

Sejarah Maritim Indonesia

Wa Ode Reni¹, Eliyanti Agus Mokodompit²

Universitas Halu Oleo, Kendari, Indonesia

waodereni06@gmail.com

Informasi Artikel

E-ISSN : 3026-6874

Vol: 2 No: 6 Juni 2024

Halaman : 119-127

Abstract

This research examines Indonesian maritime history from prehistory to post-independence. Indonesia's maritime history plays an important role in the formation of national identity and economic, social, cultural, religious and educational development. Through qualitative research methods, literature studies are used to collect data from books, journals and online sources. The research results show that since prehistory, the archipelago has been an important shipping and trade center, supported by advanced shipping and navigation technology. Maritime kingdoms such as Sriwijaya and Majapahit played a dominant role in international trade and control of territorial waters. After independence, the Indonesian government attempted to rebuild maritime glory through various policies, including the Djuanda Declaration and the development of the maritime industry. The reigns from Soekarno to Joko Widodo emphasized the importance of the maritime sector in national development.

Keywords:

History

Maritime Affairs

Archipelago

Maritime Kingdom

Abstrak

Penelitian ini mengkaji sejarah maritim Indonesia dari prasejarah hingga pasca kemerdekaan. Sejarah maritim Indonesia berperan penting dalam pembentukan identitas nasional dan pembangunan ekonomi, sosial, budaya, agama, dan pendidikan. Melalui metode penelitian kualitatif, studi literatur digunakan untuk mengumpulkan data dari buku, jurnal, dan sumber online. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sejak prasejarah, Nusantara telah menjadi pusat pelayaran dan perdagangan yang penting, didukung oleh teknologi perkapalan dan navigasi yang maju. Kerajaan-kerajaan maritim seperti Sriwijaya dan Majapahit memainkan peran dominan dalam perdagangan internasional dan penguasaan wilayah perairan. Setelah kemerdekaan, pemerintah Indonesia berupaya membangun kembali kejayaan maritim melalui berbagai kebijakan, termasuk Deklarasi Djuanda dan pengembangan industri maritim. Masa pemerintahan dari Soekarno hingga Joko Widodo menekankan pentingnya sektor maritim dalam pembangunan nasional.

Kata Kunci: Sejarah, Kemaritiman, Nusantara, Kerajaan Maritim

PENDAHULUAN

Sejarah memiliki arti yang sangat penting dalam perjalanan sebuah bangsa. Dari sejarah kita dapat mengetahui berbagai peristiwa masa lampau yang telah terjadi. Dengan mengetahui sejarah tentunya kita akan memiliki pijakan untuk dapat melakukan sebuah pembangunan. Membangun kemaritiman Indonesia yang bertitik tolak dari sejarah ialah membangun keterhubungan antarpulau untuk keperluan ekonomi, sosial, budaya, agama, dan pendidikan. Jadi sejarah maritim adalah sejarah peradaban secara umum. Dalam perspektif nasional laut justru dianggap sebagai penghubung (Dellenia dkk., 2019).

Kiranya tidak berlebihan untuk mengatakan bahwa perjalanan bangsa Indonesia menemukan identitasnya kembali telah terlaksana. Hakekat kesatuan darat (tanah) dan laut (air) ini sebenarnya telah lama ada dalam kesadaran bangsa Indonesia. Hal ini tercermin dalam kata "tanah air", suatu istilah atau ungkapan yang tidak terdapat dalam bahasa lain. Jauh sebelum masa kemerdekaan, Indonesia ternyata sudah dikenal dunia sebagai Bangsa yang memiliki Peradaban maritim maju. Bahkan, bangsa ini pernah mengalami masa keemasan pada awal abad ke-9 Masehi (Karso, 2022).

Nenek moyangku seorang pelaut, gemar mengarung luas samudra, menerjang ombak tiada takut, menempuh badai sudah biasa.... itulah sepenggal lirik syair lagu anak-anak yang menggambarkan jiwa pantang menyerah yang lahir dari keinginan dasar sebagai Negara kepulauan (Indonesia), sebuah bangsa dimana wilayahnya dikelilingi oleh laut, lautan itu pula pemersatu dan pengikat antar pulau satu dengan pulau lainnya. Wilayah Indonesia, memiliki luas daratan berbanding dengan wilayah lautan adalah 2/3 (dua per tiga). Artinya berdasar topografi, wilayah Indonesia memiliki sumber daya

maritime yang lebih besar dibandingkan sumber daya darat. Berdasarkan deklarasi Djuanda, wilayah Republik Indonesia adalah 5.193.250 km² belum termasuk wilayah Irian Jaya (Papua). wilayah tersebut terdiri dari 13.487 pulau besar dan kecil, sekitar 6000 pulau diantaranya belum berpenghuni, letak pulau-pulau tersebut tersebar diseluruh Indonesia. Letak Indonesia berdasarkan koordinate adalah pada posisi kordinat 60 LU – 110 08' LS dan 95 04' BT – 141 04' BT (Purwanto, 2015).



Gambar 1: Letak Astronomis Indonesia

Indonesia merupakan satu kawasan maritim yang unik. Secara kultural masyarakat yang mendiami kawasan ini beragam, tetapi dari sisi sejarah mereka dipersatukan oleh laut melalui pelayaran (lalu lintas antarpulau) dan komunikasi yang memungkinkan tumbuhnya interaksi sosial. Ini sudah barang tentu dimungkinkan oleh penduduknya yang telah mengembangkan satu jaringan maritim melalui pelayaran yang lebih baik, didukung oleh kemajuan teknologi perkapalan dan keahlian navigasi serta tumbuhnya masyarakat pesisir yang lebih maju, sebagai akibat perjumpaan dengan berbagai pedagang asing seperti bangsa Cina, India, Arab dan Persia, kemudian Orang-orang Portugis dan kolonial Belanda dengan monopoli perdagangannya telah menghancurkan kekuatan budaya maritim Indonesia (Heryana dkk., 2017).

Materi tentang nusantara akhir-akhir ini kian menarik untuk dikaji, terlebih setelah namanya terpilih menjadi nama ibukota negara Republik Indonesia yang baru, sejak diumumkan kepindahannya oleh Presiden Joko Widodo pada hari Senin, tanggal 26 Agustus 2019, yakni dari Jakarta ke Pulau Kalimantan, tepatnya di sebagian wilayah Penajam Paser Utara dan sebagian wilayah Kutai Kartanegara.1 Adapun istilah “nusantara” sendiri sudah cukup akrab di telinga masyarakat, terutama bagi kalangan akademisi, namun penggunaannya tidak sebatas merujuk pada suatu wilayah administrasi, yang kini dijadikan sebagai nama ibukota negara, melainkan seluruh wilayah di Asia Tenggara sekarang, khususnya negara-negara yang memiliki kesamaan historis atau sejarah tentang keberadaan penguasa yang pernah eksis pada zamannya, seperti Kerajaan Sriwijaya (abad VII-XII), Kerajaan Majapahit (abad XIII-XV), dan Kerajaan Demak (abad XV-XVI) (Mahamid, 2023).

Berdasarkan latar belakang di atas, penelitian ini diarahkan untuk mengulas kembali sejarah maritim Indonesia pada fase prasejarah, fase kejayaan kerajaan-kerajaan maritim Nusantara sebelum abad 19, dan fase sejarah kemaritiman setelah masa kemerdekaan.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah pendekatan penelitian yang bertujuan untuk memahami makna, interpretasi, dan konteks di balik suatu fenomena (Sugiyono, 2018). Adapun dalam penelitian ini menggunakan studi literatur sebagai sumber data yang digunakan, yakni dengan mendeskripsikan secara tertulis hasil bacaan berupa buku-buku yang diperoleh dari internet dan website kementerian terkait, kemudian ditambahkan karya lainnya, seperti artikel jurnal yang didapat dari google scholar.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Istilah “nusantara” berasal dari dua kata dalam bahasa Sansekerta, yaitu “nusa” yang berarti pulau dan “antara” yang berarti luar. Nusantara dikenalkan pertama kali oleh Raja Majapahit, Hayam Wuruk, bersama Mahapatih Gajah Mada sekitar abad ke-14, yang dinisbatkan pada wilayah kepulauan di luar pusat pemerintahan Majapahit, yakni mencakup sebagian besar negara-negara di Asia Tenggara pada masa sekarang. Nusantara atau kawasan Asia Tenggara saat ini, telah menempati posisi strategis selama berabad-abad dalam jalur pelayaran dan perdagangan antar pulau maupun antar negara (Mahamid, 2023).

Sejak zaman prasejarah manusia yang mendiami Kepulauan Nusantara sudah mampu berlayar hingga Barat Afrika. Secara geografis, Nusantara yang menjadi cikal bakal Republik Indonesia lebih tepat disebut sebagai negara kelautan. Dalam bidang pelayaran telah membuktikan nenek moyang bangsa Indonesia adalah bangsa pelaut yang berlayar menempuh jarak berkilo-kilo meter jauhnya untuk melakukan migrasi hingga sampai ke Nusantara. Hasil riset arkeologi juga menunjukkan, migrasi manusia pertama kali terjadi di Sumatra kira-kira 12.000 hingga 8.400 tahun lalu. Migrasi pertama ditemukan di Nias. Identifikasi dilakukan pada tulang kaki gajah, batu, dan tengkorak manusia. Migrasi kedua terjadi di Gayo sekitar 4.000 tahun lalu. Sedangkan migrasi gelombang ketiga diperkirakan terjadi 3.000 tahun lalu (Dellenia dkk., 2019).

Selanjutnya kepulauan Nusantara sebelum abad ke-19 memiliki cerita tentang kejayaan-kejayaan kerajaan-kerajaan besar. Dengan armada-armada tangguhnyanya, kerajaan-kerajaan ini menguasai wilayah perairan Nusantara dan mendominasi jalur-jalur perdagangan. Beberapa kerajaan bahkan mampu memperluas wilayah kekuasaannya dengan melakukan diplomasi hingga ke wilayah-wilayah Asia Tenggara dan Asia Timur. Nusantara sebelum abad ke-19 memang menjadi jalur penting bagi perdagangan di kawasan Asia. Komoditas rempah yang banyak dihasilkan di wilayah darat kepulauan Indonesia, terutama di wilayah bagian timur, menjadi daya tarik utama kedatangan pedagang-pedagang internasional (Dellenia dkk., 2019).

Kemudian ada 3 (tiga) masa tercatat dalam fase sejarah kemaritiman setelah kemerdekaan Indonesia. Masa-masa tersebut adalah Era Orde Lama (1945 – 1965), Era Orde Baru (1966-1998), Era Reformasi (1998 – sekarang). Era Orde Lama dengan kepemimpinan Ir. Soekarno sebagai Presiden RI yang pertama, dilanjutkan dengan Era Orde Baru oleh Kepemimpinan Soeharto dan Era Reformasi yang dipimpin mulai dari presiden BJ Habibie, Abdurahman Wahid, Megawati Sukarnoputri, Susilo Bambang Yudhoyono, hingga Joko Widodo. Pada masing-masing era, kemaritiman menjadi sebuah konsep dasar pembangunan di Indonesia (Dellenia dkk., 2019).

Fase Prasejarah

Jauh sebelum kedatangan para penutur rumpun bahasa Austronesia, Nusantara telah dihuni oleh Ras Australomelanesid, para pendatang dari daratan Asia. Manusia-manusia ini datang dan cepat menyebar di Nusantara tinggal di dataran-dataran, gua-gua, dan ceruk-ceruk pada bukit padas di tepi pantai dan tepian sungai. Setelah kelompok Ras Australomelanesid datang dan menetap di Nusantara, kemudian datang dan menyebar kelompok dari Ras Mongoloid. Mereka dikenal sebagai para penutur rumpun bahasa Austronesia. Mereka datang dari Taiwan dengan cara menyeberangi pulau-pulau hingga akhirnya tiba di Sulawesi dan Kalimantan. Di Kalimantan Barat, para penutur rumpun bahasa Austronesia ini yang oleh James T. Collins disebut para penutur bahasa Melayu purba. Dari sini, pada sekitar abad I Masehi sebagian dari mereka tidak menetap di Kalimantan, melainkan masih terus melanjutkan pengembaraannya. Identitas kebahariannya sebagaimana dapat ditemukan dalam bentuk lukisan gua di Pulau Muna (Sulawesi Tenggara) menggambarkan moda transportasi air berupa perahu yang memakai layar, bercadik ganda/tunggal, dan perahu biasa (Setiawan dkk., 2017).



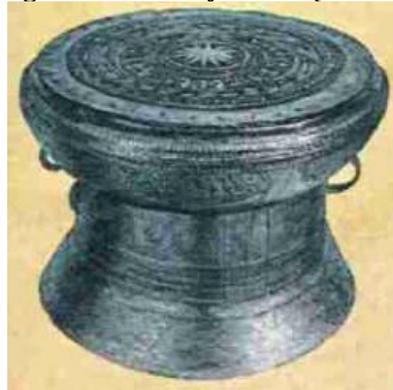
Gambar 2 Lukisan Perahu di Gua Pulau Muna

Dari hasil penyelidikan Burhanuddin dkk. (2003) mengenai jenis perahu di berbagai daerah di Indonesia dan daerah sekitarnya berupah perahu bercadik. Perahu bercadik adalah perahu khas bangsa Indonesia. Bagi jenis perahu yang kebetulan juga terdapat di luar Indonesia, penyelidikan berkesimpulan bahwa hal tersebut merupakan penyebaran pengaruh atau memang dibawa oleh para perantau bangsa Indonesia.



Gambar 3. Perahu Bercadik

Selain itu salah satu benda prasejarah yang bisa diperkirakan sebagai petunjuk bahwa bangsa Indonesia terbiasa melakukan aktifitas pelayaran antar pulau, bahkan juga perdagangan, adalah *nekara perunggu*. Diperkirakan bahwa nekara tersebut berasal dari Asia Tenggara yang dibawa oleh suku-suku pendatang yang memasuki berbagai kepulauan di Indonesia. Namun juga bisa sebaliknya, bahwa sebagian dari nekara itu memang dibuat di Indonesia kemudian dibawa atau diperdagangkan ke daratan Asia Tenggara. maka dapat dikatakan bahwa kepulauan Indonesia merupakan bagian dari jaringan lalu lintas pelayaran dan perdagangan Asia Tenggara. Sebagai daerah produsen ataupun konsumen, demikian juga sebagai bagian jaringan pelayaran perdagangan dan pelayaran Asia Tenggara, di Indonesia pada waktu itu, tentu sudah berkembang kelompok masyarakat dengan pranata sosialnya yang berfungsi sebagai alat pengatur pergaulan bermasyarakat (Burhanuddin dkk., 2003).



Gambar 4. Neraka Perunggu

Fase Kerajaan Maritim

1). Masa Kerajaan Sriwijaya (VII-XIII)

Kerajaan Sriwijaya pada dasarnya merupakan suatu kerajaan-pantai, sebuah negara perniagaan dan negara yang berkuasa di laut. Kekuasaannya lebih disebabkan oleh perdagangan internasional melalui Selat Malaka. Dengan demikian berhubungan dengan jalur perdagangan internasional dari Asia Timur ke Asia Barat dan Eropah yang sejak paling sedikit lima belas abad lamanya, mempunyai arti penting dalam Sejarah (Burhanuddin dkk., 2003).

Ini membuat Sriwijaya mempunyai arti penting dalam sejarah. Sriwijaya memang merupakan pusat perdagangan penting yang pertama pada jalur pelayaran pada masa tersebut. Menurut sumber berita sejarah Cina, Sriwijaya adalah salah satu pusat perdagangan antara Asia Tenggara dengan Cina yang terpenting. Keberadaan Sriwijaya dapat dilacak dari berita Tionghoa yang menyebutkan bahwa di

Sumatra pada abad ke-7 sudah ada beberapa kerajaan antara lain To-lang-po-hwa (Tulangbawang di Sumatra Selatan), Molo-yeu (Melayu di Jambi), dan Ki-li-p'i-che atau Che-lifo-che (Dellenia dkk., 2019).



Gambar 5. Wilayah Kekuasaan Kerajaan Sriwijaya

Pada awal abad ke-10, Kerajaan Sriwijaya telah mencapai puncak kejayaannya, dengan menjalin perdagangan maritim dengan pedagang-pedagang Arab, selain itu juga menjalin hubungan dengan Kerajaan Chola di India Selatan. Hubungan tersebut tidak hanya bertujuan politik dan ekonomi, melainkan suatu upaya penyebaran agama Islam oleh pedagang Arab, dan agama Budha oleh pedagang India. Produk lokal Kerajaan Sriwijaya yang menjadi target ekspor penjualan, antara lain beras, rempah-rempah, gading, kayu manis, kemenyan, emas, kulit binatang, dan lain-lain. Dalam mencapai target pasar, Sriwijaya kemudian memperluas wilayah kekuasaannya di perairan Laut Jawa, Laut Banda, dan laut timur Indonesia (Mahamid, 2023).



Gambar 6. Alat Tukar Dagang dari India

Pada awal abad ke-13, menjadi fase kemunduran dari Kerajaan Sriwijaya yang akhirnya runtuh, terdapat dua faktor yang membuat hal itu bisa terjadi, antara lain faktor internal, yakni ketidakmampuan penguasa Sriwijaya dalam menyesuaikan diri terhadap pasar baru yang lebih kompetitif terhitung mulai abad ke-12, kemudian terjadi perubahan kekuasaan antara tahun 1178 dan 1183, di mana Kerajaan Sriwijaya diperintah oleh raja dari Melayu, yang sebelumnya merupakan bawahan dari Sriwijaya, sementara faktor eksternalnya, meliputi ekspansi perdagangan dari Cina abad ke-12, pengaruh niaga bangsa Arab ke pantai timur Afrika yang mulai mengancam perdagangan Sriwijaya, khususnya di Selat Malaka, selanjutnya pengaruh bangsa Tamil di India yang menutup jalur perdagangan laut ke Sriwijaya, dan bangkitnya vassal (budak, pengikut) Sriwijaya, seperti Kedah di Semenanjung Malaya yang dengan cerdas memanfaatkan kemerosotan Kerajaan Sriwijaya untuk kebangkitan mereka (Mahamid, 2023).

2). Masa Kerajaan Majapahit (Abad XIII-XV)

Kerajaan Majapahit didirikan oleh Raden Wijaya pada tahun 1293, dengan tujuan utama yaitu perdagangan maritim. Peluang itu diambil mengingat perdagangan di Sriwijaya yang perlahan mulai memudar, oleh karenanya Majapahit mencoba mengambil alih lalu lintas perdagangan nusantara yang bermula dari Laut Jawa.30 Selanjutnya Majapahit bergerak menjadi kerajaan maritim baru tidak lama setelah Sriwijaya runtuh, setelah itu berusaha mengendalikan jaringan perdagangan, dan menguasai sebagian besar nusantara, yang meliputi wilayah Sumatra hingga Semenanjung Melayu, Kalimantan, Sulawesi, dan pulau-pulau di Maluku (Mahamid, 2023).

Tokoh Majapahit yang terkenal adalah Mahapatih Gajah Mada. Ia memainkan peranan penting dalam pemerintahan dan politik luar negeri Majapahit. Hasrat Gajah Mada untuk menunjukkan

pengabdianannya kepada Majapahit dengan diucapkan Sumpah Palapa. Sumpah tersebut berisikan bahwa Majapahit sebagai satu-satunya kerajaan yang berkuasa. Pelayaran perdagangan pada abad XIV berada di tangan pedagang Majapahit. Artinya pada waktu itu, Majapahit memiliki kapal-kapal dagang dan menjalankan pelayaran sendiri, disamping pelayaran yang dilakukan juga oleh pedagang asing (Burhanuddin dkk., 2003).



Gambar 7. Peta Kekuasaan Kerajaan Majapahit

Selanjutnya kerajaan Majapahit mulai mengalami kemunduran, yang disebabkan adanya peningkatan armada perdagangan dari Cina untuk menggantikan dominasi Majapahit, selanjutnya perlahan mulai menguasai kegiatan perdagangan di Asia Tenggara. Hal tersebut terus berlangsung hingga awal abad ke-15, yaitu terjadinya berbagai dinamika ekonomi maritim yang tidak mendapat perhatian serius dari istana Kerajaan Majapahit, ditambah pengaruh Islam yang kian berkembang, khususnya di Pulau Jawa. Faktor lainnya yang menyebabkan Kerajaan Majapahit semakin berada di ujung tanduk ialah berkurangnya rasa persatuan dan kesatuan di antara keluarga internal kerajaan, belum lagi perebutan kekuasaan dan pertentangan antar keluarga raja-raja Majapahit demi mendapat jatah kekuasaan (Mahamid, 2023).

2). Masa Kerajaan Demak (Abad XV-XVI)

Kerajaan Demak memiliki letak geografis yang sangat mendukung, baik untuk bidang perdagangan maupun bidang agraris, sebab berlokasi di tepi sungai selat di antara Pengunungan Muria dan Jawa, yang akhirnya dijadikan pusat transaksi bagi para pedagang muslim dari Arab, Cina, dan India, di samping menjual barang dagangannya, tidak sedikit dari mereka yang ikut mengajarkan Islam kepada masyarakat sekitar Kerajaan Demak mengalami kemajuan pesat pada bidang maritim, terutama setelah jatuhnya Malaka ke tangan Portugis pada tahun 1511, dalam mewujudkan hal tersebut, Raden Patah dibantu putranya, Pati Unus (bernama lain Pangeran Sebrang Lor) yang waktu itu masih menjabat sebagai Adipati di Jepara, yang kemudian naik tahta menjadi Raja Demak, menggantikan ayahnya yang meninggal sekitar tahun 1518. Pati Unus sangat giat dalam memperkuat kedudukan Demak sebagai kerajaan Islam maritim terbesar di nusantara, dengan menjalin hubungan kerja sama dengan daerah-daerah di pantai utara Jawa yang menganut agama Islam (Mahamid, 2023).



Gambar 8. Peta Kawasan Selat Muria pada Pertengahan Abad Ke-16

Meninggalnya Sultan Demak, yaitu Sultan Trenggana secara mendadak dalam ekspedisi melawan Pasuruan di ujung Timur Jawa pada tahun 1546 mengakibatkan timbulnya kekacauan dan pertengkarannya di antara para calon pengganti raja. Dengan wafatnya Pangeran Trenggono, timbul perebutan kekuasaan antara adik Sultan Trenggono dengan anak Trenggono. Adik Trenggono segera terbunuh ditepi sungai (maka itu terkenal dengan nama Pangeran Sekar Seda Ing Lepen). Tetapi anak Trenggono Pangeran Prowoto, beserta keluarganya kemudian dibinasakan oleh anak Sekar Seda Ing Lepen yang bernama Arya Penangsang. Akibat dari situasi ini, maka pelabuhan laut kota Demak menjadi kurang berarti pada akhir abad ke-16. Namun sebagai produsen beras dan hasil pertanian lain daerah, Demak masih lama mempunyai kedudukan penting dalam ekonomi kerajaan Raja-raja Mataram (Burhanuddin dkk., 2003).

Fase Pasca Kemerdekaan Republik Indonesia

Pada Tanggal 17 Agustus 1945 Indonesia memproklamasikan sebagai Negara merdeka, inilah awal berakhirnya masa kolonial. Bagaimana industri maritim setelah mengalami pemaksaan dan menggeser minat masyarakat terhadap dunia maritim nusantara selama bertahun-tahun. Secara garis besar, perkembangan dari masa ke masa tentang industri maritime nusantara selalu dicanangkan melalui kebijakan pemerintah sebagai berikut (Purwanto, 2015):

1). Masa Presiden Soekarno

Pada masa ini, industri maritim diterjemahkan dalam "Wawasan Nusantara" tepatnya tanggal 13 Desember 1957 yang dikenal dengan deklarasi Djoeanda, dimana dalam deklarasi tersebut menyatakan dengan tegas bahwa wilayah darat dan laut adalah satu kesatuan.

2). Masa Presiden Soeharto

Pada masa pemerintahan Soeharto, melanjutkan kebijakan pemerintah sebelumnya, dan pada tahun 1982, Indonesia diakui oleh perserikatan bangsa-bangsa sebagai Negara Kepulauan (archipelagic state) atau yang disebut UNCLOS'82 yang kemudian diratifikasi dalam undang-undang no 17 tahun 1985 tentang pengesahan konvensi perserikatan bangsa-bangsa tentang hukum laut. Dan diberlakukan sejak 16 Nopember 1994 hingga sekarang.

3). Masa Presiden BJ Habibie

Pada era BJ Habibie, masa pemerintahan yang singkat, dikeluarkanlah Deklarasi Bunaken. Inti pada deklarasi ini adalah: laut merupakan peluang, tantangan dan harapan untuk masa depan, persatuan, kesatuan dan pembangunan bangsa Indonesia. Deklarasi ini sering disebut sebagai titik penting dimulainya babak baru pembangunan industri maritim nusantara (pembangunan bangsa yang berorientasi ke laut).

4). Masa Presiden Abdulrahman Wahid

Melanjutkan pemerintahan sebelumnya, dimana presiden Gusdur (Abdul Rahman Wahid) mendobrak kebiasaan lama yang hanya melanjutkan, kali ini presiden mengimplementasikan titik penting dari presiden BJ Habibie, yaitu dengan mendirikan Departemen Eksploitasi laut, selanjutnya

departemen ini menjadi cikal bakal kementerian Kelautan dan Perikanan. Diharapkan kementerian ini memberikan andil besar terhadap industri maritim nusantara.

5). Masa presiden Megawati

Pada masa pemerintahannya, Megawati Soekarnoputri mencanangkan “Seruan sunda kelapa” dimana seruan ini memuat beberapa pokok piker, dengan dasar mengajak seluruh bangsa Indonesia secara bersama-sama membangun kekuatan sektor maritim, dalam seruan ini memberikan 5 pokok pikiran sebagai berikut:

- a. Membangun kembali wawasan Bahari
- b. Menegakkan kedaulatan secara nyata di laut
- c. Mengembangkan industri dan jasa maritim secara optimal dan lestari bagi sebesar besarnya kemakmuran rakyat
- d. Mengelola kawasan pesisir, laut dan pulau kecil
- e. Mengembangkan hukum nasional dibidang maritim

6.) Masa presiden Susilo Bambang Yudhoyono

Pada masa pemerintahannya, pada peringatan hari Nusantara, presiden menyampaikan gagasannya sebagai berikut:

- a. Tahun 2006, dalam pidatonya mengatakan bahwa: mencanangkan pembangunan seimbang antara matra darat (land base development) dengan matra laut (ocean base development).
- b. Tahun 2008, menegaskan pentingnya membangun wawasan bahari dan pembangunan bahari di Indonesia.

7). Masa presiden Joko Widodo

Melalui proses perjalanan panjang bangsa Indonesia yang pernah meninggalkan kekuatan dan potensi maritim yang dimiliki, serta sejalan dengan beberapa kali pergantian pimpinan nasional (Presiden) yang terjadi. Bukti keseriusan terlihat saat presiden ke tujuh pertama kali menyampaikan pidato resminya dihadapan Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR) setelah dilantik pada tanggal 20 Oktober 2014, isi pidato dimaksud menekankan bahwa bangsa Indonesia diajak bersama sama untuk mengembalikan Indonesia sebagai negara maritim. Membuktikan bahwa bangsa Indonesia akan kembali sebagai bangsa bahari, dalam pembentukan kabinetnya, presiden membuat kementerian kordinator kemaritiman, diketahui bahwa kementerian kordinator kemaritiman ini pada kabinet sebelumnya belum pernah ada.

Dalam pengimplementasiannya, Indonesia Poros Maritim Dunia diwujudkan dengan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rancangan Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019. Indonesia sebagai poros maritim dunia ditopang dengan 7 pilar utama yaitu (Medina & Azmi, 2023):

- a. Pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia
- b. Pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut
- c. Tata kelola dan kelembagaan laut
- d. Ekonomi dan infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan
- e. Pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut
- f. Budaya bahari
- g. Diplomasi maritim

KESIMPULAN

Sejarah maritim Indonesia menunjukkan peran vitalnya dalam perkembangan budaya, ekonomi, dan politik bangsa dari masa ke masa.

1). Prasejarah: Nenek moyang bangsa Indonesia mulai berlayar dan bermigrasi ke Nusantara sejak 12.000 tahun lalu, mengembangkan perahu bercadik dan nekara perunggu yang menunjukkan awal mula budaya maritim dan perdagangan antar pulau.

2). Kerajaan Maritim:

- a. Sriwijaya (VII-XIII): Menguasai perdagangan internasional melalui Selat Malaka, mencapai puncak kejayaan pada abad ke-10, namun mengalami kemunduran pada abad ke-13.

- b. Majapahit (XIII-XV): Menjadi kekuatan maritim utama di Nusantara, mengembangkan perdagangan luas, tetapi mulai menurun pada awal abad ke-15.
 - c. Demak (XV-XVI): Tumbuh sebagai kerajaan maritim Islam yang kuat setelah jatuhnya Malaka, namun mengalami kemunduran akibat konflik internal setelah kematian Sultan Trenggana.
- 3). Pasca Kemerdekaan:
- a. Orde Lama (1945-1965): Soekarno mendeklarasikan "Wawasan Nusantara" yang menegaskan kesatuan wilayah Indonesia.
 - b. Orde Baru (1966-1998): Soeharto meratifikasi UNCLOS'82, mengukuhkan Indonesia sebagai negara kepulauan.
 - c. Reformasi (1998-sekarang): Pemerintah mengembangkan sektor maritim dengan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia, memaksimalkan potensi laut untuk kesejahteraan bangsa.

REFERENCES

- Burhanuddin, S., Suroyo, A. M. D., Susilowati, E., Sulistyono, S. T., Supriyono, A., Widodo, S. K., Najid, A., & Purbani, D. (2003). *Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia dalam Proses Integrasi Bangsa (Sejak Jaman Prasejarah hingga Abad XVII)*. Pusat Kajian Sejarah dan Budaya Maritim Asia Tenggara Lembaga Penelitian Universitas Diponegoro Semarang.
- Dellenia, I., Hasanah, N. N., Rusmana, S., H. Y., Ilham, Arsana, I. M. A., & Amri, A. A. (2019). *Sejarah dan Politik Maritim Indonesia*. Amafras Press.
- Heryana, A., Pattipeilohy, M. M., Evawarni, Budi, N. S., & Raodah. (2017). *Dunia Maritim Indonesia dalam Perspektif Budaya*. Pustaka Refleksi.
- Karso, A. J. (2022). *Terwujudnya Indonesia Menuju Negara Maritim Dunia Yang Tangguh*. Eureka Media Aksara.
- Mahamid, M. N. L. (2023). Sejarah Maritim di Nusantar (Abad VII-XVI): Interkoneksi Kerajaan Sriwijaya, Majapahit, dan Demak. *Historia Madania*, 7(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.15575/hm.v7i1.23014>
- Medina, D., & Azmi, R. (2023). Upaya Pemerintah Indonesia Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Das Sollen*, 9(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.32520/das-sollen.v9i1.2621>
- Purwanto, B. (2015). Perkembangan Industri Maritim Nusantara (Kenyataan dan Harapan). *Jurnal Ilmu Manajemen*, 4(2), 169–182. <https://doi.org/https://doi.org/10.32502/jimn.v4i2.300>
- Setiawan, T., Sugiyanto, B., Tolla, M., Noerwidi, S., Tjahjono, B. D., Indradjaja, A., Priswanto, H., Wibowo, H., Novita, A., Utami, L. S., Juliawati, N. P. E., Harkantingsih, N., Inagurasi, L. H., Handoko, W., Ririmasse, M., Wattimena, L., & Hartatik. (2017). *Kemaritiman Nusantara*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.