



ISMAIL ALI

Memandang Semula Laut dan Lautan ke Arah Menjadikan Malaysia sebuah Negara Maritim: Satu Penilaian Semula Sejarah Kelautan dan Doktrin BRI (Belt and Road Initiative)

IKHTISAR: Laut dan lautan merupakan satu tempat yang mempunyai kelebihanannya tersendiri bagi menyatukan perhubungan di antara negara, membentuk semangat bersatu, saling memahami, serta menjana kekayaan. Dalam pensejarahan tradisional di Alam Melayu wujud hubungan erat di antara "manusia-pelaut" dengan laut-laut, seperti Laut China Selatan, Laut Sulu, Laut Sulawesi, Laut Flores, Laut Jawa, Laut Banda, dan sebagainya. Kemunculan doktrin BRI (Belt and Road Initiative), yang diperkenalkan oleh China pada 2013, nampaknya, telah memberi satu harapan baharu kepada laut dan lautan untuk dimartabatkan semula dan dijadikan agenda pembangunan. Justru itu, makalah ini – dengan mengguna-pakai kaedah sejarah, pendekatan kualitatif, dan sorotan literatur – bertujuan untuk membincangkan beberapa istilah, konsep, dan ruang lingkup dalam disiplin kelautan; kepentingan pensejarahan kelautan di rantau Asia Tenggara; sejauhmana doktrin BRI telah diberi perhatian serius oleh Malaysia untuk menuju kepada sebuah negara maritim; serta peluang dan tantangan yang dihadapi untuk merealisasikan misi dan visi Malaysia sebagai negara maritim.

KATA KUNCI: Memandang Semula Laut dan Lautan; Kepentingan Pensejarahan Maritim; Doktrin "Belt and Road Initiative"; Negara Maritim Malaysia.

ABSTRACT: "Revisiting the Seas and Oceans towards Making Malaysia a Maritime Nation: A Reassessment of Maritime History and the BRI (Belt and Road Initiative) Doctrine". The seas and oceans are a place that has its own advantages in uniting relations between countries, forming a spirit of unity, mutual understanding, and generating wealth. In traditional historiography in the Malay World has been a close relationship between "seafarers" and the seas, such as the South China Sea, the Sulu Sea, the Sulawesi Sea, the Flores Sea, the Java Sea, the Banda Sea, and so on. The emergence of the BRI (Belt and Road Initiative) doctrine, which was introduced by China in 2013, seems to have given new hope to the seas and oceans to be re-evaluated and made a development agenda. Therefore, this paper – by using historical methods, qualitative approaches, and literature reviews – aims to discuss several terms, concepts, and scopes in the maritime discipline; the importance of maritime historiography in the Southeast Asian region; the extent to which the BRI doctrine has been given serious attention by Malaysia to move towards becoming a maritime nation; and the opportunities and challenges faced to realize Malaysia's mission and vision as a maritime nation.

KEY WORD: Revisiting the Seas and Oceans; Importance of Maritime Historiography; Belt and Road Initiative's Doctrine; Malaysia's Maritime Nation.

About the Author: Prof. Dr. Ismail Ali ialah Sejarawan Maritim Malaysia dan kini sebagai Dekan PPIB UMS (Pusat Penataran Ilmu dan Bahasa, Universiti Malaysia Sabah), Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia. Alamat emel: ismailrc@ums.edu.my

Suggested Citation: Ali, Ismail. (2026). "Memandang Semula Laut dan Lautan ke Arah Menjadikan Malaysia sebuah Negara Maritim: Satu Penilaian Semula Sejarah Kelautan dan Doktrin BRI (Belt and Road Initiative)" in SUSURGALUR: Jurnal Kajian Sejarah & Pendidikan Sejarah, Volume 14(2), September, pp.73-120. Bandung, Indonesia and Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam: MINDAMAS Foundation, ASPENSI, and PERSEBAR with ISSN 2302-5808 (print) and ISSN 2684-7388 (online).

Article Timeline: Accepted (July 3, 2026); Revised (August 17, 2026); and Published (September 15, 2026).

PENGENALAN

Sejarah tradisional di kepulauan Asia Tenggara, yang suatu masa dahulu dikenali sebagai Nusantara, telah memperlihatkan kepentingan laut dan lautan dalam pembinaan peradaban di rantau ini. Bermula dengan kerajaan Srivijaya pada abad ke-7; dan kemudiannya digantikan oleh kerajaan Majapahit pada abad ke-13, yang bercirikan agama Hindu-Buddha serta bertunjangkan laut dan lautan, telah membolehkan dua buah kerajaan muncul sebagai sebuah empayer bercirikan thalassocracy (kerajaan maritim) yang cukup disegani dan disinggahi oleh para pelayar, pedagang, ilmuwan, dan agamawan dari pelbagai pelusuk Dunia (Ali, 2018; Zuhdi, 2020; Mahamid, 2023).

Pergolakan politik dalaman dan perkembangan agama Islam di rantau Asia Tenggara, sekitar abad ke-13, telah memperlihatkan keruntuhan kedua-dua buah kerajaan berkenaan dan digantikan oleh pelbagai kerajaan berteraskan kesultanan dan bertunjangkan agama Islam, seperti Samudera Pasai, Perlak, dan Aceh di Sumatera Utara; Melaka di Tanah Melayu; Banten dan Cirebon di Jawa Barat; Demak dan Mataram-Islam di Jawa Tengah; Deli, Siak, dan Palembang di Sumatera Utara dan Selatan; Ternate dan Tidore di Kepulauan Maluku; Banjar, Kutai, Brunei, dan Selapang di Kalimantan; Gowa-Tallo dan Bone di Sulawesi Selatan; Bima di Nusa Tenggara Barat, Indonesia; dan sebagainya. Sebelum kedatangan kuasa-kuasa Barat dan berlakunya proses kolonialisasi di rantau Asia Tenggara, juga telah mengangkat kepentingan laut-laut dan selat-selat di Kepulauan Melayu/Nusantara sebagai asas kepada kegemilangan kerajaan-kerajaan berkenaan (Armansyah, 2017; Maulia, Hendra & Ichsan, 2022; Ramlee & Saat, 2023).

Namun demikian, kecenderungan ini mula berubah apabila wilayah-wilayah di rantau Asia Tenggara dijajah oleh kuasa-kuasa Barat, seperti Portugis, Sepanyol, Inggeris, dan Belanda, yang mula mengabaikan kepentingan laut dan lautan, serta lebih memberi tumpuan kepada daratan sebagai asas kekuatan ekonomi dan politik mereka. Doktrin ini, nampaknya, diteruskan apabila wilayah-wilayah di rantau Asia Tenggara mencapai kemerdekaan dan berdiri sebagai sebuah negara-bangsa (nation-state) selepas Perang Dunia Kedua (1939-1945) sehingga kini (Ali, 2018; Ramlee & Saat, 2023).

Pada masa kini, pelbagai isu dan persoalan, seperti krisis ekonomi, konflik antara-negara, jenayah rentas sempadan, pengangguran, kemiskinan, dan sebagainya telah melanda negara-negara di rantau Asia Tenggara. Kesan daripada polisi ini sudah tiba masanya negara-negara di kepulauan Asia Tenggara untuk memandang dan meletakkan semula kepentingan selat, laut, dan lautan yang ada sebagai agenda pembangunan dan pemersatu untuk kesejahteraan bersama (Abdullah, 2021; Nursafitri et al., 2025).

Dalam hal ini, Malaysia juga nampaknya tidak terkecuali daripada isu dan persoalan di atas; serta sudah tiba masanya pihak kerajaan memandang kembali kepentingan laut dan lautan sebagai suatu khazanah yang tidak ternilai harganya dan menjadi antara agenda pembangunan utama untuk kesejahteraan rakyat dan negara pada masa kini, sepertimana yang pernah dibuktikan oleh Kesultanan Melayu Melaka suatu masa dahulu (Ali, 2018; Abdullah, 2021).

Artikel ini, dengan mengguna-pakai kaedah sejarah, pendekatan kualitatif, serta kupasan dan sorotan literatur, mahukan mengkaji perkara-perkara kritikal bersabit laut dan lautan di rantau Asia Tenggara amnya dan Malaysia khususnya (Sjamsudin, 2007; Prayogi, 2021; Ali, 2022). Beberapa perkara kritikal yang mahu dikupas dan dijelaskan, diantaranya, adalah: (1) Beberapa Istilah, Konsep, dan Ruang Lingkup Kelautan; (2) Sepintas Lalu Historiografi Kelautan di Asia Tenggara; (3) Teori Kekuasaan Laut dan Lahirnya Gagasan BRI atau Belt and Road Initiative; (4) Malaysia ke Arah Negara Maritim: Harapan dan Tantangan; serta (5) Memperkasakan Semula Agenda Kelautan Malaysia dalam Doktrin BRI.

DAPATAN DAN KUPASAN

Beberapa Istilah, Konsep, dan Ruang Lingkup Kelautan. Pengetahuan dan pemahaman beberapa pengistilahan, konsep, dan ruang lingkup berkaitan kelautan penting untuk dijadikan asas sebelum memahami agenda kelautan dan maritim, serta hubung-kaitnya dengan doktrin BRI (Belt and Road Initiative) pada masa kini (Ali, 2022). Persoalan yang biasa dilontarkan ialah: apakah yang dimaksudkan dengan istilah “laut dan lautan”?

Dalam bahasa mudahnya, laut adalah merujuk kepada satu kawasan perairan yang mengairi sesebuah daratan dan

pulau. Dalam Bahasa Melayu Kuno, laut disebut sebagai Tagaroa, yang terbit dari dua perkataan, iaitu: Taga dan Roa, yang bermaksud tasik besar, telaga luas, atau tasik luas. Bagi orang pulau, atau islanders, yang menetap di kepulauan Melanesia dan Mikronesia juga menyebut Tagaroa sebagai Tangaroa, Tanaroa, Ta'arua, Tagaloa, Tangaloa, Tagaloang, dan Hangaloa, yang juga bermaksud "tuhan segala laut dan lautan" (Murakami, 2002; Ali, 2022 dan 2024).

Bagi pelaut Melayu kuno, Tagaroa adalah merujuk kepada satu laut sahaja dan bukannya lautan, seperti yang kita kenal pada hari ini seperti Lautan Pasifik, Lautan Hindi, Lautan Atlantik, Lautan Mediteranean, Lautan Artik, dan sebagainya. Sementara itu, lautan yang juga dikenali sebagai "samudera" dalam Bahasa Melayu, dan oceans dalam Bahasa Inggeris, adalah merujuk kepada satu kawasan perairan yang sangat luas dan mempunyai pelbagai laut di wilayahnya (Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021; Ali, 2024).

Perkataan "lautan" adalah berasal dari perkataan Latin, iaitu oceanus, yang lahir daripada perbendaharaan kata Yunani kuno, iaitu okeanos, yang pada awalnya adalah merujuk kepada laut-laut yang memisahkan antara daratan Eropah hingga daratan Afrika, tetapi tidak termasuk Laut Tengah. Dalam cerita rakyat Yunani kuno, okeanos dianggap sebagai penjelmaan Dewa Oceanus, yang turun ke bumi dari planet Uranus, yang kemudian berkahwin dengan Dewi Bumi Gaia (Ali, 2022 dan 2024).

Melalui kata "laut dan lautan" telah mewujudkan satu istilah baharu iaitu "kelautan", yang biasanya digunakan sebagai kata khas dalam bahasa perundangan mahupun pentadbiran, seperti undang-undang kelautan, kebijakan kelautan, negara kelautan, dan sebagainya, yang disebut sebagai "supra sistem atau induk" oleh Bonar Simangunsong (2015), yang merangkumi sektor pelayaran, perikanan, pelancongan, migrasi, cukai, keamanan, pertahanan, dan sebagainya (Simangunsong, 2015).

Dari segi akademik dan teknikalnya pula, istilah "kelautan" dapat diertikan sebagai ilmu yang mempelajari segala hal-hal laut, samada dari aspek kemanusiaan (human oceanography) yang merangkumi aktiviti perikanan, teknologi menangkap ikan, persempadanan, perundangan, dan sebagainya; mahupun aspek fizikal kelautan (physical

oceanography), yang merangkumi ilmu geologika laut (geological oceanography) dan ilmu meteorology tentang iklim dan cuaca, kimia laut (chemical oceanography), dan biologi laut (biological oceanography). Kini timbul pula cabang baharu dalam ilmu kelautan, iaitu ilmu kejuruteraan kelautan (ocean engineering), yang melibatkan bidang pembinaan kapal, petroleum dan gas, tenaga elektrik, yang dikenali sebagai OTEC (Ocean Temperature Electrical Conversion), jeti, sea-wall, dan sebagainya. Pada hari ini terdapat juga beberapa istilah lain berkaitan dengan laut, seperti marine life, marine technology, marine research, marine litter, marine art, marine topography, marine coastal, marine habitat, marine coastal, maritime economy, maritime state, maritime cluster, dan sebagainya, yang lebih berorientasikan sains marin, ahli ekonomi, dan sains politik (Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021; Ali, 2024).

Apabila membincangkan istilah “laut, lautan, samudera, dan bahari” dari perspektif ilmu kelautan, maka secara langsung istilah “maritim” akan muncul dengan sendirinya sebagai sebuah istilah yang mampu menjelaskan pemaknaan dan ruang lingkup istilah-istilah di atas. Istilah “maritim” yang diterima-pakai pada masa kini pula adalah berasal daripada perkataan Inggeris, iaitu maritime, yang juga berasal dari Bahasa Latin, iaitu myryayne, maritayne, maritime-us, dan mariten. Mari atau Mare dalam Bahasa Yunani bermaksud laut, kehidupan dekat laut, atau hal-ehwal yang berkaitan pelayaran (Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021; Ali, 2022).

Dalam KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), istilah “maritim” merujuk kepada: (1) segala sesuatu yang berkenaan dengan laut; dan (2) berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut. Istilah “maritim” juga selalunya disinonimkan dengan perkataan bahari yang bermaksud: (1) dahulu kala, kuno; (2) indah, elok sekali; dan (3) mengenai laut atau bahari. Oleh yang demikian dapatlah dirumuskan istilah “maritim” adalah merujuk kepada bidang pengajian yang bersangkutan-paut dengan aktiviti atau kegiatan manusia di masa lampau, yang berkaitan dengan aspek-aspek kemaritiman, terutamanya pelayaran dan perdagangan (Lapian, 1992; Ali, 2022).¹

¹Lihat, contohnya, “Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI): Kamus Versi Online/DARING (Dalam Jaringan)”. Wujud dalam talian di: <https://kbbi.web.id/maritim> [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 5 Ogos 2025].

Dalam Wikipedia Encyclopedia, istilah “maritim” sebagai “primarily an adjective that describes objects or activities related to the sea” (kata sifat untuk menggambarkan objek atau aktiviti yang berkaitan dengan laut). Dari segi sejarahnya, istilah “maritim” adalah satu istilah baharu dan tidak terbit daripada Bahasa Melayu, melainkan dipinjam daripada Bahasa Inggeris. Kerana itu peradaban atau tamadun berasaskan kelautan yang dibangunkan oleh para pelaut di Nusantara atau Kepulauan Melayu pada masa dahulu tidak pernah disebut sebagai tamadun maritim melainkan peradaban atau tamadun Melayu sahaja, kerana perkataan “Melayu” sudah menggambarkan manusia pelaut; dan istilah “maritim” hanya wujud pada abad ke-14, iaitu pada zaman Renaissance (Kebangkitan) apabila bangsa-bangsa Eropah mula mengalihkan pandangan dunia, atau world view, mereka daripada berorientasikan kepada daratan juga kepada laut dan lautan (Jin, 1997; Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021).

Dengan merujuk kepada Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), maritim juga dirujuk sebagai kelautan yang diertikan sebagai perihal yang berhubung dengan laut, tetapi hanya dalam aspek fizikal sahaja, seperti air laut, arus, pulau, dan biodiversiti marin sahaja yang belum lagi dimanfaatkan oleh manusia. Istilah “maritim” dalam KBBI diertikan sebagai segala yang berhubungan dengan laut yang dilihat dari segi manfaatnya, seperti yang berkaitan dengan pelayaran, pengangkutan, perdagangan, dan perindustrian. Dalam erti kata lain, istilah maritim tidak hanya merujuk kepada aspek fizikal semata-mata tetapi sudah memperlihatkan adanya campurtangan atau pengaruh manusia terhadapnya (Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021; Ali, 2022; Ibidem nota kaki 1).

Sementara itu, istilah “bahari” pula berasal daripada perkataan Arab, iaitu bahr, yang bererti laut yang mewujudkan beberapa istilah, seperti wawasan baharí, budaya baharí, negara baharí, sejarah baharí, paradigma baharí, jiwa baharí, pariwisata (pelancongan) baharí, dan sebagainya. Dalam KBBI pula, istilah “baharí” mempunyai pelbagai makna, seperti masa lampau, bari (lama), kuno, dahulu-kala, indah, yang dilindungi dan berkenaan laut yang merujuk kepada segala berkaitan laut yang dapat dilihat dari segi keindahan, budaya, dan warisannya (Lapian, 1992; Ali, 2022; Ibidem nota kaki 1).

Apakah pula yang dimaksudkan dengan istilah “historiografi” dan “historiografi maritim”? Secara amnya, “historiografi” bermaksud ilmu yang mempelajari segala praktik dalam ilmu sejarah sebagai satu disiplin akademik; dan istilah “historiografi maritim” pula merujuk kepada penulisan sejarah dan perkaedahannya dengan menjadikan historiografi maritim sebagai tema utamanya. Histiografi terbentuk dari dua perkataan iaitu history bermaksud sejarah, dan graph bermaksud tulisan. Melalui historiografi sudah pastinya akan dapat membimbing para sejarawan untuk menggunakan metod-metod yang bersesuaian dalam penelitian, samada kajian bersifat problem oriented atau non problem oriented, menulis peristiwa di masa lalu secara kronologi dan sistematik, mahupun menjadikan sejarawan lebih berfikiran kritis dan historis (Sjamsudin, 2007; Ali, 2022).

Sejarah sebagai suatu disiplin ilmu yang mempunyai pengkaedahan tersendiri hanya akan menggunakan istilah “historiografi”, dan tidak akan menjadi istilah historiology seperti antropologi, sosiologi, dan sebagainya. Pada hari ini timbul pula satu istilah baharu, iaitu new historiography yang dipopularkan oleh Prof. Shahril Talib Robert, terutamanya apabila meneliti semula pensejarahan dari perspektif kolonialisme dan kapitalisme, serta menggunakan pendekatan multi-disiplin (Sjamsudin, 2007; Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021).

Penggunaan pelbagai istilah oleh para cendikiawan atau ilmuwan dalam menjalankan penelitian dan penulisan berhubung ilmu kelautan ini juga telah mewujudkan pelbagai dalam bidang sejarah. Ada sesetengah sejarawan cenderung untuk menggunakan istilah sejarah kelautan, sejarah maritim, sejarah bahari dan sejarah samudera, ancient maritime history, nautical history, dan sebagainya yang berbeza-beza dari segi pengertian, masa, ruang, dan skop perbincangannya (Ali, 2022; Ali & Sulistiyono, 2023).

Secara umumnya, istilah, konsep, dan ruang lingkup sejarah maritim boleh diertikan seperti berikut:

Maritime history is the study of human interaction with and activity at sea. It covers a broad thematic element of history that often uses a global approach, although national and regional histories remain predominant. As an academic subject, it often crosses the boundaries of standard disciplines, focusing on understanding mankind's various relationships to the oceans, seas, and major waterways of the globe [...].

But revisionist scholars are creating new turns in the study of maritime history. This includes a post 1980s turn towards the study of human users of ships (which involves sociology, cultural geography, gender studies, and narrative studies); and post 2000 turn towards seeing sea travel as part of the wider history of transport and mobilities.²

Terjemahan:

Sejarah maritim merupakan kajian tentang interaksi manusia dan aktiviti di laut. Ia merangkumi elemen tematik sejarah yang luas yang sering menggunakan pendekatan global, walaupun sejarah kebangsaan dan serantau kekal dominan. Sebagai subjek akademik, ia sering melintasi sempadan disiplin standard, dengan memberi tumpuan kepada pemahaman tentang pelbagai hubungan manusia dengan lautan, laut dan laluan air utama dunia [...].

Tetapi para sarjana revisionis sedang mencipta perubahan baharu dalam kajian sejarah maritim. Ini termasuk perubahan pasca 1980-an ke arah kajian pengguna kapal manusia (yang melibatkan sosiologi, geografi budaya, kajian jantina dan kajian naratif); dan perubahan pasca 2000 ke arah melihat perjalanan laut sebagai sebahagian daripada sejarah pengangkutan dan mobiliti yang lebih luas.

Melalui pendefinisian ini, ruang lingkup sejarah maritim nampaknya telah diperluaskan lagi, iaitu merangkumi pelbagai tema seperti ancient times, age of navigation, ships and vessels, maritime of discovery, age of discovery, European expansion, European colonization, clipper route, end of exploration, age of sail, Ming exploration, Spanish and English armadas, North American maritime, challenger expedition, end of the sail, submarines, age of steam, rise of the steam vessels, dan juga termasuk notable individuals, pencarian harta karun, arkeologi, dan pengurusan bawah air (Ali, 2022; Ali & Sulistiyono, 2023).

Ini bermaksud bahawa penelitian dan penulisan berhubung sejarah maritim bukan lagi dibataskan oleh suatu masa dan ruang menurut tahap-tahap atau kronologi sejarah, tetapi juga turut meneliti dan menulis hal-ehwal semasa kelautan pada masa kini yang dikenali sebagai “sejarah maritim kontemporar”. Contohnya, isu dan persoalan semasa yang melibatkan bajak laut (lanun), jenayah rentas sempadan, perundangan persempadanan maritim, petempatan atas air, migrasi manusia, tuntutan bertindih, konflik di laut, dan sebagainya, nampaknya mula mendapat tempat dalam kalangan sarjana dan berupaya untuk dijadikan pihak pemerintah dalam menangani persoalan-

²Lihat “Maritime History” dalam https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_history [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 5 Ogos 2025].

persoalan semasa negara pada masa kini (Ali, 2010 dan 2022; Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021).

Walaupun terdapat pelbagai istilah yang digunakan, namun kesemua istilah yang telah dijelaskan di atas masih lagi berpaksikan kepada laut dan lautan sebagai dasar keserjanaan dan yang hanya membezakannya hanyalah dari aspek tujahan ilmu sahaja. Dalam menjalankan penelitian dan penulisan berhubung dengan sejarah kelautan, saya lebih cenderung untuk menggunakan istilah “maritim” disebabkan istilah ini terus merujuk kepada laut dan lautan berbanding dengan istilah “bahari” yang juga mempunyai makna lain, selain daripada laut dan lautan. Selain itu istilah “maritim” juga lebih bersifat global dan merentas ilmu kelautan itu sendiri setelah mengambilkira akan kewujudan pelbagai cabang sejarah laut dan lautan pada masa kini. Saya juga berpandangan bahawa sekiranya sesuatu penelitian dan penulisan itu bersifat “sejarah perse” sepenuhnya, iaitu dibatasi dengan ruang, masa, dan berpaksikan kepada sejarah awal Nusantara atau juga dikenali sebagai Nusantara, Kepulauan Melayu (Malay Archipelago), atau Alam Melayu (Malay World), maka wajar digunakan istilah “sejarah bahari” sahaja, kerana ianya merujuk kepada satu konsep geo-politik pada suatu masa dahulu, sepertimana yang diungkapkan oleh A.B. Lapian (1992) semasa pidato pengukuhan jawatan Profesor Penuh, yang mengatakan bahawa “Sejarah Nusantara: Sejarah Bahari” (cf Lapian, 1992; Ali, 2010 dan 2022).

Dari segi subjek dan akademik pula, sejarah maritim atau maritime history, menurut Bonar Simangunsong (2015) dalam bukunya yang berjudul Laut, Masa Depan Indonesia adalah seperti berikut:

[...] Sejarah maritim (maritime history), yaitu suatu studi tentang kegiatan manusia di laut. Sejarah tersebut meliputi unsur sejarah yang tematis dan umum serta digunakan sebagai pendekatan global, walau sebenarnya utamanya adalah sejarah nasional dan regional. Sebagai subjek akademik, sejarah maritim seringkali melewati batas-batas disiplin ilmu, terfokus pada pengertian berbagai hubungan kemanusiaan dengan kelautan, laut dan berbagai hubungan kemanusiaan dengan kelautan, laut dan berbagai jalan laut dunia.

Sejarah nautika, bagian dan sejarah maritim umpamanya, direkam dan diterjemahkan peristiwa-peristiwa tentang kapal, perkapalan, navigasi dan pelaut-pelaut di masa lalu [...] sejarah berbagai negara yang terkait dengan ilmu pengetahuan seperti oceanografi, kartografi, hidrografi, eksplorasi di laut, ekonomi dan perdagangan maritim, perkapalan, kapal siar, resort dekat laut

(sea-side), sejarah lampu suar, tema-tema maritim dalam kepustakaan, tema-tema maritim dalam seni, sejarah maritim para pelaut dan penumpang kapal, dan komunitas-komunitas yang terkait dengan laut (Simangunsong, 2015:17).

Dengan mengambilkira kepelbagaian istilah dan ruang lingkup ini maka sudah pastinya para sejarawan tidak akan dapat merumuskan penelitian dengan baik sekiranya hanya mengutamakan kepada fakta-fakta yang ditemuinya dalam bentuk sumber-sumber primer dan sekunder, tanpa memahami tradisi maritim dan budaya maritim itu sendiri dalam konteks pensejarahan di Nusantara yang amat beragam dalam tradisi, budaya, suku, agama, dan kearifan lokalnya. Oleh yang demikian dapatlah disimpulkan bahawa tradisi maritim merupakan salah satu aspek dari kebudayaan maritim; sedangkan budaya maritim adalah aspek-aspek yang berkaitan dengan maritim, seperti perkapalan, pelayaran, perdagangan, perompakan, dan pengetahuan tentang kelautan (Ali, 2010 dan 2022).

Selain istilah-istilah di atas, terdapat juga istilah baharu seperti “laut sejarah” dan “sejarah laut”, yang diperkenalkan oleh A.B. Lopian (1992). Walaupun pada prinsipnya kedua-dua istilah ini sama pengertiannya, namun jika dilihat dari perspektif metafora dan konteksnya adalah dua perkara berbeza. “Laut sejarah” merupakan satu metafora yang memperlihatkan bahawa laut adalah kehidupan manusia; dan “sejarah laut” pula adalah aktiviti yang berkaitan dengan aktiviti manusia di laut pada masa lampau (cf Lopian, 1992; Ali, 2010 dan 2022).

Untuk meraikan kepelbagaian istilah dan perbezaan makna dalam pengistilahan itu sendiri, maka dalam penelitian ini akan menggunakan istilah “sejarah maritim” sahaja setelah mengambilkira perubahan-perubahan terkini dari segi ruang-lingkup pengajian maritim itu sendiri. Saya juga berpandangan bahawa istilah “maritim” ini lebih luas maknanya daripada istilah “bahari”, “kelautan” atau “samudera”, kerana selain membincangkan elemen-elemen kelautan dari segi fizikal, ianya juga turut membincangkan hal-ehwal berkaitan hubungan manusia dengan laut yang merangkumi pandangan dunia: bagaimana masyarakat memanfaatkan laut sebagai asas peradaban yang melibatkan kebudayaan, perdagangan, pengembaraan, pembukaan petempatan baru, peperangan, pelabuhan, kerajaan, dan

sebagainya. Selain dari itu, penggunaan istilah “sejarah maritim” juga amat bersesuaian dalam konteks terkini di rantau Asia Tenggara, yang mula berubah dan menjadikan laut dan lautan sebagai agenda utama negara (Ali, 2010 dan 2022).

Pada akhir abad ke-20 telah memperlihatkan ruang lingkup sejarah maritim diperluaskan lagi dengan memasukkan arkeologi maritim (maritime archaeology) dan arkeologi bawah air (underwater archaeology) sebagai salah satu cabang baharu dalam ilmu sejarah maritim. Secara amnya terdapat perbezaan dalam dua disiplin ini, di mana “arkeologi maritim” adalah merujuk kepada penelitian tentang interaksi manusia dengan laut, danau, dan sungai yang merangkumi manifestasi material, budaya maritim, angkutan air (vessels), pelabuhan, gudang, galangan kapal, rumah api, pelampung suar (buoylight), benteng-benteng laut, kargo termasuk sisa-sisa manusia (human remains) samada dalam bentuk benda (tangible) atau bukan benda (intangible). Sementara itu “arkeologi bawah air” pula adalah merujuk kepada penelitian masa lalu berhubung tinggalan-tinggalan budaya yang ada di dasar laut, danau, dan sungai (submerged remains) khususnya kapal-kapal karam dan muatannya seperti keramik, kaca, mata wang, barangan logam, dan sebagainya. Istilah “maritim” juga sama sekali tidak boleh dipisahkan daripada pelakunya (Ali, 2010 dan 2022).

Pada masa kini terdapat juga sedikit kekeliruan dalam pengistilahan “orang laut”. Secara umumnya, masyarakat pada hari ini telah mengidentifikasikan atau mengklasifikasikan semua orang yang kehidupannya berasaskan laut sebagai orang laut, pengembara laut, sea-nomads, dan sea-gypsies. Pada hakikatnya, istilah “orang laut” adalah merujuk kepada nama khas satu suku pelaut yang tinggal di dalam perahu dan hidup berkelana di Selat Melaka, Riau, dan Johor, yang diperkirakan telah wujud sejak zaman Srivijaya lagi. Semasa era kerajaan Srivijaya, Majapahit, Melaka, dan Johor-Riau, walaupun mereka belum lagi mengenal apa itu Raja, Sultan, atau Kerajaan, namun orang laut yang hidup tanpa tuan telah memainkan peranan yang cukup signifikan dalam menentukan kejayaan kepada kerajaan-kerajaan sebagai kerajaan maritim, iaitu sebagai prajurit dan penjaga laut; dan sebagai imbuhan, mereka

mendapat kebenaran untuk tinggal dan perlindungan daripada pemerintah (Lapian, 2010; Ali, 2019).

Bagi pelaut-pelaut lain, yang kehidupan mereka juga menyamai suku orang laut di Selat Melaka, Riau, dan Johor, serta berada di kawasan lain seperti di Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Maluku, dan Banda tidak dirujuk sebagai “orang laut”, tetapi digelar sebagai orang Bajo, Mandar, Buton, Bugis, Sangir, Talaud, Tobello, dan di selatan Filipina seperti orang Bajau, Taosug, Illanon, Balangingi, dan sebagainya, yakni samada berdasarkan kepada nama asal tempat tinggal (nama pulau) atau gelaran yang mereka berikan. Contohnya, pelaut Bajau tidak mengidentifikasikan atau menggelar diri mereka sebagai Bajau, tetapi lebih terperinci lagi, iaitu: Sama, Sammah, Samal, atau Samal di Laut; dan menggelarkan orang Bajau dan lain-lain orang yang tinggal di darat sebagai “orang Bagai” (Sather, 1997; Sopher, 1997; Zacot, 2008; Lapian, 2010; Ali, 2016).

Bertitik tolak daripada kedinamikan dalam pengistilahan suku-suku pelaut di Nusantara, saya menyarankan sudah tiba masanya untuk tidak lagi mengidentifikasikan atau mengklasifikasikan semua mereka yang kehidupannya berkelana laut sebagai “orang laut”, tetapi mengistilahkan mereka sebagai “manusia laut atau manusia pelaut” sahaja. Sementara itu, A.B. Lapian (2010) pula telah mengklasifikasikan suku-suku pelaut yang terlibat dalam dunia laut di Indonesia kepada tiga kelompok, iaitu: orang laut, bajak laut, dan raja laut (cf Ali, 2010; Lapian, 2010).

Dari segi pandangan dunia, atau world view, juga memperlihatkan wujudnya keragaman dalam memandang laut dan lautan dalam sejarah peradaban manusia. Secara ringkasnya, keragaman pandangan ini dapat dibahagikan kepada dua, iaitu memandang laut sebagai sumber dan inspirasi kehidupan; dan satu pandangan lagi memandangnya sebagai tantangan kehidupan berupa pemisah, penghalang, menakutkan, dan sebagainya. Bagi para pelaut, pelayar, pedagang, dan pemerintah di Timur Tengah, India, China, dan Nusantara nampaknya sudah sekian lama memandang laut dan lautan sebagai sumber dan inspirasi untuk mencapai kejayaan. Justru itu, sejak awal abad Masehi lagi para pelaut, pelayar, pedagang, dan pemerintah di Nusantara telah mengharungi dan menguasai

bukan sahaja laut-laut di sekitarnya tetapi juga lautan untuk sampai ke pelbagai pelusuk Dunia sehingga berjaya menjadi sebuah bangsa yang cukup disegani (Hamid, 2015; Ali & Sulistiyono, 2020).

Cara pemikiran dan pandang laut ini, nampaknya, jauh berbeza dengan bangsa Eropah pada Abad Pertengahan (Middle-Ages) yang terkongkong dengan pemikiran ortodoks (keagamaan mengatasi keintelektualan) sehingga membataskan pelayaran mereka. Jauh sebelum itu lagi, pelbagai gambaran telah dilontarkan kepada laut dan lautan, seperti suatu kawasan yang amat berbahaya, dibayangi kematian kerana masih beranggapan bahawa bumi ini adalah rata, dipenuhi dengan raksasa berbahaya (monster), dan sebagainya (Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021; Yusufpati, 2024).

Boleh dikatakan bahawa kesedaran bangsa Eropah untuk menguasai lautan terbuka Dunia untuk mencapai kejayaan hanya terjelma apabila dua kuasa maritim dari Eropah, iaitu Portugal dan Sepanyol, telah memecahkan tradisi tersebut lewat abad ke-16 melalui Perjanjian Tordesillas pada tahun 1498, yang membahagikan lautan di sebelah Timur milik Portugal dan lautan di sebelah Barat milik Sepanyol. Melalui konsep mare-clausum (laut tertutup) dan kemudiannya mare-liberum (laut bebas) yang mendukung doktrin monopoli, kapitalisme, dan imperialisme ini juga akhirnya telah meruntuhkan “semangat kelautan”, yang melihat laut dan lautan sebagai sumber inspirasi yang sekian lama telah diperjuangkan oleh para pelaut, pelayar, pedagang, dan pemerintah sebelumnya (Kurnia, 2011; Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021).

Sebagai rumusannya dapatlah dikatakan bahawa penelitian dan penulisan berhubung sejarah maritim merupakan satu bidang yang cukup luas dan tanpa sempadan, sepertimana yang telah dijelaskan oleh S.K. Wahyono (2009), seperti berikut:

Laut tidak mungkin dapat dipagari, apalagi diduduki sepanjang tahun. Bahkan massa airnya pun terus bergerak, mengalir mengitari bumi, sehingga tidak mungkin ada bagian dari massa air yang bisa diklaim milik satu negara tertentu. Kerana pada saat pengumumannya dibuat, massa air yang diklaim itu sudah bergerak jauh meninggalkan tempat itu. Demikian pula halnya dengan ikan-ikan di dalam air itu, mereka bebas bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain, bahkan bertelur dan menetas di suatu tempat dan besar di tempat yang lain (Wahyono, 2009:30).

Setelah memahami konsep dan ruang lingkup historiografi maritim, apakah pula yang di maksudkan dengan istilah Nusantara? Perkataan “Nusantara” buat pertama kalinya muncul dalam lipatan sejarah di rantau ini semasa era kerajaan Majapahit (1293-1478) di Jawa Timur, di bawah pemerintahan Hayam Wuruk dan Maha Patih Gajah Mada (Perdana Menteri). Nusantara berasal dari perkataan Jawa, iaitu “Nusa” (island) dan “Antero” (other, as a whole) yang dicipta oleh Maha Patih Gajah Mada untuk memperkukuhkan kuasa kerajaan Majapahit yang berpusat di Jawa Timur dan cengkamannya ke atas empayer dan wilayah takluk, yang terdiri dari tiga unit asas politik, iaitu: Negaragung, Grand State; Mancanegara, Countries Surrounding; dan Nusantara, areas which do not resonate Javanese culture, but sometimes still claimed as colonies where they had to pay tribute/kawasan yang tidak bergema dengan budaya Jawa, tetapi kadangkala masih dituntut sebagai jajahan, dimana mereka terpaksa membayar ufti (Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021; Thamrin, 2022).

Sewaktu pertabalannya sebagai Maha Patih, Gajah Mada telah melafazkan satu sumpah yang dikenali sebagai Sumpah Amukti Palapa, yang dicatatkan dalam kitab Pararaton, dan dipetik oleh Djoko Pramono (2005), seperti berikut:

Sira Gajah Mada Papatih Amungkubumi tan ayun amukti palapa, sira Gajah Mada: “Lamun huwus kalah Nusantara ingsun amukti palapa, lamun kalah ring Gurun, ring Seram, Tanjungpura, ring Haru, ring Pahang, Dompo, ring Bali, Sunda, Palembang, Tumasik, samana ingsun amukti palapa”.

Terjemahan:

Gajah Mada sang Maha Patih tak akan menikmati palapa, berkata Gajah Mada: “Selama aku belum menyatukan Nusantara, aku takkan menikmati palapa. Sebelum aku menaklukkan Pulau Gurun, Pulau Seram, Tanjungpura, Pulau Haru, Pulau Pahang, Dompo, Pulau Bali, Sunda, Palembang, Tumasik, aku takkan mencicipi palapa (Pramono, 2005:56).

Dalam sumpah tersebut, Maha Patih Gajah Mada telah bersumpah dengan berkata “Lamun huwus kalah Nusantara, isun amukti palapa” yang bermaksud “Jika telah kalahkan pulau-pulau seberang, barulah saya menikmati istirahat”. Beliau juga bersumpah tidak akan menjamah atau makan palapa, atau rempah, selagi belum berhasil menyatukan wilayah-wilayah yang dirujuknya sebagai Nusantara di bawah kekuasaan Majapahit. Sepertimana yang semua maklum,

Nusantara sebelum bermulanya abad Masehi sehingga akhir abad ke-16 atau lebih tepatnya lagi sebelum dijajah oleh kuasa-kuasa Barat telah memiliki satu perjalanan sejarah yang cukup panjang, mempunyai wilayah yang cukup luas, menerima pelbagai pengaruh peradaban dunia, dan keberagaman penduduknya sehingga mewujudkan pelbagai hipotesis dan teori mengenai asal-usul pensejarahan dan peradabannya. Ini disebabkan kerana lokasinya yang cukup strategik, iaitu terletak di antara dua benua utama Dunia, iaitu benua Asia dan benua Australia; serta dua lautan utama Dunia, iaitu Lautan Hindi di sebelah barat dan selatan serta Lautan Pasifik di sebelah timur dan utara. Akibat daripada keberagaman dalam perjalanan sejarah, keluasan geo-politik, dan kekurangan rekod-rekod yang mencatat kesejarahannya ini telah menjadikan pensejarahan maritim di Nusantara lebih bersifat dinamis, unik, dan mencabar untuk dikaji (Pramono, 2005; Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021).

Dengan mengambilkira laut dan lautan ini telah wujud sejak jutaan tahun yang lalu, memandang laut dan lautan sebagai suatu dunia yang mengerikan, serta keterbatasan catatan dan rekod mengenainya, maka bukanlah menjadi satu tugas yang mudah untuk merungkai sejarahnya. Dengan berlatar-belakangkan fakta geografi bahawa sekitar 70% keluasan muka bumi adalah terdiri daripada air, terutama laut dan lautan, kejadian dan kehidupan makhluk di dalamnya penuh dengan mistri, suatu dunia yang dibayangi dengan pelbagai mitos dan tahyul, telah menyebabkan dunia kelautan ini lambat diteroka dan dijelajah oleh manusia berbanding dengan dunia daratan. Boleh dikatakan kesedaran para sarjana akan peri pentingnya untuk memahami dan menguasai ilmu berkaitan kelautan ini mula timbul apabila menyedari peranan dan sumbangan laut dan lautan dalam agenda pembinaan peradaban atau tamadun di Dunia. Bermula dengan ilmu pengetahuan dan teknologi pelayaran yang agak terbatas, tetapi mempunyai semangat dan keberanian yang tinggi, maka para pelaut pra-sejarah (pra-aksara) mula berjaya mendampingi dan memanfaatkan laut dan pulau yang berada berhampiran dengan ruang lingkup kehidupan mereka (Marino, 2020; Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021).

Apabila berakhirnya zaman pra-sejarah dan munculnya zaman sejarah, yang ditandai dengan kemunculan pelbagai

kerajaan awal di Dunia, telah memperlihatkan kesungguhan para pemerintah, pelayar, dan pedagang bukan sahaja menguasai laut di sekeliling mereka, tetapi juga lautan lepas yang ditandai dengan kegigihan dan keberanian para pelaut Arab, Parsi, India, Funan, China, dan Nusantara mengharungi pelbagai laut dan lautan dunia untuk tujuan bermigrasi dan berdagang, yang akhirnya muncul menjadi kuasa utama maritim dunia. Sejarah kejayaan mereka akhirnya telah membuka minda para pelaut dan pedagang Eropah, bukan sahaja berpaksikan daratan tetapi juga memandang laut dan lautan sebagai agenda penting pembentukan sebuah negara-bangsa. Justru itu tidak hairanlah mengapa bermula pada abad ke-6 hingga abad ke-19, laut dan lautan utama dunia mula dihiasi dengan pelbagai perahu dan kapal, bukan sahaja untuk kepentingan perdagangan tetapi juga perluasan empayar (Indradjaja & Hardiati, 2014; Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021).

Sepintas Lalu Historiografi Kelautan di Asia Tenggara. Dari segi ilmiahnya, minat untuk meneliti dan menulis berhubung hal-ehwal kelautan dalam kalangan para sarjana dalam pelbagai disiplin ilmu mulai terjelma apabila menyedari berlakunya ketidakseimbangan dalam penelitian dan penulisan iaitu lebih berorientasikan daratan berbanding kelautan, kelompondongan yang berlaku dalam ilmu kelautan, melihat peranan dan sumbangan kelautan dalam pembentukan peradaban dunia, serta akhirnya apabila Alfred Thayer Mahan (1890) mengeluarkan “Theory Sea Power” dan “Sea Naval” melalui bukunya yang berjudul *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783* (Mahan, 1890; Ali, 2022).

Perbincangan berhubung ruang lingkup sejarah maritim tidak akan lengkap dan sempurna tanpa membincangkan satu perkara pokok yang mendasari sesuatu penelitian dan penulisan iaitu sumbernya. Adalah diperakui bahawa sumber-sumber primer dalam bentuk tulisan yang tersimpan dalam kalangan manusia pelaut, berhubung pensejarahan maritimnya sendiri, sukar untuk ditemukan disebabkan budaya penulisan yang belum lagi berkembang dalam kalangan manusia pelaut, melainkan banyak bergantung kepada sumber arkeologi, lukisan gua, cerita lisan, serta catatan para pelaut, pelayar, dan pedagang dari luar sahaja. Dalam konteks ini, A.B. Lapian (2010) menyatakan, seperti berikut:

Bagi setiap studi sejarah (maritim), soal sumber merupakan masalah yang pokok. Di bagian terdahulu telah disebut beberapa karya tulis mengenai kawasan Laut Sulawesi, yang bisa berperan sebagai sumber primer maupun sekunder. Adalah suatu kenyataan bahwa sumber ini sebagian besar berasal dari luar, sebab – seperti halnya pada banyak suku bangsa di kawasan Asia Tenggara – tradisi tulis-menulis di kalangan penduduk setempat belum membudaya, sehingga sumber tertulis mengenai peristiwa masa lampau sangat langka (Lapian, 2010:24).

Kebanyakan historiografi maritim di Nusantara banyak bergantung kepada penelitian dan penulisan para sejarawan dari luar, iaitu dalam bentuk buku, monograf, ensiklopedia, dan jurnal, termasuk penganjuran pelbagai persidangan bertaraf dunia. Pada hari ini terdapat beberapa badan atau institusi terkemuka dunia yang bergiat aktif dalam menerbitkan pelbagai kerja-kerja akademik berkaitan dengan aspek maritim, seperti: International Journal of Maritime History (IJMH); National Maritime Historical Society; Oxford Encyclopedia of Maritime History; dan sebagainya (Lapian, 2010; Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021).

Dalam bidang penerbitan pula terdapat pelbagai karya ilmiah mengenai hal-ehwal sejarah maritim dunia. Antaranya, termasuklah buku, yang berjudul: *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, karya Alfred Thayer Mahan (1890); *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, karya K.N. Chaudhuri (1985); *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*, karya George Fadlo Hourani (1995); *Maritime Southeast Asia to 1500*, karya Lynda Norene Shaffer (1996); *In the Heart of the Sea: The Tragedy of the Whaleship Essex*, karya Nathaniel Philbrick (2001); *Boats of the World: From the Stone Age to Medieval Times*, karya Sean McGrail (2001); *1421 Saat China Menemukan Dunia*, terjemahan dari *1421 the Year China Discovered the World*, karya Gavin Menzies (2002); *A Brief History of Fighting Ships: Ships of the Line and Napoleonic Sea Battles, 1793-1815*, karya David Tudor Davies (2002); *A Brief History of British Sea Power: How Britain Became Sovereign of the Seas*, karya David Howarth (2003); *The Indian Ocean in World History*, karya Milo Kearney (2004); *The Lost Civilization of Lemuria: The Rise and Fall of the World's Oldest Culture*, karya Frank Joseph (2006); *Voyages that Changed the World*, karya Peter Aughton (2007); *Empires of the Sea: The Final Battle for the Mediterranean, 1521-1580*,

karya Roger Crowley (2008); *Europe between the Oceans: Themes and Variations, 9000 BC – AD 1000*, karya Barry Cunliffe (2008); *Jelajah Ujung Dunia: Perjalanan para Penjelajah Besar*, terjemahan dari *Explorers: Journeys to the Ends of the Earth*, karya Jon Balchin (2009); *Shadow of the Titanic: The Extraordinary Stories of those Who Survived*, karya Andrew Wilson (2012); *The Last Crusade: The Epic Voyages of Vasco da Gama*, karya Nigel Cliff (2012); *Shipwreck: A History of Disasters at Sea*, karya Sam Willis (2013); *A Tudor Voyage of Exploration: An Extraordinary Story of Daring, Discovery, Tragedy, and Pioneering Achievement*, karya James Evans (2013); *The Sea, Identity, and History: From the Bay of Bengal to the South China Sea*, karya Satish Chandra & Himanshu Prabha Ray eds. (2013); serta *The Boundless Sea: A Human History of the Oceans*, karya David Abulafia (2019); dan lain-lain lagi (Mahan, 1890; Chaudhuri, 1985; Hourani, 1995; Shaffer, 1996; McGrail, 2001; Philbrick, 2001; Davies, 2002; Menzies, 2002; Howarth, 2003; Kearney, 2004; Joseph, 2006; Aughton, 2007; Crowley, 2008; Cunliffe, 2008; Balchin, 2009; Cliff, 2012; Wilson, 2012; Chandra & Ray eds., 2013; Evans, 2013; Willis, 2013; Abulafia, 2019).

Dari segi tema penelitian dan penulisan oleh para sejarawan luar pula, nampaknya, masih lagi terbatas, iaitu menjurus kepada tema-tema tertentu sahaja yang berkaitan dengan hal-ehwal perdagangan, pelayaran, pelaut, perkapalan, pelabuhan, peperangan di laut, dan perompakan. Contohnya, sejarawan Belanda, iaitu J.C. van Leur (1967), yang menfokuskan kajiannya kepada perdagangan awal di Asia Tenggara sehingga pertapakan VOC (Vereneegde Oost-Indie Compagnie) dan merumuskan bahawa corak perdagangan masa itu lebih bersifat perdagangan barang-barang lux (mewah) tetapi bernilai tinggi untuk pasaran Eropah (Leur, 1967).

Sementara itu, M.A.P. Meilink-Roelofs (1962) mengatakan bahawa perdagangan masa itu bersifat besar-besaran yang ditandai dengan perdagangan rempah ratus dan lada, yang memerlukan kapal-kapal besar. Pengaruh perdagangan bagi perkembangan masyarakat pesisir di Nusantara telah dikaji oleh O.W. Wolters (2011), yang dalam kajiannya merumuskan bahawa kemunculan kerajaan-kerajaan awal di Asia Tenggara adalah akibat reaksi penduduk setempat yang melihat adanya

ruang dan peluang berdagang dengan para pedagang asing (Meilink-Roelofs, 1962; Wolters, 2011).

Kenneth R. Hall (1985) pula mengkaitkan kemunculan kerajaan-kerajaan awal di Asia Tenggara dengan perkembangan perdagangan. Melalui karyanya ini, beliau merumuskan kemasukan para pedagang dari luar, seperti Arab, Parsi, India, dan China, telah merancakkan lagi perdagangan di rantau Nusantara; dan peluang keemasan ini telah dimanfaatkan sepenuhnya oleh para pemerintah setempat dengan menawarkan pelbagai komoditi dan kemudahan kepada para pedagang asing, termasuk menjalinkan hubungan diplomatik seperti dengan China (Hall, 1985).

Anthony Reid (1988) dalam karyanya yang berjudul *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680* [Asia Tenggara dalam Kurun Niaga, 1450-1680], dua volume, pula telah memperlihatkan bagaimana kewujudan pelbagai pelabuhan sangat penting dalam menentukan kejayaan perdagangan maritim Asia Tenggara, terutamanya dalam menentukan pola-pola pelayaran dan bagaimana para pedagang telah memanfaatkan angin muson yang bertiup teratur sepanjang tahun. Menurut Anthony Reid (1988) lagi, dari bulan April sampai bulan Ogos, angin akan bertiup ke utara menuju daratan Asia; dan sebaliknya, dari bulan Disember hingga Mac, angin akan bertiup ke arah Selatan, iaitu dari daratan Asia menuju ke Lautan Hindi dan Laut China Selatan. Perubahan tiupan angin monson ini, secara langsung, telah mempengaruhi route atau jalur pelayaran dan perkembangan pelabuhan-pelabuhan di Asia Tenggara (Reid, 1988).

Perkembangan aktiviti pelayaran dan perdagangan juga, nampaknya, tidak terlepas daripada masalah perompakan oleh para bajak laut, seperti yang dikaji oleh James F. Warren (1981) dalam karyanya yang berjudul *The Sulu Zone, 1768-1898: The Dynamics of External Trade, Slavery, and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State* [Zon Sulu, 1768-1898: Dinamik Perdagangan Luar, Perhambaan, dan Etnik dalam Transformasi Negara Maritim Asia Tenggara]; dan A.B. Lapien (2010) dalam karyanya yang berjudul *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX* (Warren, 1981; Lapien, 2010).

Sementara itu, kekuatan dan keberanian para pelaut Nusantara dalam mengharungi laut dan lautan, sehingga mencapai Madagaskar dan pesisir pantai timur Afrika dan benua Australia (Marege) telah dibahasakan oleh [Robert Dick-Read \(2008\)](#) dalam karyanya yang berjudul *Penjelajah Bahari: Pengaruh Peradaban Nusantara di Afrika* ([Dick-Read, 2008](#)).

Pada hari ini, kesedaran para sejarawan tempatan dan luar negara, berhubung penelitian dan penulisan histiografi maritim di Nusantara, nampaknya telah mula berkembang dengan pelbagai tema, seperti makalah/buku yang berjudul “Sejarah Nusantara: Sejarah Bahari”; Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17; dan Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX, karya [A.B. Lopian \(1992, 2008, dan 2010\)](#); Pengantar Sejarah Maritim Indonesia, karya [Singgih Sulistiyono \(2004\)](#); Sejarah Modern Awal Asia Tenggara: Sebuah Pemetaan, karya [Anthony Reid \(2004\)](#); *Atlantis: The Lost Continent Finally Found*, karya [Arysio Nunes dos Santos \(2005\)](#); Kerajaan-kerajaan Awal Kepulauan Indonesia dan Semenanjung Malaysia: Perkembangan Sejarah dan Budaya Asia Tenggara (Jaman Pra-Sejarah – Abad XVI), karya [Paul Michel Munoz \(2009\)](#); Sejarah Maritim Indonesia, karya [Abd Rahman Hamid \(2013\)](#); Poros Maritim, karya [Bernhard Limbong \(2015\)](#); *Suma Oriental* Karya Tome Pires: Perjalanan dari Laut Merah ke Cina & Buku Francisco Rodrigues, diselenggara oleh [Armando Cortesao ed. \(2015\)](#); dan sebagainya ([Lopian, 1992, 2008, dan 2010](#); [Reid, 2004](#); [Sulistiyono, 2004](#); [Santos, 2005](#); [Munoz, 2009](#); [Hamid, 2013](#); [Limbong, 2015](#); [Cortesao ed., 2015](#)).

Selain itu terdapat juga penulisan lain, seperti: *Kegemilangan Maritim Kesultanan Melayu Melaka*, diselenggara oleh [Mohd Samsudin, Zulkarnain Abdul Rahman & Abdul Aziz Ujang eds. \(1983\)](#); *The Prah: Traditional Sailing Boat of Indonesia [Prah: Bot Layar Tradisional Indonesia]*, karya [G. Adrian Horridge \(1985\)](#); *Dari Pemungutan Tripang ke Penundaan Udang: Sejarah Perkembangan Perusahaan Perikanan di Borneo Utara, 1750-1990*, karya [Mohammad Raduan Mohd Ariff \(1995\)](#); *Budaya Bahari: Dari Nusantara Menuju Mataram Modern*, karya [Boy Rahardjo Sidharta \(2003\)](#); *Al-Quran dan Lautan*, karya [Agus S. Djamil \(2004\)](#); *Sejarah Maluku: Banda Naira, Ternate, Tidore, dan Ambon*, karya [Des Alwi \(2005\)](#); *Laut Nusantara*, karya [Anugerah Nontji \(2005\)](#);

Pengantar Ilmu Kelautan, karya M.S. Wibisono (2005); Jagad Maritim: Dialektika Modernitas dan Artikulasi Kapitalisme pada Komunitas Konjo Pesisir di Sulawesi Selatan, karya Darmawan Salman (2006); Perdagangan dan Perkapalan Melayu di Selat Melaka dari Abad ke-15 hingga Abad ke-18, karya Ahmad Jelani Halimi (2006); Dunia Maritim: Pantai Barat Sumatera, karya Gusti Asnan (2007); Ekonomi Kelautan, karya S. Mulyadi (2007); Laksamana Cheng Ho dan Asia Tenggara, diselenggara oleh Leo Suryadinata ed. (2007); Austronesian in Sulawesi, diselenggara oleh Truman Simanjuntak ed. (2008); Kepulauan Nusantara: Sebuah Kisah Perjalanan, Kajian Manusia, dan Alam, karya Alfred Russel Wallace (2009); Sejarah Indonesia Masa Pra Aksara, karya Herimanto (2012); Nasionalisme, Laut, dan Sejarah, karya Susanto Zuhdi (2014); Pemuda & Kelautan: Laut sebagai Pemersatu Bangsa, karya Adhyaksa Dault (2015); dan sebagainya (Samsudin, Rahman & Ujang eds., 1983; Horridge, 1985; Ariff, 1995; Sidharta, 2003; Djamil, 2004; Alwi, 2005; Nontji, 2005; Wibisono, 2005; Halimi, 2006; Salman, 2006; Asnan, 2007; Mulyadi, 2007; Suryadinata ed., 2007; Wallace, 2009; Herimanto, 2012; Zuhdi, 2014; Dault, 2015).

Secara keseluruhannya dapatlah dirumuskan bahawa kajian dan penulisan oleh para pengkaji di atas telah memperlihatkan akan kepentingan laut dan lautan dalam agenda pembangunan ekonomi, politik, dan sosial kerajaan-kerajaan tradisional dan kerajaan-kerajaan yang merdeka masa kini.

Teori Kekuasaan Laut dan Lahirnya Gagasan BRI (Belt and Road Initiative). Sepertimana yang semua maklum bahawa kira-kira 71% muka bumi adalah terdiri daripada air (lautan, sungai, tasik, danau, dan sebagainya); dan bakinya 28% adalah tanah sehingga bumi ini dikenali dengan pelbagai nama, seperti planet of water, the blue planet, dan underwater world. Lautan meliputi 361 juta kilometer persegi (139 juta batu persegi) atau 71% dari permukaan bumi dengan jumlah isi padu lautan dianggarkan 1,348 juta padu kilometer (324 juta padu batu) dengan purata kedalaman lautan kira-kira 3,733 meter (12,247 kaki) dan lautan terdalam ialah 11,022 meter (36,163 kaki). Terdapat lima lautan utama Dunia, iaitu: Lautan Hindi (28,400,000 batu peresgi); Lautan Pasifik atau Lautan Teduh (64,000,000 batu persegi); Lautan Atlantik

(41,744,000 batu persegi); Lautan Antartika (12,451,000 batu persegi); dan Lautan Artik (5,427,000 batu persegi). Ini secara langsung telah membawa satu mesej betapa luasnya laut dan lautan di muka bumi dan kepentingannya kepada pembinaan peradaban manusia (Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021).

Kesedaran akan pentingnya laut dan lautan ini telah mendorong UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization), yang bernaung di bawah PBB (Pertubuhan Bangsa-bangsa Bersatu), telah menggubal Undang-Undang Laut Bangsa-bangsa Bersatu pada tahun 1994 dan menubuhkan satu Suruhanjaya yang dikenali sebagai Suruhanjaya Bebas Kelautan Dunia di Tokyo, Jepun, pada tahun 1995 (Archer, 2001; Dromgoole, 2013; Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021).

Memetik kata-kata aluan Mario Soares (Portugal), selaku Pengerusi Suruhanjaya ini dalam Laporan Suruhanjaya Bebas Kelautan Dunia, yang bertemakan “Lautan Masa Depan Kita”, beliau menyatakan – sepertimana dipetik oleh Iskandar Sazlan (2000) – sebagai berikut:

[...] laut adalah satu harta yang tidak ternilai, tidak boleh ditukar-ganti dan diubah-suai [...] laut adalah satu tempat yang mempunyai kelebihanannya tersendiri bagi menyatukan perhubungan di antara negara, membentuk semangat bersatu, saling memahami, dan perpaduan (Sazlan, 2000).

Di Barat, usaha untuk menjelajah dan menerokai lautan secara tersusun telah dilakukan oleh Putera Henry (Portugal) pada tahun 1418, dengan memperkenalkan pengajian pelayaran dan menghantar kapal-kapal Portugal ke seluruh lautan Dunia. Lagi, Mario Soares dalam kata-kata aluannya – sepertimana dipetik oleh Iskandar Sazlan (2000), telah menggambarkan akan semangat bangsa Portugal dalam menjelajah dan mengharungi lautan, dengan memetik kata-kata seorang penyajak berbangsa Portugal, iaitu Fernando Pessoa, yang berbunyi: “Laut dipenuhi garam, berapa banyak kamu sebenarnya adalah air mata Portugal” (Sazlan, 2000:9).

Atas inisiatif daripada Putera Henry ini telah melahirkan ramai pelayar dan penjelajah lautan terulung dunia, seperti Bartholomeu Diaz (1450-1500), yang sampai ke Afrika Selatan; Vasco da Gama (1497-1498), yang telah berjaya sampai ke India; dan Ferdinand Magellan (1480-1521), yang telah mengelilingi Dunia dan tiba di Filipina antara tahun

1519-1522. Begitu juga dengan pelayar dan penjelajah ulung Sepanyol bernama Christopher Columbus (1451-1506), yang telah berjaya mendarat di benua Amerika tahun 1492. Selain Portugal dan Sepanyol, British juga mempunyai beberapa orang pelayar dan penjelajah yang terkemuka, seperti James Cook (1728-1779), yang telah sampai ke Antartika dan Australia; Sir Francis Drake (1545-1596) ke Lautan Pasifik; Sir Walter Raleigh (1552-1618) ke Amerika; dan lain-lain lagi. Perancis juga mempunyai beberapa orang pelayar dan penjelajah yang terkemuka, seperti Jacques Cartier (1491-1557), yang tiba di Amerika Utara; dan Louis Joliet (1645-1700) ke Kanada (Sazlan, 2000; Arnold, 2002; Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021).

Melalui pelayaran dan penjelajahan telah membolehkan Protugal, Sepanyol, British, Perancis, dan lain-lain muncul sebagai kuasa-kuasa maritim utama Dunia pada abad ke-15 dan 16 Masihi. Di Timur pula, keunggulan para pelayar dan penjelajah yang berasal dari Nusantara dan China ke Lautan Pasifik dan Lautan Hindi tidak kurang hebatnya dan dikatakan lebih dahulu daripada pelayar dan penjelajah Barat. Contohnya, China melalui pelayar ulungnya, iaitu Zheng He, dikatakan telah membuat tujuh kali pelayaran ke Lautan Hindi (India, Parsi, Afrika, dan Nusantara) dengan saiz kapal dan bilangan armadanya yang jauh lebih besar daripada Barat. Berbeza dengan Barat, pelayaran dan penjelajahan yang dilakukan oleh China bukannya bertujuan untuk menjajah, tetapi perdagangan dan hubungan diplomatik sahaja (Suryadinata ed., 2007; Sen, 2016; Chen, 2019).

Kepetingan laut-laut di rantau Nusantara telah digambarkan oleh Ong Jin Eong & Gong Wooi Khoon eds. (2001), dalam buku yang diselenggara dan berjudul The Encyclopedia of Malaysia: The Seas, seperti berikut:

For centuries these easily navigated waters have been at the heart of, first, Southeast Asian and then later world maritime trade. These trade brought waves of traders and travelers from China, India, and further a field including Arabia and Europe, all of which have influenced the cultures and traditions that developed throughout the country (Eong & Khoon eds., 2001:8).

Terjemahan:

Selama berabad-abad, perairan yang mudah dilayari ini telah menjadi pusat, pertama, Asia Tenggara dan kemudian perdagangan maritim dunia. Perdagangan ini membawa gelombang pedagang dan pengembara dari China,

India, dan seterusnya ke pelbagai bidang termasuk Arab dan Eropah, yang semuanya telah mempengaruhi budaya dan tradisi yang berkembang di seluruh negara.



Kepentingan laut dan lautan utama dunia dari segi politik dan ekonomi telah memperlihatkan kemunculan pelbagai tokoh, ilmuan, dan pemikir dari pelbagai pelusuk Dunia dalam bidang kelautan. Melalui kajian dan penulisan mereka ini, akhirnya, telah berjaya membuktikan akan kepentingan laut dan lautan kepada sesebuah negara yang mempunyai pantai dan laut; dan akhirnya pula mewujudkan pelbagai teori kelautan dan menjadi sebagai satu disiplin ilmu pada hari ini. Antara tokoh-tokoh tersebut termasuklah Fernand Braudel daripada Perancis, Alfred Thayer Mahan daripada Amerika Syarikat, dan Adrian Bernard Lapien daripada Indonesia (Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021).

Fernand Braudel, dilahirkan pada 24 Ogos 1902, merupakan seorang sejarawan Perancis yang terkenal sebagai pendukung Annales School (Mahzab Annal), yang memperkenalkan satu istilah dalam sejarah yang dikenali sebagai Total History (Sejarah Total). Kajian tentang sejarah maritim buat pertama kalinya telah dipelopori oleh Fernand Braudel (1973) melalui karyanya yang berjudul *The Mediterranean and Mediterranean World in the Age of Philip II* [La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'Epoque de Philippe II], yang mengkaji tentang sejarah Mediteranean atau Laut Tengah atau Mare Nostrum dalam Bahasa Latin (Braudel, 1973; Lechte, 2001; Burke, 2016).

Karyanya tentang Laut Tengah telah menandai perkembangan awal “sejarah struktural”, yang memberi perhatian kepada pengaruh laut terhadap perubahan-perubahan ekonomi dan politik. Dalam pemikirannya, Fernand Braudel (1973) mengatakan bahwa laut (dalam hal ini merujuk kepada Laut Tengah) merupakan suatu entiti yang mengintegrasikan pelbagai elemen sosial-budaya dari berbagai kelompok sosial dan etnik yang tinggal di kawasan Laut Tengah. Dalam erti kata lain, Fernand Braudel (1973) merumuskan bahwa sejarah kawasan Laut Tengah merupakan sejarah interconnection di antara pelbagai budaya dan masyarakat yang tinggal di sekeliling Laut Tengah, yang

meliputi Afrika Utara, Asia Barat, dan Eropa Selatan dan Barat. Dalam penelitiannya, [Fernand Braudel \(1973\)](#) mendapati bahawa selama berabad-abad lamanya, Laut Tengah telah berfungsi sebagai jambatan dan saluran yang telah mewujudkan pertukaran budaya, ekonomi, dan politik yang sangat beragam. Menurut [Fernand Braudel \(1973\)](#), sebelum pendekatan penulisan bergaya Annales School, penelitian dan penulisan sejarah hanya bertumpu kepada *courte durée* (tempoh pendek), atau *histoire événementielle* (peristiwa bersejarah) sahaja, dan mengatakan bahawa para sejarawan setakat memberi tumpuan kepada sejarah politik dan diplomatik sahaja, yang bercorak *histoire événementielle* tadi (cf [Braudel, 1973](#); [Burke, 2016](#); [Jaelani, 2019](#)).



Sementara itu, Alfred Thayer Mahan (Rear Admiral), yang terkenal sebagai pengasas *Sea-Power and Sea-Naval Theories*, lahir pada 28 September 1840 di New York, Amerika Syarikat, merupakan seorang pegawai dalam Angkatan Tentera Laut Amerika pada abad ke-20. Sepanjang kerjayanya sebagai seorang tentera laut, beliau telah mengabadikan pengalaman dan pemikirannya berhubung kekuasaan laut. Melalui beberapa karyanya, seperti: *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*; *The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*; dan *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence*, buat pertama kalinya dalam sejarah telah meahirkan istilah *Sea Power* yang akhirnya telah menjadikan Amerika Syarikat sebagai kuasa laut utama dunia. Ketokohan Alfred Thayer Mahan, sebagai pemikir dan perancang strategik kelautan Amerika Syarikat, telah menyebabkan beliau dinobatkan dengan gelaran “the most important American strategist of the nineteenth century” [ahli strategi Amerika yang paling penting pada abad kesembilan belas] oleh John Keegan (cf [Livezey, 1981](#); [Shulman, 1991](#); [Varacalli, 2016](#)).

[Alfred Thayer Mahan \(1890, 1892, dan 1913\)](#), yang terkenal dengan teori *Sea-Power* dan *Sea Naval* telah menyatakan bahawa untuk menjadi sebuah negara maritim (maritime state) yang kuat hendaklah memberi perhatian penuh kepada kekuatan armada laut untuk memastikan kelangsungan

kedaulatan wilayah, ekonomi, dan kesejahteraan negara. Melalui teori ini, Alfred Thayer Mahan telah mengusulkan enam elemen penting yang perlu didukung oleh sesebuah negara untuk berkembang menjadi sebuah negara maritim, iaitu: tiga elemen berkaitan kondisi alam dan tiga elemen berkaitan penduduk, iaitu kedudukan geografi, atau geographical position; keadaan wilayah, atau physical conformation; perluasan wilayah, atau extent of territory; ciri-ciri masyarakat, atau character of the people; jumlah penduduk, atau number of population; dan ciri-ciri pemerintah, atau character of government (Mahan, 1890, 1892, dan 1913).



Selain Barat, kepulauan Asia Tenggara juga tidak kurang hebatnya mempunyai tokoh dalam bidang kelautan, iaitu A.B. (Adrian Bernard) Lopian, yang cukup terkenal dengan teorinya iaitu: “Sejarah Nusantara, Sejarah Bahari”, sehingga diangkat sebagai “Bapa Sejarah Maritim Asia Tenggara”. A.B. Lopian, lahir pada 1 September 1929 di Tegal, Jawa Tengah, merupakan seorang sarjana terunggul dalam bidang sejarah maritim Indonesia. Melalui pelbagai karya penulisan yang dihasilkannya, pidato dan lontaran pemikiran beliau ini telah banyak meluruskan kembali historiografi sejarah maritim di Indonesia, sehingga dinobatkan sebagai “nakhoda pertama sejarawan maritim Asia Tenggara” oleh Shahril Talib Robert dalam Persidangan IAHA (International Association of Historians of Asia) ke-15 di Jakarta pada tahun 1998 (Ali, 2010; Alimuddin, 2011).³

Melalui karya-karya akademiknya, samada kertas kerja, buku, bab dalam buku, penyelenggara buku, mahupun artikel dalam jurnal terbilang, A.B. Lopian (1992, 2008, dan 2010), contohnya, telah memperlihatkan akan kepentingan maritim sebagai latar utama kepada pembentukan sejarah Nusantara, dan bukannya dilihat sebagai sejarah pinggiran sahaja. Secara amnya, terdapat beberapa sumbangan A.B. Lopian dalam pemikiran dan historiografi sejarah maritim di Indonesia dan Asia Tenggara (Lopian, 1992, 2008, dan 2010).

³Lihat pula, contohnya, “Adrian B. Lopian” dalam WIKIPEDIA: Ensiklopedia Bebas. Wujud dalam talian pula di: https://id.wikipedia.org/wiki/Adrian_B._Lopian [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 17 Ogos 2025].

Walaupun perkataan “Nusantara” dan “Bahari” tidak sinonim, contohnya, namun A.B. Lopian telah memperlihatkan perkaitan dua perkataan berkenaan menjadi satu makna. Menurut A.B. Lopian (1992), “Nusa” suatu pulau yang dimaksudkan adalah Jawa; dan “Antara” bermaksud pulau-pulau lainnya. Sementara itu, perkataan “Bahari” yang dalam KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) adalah bermaksud “dahulu kala, indah, atau elok sekali, dan berkenaan laut”. Justeru itu, A.B. Lopian membuat satu rumusan bahawa perkataan “Nusantara” dan “Bahari” merupakan “masa lalu (sejarah) yang indah di laut” (Lopian, 1992; Ibid nota kaki 1).

Selanjutnya, A.B. Lopian (2008 dan 2010) turut memperlihatkan bagaimana laut di Nusantara (Laut Jawa, Laut Flores, Laut Banda, Laut Celebes) memainkan peranan penting dalam menghubungkan dan menyatukan masyarakat darat-pulau di Indonesia. Sebagai intipati daripada dapatan penyelidikan, pengajian, dan ideanya, A.B. Lopian secara tegas menyatakan bahawa jika berbicara tentang sejarah Nusantara, maka mahu tak mahu aspek kelautan patut diperhatikan. Menurut A.B. Lopian lagi, apabila kita berbicara tentang sejarah Nusantara, maka dengan sendirinya aspek maritim akan selalu menonjol. Tanpa aspek ini maka sejarahnya hanya berkisar kepada pulau yang terpisah-pisah sahaja. Dalam erti kata lain, A.B. Lopian berpendapat bahawa sejarah Nusantara dan Asia Tenggara harus dilihat dari perspektif global, dan bukannya sejarah setempat atau negara-bangsa sahaja (Lopian, 2008 dan 2010).

Melalui pelbagai karya akademiknya, A.B. Lopian juga telah memperbetulkan semula persepsi umum dengan menyatakan bahawa “bukan pulau yang dikelilingi laut” tetapi “laut yang ditaburi pulau-pulau” dan menukar istilah hinter-land kepada hinter-sea untuk menggambarkan keadaan sebenar geografi Indonesia. A.B. Lopian juga telah memperkenalkan teori sea system (sistem laut) untuk mengkaji sejarah Indonesia, yang mana laut dilihat sebagai satu kesatuan sistem dan telah diposisikan sebagai faktor utama yang mengintegrasikan pulau-pulau sehingga terbentuknya jaringan-jaringan yang mewujudkan peradaban di laut. Menurut A.B. Lopian lagi, wilayah Indonsia hendaknya dilihat dari satuan-satuan lautnya (sea-system). Tidak seperti pada negara kontinental yang menjadi fokus adalah daratannya (heart-land), bagi

Indonesia yang lebih mendapat perhatian adalah lautnya (heart-sea), seperti Laut Jawa, Laut Banda, Laut Sawu, Laut Seram, Laut Maluku, dan Laut Aru. Manakala Selat dan Teluk pula harus dipandang sebagai “sistem laut” (Lapian, 1992, 2008, dan 2010).

Melalui Disertasi Doktoralnya, dan kemudian diterbitkan dalam bentuk buku, yang berjudul *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Suatu Kajian Laut Sulawesi Abad XIX*, A.B. Lapian (2010) juga telah berjaya memperbetulkan persepsi dan pentafsiran negatif terhadap “bajak laut”. A.B. Lapian telah menegaskan bahawa segala tindak-tanduk bajak laut yang dianggap sebagai suatu jenayah di laut dari kaca mata kolonial Barat perlu juga dipandang dari aspek sejarah total (total history), budaya, dan persekitarannya yang telah mempengaruhi perjalanan sejarah mereka. Dalam erti kata lain, sejarah bajak laut bukan sahaja harus dipandang dalam perspektif Western centric, tetapi juga dari perspektif Indonesian and Malay Archipelago centric (Lapian, 2010).

Melalui E. Hendrik Nemeijer (2004), berasaskan kepada wawancara (temuramah) bersama A.B. Lapian juga telah memperlihatkan bagaimana beliau memandang laut sebagai sebuah kehidupan manusia, yang menempati ruang masa lalu, yang terus bergerak ke masa kini. Dalam erti kata lain, betapa luas, panjang, dan dalamnya kehidupan manusia dalam rentangan waktu. A.B. Lapian juga melontarkan pemikirannya iaitu: “kalau kita terus saja belayar sejauh-jauhnya, maka kita pun akan sampai juga ke daratan”, yang membawa pengertian bahawa tanah daratan, termasuk pulau dan laut, harus dilihat sebagai satu kesatuan yang tidak terpisah dan menjadi landasan kepada istilah “Tanah-Air Bangsa Indonesia”. Menurut A.B. Lapian lagi, pendekatan sejarah maritim Indonesia hendaknya melihat seluruh wilayah perairannya sebagai pemersatu, yang mengintegrasikan ribuan pulau yang terpisah-pisah (Nemeijer, 2004).

Selain itu, A.B. Lapian juga telah meletakkan dasar-dasar kajian sejarah maritim di Indonesia dengan memperkenalkan beberapa konsep dan teori penting untuk dijadikan panduan dalam penelitian dan penulisan para sejarawan maritim selanjutnya. Justru itu, Anthony Reid yang mengulas buku *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut*, karya A.B. Lapian (2010), telah menyatakan bahawa “tidak ada sarjana Indonesia yang telah mendemonstrasikan keahliannya sebagai sejarawan

lebih baik dari Adrian B. Lapan” (Lapan, 2010; Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021).⁴

Dengan mengambilkira fakta sejarah dan signifikan laut dan lautan kepada agenda politik dan ekonomi Dunia pada masa kini telah memperlihatkan perlumbaan kuasa-kuasa maritim Dunia untuk menguasai pelbagai laut dan lautan di rantau Asia Tenggara, sehingga menganggap abad ke-21 sebagai “Abad Asia-Pasifik”. Dalam hal ini, China telah muncul sebagai kuasa pertama Dunia yang memandang serius agenda laut dan lautan, apabila gagasan “Laluan Sutera Maritim Abad ke-21” dan OBOR (One Belt One Road) sebelum ditukar menjadi BRI (Belt and Road Initiative) telah diilhamkan oleh Presiden China, iaitu Xi Jinping, pada tahun 2013 (Blanchard, 2017; Chaziza, 2018; Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021).

Secara umumnya, gagasan BRI adalah bertujuan untuk mengembalikan semula sejarah kegemilangan Laut China Selatan sebagai laluan utama para pelayar dan para pedagang, samada daripada Barat mahupun Timur suatu masa dahulu; dan menghubungkan laut ini dengan Lautan Hindi dan Lautan Pasifik untuk kemakmuran bersama. Pada masa yang sama, gagasan BRI juga bertujuan untuk mengurangkan ketegangan antara China dengan negara-negara di rantau Asia Tenggara, kesan daripada konflik kedaulatan dan sempadan perairan antara China dengan dengan negara-negara lain. Tindakan China yang mula menuntut sebahagian besar wilayah di Laut China Selatan berdasarkan faktor sejarah dan nine-dash line, serta mula membangunkan beberapa pulau dan terumbu, terutamanya di Paracel Islands dan Sparty Islands, telah mewujudkan ketegangan di rantau Asia Tenggara, sehingga mengundang campurtangan kuasa-kuasa luar (Tandung, 2020; Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021; Putri, 2023).

Walaupun berlakunya tantangan dalam melaksanakan gagasan BRI, atas sebab-sebab tertentu, namun ianya tidak boleh dijadikan alasan oleh negara Malaysia, khasnya, untuk tidak membuat pelbagai persediaan sekiranya pada suatu hari tantangan ini berakhir dan gagasan BRI dapat dilaksanakan atas dasar untuk kemakmuran bersama.

⁴Lihat juga, contohnya, “Laut Sakti, Karya Bertuah” dalam JPNN.comApp: Aplikasi Berita Terbaru dan Terpopuler, pada 17 Februari 2018. Wujud dalam talian pula di: https://m.jpnn.com/news/laut-sakti-karya-bertuah#goog_rewarded [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 17 Ogos 2025].

Sehingga kini, dasar Malaysia untuk menyokong idea dan gagasan BRI, nampaknya, mula terjelma dengan terjalannya kerjasama antara Malaysia dengan pelabur China dalam pembangunan infrastruktur (pelabuhan dan pengangkutan) di pantai timur semenanjung Malaysia melalui projek mega ECRL (East Coast Rail Link/Laluan Rel Pantai Timur), yang dijangka siap sepenuhnya pada 2024 dan menjadi antara laluan sutera ini (Chang, Lu & Sui, 2021; Yahya, 2023).

Secara perbandingannya boleh dikatakan bahawa negara Republik Indonesia merupakan antara negara dalam Asia Tenggara yang terkehadapan dalam mendukung gagasan BRI, yang diilhamkan oleh China. Dalam Persidangan Tertinggi Asia Timur ke-9, bertarikh 13 November 2014 di Myanmar, Presiden Joko Widodo (Jokowi) pada masa itu, telah menegaskan bahawa Indonesia mendukung gagasan BRI dengan mengeluarkan satu doktrin berani yang disebut sebagai “Indonesia Poros Maritim Dunia”. Menurut Presiden Joko Widodo (2014-2019 dan 2019-2024), Indonesia memiliki sejarah kelautan yang panjang, berlatarkan kelautan, berstatus negara kepulauan, dan kini sebagai sebuah negara maritim akan memanfaatkan semua laut dan lautan, termasuk pulau-pulau yang dimilikinya, sebagai jalur dan lintas batas untuk laluan perdagangan Dunia bagi kemakmuran bangsa Indonesia (Putri, 2023; Manggala, 2025).

Untuk tujuan ini, Presiden Joko Widodo telah menggariskan lima prinsip untuk menjadikan Indonesia sebagai “Poros Maritim Dunia”, iaitu: (1) membangunkan kembali budaya maritim; (2) menjaga dan mengelola sumberdaya laut; (3) pengembangan infrastruktur dan konektiviti maritim; (4) diplomasi maritim; dan (5) membangunkan kekuatan pertahanan maritim. Gagasan ini secara rasminya telah diperkanunkan melalui Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia, dan kerajaan Indonesia telah memperkasakan Kementerian Koordinasi dan Kemaritiman untuk menyelaraskan gagasan dan pelaksanaan BRI di Indonesia (Limbong, 2015; Nurdiansyah, 2020).

Malaysia ke Arah Negara Maritim: Harapan dan Tantangan. Hans-Dieter Evers (2017) telah mengkaji status dan kedudukan Malaysia sebagai sebuah negara maritim dari perspektif MPI (Maritime Potential Index/Indeks Potensi Maritim) dalam konteks ASEAN (Association of South East Asia Nations) bersama negara-negara yang bersempadan dengan

laut dan lautan, seperti Vietnam, Thailand, Myanmar, Brunei Darussalam, Filipina, Indonesia, dan Singapura. Dalam kajian dan penulisannya, [Hans-Dieter Evers \(2017\)](#) telah melontarkan beberapa persoalan dan perkara berkenaan, iaitu sebagai berikut:

Sudahkah Malaysia memanfaatkan lokasi geopolitikanya antara Lautan Hindi, Laut China Selatan, dan Lautan Pasifik?

Sudahkah Malaysia memenuhi peranan bersejarah dan geopolitikanya dalam menghubungkan lautan?

Sudahkah Malaysia menjadi sebuah “negara maritim” dari segi ekonomi, kesedaran sosio-budaya, serta dasarnya sebagai antara prasyarat untuk menjadi sebuah negara maritim?

Sudahkah Malaysia memafaatkan lokasinya sebagai sebuah sumber lestari?

Benarkah Malaysia menghubungkan lautan?

Dan sudahkan Malaysia menggunakan kelebihan posisi geografinya di antara lautan dengan samudera mediterranean sepenuhnya?

Juga, sudahkan Malaysia melaksanakan dasar maritime yang bersesuaian bagi mencapai posisi sebagai sebuah negara maritim yang maju sepenuhnya? ([Evers, 2017:12-13](#)).

Setelah terkuburnya gagasan Nusantara, yang diperjuangkan oleh Maha Patih Gajah Madah daripada Kerajaan Majaphit pada abad ke-14, proses kolonialisasi dan pertapakan kuasa-kuasa Barat, meletusnya Perang Dunia Kedua (1939-1945), penentangan dan perjuangan menuntut kemerdekaan, dan akhirnya kemunculan pelbagai negara-bangsa (nasion-state) yang merdeka lagi berdaulat di rantau Asia Tenggara telah memperlihatkan perubahan sudut-pandang dan hala-tuju pembangunan ekonomi-politik-sosial dari berasaskan keluatan, pelabuhan, dan perdagangan kepada pembangunan ekonomi-politik-sosial berasaskan daratan yang bercirikan perladangan, pertanian, perlombongan, perindustrian, dan perkhidmatan. Dalam erti kata lain, negara-bangsa di rantau kepulauan Asia Tenggara yang suatu masa dahulu cukup unggul atas jasad laut dan lautan, nampaknya, tidak lagi ingin kembali ke status tradisionalnya, yakni sebagai sebuah empayar kelautan; tetapi sebaliknya, berusaha menuju status yang baharu, yakni sebagai sebuah negara moden, membangun, dan menuju status negara maju yang pembangunannya diukur melalui pencapaian KDNK (Keluaran Dalam Negara Kasar) bercirikan perindustrian, pusat kewangan, dan sebagainya ([Ngah, 2019](#); [Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021](#); [Budianto, 2021](#)).

Dalam erti kata lain, majoriti negara-bangsa di rantau Asia Tenggara, nampaknya, mula mengurangkan jasad laut sektor

kelautan, kecuali industri berasaskan minyak dan gas, serta pelancongan berasaskan maritim. Dasar, polisi, dan program yang tidak mengambilkira jasad kelautan, sebagai antara agenda utama dalam kerangka pembangunan, telah menyebabkan berlakunya “zaman peminggiran dan kemunduran” kepada beberapa elemen pembangunan infrastruktur berasaskan kelautan, seperti pelabuhan, sumberdaya kelautan, kemunduran wilayah, kemiskinan komuniti pelaut, dan sebagainya. Ini secara tidak langsung telah mengundang pelbagai isu dan persoalan pembangunan kepada pelbagai negara di rantau Asia Tenggara, seperti ketidakseimbangan pembangunan, kemiskinan, kemunduran wilayah, dan sebagainya.

Kepentingan laut dan lautan dalam agenda pembangunan negara, bagi mencapai status negara maju dan kesejahteraan rakyatnya, telah diperlihatkan oleh Singapura. Walaupun pada prinsipnya negara ini tidak dianugerahkan dengan kepelbagaian sumber semulajadi, namun berupaya muncul sebagai negara maju di rantau Asia Tenggara disebabkan dasar, polisi, dan program pembangunannya tidak membelakangkan jasad sejarah kelautan dan terus menjadikannya sebagai “ruang dan peluang” untuk maju ke hadapan (Josey, 1980; Putri, 2021; Rifanni, 2021).

Pada hari ini, Dunia terus mengiktiraf Singapura sebagai sebuah negara maritim yang menjadi tumpuan kapal-kapal dagang Dunia dan bertindak sebagai sebuah negara entreport, serta menjadi pintu masuk dan pengedar pelbagai komoditi ke rantau Asia Tenggara dan Dunia (Josey, 1980; Chia, 2015; Putri et al., 2026).

Sejarah Indonesia, yang suatu masa dahulu pernah menjadi kuasa kelautan utama Dunia yang dibayangi oleh Kerajaan Srivijaya dan Kerajaan Majapahit, serta kemudiannya mengalami zaman kemunduran di bawah kolonial Belanda, kini juga sedang berusaha mengembalikan zaman keemasan tradisionalnya setelah mencapai kemerdekaan pada tahun 1945. Bermula dari era pemerintahan Presiden Soekarno (1945-1968), Presiden Soeharto (1968-1998) sehingga Presiden Joko Widodo (2014-2024) telah memperlihatkan pelbagai usaha pemerintah untuk memertabatkan semula sejarah kelautannya. Bermula dengan kejayaan perjuangan Indonesia mendapatkan status sebagai sebuah negara kepulauan dan negara maritim melalui

Deklarasi Djuanda pada 1957, Wawasan Nusantara dan UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea) pada 1982, dan kemudiannya dijadikan sebagai dasar dan polisi kelautan melalui perundangan seperti yang terpancar dalam Sumpah Pemuda 1928, Panca Sila 1945, Gagasan Wawasan Nusantara 1982, penubuhan Departmen Kelautan dan Perikanan, dan terkini wujudnya gagasan “Indonesia Poros Maritim Dunia” telah membuka lembaran sejarah baharu buat Indonesia untuk menjadikan laut dan lautan sebagai “ruang dan peluang” untuk maju ke hadapan. Justru itu, Indonesia sedang berusaha untuk mengubah semula mentaliti dan persepsi rakyatnya dalam memandang semula ke laut dan lautan dengan satu ideologi bahawa “laut bukan pemisah, melainkan sebagai pemersatu Republik Indonesia dan bangsa Indonesia itu sendiri” (Ricklefs, 2008; Pradhani, 2017; Zuhdi, 2020).

Sehingga kini, Malaysia dan negara-negara lain di kepulauan Asia Tenggara seperti Brunei Darussalam, Filipina, Thailand, Vietnam, dan Myanmar, nampaknya, masih belum lagi mempunyai satu dasar dan polisi yang jelas dan jitu berhubung hala-tuju pembangunan ekonomi-politik-sosial kelautannya. Apa yang jelas, negara-negara berkenaan masih lagi melihat lautan secara terpisah-pisah, iaitu tidak menjadi satu “kesatuan” secara total dalam kerangka pembangunannya. Selain daripada itu, negara-negara berkenaan, nampaknya, lebih memberi perhatian kepada isu kedaulatan dan ketegangan politik, kesan tuntutan China di Laut China Selatan; dan dalam hal BRI (Belt and Road Initiative) hanya mengambil sikap “tunggu dan lihat” sahaja (Setiawan, 2017; Dar & Seng, 2021; Zakaria, 2025).

Ini menyebabkan rencana BRI, yang diinisiatifkan oleh China, melibatkan negara-negara di rantau Asia Tenggara, tidak dapat dilaksanakan sepenuhnya. Pada hari ini, hala-tuju dan penumpuan pembangunan ekonomi negara-negara di rantau Asia Tenggara masih lagi bergantung kepada sektor minyak dan gas, pelaburan, dan pelancongan berasaskan marin yang sentiasa terdedah kepada pelbagai kelembapan ekonomi Dunia. Dalam erti kata lain, cabang-cadang dalam dunia kelautan seperti industri perikanan, pembangunan wilayah dan pulau, pembangunan komuniti pelaut, pembangunan infrastruktur yang berkait-rapat dengan kelautan atau maritim masih lagi tidak diintegrasikan dalam

konteks BRI (Barton, 2015; Azwan, Daud & Embong, 2018; Dar & Seng, 2021).

Berbeza dengan negara-negara lain di kepulauan Asia Tenggara seperti Brunei Darussalam, Filipina, Thailand, Vietnam, dan Myanmar, pada prinsipnya Malaysia ada memperlihatkan usaha-usaha untuk mendukung gagasan BRI bagi mencapai misi dan visi sebagai sebuah negara maritim. Namun usaha ini, nampaknya, belum lagi dipancarkan secara jelas lagi dalam gagasan dan kerangka pembangunannya. Sebagai contoh, bermula dengan “Dasar Pandang ke Timur” pada era Mahathir Mohamad (1981-2003 dan 2018-2020); “Gagasan 1Malaysia” pada era Najib Razak (2009-2018); “Gagasan Kemakmuran Bersama” pada era Muhyiddin Yassin (2020-2021) dan era Ismail Sabri Yaakob (2021-2022); dan kini “Gagasan Malaysia Madani” pada era Anwar Ibrahim (2022-sekarang), nampaknya, kurang memperlihatkan secara jelas dimana agenda kelautan ini berada pada posisinya (Daniel, 2016; Dar & Seng, 2021; Wibawana, 2022).

Apa yang jelas, pandangan dunia (world view) dan mentaliti pembuat dasar dan rakyat di negara Malaysia masih lagi berpaksikan kepada elemen-elemen daratan dan hanya memandang laut dan lautan sebagai suatu ruang untuk beriadah, sempadan geo-politik antara negeri dan negara, serta tidak terkecuali ada yang memandangnya sebagai sesuatu yang menakutkan. Walhal, sejarah nenek-moyang bangsa pelaut Melayu di rantau Nusantara telah membuktikan bahawa laut dan lautan, yang mengombaki wilayah-wilayah ini, telah berupaya menghubungkan kita dengan dunia luar; dan kerana jasadaktinya juga, negara-negara tradisional di rantau Asia Tenggara, suatu masa dahulu, tercatat dalam peta Dunia sebagai antara tumpuan pelayar dan pedagang Dunia dan berjaya membina sebuah peradaban yang tinggi serta disegani oleh kuasa-kuasa Dunia (Mulyadi, 2016; Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021).

Memang diperakui bahawa hubungan Malaysia-China semasa era Tunku Abdul Rahman Putra (1957-1970) adalah terhad, disebabkan situasi politik Malaysia pada awal kemerdekaan, iaitu masih lagi dibayangi oleh dasar anti China oleh British melalui Perjanjian Pertahanan Anglo-Malaya pada 12 Oktober 1957, dan corak ekonomi Malaysia berbentuk laissez-faire ala Barat. Namun demikian, apabila

polisi ini mula berubah pada era Tun Abdul Razak (1971-1976), melalui Dasar Ekonomi Baharu; Tun Hussein Onn (1976-1981); Tun Mahathir Mohamad (1981-2003 dan 2018-2020), dengan Dasar Pandang ke Timur; Tun Abdullah Ahmad Badawi (2003-2008) dengan Dasar Pelan Integriti Nasional; Datuk Seri Mohd Najib Tun Abdul Razak (2009-2018) dengan Gagasan 1Malaysia; Tan Sri Muhyiddin Yassin (2020-2021); Datuk Seri Ismail Sabri Yaakob (2021-2022); dan kini Datuk Seri Anwar Ibrahim (1922-sekarang) dengan gagasan Malaysia Madani, dalam menerajui tampuk pentadbiran negara, lagi mengeratkan hubungan dua hala dan melihat China sebagai rakan dalam agenda pembangunan. Walhal, sepertimana telah dijelaskan, bahawa kemunculan gagasan BRI oleh China telah menyebabkan sejarah Laut China Selatan telah berubah dari “Laluan Sutera Klasik” menjadi “Laluan Sutera Baharu Maritim”. Selain daripada itu, perubahan agenda Dunia pada hari ini yang mula melihat laut dan lautan Dunia sebagai suatu aset yang cukup bernilai dan amat strategik dari segi ekonomi dan politik, nampaknya, tidak lagi boleh dinafikan oleh Malaysia dan negara serantau di Asia Tenggara (Azwan, Daud & Embong, 2018; Ali, Sulistiyono & Supriatna, 2021; Rahman, 2022).

Bertitik tolak daripada realiti sejarah dan realiti masa kini, maka sudah tiba masanya Malaysia memandang kembali peranan dan kepentingan laut dan lautan dalam konteks Malaysia sendiri dan negara-negara kepulauan Asia Tenggara, selari dengan “Gagasan Kemakmuran Bersama” yang diilhamkan oleh kerajaan-kerajaan masa kini. Semasa lahirnya gagasan BRI pada tahun 2013 sehingga kini, pelbagai inisiatif telah diambil oleh kerajaan Malaysia seperti menubuhkan BRINS (Belt and Road Initiative National Secretariat) pada tahun 2017 di bawah EPU (Economic Planning Unit/Unit Perancang Ekonomi) dan kemudiannya MITI (Ministry of Investment, Trade and Industry/Kementerian Pelaburan, Perdagangan dan Industri) untuk menyelaraskan agenda BRI (Rahman, 2022; Abadi, 2023; Munawar ed., 2025).

Dengan bantuan pembiayaan kewangan dan teknikal daripada China, Malaysia telah membangunkan pelbagai rangkaian infrastruktur dan prasarannya, seperti menaiktaraf pelabuhan Kuantan, pembinaan Jaringan Kereta Api Pesisir Pantai Timur, pelaksanaan projek ECRL (East Coast Railway Link), pembinaan Bandar Malaysia, projek

Melaka Gateway, dan sebagainya, termasuk menandatangani pelbagai perjanjian persefahaman yang melibatkan berbillion Ringgit Malaysia, yang dijangka akan mempercepatkan lagi agenda keseimbangan pembangunan wilayah di Malaysia dan serantau (Kong, 2019; Chang & Kuik, 2020; Gomez, Cheong & Elsan, 2020).

Memperkasakan Semula Agenda Kelautan Malaysia dalam Doktrin BRI. Sepertimana yang telah dijelaskan bahawa pengumuman doktrin OBOR (One Belt One Road) oleh China pada tahun 2013 dan kemudiannya bertukar menjadi BRI (Belt and Road Initiative), nampaknya, telah mula menjadi agenda pembangunan negara-negara di rantau Asia dan Eropah pada masa kini. Gurun, bukit bukau, dan pusat-pusat petempatan di tanah besar Asia, yang dahulunya terpinggir dari arus pembangunan, nampaknya, kini telah mula terbangun dan dihubungkan dengan pusat-pusat bandar dan dunia luar, hasil daripada pembinaan semula pelbagai prasarana di laluan sutera klasik melalui BRI ini (Korwa, 2019; Darmawan, Dwianto & Akmala, 2022).

Di pelbagai laut dan selat di rantau yang terangkum dalam Lautan Pasifik dan Lautan Hindi juga, nampaknya, telah memperlihatkan kesibukan kapal-kapal dagang dari pelbagai pelusuk Dunia membawa pelbagai komoditi melalui Selat Melaka, Laut China Selatan, Laut Sulu, Laut Celebes, Laut Jawa, dan sebagainya; serta memperlihatkan pertumbuhan pelbagai pusat bandar-pelabuhan di rantau Asia Tenggara. Bertitik tolak daripada realiti ini, maka sudah tiba masa Malaysia mengambil ruang dan peluang kepesatan kemaritiman untuk mempercepatkan lagi agenda pembangunannya dan misi menjadi sebuah negara maritim. Untuk tujuan ini, Malaysia tidak boleh bertindak bersendirian dalam merealisasikan agenda maritimnya, kerana maritime nature dari segi fitrahnya tidak sama dengan land nature, dan perlu dibangunkan secara bersama dengan negara jiran dan Dunia. Dalam erti kata lain, Malaysia dan negara-negara di rantau Asia Tenggara seolah-olah tidak mempunyai pilihan lain dalam membangunkan agenda kelautan mereka, melainkan mengadaptasikan diri dan mencari ruang dan peluang hasil daripada BRI ini (Ali, 2013; Darmawan, Dwianto & Akmala, 2022).

Apa yang perlu dilakukan oleh Malaysia ialah mempunyai satu dasar yang cukup jelas dan mantap dalam mengedepani

agenda BRI agar isu dan persoalan yang telah dinyatakan sebelum ini dapat diatasi atau sekurang-kurangnya diminimalkan. Selaras dengan Wawasan Kemakmuran Bersama 2030, yang direncanakan oleh Malaysia masa kini; dan pemindahan ibukota pentadbiran Indonesia dari Jakarta ke Kalimantan Timur, maka sudah tiba masa juga agenda BRI bagi Malaysia mengambilkira geo-strategik dan geo-ekonomi lain-lain wilayah di Malaysia, seperti di Sabah dan Sarawak. Pada masa kini, pembangunan prasarana yang melibatkan aspek kelautan, seperti pelabuhan dan jaringan kereta api, banyak bertumpu di pantai Barat dan Selatan Semenanjung Malaysia, yang diombaki oleh laut di Selat Melaka (Gulasan et al. eds., 2023; Ismail, Kipli & Mohamed, 2024).

Justru itu, sudah tiba masanya agenda BRI dan agenda kelautan Malaysia mula memandang ke Malaysia Timur, seperti menimbangkan semula Kudat, yang terletak di Utara Sabah, sebagai hub baharu pelabuhan bertaraf Dunia, disebabkan kedudukannya yang begitu strategik di Laut China Selatan dan dalam konteks geo-politik di rantau Asia Tenggara. Selain Kudat, Tawau yang terletak di pantai timur Sabah, yang diombaki oleh Laut Celebes dan bersempadankan dengan Indonesia dan Filipina, juga mempunyai kedudukan yang cukup strategik dan berpotensi dibangunkan sebagai sebuah hub pelabuhan dan pintu masuk buat Kalimantan, yang mahukan menjadi ibukota pentadbiran Negara Kesatuan Republik Indonesia (Anam & Ristiyan, 2018; Ali & Sulistiyono, 2023). Lihat peta 1.

Memang diperakui bahawa terdapat pelbagai isu dan persoalan yang telah dilontarkan terhadap keberadaan Malaysia dalam BRI (Belt and Road Initiative), seperti tidak mempunyai polisi yang jelas, kebergantungan kepada China, terjerumus kepada beban hutang yang tinggi dan hanya menguntungkan China, serta mengurangkan kedaulatan negara, yakni pemindahan pemilikan tanah, impak positif kepada rakyat, dan sebagainya. Menurut M.A.A. Rahman (2022) pula dinyatakan, sebagai berikut:

Walau bagaimanapun, Malaysia dalam kerjasama dengan China dalam projek-projek Laluan Sutera Maritim China ini masih tidak mempunyai kerangka polisi yang jelas, khususnya dalam menyediakan bentuk perundangan, impak, serta pengagihan manfaat sebenar di dalam negara serta kesejahteraan untuk rakyat (Rahman, 2022:189).



Peta 1:
Kedudukan Kudat dan Tawau dalam Konteks Laut
China Selatan, Laut Sulu, dan Laut Celebes

Hans-Dieter Evers (2017) juga turut memperdebatkan hal ini, walaupun pada prinsipnya Malaysia mempunyai kedudukan yang cukup strategik, iaitu menghubungkan laut dan lautan di rantau Asia Tenggara dan Dunia, namun masih lagi berhadapan dengan pelbagai ketidakpastian dalam politik dan ekonominya. Selain memberi perhatian terhadap hal-tujuan pentadbiran dan pembangunan di Malaysia, satu perkara pokok yang menjadi tunjang kepada kejayaan Malaysia sebagai sebuah negara maritim ialah kesediaan rakyat di negaranya sendiri untuk mendukung doktrin berkenaan (Evers, 2017)).

Dalam hal ini, usaha pihak kerajaan pastinya akan berhadapan dengan kesukaran, sekiranya pra-syarat utama mengenai agenda tidak diselesaikan terlebih dahulu, iaitu dengan merubah terlebih dahulu mentaliti dan persepsi rakyat di negara Malaysia. Perkara ini telah ditegaskan sendiri oleh Muhammad Ridwan Alimuddin (2013) dalam bukunya yang berjudul Mengapa Kita Belum Cinta Laut?, sebagai reaksinya kepada tantangan gagasan “Indonesia Poros Maritim Dunia”, yang diperkenalkan oleh kerajaan negara berkenaan. Dalam penulisannya, beliau telah memperlihatkan

pelbagai hambatan dalam usaha NKRI (Negara Kesatuan Republik Indonesia) untuk mencapai gagasan itu, kerana prasyarat utamanya, iaitu perubahan mentaliti dan berjiwa kelautan dalam kalangan rakyat, belum lagi terjelma sepenuhnya. **Muhammad Ridwan Alimuddin (2013)** menyatakan, seperti berikut:

Itulah kesedihan, laut semakin jauh bagi orang-orang yang tidak mengerti. Tetapi coba anda lihat para nelayan, tidak sedikit pun berita itu menyurutkan keberanian mereka untuk terus melaut sampai badan sudah tidak bisa kompromi. Sekali layar terkembang, pantang biduk surut ke pantai.

Saya tegaskan, bukan laut yang salah! Memang banyak dalih yang bisa kita jadikan sebagai kambing hitam penyebab musibah itu. Tanpa mengingkari kekuasaan Tuhan, kejadian ini patut kita sesalkan. Tetapi bukan dengan air mata atau dengan menyalahkan orang lain, paling tidak kejadian itu tidak kita ulangi lagi [...] "Ayo ke laut" (**Alimuddin, 2013:77-78**).

Justru itu, sudah tiba masanya sistem pendidikan di Malaysia, samada persekolahan mahupun IPTA (Institusi Pengajian Tinggi Awam), kena memberi tumpuan berasaskan kemahiran dan teknikal yang bakal melahirkan sumber tenaga kerja tempatan di negara ini dalam memberi perhatian yang sewajarnya kepada pengetahuan dan kemahiran teknikal dalam bidang maritim. Jika dilihat kembali sukatan dan kurikulum pendidikan negara Malaysia, nampaknya, tidak menitikberatkan kepada aspek pensejarahan, ruang-lingkup, dan peluang-peluang ekonomi yang terbuka luas dalam sektor maritim. Ini secara tidak langsung telah menyebabkan ilmu pengetahuan dan minat generasi muda dalam bidang kerja di sektor maritim terbatas, sehingga menyebabkan Malaysia terpaksa bergantung kepada tenaga dari luar untuk membangunkan sektor kelautannya, seperti dalam industri perkapalan, perikanan, pelabuhan, dan pelantar minyak, yang masih lagi dikuasai oleh tenaga luar negara, seperti dari Indonesia, Filipina, Thailand, India, Bangladesh, Vietnam, dan sebagainya.

Bertitik tolak daripada persoalan di atas, maka sudah tiba masanya pihak kerajaan dan rakyat di negara Malaysia memberi perhatian yang sewajarnya kepada sektor kelautan dengan merobah sistem pendidikan dan memperkasakan lagi pusat-pusat teknikal berasaskan kelautan, serta menjiwai semula dunia kelautan agar gagasan Malaysia sebagai sebuah negara maritim yang sebenarnya dapat dicapai.

RUMUSAN

Sejarah telah membuktikan bahawa Malaysia, melalui kerajaan-kerajaan tua dan kesultanan Melayu Melaka sebelum era penjajahan kuasa-kuasa Barat, telah berjaya mencapai status thalassocracy, atau kerajaan maritim yang cukup terkenal, dalam pensejarahan maritim Dunia. Melalui pelbagai aktiviti yang berpaksikan laut dan lautan telah membolehkan kerajaan-kerajaan tradisional membangun dan membina peradabannya sendiri. Namun demikian, apabila berlakunya proses kolonialisasi oleh kuasa-kuasa Barat, dan berlakunya perubahan pandang dunia dari berteraskan laut dan lautan kepada daratan selama ratusan tahun, telah menyebabkan peranan dan jasabakti kelautan dalam agenda pembangunan negara Malaysia, selepas mencapai kemerdekaan hingga kini, mula dipinggirkan dan dilupakan.

Tokoh-tokoh pemikir dalam dunia kelautan terdahulu telah menyarankan agar sesebuah negara yang mempunyai pantai untuk menguasai dan memanfaatkan laut wilayah dan lautan terbuka; dan kebenaran saranan ini telah terbukti dalam pensejarahan kelautan pada masa lalu, apabila kuasa-kuasa Barat seperti Portugal, Sepanyol, Belanda, Inggeris, Perancis, dan lain-lain lagi pada abad ke-15, 16, dan 17 Masihi, telah berjaya memanfaatkan laut dan lautan, dan akhirnya muncul sebagai kuasa-kuasa utama Dunia.

Walaupun pensejarahan di negara Malaysia dan lain-lain negara di rantau Asia Tenggara telah mengalami proses penjajahan, dan berlakunya peminggiran terhadap jasabakti laut dan lautan selama ratusan tahun, namun ianya tidak boleh terus dijadikan alasan untuk tidak memandang semula ke laut dan lautan sebagai strategi dalam pembangunannya.

Perkara ini telah dibuktikan oleh beberapa buah negara di Asia, seperti Korea, China, dan Jepun, yang pada suatu masa dahulu pernah mengalami zaman kemundurannya, namun kini telah muncul sebagai sebuah negara maritim utama Dunia, apabila pemerintah mula membangunkan semula ekonomi dan politik kelautannya. Dengan membangunkan semula pelbagai prasarana kelautan dan bercirikan teknologi tinggi telah membolehkan negara-negara berkenaan menjadi sebuah hub pelabuhan dan perkapalan, serta menguasai eksport-import komoditi perdagangan dari pelbagai pelusuk Dunia.

Justru itu, gagasan atau doktrin BRI (Belt and Road Initiative) yang diilhamkan oleh China, dan mula memberi manfaat kepada Asia, seharusnya diambil peluang dengan sebaiknya oleh Malaysia dengan memastikan mempunyai sebuah polisi jangka pendek dan polisi jangka panjang yang jelas, serta misi dan visi Malaysia sebagai sebuah negara maritim, yang didukung sepenuhnya oleh rakyat di negara Malaysia.

Referensi

- Abadi, Abdul Muein. (2023). "Perubahan Dasar Ekonomi Luar Negeri Malaysia: 1MDB, Pelupusan Aset Strategik, dan Pinjaman China, 2015-2016" dalam *Malaysian Journal of Social Sciences and Humanities (MJSSH)*, Volume 8(10), e002547, ms.1-23. Wujud dalam talian pula di: <https://doi.org/10.47405/mjssh.v8i10.2547> [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 24 Ogos 2025].
- Abdullah, Ilyas. (2021). "Perpaduan dan Krisis Politik Melayu: Satu Analisis" dalam *JAS: Journal of Administrative Science*, Volume 18(1), ms.323-333.
- Abulafia, David. (2019). *The Boundless Sea: A Human History of the Oceans*. UK [United Kingdom]: Oxford University Press.
- "Adrian B. Lopian" dalam WIKIPEDIA: Ensiklopedia Bebas. Wujud dalam talian pula di: https://id.wikipedia.org/wiki/Adrian_B._Lopian [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 17 Ogos 2025].
- Ali, Ismail. (2010). "Observation and Discussion on the History of Maritime Archipelago" in *TAWARIKH: Journal of Historical Studies*, Volume 1(2), pp.1-10.
- Ali, Ismail. (2013). "Menghidupkan Semula Semangat Nusantara Melalui Pengajian Sejarah Maritim di Alam Melayu" dalam *SUSURGALUR: Jurnal Kajian Sejarah & Pendidikan Sejarah*, Volume 1(2), September, ms.193-212.
- Ali, Ismail. (2016). *Sejarah, Kebudayaan, dan Kesenian Bajau di Sabah dari Perspektif Haji Bakara Maharajah Onnong*. Kota Kinabalu: Penerbit UMS (Universiti Malaysia Sabah).
- Ali, Ismail. (2018). "Pendidikan Sejarah Kelautan dalam Agenda Pembinaan Negara-Bangsa di Kepulauan Asia Tenggara" dalam *HISTORIA: Jurnal Kajian Sejarah di Nusantara dan Dunia*, Volume 1(1), December, ms.11-32. Bandung, Indonesia: Minda Masagi Press owned by ASPENSI, p-ISSN 2621-8011 dan e-ISSN 2621-802X.
- Ali, Ismail. (2019). *Sejarah dan Budaya Perlanungan di Kepulauan Borneo*. Yogyakarta: Penerbit Ombak, cetakan ke-2.
- Ali, Ismail. (2022). "Memahami Pengistilahan, Konsep, Ruang Lingkup, dan Teori dalam Historiografi Maritim" dalam *SOSIOHUMANIKA: Jurnal Pendidikan Sains Sosial dan Kemanusiaan*, Volume 15(2), November, hlm.91-122. Bandung, Jawa Barat, Indonesia: Minda Masagi Suci dan ASPENSI (Asosiasi Sejarawan dan Pendidik Sejarah Internasional), ISSN 1979-0112 (print) dan ISSN 2622-6855 (online).
- Ali, Ismail. (2024). *Diaspora Manusia Purba & Pensejarahan Maritim Kepulauan Asia Tenggara*. Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: Penerbit Cendekia dan UMS [Universiti Malaysia Sabah] Press.
- Ali, Ismail & Singgih Tri Sulistiyono. (2020). "A Reflection of 'Indonesian Maritime Fulcrum' Initiative: Maritime History and Geopolitical Changes" in *Journal of Maritime Studies and National Integration*, Volume 4(1), pp.12-23.
- Ali, Ismail & Singgih Tri Sulistiyono. (2023). "Maritime Heritage and the Belt and Road Initiative: A Historiographical Perspective on Malaysia's Journey as a Maritime

- Nation" in *Sejarah: Journal of History Department, University of Malaya*, Volume 32(2), December, pp.269-300.
- Ali, Ismail, Singgih Tri Sulistiyono & Encep Supriatna. (2021). "Memertabatkan Semula Sejarah Maritim sebagai suatu Disiplin dan Cadang Ilmu dalam Mendepani Perkembangan Semasa Ilmu Kelautan Modern" dalam *Jurnal Kemaritim: Indonesian Journal of Maritime*, Volume 2(2), ms.53-70.
- Alimuddin, Muhammad Ridwan. (2011). "In Memoriam A.B. Lapien: Maestro Sejarah Maritim Nusantara". Wujud dalam talian di: <https://www.scribd.com/document/379650577/In-Memoriam-Ab-Lapien-Maestro-Sejarah-Maritim-Nusantara> [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 17 Ogos 2025].
- Alimuddin, Muhammad Ridwan. (2013). *Mengapa Kita Belum Cinta Laut?* Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Alwi, Des. (2005). *Sejarah Maluku: Banda Naira, Ternate, Tidore, dan Ambon*. Jakarta: Dian Rakyat.
- Anam, Syaiful & Ristiyan. (2018). "Kebijakan Belt and Road Initiative (BRI) Tiongkok pada Masa Pemerintahan Xi Jinping" dalam *Jurnal Ilmiah Hubungan Internasional*, Volume 14(2), ms.217-236.
- Archer, Clive. (2001). *International Organizations*. London and New York: Routledge Taylor and Francis Group, third edition.
- Ariff, Mohammad Raduan Mohd. (1995). *Dari Pemungutan Tripang ke Penundaan Undang: Sejarah Perkembangan Perusahaan Perikanan di Borneo Utara, 1750-1990*. Kuala Lumpur: Penerbit UM (Universiti Malaya).
- Armansyah, Yudi. (2017). "Dinamika Perkembangan Islam Politik di Nusantara: Dari Masa Tradisional hingga Indonesia Modern" dalam *FOKUS: Jurnal Kajian Keislaman dan Kemasyarakatan*, Volume 2(1), ms.1-20.
- Arnold, David. (2002). *The Age of Discovery, 1400-1600: Lancaster Pamphlets*. London and New York: Routledge.
- Asnan, Gusti. (2007). *Dunia Maritim: Pantai Barat Sumatera*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Aughton, Peter. (2007). *Voyages that Changed the World*. London: Quercus.
- Azwan, M., A.R.S. Daud & A.R. Embong. (2018). "Laluan Sutera Baharu Maritim China dan Implikasi Polisi ke Atas Komunikasi Strategik ASEAN" dalam *Journal of Communication*, Volume 34(3), ms.1-20.
- Balchin, Jon. (2009). *Jelajah Ujung Dunia: Perjalanan para Penjelajah Besar*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo, Terjemahan.
- Barton, D. (2015). "Building the Right Silk Road: China and the 'One Belt, One Road' Initiative" in *HORIZON: Journal of International Relations and Sustainable Development*, Volume 4, pp.74-83.
- Blanchard, J.M.F. (2017). "Probing China's Twenty-First-Century Maritime Silk Road Initiative (MSRI): An Examination of MSRI Narratives" in *Geopolitics*, Volume 22(2), pp.246-268.
- Braudel, Fernand. (1973). *The Mediterranean and Mediterranean World in the Age of Philip II*. Glasgow: William Collins.
- Budianto, Enggran Eko. (2021). "Tiga Strategi Gajah Mada Satukan Nusantara di Bawah Majapahit" dalam *DetikNews*, pada 7 Desember. Wujud dalam talian pula di: <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d-5843832/tiga-strategi-gajah-mada-satukan-nusantara-di-bawah-majapahit> [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 17 Ogos 2025].
- Burke, Peter. (2016). *Sejarah dan Teori Sosial*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, Terjemahan.
- Chandra, Satish & Himanshu Prabha Ray [eds]. (2013). *The Sea, Identity, and History: From the Bay of Bengal to the South China Sea*. Singapore: ISEAS [Institute of South East Asian Studies] & Manohar Publishers.
- Chang, Kehao, Jiantao Lu & Jing Sui. (2021). "BRI-Analysis of the East-Coast Rail Line (ECRL) in Malaysia" in *BCP Business & Management*, Volume 16, pp.70-77.
- Chang, L.C. & C.C. Kuik. (2020). "China's Belt and Road Initiative in Malaysia: Economic Acceleration Versus Political Backlash" in *Asian Perspective*, Volume 44(2), pp.203-229.

- Chaudhuri, K.N. (1985). *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Chaziza, Mordechai. (2018). "The Chinese Maritime Silk Road Initiative" in *Mediterranean Quarterly*, Volume 29(2), pp.54-69.
- Chen, Zhongping. (2019). "Toward a Global Network Revolution: Zheng He's Maritime Voyages and Tribute-Trade Relations between China and the Indian Ocean World" in *China and Asia*, Volume 1(1), pp.3-49.
- Chia, Y. (2015). *Education, Culture, and the Singapore Developmental State: World-Soul Lost and Regained?* New York: Palgrave Macmillan.
- Cliff, Nigel. (2012). *The Last Crusade: The Epic Voyages of Vasco da Gama*. London: Atlantic Books.
- Cortese, Armando [ed]. (2015). *Suma Oriental Karya Tome Pires: Perjalanan dari Laut Merah ke Cina & Buku Francisco Rodrigues*. Yogyakarta: Penerbit Ombak, Terjemahan.
- Crowley, Roger. (2008). *Empires of the Sea: The Final Battle for the Mediterranean, 1521-1580*. London: Faber & Faber.
- Cunliffe, Barry. (2008). *Europe between the Oceans: Themes and Variations, 9000 BC – AD 1000*. New Haven, USA [United States of America]: Yale University Press.
- Daniel, Thomas. (2016). "Issues Impacting Malaysia's Maritime Security Policies and Postures" in Institute of Strategic & International Studies (ISIS) Malaysia, on 16th June. Available online also at: <https://www.isis.org.my/2018/06/16/issues-impacting-malaysias-maritime-security-policies-and-postures> [accessed in Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: August 24, 2025].
- Dar, Ku Boon & Tan Chee Seng. (2021). "The Road and Belt Initiative in Malaysia: Challenges and Recommendations" in *Akademika*, Volume 91(3), pp.79-91.
- Darmawan, Arief Bakhtiar, Rahmad Agus Dwianto & Herdho Husna Akmal. (2022). "Konstruksi Ide Xi Jinping dalam Belt and Road Initiative" dalam *SOSPOL: Jurnal Sosial Politik*, Volume 8(1), ms.pp.45-61
- Dault, Adhyaksa. (2015). *Pemuda & Kelautan: Laut sebagai Pemersatu Bangsa*. Yogyakarta: Citra Aji Parama.
- Davies, David Tudor. (2002). *A Brief History of Fighting Ships: Ships of the Line and Napoleonic Sea Battles, 1793-1815*. Philadelphia, Pennsylvania: Running Press.
- Dick-Read, Robert. (2008). *Penjelajah Bahari: Pengaruh Peradaban Nusantara di Afrika*. Bandung: PT Mizan Pustaka, Terjemahan.
- Djamil, Agus S. (2004). *Al-Quran dan Lautan*. Bandung: Mizan Pustaka.
- Dromgoole, S. (2013). *Underwater Cultural Heritage and International Law*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Eong, Ong Jin & Gong Wooi Khoo [eds]. (2001). *The Encyclopedia of Malaysia: The Seas*. Singapore: Archipelago Press.
- Evans, James. (2013). *A Tudor Voyage of Exploration: An Extraordinary Story of Daring, Discovery, Tragedy, and Pioneering Achievement*. London, UK [United Kingdom]: Orion Publishing Group.
- Evers, Hans-Dieter. (2017). *Connecting Oceans: Malaysia as a Maritime Nation*. Bangi: Penerbit UKM (Universiti Kebangsaan Malaysia).
- Gomez, E.T., K.C. Cheong & H. Elsan. (2020). *China in Malaysia: State-Linked Infrastructure, Investment, and Politics*. London: Routledge.
- Gulisan, A. et al. [A. Maraining, R. Dollah & M.M. Radzi] [eds]. (2023). *Perpindahan Ibu Kota Indonesia ke Kalimantan: Implikasi ke Atas Negeri Sabah, Malaysia*. Kota Kinabalu: Penerbit UMS (Universiti Malaysia Sabah), 2nd edition.
- Halimi, Ahmad Jelani. (2006). *Perdagangan dan Perkapalan Melayu di Selat Melaka dari Abad ke-15 hingga Abad ke-18*. Kuala Lumpur: Penerbit UM (Universiti Malaya).
- Hall, Kenneth R. (1985). *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Honolulu, Hawaii: University of Hawaii Press.
- Hamid, Abd Rahman. (2013). *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Hamid, A.R. (2015). "Merangkai Indonesia Lewat Laut: Kisah Pelaut Binongko" dalam *Masyarakat Indonesia: Jurnal Ilmu-ilmu Sosial Indonesia*, Volume 41(2), ms.177-190. Wujud dalam talian di: <https://doi.org/10.14203/jmi.v41i2.254> [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 5 Ogos 2025].

- Herimanto. (2012). *Sejarah Indonesia Masa Pra Aksara*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Horridge, G. Adrian. (1985). *The Prah: Traditional Sailing Boat of Indonesia*. Kuala Lumpur and New York: Oxford University Press.
- Hourani, George Fadlo. (1995). *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*. Princeton, New Jersey: Princeton University Press.
- Howarth, David. (2003). *A Brief History of British Sea Power: How Britain Became Sovereign of the Seas*. London, UK [United Kingdom]: Robinson Publishing.
- Indradjaja, A. & E.S. Hardiati. (2014). "Awal Pengaruh Hindu Buddha di Nusantara" dalam *KALPATARU: Majalah Arkeologi*, Volume 23(1), Mei, ms.17-34.
- Ismail, Muhammad Iqbal, Nur Aida Kipli & Ahmad Shah Pakeer Mohamed. (2024). "The Impact on the Relocation of Ibu Kota Negara (IKN) Indonesia to the State of Sarawak" in *Malaysian Journal of Social Sciences and Humanities (MJSSH)*, Volume 9(3), e002772, pp.1-14. Available online also at: <https://doi.org/10.47405/mjssh.v9i3.2773> [accessed in Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 15 Januari 2025].
- Jaelani, Gani A. (2019). "Seberapa Panjang Longue Duree? Catatan tentang Longue Duree dalam Praktik Penulisan Sejarah" dalam *METAHUMANIORA*, Volume 9(3), Desember, ms.313-327.
- Jin, Alan Tan Khee. (1997). "The Regulation of Vessel-Source Marine Pollution: Reconciling the Maritime and Coastal State Interests" in *Singapore Journal of International & Comparative Law*, Volume 1(1), pp.355-381.
- Joseph, Frank. (2006). *The Lost Civilization of Lemuria: The Rise and Fall of the World's Oldest Culture*. Rochester, USA [United States of America]: Bear & Co.
- Josey, Alex. (1980). *Lee Kuan Yew: Perjuangan untuk Singapura*. Jakarta: PT Gunung Agung, Terjemahan.
- "Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI): Kamus Versi Online/DARING (Dalam Jaringan)". Wujud dalam talian di: <https://kbbi.web.id/maritim> [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 5 Ogos 2025].
- Kearney, Milo. (2004). *The Indian Ocean in World History*. New York: Routledge.
- Kong, T.Y. (2019). "China's Mega Projects in Malaysia: Evaluating ECRL, Melaka Gateway, and Bandar Malaysia" in *Journal of Malaysian Studies (Kajian Malaysia)*, Volume 37(1), pp.89-115.
- Korwa, Johni Robert Verianto. (2019). "Kebangkitan China melalui Belt and Road Initiative dan (Re)konstruksi Hubungan Internasional dalam Sistem Westphalia" dalam *Jurnal Hubungan Internasional*, Volume 8(1), April-September, ms.111.
- Kurnia, Mahendra Putra. (2011). "Harmonisasi Hukum Pengembangan Kawasan Perbatasan Negara Kesatuan Republik Indonesia Berbasis Teknologi Geospasial". Disertasi Doktor Tidak Diterbitkan. Malang, Jawa Timur: Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum UNIBRAW (Universitas Brawijaya).
- Lapian, A.B. (1992). "Sejarah Nusantara: Sejarah Bahari". Naskah Pidato Pengukuhan, Diucapkan pada Upacara Penerimaan Jabatan Guru Besar Luar Biasa, Fakultas Sastra, Universitas Indonesia, Depok, Jawa Barat, pada 4 Maret.
- Lapian, A.B. (2008). *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Lapian, A.B. (2010). *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Depok: Komunitas Bambu.
- "Laut Sakti, Karya Bertuah" dalam *JPNN.comApp: Aplikasi Berita Terbaru dan Terpopuler*, pada 17 Februari 2018. Wujud dalam talian pula di: https://m.jpnn.com/news/laut-sakti-karya-bertuah#goog_rewarded [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 17 Ogos 2025].
- Lechte, John. (2001). *50 Filsuf Kontemporer: Dari Strukturalisme sampai Postmodernitas*. Yogyakarta: Kanisius, Terjemahan.
- Leur, J.C. van. (1967). *Indonesian Trade and Society: Essays in Asian Social and Economic History*. Den Haag: Van Hoeve.
- Limbong, Bernhard. (2015). *Poros Maritim*. Jakarta: Penerbit Margaretha Pustaka.
- Livezey, William E. (1981). *Mahan on Sea Power*. Norman, OK: University of Oklahoma Press.

- Mahamid, M.N.L. (2023). "Sejarah Maritim di Nusantara (Abad VII-XVI): Interkoneksi Kerajaan Sriwijaya, Majapahit, dan Demak" dalam *Historia Madania*, Volume 7(1), ms.32-49.
- Mahan, Alfred Thayer. (1890). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. Boston: Little Brown and Company.
- Mahan, Alfred Thayer. (1892). *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*. London: Sampson Low, Marston, Searle & Rivington (Limited).
- Mahan, Alfred Thayer. (1913). *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence*. London: Sampson Low, Marston.
- Manggala, Gregorius. (2025). "Strategi Poros Maritim Dunia dalam Mewujudkan Pengembalian Identitas Indonesia sebagai Bangsa Maritim" dalam *Indonesian Journal of International Relations (IJIR)*, Volume 9(1), ms.116-138.
- Marino, Meghan. (2020). "Menyelami Misteri Kedalaman Laut: Dari Mitos Samudra Kuno hingga Sains Modern". Wujud dalam talian di: <https://www.wiley.com/en-be/solutions-partnerships/librarian-insights/diving-into-mysteries-deep> [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 5 Ogos 2025].
- "Maritime History" dalam https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_history [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 5 Ogos 2025].
- Maulia, S.T., H. Hendra & M. Ichsan. (2022). "Jejak Perkembangan Islam pada Kerajaan-kerajaan Islam di Indonesia" dalam *JEJAK: Jurnal Pendidikan Sejarah & Sejarah*, Volume 2(2), ms.77-84. Wujud dalam talian pula di: <https://doi.org/10.22437/jejak.v2i2.22477> [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 5 Ogos 2025].
- McGrail, Sean. (2001). *Boats of the World: From the Stone Age to Medieval Times*. Oxford and New York: Oxford University Press.
- Meilink-Roelofs, M.A.P. (1962). *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*. The Hague: Nijhoff.
- Menzies, Gavin. (2002). *1421 Saat China Menemukan Dunia*. Ciputat, Tangerang Selatan, Banten: Pustaka Alvabet, Terjemahan.
- Mulyadi, S. (2007). *Ekonomi Kelautan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Mulyadi, Yadi. (2016). "Kemaritiman, Jalur Rempah, dan Warisan Budaya Bahari Nusantara". Kertas Kerja Tidak Diterbitkan, ada pada Penulis, ms.1-12.
- Munawar, Sofian [ed]. (2025). *Mencapai Pembangunan Berkelanjutan Global: Analisis Peran, Inovasi, dan Tantangan dalam Transisi Ekonomi Hijau*. Kota Banjar, Jawa Barat, Indonesia: Penerbit Yayasan Ruang Baca Komunitas.
- Munoz, Paul Michel. (2009). *Kerajaan-kerajaan Awal Kepulauan Indonesia dan Semenanjung Malaysia: Perkembangan Sejarah dan Budaya Asia Tenggara (Jaman Pra-Sejarah – Abad XVI)*. Yogyakarta: Mitra Abadi, Terjemahan.
- Murakami, M. (2002). "Water in Earth's Lower Mantle" in *Science*, Volume 295(5561), pp.1885-1887.
- Nemeijer, E. Hendrik. (2004). "A Sea of Histories, a History of the Seas: An Interview with Adrian B. Lapien" in *Itierario*, Volume XXVIII(1), pp.7-15.
- Ngah, Ibrahim bin. (2019). "Perancangan Luar Bandar untuk Kesejahteraan Masyarakat". Wujud dalam talian di: https://www.academia.edu/49354435/Perancangan_Luar_Bandar_Untuk_Kesejahteraan_Masyarakat [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 17 Ogos 2025].
- Nontji, Anugerah. (2005). *Laut Nusantara*. Jakarta: Penerbit Djambatan, Terjemahan.
- Nurdiansyah, Dickry Rizanny. (2020). *Recalling Indonesia's Maritime Path*. Makassar, Sulawesi Selatan: Penerbit Nas Media Pustaka.
- Nursafitri, M. et al. [R.S. Lutfiyah, M.A. Rachman, M.I. Zuhad, A.G. Noviko, D.S. Yuwono, M.S.M. Swasana, I. Zuliantripa, Y.C. Imamica & W. Alfarizi]. (2025). *Mengelola Krisis dan Isu: Bunga Rampai Studi Kasus di Indonesia*. Padang, Sumatera Barat: CV Luminary Press Indonesia.
- Philbrick, Nathaniel. (2001). *In the Heart of the Sea: The Tragedy of the Whaleship Essex*. USA [United States of America]: Penguin Books
- Pradhani, Sartika Intaning. (2017). "Sejarah Hukum Maritim Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit dalam Hukum Indonesia Kini" dalam *Lembaran Sejarah*, Volume 13(2), Oktober, ms.186-203.

- Pramono, Djoko. (2005). *Budaya Bahari*. Jakarta: Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama.
- Prayogi, Arditya. (2021). "Pendekatan Kualitatif dalam Ilmu Sejarah: Sebuah Telaah Konseptual" dalam *Historia Madania*, Volume 5(2), ms.240-254.
- Putri, V.K.M. (2021). "Mengapa Negara Singapura Menjadi Negara Maju?" dalam KOMPAS.com, pada 30 Juli. Wujud dalam talian pula di: <https://www.kompas.com/skola/read/2021/07/30/124001469/mengapa-negara-singapura-menjadi-negara-maju> [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 17 Ogos 2025].
- Putri, R. (2023). "Mengenal One Belt Road Initiative, Gagasan Xi Jinping yang Didukung Jokowi" dalam TEMPO, pada 23 Oktober. Wujud dalam talian juga di: <https://www.tempo.co/ekonomi/mengenal-one-belt-road-initiative-gagasan-xi-jinping-yang-didukung-jokowi> [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 17 Ogos 2025].
- Putri, Rindiani Kumala et al. [Mey Winda Manik, Yuliana Imel Wans Stevia, & Pini Yuliani Putri]. (2026). "Singapore's Development History: Strategy, Leadership, and Transformation toward a Developed Nation" in *TOFEDU: The Future of Education Journal*, Volume 5(2), pp.2569-2579.
- Rahman, M.A.A. (2022). "China's Belt and Road Initiative Progress towards Malaysia's Development: Where Are We Heading after the First Decade?" in *Journal of International Studies*, Volume 18, pp.219-248.
- Ramlee, S.R. & I. Saat. (2023). "Impak Kedatangan Kuasa Kolonial Barat terhadap Geopolitik Malaysia dari Abad ke-15 hingga Abad ke-20" dalam *PERSPEKTIF: Jurnal Sains Sosial dan Kemanusiaan*, Volume 15, ms.93-105.
- Reid, Anthony. (1988). *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680*. New Haven: Yale University Press.
- Reid, Anthony. (2004). *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara: Sebuah Pemetaan*. Jakarta: Penerbit LP3ES, Terjemahan.
- Ricklefs, M.C. (2008). *Sejarah Indonesia Modern, 1200-2008*. Jakarta: PT Serambi Ilmu Semesta, Terjemahan.
- Rifanni, Rizky. (2021). "Kebijakan-kebijakan Negara yang Menjadikan Singapura Maju Saat ini". Kertas Kerja Tidak Diterbitkan. Wujud dalam talian pula di: <https://www.scribd.com/document/592201378/Makalah-Singapore-Maju> [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 17 Ogos 2025].
- Salman, Darmawan. (2006). *Jagad Maritim: Dialektika Modernitas dan Artikulasi Kapitalisme pada Komunitas Konjo Pesisir di Sulawesi Selatan*. Makassar: Inninawa.
- Samsudin, Mohd, Zulkarnain Abdul Rahman & Abdul Aziz Ujang [eds]. (1983). *Kegemilangan Maritim Kesultanan Melayu Melaka*. Bangi: Penerbit UKM (Universiti Kebangsaan Malaysia).
- Santos, Arysio Nunes dos. (2005). *Atlantis: The Lost Continent Finally Found*. Karachi, Pakistan: Atlantis Publications.
- Sather, Clifford. (1997). *The Bajau Laut: Adaptation, History, and Fate in a Maritime Fishing Society of South-Eastern Sabah*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Sazlan, Iskandar. (2000). *Laporan Suruhanjaya Bebas Kelautan Dunia*. Kuala Lumpur: Penerbit MIMA (Maritime Institute of Malaysia), Terjemahan.
- Sen, Tansen. (2016). "The Impact of Zheng He's Expeditions on Indian Ocean Interactions" in *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, Volume 79(3), pp.609-636.
- Setiawan, Asep. (2017). "Keamanan Maritim di Laut Cina Selatan: Tinjauan atas Analisa Barry Buzan" dalam *Jurnal Keamanan Nasional*, Volume III(1), Mei, ms.33-62.
- Shaffer, Lynda Norene. (1996). *Maritime Southeast Asia to 1500*. Armonk, New York: M.E. Sharpe.
- Shulman, Mark Russell. (1991). "The Influence of Mahan upon Sea Power" in *Reviews in American History*, Volume 19(4), pp.522-527.
- Sidharta, Boy Rahardjo. (2003). *Budaya Bahari: Dari Nusantara Menuju Mataram Modern*. Yogyakarta: Multi Karya Grafika.
- Simangunsong, Bonar. (2015). *Laut: Masa Depan Indonesia*. Jakarta: Penerbit Gematama.
- Simanjuntak, Truman [ed]. (2008). *Austronesian in Sulawesi*. Depok, West Java, Indonesia: Center for Prehistoric and Austronesian Studies.

- Sjamsudin, Heliuss. (2007). *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Sopher, David E. (1997). *The Sea Nomads: A Study of the Maritime Boat People of Southeast Asia*. Singapore: National Museum of Singapore.
- Sulistiyono, Singgih. (2004). *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*. Jakarta: Penerbit Depdiknas RI [Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia].
- Suryadinata, Leo [ed]. (2007). *Laksamana Cheng Ho dan Asia Tenggara*. Jakarta: Pustaka LP3ES.
- Tandungan, Edmondus Sadesto. (2020). "Sengketa Laut Cina Selatan dalam Perspektif Hukum Internasional" dalam *PAULUS Law Journal*, Volume 1(2), Maret, ms.88-98.
- Thamrin, M.Y. (2022). "Selidik Ahli Epigrafi: Nusantara dan Skandal Ilmiah Sejarah Majapahit" dalam *National Geographic Indonesia*, pada 26 Januari. Wujud dalam talian di: <https://nationalgeographic.grid.id/read/133112721/selidik-ahli-epigrafi-nusantara> [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 5 Ogos 2025].
- Varacalli, Thomas F.X. (2016). "National Interest and Moral Responsibility in the Political Thought of Admiral Alfred Thayer Mahan" in *Naval War College Review*, Volume 69(2), Spring, pp.108-127.
- Wahyono, S.K. (2009). *Indonesia Negara Maritim*. Jakarta: Penerbit Teraju.
- Wallace, Alfred Russel. (2009). *Kepulauan Nusantara: Sebuah Kisah Perjalanan, Kajian Manusia, dan Alam*. Depok, Jawa Barat: Komunitas Bambu, Terjemahan.
- Warren, James F. (1981). *The Sulu Zone, 1768-1898: The Dynamics of External Trade, Slavery, and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*. Singapore: NUS [National University of Singapore] Press.
- Wibawana, Widhia Arum. (2022). "Daftar Perdana Menteri Malaysia dari Masa ke Masa, Anwar Ibrahim PM ke-10" dalam *DetikNews*, pada 25 November. Wujud dalam talian di: <https://news.detik.com/internasional/d-6426102/daftar-perdana-menteri-malaysia-dari-masa-ke-masa> [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 24 Ogos 2025].
- Wibisono, M.S. (2005). *Pengantar Ilmu Kelautan*. Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Willis, Sam. (2013). *Shipwreck: A History of Disasters at Sea*. London: Quercus Publishing.
- Wilson, Andrew. (2012). *Shadow of the Titanic: The Extraordinary Stories of those Who Survived*. New York City, USA [United States of America]: Simon and Schuster.
- Wolters, O.W. (2011). *Kemaharajaan Maritim Srivijaya dan Perniagaan Dunia Abad III – Abad VII*. Jakarta: Komunitas Bambu, Terjemahan.
- Yahya, Khairulmizan. (2023). "Kerjasama Strategik Malaysia-China Bukan 'Perangkap Hutang'" dalam 65 BH [Berita Harian], pada 7 April. Wujud dalam talian pula di: https://blog.ump.edu.my/umplibrary/wp-content/uploads/sites_893/2023/04/Kerjasama-strategik-Malaysia-China-bukan-perangkap-hutang [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 17 Ogos 2025].
- Yusufpati, M.H. (2024). "Eropa Menjelajahi Samudra Berbekal Ilmu Astronomi dan Ilmu Falak yang Dikembangkan Islam" dalam *SINDONews: Beyond Headlines*, pada 4 September. Wujud dalam talian di: <https://kalam.sindonews.com/read/1448509/786/eropa-menjelajahi-samudra> [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 5 Ogos 2025].
- Zacot, Francois Robert. (2008). *Orang Bajo, Suku Pengembara Laut: Pengalaman seorang Antropologi*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, Terjemahan.
- Zakaria, Wan Mohd Farid Wan. (2025). "Malaysia Tidak Perlu Lagi Dasar Baru, tapi Dasar yang Lebih Jujur" dalam *Dagangnews.Com: Berita Bisnes Anda*, pada 6 Jun. Wujud dalam talian di: <https://www.dagangnews.com/article/kolumnis-terkini/malaysia-tidak-perlu-lagi-dasar-baru-tapi-dasar-yang-lebih-jujur> [dilayari di Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia: 15 Januari 2026].
- Zuhdi, Susanto. (2014). *Nasionalisme, Laut, dan Sejarah*. Depok, Jawa Barat: Komunitas Bambu.
- Zuhdi, Susanto. (2020). "Budaya Bahari sebagai Modal Membangun Negara Maritim Indonesia" dalam *Jurnal Maritim Indonesia*, Volume 8(2), Desember, ms.127-142.



Gagasan Malaysia sebagai sebuah Negara Maritim
(Sumber: <https://www.bing.com/images/search?view>, 21/04/2026)

Sudah tiba masanya pihak kerajaan dan rakyat di negara Malaysia memberi perhatian yang sewajarnya kepada sektor kelautan dengan merobah sistem pendidikan dan memperkasakan lagi pusat-pusat teknikal berasaskan kelautan, serta menjiwai semula dunia kelautan agar gagasan Malaysia sebagai sebuah negara maritim yang sebenarnya dapat dicapai.