

KEJAYAAN INDONESIA SEBAGAI NEGARA MARITIM (*JALESVEVA JAYAMAHE*)

Yuliati

Jurusan Sejarah, Universitas Negeri Malang, Jl. Semarang no. 5 Malang
email:yuliati.fis@um.ac.id

Abstract: A maritime society centered on trade by sea was in Indonesia since pre history. Indonesian ancestor known as sailor who was capable to wadethe ocean until Madagascar, South Africa. Indonesian position in international trade route ancient time which was between India and China influenced on the development of Nusantara maritim history. Sriwijaya, as a kingdom based on maritime as ever dominated maritime trade routes, because its policy, its strategis position and an enterport had showed the glorious Sriwijaya at the time.

Abstrak: Masyarakat yang memiliki orientasi ke laut serta hidupnya terpusat pada perdagangan melalui laut telah ada di Indonesia sejak pra sejarah. Nenek moyang bangsa Indonesia dikenal sebagai pelaut ulung yang sanggup mengarungi lautan lepas hingga Madagaskar, Afrika Selatan. Letak Indonesia di jalur perdagangan internasional jaman kuno, yaitu antara Cina dan India sangat berpengaruh pada perkembangan sejarah maritim di Nusantara. Kerajaan berbasis maritim, seperti Sriwijaya pernah merajai kawasan jalur perdagangan bahari ini, karena kebijakan penguasanya, tempatnya yang strategis, serta sebagai pelabuhan enterport sehingga membawa keharuman dan kemegahan kerajaan maritim ini.

Kata Kunci: Masyarakat Bahari, Sriwijaya

Ungkapan lirik lagu *Pelaut* membuktikan bahwa nenek moyang bangsa Indonesia adalah pelaut handal, namun masa kegemilangan tersebut tampaknya telah usai, terbukti dari lirik lagu paragraf kedua berupa himbauan untuk kembali kelaut sekarang tidak lagi dilakukan. Secara lengkap lirik lagu sebagai berikut:

*Nenek moyangku orang pelaut
Gemar mengarung luas samudera
Menerjang ombak tiada takut
Menempuh badai sudah biasa
Angin bertiup layar terkembang
Ombak berdebur di tepi pantai
Pemuda berani bangkit sekarang
Ke laut kita beramai-ramai*

Hal ini menjadi bukti laut telah ditinggalkan oleh penduduk negeri yang banyak memiliki pulau, yakni Nusantara. Selain lirik lagu tersebut di atas, Indonesia yang memiliki luas wilayah lautan lebih luas daripada daratan, justru tidak memfokuskan laut sebagai perhatian. Setidaknya ini merupakan

hasil dari pengamatan sekilas tentang arah atau kebijakan yang diambil pemerintah dalam mengelola negeri ini (Dault, 2004). Oleh karena itu, munculnya ungkapan “negara kelautan tapi berorientasi daratan” menjadi hal yang terbantahkan (Zuhdi, 2014:3).

Pudarnya tradisi bahari masyarakat Indonesia menjadi perhatian serius presiden terpilih Indonesia ketujuh, Joko Widodo. Dalam pidato pertamanya se usai dilantik sebagai presiden dalam Sidang Paripurna MPR, hari Senin 20 Oktober 2014, Presiden Jokowi menekankan arah pembangunan kabinetnya adalah menggagas kembalinya kejayaan bangsa Indonesia sebagai negara maritim, dan hal ini menjadi program unggulan Kabinet Joko Widodo-Jusuf Kalla, disamping menumbuhkan jiwa Cakrabakti Samudra (Kompas, 2014:3), yakni jiwa pelaut yang tidak gentar mengarungi samudra dan menghadang gelombang yang menjulang.

Visi kemaritiman dalam pengelolaan negara seharusnya sudah dilakukan oleh pemerintah sejak lama, karena secara geohistori kedudukan Indo-

nesia sangat strategis berada di persimpangan jalur maritim atau pertemuan berbagai jalur pelayaran internasional yang telah berlangsung sejak berabad-abad silam.

Pentingnya maritim sebagai pusat perhatian juga belum tampak dalam berbagai kajian akademis, misalnya di bidang ekonomi, sosial-politik, antropologi dan sejarah. Institusi-institusi ilmiah atau riset di Indonesia lebih banyak memusatkan diri pada daratan daripada lautan sebagai obyek penelitiannya. Di bidang sejarah misalnya, kajian kemaritiman dan para ahli yang berkecimpung di dalamnya masih dapat dihitung jumlahnya, dan itu pun hanya tersebar di beberapa tempat. Belum lagi jika kita berbicara tentang suatu center yang mengintegrasikan seluruh keahlian atau disiplin ilmiah untuk melihat laut sebagai fokus. Pusat kajian semacam inilah yang diharapkan memberi banyak kontribusi dalam studi kemaritiman dari sisi akademis.

PEMIKIRAN TENTANG KEMARITIMAN

Fokus historiografi Indonesia lebih banyak membahas tentang persoalan yang menyangkut daratan, baik masyarakat maupun institusi sosial politiknya. Karya Adrian B. Lapien (2008) misalnya merupakan salah satu sumbangan penting dalam historiografi maritim di Indonesia. Banyak informasi dalam buku ini yang sekaligus menjadi pancingan untuk studi lanjut tentang kemaritiman meliputi aspek teknologi, pusat-pusat pelayaran, pola pelayaran dan perdagangan, serta pelabuhan. Buku ini juga menguraikan tentang hal apa yang diatur dalam hukum laut *Amanna Gappa*.

Karya sejarawan maritim ini mencerminkan suatu sudut pandang kemaritiman dalam memahami sejarah Indonesia. Sebagaimana dikatakan oleh Lapien, bahwa pendekatan sejarah maritim Indonesia hendaknya melihat seluruh wilayah perairannya sebagai pemersatu yang mengintegrasikan ribuan pulau yang terpisah-pisah. Lapien melihat wilayah-wilayah itu sebagai suatu kesatuan sistem dari berbagai satuan bahari. Oleh karena itu, proses integrasi dapat dipahami atas dasar sejarah satuan-satuan sistem yang kemudian menjadi satuan yang lebih besar, misalnya Laut Jawa, Laut Banda, Laut Sawu, Laut Cina Selatan, Selat Malaka. Implikasi dari pandangan bahwa laut menjadi strategis dan sangat penting kedudukannya, maka konsep *hinterland* semestinya diganti oleh *hintersea* dalam

memahami sejarah Indonesia. Laut sebagai dunia kehidupan, sekaligus dunia pandangnya sendiri.

Pentingnya laut sebagai suatu kajian maritim juga dapat dibaca dari pengantar Lapien tentang teori Mahan (Alfred Thayer Mahan). Bercermin pada Mahan dan menimbang posisi Indonesia sendiri, Lapien berpendapat bahwa riset sejarah maritim tidak boleh diabaikan. Wawasan bahari bukan saja pengaruh kekuatan laut terhadap jalannya sejarah, dan hanya dibutuhkan untuk jaman yang lampau, namun sangat penting bagi keberadaan dan keberlangsungan hidup suatu negara kepulauan seperti Indonesia juga terhadap sejarah Indonesia adalah suatu dunia kenyataan yang tidak dapat disangkal hingga kini (Leur, 1974).

Sebagaimana dikatakan oleh Mahan dalam bukunya *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*, yang dikutip Lapien dalam mengantar pemikiran Mahan, bahwa “para sejarawan pada umumnya tidak mengenal laut, karena mereka tidak menaruh perhatian khusus terhadapnya, lagi pula mereka tidak memiliki pengetahuan yang khusus tentang laut, dan mereka tidak mengindahkan pengaruh kekuatan laut yang sangat mempengaruhi jalannya sejarah suatu bangsa. Menurut Mahan, ada enam unsur yang menentukan dapat tidaknya suatu negara berkembang menjadi kekuatan laut, yaitu 1) kedudukan geografi, 2) bentuk tanah dan pantainya, 3) luas wilayah, 4) jumlah penduduk, 5) karakter penduduk, dan 6) sifat pemerintahannya termasuk lembaga-lembaga nasional. Uraian Mahan ini sebenarnya ditujukan kepada bangsa dan pemerintah Amerika Serikat, yang lebih berorientasi ke daratan dengan pembukaan wilayah *wild westnya*, dari pada ke laut, padahal negara ini diapit oleh dua samudra besar, yaitu Atlantik dan Pasifik. Orientasi daratan ini telah menghalangi negara ini menjadi sebuah negara besar, dan penguasaan dua samudra perlu dilakukan oleh Amerika Serikat, dan pembangunan Angkatan Laut Amerika Serikat sejak akhir abad ke-19 adalah dampak pengaruh tulisan Mahan ini.

Sementara itu J.C van Leur membawa teori Mahan ke dalam uraiannya tentang kepulauan Indonesia. Van Leur membawa wawasan maritim Mahan dalam kaitan dengan sejarah VOC di Indonesia. Ia menunjuk peranan VOC sebagai kekuatan maritim yang besar, sedangkan Verhoeven menguraikan bahwa peranan VOC pada masa awalnya sebagai alat perang yang bergerak di laut dan yang berhasil mengalahkan

musuh negara induknya, khususnya Spanyol dan Portugis, dan juga mematahkan persaingan dari Inggris di perairan Indonesia. Pada masa sebelum VOC didirikan, para penguasa Belanda telah memikirkan pembentukan kekuatan perang untuk mematahkan kekuatan Spanyol dan Portugis di seberang lautan. Verhoeven berpendapat bahwa VOC didirikan semata-mata hanya untuk berniaga merupakan pendapat yang tidak tepat.

Perbincangan teori Mahan ini memunculkan dua istilah penting dalam sejarah maritim yaitu *sea power* dan *naval power*. *Sea power* mengacu pada kontrol menyeluruh atas lautan, sedang yang kedua mengacu kepada angkatan bersenjata yang terorganisasi di lautan. *Naval power* tidak hanya digunakan untuk penyebutan sebuah negara, namun juga dapat untuk menyebut sebuah Badan/Kompeni dengan sejumlah konsensi yang memiliki kapal-kapal yang dikirim untuk bertempur melawan musuh atau yang digunakan untuk melindungi perniagaan. Pemakaian istilah *naval power* berarti merujuk kembali seluruh hubungan sejarah yang mengutamakan pengaruh laut. VOC lahir dari perang dan selama hidupnya merupakan badan perdagangan dan alat perang sekaligus. Dalam dasawarsa-dasawarsa pertama, VOC dapat dikatakan lebih banyak berperang dari pada berdagang karena pada dasarnya, VOC merupakan sebuah institusi yang bertujuan ganda, yaitu untuk berdagang dan berperang.

Naval power bukan hanya istilah sederhana bagi suatu negara yang menyediakan armada perang untuk merugikan musuhnya, namun ungkapan yang dapat dicapai oleh suatu organisasi politik dan maritim dalam pengaruh timbal balik dengan struktur sosial ekonomi zaman itu yang digunakan untuk melaksanakan tujuan-tujuan perang. Dengan makna ini, *naval power* terjaln di dalam 1) organisasi negara-negara modern, 2) organisasi angkatan laut yang berdiri sendiri, dan 3) perkembangan kapitalisme awal.

BUDAYA MASYARAKAT MARITIM

Di dalam masyarakat maritim, fluktuasi jumlah penduduk terjadi dengan cepat, pertambahan terjadi dengan cepat, namun penyusutannya cepat pula tergantung kepada situasi perdagangan yang dapat berpindah karena penaklukan atau sebab ketidak stabilan (Reid, 1983:145). Selain itu ciri yang utama dari masyarakat maritim sebelum Indonesia modern

adalah strukturnya yang heterogen dan penduduk yang tersebar.

Struktur penduduk yang heterogen ini dijumpai di Sriwijaya pada awal abad ke-10 dan pertengahan abad 12, yang memiliki utusan ke Cina memakai nama Arab. Peranan bangsa Arab pada periode Sriwijaya selain sebagai utusan negara, mereka juga sebagai pedagang (Ricklefs, 2005:27-28). Hal ini diperkuat lagi dengan laporan Ibnu Batuta yang memberi kesan tentang keadaan Samudra Pasai di Sumatera Utara abad ke-14, yang menemukan pegawai-pegawai dan ahli hukum dari seluruh dunia Islam. Sifat penduduk yang heterogen dijumpai oleh Ma-huan yang pernah singgah di pelabuhan-pelabuhan dagang Pulau Jawa seperti Gresik, Tuban, dan Surabaya. Di Tuban didiami lebih ratusan keluarga, di bawah seorang ketua, dan diantaranya terdapat beberapa orang Cina dari Kanton dan Chang-Chou (Kay, 1976:67).

Mobilitas sosial dan politik dalam masyarakat maritim lebih terbuka bagi semua masyarakat dari berbagai profesi, status sosial, agama, dan suku bangsa. Hal ini memungkinkan seseorang mencapai kekuasaan dan status. Di sini dapat dijumpai masyarakat yang sangat berubah-ubah dan tidak menunjukkan pengaruh tempat. Masyarakat maritim sebelum kedatangan bangsa Eropa tidak hanya memiliki mobilitas yang lebih besar dibandingkan dengan kerajaan agraris, namun pada umumnya mereka juga memiliki potensi politik yang lebih terbuka. Keadaan ini berlainan dengan keadaan masyarakat Hindu Jawa agraris yang memiliki hubungan sosial yang kaku dan ikatan budaya yang terpusat ke istana yang memiliki kelayakan kepada penguasa dan mendukung sistem hierarki sosial.

Penguasa, orang Moor dan pedagang merupakan ciri masyarakat maritim di Indonesia sebelum kedatangan bangsa Eropa. Penguasa pada masyarakat maritim tidak dipusatkan pada kharisma seorang raja, seperti tampak di dalam dunia masyarakat agraris orang Jawa. Sukses kekuasaan dapat diterima jika terjadi pewarisan dari raja sebelumnya. Di Malaka, seorang raja ditempatkan di puncak piramida sosial yang didukung oleh penguasa lokal. Peran penguasa di kerajaan maritim lebih besar dibanding dengan penguasa kerajaan Hindu. Penguasa-penguasa di kerajaan Hindu Jawa tinggal jauh di pedalaman, dan menggantungkan hidupnya pada hasil pertanian. Di lingkungan kerajaan maritim realitas kehidupan ekonomi

dipantulkan dalam upacara keagamaan istana. Pada kesempatan ini, raja menerima wakil-wakil pedagang asing dan memberikan tempat bagi mereka dalam upacara istana.

Van Leur berpendapat, bahwa perdagangan Indonesia jaman kuno diselenggarakan oleh dua golongan yakni, *golongan finansial*, yang terdiri dari orang kaya dan hartawan yang menanamkan modal dalam usaha perdagangan, dan golongan pedagang kelontong/pedagang keliling. Hal tersebut merupakan sifat utama perdagangan Asia jaman kuno, dan umumnya barang dagangan terdiri dari barang-barang yang tinggi harganya dan tidak memerlukan tempat banyak misalnya dari India adalah ekspor tekstil dan kapas bermutu tinggi, dari Cina berupa kain sutera, dan porselen. Pengaruh raja-raja serta kepala-kepala lokal dalam perdagangan sangat besar. Ibnu Batuta mewartakan bahwa ia berlayar dari Cina ke Sumatra dengan kapal penguasa Samudra Pasai, dan penguasa Aceh terlibat langsung dalam perdagangan. Dalam perdagangan, hak kekuasaan pemerintah digunakan para pembesar untuk mendapat keuntungan bagi dirinya (Burger, 1962:65).

Pendirian Malaka, tidak lepas dari persekutuan dengan “orang laut”, yaitu perompak-perompak yang lalu lalang di sekitar Selat Malaka, yang memaksa kapal-kapal yang lewat untuk singgah di pelabuhan, sehingga Malaka menjadi pelabuhan internasional (Ricklefs, 2005:57). Struktur pemerintahan di Malaka, disamping seorang raja, terdapat jabatan perdana menteri yang disebut bendahara, dan laksamana menjadi pemimpin angkatan laut kerajaan, yang memiliki kewajiban melindungi sultan dan para bangsawan, dan dalam keadaan perang jabatan ini menjadi penting. Seorang Tumenggung bertugas sebagai menteri peperangan dan pengadilan, di samping hak-haknya atas orang asing, bea cukai, petugas upacara, dan jabatan syah bandar.

HUBUNGAN DAGANG DENGAN INDIA DAN CINA

Dilihat dari sudut kebudayaan, perdagangan jaman kuno yang merintis masuk dan berkembangnya agama Hindu, Budha, dan Islam di Indonesia ini penting perannya. Aktivitas perdagangan maritime yang mengikuti arus angin musim. Menurut van Leur aktivitas ini sepuluh kali lebih penting dari pada dilihat dari arti ekonominya,

karena perdagangan ini telah mempertemukan berbagai macam kebudayaan, ibaratnya seperti benang emas halus di sepanjang pantai (Burger, 1962: 20-21).

Hubungan dagang langsung dengan India nampaknya telah ada di sekitar tahun 50-150 M. Hal ini berdasar keterangan dari seorang kapten kapal Yunani yang menulis *The Periplus of the Erythraean Sea*, yang mewartakan bahwa ia telah melihat kapal Indonesia di teluk Benggala antara tahun 50-150 M. Van Leur dan Wolters berpendapat bahwa hubungan dagang antara India dan Indonesia lebih dulu berkembang daripada hubungan dagang dengan Cina (Poesponegoro, 2005:8).

Perdagangan India pada awal-awal abad Masehi lebih diarahkan ke Barat, yakni ke Laut Tengah dengan Kerajaan Romawi, mencapai puncak keseimbangan di bawah Kaisar Augustus hingga Vespasianus (30 SM – 79 M), dengan komoditi yang diangkut dengan kapal non India. Dampak hubungan India dan Laut Tengah ini bermunculan pelabuhan transito, seperti di Srilangka. Kebutuhan barang-barang import dari Asia Tenggara ke Laut Tengah seperti rempah, karet, kayu wangi menyebabkan munculnya pedagang-pedagang India dan Asia Tenggara untuk mencari barang tersebut di Semenanjung Melayu dan Indonesia.

Akan tetapi ketika hubungan India dan Romawi mulai menurun setelah Vespasianus khawatir persediaan emas Romawi mengalir keluar negeri sebagai alat transaksi perdagangan, maka India mulai berpaling ke Semenanjung Melayu sebagai sumber emas.

Di abad ke-3 kontak dagang antara Indonesia dan India berada di Sumatra, tepatnya di pelabuhan Sumatra sebelah tenggara mula-mula kontak dagang dengan Cina berawal yang melewati Laut Cina Selatan. Keistimewaan pantai Sumatra ini membuat Wolters menyebutnya sebagai pantai istimewa jaman perdagangan awal di Indonesia. Menurut sumber Cina, pusat perdagangan itu adalah Ko-Ying yang dipercaya sebagai tempat terakhir bagi orang-orang India untuk mengambil barang dagangan dari para perantara lokal.

Perdagangan antara Cina dan India melalui selat Malaka memiliki arti penting bagi sejarah Indonesia. Penyerbuan bangsa Mongol dan Tibet ke Cina Utara pada abad ke-4 dan awal abad ke-5, diperburuk lagi dengan rusaknya jalan darat

membuat Cina mulai mencari jalan alternatif ke selatan, yaitu melalui laut.

Keteringgalan Cina ikut meramaikan perdagangan maritime di Asia Tenggara akibat dari gagalnya negeri ini untuk menumpas para lanun yang merajalela disekitar Pantai Fukien dan Kwantung, jadi factor keamanan menjadi alasan utama dari Cina. Barulah pada jaman dinasti Tang abad ke-7, pengaruh Cina ke Negara Asia Tenggara bertambah besar.

Keterlibatan secara langsung pedagang Indonesia dengan Cina ada dua pendapat. Pendapat pertama mengatakan bahwa pedagang-pedagang Indonesia membawa barang dagangan ke Cina dengan kapal Persia, Arab maupun India. Pendapat kedua mengatakan, bahwa kapal Indonesia membawa beberapa pedagang dari Asia Barat yang akan ke Cina. Ada bukti-bukti yang meyakinkan tentang keterlibatan orang Indonesia dalam pelayaran jarak jauh, antara lain dari Fa-Shien yang kembali ke Cina dari India pada awal abad ke-5.

Hubungan dagang antara berbagai kerajaan di Indonesia dengan Cina pada umumnya disimpulkan dari kedatangan utusan mereka. Berita-berita Cina menyebutkan tentang "utusan" Indonesia, sembilan diantaranya datang dari Sriwijaya dan dua orang dari Jawa dan Bali. Di samping membawa surat-surat dari raja mereka, mereka pun membawa barang-barang dagangan untuk ditukar dengan barang dari Cina (Vlekke, 1967:42). Utusan ini kemudian diikuti oleh pedagang swasta, namun tidak semua utusan selalu ada hubungan dengan usaha perdagangan (Poesponegoro, 2005:24).

PENGUASA MARITIM : SRIWIJAYA

Sriwijaya merupakan negara maritim yang kuat, sehingga dapat menguasai seluruh Sumatra, dan mengirimkan ekspedisinya ke Jawa serta menguasai Selat Malaka hingga Tanah Genting Kra. Pada puncaknya Sriwijaya menjadi tuan atas selat Malaka dan menguasai rute perdagangan yang melalui selat ini. Di tahun 1178, seorang penulis Cina, Chou K'u-fei melaporkan bahwa beberapa kapal asing yang lewat akan diserang jika tidak masuk pelabuhan Sriwijaya atau membayar tol (Kay, 1976:74). Kapal-kapal Sriwijaya melakukan pelayaran sendiri antara Cina dan India. Ia juga mengirimkan utusan ke Cina, dan diakui Cina sebagai negara penguasa di Asia Tenggara.

Pelayaran ke bagian timur kepulauan Indonesia menjadi monopoli penduduk. Rempah dari Maluku, terutama cengkih dan pala dikumpulkan di pelabuhan – pelabuhan Jawa dan Sumatra, untuk selanjutnya dikapalkan ke luar negeri. Daerah Sriwijaya sendiri menghasilkan penyus, gading, emas, perak, kemenyan, kapur barus, damar dan lada, serta barang lainnya (Poesponegoro, 2005:84). Hasil bumi dari daerah Sriwijaya ini kemudian dibeli oleh pedagang asing untuk ditukar dengan produk luar negeri, seperti porselen, kain katun dan sutera. Di samping sebagai pusat perdagangan, Sriwijaya juga menjadi pusat ajaran Budha seluruh Asia dan dikunjungi para peziarah selain para pedagang. Ada bukti bahwa Indochina juga mendatangkan naskah-naskah Budha dari Sriwijaya (Sievers, 1974:39).

Sriwijaya berdiri sejak abad ke-7 hingga abad ke-14 ketika kekuasaan Majapahit menggantikan kekuasaannya. Sebelum Majapahit benar-benar runtuh kehidupan perniagaan telah berpindah ke pelabuhan di pantai Jawa, Teluk Siam, Sumatera Utara, Kalimantan Barat, dan Filipina. Chau Ju-Kua menyebut beberapa pelabuhan Indonesia yang dikunjungi oleh kapal-kapal Cina dan Arab dalam abad ke-12 dan 13, tidak hanya Palembang di Sumatera Timur, namun juga di Sunda, Jawa Barat, Sumatera Utara, Kalimantan, dan beberapa kota pelabuhan di pantai utara Jawa.

Setelah Sriwijaya mundur, penguasaan selat Malaka pada abad ke-14 jatuh ke tangan Malaka. Pada waktu orang-orang Eropa datang, Indonesia tidak lagi mendominasi perdagangan seperti masa Sriwijaya, meskipun demikian mereka masih juga terlibat dalam perdagangan di sisi timur Selat Malaka.

SIMPULAN

Jika dilihat dari ribuan pulau yang dimiliki oleh Indonesia, negara ini termasuk negara maritim. Nenek moyang kita pun adalah pelaut ulung, dengan teknologi yang sederhana, mereka telah berlayar sampai di Madagaskar, Afrika Selatan. Jiwa bahari dimiliki oleh kerajaan- kerajaan besar yang pernah menguasai lautan, misalnya Sriwijaya dan Majapahit.

Akan tetapi semenjak datangnya orang Eropa, terutama bangsa Belanda sebagai penguasa bumi Nusantara, para penguasa diikat melalui sejumlah perjanjian yang menghilangkan daerah pantai menjadi milik bangsa Belanda,

dampak yang timbul adalah lama kelamaan jiwa bahari yang dimiliki bangsa Indonesia mulai hilang. Bangsa Indonesia adalah bangsa yang dikelilingi lautan, namun bukan bangsa yang memiliki laut, karena laut telah menjadi milik bangsa Belanda.

Bukti bahwa bangsa Indonesia adalah bangsa bahari adalah diciptakan Amanna Gappa, yaitu Hukum Laut yang terdiri dari 21 pasal yang mengatur tentang pelayaran yang harus ditaati oleh para penguasa di Laut Sulawesi. Jika dilihat dari teori yang dibangun oleh Alfred Thayer Mahan,

ada 6 unsur yang dapat dikategorikan sebuah negara menjadi kekuatan laut, yaitu kedudukan geografi, bentuk tanah dan pantai, luas wilayah, jumlah penduduk, karakter penduduk, jumlah serta sifat pemerintahan termasuk lembaga- lembaga nasionalnya, setidaknya Nusantara telah memenuhi beberapa kriteria tersebut, dan hal ini nampaknya menjadi perhatian kabinet Joko Widodo- Jusuf Kalla. Sebagai anak bangsa yang memiliki negara yang terdiri dari ribuan pulau sudah sepatutnya program Kabinet Kerja ini didukung .

DAFTAR RUJUKAN

- Burger, D.H.1962. *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia I*. Jakarta: Pradnyaparamitha
- Dault, Adyaksa. 2008. *Pemuda dan Kelautan*. Jakarta: Pustaka Cidesindo.
- Kompas, 21 Oktober 2014.
- Lapian, A.B. 2008. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17* . Jakarta: Komunias Bambu.
- Poesponegoro, Marwati Djoned dan Nugroho Notosusanto. 2005. *Sejarah Nasional Indonesia II*. Edisi Pemutakhiran. Jakarta: Balai Pusaka
- Mc Kay, Elaine. 1976. *Studies in Indonesia History*. Australia: Pitman Publishing Pty.
- Ricklefs, M.. 2005. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*. Jakarta: Serambi Ilmu Semesta.
- Sievers, Allen. 1974. *The Mystical World of Indonesia: Culture and Economic Development in Conflict*. London : John Hopkins University Press.
- Van Leur, J.C dan F.R.J Verhoven. 1974. *Teori Mahan dan Sejarah Kepulauan Indonesia*. Jakarta: Bhratara
- Vlekke, Bernard.H.M. 1967. *Nusantara: Sejarah Indonesia*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.