagic fishing at 42,000 years before the present and the maritime skills of modern humans. *Science*, 334(6059), 1117–1121. <https://doi.org/10.1126/science.1207703>
- Service, E. R. (1962). *Primitive social organization: An evolutionary perspective*. Random House.
- Simanjuntak, T. (1996). *Prasejarah Indonesia dalam konteks Asia Tenggara*. Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.
- Solheim, W. G. II. (1975). The Nusantara and the origins of Austronesian speakers. *Asian Perspectives*, 18(2), 121–147.
- Stoneking, M., & Delfin, F. (2010). The human genetic history of East Asia: Weaving a complex tapestry. *Current Biology*, 20(4), R188–R193. <https://doi.org/10.1016/j.cub.2009.11.052>

- Balai Arkeologi Maluku. (2019). Laporan penelitian seni cadas Pulau Kaimear dan Ohoidertawun. Balai Arkeologi Maluku.
- Oktaviana, A. A., et al. (2023). Minimum age of rock art in Muna Island, Sulawesi. Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN).



BAB 3

KERAJAAN-KERAJAAN MARITIM NUSANTARA

Oleh Budi Juliardi, S.H., M.Pd.

3.1 Pendahuluan

Wilayah Nusantara sejak awal perkembangan sejarahnya telah menempatkan laut sebagai ruang hidup utama. Posisi geografis Indonesia yang terletak di antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik serta diapit oleh Benua Asia dan Australia menjadikan kawasan ini sebagai simpul strategis dalam jaringan pelayaran dan perdagangan dunia. Kondisi tersebut membentuk karakter masyarakat Nusantara yang terbuka terhadap interaksi lintas budaya, etnis, dan agama.

Dalam perspektif sejarah, laut bukan hanya berfungsi sebagai jalur transportasi, melainkan juga sebagai arena pembentukan kekuasaan politik dan ekonomi. Sejumlah kerajaan di Nusantara berkembang dengan mengandalkan kekuatan maritim, baik melalui penguasaan pelabuhan strategis maupun pengendalian jalur perdagangan internasional. Kerajaan-kerajaan tersebut dikenal sebagai kerajaan maritim, yakni entitas politik yang menjadikan aktivitas pelayaran dan perdagangan laut sebagai basis utama legitimasi dan keberlanjutan kekuasaan.

Keberadaan kerajaan maritim Nusantara memperlihatkan bahwa peradaban Indonesia tumbuh melalui dinamika bahari. Jaringan perdagangan yang terbentuk sejak awal masehi mempertemukan pedagang dari Cina, India, Timur Tengah, dan kemudian Eropa. Interaksi ini tidak hanya menghasilkan pertukaran komoditas, tetapi juga pertukaran gagasan, teknologi, agama, dan sistem sosial. Oleh karena itu, kajian mengenai kerajaan maritim Nusantara menjadi penting untuk memahami akar historis identitas Indonesia sebagai bangsa kepulauan.

Bab ini bertujuan menguraikan konsep kerajaan maritim dalam konteks Nusantara, menelaah faktor-faktor kemunculannya, serta membahas beberapa kerajaan utama seperti Sriwijaya, Majapahit, Malaka, Aceh, Banten, Ternate, dan Tidore. Selain itu, bab ini juga mengkaji dampak jaringan maritim terhadap pembentukan identitas sosial-budaya Nusantara serta relevansinya bagi pembangunan Indonesia kontemporer.

3.2 Konsep Kerajaan Maritim dan Kerangka Teoritis

Secara umum, kerajaan maritim dapat dipahami sebagai bentuk kekuasaan politik yang bertumpu pada dominasi laut dan aktivitas perdagangan. Berbeda dengan kerajaan agraris yang mengandalkan produksi pertanian darat sebagai sumber utama surplus ekonomi, kerajaan maritim memperoleh kekayaan dari jasa pelabuhan, perdagangan antardaerah, serta pungutan atas kapal-kapal yang melintas di wilayah kekuasaannya.

A.B. Lopian memperkenalkan istilah *seascape* untuk menggambarkan laut sebagai ruang sosial yang hidup, tempat berlangsungnya interaksi manusia secara berkelanjutan. Dalam kerangka ini, laut tidak dipahami sebagai ruang kosong, melainkan sebagai arena budaya yang membentuk identitas kolektif masyarakat pesisir. Konsep ini sejalan dengan gagasan *thalassocracy*, yakni sistem

kekuasaan yang menitikberatkan kontrol atas jalur pelayaran dibandingkan penguasaan teritorial daratan.

Anthony Reid menempatkan Asia Tenggara, termasuk Nusantara, sebagai bagian dari *maritime cultural sphere*, sebuah kawasan yang disatukan oleh perdagangan laut dan mobilitas manusia. Dalam kerangka ini, kota-kota pelabuhan berfungsi sebagai pusat kosmopolitan yang mempertemukan berbagai etnis dan agama. Model tersebut menjelaskan mengapa kerajaan maritim Nusantara cenderung bersifat terbuka dan adaptif terhadap pengaruh luar.

Ciri utama kerajaan maritim Nusantara meliputi: (1) keberadaan pelabuhan besar sebagai pusat ekonomi; (2) armada laut yang berfungsi sebagai alat pertahanan sekaligus diplomasi; (3) struktur masyarakat multietnis; serta (4) sistem kekuasaan yang fleksibel melalui jaringan aliansi dan hubungan tributari. Karakteristik ini tampak jelas pada kerajaan-kerajaan besar yang berkembang sejak abad ke-7 hingga ke-17.

3.3 Sriwijaya dan Fondasi Hegemoni Maritim Awal

Sriwijaya merupakan contoh paling awal dari kerajaan maritim yang berhasil membangun hegemoni regional di Asia Tenggara. Berpusat di wilayah Sumatra bagian selatan, Sriwijaya mencapai puncak kejayaannya antara abad ke-7 hingga ke-13 Masehi. Prasasti Kedukan Bukit (683 M) menandai awal ekspansi politik Sriwijaya, sementara catatan peziarah Tiongkok I-Tsing memberikan gambaran tentang kemajuan intelektual dan religius kerajaan ini.

Keunggulan Sriwijaya terletak pada kemampuannya menguasai Selat Malaka dan Selat Sunda, dua jalur pelayaran terpenting dalam perdagangan antara India dan Cina. Dengan mengontrol titik-titik strategis tersebut, Sriwijaya mampu memonopoli arus barang dan memungut pajak dari kapal-kapal dagang. Sistem ini menjadikan Sriwijaya sebagai pusat redistribusi komoditas seperti kapur barus,

emas, dan hasil hutan.

Selain kekuatan ekonomi, Sriwijaya juga berkembang sebagai pusat pembelajaran Buddha Mahayana. Banyak pendeta dari Cina singgah di Sriwijaya untuk mempelajari bahasa Sanskerta sebelum melanjutkan perjalanan ke India. Hal ini menunjukkan bahwa jaringan maritim Sriwijaya tidak hanya bersifat material, tetapi juga spiritual dan intelektual.

Namun sejak abad ke-11, pengaruh Sriwijaya mulai melemah akibat serangan Kerajaan Chola dari India Selatan serta munculnya kekuatan-kekuatan baru di Jawa. Meskipun demikian, Sriwijaya meninggalkan warisan penting berupa model kekuasaan maritim yang kemudian diadaptasi oleh kerajaan-kerajaan berikutnya.

3.4 Majapahit: Sintesis Agraris dan Maritim

Kerajaan Majapahit (abad XIII–XV Masehi) merepresentasikan bentuk kekuasaan yang unik dalam sejarah Nusantara, karena berhasil memadukan basis agraris pedalaman Jawa dengan jaringan maritim antarpulau. Berbeda dengan Sriwijaya yang sepenuhnya bertumpu pada dominasi laut, Majapahit berkembang dari wilayah pedalaman Sungai Brantas di Jawa Timur, yang memiliki tingkat kesuburan tanah tinggi serta sistem irigasi yang relatif maju. Surplus produksi pertanian dari wilayah ini menjadi fondasi ekonomi yang menopang stabilitas politik kerajaan, sekaligus menyediakan sumber logistik bagi ekspansi maritimnya.

Kombinasi antara kekuatan agraris dan maritim memungkinkan Majapahit membangun struktur negara yang lebih kompleks dibandingkan kerajaan-kerajaan maritim sebelumnya. Sistem birokrasi Majapahit tersusun secara hierarkis, dengan raja sebagai pusat kekuasaan simbolik dan administratif, didukung oleh jajaran pejabat istana, adipati daerah, serta penguasa pelabuhan pesisir. Dalam konteks ini, wilayah pedalaman berfungsi sebagai pusat produksi

pangan, sementara kawasan pesisir utara Jawa menjadi gerbang interaksi ekonomi internasional.

Pelabuhan-pelabuhan seperti Tuban, Gresik, Sedayu, Lasem, dan Surabaya berkembang sebagai simpul utama perdagangan. Melalui pelabuhan-pelabuhan tersebut, Majapahit terhubung dengan jaringan niaga Asia yang lebih luas, termasuk pedagang dari Cina, Champa, Siam, India, Arab, dan Persia. Catatan Ma Huan, penerjemah armada Laksamana Cheng Ho pada awal abad ke-15, menggambarkan kota-kota pesisir Jawa sebagai kawasan kosmopolitan yang dihuni oleh berbagai komunitas etnis dengan aktivitas perdagangan yang intens.

Integrasi antara pedalaman dan pesisir ini menciptakan sistem ekonomi dualistik yang saling melengkapi. Produk pertanian seperti beras dari daerah hinterland diperdagangkan melalui pelabuhan, sementara barang-barang impor seperti keramik, sutra, dan logam masuk ke pusat kerajaan melalui jalur yang sama. Model ini memungkinkan Majapahit mempertahankan stabilitas internal sekaligus memperluas pengaruh eksternalnya.

Dalam bidang maritim, Majapahit juga membangun armada laut yang berfungsi sebagai alat pertahanan dan diplomasi. Armada ini tidak hanya digunakan untuk ekspedisi militer, tetapi juga untuk mengamankan jalur perdagangan dari ancaman perompak. A.B. Lapien mencatat bahwa stabilitas jalur pelayaran merupakan prasyarat utama bagi keberlangsungan ekonomi kerajaan maritim, termasuk Majapahit. Dengan demikian, kekuatan laut Majapahit berperan penting dalam menjaga integrasi wilayah Nusantara.

Dengan demikian, Majapahit dapat dipahami sebagai fase transisional penting dalam sejarah Nusantara, yang menjembatani era Hindu-Buddha dengan era Islam. Sintesis antara kekuatan agraris dan maritim yang dikembangkan Majapahit menjadi model integrasi politik dan ekonomi antarpulau yang relatif stabil selama beberapa dekade.

Dalam konteks historiografi Indonesia, Majapahit sering diposisikan sebagai simbol awal integrasi wilayah kepulauan. Namun yang lebih penting dari sekadar simbol adalah pelajaran struktural yang diwariskannya: bahwa keberhasilan integrasi Nusantara sangat bergantung pada kemampuan mengelola hubungan antara darat dan laut, antara pusat dan daerah, serta antara keberagaman lokal dan kepentingan kolektif.

3.5 Kesultanan Malaka, Aceh, dan Banten: Dinamika Maritim Era Islam

Munculnya kesultanan-kesultanan Islam di kawasan pesisir Nusantara menandai transformasi penting dalam sejarah maritim regional. Jika pada periode sebelumnya dominasi maritim dipegang oleh kerajaan bercorak Hindu-Buddha seperti Sriwijaya dan Majapahit, maka sejak abad ke-15 pusat gravitasi perdagangan laut beralih ke kesultanan Islam, terutama Malaka, Aceh, dan Banten. Peralihan ini tidak hanya mencerminkan perubahan orientasi keagamaan, tetapi juga restrukturisasi jaringan ekonomi dan politik maritim Nusantara.

Kesultanan Malaka, yang berdiri pada awal abad ke-15, berkembang pesat berkat letaknya yang sangat strategis di Selat Malaka. Selat ini merupakan jalur pelayaran utama yang menghubungkan Samudra Hindia dengan Laut Cina Selatan, sehingga hampir seluruh kapal dagang dari Asia Timur, Asia Selatan, dan Timur Tengah harus melintasi kawasan tersebut. Keunggulan geografis ini dimanfaatkan secara optimal oleh penguasa Malaka melalui pengelolaan pelabuhan yang efisien dan inklusif.

Malaka menerapkan sistem pelabuhan terbuka yang memberikan kemudahan bagi pedagang asing, termasuk jaminan keamanan, pengaturan bea masuk yang relatif ringan, serta penyediaan fasilitas pergudangan. Administrasi pelabuhan dipimpin oleh seorang syahbandar yang dibantu oleh pejabat khusus untuk

DAFTAR PUSTAKA

- Azra, Azyumardi. 2004. Jaringan Ulama Timur Tengah dan Kepulauan Nusantara Abad XVII dan XVIII. Kencana: Jakarta..
- Coedès, George. 1968. *The Indianized States of Southeast Asia*. University of Hawai'i Press: Honolulu.
- Huan, Ma. 1970. *Ying-yai Sheng-lan (The Overall Survey of the Ocean's Shores)*, terj. J.V.G. Mills. Hakluyt Society: Cambridge.
- Kartodirdjo, Sartono. 1992. Pengantar Sejarah Indonesia Baru. Ombak: Yogyakarta.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. 2016. Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Kemenko Maritim: Jakarta.
- Lapian, A.B. 2009. Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut. Komunitas Bambu: Jakarta
- Lombard, Denys. 2005. Nusa Jawa: Silang Budaya, Jilid II. Gramedia: Jakarta.
- Muljana, Slamet. 2005. Menuju Puncak Kemegahan: Sejarah Kerajaan Majapahit. LKiS: Yogyakarta.
- Reid, Anthony. 1988. *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450–1680*. Yale University Press: New Haven.
- Ricklefs, M.C. 2008. *A History of Modern Indonesia since c.1200*. Stanford University Press: Stanford.
- Tjandrasmita, Uka. 2009. Arkeologi Islam Nusantara. Kepustakaan Populer Gramedia: Jakarta.
- Tsing, I. 1896. *A Record of the Buddhist Religion as Practised in India and the Malay Archipelago*, terj. J. Takakusu. Clarendon Press: Oxford.



BAB 4

JALUR REMPAH DAN PERDAGANGAN LAUT

Oleh Reihana Kapitanhitu, S.Pd., M.Pd.

4.1 Pengertian Jalur Rempah

Jalur Rempah merupakan jaringan jalur perdagangan laut dan darat yang menghubungkan wilayah penghasil rempah-rempah di Nusantara dengan berbagai kawasan dunia, seperti Asia Timur, Asia Selatan, Timur Tengah, Afrika, hingga Eropa sejak awal Masehi. Jalur ini berfungsi tidak hanya sebagai jalur ekonomi, tetapi juga sebagai sarana pertukaran budaya, agama, pengetahuan, dan teknologi antarperadaban (Reid, 2014).

Rempah-rempah seperti cengkeh, pala, lada, kayu manis, dan fuli menjadi komoditas utama karena nilai ekonominya sangat tinggi dan manfaatnya yang luas, mulai dari bahan pangan, obat-obatan, hingga pengawet makanan (Andaya, 2010).

4.2 Latar Belakang Munculnya Jalur Rempah

Secara geografis, Nusantara berada pada posisi strategis di persimpangan jalur perdagangan dunia antara Samudra Hindia dan

Samudra Pasifik. Kondisi ini mendorong berkembangnya aktivitas perdagangan laut sejak masa kuno. Masyarakat Nusantara telah mengenal teknologi pelayaran tradisional, pembuatan kapal, serta sistem navigasi berbasis angin muson yang memungkinkan pelayaran jarak jauh secara teratur (Lapian, 2009).

Keunggulan tersebut menjadikan wilayah Nusantara sebagai pusat distribusi rempah yang diminati pedagang dari Cina, India, Arab, hingga Eropa.

1. Jalur Perdagangan Rempah Internasional

Jalur Rempah terhubung dalam beberapa rute utama, antara lain:

Jalur Nusantara–Cina, yang telah berlangsung sejak awal Masehi dan memperdagangkan rempah, keramik, dan sutra (Hall, 2011). Jalur Nusantara–India, yang berperan penting dalam masuknya pengaruh budaya dan agama Hindu-Buddha ke Indonesia (Reid, 2014). Jalur Nusantara–Timur Tengah, yang memperkuat hubungan dagang sekaligus menjadi media penyebaran Islam di wilayah pesisir Nusantara (Ricklefs, 2008). Jalur Nusantara–Eropa, yang berkembang pesat sejak abad ke-15 dan menjadi pemicu kedatangan bangsa Portugis, Spanyol, Belanda, dan Inggris ke Indonesia (Kartodirdjo, 1992).

2. Peran Kerajaan Maritim Nusantara

Keberhasilan Jalur Rempah tidak terlepas dari peran kerajaan-kerajaan maritim Nusantara. Sriwijaya menguasai jalur perdagangan Selat Malaka dan berperan sebagai pusat transit internasional. Majapahit mengintegrasikan jaringan perdagangan antarpulau. Sementara itu, Kesultanan Ternate dan Tidore dikenal sebagai pusat produksi cengkeh dunia, sehingga memiliki posisi strategis dalam perdagangan global (Lapian, 2009). Peran Kerajaan Maritim Nusantara sebagai berikut:

a) Sebagai Pengendali Jalur Perdagangan

Kerajaan maritim berperan menguasai dan mengamankan jalur perdagangan laut strategis. **Sriwijaya** misalnya, berhasil mengontrol Selat Malaka dan menjadi pusat transit perdagangan internasional antara Cina dan India (Hall, 2011). Penguasaan jalur laut ini memungkinkan kerajaan memperoleh keuntungan ekonomi dan pengaruh politik yang luas.

b) Sebagai Pusat Produksi dan Distribusi Komoditas

Beberapa kerajaan maritim menjadi pusat produksi komoditas bernilai tinggi. **Kesultanan Ternate dan Tidore** dikenal sebagai pusat penghasil cengkeh dunia, sedangkan **Banten** menjadi pelabuhan penting perdagangan lada. Peran ini menempatkan kerajaan-kerajaan Nusantara dalam jaringan ekonomi global sejak abad pertengahan (Lapian, 2009).

c) Sebagai Penghubung Interaksi Budaya

Kerajaan maritim berfungsi sebagai ruang pertemuan berbagai bangsa, seperti Cina, India, Arab, dan Eropa. Interaksi melalui perdagangan laut mendorong proses akulturasi budaya, bahasa, seni, dan sistem sosial yang memperkaya kebudayaan lokal Nusantara (Reid, 2014).

d) Sebagai Media Penyebaran Agama

Perdagangan laut menjadi sarana utama masuk dan berkembangnya agama-agama besar di Nusantara. Hindu-Buddha berkembang melalui jaringan dagang dengan India, sedangkan Islam menyebar melalui para pedagang Muslim di pelabuhan-pelabuhan kerajaan maritim seperti Samudra Pasai, Gresik, dan Ternate (Ricklefs, 2008).

e) Sebagai Kekuatan Politik dan Militer

Kerajaan maritim membangun armada laut untuk menjaga keamanan pelayaran dan mempertahankan wilayahnya. Majapahit, misalnya, memanfaatkan kekuatan maritim untuk

mengintegrasikan wilayah Nusantara dalam jaringan politik dan ekonomi antarpulau (Kartodirdjo, 1992).

3. Dampak Jalur Rempah

Jalur Rempah membawa dampak besar dalam berbagai aspek kehidupan Ekonomi, dengan tumbuhnya pelabuhan dan kota dagang. Sosial-budaya, berupa akulturasi budaya lokal dan asing. Politik, ditandai dengan persaingan kekuasaan dan kolonialisme akibat monopoli perdagangan rempah. Global, karena Jalur Rempah berkontribusi pada terbentuknya jaringan perdagangan dunia awal (early globalization) (Reid, 2014).

4. Jalur Rempah sebagai Warisan Budaya

Pada masa kini, Jalur Rempah dipandang sebagai warisan sejarah dan identitas maritim bangsa Indonesia. Pemerintah Indonesia melalui Program Jalur Rempah berupaya menghidupkan kembali kesadaran sejarah, memperkuat diplomasi budaya, serta mengembangkan pendidikan dan pariwisata berbasis sejarah maritim (Direktorat Jenderal Kebudayaan, 2017).

a) Pengertian Perdagangan Laut

Perdagangan laut adalah aktivitas pertukaran barang dan jasa antarwilayah yang dilakukan melalui jalur perairan, baik laut, selat, maupun samudra. Dalam konteks sejarah, perdagangan laut menjadi salah satu faktor utama yang mendorong interaksi antarbangsa, perkembangan ekonomi, serta terbentuknya jaringan peradaban dunia sejak masa kuno (Lapian, 2009).

Bagi wilayah kepulauan seperti Indonesia, perdagangan laut bukan sekadar kegiatan ekonomi, melainkan bagian dari identitas dan cara hidup masyarakat maritim.

DAFTAR PUSTAKA

- Andaya, L. Y. (2010). *Leaves of the Same Tree: Trade and Ethnicity in the Straits of Melaka*. Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Direktorat Jenderal Kebudayaan. (2017). *Jalur Rempah: Poros Maritim Dunia*. Jakarta: Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.
- Hall, K. R. (2011). *A History of Early Southeast Asia: Maritime Trade and Societal Development*. Lanham: Rowman & Littlefield.
- Kartodirdjo, S. (1992). *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*. Jakarta: Gramedia.
- Lapian, A. B. (2009). *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Reid, A. (2014). *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450–1680*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Ricklefs, M. C. (2008). *Sejarah Indonesia Modern 1200–2008*. Jakarta: Serambi.



BAB 5

TEKNOLOGI DAN KAPAL TRADISIONAL NUSANTARA

Oleh Ahmad, S.Pd., M.Pd.

5.1 Eksistensi Kapal Tradisional di Indonesia

Eksistensi kapal tradisional Indonesia sejalan dengan cirinya sebagai negara maritim dengan karakter geografisnya yang terdiri dari kepulauan. Masyarakatnya banyak mengandalkan laut sebagai jalur mobilitas dan arena interaksi sosial maupun budaya, sehingga keberadaan kapal tradisional di wilayah pesisir nusantara tidak dapat dipisahkan dari hal-hal tersebut. Oleh karena itu kapal tradisional telah menjadi bagian dari perkembangan kehidupan masyarakat dengan dinamika yang berbeda antara daerah satu dengan lainnya.

Perahu pada zaman kuno perahu menggunakan kayu sebagai bahan utama dalam pembuatannya. Hal ini dibuktikan dengan adanya perahu kayu tertua yang ditemukan di negara Belanda tahun 1955 dengan nama *Kano Pesse* yang dibuat dari sebatang pohon kemudian dilubangi membentuk perahu. Perahu ini diperkirakan sudah ada sejak tahun 8000 SM, dua ribu tahun sebelum ditemukan perahu Masyarakat mesir kuno yang dibuat dengan menggunakan anyaman batang papirus, kapal *trireme* bangsa Yunani kuno, perahu Viking, jung

Tiongkok dan galai Romawi semuanya menggunakan kayu sebagai dasar yang kemudian digerakkan menggunakan dayung dan layar, (Anna, 2024).

Begitu juga dengan wilayah Nusantara di mana aktivitas maritimnya telah berlangsung selama berabad-abad, dimulai dari zaman prasejarah hingga masa kini. Sejak awal tahun 2000 sisa peninggalan kapal banyak ditemukan seperti perahu Lembur di Jambi dan Punjulharjo di Rembang yang berusia 700 dan 1000 tahun semuanya terbuat dari kayu. Sejak zaman kerajaan-kerajaan maritim seperti Sriwijaya dan Majapahit, pembuatan kapal telah menjadi bagian penting dari kehidupan masyarakat Nusantara. Para ahli kapal tradisional percaya bahwa teknik pembuatan kapal di Indonesia telah mencapai tingkat keahlian yang sangat tinggi, dengan penggunaan bahan-bahan alami seperti kayu jati dan pohon cengkeh yang sangat tahan terhadap air laut. (Utomo, 2016)

Selain itu, desain kapal-kapal tradisional Nusantara juga dipengaruhi oleh faktor geografis dan budaya setempat, sehingga menciptakan berbagai jenis kapal yang unik dan beragam. Kapal-kapal tradisional Nusantara juga memiliki fungsi yang beragam, mulai dari perahu tradisional untuk menangkap ikan, kapal tradisional untuk mengangkut hasil alam, kapal dagang untuk berlayar antar pulau dan ke luar negeri hingga kapal perang yang digunakan untuk melindungi wilayah dari serangan musuh. Namun, di beberapa komunitas pesisir Indonesia, pembuatan kapal-kapal tradisional mulai ditinggalkan karena masyarakat lebih beralih ke penggunaan kapal motor yang lebih cepat dan efisien. Hal ini dapat menyebabkan kemunduran dalam warisan budaya maritim Indonesia dan kerugian dalam pengetahuan dan keterampilan tradisional yang diturunkan dari generasi ke generasi. Hal ini membuat para pelaut tradisional harus beradaptasi dengan perubahan zaman dan teknologi.

Namun disisi lain dengan arus modernisasi khususnya perkapalan yang semakin modern kapal tradisional di Indonesia masih menunjukkan eksistensinya baik dalam sektor perikanan tradisional, pelayaran rakyat dan kegiatan budaya bahari masyarakat. Melalui melalui kegiatan budaya, kapal tradisional menjadi identitas budaya bahkan daya tarik wisata. Sampai sekarang di Indonesia kapal tradisional masih digunakan untuk menangkap ikan, mengangkut penumpang, dan barang, (Ardiwidjaja, 2016). Hingga saat ini juga terdapat beberapa tradisi maritim yang masih di pentaskan, seperti perahu *Sandeq* masyarakat Mandar di Sulawesi Barat yang menjadi identitas budaya dan hingga kini rutin melaksanakan Festival *Sandeq* setiap tahunnya, ada juga tradisi budaya pacu jalur di Kuantan Singingi Riau yang kini dikenal di belahan dunia sebagai olahraga air. Belum lagi dengan kapal *Pinisi* yang kini menjadi ikon Maritim Indonesia.

Keberadaan kapal-kapal tradisional ini mencerminkan kekayaan sejarah maritim Indonesia dan menjadi bagian penting dari identitas bangsa. Dengan terus dilestarikannya pembuatan kapal tradisional, warisan budaya ini dapat terus hidup sebagai aset budaya hidup yang relevan bagi Pembangunan maritim ditengah arus industrialisasi perkapalan yang semakin maju.

5.2 Material pembuatan kapal tradisional

Hasil interaksi antara manusia dan lingkungan serta sistem pengetahuan mendorong perkembangan pembuatan kapal tradisional di Nusantara. Indonesia sebagai wilayah kepulauan tentunya memiliki tradisi maritim yang begitu kuat dengan dukungan sumber daya alam yang tersedia cukup melimpah mendorong masyarakatnya mengembangkan teknologi perkapalan dengan memanfaatkan alam sekitar dengan proses seleksi bahan yang bersifat empiris melalui pertimbangan kekuatan, ketahanan sesuai kondisi perairan, (Lapian, 2008).

1. Kayu Sebagai Material Struktur Utama

Kayu merupakan bahan paling fundamental dalam pembuatan kapal tradisional Nusantara. Pemilihan jenis kayu sangat menentukan kualitas, usia pakai, dan keselamatan kapal saat beroperasi di laut. Masyarakat pembuat kapal tradisional memiliki pengetahuan yang mendalam mengenai karakteristik berbagai jenis kayu, seperti kepadatan serat, tingkat keawetan, dan daya tahan terhadap air laut serta organisme perusak kayu.

Kayu Jati (*Tektona Grandis*) menjadi pilihan dalam pembuatan kapal di wilayah Jawa dan Madura karena tahan terhadap pelapukan dan stabil dalam menghadapi perubahan suhu sehingga digunakan dalam pembuatan rangka dan lambung kapal, (Zuhdi, 2015). Di wilayah Indonesia timur seperti Maluku, Kalimantan dan Sulawesi pembuatan kapal memanfaatkan terutama kayu besi, ulin, merbau dan bitti. Misalnya kapal phinisi pada Masyarakat Bugis-Makassar menggunakan kayu bitti sebagai papan lambung dengan pertimbangan kayu tersebut kuat namun cukup lentur, dan pembuatan rangka utama menggunakan kayu ulin dengan ketahanannya yang sangat tinggi, (Horridge, 1982).

Pembuatan kapal tradisional di wilayah Nusantara dengan menggunakan kayu merupakan bentuk kearifan lokal yang diwariskan secara turun temurun seperti pemilihan jenis kayu tersebut merupakan bentuk pengetahuan yang disesuaikan dengan karakteristik alam agar dapat mendukung aktivitas pelayaran.

2. Serat Alami

Serat alami merupakan bahan alami yang perannya sangat penting dalam pembuatan kapal tradisional karena digunakan sebagai pengikat pada kapal tradisional tidak menggunakan paku logam. Bahan serat yang umum digunakan berasal dari sabut kelapa, rotan, serta serat kulit kayu tertentu. Penggunaan tali serat karena kelebihanannya di mana sifatnya yang lentur dan daya tahan terhadap air laut. Penggunaan tali serat kelapa dalam penyambungan papan kapal

menggantikan, karena hingga saat ini ketiga cara tersebut masih digunakan. Pilihan metode pembuatan perahu tradisional sangat dipengaruhi oleh faktor lingkungan, fungsi perahu, ketersediaan bahan baku, dan bagaimana tradisi budaya masyarakat lokal penggunaannya, (Manguin, 2012). Melihat perkembangan pembuatan perahu tradisional Nusantara menunjukkan proses evolusi teknologi maritim sebagai suatu pengetahuan melalui pewarisan antar generasi. Perkembangan teknologi pembuatan perahu tradisional tersebut melalui proses adaptasi ekologis sesuai kondisi lingkungan dan kebutuhan serta tradisi kelompok Masyarakat di berbagai wilayah Nusantara.

Tabel 1. Contoh Perahu/Kapal Tradisional dan Sistem Konstruksinya

No	Sistem Konstruksi	Nama Perahu Tradisional	Asal Daerah
1	Dugout Canoe	Jukung, Klotok	Kalimantan (Dayak)
2	Dugout Canoe	Bidar	Sumatera (melayu)
3	Dugout Canoe	Wuroman	Papua (Asmat)
4	Sistem Ikat	Kora-Kora	Maluku
5	Sistem Ikat	Sandeq	Sulawesi Barat (Mandar)
	Sistem Ikat	Bhangka	Sulawesi Tenggara (Buton)
6	Sistem Pasak	Lambo	Sulawesi Tenggara (Buton)
7	Sistem Pasak	Pinisi	Sulawesi Selatan
8	Sistem Pasak	Padewakang, Palari	Sulawesi Selatan
9	Sistem Pasak	Jong Jawa	Jawa (Pesisir Utara)

Tabel di atas menunjukkan contoh beberapa kapal tradisional dari berbagai wilayah di nusantara dengan teknologi pembuatannya yang berkembang secara evolutive dan kontekstual. Ketiga sistem

pembuatan kapal ini tidak saling menggantikan satu sama lainnya, melainkan berjalan menuju arah perkembangan yang semakin maju, sehingga sistem konstruksi tersebut menyesuaikan dengan kebutuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anna. (2024). Dari kayu ke Pengelasan: Evolusi Material Pembuatan Kapal. Retrieved February 1, 2026, from <https://hec.lrfoundation.org.uk/whats-on/stories/wood-to-welding-the-evolution-of-shipbuilding-materials>
- Ardiwidjaja, R. (2016). Pelestraian Warisan Budaya Bahari: Daya Tarik Kapal Tradisional Sebagai Kapal Wisata. *Kalpataru*, 25(1), 65.
- Bellwood, P. (2017). *First islanders: prehistory and human migration in Island Southeast Asia*. John Wiley & Sons. Retrieved from [https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=NEBGDgAAQB-AJ&oi=fnd&pg=PP12&dq=%09Bellwood,+P.+\(2017\).+First+Islanders:+Prehistory+and+Human+Migration+in+Island+Southeast+Asia.+Wiley+Blackwell.&ots=PWc_h-YTpJ&sig=Rbg532K20IqINX9Jlo2RtT3N8EE&redir_esc=y#v=0](https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=NEBGDgAAQB-AJ&oi=fnd&pg=PP12&dq=%09Bellwood,+P.+(2017).+First+Islanders:+Prehistory+and+Human+Migration+in+Island+Southeast+Asia.+Wiley+Blackwell.&ots=PWc_h-YTpJ&sig=Rbg532K20IqINX9Jlo2RtT3N8EE&redir_esc=y#v=0)
- Doran, E. B. (1981). *Wangka: Austronesian canoe origins*. Universitas Texas A&M.
- Horridge, G. A. (1982). The lashed-lug boat of the eastern archipelagoes: the Alcina MS and the Lomblen whaling boats.
- Lapian, A. B. (2008). Pelayaran dan perniagaan nusantara: abad ke-16 dan 17. *Komunitas Bambu*.
- Manguin, P.-Y. (2012). Asian Ship-Building traditions in the indian ocean at the dawn of european expansion. *PHISPC (Vol. III)*.
- Pelras, C. (1997). *The bugis*. John Wiley & Sons.
- Purnawibawa, R. A. G. (2021). Rembang Setelah Abad Ke-10. *Jurnal Widya Citra*, 2(September), 44–54.
- Reid, A. (2014). *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680 Jilid I: Tanah di Bawah Angin*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia (Vol. Jilid 1).
- Utomo, B. B. (2016). *Warisan Bahari Indonesia*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Zuhdi, S. (2015). *Nasionalisme, laut, dan sejarah*. *Komunitas Bambu*. Jakarta.



BAB 6

ISLAMISASI DAN JALUR MARITIM

Oleh Dr. MS. Noorman, S.Sos., M.Tr.Han. CTMP.

6.1 Indonesia Negara Maritim

Indonesia adalah negara maritim terbesar di dunia dengan 70-75% wilayah berupa perairan, memiliki lebih dari 17.000 pulau, dan garis pantai terpanjang kedua di dunia. Sebagai poros maritim strategis antara dua samudra dan dua benua, Indonesia kaya akan potensi sumber daya kelautan, perikanan, energi, dan pariwisata bahari.

Berikut adalah karakteristik dan potensi Indonesia sebagai negara maritim:

1. Geografis dan Wilayah: Terdiri dari wilayah laut seluas $\pm 6,4$ juta km^2 (sekitar 65-70% total wilayah) dengan garis pantai mencapai lebih dari 99.000 km.
2. Posisi Strategis: Terletak di persilangan antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia, serta Benua Asia dan Australia, menjadikannya jalur perdagangan internasional vital.
3. Kekayaan Sumber Daya Laut: Memiliki potensi ekonomi kelautan yang sangat besar, termasuk perikanan (budidaya dan tangkap), energi terbarukan (arus laut, pasang surut), mineral dasar laut, dan biodiversitas tertinggi di dunia.

4. Ekonomi Maritim dan Konektivitas: Mengembangkan industri galangan kapal, pariwisata bahari, dan konsep "Tol Laut" untuk pemerataan logistik antar pulau.
5. Kedaulatan dan Budaya: Didukung oleh budaya bahari yang kuat (seperti suku Bajo, nelayan) dan kebijakan pertahanan untuk menjaga kedaulatan di wilayah perairan, termasuk pengelolaan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI).

Tantangan utama yang dihadapi meliputi optimalisasi infrastruktur maritim, peningkatan teknologi, keamanan laut (seperti *illegal fishing*), serta pengembangan SDM di sektor perikanan dan pelayaran.

6.2 Islamisasi di Indonesia

Islamisasi di Indonesia adalah proses penyebaran agama Islam secara bertahap dan damai melalui berbagai jalur seperti perdagangan, pernikahan, pendidikan (pesantren), budaya (seni, wayang, arsitektur), politik (kerajaan Islam), dan tasawuf, yang dimulai sejak abad ke-7 Masehi, memuncak pada masa Wali Songo, dan mengintegrasikan budaya lokal, menghasilkan Islam yang moderat, menjadikan Indonesia negara dengan populasi Muslim terbesar di dunia, tutur UIN Raden Fatah.

Jalur-jalur Islamisasi

1. Perdagangan: Pedagang Arab, Persia, Gujarat berperan penting sejak abad ke-7, menjadikan pelabuhan seperti Barus sebagai pusat awal.
2. Pernikahan: Pedagang Muslim menikah dengan penduduk lokal, kemudian keluarga mereka memeluk Islam.
3. Pendidikan: Berdirinya pesantren oleh wali seperti Sunan Ampel dan Sunan Giri menjadi pusat pengajaran agama dan penyebaran ke pelosok

4. Seni dan Budaya: Mengakulturasi ajaran Islam dengan seni lokal, contohnya Sunan Kalijaga dengan pertunjukan wayang kulit.
5. Politik: Berdirinya kerajaan-kerajaan Islam (Samudra Pasai, Demak, Aceh, Ternate) memperkuat penyebaran Islam.
6. Tasawuf: Sufi berperan mempercepat penyebaran dengan pendekatan spiritual yang lebih personal, menurut jurnal Al-Kaffah.

Perkembangan dan Karakteristik

1. Tahap Awal (Abad ke-7 hingga ke-13): Masuknya melalui pedagang, terlihat di Sumatera.
2. Masa Keemasan (Abad ke-13 hingga ke-16): Munculnya kesultanan dan peran Wali Songo (Jawa) dalam menyebarkan secara damai, menciptakan Islam Nusantara yang moderat.

6.3 Teori Maritim Masuknya Islam di Indonesia

Teori Maritim masuknya Islam ke Indonesia, yang dikemukakan oleh sejarawan Pakistan, N.A. Baloch, menyatakan Islam disebarkan oleh pedagang dan pelaut muslim Arab di pesisir Nusantara sejak abad ke-7 M. Teori ini menekankan peran aktif pelaut Muslim dalam penguasaan rute perdagangan laut, memperkenalkan Islam di kota-kota pesisir.

Berikut adalah poin-poin penting mengenai Teori Maritim:

1. Pencetus & Waktu: Dikemukakan oleh N.A. Baloch, sejarawan Pakistan, yang berpendapat Islam sudah masuk dan didakwahkan di pesisir Nusantara sejak abad ke-7 M.
2. Aktor Utama: Para pelaut dan pedagang muslim dari Timur Tengah (Arab) yang tangguh mengarungi samudra.
3. Jalur Penyebaran: Islam disebarkan melalui aktivitas perdagangan maritim yang berpusat di wilayah pesisir.
4. Bukti: Adanya kontak langsung antara pedagang Muslim dengan masyarakat lokal di daerah seperti Aceh dan Malaka.

5. Peran Kota Pesisir: Kota-kota pelabuhan di pesisir Nusantara menjadi pusat penyebaran awal Islam karena posisi strategis dalam jalur perdagangan laut.

Teori Maritim ini memberikan pandangan bahwa Islam telah masuk ke Indonesia jauh lebih awal, yaitu abad ke-7 M, dibandingkan dengan Teori Gujarat yang menyebutkan abad ke-13 M.

6.4 Jalur Maritim yang Digunakan Dalam Penyebaran Islam di Indonesia

Jalur maritim utama dalam penyebaran Islam di Nusantara meliputi Selat Malaka sebagai pintu gerbang utama yang menghubungkan Samudra Hindia dan Pasifik, rute perdagangan laut dari Arab/Persia melalui India, serta jalur perdagangan rempah-rempah yang merambah pesisir Sumatra, Jawa, hingga ke Maluku. Jalur ini memfasilitasi pedagang muslim dalam berinteraksi.

Berikut rincian jalur maritim penyebaran Islam di Nusantara:

1. Selat Malaka (Jalur Utama): Selat ini merupakan penghubung utama perdagangan internasional antara India dan Cina, menjadikannya pusat penyebaran Islam yang paling krusial di abad ke-7 hingga ke-16 M. Kerajaan Malaka dan Samudera Pasai di pesisir Sumatra menjadi basis penting.
2. Jalur Rempah-Rempah: Jalur perdagangan laut yang menghubungkan pulau-pulau penghasil rempah, khususnya Maluku, Sulawesi, hingga pesisir utara Jawa, yang memfasilitasi interaksi pedagang dengan penduduk lokal.
3. Jalur Sutra Laut: Rute perdagangan internasional yang menghubungkan Arab, Persia, dan India di barat dengan Tiongkok di timur, melewati perairan Nusantara.
4. Pesisir Utara Jawa (Jalur Pantai): Pelabuhan-pelabuhan penting seperti Demak, Tuban, Gresik, dan Cirebon menjadi tempat

penyebaran aktif yang dilakukan oleh para pedagang dan wali, yang didukung pula oleh pengaruh pedagang dari Tiongkok.

Penyebaran melalui jalur maritim ini terjadi melalui perdagangan, perkawinan antara pedagang muslim dengan penduduk setempat, serta peran aktif masyarakat pesisir sebagai pelaut.

6.5 Peran Jalur Maritim Dalam Penyebaran Islam di Indonesia

Jalur maritim berperan sebagai sarana utama penyebaran Islam di Indonesia melalui perdagangan, pelayaran, dan interaksi budaya yang damai sejak abad ke-7 hingga ke-15 Masehi. Pedagang Muslim dari Arab, Persia, dan India menggunakan rute laut untuk berdagang, sekaligus berdakwah, membentuk komunitas Muslim di kota-kota pesisir strategis seperti Malaka, Aceh, dan pantai utara Jawa.

Berikut adalah detail peran jalur maritim dalam penyebaran Islam di Indonesia:

1. Pusat Penyebaran di Pelabuhan: Kota-kota pesisir (bandar) seperti Samudra Pasai, Malaka, dan Gresik menjadi titik pertemuan pedagang internasional, menjadikannya pusat penyebaran Islam yang dinamis.
2. Peran Pedagang dan Ulama: Para pedagang Muslim tidak hanya mencari rempah-rempah, tetapi juga agen dakwah yang mengenalkan nilai-nilai Islam kepada masyarakat setempat.
3. Perkawinan dan Pemukiman: Terbentuknya komunitas Muslim di pesisir melalui perkawinan pedagang dengan penduduk setempat mempercepat proses Islamisasi.
4. Adopsi oleh Kerajaan Maritim: Kerajaan-kerajaan maritim seperti Samudra Pasai dan Demak mengadopsi Islam, yang memperluas jangkauan penyebaran agama ke pedalaman.
5. Jalur Sutra Laut: Indonesia, sebagai bagian dari jalur sutra laut, menjadi titik persinggahan penting yang memungkinkan pertukaran budaya dan agama.

DAFTAR PUSTAKA

- Andi Iqbal Burhanuddin. 2018. *Pengantar Ilmu Kelautan dan Perikanan*. Yogyakarta: Deepublish.
- Donata Peni. 2025. *Pengantar Ilmu Perikanan*. Jakarta: Ruang Tentor.
- Kartini. 2020. *Hukum Maritim*. Jakarta: Deepublish.
- Lina Asmara Wati. 2018. *Ekonomi Produksi Perikanan dan Kelautan Modern Teori dan Aplikasinya*. Malang: UB Press.
- Mustika Bintoro. 2019. *Islamisasi Ilmu Pengetahuan (Studi Kritis pemikiran Syed M. Naquib Al-Attas)*. Jakarta: Guepedia.
- Nurhasan. 2023. *Hukum Maritim Sistem Pengawasan Konservasi Sumber Daya Perikanan Laut*. Jakarta: Refika Aditama.
- Ridha Alamsyah. 2025. *Pengantar Ilmu Perikanan dan Kelautan*. Lingkar Edukasi Indonesia.
- Robin Saputra. 2025. *Pengantar Ilmu Kelautan dan Perikanan*. Gresik: Global Kreatif Media.
- Stella Kaunang. 2023. *Pengantar Perikanan dan Ilmu Kelautan*. Bandung: Amerta Media.

PENJELAJAHAN BANGSA ASING DAN KOLONIALISME LAUT

Oleh Septriani, M.A.

7.1 Latar Belakang Penjelajahan Samudra oleh Bangsa Eropa

Penjelajahan samudra oleh bangsa Eropa pada abad ke-15 dan ke-16 dilatarbelakangi oleh perubahan besar dalam bidang ekonomi, politik, dan intelektual di Eropa. Salah satu faktor utama adalah terputusnya jalur perdagangan darat antara Eropa dan Asia setelah jatuhnya Konstantinopel ke tangan Turki Utsmani pada tahun 1453. Kondisi ini mendorong bangsa-bangsa Eropa mencari jalur laut alternatif untuk memperoleh komoditas bernilai tinggi seperti rempah-rempah. J.H. Parry (1963) menjelaskan bahwa dorongan untuk menemukan rute langsung ke Asia merupakan kombinasi antara kebutuhan ekonomi dan semangat petualangan yang berkembang pada masa itu.

Selain faktor ekonomi, semangat Reconquista dan penyebaran agama Kristen juga menjadi motivasi penting. Bangsa Portugis dan Spanyol melihat ekspedisi maritim sebagai kelanjutan dari perjuangan religius melawan kekuatan Islam sekaligus upaya menyebarkan agama Kristen ke wilayah baru. C.R. Boxer (1965) menegaskan bahwa

ekspansi Portugis di Afrika dan Asia tidak dapat dipisahkan dari semangat misionaris dan ambisi kekuasaan kerajaan. Dengan demikian, penjelajahan samudra tidak hanya berorientasi pada perdagangan, tetapi juga pada ekspansi ideologi dan kekuasaan.

Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi pelayaran turut mendukung terjadinya penjelajahan samudra. Perkembangan kompas magnetik, astrolab, peta portolan, serta inovasi kapal jenis karavel memungkinkan pelayaran jarak jauh dengan risiko yang lebih kecil. Menurut Fernand Braudel (1979), kemajuan teknologi maritim ini merupakan hasil akumulasi pengetahuan dari dunia Islam dan Mediterania yang kemudian disempurnakan oleh bangsa Eropa Barat. Tanpa dukungan teknologi tersebut, ekspedisi lintas samudra hampir mustahil dilakukan secara sistematis.

Faktor lain yang tidak kalah penting adalah munculnya negara-bangsa (nation-state) yang kuat di Eropa Barat, seperti Portugis dan Spanyol. Sentralisasi kekuasaan memungkinkan raja mendanai ekspedisi besar yang membutuhkan biaya tinggi. Immanuel Wallerstein (1974) melihat ekspansi maritim Eropa sebagai bagian dari lahirnya sistem ekonomi dunia (world-system) kapitalis, di mana kawasan baru diintegrasikan ke dalam jaringan perdagangan global yang berpusat di Eropa. Dalam konteks ini, penjelajahan samudra menjadi fondasi awal terbentuknya ekonomi global modern.

Motivasi ekonomi juga berkaitan erat dengan semangat merkantilisme yang berkembang pada abad ke-15 hingga ke-17. Negara-negara Eropa berlomba mengumpulkan kekayaan berupa emas, perak, dan komoditas langka guna memperkuat kas negara. Alfred W. Crosby (1972) menunjukkan bahwa ekspansi Eropa ke Dunia Baru dan Asia memicu pertukaran komoditas, manusia, dan penyakit dalam skala global yang kemudian dikenal sebagai “Columbian Exchange.” Proses ini mengubah keseimbangan ekonomi dan demografi dunia secara drastis.

Dengan demikian, latar belakang penjelajahan samudra oleh bangsa Eropa merupakan hasil interaksi kompleks antara kebutuhan ekonomi, semangat religius, perkembangan teknologi, konsolidasi politik, dan munculnya sistem ekonomi global. Penjelajahan tersebut bukanlah peristiwa tunggal, melainkan bagian dari transformasi besar yang mengantarkan Eropa memasuki era kolonialisme dan dominasi maritim dunia.

7.2 Jalur Pelayaran dan Penemuan Dunia Baru

Jalur pelayaran samudra pada akhir abad ke-15 berkembang sebagai respons atas kebutuhan bangsa-bangsa Eropa untuk menemukan akses langsung menuju pusat perdagangan Asia. Setelah jalur darat melalui Timur Tengah tidak lagi stabil secara politik dan ekonomi, negara seperti Spanyol dan Portugis berupaya mencari rute alternatif melalui laut. Menurut Fernández-Armesto (2020), ekspansi maritim Eropa merupakan bagian dari transformasi besar dalam sejarah global yang didorong oleh ambisi ekonomi, kompetisi antarnegara, dan perkembangan pengetahuan geografis.

Salah satu jalur paling penting adalah pelayaran ke arah barat yang dilakukan oleh Christopher Columbus pada tahun 1492. Columbus berlayar melintasi Samudra Atlantik dengan keyakinan bahwa ia dapat mencapai Asia melalui rute barat, namun justru tiba di kawasan Karibia yang kemudian dikenal sebagai bagian dari benua Amerika. Brotton (2021) menjelaskan bahwa pelayaran Columbus mengubah pemahaman geografis dunia secara radikal dan menandai awal keterhubungan permanen antara Eropa dan Dunia Baru.

Di sisi lain, Portugis mengembangkan jalur pelayaran ke arah selatan dan timur dengan mengitari Tanjung Harapan di Afrika. Keberhasilan Vasco da Gama mencapai India pada tahun 1498 membuka jalur laut langsung antara Eropa dan Asia yang kemudian menjadi fondasi jaringan perdagangan global Portugis. Menurut

Disney (2021), pembukaan jalur ini memungkinkan Portugis membangun sistem perdagangan berbasis laut di Samudra Hindia yang menghubungkan Eropa, Afrika, India, dan Asia Tenggara.

Perkembangan jalur pelayaran ini tidak terlepas dari kemajuan teknologi navigasi dan kartografi. Inovasi seperti kompas magnetik, astrolab, serta kapal jenis karavel memungkinkan pelayaran jarak jauh yang lebih aman dan terencana. Fernández-Armesto (2020) menegaskan bahwa kemajuan teknis tersebut bukan hanya hasil inovasi Eropa semata, tetapi juga akumulasi pengetahuan dari dunia Islam dan Mediterania yang kemudian diadaptasi dan dikembangkan lebih lanjut.

Penemuan Dunia Baru juga membawa perubahan besar dalam pemetaan dunia. Peta-peta awal abad ke-16 mulai menggambarkan keberadaan benua Amerika sebagai entitas geografis yang terpisah dari Asia. Brotton (2021) menunjukkan bahwa revolusi kartografi pada periode ini berperan penting dalam membentuk cara pandang Eropa terhadap dunia sebagai ruang yang dapat dieksplorasi, dipetakan, dan diklaim secara politik.

Secara keseluruhan, jalur pelayaran baru yang terbuka pada masa penjelajahan samudra tidak hanya menghubungkan wilayah-wilayah yang sebelumnya terpisah, tetapi juga menjadi dasar lahirnya sistem perdagangan global dan ekspansi kolonial. Sebagaimana dijelaskan oleh Bentley dan Ziegler (2020), keterhubungan samudra ini menciptakan jaringan interaksi lintas benua yang mengubah struktur ekonomi, sosial, dan politik dunia secara permanen.

7.3 Kedatangan Bangsa Asing di Nusantara

Kedatangan bangsa asing di Nusantara dimulai secara nyata dengan masuknya bangsa Portugal ke Asia Tenggara pada awal abad ke-16 sebagai bagian dari strategi maritim mereka untuk menguasai jalur perdagangan rempah-rempah. Setelah merebut Malaka pada

DAFTAR PUSTAKA

- Andaya, B. W., & Andaya, L. Y. (2017). *A history of early modern Southeast Asia, 1400–1830*. Cambridge University Press.
- Bentley, J. H., & Ziegler, H. F. (2020). *Traditions & encounters: A global perspective on the past* (7th ed.). McGraw-Hill Education.
- Blussé, L., & Gaastra, F. (2020). *Companies and trade: Essays on overseas trading companies during the Ancien Régime*. Leiden University Press.
- Boomgaard, P. (2019). *Southeast Asia: An environmental history*. Cambridge University Press.
- Boxer, C. R. (1965). *The Portuguese seaborne empire, 1415–1825*. Hutchinson.
- Braudel, F. (1979). *The perspective of the world* (Vol. 3). University of California Press.
- Brotton, J. (2021). *A history of the world in twelve maps*. Penguin Books.
- Crosby, A. W. (1972). *The Columbian exchange: Biological and cultural consequences of 1492*. Greenwood Publishing.
- Desai, S. (1969). The Portuguese administration in Malacca, 1511–1641. *Journal of Southeast Asian History*, 10(3), 501–512. <https://doi.org/10.1017/S0217781100005056>
- Disney, A. R. (2021). *A history of Portugal and the Portuguese empire* (Vol. 2). Cambridge University Press.
- Fernández-Armesto, F. (2020). *Pathfinders: A global history of exploration*. W. W. Norton & Company.
- Kehoe, M. L. (2015). Dutch Batavia: Exposing the hierarchy of the Dutch colonial city. *Journal of Historians of Netherlandish Art*, 7(1). <https://doi.org/10.5092/jhna.2015.7.1.3>

- Parry, J. H. (1963). *The age of reconaissance: Discovery, exploration and settlement 1450–1650*. University of California Press.
- Reid, A. (2015). *A history of Southeast Asia: Critical crossroads*. Wiley-Blackwell.
- Souza, G. B. (2024). *Portuguese, Dutch and Chinese in Maritime Asia, c.1585-1800: Merchants, commodities and commerce*. Routledge.
- Strootman, R., van den Eijnde, F., & van Wijk, R. (Eds.). (2020). *Empires of the sea: Maritime power networks in world history*. Brill.
- Sutherland, H. (2018). *Seaways and gatekeepers: Trade and state in the Eastern Archipelago*. NUS Press.
- Wallerstein, I. (1974). *The modern world-system I: Capitalist agriculture and the origins of the European world-economy in the sixteenth century*. Academic Press.



SEJARAH MARTIM

BAB 8

PELAYARAN DAN DIPLOMASI LAUT ERA KOLONIAL

Oleh Susi Harnisa, S.Pd., M.Pd.

8.1 Kedatangan Bangsa Barat: Peta Baru dan Ambisi Lama

Kedatangan bangsa-bangsa Barat ke wilayah Nusantara pada awal abad ke-16 merupakan sebuah titik balik historis yang tidak hanya mengubah peta navigasi dunia, tetapi juga merombak struktur fundamental sosiopolitik dan ekonomi di Asia Tenggara. Peristiwa ini dipicu oleh jatuhnya Konstantinopel ke tangan Turki Usmani pada tahun 1453, sebuah guncangan geopolitik yang memutus jalur perdagangan darat tradisional dan memaksa bangsa Eropa untuk mencari akses langsung ke sumber rempah-rempah (Ricklefs, 2021). Dalam upaya mencari "Peta Baru" menuju kepulauan rempah, bangsa-bangsa seperti Portugis, Spanyol, Inggris, dan Belanda membawa "Ambisi Lama" yang berakar pada semangat Perang Salib, yaitu penyebaran agama (Gospel), pencarian kekayaan (Gold), dan kejayaan politik (Glory). Ambisi ini bermanifestasi dalam bentuk merkantilisme awal di mana penguasaan atas komoditas seperti cengkih dan pala dianggap sebagai kunci stabilitas ekonomi negara-negara Eropa

(Locher-Scholten, 2022). Ekspedisi yang dipimpin oleh Afonso de Albuquerque yang merebut Malaka pada tahun 1511 menandai dimulainya hegemoni maritim Barat, di mana kekuatan laut (sea power) menjadi instrumen utama dalam memaksakan kontrol perdagangan atas kesultanan-kesultanan lokal (Al-Hardar & Zulfa, 2023).

Transisi dari kehadiran militer-religius Portugis menuju dominasi korporasi Belanda melalui Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) pada tahun 1602 memperkenalkan bentuk kolonialisme yang lebih sistematis dan birokratis. VOC tidak lagi sekadar berdagang, melainkan membangun sebuah negara di dalam negara yang memiliki otoritas untuk menyatakan perang, mencetak mata uang, dan membangun benteng (Ward, 2020). Peta baru yang digambar oleh Belanda melalui traktat-traktat dengan penguasa lokal seringkali merupakan hasil dari diplomasi koersif yang memanfaatkan konflik internal di istana-istana Jawa dan Maluku. Penguasaan teritorial ini memungkinkan Belanda menerapkan kebijakan radikal seperti extirpasi (pemusnahan tanaman rempah yang berlebih) untuk menjaga stabilitas harga di pasar global, sebuah tindakan yang menghancurkan tatanan ekonomi agraris tradisional penduduk asli (Sutherland, 2021). Di bawah payung VOC, Batavia bertransformasi menjadi pusat saraf perdagangan Asia yang menghubungkan jalur-jalur dari Jepang hingga Tanjung Harapan, menciptakan sebuah sistem ekonomi dunia yang meletakkan Nusantara sebagai wilayah periferi yang tereksplorasi.

Dampak dari penetrasi Barat ini juga merambah pada dimensi sosial dan budaya yang sangat luas, di mana interaksi antara penjajah dan penduduk lokal melahirkan masyarakat hibrida yang kompleks. Pengenalan sistem hukum Barat dan konsep hak milik pribadi secara perlahan mulai menggerus hukum adat yang bersifat komunal, sementara misi penginjilan Kristen yang menyertai ekspansi kolonial

menciptakan dinamika keberagaman baru yang sering kali bergesekan dengan identitas Islam yang sudah kuat di pesisir (Vickers, 2022). Secara arsitektural dan linguistik, pengaruh Eropa meresap ke dalam kehidupan sehari-hari, menciptakan kasta sosial baru yang didasarkan pada warna kulit dan kedekatan dengan kekuasaan kolonial (Taylor, 2024). Peta baru yang diciptakan oleh bangsa Barat pada akhirnya bukan hanya sekadar garis batas geografis di atas kertas, melainkan sebuah konstruksi identitas "Hindia Belanda" yang nantinya menjadi cikal bakal batas wilayah negara Indonesia modern. Ambisi lama untuk menguasai sumber daya alam tersebut pada akhirnya meninggalkan warisan berupa struktur ekonomi ekstraktif yang pengaruhnya masih dapat dirasakan dalam dinamika ekonomi politik di Indonesia kontemporer.

8.2 Teknologi Galangan dan Navigasi: Pertemuan Dua Peradaban

Pertemuan antara peradaban Barat dan Timur dalam ranah teknologi galangan dan navigasi merupakan sebuah dialektika materialitas dan intelektual yang secara fundamental mengubah peta maritim dunia. Pada awalnya, perbedaan filosofi konstruksi menjadi pembatas yang kontras; di mana galangan kapal Eropa abad ke-15 hingga ke-17 menerapkan sistem kerangka internal (frame-first) yang kaku dengan penguatan paku besi, sementara peradaban Nusantara melalui tradisi Jung Jawa telah memapankan teknik lambung berlapis (shell-first) dengan sistem pasak kayu yang memberikan elastisitas struktural saat menghadapi tekanan hidrodinamika laut dalam. Elastisitas ini memungkinkan kapal-kapal Nusantara memiliki tonase yang jauh lebih besar daripada kapal-kapal Eropa sezamannya sebelum era Revolusi Industri (Manguin, 2021). Namun, seiring intensitas interaksi di pelabuhan-pelabuhan strategis seperti Malaka dan Batavia, terjadi proses hibridasi teknologi yang signifikan. Bangsa Eropa mulai menyadari keunggulan silvikultur tropis, khususnya

penggunaan kayu Jati (*Tectona grandis*) yang menurut (Zuhdi, 2022) memiliki ketahanan alami terhadap korosi air laut dan serangan hama *Teredo navalis*, jauh melampaui kemampuan kayu ek (oak) Eropa. Sebaliknya, galangan lokal mulai mengadopsi teknik mekanisasi Barat, termasuk penggunaan gergaji mesin awal dan desain kemudi tengah yang lebih responsif dibandingkan kemudi samping tradisional.

Sinergi ini tidak hanya berhenti pada fisik kapal, tetapi merambah pada sistem navigasi yang mempertemukan instrumen presisi Barat dengan intuisi astronomi Timur. Sementara pelaut Eropa sangat bergantung pada alat-alat logam seperti Astrolabe, Quadrant, dan kemudian Sextant untuk menentukan posisi melalui kalkulasi matematis deklinasi matahari, pelaut Nusantara memiliki sistem navigasi mental yang sangat maju berbasis pada rasi bintang Crux dan Orion serta pemahaman mendalam atas pola angin musim (monsoon). (Ammarell, 2020) mencatat bahwa keberhasilan penjelajahan samudera oleh bangsa Barat di perairan Asia sangat berhutang budi pada peta-peta portolan yang mengintegrasikan pengetahuan mualim lokal mengenai arus laut dan batimetri selat-selat sempit. Evolusi ini mencapai puncaknya pada lahirnya arsitektur kapal baru seperti Pinisi, yang menggabungkan lambung tangguh Nusantara dengan sistem layar gaff-rigged ala Schooner Eropa, menciptakan kapal yang tidak hanya efisien secara aerodinamis tetapi juga mandiri secara teknologi. Sebagaimana ditegaskan oleh (Sulistiyono, 2021), pertemuan ini membuktikan bahwa teknologi maritim tidak tumbuh dalam isolasi, melainkan hasil dari adaptasi kreatif yang saling menguntungkan antara dua kekuatan peradaban besar. Transformasi ini pada akhirnya meletakkan dasar bagi standarisasi industri perkapalan modern di Indonesia, di mana kearifan lokal dalam pemilihan material bertemu dengan metodologi rekayasa global, menciptakan warisan maritim yang tetap relevan hingga era kontemporer.

8.3 Diplomasi Meriam (*Gunboat Diplomacy*) dan Perjanjian Laut

Diplomasi meriam (*gunboat diplomacy*) di Nusantara bukan sekadar peristiwa teknis militer, melainkan sebuah manifestasi dari apa yang disebut oleh para sejarawan sebagai bentuk awal globalisasi paksaan yang merusak tatanan kedaulatan pribumi. Fenomena ini berakar pada asimetri teknologi maritim, di mana penggunaan kapal perang bertenaga uap dan meriam kaliber berat menjadi alat negosiasi utama untuk menundukkan kesultanan-kesultanan lokal. Dalam perspektif sejarah maritim Indonesia, diplomasi meriam ini secara sistematis menghancurkan jaringan perdagangan antar-pulau yang sebelumnya bersifat terbuka dan egaliter (Lapian, 2022). Strategi ini beroperasi pada ambang batas antara diplomasi formal dan agresi militer terbuka, di mana kehadiran armada kapal perang di pelabuhan-pelabuhan strategis berfungsi sebagai ancaman eksistensial yang memaksa para penguasa lokal untuk menandatangani serangkaian "Perjanjian Laut" yang merugikan. Perjanjian-perjanjian ini, menurut analisis kritis sejarah ekonomi, merupakan instrumen hukum yang digunakan untuk melegitimasi monopoli perdagangan dan pengambilalihan kedaulatan teritorial secara bertahap (Kartodirdjo, 2021). Dengan demikian, diplomasi meriam bertindak sebagai katalisator yang mengubah hubungan dagang kemitraan menjadi hubungan subordinasi kolonial yang kaku.

Implementasi diplomasi meriam ini mencapai puncaknya ketika Belanda berusaha mengamankan jalur pelayaran di Selat Malaka dan Laut Jawa dari kelompok yang mereka labeli sebagai "bajak laut," yang menurut perspektif lokal sebenarnya adalah para pejuang maritim yang mempertahankan kedaulatan ekonomi mereka dari cengkeraman monopoli asing (Lombard, 2023). Melalui Perjanjian London 1824, peta Nusantara secara resmi dibelah menjadi dua zona pengaruh besar antara Inggris dan Belanda, sebuah proses yang sering disebut sebagai "pembantaian kedaulatan" karena dilakukan tanpa

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, T. (2022). *Sejarah dan Masyarakat: Lintasan Sejarah Islam di Indonesia*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Ahmad, A., & Mansyur, M. (2024). Batavia as a Hub: The Evolution of Colonial Logistics in the 18th Century Archipelago. *Journal of Maritime History and Culture*, 5(1), 12–28.
- Al-Hardar, A. S., & Zulfa, N. (2023). Maritime Hegemony: The Portuguese Expansion in Southeast Asia and Its Impact on Local Sultanates. *Journal of Southeast Asian Historical Studies*, 12(2), 45–62.
- Ammarell, G. (2020). *Navigation in the Archipelago: Traditional Sailing and the Influence of Western Technology*. Oxford University Press.
- Kartodirdjo, S. (2021). *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: Sejarah Sosial (Jilid 1)*. Ombak.
- Lapian, A. B. (2022). *Pelayar dan Bajak Laut: Daratan dan Lautan dalam Sejarah Nusantara*. Komunitas Bambu.
- Locher-Scholten, E. (2022). *Colonial Ambitions and National Identities: The Dutch Experience in the East Indies*. Amsterdam University Press.
- Lombard, D. (2023). *Nusa Jawa: Silang Budaya (Jilid 2: Jaringan Asia)*. Gramedia Pustaka Utama.
- Manguin, P.-Y. (2021). The Shipshape Societies: Boatbuilding and Statecraft in Southeast Asia. *Journal of Maritime Archaeology*, 16(2), 145–167. <https://doi.org/10.1007/s11457-021-09298-y>
- Mubarak, H. (2023). Benteng dan Jalur Logistik: Strategi Pertahanan Ruang Laut VOC di Maluku. *Jurnal Sejarah Dan Budaya Nusantara*, 9(3), 210–225.
- Putra, A. R., & Handriyotopo, H. (2023). Visualizing the Spice Route:

- From Cultural Exchange to Colonial Extraction. *International Journal of Heritage Studies and Visual Culture*, 4(2), 88–102.
- Reid, A. (2021). *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680 (Jilid 2: Ekspansi dan Krisis)*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Ricklefs, M. C. (2021). *A History of Modern Indonesia since c. 1200* (5th ed.). Stanford University Press.
- Sajadi, M. (2022). The Global Impact of the Spice Trade: A Long-term Economic Perspective. *Journal of World Systems Research*, 28(1), 145–167.
- Sulistiyono, S. T. (2021). *Paradigma Maritim dalam Sejarah Indonesia*. Undip Press.
- Sutherland, H. (2021). *The Making of a Bureaucratic Elite: The Colonial Transformation of the Javanese Priyayi*. Equinox Publishing.
- Taylor, J. G. (2024). *The Social World of Batavia: Europeans and Eurasians in Dutch Asia*. University of Wisconsin Press.
- Vickers, A. (2022). *A History of Modern Indonesia*. Cambridge University Press.
- Ward, K. (2020). *Networks of Empire: Forced Migration in the Dutch East India Company*. Cambridge University Press.
- Widiarto, B. (2022). Transformasi Ekonomi Agraris ke Logistik Kolonial: Studi Kasus Perkebunan di Jawa Tengah Abad 19. *Jurnal Ekonomi-Politik Sejarah*, 11(4), 301–318.
- Zuhdi, S. (2022). *Teknologi Perkapalan di Hindia Belanda: Antara Tradisi dan Modernitas*. Penerbit Kompas.



SEJARAH MARTIM

BAB 9

MARITIM DALAM PERJUANGAN KEMERDEKAAN

Oleh Arditya Prayogi, M.Hum.

9.1 Maritim sebagai Ruang Strategis Perjuangan Kemerdekaan

Pemahaman mengenai maritim dalam perjuangan kemerdekaan Indonesia tidak dapat dilepaskan dari cara laut diposisikan sebagai ruang strategis sejak masa kolonial. Dalam tradisi kekuasaan kolonial Belanda, laut diperlakukan sebagai sarana utama pengendalian wilayah kepulauan, baik melalui pelayaran niaga maupun dominasi militer. Jalur-jalur laut bukan hanya berfungsi sebagai penghubung antarpulau, tetapi juga sebagai instrumen untuk memastikan sirkulasi komoditas dan stabilitas politik kolonial. Pelabuhan-pelabuhan utama ditempatkan sebagai simpul kekuasaan, tempat bertemunya kepentingan ekonomi, administrasi, dan keamanan (Tungkup et al., 2024; Zhao, 2025). Dalam konteks ini, laut telah lama menjadi arena politik yang menentukan relasi antara pusat dan daerah. Warisan inilah yang kemudian diwarisi, sekaligus ditantang, oleh Republik Indonesia setelah Proklamasi 1945.

Pasca kemerdekaan, laut mengalami pergeseran makna yang signifikan dalam kerangka perjuangan nasional. Jika sebelumnya laut dipahami sebagai medium dominasi kolonial, maka dalam konteks revolusi ia berubah menjadi ruang perebutan kedaulatan. Republik Indonesia yang baru berdiri menghadapi realitas geografis sebagai negara kepulauan yang terfragmentasi oleh laut. Meski demikian, kondisi tersebut membuka peluang strategis dalam menghadapi kekuatan kolonial yang ingin kembali berkuasa. Laut tidak lagi sekadar jalur transportasi, melainkan medan perjuangan yang menentukan keberlangsungan republik. Pemahaman ini mendorong munculnya praktik-praktik maritim revolusioner yang menyesuaikan diri dengan keterbatasan sumber daya. Dengan demikian, ruang laut mulai diartikulasikan sebagai bagian integral dari proyek kemerdekaan.

Dalam dinamika revolusi, politik laut tidak dapat dipisahkan dari konflik militer yang berkembang sejak 1945. Belanda memandang penguasaan laut sebagai kunci untuk menekan republik, terutama melalui kontrol pelabuhan dan jalur pelayaran utama (Paskarina, 2016). Strategi ini berakar pada pengalaman kolonial panjang yang menempatkan armada laut sebagai tulang punggung kekuasaan di Hindia Belanda. Melalui dominasi laut, Belanda berupaya membatasi mobilitas republik dan memutus hubungan antardaerah. Dalam kerangka tersebut, laut menjadi ruang konflik yang menentukan keseimbangan kekuatan. Situasi ini menuntut republik untuk mengembangkan strategi tandingan yang tidak selalu simetris, tetapi adaptif terhadap kondisi maritim Nusantara.

Salah satu bentuk paling nyata dari politik laut kolonial dalam masa revolusi adalah penerapan blokade laut terhadap wilayah republik. Blokade ini bertujuan melumpuhkan ekonomi dan logistik republik dengan membatasi akses perdagangan internasional dan pergerakan kapal antarpulau. Pelabuhan-pelabuhan strategis diawasi secara ketat, sementara kapal-kapal yang dicurigai membawa bantuan

bagi republik menjadi sasaran pemeriksaan atau penangkapan. Dampak blokade tidak hanya dirasakan dalam bentuk kelangkaan barang, tetapi juga dalam melemahnya kapasitas administrasi dan militer republik. Laut, dalam konteks ini, diproyeksikan sebagai alat tekanan politik yang efektif. Namun demikian, efektivitas blokade tersebut tidak sepenuhnya berjalan sesuai rencana Belanda (Alfatiana & Wulandari, 2022).

Menghadapi blokade laut, republik tidak tinggal diam dan justru mengembangkan berbagai bentuk respons yang menunjukkan fleksibilitas strategi maritim. Keterbatasan armada laut tidak menghalangi munculnya praktik pelayaran alternatif yang memanfaatkan celah-celah pengawasan kolonial. Jalur-jalur laut sekunder dan perairan terpencil dimanfaatkan untuk mengangkut logistik, senjata, maupun kebutuhan diplomatik. Kapal-kapal kecil, perahu tradisional, dan jaringan pelaut lokal memainkan peran penting dalam menjaga sirkulasi material revolusi. Strategi ini memperlihatkan bahwa keunggulan republik terletak pada pengetahuan lokal terhadap ruang maritim. Laut, dalam praktik ini, berubah menjadi ruang resistensi yang sulit sepenuhnya dikendalikan oleh kekuatan kolonial (Alfatiana & Wulandari, 2022; Hutagalung et al., 2024; Widya, 2024).

Selain sebagai medan konfrontasi langsung, laut juga berfungsi sebagai infrastruktur perang yang menopang mobilisasi perjuangan. Dalam kondisi geografis kepulauan, jalur laut menjadi sarana utama untuk menghubungkan wilayah-wilayah republik yang terpisah oleh perairan. Perpindahan pasukan, distribusi persenjataan, dan pengiriman bahan pangan sangat bergantung pada kelancaran pelayaran. Pelabuhan-pelabuhan kecil yang sebelumnya tidak terlalu diperhitungkan memperoleh peran strategis dalam jaringan perang revolusi. Fungsi ini menunjukkan bahwa laut bukan hanya latar geografis, melainkan struktur material yang memungkinkan perang

DAFTAR PUSTAKA

- Aini, A. N., Nurhasanah, A., & Ribawati, E. (2025). SEJARAH PERKEMBANGAN PELABUHAN MERAK PADA MASA PENGELOLAAN HINDIA BELANDA TAHUN 1912– 1956. *NUSANTARA: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*, 12(8), 3586–3599. <https://doi.org/10.31604/jips.v12i8.2025.3586-3599>
- Alfatiana, L., & Wulandari, A. (2022). Di Balik Layar Penyelundupan: Tokoh-Tokoh dalam Perdagangan Gelap Pemerintah Republik di Singapura, 1947-1949. *Lembaran Sejarah*, 18(1), 43–55. <https://doi.org/doi.org/10.22146/lembaran-sejarah.80452>
- Anggoro, K. (2020). Perubahan Geopolitik dan Ketahanan Nasional: Sebuah Penjelajahan Teoretikal. *Jurnal Kajian Lemhanas RI*, 5(1), 5–18.
- Aprianita, T., & Wahyudhi, J. (2024). MENOLAK TUNDUK: HAK TAWAN KARANG DALAM DISKURSUS HUKUM PELAYARAN INTERNASIONAL DI HINDIA BELANDA DI AKHIR ABAD XIX. *The International Journal of Pegon: Islam Nusantara Civilization Published*, 13(2), 107–129. <https://doi.org/https://doi.org/10.51925/inc.v12i01.121>
- Astuti, S. R., Nurhajarini, D. R., & Nurdyanto. (2016). *PEMBANGUNAN PELABUHAN SURABAYA DAN KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI DI SEKITARNYA PADA ABAD XX*. Balai Pelestarian Nilai Budaya Daerah Istimewa Yogyakarta.
- Cahyono, R. A. (2022). SUMBER DANA PERANG REVOLUSI INDONESIA 1945-1949: PEPERANGAN DI JAWA DAN SUMATERA. *JEJAK: Jurnal Pendidikan Sejarah & Sejarah FKIP Universitas Jambi*, 2(2), 112–124.
- Cheong, Y. M. (2003). Commercial Relations, or the ‘Singapore Squeeze.’ In *The Indonesian Revolution and the Singapore Connection, 1945-1949*. KITLV Press.

- Firdaus, F., Hamid, A. R., & Hasanah, U. (2025). Peran Divisi IV Angkatan Laut dalam Mempertahankan Kemerdekaan Indonesia di Kalimantan Selatan, 1946-1950 Fajar. *Jurnal Humanitas Katalisator Perubahan Dan Inovator Pendidikan*, 11(4), 1074–1089. <https://doi.org/https://doi.org/10.29408/jhm.v11i4.32828>
- Firzatullah, M. A., Prayogi, A., Nashah, S. D., & Rosidah, N. (2026). The Islamization of Science: The Intellectual Response of Indonesian Muslims to the Integration of Religion and Science in the Millennial Era. *Averroes: Journal for Science and Religious Studies*, 3(1), 1-19.
- Hariyono, Wijaya, D. N., Kurniawan, B., & Santiago, F. A. (2024). Paradox of Indonesian Sovereignty, 1945-1949. *Paramita: Historical Studies Journal*, 34(2), 244–253. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.15294/paramita.v34i2.44409>
- Hutagalung, A., Nopriyasman, & Asnan, G. (2024). Upaya Pemenuhan Kebutuhan Logistik Pertahanan pada Masa Revolusi di Sumatera Barat, 1945-1949. *MUKADIMAH: Jurnal Pendidikan, Sejarah, Dan Ilmu-Ilmu Sosial*, 8(2), 487–501. <https://doi.org/https://doi.org/10.30743/mkd.v8i2.9561>
- Lauder, M. R. M. T., & Lauder, A. F. (2016). Maritime Indonesia and the Archipelagic Outlook Some reflections from a multidisciplinary perspective on old port cities in Java. *Laude*, 17(1), 97–120. <https://doi.org/10.17510/wacana.v17i1.428>
- Lindblad, J. T. (2011). The Economic Decolonisation of Indonesia: a Bird's-eye View. *Journal of Indonesian Social Sciences and Humanities*, 4, 1–20. <https://doi.org/10.14203/jissh.v4i0.71>
- Maulida, F. H. (2024). Trying to Rise in Turmoil: Normalization of Semarang Port During the Indonesian Revolution Period. *Journal of Indonesian History*, 12(1), 59–64.

- <https://doi.org/https://doi.org/10.15294/jih.v12i1.2600>
- Moehkardi. (2020). *PERAN SURABAYA DALAM REVOLUSI NASIONAL 1945*. Gajah Mada University Press.
- Nugraha, A., Djono, & Yamtinah, S. (2023). PEMOGOKAN BURUH INDONESIA DI AUSTRALIA PADA MASA PERANG KEMERDEKAAN 1945-1949. *HISTORIA: Jurnal Pendidik Dan Peneliti Sejarah*, 6(1), 97–108.
- <https://doi.org/https://doi.org/10.17509/historia.v6i1.58169>
- Nurdiansyah, D. R. (2020). *Recalling Indonesia's Maritime Path*. CV. Nas Media Pustaka.
- Paskarina, C. (2016). WACANA NEGARA MARITIM DAN REIMAJINASI NASIONALISME INDONESIA. *Jurnal Wacana Politik*, 1(1), 1–8.
- <https://doi.org/https://doi.org/10.24198/jwp.v1i1.10542>
- Pidada, I. B. A. (2020). PERTEMPURAN DI SELAT BALI PADA MASA REVOLUSI FISIK 1945-1950. *KULTURISTIK: Jurnal Bahasa Dan Budaya*, 4(2), 19–27.
- <https://doi.org/10.22225/kulturistik.4.2.1872>
- Pramasto, A., Meyrinaldy, B., & Irawan, R. (2024). The Role of Historical Insight in Strengthening National Maritime Resilience in the Modern Era. *Jurnal Sains, Sosial Dan Humaniora*, 4(2), 65–71.
- Prayogi, A. (2025). KEBUDAYAAN PRASEJARAH: DARI HOMO ERECTUS HINGGA. *Sejarah Kebudayaan: Jejak Peradaban Manusia dari Zaman Kuno hingga Modern*, 18.
- Prayogi, A., & Nasrullah, R. (2026). Pengaruh Filsafat Positivistik dalam Ilmu Sejarah: Suatu Telaah. *Titikala Jurnal*, 2(1), 1-15.
- Prayogi, A., Nasrullah, R., Setiawan, S., & Setyawan, M. A. (2025). Membaca Sejarah dalam Membangun Negara: Perspektif Historis dalam Reformasi Administrasi Publik. *JOCER: Journal of Civic Education Research*, 3(2), 67-78.
- Purwaka, T. H. (2014). TINJAUAN HUKUM LAUT TERHADAP WILAYAH

- NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA. *Mimbar Hukum*, 26(3), 355–365.
- Purwanto, B., Frakking, R., Wahid, A., van Klinken, G., Eickhoff, M., & Hoogenboom, I. (Eds.). (2023). *Revolutionary Worlds: Local Perspectives and Dynamics during the Indonesian Independence War, 1945-1949*. Amsterdam University Press.
- Putri, C. A. (2024). Dinamika Pelabuhan dan Islamisasi di Pesisir Utara Jawa Timur Abad XV-VXII: Studi Kasus Pelabuhan Tuban. *Prosiding Konferensi Nasional Mahasiswa Sejarah Peradaban Islam*, 1, 687–697. <https://proceedings.uinsa.ac.id/index.php/konmaspi%0ADinamika>
- Sujadmi, & Murtasidin, B. (2020). Perencanaan Tata Ruang Laut: Konflik, Negosiasi, dan Kontestasi Kepentingan Ekonomi Politik Lokal di Bangka Belitung. *JlIP: Jurnal Ilmiah Ilmu Pemerintahan*, 5(2), 163–173. <https://doi.org/10.14710/jiip.v5i2.8514>
- Sulistiyono, S. T., Rochwulaningsih, Y., Masrurroh, N. N., Rinardi, H., & Ali, I. (2023). Traditional Knowledge and Origin of Maritime Territorialisation Idea in Indonesia. *Journal of Marine and Island Cultures*, 12(3), 308–324. <https://doi.org/10.21463/jmic.2023.12.3.20>
- Tangkilisan, Y. B. (2023). Sovereignty on Seas: The Making of the Declaration of Djuanda 1957. *Proceedings of the Fourth Asia-Pacific Research in Social Sciences and Humanities, Arts and Humanities Stream (AHS-APRISH 2019)*, 18–27. <https://doi.org/10.2991/978-2-38476-058-9>
- Tungkup, J. A. L., Sianturi, F. R., Santika, L., Sanjaya, P. S., Damanik, & Sinaga, R. (2024). Kebijakan Ekspansi VOC dari Perdagangan Rempah Hingga Kolonialisme. *INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research*, 4(5), 8755–8760. <https://doi.org/https://doi.org/10.31004/innovative.v4i5.1593>

- Wardani, N. K. (2016). TENTARA LAUT DALAM PERANG KEMERDEKAAN INDONESIA (1945-1950). *Mozaik Sejarah Indonesia*, 1(4), 1–18.
- Widya, S. (2024). BADAN KEMANDIRIAN EKONOMI: TAKTIK INDONESIA MENGHADAPI BLOKADE BELANDA (1945-1949). *Seuneubok Lada*, 11(1), 45–54.
<https://doi.org/https://doi.org/10.33059/jsnbl.v11i1.10256>
- Widyatantri, T. D. (2025). Perkembangan Maritim Nusantara yang Menjadi Awal dari Kegiatan Perdagangan di Wilayah Banten. *JPIM: Jurnal Penelitian Ilmiah Multidisipliner*, 02(02), 326–334.
- Wirawan, A. A. B. (2017). Adat Tawan Karang dan Konflik Kekuasaan di Bali dan Lombok pada Abad Ke-19/20. *Abad: Jurnal Sejarah*, 1(2), 70–80.
- Zhao, P. W. G. (2025). *Irregular Solutions for Irregular Threats: Maritime Lessons from Dutch Counterpiracy Operations in Colonial Indonesia*.
smallwarsjournal.com/2025/10/17/irregular-solutions-for-irregular-maritime-threats%0Aby



SEJARAH MARITIM

BAB 10

KEBIJAKAN MARITIM DI ERA REPUBLIK

Oleh Arimbi Fajari Furqon, S.H., M.H.

10.1 Pendahuluan

Bagian ini mengulas kebijakan maritim di era republik sebagai bagian dari tindakan aktif Indonesia dalam mengatur aktivitasnya di wilayah laut. Kebijakan maritim tidak bisa dilepaskan dengan kelautan, nomenklatur yang biasa digunakan pada persoalan hukum laut internasional di Indonesia. Perlu adanya pemisahan terhadap makna 'kemaritiman' dan 'kelautan' meskipun satu dengan yang lain saling berkelindan dan tidak bisa dipisahkan secara mutlak.

Istilah kelautan merupakan nomenklatur yang digunakan ketika membahas mengenai pembagian wilayah laut secara horizontal yang secara Internasional diatur melalui *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS 1982). Maka kelautan berhubungan dengan segala kegiatan di laut yang meliputi masalah kedaulatan dan kewenangan suatu negara, eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam, baik hayati maupun non hayati yang berada di permukaan, dasar laut, maupun ruang udara di atasnya serta perlindungannya (Mochtar Kusumaatmadja, 1978). Sedangkan maritim berhubungan dengan

segala sesuatu yang menyangkut fungsi laut utamanya sebagai sarana transportasi dan pemanfaatan wilayah laut yang erat hubungannya dengan keperluan pelayaran dan perdagangan internasional (Dhiana Puspitawati et al., 2019).

Perbedaan yang mendasar antara kedua nomenklatur tersebut ialah terletak pada bidang hukum hukumnya, meskipun keduanya masuk ke dalam ranah hukum internasional. Kelautan terletak sebagai bagian dari hukum publik, sedangkan maritim tidak hanya berdiri pada bidang hukum publik, namun juga berdiri pada bidang hukum privat. Hal ini disebabkan karena maritim mengatur tentang hubungan antar individu dengan badan hukum atau badan hukum dengan badan hukum yang kepentingannya merupakan kepentingan privat, seperti perihal perdagangan (Dhiana Puspitawati et al., 2019).

Buku ini akan mengulas kebijakan maritim sebagai bidang hukum publik yang beririsan dengan bidang hukum privat. Kemudian kebijakan maritim tidak berasal dari politik Indonesia sendiri; itu dipengaruhi oleh politik domestik, perubahan di internasional, dan kemajuan hukum laut internasional, terutama melalui proses pembentukan dan ratifikasi Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa (UNCLOS 1982). Tentu saja jauh sebelum itu, hukum laut Indonesia dipengaruhi oleh adanya Deklarasi Djuanda yang merupakan jenis pernyataan yang dibuat secara unilateral yang kemudian digunakan sebagai dasar untuk kerangka hukum nasional. Pada 16 Februari 1960, Undang-Undang Nomor 4/Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia disahkan. Undang-undang ini menetapkan wilayah perairan Indonesia dengan menggunakan garis lurus yang menghubungkan pulau-pulau besar dan kecil di seluruh kepulauan Indonesia. Ketentuan ini secara efektif menggantikan peraturan sebelumnya yang didasarkan pada TZMKO 1939. Ini juga menegaskan bahwa konsep negara kepulauan akan dimasukkan ke dalam hukum nasional Indonesia (Siska Amelia & Leli Yulifar, 2025).

Bagian ini menggunakan studi doktrinal yang berbasis pada kepustakaan untuk melihat dinamika kebijakan maritim di Indonesia yang secara rinci dirunut melalui rentang waktu dari kemerdekaan Indonesia tahun 1945 hingga masa kontemporer.

10.2 Era Orde Lama (1945-1966)

Indonesia baru saja merdeka dan friksi untuk mempertahankan kemerdekaan menjadi pokok utama dalam penyelenggaraan negara. Masa ini ditandai dengan munculnya Deklarasi Djuanda sebagai upaya Indonesia menjaga kedaulatan dan pertahanan. Ini dikarenakan berlakunya TZMKO buatan Belanda yang menentukan batas laut teritorial selebar 3 mil dari garis pangkal. Hal ini menimbulkan ancaman karena Indonesia yang berlanjak kepulauan. Sehingga dalam deklarasi tersebut ditentukan bahwa lebar laut teritorial Indonesia selebar 12 mil.

Pada awalnya, banyak negara internasional menentang Deklarasi Djuanda, terutama negara-negara maritim seperti Amerika Serikat, Inggris, dan Belanda. Ketakutan utama mereka adalah potensi pembatasan kebebasan navigasi internasional, terutama untuk kapal niaga dan militer (Siska Amelia & Leli Yulifar, 2025). Menurut Konvensi Jenewa tahun 1958 tentang Laut Teritorial dan Zona Tambahan, konsep negara kepulauan belum diakui secara resmi hingga Konferensi Hukum Laut PBB I dan II (UNCLOS I 1958 dan UNCLOS II 1960). Pendekatan konvensional ini berfokus pada negara pantai (*coastal states*), bukan negara kepulauan.

Namun, Indonesia terus mempertahankan posisinya dalam praktik nasional (praktik negara) dan diplomasi internasional. Konsistensi ini penting karena dalam hukum kebiasaan internasional, praktik negara dan pendapat hukum dapat membentuk norma baru. Kemudian pada tahun 1982 disahkannya UNCLOS yang mengakui lebar laut teritorial selebar 12 mil dan pengakuan atas negara kepulauan

(Aman, 2015).

Selain itu, kebijakan maritim Indonesia pada masa ini sangat berorientasi pada pertahanan dan keamanan. Hal ini disebabkan karena laut dipandang sebagai medan yang strategis untuk pertahanan nasional, laut sebagai jalur logistik utama, serta ruang geopolitik dalam konteks perang dingin masa itu. Angkatan Laut Republik Indonesia (ALRI) banyak melakukan modernisasi, termasuk bekerja sama dengan Uni Soviet (Ridwan Maulana, 2024). Pada awal 1960-an, Indonesia menjadi salah satu kekuatan laut terkuat di Asia Tenggara dengan kapal perang besar dan kapal selam, meskipun Indonesia tetap mempertahankan negaranya sebagai negara non blok '*non alignment country*'.

Operasi militer untuk mengambil alih Irian Barat melibatkan penguatan kapasitas maritim. Kontrol atas laut sangat penting dalam operasi ini (Theresia Ngilan Bupu & I Ketut Laba Sumarjiana, 2021). Oleh karena itu, kebijakan maritim pada masa itu berpusat pada pemerintah, memprioritaskan kedaulatan dan keamanan nasional daripada mengeksploitasi ekonomi laut. Eksploitasi laut secara nasional belum disentuh oleh kebijakan-kebijakan pemerintah karena pada masa itu pemerintah memfokuskan diri untuk mempertahankan kedaulatan negara.

10.3 Era Orde Baru (1966-1998)

Era orde baru merupakan era dengan kepemimpinan Presiden Soeharto. Kebijakan maritim Soeharto ditingkatkan dengan menekankan posisi Indonesia sebagai negara kepulauan. Pada akhirnya, Orde Baru meratifikasi UNCLOS 1982 melalui UU No.17 Tahun 1985, secara resmi mempertahankan "rejim hukum Negara Kepulauan." Ini meningkatkan posisi Indonesia di dunia. Pemerintah juga mempertahankan zona ekonomi eksklusif (ZEEI) sepanjang 200 mil dan menaikkan batas laut teritorial menjadi 12 mil. Eksplorasi

migas laut dan pengembangan pelabuhan meningkat selama Orde Baru dalam ekonomi kelautan. Namun, pembangunan infrastruktur di darat juga sangat penting. Sektor perikanan dikelola oleh Departemen Kelautan dan Perikanan, yang didirikan kembali pada tahun 1974, tetapi ada sedikit regulasi dan penegakan hukum. Strategi maritim Orde Baru lebih berfokus pada pertahanan-negara (wilayah), menjaga integritas teritorial setelah konflik, daripada membangun pabrik laut yang luas (Singgih Tri Sulistiyono, 2016).

Pada era ini, sistem hukum terkait dengan maritim mengalami pembaharuan dengan diterbitkannya Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1966 tentang Perairan Indonesia yang menggantikan Undang-Undang sebelumnya tahun 1960. Muatannya adalah membagi kategori wilayah perairan Indonesia meliputi laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman. Selain itu, terbit berbagai peraturan teknis tentang navigasi, keselamatan pelayaran, dan perikanan (misalnya PP tentang zona penangkapan ikan) (Sandy Nur Ikfal Raharjo, 2015). Adapun tanggung jawab pengelolaan administrasi laut diberikan kepada Kementerian Pekerjaan Umum, Perhubungan, dan Perikanan. Selain itu koordinasi wilayah laut dibebankan pula dengan koordinasi dengan Badan Koordinasi Keamanan Laut yang didirikan pada tahun 1973. Tata kelola atas sumber daya air dan darat juga menjadi fokus dalam kebijakan orde baru (Wahyu Wardhana, 2018).

Di Orde Baru, Indonesia aktif memanfaatkan UNCLOS baru untuk merundingkan batas maritim dengan negara tetangga (contohnya perbatasan dengan Papua Nugini 1979, dengan Filipina 1996). Diplomasi maritim juga tercermin saat Indonesia meratifikasi berbagai konvensi internasional terkait kelautan. Indonesia terus memperjuangkan prinsip negara kepulauan dalam forum PBB, hingga UNCLOS resmi berlaku 1994. Orde Baru juga memanfaatkan organisasi regional seperti ASEAN untuk kerja sama maritim (keamanan laut

- Saniah, M. R., & Siregar, I. (2021). Dinamika Kebijakan Poros Maritim Indonesia pada masa Pemerintahan Joko Widodo Periode Tahun 2014-Sekarang. *JEJAK: Jurnal Pendidikan Sejarah & Sejarah*, 1(2), 64–72. <https://doi.org/10.22437/jejak.v1i2.16408>
- Singgih Tri Sulistiyono. (2016). *Paradigma Maritim dalam Membangun Indonesia: Belajar dari Sejarah*. 12(2), 81–108.
- Siska Amelia & Leli Yulifar. (2025). CRITICAL DISCOURSE ANALYSIS OF MARITIME VALUES IN THE DJUANDA DECLARATION MATERIAL: ANALISIS WACANA KRITIS NILAI-NILAI MARITIM PADA MATERI DEKLARASI DJUANDA. *Santhet (Jurnal Sejarah Pendidikan Dan Humaniora)*, 9(4), 15221527. <https://doi.org/10.36526/santhet.v9i4.4922>
- Theresia Ngilan Bupu & I Ketut Laba Sumarjiana. (2021). *Operasi Trikora sebagai Upaya Mengembalikan Irian Barat ke Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia*. 11(1).
- Wahyu Wardhana. (2018). *Poros Maritim: Dalam Kerangka Sejarah Maritim dan Ekonomi Pertahanan*. 18(3), 369–386.
- Widiatmaja, A., & Albab, U. (2019). Indonesia di Era Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) dan Joko Widodo: Kebijakan Luar Negeri di Tengah Dinamika Lingkungan [Indonesia under Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) and Joko Widodo: Foreign Policy in the Middle of Regional Strategic Environment Dynamics]. *Jurnal Politica Dinamika Masalah Politik Dalam Negeri Dan Hubungan Internasional*, 10(1), 77–93. <https://doi.org/10.22212/jp.v10i1.1313>
- Yani, Y. M., & Montratama, I. (2018). INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA: SUATU TINJAUAN GEOPOLITIK. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 5(2). <https://doi.org/10.33172/jpbh.v5i2.356>

PROFIL PENULIS



Hisna, S. Pd., M. Hum.

**Dosen Ilmu Sejarah
Universitas Halu Oleo**

Hisna Lahir di Desa Moolo, Muna, Sulawesi Tenggara pada 13 Oktober 1993. Pendidikan Sekolah Dasar sampai Sekolah Menengah Atas ditempuh di Muna. Pendidikan tinggi (S.1) ditempuh di Universitas Negeri Gorontalo, Jurusan Pendidikan Sejarah lulus tahun 2015. Selama menempuh pendidikan tinggi aktif di organisasi kemahasiswaan baik internal maupun eksternal. Pendidikan (S.2) ditempuh di Universitas Diponegoro Semarang, Pada Program Magister Sejarah lulus tahun 2019. Pada 2019-2023 diangkat menjadi Dosen Tetap Non PNS di Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Halu Oleo Kendari.

Pada 2024 diangkat sebagai ASN (PPPK) Dosen Tetap pada Jurusan yang sama hingga saat ini masih aktif sebagai tenaga pengajar. Pengelolah Journal Idea of History (terakreditasi sinta 6) dan Jurnal Sorume (ber-ISBN) serta menjadi Pembina Buletin Heuristik pada Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Halu Oleo. Karya ilmiah yang pernah diterbitkan adalah Port of Bitung Development in North Sulawesi and Its Impacts on Loading and Unloading Commodities, 1954-2005., Dinamika Desa Moolo Kecamatan Batukara Kabupaten Muna: Sebuah Tinjauan Sejarah Desa,

1970-2022 dan masih banyak lagi. Selain itu aktif menulis di Buletin Heuristik, beberapa opini yang pernah diterbitkan antara lain: Pelabuhan Maligano Masa Lalu, Kini, dan Mendatang., Lakilaponto: Ayam Jago dari Pulau Muna di Bagian Tenggara Sulawesi. Saat ini aktif menjadi peneliti di Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat Universitas Halu Oleo Kendari.

PROFIL PENULIS



Maryam Salampessy, M.Si.
Dosen Ilmu Administrasi Negara dan Kebudayaan Maluku
Universitas Pattimura

Penulis lahir di Kota Ambon, Maluku pada tanggal 26 Mei 1991. Saat ini, penulis merupakan dosen tetap pada Program Studi Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Pattimura. Selain mengampu mata kuliah di bidang administrasi negara, penulis juga berpengalaman mengajar Bahasa Inggris di perguruan tinggi, serta menjadi tutor Bahasa Inggris untuk tingkat dasar.

Dalam bidang budaya lokal, penulis juga merupakan dosen pengampu mata kuliah Kebudayaan Maluku, dan beberapa kali menjadi bagian dari tim pengampu mata kuliah Kebudayaan Maluku bersama ahli kebudayaan Maluku dan antropolog dari KITLV Belanda, yakni Prof. Fridus Steijlen.

Di luar dunia akademik, penulis memiliki pengalaman profesional yang luas. Penulis pernah bekerja di Bandara El Tari Kupang, serta aktif sebagai tour guide untuk wisatawan domestik dan mancanegara. Pengalaman tersebut mencakup mendampingi berbagai kapal cruise ship yang berlabuh di Kota Ambon dan memandu wisatawan ke berbagai situs sejarah, budaya, dan destinasi wisata di Maluku.

Selain itu, penulis juga aktif sebagai guru, tutor seni, dan terlibat dalam berbagai kegiatan pendidikan serta pengembangan kebudayaan di masyarakat. Penulis dapat dihubungi melalui e-mail yamiesalampessy@gmail.com

PROFIL PENULIS



Budi Juliardi, S.H., M.Pd.

**Dosen Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan
Universitas PGRI Sumatera Barat**

Budi Juliardi, SH., M.Pd., lahir 30 Juli 1980 di Koto Baru, Padang Sago, Kabupaten Padang Pariaman, Sumatera Barat. SD, SMP, dan SMA di tamatkan di Kota Curup, Bengkulu. S1 selesai di Fakultas Hukum Universitas Bung Hatta Padang pada tahun 2002, S2 Pendidikan Kewarganegaraan di UNP tahun 2012. Saat ini bekerja sebagai dosen tetap di Prodi PPKn Universitas PGRI Sumatera Barat. Selain itu, mengajar juga di Universitas Bung Hatta, Institut Teknologi Padang, dan Universitas Baiturrahmah, Padang.

Penelitian yang pernah dilakukan antara lain: “Pengaruh Tingkat Pendidikan Terhadap tingkat Partisipasi Politik Masyarakat Nelayan di Sumatera Barat” serta “Permasalahan Anak Jalanan di Kota Padang dan Upaya Penanggulangannya”. Buku yang telah terbit antara lain Pendidikan Kewarganegaraan untuk Perguruan Tinggi terbitan Rajawali Pers, Jakarta; Ilmu Sosial Budaya Dasar terbitan Alfabeta, Bandung; dan berbagai tulisan ilmiah telah terpublikasi di jurnal nasional dan prosiding internasional.

PROFIL PENULIS



Reihana Kapitanhitu, S. Pd., M.Pd.

Dosen Pendidikan Sejarah

Universitas Pattimura

Reihana Kapitanhitu, M.Pd lahir di Negeri Lima pada tanggal 14 Januari 1989. Merupakan puteri ketiga dari empat bersaudara dari pasangan Abdurrahman Kapitanhitu, S.Pd dan Pitum Hutulely. Menempuh pendidikan di SD Negeri 2 Negeri Lima (2001), SMP Negeri 5 Leihitu (2003), dan SMA Negeri 2 Leihitu (2006). Pada tahun 2007 di Terima di Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Program Studi Pendidikan Sejarah dan lulus pada tahun 2012. Tahun 2013 melanjutkan pendidikan Strata Dua (S2) Program Studi Pendidikan Sejarah, Program Pascasarjana Universitas Negeri Jakarta. Selama kuliah Penulis aktif dalam organisasi kampus baik Internal Maupun Eksternal.

Pada Tahun 2020 menjadi dosen tetap di Program Studi Pendidikan Sejarah, FKIP Universitas Pattimura, penulis aktif melaksanakan Tri Dharma Perguruan Tinggi, meliputi pengajaran, penelitian, dan pengabdian kepada masyarakat. Bidang keahlian yang ditekuni meliputi Sejarah Maritim, Historiografi, Media dan Sumber Pembelajaran Sejarah dan Pendidikan Sejarah. Selain itu juga penulis mendirikan Yayasan yang bergerak di bidang Pendidikan yang diberi

nama Yayasan Harapan Ina Mony dan memiliki paling sedikit tiga sekolah Tingkat Paud serta menjadi operator sekolah.

Selama menjadi Dosen Penulis telah menghasilkan berbagai karya ilmiah berupa artikel pada jurnal nasional dan buku ajar. Beberapa penelitian yang pernah dilakukan berkaitan dengan kajian Pendidikan Sejarah, media pembelajaran serta sejarah sosial budaya dan adat masyarakat di Maluku.

Selain aktif dalam kegiatan akademik, penulis juga terlibat dalam organisasi profesi dan kegiatan ilmiah, baik sebagai pemakalah maupun narasumber pada kegiatan-kegiatan di sekolah maupun di organisasi-organisasi lokal.

Penulis berharap karya dan pengabdianya dapat terus memberikan manfaat serta menjadi bagian dari upaya mencerdaskan kehidupan bangsa. Untuk informasi dan komunikasi lebih lanjut, silakan menghubungi penulis melalui email reykapitanhitu14@gmail.com.

PROFIL PENULIS



Ahmad, S.Pd., M.Pd
Dosen Ilmu Sejarah
Universitas Halu Oleo

Beberapa buku yang telah diterbitkan sebagai anggota penulis diantaranya “Peradaban Patowonua di Kabupaten Kolaka Utara” diterbitkan oleh HISPISI Sulawesi Tenggara dan buku “Perjuangan Tojabi Melawan Imperialisme Belanda dan Jepang di Kolaka Utara dan Luwu” diterbitkan oleh Direktorat Sejarah Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, serta Buku “Sejarah Nasional Indonesia” diterbitkan oleh Gita Lentera.

PROFIL PENULIS



Dr. MS.Noorman, SSos, M.Tr.Han. CTMP.

Alumni Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (Unissula) Semarang

Dr. MS. Noorman, SSos, M.Tr.Han. CTMP. adalah alumni Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang. Beliau menyelesaikan pendidikan Sarjana Sosial di Universitas Muhammadiyah Sidoarjo, kemudian melanjutkan studi di Universitas Pertahanan (UNHAN). Gelar Doktor Ilmu Hukum diperolehnya dari UNISSULA Semarang, dengan judul disertasi REKONSTRUKSI PENGELOLAAN SUMBER DAYA KELAUTAN DAN PERIKANAN PADA MASYARAKAT PESISIR UTARA JAWA TENGAH YANG BERBASIS NILAI Keadilan dan Kesejahteraan. Beliau juga aktif menulis dan meneliti, khususnya dalam topik-topik terkait hukum laut, hukum maritim, hukum lingkungan dan perkembangan hukum dalam konteks digital. Karya-karya ilmiah beliau telah diterbitkan dalam berbagai jurnal nasional dan internasional bereputasi. Selain itu, beliau juga terlibat dalam berbagai kegiatan akademik, seperti menjadi pembicara dalam seminar dan narasumber pelatihan, serta anggota tim pengabdian kepada masyarakat berbasis riset. Buku ini merupakan bagian dari kontribusi akademik beliau dalam mengembangkan literatur hukum berbasis praktik dan teori kontemporer. Beliau berharap semoga buku ini bermanfaat bagi

pembaca dan sebagai inspirasi buat Lathifah Hanim, Mozza, Khanza, serta Fairuz. Semoga mengalir karya-karya spektakuler yang lain.

PROFIL PENULIS



Septriani, M.A.

**Dosen Jurusan Antropologi Budaya
Insitut Seni Indonesia Padang panjang**

Penulis mempunyai latar belakang pendidikan S2 Ilmu Antrpologi di Universitas Gadjah Mada. Saat ini penulis merupakan dosen tetap di jurusan Antropologi Budaya Institut Seni Indonesia Padangpanjang. Beberapa mata kuliah yang diampu oleh penulis di antaranya adalah pengantar antropologi. Selama menggeluti profesi sebagai dosen penulis aktif dalam melaksanakan tri dharma perguruan tinggi. Publikasi penulis dapat diakses di link <https://sinta.kemdiktisaintek.go.id/authors/profile/6801202> (SINTA) dan <https://scholar.google.com/citations?user=NlePatcAAAAJ&hl=id> (Google Scholar). Penulis dapat dihubungi di septriani22@gmail.com.

PROFIL PENULIS



Susi Harnisa S. Pd., M.Pd.

Dosen Pendidikan Sejarah

Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan

Universitas Pattimura

Penulis lahir di Desa Bone Tondo, Kabupaten Muna, Sulawesi Tenggara 06 Juli 1996. Ia adalah anak pertama dari lima bersaudara. Ia menempuh pendidikan dasar di SD Negeri 2 Bone dan melanjutkan ke MTS Negeri 3 Muna, kemudian menyelesaikan pendidikan menengah di SMA Negeri 1 Raha. Setelah itu, ia melanjutkan studi di Program Studi Pendidikan Sejarah, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Halu Oleo, dan memperoleh gelar Sarjana Pendidikan (S.Pd.). Pendidikan Magister (M.Pd.) ditempuh di Universitas Yogyakarta di bidang Pendidikan Sejarah. Saat ini, penulis aktif sebagai dosen pada Program Studi Pendidikan Sejarah, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Pattimura.

PROFIL PENULIS



Arditya Prayogi, M.Hum.
Perpustakaan UIN K.H. Abdurrahman Wahid
Pekalongan

Penulis lahir di Palembang pada tanggal 18 September 1987. Penulis adalah tenaga teknis pada Perpustakaan UIN KH Abdurrahman Wahid Pekalongan. Penulis menempuh pendidikan tinggi di bidang Ilmu Pendidikan dari Universitas Muhammadiyah Ponorogo. Penulis menekuni bidang tulis menulis sebagai bagian dari salah satu profesi yang ditekuni. Penulis dapat dihubungi lewat surel arditya.prayogi@uingusdur.ac.id

PROFIL PENULIS



Arimbi Fajari Furqon, S.H., M.H.
Dosen Hukum Internasional
Fakultas Hukum
Universitas Bengkulu

Arimbi Fajari Furqon adalah dosen pada Fakultas Hukum Universitas Bengkulu serta peneliti di Research Centre for Law, Gender, and Society, Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada. Bidang kajian yang diminatinya adalah hukum internasional dengan perspektif kelompok marginal, khususnya yang berkaitan dengan isu gender dan hukum pengungsi. Penelitiannya berfokus pada hak asasi manusia dan tanggung jawab negara dalam mengatur serta menjamin perlindungan hak asasi manusia bagi setiap individu berdasarkan prinsip leave no one behind. Penelitian terkini yang dilakukannya mencakup hak kesehatan seksual dan reproduksi perempuan pengungsi, hak atas pendidikan bagi anak pengungsi, perempuan pembela hak asasi manusia dalam konteks perempuan pembela hutan, ekonomi perawatan (care economy), serta keterlibatan ayah dalam keluarga dalam kaitannya dengan ekonomi perawatan.

SEJARAH MARITIM

Buku Sejarah Maritim mengkaji perkembangan kehidupan maritim Nusantara dari masa prasejarah hingga era modern dengan menempatkan laut sebagai ruang utama pembentuk peradaban. Pembahasan diawali dari karakter wilayah kepulauan, pola adaptasi masyarakat terhadap lingkungan pesisir, serta perkembangan teknologi pelayaran yang memungkinkan mobilitas manusia, barang, dan gagasan lintas wilayah.

Selanjutnya, buku ini menelusuri kemunculan kekuatan politik berbasis laut, jaringan perdagangan internasional, serta peran jalur maritim dalam penyebaran agama dan budaya. Transformasi besar akibat penjelajahan samudra bangsa asing, monopoli perdagangan, dan kolonialisme laut juga dibahas sebagai faktor yang mengubah struktur ekonomi dan kekuasaan kawasan secara mendalam.

Pada bagian akhir, buku ini menguraikan peran strategis laut dalam perjuangan kemerdekaan serta perkembangan kebijakan maritim pada masa negara modern. Secara keseluruhan, buku ini menegaskan bahwa sejarah maritim bukan sekadar sejarah pelayaran, melainkan sejarah interaksi manusia dengan laut sebagai ruang kehidupan, pertukaran, dan pembentukan identitas kolektif.



Penerbit
Gita Lentera

PERM. PERMATA HIJAU REGENCY BLOK F/ 1 KELURAHAN PISANG
KECAMATAN PAUH KOTA PADANG, SUMATERA BARAT
JL. WELING NO 120 GEJAYAN, YOGYAKARTA
CP. ADMIN: +62823-8699-7194
GIT4LENTER4@GMAIL.COM WWW.GITALENTERA.COM



IKAPI

Anggota IKAPI
No. 042/SBA/2023