

Indonesia dan Masalah Perbatasan: Beberapa Masalah dalam Perkembangan Daerah Tapal Batas sebagai Bagian Perekonomian Nasional dari Perspektif Sejarah

Yuda B. Tangkilisan

Ikhtisar: Dalam perkembangan sejarah, perbatasan menjadi penting karena berkenaan dengan ruang tinggal. Aspek ruang pula mengacu pada sumber daya ekonomi yang menjadi arus utama bagi kehidupan masyarakat atau bangsa. Indonesia memiliki rentangan garis perbatasan yang sangat panjang dengan sejumlah negeri tetangga. Salah satu permasalahan utama kawasan perbatasan adalah ketimpangan perkembangan ekonomi dengan wilayah negeri tetangga, termasuk di kawasan perbatasan maritim. Kajian awal ini mencoba menyibak permasalahan yang ada dan menawarkan beberapa pemikiran untuk pengembangan kawasan perbatasan bahari. Penggalan potensi kemaritiman dan pengembangan sarana transportasi laut dapat menjadi pendorong perkembangan daerah yang berada di kawasan seperti itu. Sarana perhubungan juga memegang peranan penting dalam melancarkan lalu-lintas angkutan dalam berbagai kegiatan masyarakat. Aspek-aspek perhubungan yang disoroti adalah seperti pelayaran rakyat dan penerbangan perintis. Kedua sarana ini berhubungan langsung dengan pemberdayaan masyarakat luas.

Kata kunci: Perbatasan, bahari, perkembangan ekonomi, transportasi laut, dan ekonomi bahari.

Abstract: In historical development, boundary is critical matter due to related to living space. The aspect of space also concentrates to economical resources that become the mainstream for society as well as national life. Indonesia has a very long boundary line with several neighbor countries. One of the main problems of boundary areas is the unequal economic condition with the neighbor countries, including in the maritime boundary areas. This preliminary study tries to unveil the existing issues and offers some thoughts to develop those areas. The exploration of martime potentates and the developing of sea transportation facilities are able to be a push factor of the provincial growth in such areas. Transportation also plays an important role in developing public traffics. Such modes of transportation are traditional shipping and pioneer aviation. Those two have a direct link to the development of common people.

Key word: Boundaries, maritime, economic growth, sea transportation, and maritime economics.

Pendahuluan

Perbatasan telah lama menjadi bagian dalam perkembangan kehidupan politik. Perselisihan antar bangsa kerap terjadi karena masalah perbatasan, yang juga tidak jarang berujung pada perang. Istilah “perbatasan” memiliki dua cakupan pengertian. Dalam bahasa Inggris, perbatasan disebut sebagai

boundaries dan *frontiers*.

Dalam lingkup yang pertama, perbatasan adalah garis demarkasi yang memisahkan wilayah antar negara. *Frontier*, yang sering digunakan sebagai padanan istilah “perbatasan”, sebenarnya lebih merujuk pada jalur (*zones*) yang membentang dan memisahkan dua wilayah negara.

Dr. Yuda B. Tangkilisan adalah Dosen Senior di Departemen Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya UI (Universitas Indonesia), Kampus UI Depok, Jawa Barat, Indonesia. Alamat emel: yebete@yahoo.com

Padanan istilah *frontier* antara lain adalah *foreland*, *borderland*, atau *march* (Hornby, Cowie & Gimson, 1986; dan Suroyo, 2005).

Konsep perbatasan berkaitan erat dengan gagasan kekuasaan dalam konteks budaya. Dalam perkembangan sejarah dan budaya Eropa, perbatasan menjadi penting karena berkenaan dengan ruang tinggal (*living space*), atau dalam bahasa Jerman disebut *lebensraum*. Aspek ruang mengacu pada sumber daya ekonomi yang menjadi penyangga kehidupan masyarakat atau bangsa.

Gagasan kekuasaan bangsa-bangsa Barat menempatkan perbatasan sebagai bagian dari jangkauan kewenangan dan kepemilikan dalam wujud yang tegas berupa tanda-tanda. Oleh karena itu, wujud perbatasan terdiri atas batas alam dan buatan. Batas alam berbentuk seperti sungai, bukit, pohon, dan lainnya; sedangkan batas buatan (artifisial) seperti pagar, dinding, dan sebagainya.

Konsep perbatasan pada kebanyakan masyarakat Timur, seperti di Nusantara, tidak setegas seperti pada tradisi politik Barat (Eropa). Berbeda dengan lingkup kekuasaan Barat yang menekankan penguasaan wilayah seperti tanah (Krooss & Gilbert, 1972); kekuasaan Jawa, misalnya, seperti yang dikaji oleh beberapa pakar budaya Jawa (Geertz, 1960; dan Anderson, 1972), lebih mementingkan kesetiaan pengikut (manusia) sehingga disebutkan sistem *cacah*, *lungguh*, atau *appanage* yang berkaitan dengan *privileges* (hak istimewa) kelompok elite, bukan pemberian suatu daerah (lahan), melainkan sejumlah penduduk yang dipandang sebagai tenaga kerja.

Oleh karena itu, perbatasan dalam kekuasaan Jawa tidak diwujudkan dalam tanda-tanda tertentu, alamiah atau artifisial, tetapi pengakuan dan kesetiaan *kawula* (rakyat). Wujudnya adalah pemberian upeti atau sejenis pajak dari *kawula* kepada *gusti*

(penguasa). Selanjutnya, hubungan kekuasaan ini dilegitimasi dalam konsepsi *manunggaling kawula lan gusti* atau kebersatuan antara rakyat dan penguasa.

Prof. Dr. Susanto Zuhdi, pakar Ilmu Sejarah dari UI (Universitas Indonesia), menyatakan sebagai berikut:

Membahas kaitan antara keadaan geografi dengan wilayah kekuasaan kerajaan di Indonesia pada masa lampau, dengan sumber lokal, tidaklah mudah. Sumber lokal tidak menerangkan batas-batas wilayah kekuasaan secara jelas. Membicarakan konsep wilayah di kerajaan tradisional Asia Tenggara, pada umumnya tidak dapat dipisahkan dari penduduk. Di kerajaan agraris Jawa, misalnya, wilayah kekuasaan tidak ada artinya jika konsep *cacah* dilepaskan. Pulau-pulau dan perairan yang merupakan wilayah kekuasaan bagi kerajaan maritim seperti Buton, juga tidak berguna tanpa penduduk yang mendiaminya. Berdasarkan historiografi tradisional, *Ajonga* dan *Kanturuna*, pulau-pulau yang dinyatakan sebagai wilayah kerajaan Buton berhubungan dengan konsep penduduk (Zuhdi, 2010:75-76).

Selanjutnya, garis perbatasan adalah suatu bidang vertikal melalui permukaan tanah, lapisan bawah tanah, dan udara. Garis ini membatasi kegiatan-kegiatan yang berlangsung dalam cakupannya. Bentangan di sekitar garis perbatasan merupakan wilayah perbatasan. Lalu, berdasarkan morfologi, perbatasan terdiri atas: (1) *Fisiografi*, yang memiliki unsur alam berupa pegunungan, sungai, perairan, dan daerah terbuka; (2) *Anthropo-geografi*, yang menurut pemisah berdasarkan bahasa dan etnik; dan (3) *Geometri*, yang mengikuti garis imajiner berupa garis-garis Bujur dan Lintang (Hanita, 2002:45-46).

Perbatasan memiliki landasan resmi hukum internasional yang diakui dan disahkan oleh PBB (Persatuan Bangsa-Bangsa) yang dilakukan, baik secara bilateral maupun multilateral. Oleh karena itu, perbatasan memberikan konsekuensi dan implikasi bagi

kepemilikan (properti), kedaulatan, hukum, dan kewarganegaraan untuk bangsa dan negara. Kedaulatan negara di tataran internasional berada pada perbatasan. Apalagi, tidak jarang, daerah perbatasan mengandung kekayaan sumber daya alam, sehingga mengundang klaim dan bahkan pencaplokan wilayah yang memerlukan penyelesaian diplomatik. Namun, tidak jarang ketika jalur perundingan menemui jalan buntu, konflik bersenjata menjadi cara yang ditempuh untuk mengakhiri persoalan.¹

Keadaan Perbatasan Indonesia

Ketika mengumandangkan proklamasi kemerdekaan dan menyusun konstitusi, Bapak-bapak Pendiri (*the Founding Fathers*) bangsa Indonesia tidak menentukan secara jelas batas wilayah untuk negara baru itu. Dalam UUD (Undang-Undang Dasar) 1945 hanya tercantum wilayah yang merdeka adalah wilayah Hindia Belanda dahulu. Secara politik, pengambilalihan wilayah itu terikat pada hukum-hukum yang dibuat sebelumnya. Setelah itu tidak ada usaha nyata untuk menentukan batas wilayah Indonesia secara geografis.

Pada tahun 1957, pemerintah Indonesia mendeklarasikan diri sebagai negara kepulauan, dalam istilah *archipelagic state*, dengan batas-batas yang jelas.² Peristiwa itu dikenal sebagai *Deklarasi Djuanda*. Batas wilayah Indonesia adalah sejauh 12 mil dari garis pantai pulau-pulaunya yang

disatukan dengan garis pengikat yang diambil dari titik-titik terluar dalam jarak tersebut.

Sebelumnya, fondasi hukum perbatasan adalah peraturan peninggalan masa kolonial Hindia Belanda tahun 1939, yang mengatur laut territorial membentang dalam jarak 3 mil dari garis pantai. Peraturan itu adalah *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie 1939* dalam *Staatsblad 1939 no.422* (Kusumaatmadja, 1978).

Untuk memperoleh pengakuan internasional, langkah diplomatik dilakukan oleh pemerintah Indonesia. Deklarasi itu kemudian memperoleh dukungan dan penolakan. Inggris dan Amerika Serikat termasuk kelompok yang keras menolak pernyataan Indonesia tersebut, bersama sekutu-sekutu keduanya seperti Australia, Belanda, Perancis, dan Selandia Baru. Dukungan diperoleh, antara lain, dari Filipina, Ecuador, dan Yugoslavia. Mengatur masalah territorial ini, Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang (Perpu) nomor 4 tahun 1960 dan nomor 8 tahun 1962 dikeluarkan. Dalam proses ini, konsep *Wawasan Nusantara* dan *Tanah-Air* mulai digulirkan (Kusumaatmadja, 1978).

Setelah itu, penentuan batas wilayah negara Indonesia memasuki arena internasional untuk memperoleh pengesahan. Setelah melakukan pendekatan, lobi, dan persuasi, batas wilayah negara kepulauan itu memperoleh pengakuan dan pengesahan pada Konferensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa (*United Nation Conference on the Law of the Sea*) pada tahun 1982.

Walau demikian, penentuan batas yang tegas harus melalui perundingan dengan negara-negara yang terkait. Republik Indonesia memiliki batas wilayah dengan 10 negara tetangga. Batas geografi itu meliputi daratan dan perairan. Sejumlah perjanjian perbatasan telah dilakukan dengan

¹Versi awal tulisan ini merupakan *makalah* dalam Seminar Sejarah di Kabupaten Karimun, Provinsi Kepulauan Riau, yang diselenggarakan oleh Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional, Tanjung Pinang bekerjasama dengan Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata, pada tanggal 6 November 2010.

²Istilah *archipelago*, sebagai rujukan kepulauan, ditinjau kembali oleh pakar Sejarah Bahari atau Maritim Indonesia yang dipelopori Prof. Dr. Adrian B. Lapien. Tampaknya ada pergeseran esensi dari maksud Deklarasi itu, selain di sekitar ketidaksihinggaan pemakaian istilah. Para pakar itu mengganti prinsip "negara kepulauan" menjadi "negara bahari" sehingga Indonesia adalah laut yang ditaburi oleh pulau-pulau. Lihat, selanjutnya, Susanto Zuhdi (2006a); dan Singgih Tri Sulistyono (2009).

beberapa negara tetangga. Namun, masih banyak perjanjian belum dibuat dengan mereka. Beberapa perjanjian yang sempat dibuat, antara lain, dengan Malaysia (1969), Muang Thai (1971), Singapura (1973), India (1974), dan Australia (1973).

Selain upaya politik dan diplomasi internasional yang harus digalakkan, persoalan yang berkaitan dengan daerah perbatasan, antara lain, adalah perkembangan ekonomi. Latar belakang sejarah Indonesia memperlihatkan adanya keterputusan perkembangan ekonomi di beberapa daerah. Kedatangan perusahaan dagang Belanda, VOC (*Vereneegde Oost-Indische Compagnie*), ke Nusantara yang menerapkan politik perang dan monopoli dalam kiprah perdagangannya memberikan pengaruh besar terhadap perekonomian di beberapa tempat.

Kawasan Selat Malaka, yang mulai mengalami kemunduran perdagangan sejak penaklukan Malaka oleh Portugis pada tahun 1511, memasuki stagnasi pada saat VOC muncul. Pedagang Melayu mengalami persaingan hebat dari VOC dan kapal-kapal asing lainnya, terutama Inggris. Menurut Susanto Zuhdi, dunia maritim Asia Tenggara ketika itu menghadapi kapitalisme dan imperialisme yang membatasi ruang gerak kehidupannya. Juga ia menyebut adanya “Budaya Selat”, yang memasukan kawasan Kepulauan Riau sebagai bagiannya (Zuhdi, 2006).

Kemudian, kolonialisme Hindia Belanda tidak mengubah keadaan selain memperpanjang kemandegan ekonomi itu. Politik *Rust en Orde* yang menekankan sektor perkebunan dan kemudian pertambangan, sebagai primadona ekonomi, semakin menjadikan beberapa daerah sebagai periferi terhadap suatu pusat pertumbuhan (*center of growth*).

Di daerah Riau, misalnya, pusat pertumbuhan berada di Bangka, dengan pertambangan timah; Sumatera Timur dengan perkebunan; dan kemudian

Pangkalan Brandan yang merupakan tempat eksplorasi minyak bumi. Sementara daerah lainnya tidak lebih merupakan daerah pinggiran sebagai bagian dari daerah administratif yang harus mendukung kegiatan ekonomi itu. Di bidang perdagangan laut, hegemoni kolonialisme tampak jelas, terutama setelah pendirian perusahaan pelayaran KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*) yang “meminggirkan” pelayaran Nusantara, termasuk pelayaran dan perdagangan Melayu (Sulistiyono, 2003).

Selanjutnya, peninggalan kolonial memperlihatkan pembagian dan pemisahaan jaringan pelayaran, perdagangan, politik, dan budaya di beberapa kawasan, seperti Kalimantan, Nusa Tenggara Timur, dan Kepulauan Riau, yang barangkali di masa itu Riau sebagai kawasan Selat Malaka. Di wilayah-wilayah ini, dua kekuatan kolonialisme menegakkan dan membagi daerah kekuasaan melalui perjanjian-perjanjian yang melahirkan garis serta wilayah perbatasan. Alam budaya Melayu di Sumatera, terutama di kepulauan Riau dan Kalimantan, terbelah menjadi dua berdasarkan kekuasaan kolonial tersebut (Asnan, 2008).

Masa modern, dalam artian sejak pasca Perang Dunia II (1939-1945) yang melahirkan bangsa dan negara-negara baru, melanjutkan pemisahan ini. Ranah budaya Melayu menjadi milik tiga bangsa yang sering disebut sebagai “serumpun”. Namun, perkembangan mutakhir memperlihatkan bahwa negeri tetangga Malaysia giat mengembangkan diri sebagai “pusat budaya Melayu”.

Sementara budaya Melayu, yang jelas-jelas memberikan kontribusi besar pada pembentukan bangsa dan budaya Indonesia di masa Pergerakan Nasional (1908-1945) sebagaimana tampak pada akar dan perkembangan bahasa Indonesia yang menjadi bagian ikrar persatuan ketika Sumpah Pemuda (28 Oktober 1928), dalam kanzanah budaya

nasional tampaknya tidak memberikan sumbangsih yang mendalam, jika tidak ingin mengatakan terpinggirkan (Asnan, 2008).

Kemudian, dalam perkembangan politik, kawasan perbatasan melahirkan dan mengembangkan persoalan masing-masing. Daerah perbatasan memperlihatkan gejala dan keadaan keterbelakangan (terutama secara ekonomi), keterabaian (seperti dari pemerintah pusat), dan keterpencilan (yang berkaitan dengan keadaan prasarana dan sarana perhubungan). Suatu kearifan diperlukan dalam memandang, memahami, dan memperlakukan daerah ini.

Oleh karena itu, dari perspektif sejarah tampak jelas bahwa ketika jaringan komunikasi antar tempat belum terintegrasi dan sentralistik, daerah-daerah “perbatasan” merupakan pusat, atau bagian dalam lingkup geografis masing-masing, bukan perbatasan. Seperti yang diuraikan bahwa kolonialisme menjadikan daerah-daerah itu sebagai pinggiran atau perbatasan. Oleh karena itu, pemahaman tentang daerah perbatasan seyogyanya ditempatkan pada konteks dan proporsi yang sesuai (Zuhdi, 2006b).

Masalah utama dalam menelaah daerah perbatasan terletak pada proses integrasi nasional. Daerah perbatasan memiliki sifat yang rentan terhadap pengaruh yang datang dari negeri tetangga, sehingga menimbulkan faktor-faktor disintegratif dan benih-benih separatisme. Apalagi, daerah ini merupakan kawasan terdepan yang rawan penyeludupan dan tindakan subversif lainnya. Memang, persoalan yang disampaikan ini masih memperlihatkan sudut pandang dari kaca mata pusat dan pendekatan yang legalistik.

Pendekatan mutakhir menunjukkan bahwa kegiatan yang illegal itu memiliki akar kesejarahan dan latar belakang budaya setempat. Oleh karena itu, persoalan di daerah perbatasan

tidak lagi dipahami dalam kerangka pendekatan keamanan dan hukum semata. Persoalan yang lebih relevan adalah masalah perkembangan ekonomi. Ketahanan dan integrasi nasional di tingkat daerah berkaitan erat dengan kemajuan ekonomi.

Pembangunan daerah memperoleh perhatian yang lebih baik pada masa Orde Baru (1966-1998). Namun, orientasi kebijakan pembangunan yang sentralistik dan konsentris menyebabkan pertumbuhan ekonomi antar daerah menjadi tidak seimbang. Sejumlah daerah masih berada pada keadaan tertinggal dibandingkan daerah lainnya, terutama daerah di pulau Jawa. Clifford Geertz dan pakar Sejarah Ekonomi Indonesia lainnya memakai kerangka penjelasan Indonesia *Dalam* (pulau Jawa dan Madura) dan *Luar* (daerah lainnya), yang telah digunakan pada masa penjajahan Hindia Belanda (dalam Lindblad ed., 2002). Ketidakmerataan ini tidak sempat diperbaiki selama masa Orde Baru.

Otonomi daerah merupakan langkah awal untuk membenahi perekonomian daerah yang sempat terabaikan pada masa Orde Baru tersebut. Dalam kebijakan desentralisasi dan dekonsentrasi yang lebih luas ini, pemerintah dan masyarakat daerah menyongsong kesempatan ekonomi yang terbuka, baik di tingkat regional, nasional, maupun internasional. Dalam cakrawala kebijakan nasional ini, daerah diharapkan mengambil prakarsa dan melihat peluang yang membenteng untuk meraih kemajuan sebagai bagian dari pembangunan nasional.

Keunggulan daerah menjadi kunci dalam persaingan meraih kemajuan ini. Keunggulan daerah merentang dari kekayaan SDA (Sumber Daya Alam), kualitas SDM (Sumber Daya Manusia) hingga kesiapan infrastruktur yang dimiliki. *Comparative dan competitive advantages* bertalian erat dengan persoalan *entrepreneurship* (kewirausahaan). Infrastruktur,

beserta sarana perhubungan, menjadi jembatan dan wadah kegiatan serta perkembangan ekonomi yang didorong oleh faktor-faktor tersebut (Nelson, 1977). Dalam pembicaraan ini pembatasan diberikan pada kedua aspek, yakni: kewirausahaan dan faktor perhubungan menjadi perhatian dalam upaya mendorong perkembangan ekonomi daerah perbatasan.³

Membangun Daerah Maritim Perbatasan

Dalam sudut pandang NKRI (Negara Kesatuan Republik Indonesia), daerah perbatasan adalah beranda terdepan negeri, yang nilai strategis dan signifikannya tidak kalah dengan daerah lainnya. Indonesia adalah negeri bahari yang memiliki sejumlah perbatasan laut dengan negeri tetangga. Tentang negeri maritim ini, Hartarto Sastrosoenarto,⁴ Menteri Perindustrian pada masa pemerintah Orde Baru tahun 1980/1990-an, menyatakan sebagai berikut:

[...] sebagai negara maritim, Indonesia harus mempertahankan dan menegakkan kedaulatan atas laut dan perairan miliknya. Berkaitan dengan letaknya yang strategis untuk jalur pelayaran antarbenua dan samudera, kedaulatan ini menjadi penting. Indonesia harus jeli dan

³Pembangunan kawasan perbatasan menjadi agenda berbagai lembaga dan instansi pemerintah, mulai dari BAPPENAS (Badan Perancang Pembangunan Nasional) hingga Kementerian terkait. BAPPENAS memiliki Sub Direktorat Kawasan Khusus Perbatasan yang memiliki program untuk kawasan tersebut; dan Departemen Pemukiman dan Prasarana Wilayah pada tahun 2002, melalui Ditjen (Direktorat Jenderal) Penataan Ruang, sempat membuat Strategi dan Konsepsi Pengembangan Kawasan Perbatasan Negara. Keduanya merupakan contoh yang meninggalkan banyak perencanaan serupa di instansi lainnya, termasuk sejumlah LSM (Lembaga Swadaya Masyarakat) yang menaruh perhatian pada masalah tersebut.

⁴Hartarto Sastrosoenarto adalah mantan Menteri sejak masa puncak Orde Baru hingga awal Reformasi (1984 hingga 1999) yang masih menyimpan keprihatinan dan harapan untuk Indonesia yang maju pada masa mendatang, sebagaimana yang tampak pada karya dan pemikirannya. Lihat, selanjutnya, Hartarto Sastrosoenarto (2006); Carmelia Sukmawati & Yuda B. Tangkilisan (2012); dan Yuda B. Tangkilisan (2012).

cerdik dalam memanfaatkan celah-celah konsepsi laut bebas (*freedom of the seas*) yang dianut negara-negara besar. Apalagi doktrin ini diikuti oleh falsafah pasar bebas (*free market*). Adanya pembuatan perjanjian internasional secara bilateral dan multilateral diperlukan untuk menjamin kedaulatan (dalam Sukmawati & Tangkilisan, 2012:326).

Selanjutnya, Hartarto Sastrosoenarto juga menyatakan sebagai berikut:

Secara ekonomi, kedaulatan atas wilayah laut bertalian erat dengan konsep Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Sejalan dengan perkembangan teknologi, potensi bawah laut mulai diketahui dan bermanfaat besar untuk kesejahteraan bangsa. Potensi perikanan laut Indonesia telah lama disadari dan diolah, namun belum dikelola lebih lanjut untuk memberikan manfaat yang lebih besar. Oleh karena itu, perlu diambil langkah-langkah untuk menertibkan perusahaan asing yang bergerak di bidang penangkapan ikan laut agar Indonesia mendapat manfaat lebih besar. Kandungan minyak, gas, dan mineral bawah laut juga telah diketahui. Sayangnya, selama ini potensi itu lebih banyak dikerjakan oleh pihak asing yang memiliki teknologi dan belum dimanfaatkan secara maksimal untuk pengembangan industri di dalam negeri (dalam Sukmawati & Tangkilisan, 2012:326).

Pengembangan potensi ekonomi maritim tersebut mencakup pendayagunaan sumber daya hayatinya. Malahan dengan skema pohon industri, air laut menyimpan manfaat yang luar biasa untuk dikembangkan lebih lanjut untuk kesejahteraan bangsa. Kawasan maritim juga menyimpan potensi non-hayati seperti pengembangan sebuah tempat rekreasi yang berkaitan dengan kepariwisataan, olahraga air, hingga kesenian bahari. Kesemua ini memerlukan suatu kehendak politik (*political will*) dari pemangku kebijakan negara (Sastrosoenarto, 2006).

Berkenan dengan perbatasan udara, menurut Hartarto Sastrosoenarto, ada suatu persoalan yang perlu segera diselesaikan dengan negeri tetangga. Ia menyatakan bahwa kedaulatan

atas penguasaan udara pun harus dilakukan. Khusus kedaulatan udara atas Provinsi Kepulauan Riau perlu diselesaikan dengan pemerintah Singapura, karena Indonesia telah lama mempunyai kemampuan teknis untuk melaksanakan program pengaturan lalu-lintas udara (Sastrosoenarto, 2006; dan Sukmawati & Tangkilisan, 2012).

Sebagai negeri maritim, peranan angkutan laut tentunya sangat penting. Sehubungan dengan itu, Hartarto Sastrosoenarto mengungkapkan kembali pandangannya sebagai berikut:

Peranan perhubungan untuk mendorong mobilitas manusia dan pengangkutan barang di negara kita amatlah penting. Mobilitas ini mencakup kepentingan ekonomi, pariwisata, dan juga mencari pendidikan yang lebih baik, maupun untuk keperluan pribadi lainnya. Karena itu perlu terus didorong transportasi di berbagai daerah seperti Kalimantan, Maluku, NTT (Nusa Tenggara Timur), dan NTB (Nusa Tenggara Barat). Pemerintah dapat memberikan insentif fiskal bagi perusahaan penerbangan dan perkapalan untuk mengangkut penumpang dan barang-barang untuk daerah-daerah tersebut. Sedangkan untuk daerah terpencil, misalnya daerah pedalaman Kalimantan, Papua, dan Nias, tetap perlu dipertahankan angkutan perintis. Pemerintah dapat segera menangani hal tersebut di atas dengan menawarkan peluang ini kepada pihak swasta (Sastrosoenarto, 2006:131-132).

Kajian tentang sejarah maritim telah dirintis dan dikembangkan oleh Adrian B. Lopian (1987, 1991, 2008, dan 2009), yang dilanjutkan oleh Richard Z. Leirissa (1994), Singgih Tri Sulistiyono (2003), Susanto Zuhdi (2010), dan lainnya. *Deklarasi Djuanda* tahun 1957 memantapkan Indonesia sebagai negara maritim (Kusumaatmadja, 1978). Oleh karena itu, pengembangan sejarah maritim menjadi penting dan sangat relevan untuk menggali potensi dan sumber daya nasional untuk kemajuan bangsa secara keseluruhan. Historiografi sejarah maritim mampu menumbuhkan, memupuk, dan

mendorong kesadaran dan kebanggaan sebagai bangsa bahari (Ali, 2012 dan 2013). Langkah selanjutnya, berbekal kesadaran dan kebanggaan itu, adalah pengembangan budaya maritim.

Budaya maritim akan mendorong dinamika masyarakat, terutama yang berada di kawasan terpencil dan perbatasan, agar mampu mengelola dan mendayagunakan sumber daya alam yang melimpah dengan berbekal ilmu dan pengetahuan yang dimiliki. Dalam tingkat yang paling tinggi, budaya maritim mampu menggerakkan industri maritim yang merupakan motor pertumbuhan ekonomi daerah.

Dengan begitu, ketahanan ekonomi yang tercipta berbalut budaya maritim merupakan perisai untuk pengaruh dan intervensi yang mungkin merasuk dari luar membawa niat destruktifnya ke Indonesia. Dengan sendirinya, sistem pertahanan nasional memperoleh dukungan dan keterlibatan penuh dari seluruh lapisan masyarakat, termasuk yang berada di berbagai pelosok tanah air. Pelayaran rakyat merupakan salah satu unsur pendorong yang mampu mencapai tujuan itu (Sianturi, 2007).

Pelayaran Rakyat

Pelayaran nasional, terutama perusahaan besar dan sedang, sempat berjaya dalam melayani jasa angkutan laut sejak pengakuan kedaulatan negara Indonesia (1949) hingga terbit kebijakan pembesituaan dan pemotongan kapal-kapal yang dianggap tidak laik melaut. Kebijakan ini menurunkan jumlah kapal yang sebelumnya beroperasi. Oleh karena permodalan yang kurang mantap dan prosedur peminjaman yang tidak mudah, pelayaran nasional tidak dapat segera meremajakan armada perkapalannya (TP, 2009).

Sementara, armada pelayaran rakyat tidak tersentuh oleh kebijakan itu. Malahan, pangsa angkutan mereka tidak bertambah besar seperti mengambil-alih peranan pelayaran nasional skala sedang dan besar,

karena daya angkut yang terbatas dan teknologi pelayaran yang sederhana. Juga mereka menghadapi persaingan dari pelayaran perintis, yang menjadi kebijakan angkutan laut pemerintah Indonesia sejak tahun 1950-an.

Sinergi dan kemitraan yang diharapkan tumbuh dan berkembang di antara keduanya tidak selalu terjadi dan berjalan harmonis. Oleh karena itu, pengusaha pelayaran rakyat sulit untuk berkembang menjadi pengusaha perkapalan tingkat menengah, apalagi perusahaan besar. Lagi pula, mereka tidak memperoleh perhatian pemerintah yang semestinya dalam pembangunan sistem transportasi laut nasional yang efisien, tangguh, dan berkelanjutan.

Menghadapi era perdagangan bebas, mereka menghadapi kemungkinan persaingan baru dengan penghapusan kebijakan *cabotage*. Kapal-kapal asing menjadi leluasa untuk masuk ke jalur pelayaran rakyat yang perlahan namun pasti akan menggerogoti keuntungan yang sudah semakin menurun. Oleh karena itu, langkah-langkah penanggulangan harus segera dilakukan sebelum terlambat dan mereka semakin terpuruk, untuk tidak dapat bangkit kembali dalam waktu lama. Penanggulangan itu tidak hanya berupa kebijakan dan keterlibatan pemerintah, pusat dan daerah, melainkan juga terlebih penting bagaimana mendorong semangat dan daya berusaha mereka agar tegar dalam menghadapi tantangan (Tangkilisan, 2010).

Adalah sangat menarik untuk mempelajari permasalahan yang dihadapi oleh pelayaran rakyat dari zaman ke zaman dalam rangka menemukan simpul yang menjadi duduk perkara dan jalan keluarnya di masa lampau sebagai solusi bagi masa kini. Kerangka pikir yang melandasi tujuan ini adalah upaya untuk membangkitkan pelayaran nasional yang telah lama terpuruk. Keadaan ini tidak dapat dibiarkan berlama-lama

mengingat gerbang persaingan global telah terkuak dan mau tidak mau harus dihadapi berikut segala resikonya.

Fokus perhatian mengarah pada pelayaran rakyat di daerah perbatasan dan tertinggal, seperti Kepulauan Riau (Kepri). Walau penyebutan “tertinggal” masih harus diuji dengan statistik perekonomian daerah tersebut.

Kepulauan Riau, yang dibentuk beberapa tahun lalu, telah lama terbuka terhadap kedatangan kapal-kapal dari berbagai tempat dan manca-negara, seiring dengan kejayaan kerajaan pesisir dan pelabuhan seperti Malaka, Aceh, dan Singapura. Sumber daya alam provinsi ini sangat luar biasa, mulai dari bahan tambang hingga hasil maritim. Pelayaran di provinsi ini berada di tengah-tengah tarikan dua pusat perdagangan, yakni Batavia (yang kemudian menjadi Jakarta dalam lingkup nasional) dan Singapura (pada tataran internasional). Penyelundupan yang kerap terjadi di perairan provinsi antara lain melibatkan pelayaran rakyat. Tentunya, kegiatan ini harus dicegah dengan memberikan jalan keluar, berupa pemberian bantuan, fasilitas, hingga pelatihan yang dibutuhkan.

Selanjutnya, pelayaran nasional harus mampu bangkit agar segera bersiap-siap menghadapi persaingan global dalam lingkup perdagangan bebas. Pelayaran nasional, yang mana pelayaran rakyat menjadi bagiannya, merupakan aset strategis dalam membangun pertahanan nasional, terutama di daerah perbatasan yang memiliki kawasan maritim. Pelayaran rakyat dapat menjalankan fungsi itu demi kepentingan nasional dan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Pelayaran rakyat tidak hanya penting dalam melayani angkutan tradisional tetapi juga membuka banyak lapangan kerja. Secara langsung, armada pelayaran rakyat menyerap pelaut dan karyawan perusahaan, walau dalam

jumlah yang terbatas. Lalu, kegiatannya mendorong kesibukan di pelabuhan yang melibatkan beragam pekerja, mulai dari kuli angkut hingga angkutan darat.

Pelayaran rakyat menghubungkan sejumlah tempat yang jaraknya relatif tidak berjauhan. Dalam lintas angkutan itu, jalinan komunikasi antar tempat terbentuk dan membuka ruang saling kesepahaman antar etnik dan budaya. Apabila di masa lampau, zaman kolonial Belanda, pelayaran KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*) menimbulkan dampak sampingan berupa jalinan komunikasi antar penduduk kolonial yang menghasilkan kesadaran bersama, untuk selanjutnya berkembang menjadi rasa cinta tanah-air, pelayaran rakyat pun menyambung dan memelihara jalinan interaksi dalam pembinaan integrasi nasional (Sulistiyono, 2008). Rasa kebersamaan dan cinta tanah-air lebih penting dari sekedar pembinaan teritorial yang dilandaskan pada kekuatan militer, untuk mempertahankan kesatuan dan persatuan bangsa dalam kerangka NKRI.

Pembinaan integrasi nasional tidak dapat lagi hanya bertumpu pada penanaman nilai-nilai atau ideologi dan dengan pendekatan keamanan. Perkembangan global dewasa ini memperlihatkan bahwa pemberdayaan masyarakat dan perkembangan ekonomi memainkan peranan penting dalam pembinaan itu. Pelayaran rakyat, sebagai salah satu pelaku ekonomi di daerah-daerah terpencil dan perbatasan, mampu memainkan peran penting dalam proses pembinaan integrasi nasional. Namun, pemahaman mengenai peran strategis pelayaran rakyat dalam menggerakkan perekonomian di daerah dan mendorong proses integrasi nasional belum dipahami secara meluas di masyarakat, termasuk di kalangan pengambil keputusan, baik di tingkat pusat maupun di daerah (Wibowo &

Tangkilisan, 2011:66).

Penerbangan Perintis

Keadaan geografi Indonesia yang sedemikian beragam, mulai dari perairan hingga pegunungan, mempengaruhi keadaan daerahnya. Banyak daerah masih belum terbuka, atau terpencil, dan sulit dijangkau. Seperti, misalnya, banyak tempat pemukiman penduduk sulit untuk dijangkau oleh moda angkutan darat, oleh karena keadaan alamnya berupa dataran tinggi, lereng, dan hutan lebat sehingga pembangunan sarana jalan raya menghadapi medan yang berat dan berbiaya tinggi, beserta dampak lingkungan yang rentan (Tangkilisan & Pradjoko, 2009).

Selanjutnya, pulau Kalimantan yang memiliki topografi berupa sungai, rawa, dan hutan lebat memiliki tingkat kesulitan pembangunan sarana angkutan jalan raya yang kurang lebih serupa. Sementara, pulau ini memiliki garis perbatasan yang panjang dengan negeri tetangga, Malaysia dan Brunei Darussalam. Juga tingkat kesejahteraan antara penduduk di wilayah perbatasan dibandingkan negeri tetangga sangat tidak seimbang. Penduduk perbatasan Indonesia masih berada dalam tingkat perkembangan yang tertinggal, bahkan sebagian mereka bergantung pada pasokan dari negeri tetangga untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Keadaan wilayah perbatasan di daerah-daerah lainnya dalam konteks tertentu memperlihatkan permasalahan yang tidak jauh berbeda (Jinca & Raga, 2008).

Di tengah-tengah keterbatasan moda transportasi darat dan laut, pilihan lainnya adalah angkutan udara. Memang, pembangunan angkutan udara mampu memenuhi kebutuhan masyarakat dalam melakukan segala kegiatan mereka, terutama lintas daerah. Sesungguhnya, sejarah angkutan udara nasional telah bermula sejak masa perjuangan kemerdekaan

dan pengakuan kedaulatan Indonesia (1945-1949). Pada tahun 1949, misalnya, sebuah perusahaan penerbangan komersial didirikan. Namun oleh karena pengaruh keadaan di tanah-air, wilayah operasinya berada di Birma (Myanmar sekarang). Pengelolaan perusahaan yang baik memungkinkannya untuk melakukan penambahan armada penerbangan, yang pada saat pembubarannya, aset itu diserahkan kepada pemerintah Birma (Tangkilisan, 2011).

Segera setelah pengakuan kedaulatan, pengaturan angkutan udara nasional dilakukan untuk kepentingan membangun suatu bangsa dan negara baru. Sesuai dengan ketentuan Perjanjian KMB (Konferensi Meja Bundar), suatu perusahaan patungan penerbangan nasional, antara KLM (*Koninklijke Luchtvaart Maatschappij*) dan pemerintah Republik Indonesia, dibentuk yang diberi nama *Garuda Indonesian Airways* (GIA). Namun kebijakan pemerintah tidak hanya berhenti pada upaya ini.

Setelah pendirian perusahaan penerbangan komersial berikutnya, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1962, pada tanggal 6 September 1962, dan yang dinamakan Merpati Nusantara Airlines (MNA), kebijakan yang berkaitan dengan pembangunan daerah terpencil dicanangkan. Bermula dari gagasan membuat “Jembatan Udara Kalimantan”, yang sebagaimana disebutkan memiliki keadaan alam yang sulit untuk dijangkau, pada tahun 1962, MNA diberi tugas untuk melaksanakan penerbangan perintis. Signifikansi penerbangan perintis tampak pada kutipan sebagai berikut:

Pelayanan angkutan udara lainnya yang tidak kalah penting dan menyangkut pembinaan integrasi bangsa serta integritas wilayah adalah penerbangan perintis. Pelayanan angkutan ini tidak memberikan keuntungan, malahan dari penghitungan ekonomi lebih

banyak menimbulkan kerugian. Namun pelayanan jasa angkutan nasional tidak selalu bertumpu pada pertimbangan ekonomi. Pertimbangan politik dan juga budaya tidak dapat diabaikan. Hal yang tidak kalah penting adalah perwujudan komunikasi dan transportasi antar-daerah di tanah air yang semakin lancar dengan adanya penerbangan perintis, termasuk antara pusat dan daerah. Selain itu, aspek strategi pertahanan tidak boleh dilupakan, karena melalui jaringan penerbangan ini, daerah-daerah perbatasan dan terpencil menjadi terawasi dan merupakan bagian dari komunikasi nasional [...]. Dewasa ini, penerbangan perintis masih menjadi andalan. Setelah lebih dari 60 tahun merdeka (*Angkasa*, No.3, XXV, 1975:7).

Juga perhatikan kutipan langsung berikut ini:

Dewasa ini, penerbangan perintis masih menjadi andalan. Setelah lebih dari 60 tahun merdeka, masih banyak daerah yang belum terjangkau jaringan perhubungan nasional. Pertumbuhan dan perkembangan ekonomi yang tidak merata, terutama setelah krisis moneter yang melanda, menjadikan pembangunan suatu jaringan nasional sebagai sesuatu yang sangat penting dan mendesak. Apalagi di daerah-daerah perbatasan, godaan perbedaan kemajuan ekonomi dari negeri tetangga harus diatasi, sehingga tidak menimbulkan anggapan terabaikan yang dapat mengganggu ikatan persatuan dan kesatuan nasional. Pembangunan jaringan dan sarana transportasi, terutama angkutan udara karena fungsinya yang strategis dan segera, menjadi prioritas utama (Tangkilisan & Pradjoko, 2009:103).

Signifikansi masalah dirgantara dalam konteks negeri bahari, dan keterkaitannya dengan sistem angkutan nasional, memberikan gambaran bahwa kenyataan sebagai negeri bahari, Indonesia tidak serta-merta menjadikan sarana perhubungan laut yang utama dan satu-satunya. Kemajuan teknologi memungkinkan pengembangan angkutan udara yang bisa jadi lebih efisien dan efektif dalam melayani tempat-tempat yang terpisah oleh laut.

Demikian pula seharusnya pola pikir tentang penyeliaan, penjagaan, serta pembangunan keamanan

dan perbatasan maritim. Tumpuan kekuatan tidak harus membangun suatu armada laut yang besar, yang tentu saja memerlukan biaya tidak sedikit. Mungkin yang dapat menjadi pertimbangan adalah sistem pertahanan terpadu yang melibatkan pembangunan kekuatan udara. Dalam pada itu, kebesaran, keluasan, dan potensi laut akan kelihatan lebih jelas apabila dilihat dari atas, daripada dari daratan, seperti dari bukit dan pantai (Tangkilisan, 2010:125; dan Tangkilisan, 2011:409-422).

Kesimpulan

Masalah perbatasan tidak hanya berada dalam lingkup wilayah kedaulatan, tetapi juga merupakan suatu pola pikir (*mindset*), terutama berkenaan dengan keterpencilan dan keterbelakangan. Dalam perspektif Tanah-Air, semua daerah adalah pusat dan tidak ada daerah atau kawasan pinggiran. Namun, Indonesia tidak mengenal struktur pusat dan daerah sebagai ikatan sub-ordinasi, melainkan sebagai suatu kesatuan yang mencerminkan delegasi dan pembagian kekuasaan dalam mengelola bangsa dan negara yang memiliki bentangan wilayah yang sedemikian luas untuk mencapai tujuan bersama, seperti kesejahteraan yang merata.

Aspek-aspek yang dibahas dalam tulisan singkat ini masih perlu dikembangkan dan diperdalam dari berbagai sumber dan kerangka sudut pandang interdisipliner. Memang, karya ini lebih dimaksudkan sebagai kajian awal dalam mengeksplorasi permasalahan untuk dikembangkan lebih lanjut dalam forum diskusi dialogis dan konstruktif. Permasalahan daerah merupakan permasalahan bersama dalam konteks bertanah-air satu. Perjumpaan intelektual akan lebih memperkaya pemahaman mengenai dimensi perkembangan tanah-air dalam segala kompleksitas dan keunggulannya.

Pemahaman dari sudut pandang sejarah diharapkan mampu menyokong pencapaian maksud tersebut. Juga berbagai pemikiran dari tokoh-tokoh yang pernah mengisi perjalanan dan kelangsungan bangsa dan negara ini, tampaknya perlu digali dan digalakkan agar tidak tertinggal oleh waktu, sehingga wacana dan pengetahuan yang penting, perlu, dan bermanfaat besar tidak menghilang tanpa disadari. Bangsa yang besar adalah bangsa yang menghargai jasa pahlawan-pahlawannya.

Bibliografi

- Ali, Ismail. (2012). "Culturing Maritime Elements in Malay Proverbs: A Preliminary Observation" dalam *TAWARIKH: International Journal for Historical Studies*, Vol.4(1), hlm.21-36.
- Ali, Ismail. (2013). "The Teaching and Learning of Maritime History in Strengthening the National Identity in Malaysia-Indonesia: Challenges and Future". *Makalah* dalam Seminar Internasional tentang Sejarah dan Pendidikan Sejarah di Kampus UVRI [Universitas Veteran Republik Indonesia], Makassar, Sulawesi Selatan, pada tanggal 19-21 Mei.
- Anderson, Benedict R.O'G. (1972). *The Concept of Power in Javanese Culture*. Ithaca, New York: Cornell University Press.
- Angkasa [majalah], No.3, XXV, 1975, di Jakarta.
- Asnan, Gusti. (2008). "Pusat – Pinggiran Dunia Melayu di Nusantara: Dahulu dan Sekarang" dalam *SOSIOHUMANIKA: Jurnal Pendidikan Sains Sosial dan Kemanusiaan*, Vol.1(1), hlm.13-26.
- Geertz, Clifford. (1960). *The Religion of Java*. New York: The Free Press Glencoe.
- Hanita, Margaretha. (2002). "Strategi Pertahanan di Wilayah Perbatasan dengan Negara Tetangga dalam Perspektif Ketahanan Nasional: Studi Kasus Daerah Perbatasan di Kalimantan, Papua, dan Timor Barat". *Disertasi Doktor Tidak Diterbitkan*. Jakarta: Program Studi Kajian Strategik Ketahanan Nasional, Pascasarjana UI [Universitas Indonesia].
- Hornby, A.S., A.P. Cowie & A.C. Gimson. (1986). *Oxford Advanced Learner's Dictionary of Current English: Regularly Updated*. Oxford: Oxford University Press.
- Jinca, M. Yamin & Paulus Raga. (2008). "Kondisi Layanan Angkutan Laut Perintis di Daerah Tertinggal" dalam *Warta Penelitian*

- Perhubungan*, Vol.20, No.11.
- Krooss, Herman E. & Charles Gilbert. (1972). *American Business History*. Englewood Cliff, NJ: Prentice-Hall, Inc.
- Kusumaatmadja, Mochtar. (1978). *Bunga Rampai Hukum Laut*. Jakarta: Bina Cipta.
- Lapian, Adrian B. (1987). "Kebudayaan Bahari di Kawasan Laut Sulawesi". *Makalah dalam Seminar Kebaharian ASEAN*, diselenggarakan oleh LIPI [Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia] di Museum Nasional, Jakarta, Indonesia.
- Lapian, Adrian B. (1991). "Sejarah Nusantara, Sejarah Bahari". *Naskah Pidato Pengukuhan Guru Besar Ilmu Sejarah di Fakultas Sastra UI (Universitas Indonesia)*, Kampus UI Depok, Jawa Barat, Indonesia.
- Lapian, Adrian B. (2008). *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Lapian, Adrian B. (2009). *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Leirissa, Richard Z. (1994). *Halmahera Timur dan Raja Jailolo: Pergolakan Sekitar Laut Seram Awal Abad 19*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Lindblad, J. Thomas [ed]. (2002). *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar & Pusat Studi Sosial Asia Tenggara.
- Nelson, Robert E. (1977). "Entrepreneurship Education in Developing Countries" dalam *Asian Survey*, Vol.17, No.9 [September], hlm.880-885.
- Sastrosoenarto, Hartarto. (2006). *Industrialisasi serta Pembangunan Sektor Pertanian dan Jasa Menuju Visi Indonesia 2030*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Sianturi, Eddy M.T. (2007). "Pemberdayaan Armada Pelayaran Rakyat Guna Mendukung Optimalisasi Penyelenggaraan Pertahanan Negara: Studi Kasus Pelabuhan Sunda Kelapa" dalam [http://buletinlitbang.de\[han.go.index.asp?vnomor=20&mnorutisi=7](http://buletinlitbang.de[han.go.index.asp?vnomor=20&mnorutisi=7) [diakses di Jakarta, Indonesia: 27 Desember 2012].
- Sukmawati, Carmelia & Yuda B. Tangkilisan. (2012). *Perjalanan, Pemikiran, dan Karya Hartarto Sastrosoenarto: Menteri Perindustrian 1983-1993, Menteri Koordinator 1993-1999*. Jakarta: Yayasan Pidi.
- Sulistiyono, Singgih Tri. (2003). *The Java Sea Network: Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s*. Leiden, Netherlands: Leiden University Press.
- Sulistiyono, Singgih Tri. (2006). "Laut Jawa sebagai Faktor Integratif Wilayah Indonesia: Sebuah Refleksi Historis tentang Periode Kolonial Belanda". *Makalah dalam Diskusi Arung Sejarah Bahari I*, Jakarta-Surabaya, pada tanggal 24 Juli.
- Sulistiyono, Singgih Tri. (2008). "Sejarah Maritim Nusantara: Perkembangan dan Prospeknya". *Makalah dalam Seminar Arkeologi Maritim di Kampus UI [Universitas Indonesia]*, Depok, pada tanggal 15 Februari.
- Suroyo, A.M. Djuliaty. (2005). "Problems of Sources and Methods in Indonesian Maritim History" dalam *HISTORIA: Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol.VI, No.11 [Juni].
- Tangkilisan, Yuda B. & Didik Pradjoko. (2009). "Peranan Penerbangan Perintis dalam Integrasi Nasional dan Perkembangan Ekonomi di Kalimantan Barat, Nusa Tenggara Timur, dan Papua". *Laporan Penelitian Tidak Diterbitkan*. Depok: Hibah Strategis Nasional Direktorat Riset dan Pengabdian Masyarakat UI [Universitas Indonesia].
- Tangkilisan, Yuda B. (2010). "Laut di Antara Berkah dan Kutukan" dalam *Prisma: Majalah Pemikiran Sosial-Ekonomi*, Vol.29, No.1 [Januari], hlm.119-125.
- Tangkilisan, Yuda B. (2011). "Penerbangan Perintis dalam Integrasi Nasional dan Perkembangan Ekonomi Kawasan Persisir: Suatu Kajian Awal" dalam Dyah R. Sudibyanto & Raditya Jati Hisbaron [eds]. *Prosiding Seminar Perubahan Iklim di Indonesia: Mitigasi dan Strategi Adaptasi dari Tinjauan Multidisiplin*. Yogyakarta: Sekolah Pascasarjana UGM [Universitas Gadjah Mada], hlm.409-422.
- Tangkilisan, Yuda B. (2012). "The Impossible is Possible: Hartarto Sastrosoenarto and Industrialization in Indonesia, 1983-1993" dalam *TAWARIKH: International Journal for Historical Studies*, Vol.4(1), hlm.83-102.
- TP [Tim Penyusun]. (2009). "Sejarah Departemen Perhubungan: Dinamika Transportasi di Indonesia dari Masa ke Masa". *Laporan Penelitian Tidak Diterbitkan*. Jakarta: Badan Penelitian dan Pengembangan Dephub RI [Departemen Perhubungan Republik Indonesia].
- Wibowo, Priyanto & Yuda B. Tangkilisan. (2011). "Pelayaran Rakyat dalam Integrasi Nasional dan Perkembangan Ekonomi Kepulauan Riau dan Maluku Utara, 1950-2010". *Laporan Penelitian Tidak Diterbitkan*. Depok: Hibah Riset Strategis Nasional UI [Universitas Indonesia].
- Zuhdi, Susanto. (2006a). "Laut, Sungai, dan Perkembangan Peradaban Dunia Maritim Asia Tenggara, Indonesia, dan Metodologi Struktural". *Makalah dalam Konferensi Nasional Sejarah VIII di Jakarta*.
- Zuhdi, Susanto. (2006b). "Mengapa Bukan Pulau Terdepan?" dalam surat kabar *Kompas*. Jakarta: 5 September.
- Zuhdi, Susanto. (2010). *Sejarah Buton yang Terabaikan: Labu Rope Labu Wana*. Jakarta: Rajawali Pers.