

PERSPEKTIF KEMARITIMAN DI INDONESIA DAN KAWASAN ASIA TENGGARA LAINNYA

Yuliati

Jurusan Sejarah FIS Universitas Negeri Malang

Abstract. Indonesia as a state consisted of islands which wide ranging maritime is larger than land, but in fact Indonesia has become a mainland oriented than the sea. It was implied by scientific traditional who attended into mainland oriented. The sea has not become an important part of Indonesian history if considering Indonesian geohistory position. This essay covers the Musee in Indonesia and Southeast Asia region in which engaging contextual inscription at that time.

Key Words: Maritime, Historical, Indonesia, Southeast Asia.

Tradisi keberanian leluhur Bangsa Indonesia yang menjelajah laut hingga ke manca negara tidak berlanjut ke anak cucunya karena orientasi mereka beralih ke daratan. Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan justru tidak menjadikan laut sebagai fokus perhatiannya. Setidaknya ini merupakan hasil dari pengamatan sekilas perkembangan di tingkat nasional dalam sepuluh tahun terakhir tentang arah dan kebijakan yang diambil pemerintah dalam mengelola negeri ini (Dault, 2008). Oleh karena itu muncullah ungkapan “ negara kelautan namun orientasi ke daratan (Zuhdi, 2006:5). Visi kemaritiman dalam mengelola negara semestinya sudah dilakukan oleh pemerintah sejak lama mengingat Indonesia secara geografis historis letaknya sangat strategis karena berada di persimpangan jalur maritim atau pertemuan berbagai jalur pelayaran internasional yang telah berlangsung sejak berabad silam.

Pemikiran Kemaritiman di Indonesia

Pemikiran kemaritiman sebagai pusat perhatian juga belum tampak dalam berbagai kajian akademis misalnya di bidang ekonomi, sosial politik, antropologi dan sejarah. Di bidang sejarah, fokus historiografi Indonesia lebih banyak membahas tentang persoalan yang menyangkut daratan, baik masyarakat maupun institusi sosial politiknya. Buku

karya Adrian B. Lopian “ *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17* “ misalnya, merupakan salah satu sumbangan berharga dalam historiografi bahari di Indonesia. Banyak informasi dalam buku ini yang sekaligus menjadi pancingan untuk studi lanjut tentang kemaritiman yang meliputi aspek teknologi, pust-pusat pelayaran, pola pelayaran dan perdagangan, dan pelabuhan. Buku ini juga memaparkan tentang hal apa yang diatur dalam hukum laut *Amanna Gappa*.

Pentingnya laut sebagai suatu kajian maritim juga dapat dibaca dari pengantar Lopian tentang teori Mahan (van Leur dan Verhoeven : 1974). Bercermin pada Mahan dan menimbang posisi Indonesia sendiri, Lopian berpendapat bahwa riset sejarah Maritim tidak boleh diabaikan. Sebagaimana dikaatakan oleh Mahan dalam bukunya *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*, seperti dikutip oleh Lopian dalam mengantar pemikiran Mahan ke komunitas ilmuwan di sini, bahwa “*para sejarawan pada umumnya tidak mengenal keadaan laut, karena mereka tidak menaruh perhatian khusus terhadapnya, lagi pula mereka tidak memiliki pengetahuan khusus tentang laut; dan mereka tidak mengindahkan pengaruh daripada kekuatan laut yang sangat menentukan jalannya peristiwa-peristiwa*

besar di dunia.” Mahan membuktikan pentingnya laut mempengaruhi jalannya sejarah suatu bangsa.

Menurut Mahan, ada enam unsur yang menentukan dapat tidaknya suatu negara berkembang menjadi kekuatan laut, yaitu 1) letak geografi, 2) bentuk tanah dan pantainya, 3) luas wilayah, 4) jumlah penduduk, 5) karakter penduduk, dan 6) sifat pemerintah termasuk lembaga-lembaga nasional. Uraian ini sebenarnya ditujukan kepada bangsa dan pemerintah Amerika Serikat, yang mengabaikan potensi samudra yang mengelilingi negara itu, yaitu Samudra Pasifik dan Samudra Atlantik karena waktu itu negara lebih berorientasi ke daratan serta politik isolasinya menghalangi negara ini untuk menjadi sebuah negara besar. Sebagai contoh, Mahan menarik perhatian masyarakat Amerika Serikat akan potensi negaranya sebagai negara yang memiliki potensi kekuatan laut yang besar, karena selama ini usaha-usaha negara untuk membuka wilayah *wild west*, masih menurut Mahan, mengabaikan peranan laut negara. Dampak dari pemikiran Alfred Thayer Mahan ini adalah penggalakkan pembangunan Angkatan Laut Amerika Serikat sejak akhir abad ke-19.

Teori Mahan ini oleh J.C. van Leur dibawa ke dalam uraiannya tentang kepulauan Indonesia. Tokoh ini membawa wawasan maritim Mahan dalam kaitannya dengan sejarah VOC di Indonesia. Ia menunjuk peranan VOC sebagai kekuatan maritim yang besar, pihak lainnya, F.R.J Verhoeven menguraikan peranan VOC dalam masa permulaannya sebagai alat perang yang bergerak di laut dan berhasil mengalahkan musuh Republik Belanda, khususnya armada Spanyol dan Portugis, dan mematahkan persaingan dengan Inggris di perairan Indonesia. Pada masa sebelum VOC didirikan, pemimpin Belanda telah memikirkan pembentukan kekuatan perang untuk mematahkan kekuatan Spanyol dan

Portugis di seberang laut. Verhoeven menyimpulkan bahwa VOC didirikan semata untuk kepentingan perniagaan merupakan pendapat yang kurang tepat.

Perbincangan tentang Teori Mahan ini memunculkan dua istilah penting dalam sejarah maritim, yakni *sea power* dan *naval power*. Kapan disebut *sea power* jika mengacu kepada kontrol menyeluruh atas lautan, sedang yang kedua cenderung kepada penguasaan angkatan bersenjata yang terorganisasi di lautan. Naval power digunakan dengan maksud yang lebih dari hanya sebagai sebutan suatu negara, suatu Kompeni (seperti VOC maupun EIC) diberi konsensi yang memiliki armada yang dikirim berperang melawan musuh atau yang digunakan untuk melindungi perniagaan. Pemakaian istilah naval power berarti penilaian kembali seluruh hubungan sejarah dengan mengutamakan segi pengaruh laut. VOC lahir dari perang dan selama hayatnya merupakan badan perdagangan dan alat perang sekaligus. Dalam dasawarsa-dasawarsa pertama, VOC dapat dikatakan lebih banyak berperang daripada berdagang. Pada dasarnya, VOC merupakan sebuah institusi yang bertujuan ganda, yaitu berdagang dan berperang.

Istilah *naval power* bukan hanya inventarisasi sederhana bagi suatu negara yang menyediakan kapal-kapal perang untuk merugikan musuhnya, namun istilah ini lebih dari efek majemuk yang dapat dicapai oleh organisasi politik dan maritim dalam pengaruh timbal balik dengan struktur sosial ekonomi zaman itu untuk melaksanakan tujuan-tujuan peperangan. Dengan makna seperti itu, *naval power* terjalin dalam 1) organisasi negara-negara Eropa modern, 2) organisasi angkatan laut yang berdiri sendiri, dan 3) perkembangan kapitalisme awal.

Perencanaan dan manajemen dari VOC merupakan suatu bentuk yang sangat modern bagi zamannya. Dalam paruh kedua abad ke-17, arti pelayaran seberang lautan

dengan persyaratannya yang khusus tentang pengangkutan dan persenjataan kapal terlihat dari nilai kapal pelayaran Hindia untuk perang di laut. Kedudukan monopoli VOC pada abad ke-17 telah menghambat pelayaran dan perniagaan bebas bangsa Indonesia, dan VOC menciptakan penanaman-penanaman kolonial tersendiri.

Kemaritiman di Wilayah Asia Tenggara

Posisi Asia Tenggara tidak kalah pentingnya dalam sejarah maritim. Telah berabad-abad kawasan ini menempati posisi strategis dalam jalur pelayaran dan perdagangan antar bangsa, antar negara dan antar pulau. Peran strategis kawasan ini dapat dilihat jika melihat penting dan posisi sejarah Sriwijaya, Ayutthaya dan kerajaan-kerajaan Melayu di sepanjang Semenanjung Melayu.ⁱ Negeri-negeri ini turut berperan aktif dalam membangun suatu peradaban dan perdagangan di kawasan itu.

Studi mendalam terhadap Ayutthaya misalnya telah memperlihatkan bagaimana negeri ini berperan penting bagi perkembangan sejarah dan peradaban di kawasan Asia Tenggara sejak abad ke-14 hingga ke-18. Negeri ini merupakan pusat utama politik, budaya dan perdagangan Thailand masa silam. Kedudukannya bukan hanya penting bagi negeri sekitarnya, namun meluas hingga ke luar kawasan Asia Tenggara: Eropa, India, Cina, dan Jepang (Breazeale, 1999: 1-54).

Hubungan antara Ayutthaya dan penguasa di Indonesia meliputi hubungan diplomatik dan perdagangan seperti dengan Aceh, Jambi, Banten, Palembang, Riau, selain dengan penguasa di kawasan Asia Selatan seperti dengan Bengala, Golkonda, Kesultanan Mughal, dan Persia. Sejak awal Ayutthaya telah membuka negerinya untuk perdagangan dan pedagang asing masuk ke negeri ini. Salah satu alasan penting Ayutthaya dalam dunia maritim karena letaknya strategis menghadap ke arah timur Laut Cina Selatan. Jaringan perdagangan dan

diplomati Ayutthaya sudah cukup luas, yang tampaknya diurus dengan baik melalui kementerian yang bertanggung jawab atas perdagangan dan hubungan luar negeri. Ayutthaya sendiri merupakan pemasok sejumlah barang dagangan penting untuk pasar Asia karena jaringan perdagangan yang dimiliki, harga barang yang bersaing dan lingkungan perdagangan bebas di pelabuhan.

Orientasi internasional sepanjang sejarah Asia Tenggara juga ditentukan oleh konfigurasi maritim wilayah ini dan peran penting yang dimainkan sebagai perantara perniagaan antara Barat dan Asia Timur, dan antara Barat dan Cina. Terkait Ayutthaya, hubungan dengan Cina dan Jepang telah dilakukan sejak awal, bahkan kapal-kapal dagang dari Ayuttaya mendapat perlakuan baik dari penguasa Cina di pelabuhan bebas Guangzhou (Breazeale, 1999: 23-26).

Pemukiman juga menjadi tempat penting bagi pertumbuhan perdagangan di kawasan Asia Tenggara. Pemusatan antara pelabuhan dan pemerintahan (*port and politics*) menjadi gejala umum dalam dunia maritim Asia Tenggara, meskipun lokasinya terpisah keduanya memiliki mata rantai seperti halnya Kerajaan Funan dan Oc-eo, Majapahit dan pelabuhan sungai Cangu, dan pada abad ke-17 antara Pegu dan Syriam, dan Ayutthaya dengan pantai Bangkok. Hubungan antara pelabuhan dan pemerintahan dan kedudukannya yang strategis menjadikannya sebagai pintu gerbang utama negeri-negeri di kawasan Asia Tenggara. Hal ini diperlihatkan oleh Funan, penguasa tertingginya memiliki akses di bidang perdagangan, sehingga dengan cepat dapat mengontrol politik dengan cara ikut serta dalam organisasi dan ekspansi perdagangan di pelabuhan besar. Hubungan antara port dan polity, mengakibatkan suatu wilayah berfungsi sebagai pusat pemerintahan, perniagaan dan budaya. Bukti-bukti arkeologis menyatakan bahwa aktivitas niaga telah berlangsung sejak lama di

kawasan Asia Tenggara dan sekitarnya (Wells and Villiers, 1990).

Studi maritim tentang Asia Tenggara juga memunculkan dua tipe negara, yaitu 1) negara-negara sungai di kepulauan Indonesia, Semenanjung Melayu, dan Filipina; 2) negara-negara subur di dataran rendah yaitu Burma, Thailand, Kamboja, Laos, Vietnam dan Jawa. Sementara itu pendekatan-pendekatan terhadap sumber-sumber klasik Asia Tenggara juga dilakukan melalui perangkat sejarah ekonomi modern dan peran penting yang dimainkan Asia Tenggara dalam perdagangan internasional. Pola pertukaran dilakukan antara mereka yang berada di dataran tinggi dan rendah, antara mereka yang tinggal di pantai dan pedalaman, dan para pedagang asing yang membangun basisnya di sekitar pantai, dan dari sini pula diatur perniagaan dalam hal produk-produk lokal dari pedalaman.

Geohistori Asia Tenggara memunculkan dua pola dominan (Hall, 1985: 1-14). Pertama, sistem sungai (*riverine system*) yang mengalir dari pedalaman hingga ke samudera. Pada pola ini penduduk berkonsentrasi di delta atau mulut sungai. Kekuatan politik dan ekonomi yang muncul di daerah semacam ini berusaha melakukan perluasan wilayah ke daerah-daerah pinggir sungai lain untuk tunduk di bawah hegemoninya. Sebagai kekuatan yang berlandas pada ekonomi perdagangan, mereka mengadakan kontrol dengan menggunakan jaringan komunikasi perairan untuk mengawasi daerah hulu sungai maupun daerah pantai di sekitarnya, contoh sistem ini adalah Palembang, ibukota Sriwijaya yang mengontrol dari hulu sungai hingga pantai. Kontrol ini tidak hanya melewati jalur sepanjang sungai hingga ke pedalaman, namun juga terhadap pelabuhan-pelabuhan yang menjadi kekuasaannya dalam hal ini Sriwijaya bertindak sebagai pelindung dari penguasa lokal (para datu) dan beraliansi dengan mereka. Dengan cara ini Sriwijaya

dapat menguasai jalur Sungai Musi, Batanghari dan Semenanjung Malaya selain Selat Malaka (Hall, 1985: 14), selain Funan yang menguasai Sungai Mekhong dan Samudra Pasai yang memiliki hegemoni di Sungai Pasangan.

Pola yang kedua adalah sistem pertanian padi (*Wet Rice Plain System*). Pada sistem ini terjadi adanya konsentrasi penduduk di daerah-daerah subur yang digunakan untuk menanam padi, yang meliputi Asia Tenggara daratan dan kepulauan, yang biasanya juga berada di daerah lembah sungai, contohnya Pagan di daerah Sungai Irawadi (Birma), Angkor dan Chen-la di lembah Mekhong, sedang Pulau Jawa di lembah Sungai Brantas dan Bengawan Solo. Antara dua model ini tidak banyak perbedaan kecuali sistem sungai lebih berorientasi ke perdagangan, sedang sistem pertanian orientasinya cenderung ke agraris. Antara dua sistem kadang saling berbaur, sulit dipisahkan sebagai suatu bentuk sistem tertentu, misalnya negara bersistem pertanian namun juga memiliki jaringan perdagangan laut yang bagus, misalnya Majapahit, dan Sriwijaya, sebagai negara sungai namun mampu menguasai sektor pedalaman untuk memperkuat basis ekonominya.

Zona perdagangan dan pertukaran barang di kawasan Asia Tenggara memiliki lima kawasan yang penting, 1) Semenanjung Melayu bagian utara dan pantai Vietnam bagian selatan pada milenium akhir SM, 2) sekitar Laut Jawa pada abad kedua dan ketiga Masehi, 3) Selat Malaka pada awal kelima Masehi yang juga menarik pusat lain seperti pantai tenggara Sumatra untuk menjadi penghubung Kalimantan bagian Barat, Jawa, dan pulau-pulau lain di bagian timur maupun semenanjung Melayu dan pedalamannya, Chao Phraya dan jaringan perniagaan Sungai Irawadi. Sumatra bagian selatan sebagai pantai yang istimewa karena membantu memperlancar perniagaan, pemasar hasil hutan Sumatra dan Laut Jawa, juga

memanfaatkan kapal dan anak buah kapal Melayu untuk menghubungkan jaringan perniagaan pribumi maupun internasional. Sriwijaya memiliki kedudukan penting di wilayah ini. Runtuhnya kerajaan ini seiring meningkatnya perniagaan dengan Cina selama dinasti Sung dan berkembangnya Laut Jawa sebagai pusat perniagaan selama abad ke-11 dan ke-12.

Zona perdagangan laut Sulu sebagai zona keempat yang dilakukan pelaut Cina untuk membawa rempah-rempah dari kepulauan Indonesia bagian Timur sehingga Kalimantan Utara dan Filipina berkembang dalam perdagangan ini. Para pedagang Cina membangun pusat perdagangan di Filipina selama masa ini. Tumbuhnya kekuatan-kekuatan di darat seperti Angkor dan Pagan dalam perdagangan internasional membuat Teluk Bengala menjadi penting sebagai zona kelima perdagangan di kawasan ini pasca Sriwijaya. Teluk Bengala strategis kedudukannya karena mempertemukan semenanjung Melayu dan Sumatra bagian utara serta barat dengan India bagian selatan dan Sri Lanka. Kelima zona ini menjadi jaringan ekonomi independen dan makmur di kawasan Asia Tenggara.

Era baru perniagaan di Asia Tenggara muncul setelah Portugis masuk ke wilayah Selat Malaka tahun 1511. Bukan hanya Portugis yang menguasai Malaka, namun kekuatan-kekuatan Eropa lainnya juga masuk lebih dalam lagi hingga ke Jawa dan kepulauan Indonesia bagian Timur untuk menguasai rempah-rempah hingga empat abad kemudian. Datangnya Portugis di perairan Indonesia ini membawa dampak besar, terutama dalam hal teknologi perkapalan, jadi ada hubungan timbal balik dalam pengetahuan navigasi orang pribumi dan Portugis, demikian pula dalam pembuatan kapal (Lapian, 2008).

Kapal milik pribumi di dapat dengan jalan membeli dan membuat sendiri. Hal ini nampak di Malaka yang membeli kapal dari

Pegu, namun Jawa pada abad ke-16, di lingkup Asia Tenggara dikenal sebagai pembuat galangan kapal yang terkenal, misalnya di Lasem. Untuk wilayah Indonesia Timur, Pulau Kei menghasilkan galangan kapal yang dijual di Maluku pada abad ke-19. Inovasi sebagai dampak dari pengaruh luar terhadap teknik pelayaran dan perkapalan tidak dapat dihindarkan, misalkan pengaruh Arab, Persia, dan India, selain dari Eropa, yaitu dari Inggris dan Belanda, misalnya penggunaan kata pinisi yang berhubungan dengan *pinas* (bhs Belanda) atau *pinace* (bhs Inggris).

Komoditi Perdagangan

Rempah-rempah menjadi salah satu barang dagangan penting dalam perdagangan di wilayah Asia Tenggara. Hasil pertanian bumi ini penting ketika tuntutan ketersediaan barang dagangan ini mulai mengalir dari Indonesia bagian Timur masuk ke kawasan Laut Jawa untuk kemudian menuju pasar internasional. Kesempatan bagi pasar baru mensyaratkan pula adanya suatu hubungan politik dan ekonomi antara pedalaman dan penduduk pesisir dan kontak perniagaan internasional juga memiliki andil mendorong perkembangan wilayah ini.

Pasar untuk barang yang dikapalkan sepanjang jalur pesisir, pertama kali terbatas karena adanya fragmentasi politik di Barat. Perniagaan seringkali menunggu pasar Barat stabil lebih dahulu. Kestabilan politik didapat setelah terjadi konsolidasi politik di Roma. Kemajuan teknik juga diikuti penemuan konstruksi perkapalan yang memungkinkan kapal memuat barang dalam jumlah besar dan mampu melintasi lautan pada jarak yang lebih jauh.

Penemuan situs Arikamedu, di pantai India Tenggara pada akhir tahun 1940-an dan awal tahun 1950-an membuktikan adanya hubungan dagang yang luas antara jaringan yang menghubungkan Timur dan Barat. Arikamedu adalah suatu emporium atau

entreport lengkap dengan pelabuhan, gudang, tempat tinggal dan menjadi pusat pertukaran barang dari kawasan Asia Timur dan Barat. Arikamedu juga menjadi tempat tinggal tetap para pedagang barat. Bukti arkeologis yang ditemukan di lokasi ini antara lain lada, mutiara, kain, kulit kerang, gading, dan sutera. Adapun barang import dari Barat terdiri dari karang, timah, tembaga, kaca, pot bunga, lampu, anggur dan uang logam. Arikamedu menjadi bukti tentang perdagangan pada abad pertama. Sumber lain tentang perdagangan awal ini juga datang dari Roma yang menunjukkan adanya hubungan Asia dan Eropa. Ketertarikan pedagang Eropa terfokus pada barang yang berasal dari India, seperti lada Malabar dan tekstil yang berasal dari India dan Cina.

Sepanjang abad ke-9 dan sepuluh ketika kerajaan Tang mulai runtuh, dan Cina terpecah menjadi sejumlah kesatuan regional dan politik, perdagangan internasional tidak ikut jatuh karena upaya yang dilakukan oleh pemerintah Han dan Ming di bagian selatan, masing-masing eksis di Canton dan Fuchou. Tekanan-tekanan baru mulai dibangun sepanjang jalur maritim di Asia Tenggara dan Asia Selatan, yang sebelumnya sedikit sekali terjadi konflik politik. Abad kesepuluh kemudian dilihat sebagai awal konflik, khususnya karena bangkitnya kekuatan maritim di Jawa Timur dan Tamil di pantai timur India. Peningkatan dalam volume perniagaan menambah persaingan antar kawasan yang diikuti reunifikasi Cina di bawah dinasti Sung (960-1279) dan usaha-usaha membuka komunikasi laut bagian selatan (Nanyang).

Tempat dan jenis komoditi dalam perdagangan maritim era dinasti Sung menunjukkan apa yang orang Cina ketahui dan yang tidak mereka kenal. Chao Ju-kua, pengawas perdagangan maritim di pelabuhan pantai timur Cina, Ch'uan chou, merekonstruksi pola perdagangan pada 1225 melalui informasi orang laut dan para

pedagang. Ia membagi Asia Tenggara menjadi Shang An (*Upper Shore*/Tepi Laut Atas), dan Cina telah memiliki kontak berabad-abad sebelumnya, termasuk dengan Semenanjung Melayu, dan Hsia An (*Lower Shore*/Tepi Laut Bawah) yang meliputi Sumatra dan Laut Jawa, yang jaringan perdagangan sebelumnya dikontrol oleh Sriwijaya. Melemahnya sistem perdagangan internasional menyebabkan para pedagang asing langsung menuju Asia Tenggara. Munculnya pelabuhan-pelabuhan baru di bagian selatan Cina melengkapi pelabuhan lama yang berada di bagian selatan India. Para pedagang ini selain berniaga di sepanjang pantai Filipina, Kalimantan Utara, Sumatra Utara dan Barat, juga masuk ke wilayah kerajaan yang berada di pedalaman.

Pada abad ke-10, karena keunggulan teknologi perkapalan dan organisasi, para pedagang Arab telah mencapai tempat-tempat penting di Asia Tenggara, namun memasuki abad ke-12 dan ke-13 peran pedagang Arab ini makin berkurang, karena masuknya para pedagang Cina ke pasar-pasar di Asia Tenggara masa itu. Selama masa Sung, bagian selatan Cina makin penting nilainya sekaligus menutup jalur karavan yang melintasi Asia Tengah. Pemerintah Sung bukan hanya melihat laut sebagai sumber pendapatan penting, namun sekaligus mengintegrasikannya ke dalam strategi pertahanan Cinaⁱⁱ. Angkatan laut Cina kemudian dibangun sebagai fondasi bagi ekspedisi Mongol dan Ming.

Pengontrolan Jawa terhadap perdagangan rempah-rempah yang menjadi kekuatan perniagaan yang dominan pada abad ke-13 hingga abad ke-17 tetap dominan, meskipun pergolakan politik membawa kepada konfigurasi yang berbeda di setiap negara. Pengaruh kekuasaan Jawa mulai dari Sumatra Selatan hingga Selat Malaka. Pada abad-abad itu pula, Ayutthaya berada di puncak kejayaannya (Breazeale, 1999).

