

SINDANG

JURNAL PENDIDIKAN SEJARAH DAN KAJIAN SEJARAH

Vol. 8 No. 2 Juli-Desember 2026

Pelestarian Budaya Maritim Sumatera Selatan Ditinjau Dari Koleksi Fragmen Kapal
Di Museum Sriwijaya

Citra Ayu Virginia Pama, LR. Retno Susanti

Maritime Innovation and Restructuring Of The Nusantara Shipping Network In
The Traffic Of History

Muhammad Rafi Rabbani, Leli Yulifar

Pengembangan Materi Perang Teluk Persia (Iran–Irak) 1980–1988 Dalam Pembelajaran Sejarah
Tingkat Lanjut di SMA Negeri 1 Lahat

Lagut, Supian, Berlian Susetyo, Sarkowi

Dinamika Pondok Pesantren Tremas Pacitan Pasca Masa Fatrah (1952-1965)

Roro Willis, Wildhan Ichzha Maulana

Peran Jalur Rempah dan Dakwah Dalam Perdagangan Maritim Kesultanan Palembang Darussalam
Dalam Penyebaran Islam (Abad XVI–XIX)

Agus Susilo, Ira Miyarni Sustianingsih, Ratna Wulan Sari, Andriana Sofiarini

Peran Indonesia Dalam Pembentukan Dan Perkembangan Association Of Southeast Asian Nations
Riduan, Yuliana Sitanggang, Anisa Barokah



Dewan Redaksi

SINDANG: Jurnal Pendidikan Sejarah dan Kajian Sejarah

Editor in Chief

Yeni Asmara, M.Pd. (Universitas PGRI Silampari)

Section Editor

Ira Miyarni Sustianingsih, M.Hum (Universitas PGRI Silampari)

Reviewer/Mitra Bestari

Prof. Dr. Sariyatun, M.Pd., M.Hum. (Universitas Sebelas Maret)

Prof. Kunto Sofianto, M.Hum., Ph.D. (Universitas Padjadjaran)

Dr. Umasih, M.Hum. (Universitas Negeri Jakarta)

Administrasi

Dr. Viktor Pandra, M.Pd. (Universitas PGRI Silampari)

Dr. Doni Pestalozi, M.Pd. (Universitas PGRI Silampari)

Dewi Angraini, M.Si. (Universitas PGRI Silampari)

Alamat:

Jl. Mayor Toha Kel Air Kuti Kec. Lubuk Linggau Timur 1 Kota Lubuk Linggau 31626

Website: <http://ojs.stkippgri-lubuklinggau.ac.id/index.php/JS/index>

Email: jurnalsindang@gmail.com

SINDANG: JURNAL PENDIDIKAN SEJARAH DAN KAJIAN SEJARAH
Vol. 8 No. 2 (Juli-Desember 2026)

	Halaman
Dewan Redaksi	i
Daftar Isi	ii
1. Pelestarian Budaya Maritim Sumatera Selatan Ditinjau Dari Koleksi Fragmen Kapal Di Museum Sriwijaya <i>Citra Ayu Virginia Pama, LR. Retno Susanti</i>	37
2. Maritime Innovation and Restructuring Of The Nusantara Shipping Network In The Traffic Of History <i>Muhammad Rafi Rabbani, Leli Yulifar</i>	41
3. Pengembangan Materi Perang Teluk Persia (Iran–Irak) 1980–1988 Dalam Pembelajaran Sejarah Tingkat Lanjut di SMA Negeri 1 Lahat <i>Lagut, Supian, Berlian Susetyo, Sarkowi</i>	48
4. Dinamika Pondok Pesantren Tremas Pacitan Pasca Masa Fatrah (1952-1965) <i>Roro Wilis, Wildhan Ichzha Maulana</i>	53
5. Peran Jalur Rempah dan Dakwah Dalam Perdagangan Maritim Kesultanan Palembang Darussalam Dalam Penyebaran Islam (Abad XVI–XIX) <i>Agus Susilo, Ira Miyarni Sustianingsih, Ratna Wulan Sari, Andriana Sofiarini</i>	61
6. Peran Indonesia Dalam Pembentukan Dan Perkembangan Association Of Southeast Asian Nations <i>Riduan, Yuliana Sitanggang, Anisa Barokah</i>	66

INOVASI MARITIM DAN RESTRUKTURISASI JARINGAN PELAYARAN NUSANTARA DALAM LINTASAN SEJARAH

Muhammad Rafi Rabbani*¹, Leli Yulifar²
Universitas Pendidikan Indonesia

Alamat korespondensi: rafirabbani62@gmail.com

Diterima: 11 Februari 2026; Direvisi: 05 April 2026; Disetujui: 13 Juli 2026

Abstract

This article examines the role of maritime innovation in driving the restructuring of the Nusantara shipping network throughout history, from the Hindu-Buddhist period, the Islamic period, to the early arrival of Westerners. The sea was positioned as a strategic historical space, not only as a means of mobility and trade, but also as a medium for cultural exchange, technology, and power. This research uses a literature study method with a historical approach to trace the development of shipping networks chronologically and analyze their relationship to social, economic, and political dynamics. The results of the study indicate that maritime innovation, including developments in ship technology, navigation systems, port management, and shipping organizations, was a key factor in changing the structure of the Nusantara shipping network. Maritime kingdoms such as Srivijaya, Majapahit, and Islamic sultanates built their political power and legitimacy through control of strategic sea lanes and ports, reflecting the character of thalassocratic power. During the Islamic period, shipping networks strengthened and played a significant role in the intensification of inter-island trade, the formation of cosmopolitan port cities, and the spread of Islam through peaceful mechanisms. However, the restructuring of shipping networks also had complex implications in the form of interregional inequality and changing power relations, particularly after the arrival of Western nations. This study emphasizes that maritime innovation cannot be understood solely as technical progress, but rather as a historical process that reshaped the economic, social, and political order of the Nusantara maritime world.

Keywords: Maritime Innovation, Shipping Network, Nusantara

Abstrak

Artikel ini mengkaji peran inovasi maritim dalam mendorong restrukturisasi jaringan pelayaran Nusantara dalam lintasan sejarah, sejak masa Hindu-Buddha, periode Islam, hingga awal masuknya bangsa Barat. Laut diposisikan sebagai ruang historis yang strategis, tidak hanya sebagai sarana mobilitas dan perdagangan, tetapi juga sebagai medium pertukaran budaya, teknologi, dan kekuasaan. Penelitian ini menggunakan metode studi pustaka dengan pendekatan historis untuk menelusuri perkembangan jaringan pelayaran secara kronologis serta menganalisis keterkaitannya dengan dinamika sosial, ekonomi, dan politik. Hasil kajian menunjukkan bahwa inovasi maritim, meliputi perkembangan teknologi kapal, sistem navigasi, pengelolaan pelabuhan, dan organisasi pelayaran, menjadi faktor kunci yang mengubah struktur jaringan pelayaran Nusantara. Kerajaan-kerajaan maritim seperti Sriwijaya, Majapahit, dan kesultanan-kesultanan Islam membangun kekuatan dan legitimasi politiknya melalui penguasaan jalur laut dan pelabuhan strategis, mencerminkan karakter kekuasaan thalassokratis. Pada masa Islam, jaringan pelayaran semakin menguat dan berperan penting dalam intensifikasi perdagangan antarpulau, pembentukan kota-kota pelabuhan kosmopolitan, serta penyebaran Islam melalui mekanisme damai. Namun, restrukturisasi jaringan pelayaran juga menimbulkan implikasi kompleks berupa ketimpangan antardaerah dan perubahan relasi kekuasaan, terutama setelah masuknya bangsa Barat. Kajian ini menegaskan bahwa inovasi maritim tidak dapat dipahami semata sebagai kemajuan teknis, melainkan sebagai proses historis yang membentuk ulang tatanan ekonomi, sosial, dan politik dunia maritim Nusantara.

Kata Kunci: Inovasi Maritim, Jaringan Pelayaran, Nusantara

A. PENDAHULUAN

Sejarah Nusantara tidak dapat dipisahkan dari laut sebagai ruang vital yang membentuk mobilitas, interaksi, dan integrasi antar masyarakat kepulauan. Dalam konteks ini, jaringan pelayaran berfungsi sebagai infrastruktur historis yang memungkinkan pertukaran barang, manusia, gagasan, dan kekuasaan lintas wilayah. Namun, jaringan tersebut tidak bersifat statis. Ia mengalami perubahan signifikan seiring dengan muncul dan berkembangnya inovasi maritim, baik dalam bentuk teknologi kapal, sistem navigasi, maupun organisasi pelayaran. Dalam kiprahnya, Nusantara merupakan jembatan perdagangan besar antara benua Asia dan Australia. Selain dari itu Nusantara juga terletak di antara jalur perdagangan kuno terbesar pada zamannya yaitu antara India dan Cina (Pustaka, 2008: 97). Dari letak jalur perdagangan tersebut menjadikan Nusantara di beberapa zaman menjadi wilayah maritim yang cukup menjanjikan sesuai dengan bentuk wilayah yang berbentuk kepulauan. Beberapa kerajaan di Nusantara pernah menjadi kerajaan Maritim terbesar, sebut saja seperti Sriwijaya, Majapahit sampai ke beberapa kesultanan Islam.

Pada masa sejarah kuno, Nusantara dikenal dengan wilayah yang berbasis ekonomi maritim. Dengan bentuk wilayah kepulauan membuat Nusantara mendukung bagi rakyatnya untuk mencukupi hidupnya di pesisir pantai. Seperti kita ketahui masyarakat kuno di Nusantara tersebar di berbagai pesisir pantai. Hal ini menjadikan garis pantai Nusantara menjadi tempat ramai entah itu dari masyarakat lokalnya maupun pendatang. Nusantara dikenal memiliki pelabuhan besar yang terletak seperti di Selat Sunda dan Selat Malaka. Kedua wilayah tersebut merupakan wilayah dengan aktivitas dagang tersibuk pada zamannya. Abad ke-7 Masehi jalur pelayaran dan perdagangan di wilayah perairan nusantara bagian barat yang paling sering dilayari adalah Selat Malaka, Selat Bangka, Selat Gelasa serta Selat Karimata (Sholeh, 2019: 27).

Pelabuhan memiliki peran penting dalam jalur perdagangan laut. Pelabuhan dapat berfungsi sebagai sarana untuk mendarat, transaksi dagang (pasar), dan pemenuhan bahan-bahan untuk pelayaran jarak jauh, seperti air bersih dan bahan makanan (Sumerata, 2022: 2).

Semasa berjayanya maritim Nusantara, maka masyarakatnya melakukan berbagai riset dan mencari inovasi guna mempertahankan kejayaan maritim

Nusantara. Inovasi maritim telah berperan sebagai faktor pendorong utama dalam transformasi jaringan pelayaran Nusantara. Jika kita melihat catatan sejarah, letak Selat Malaka ini mengundang para pedagang dari Asia Tenggara untuk melebar ke berbagai wilayah. Hal ini membuat para pedagang khususnya dari Nusantara mengenal perdagangan internasional. Jalur perdagangan yang dikuasai kerajaan misalnya Sriwijaya menjadi semakin ramai dan penting. Inovasi yang disuguhkan oleh Sriwijaya pun berupa jaminan keamanan bagi para pedagang yang berlalu lalang melewati daerah ini. Hal ini menyebabkan meramainya daerah Sriwijaya dengan para pedagang dari Arab, Cina, Persia dan India (Sholeh, 2017: 98).

Hal ini membuat Sriwijaya mempunyai kontrol atas wilayah strategisnya seperti menguasai arus logistik maritim, meluaskan pengaruh politik maritim, dan memperkuat posisi sebagai aktivitas ekonomi regional. Hal ini memperkuat peran Sriwijaya sebagai pusat transit dan redistribusi barang dagangan, sekaligus memungkinkan kerajaan mengenakan bea dan pajak atas kapal-kapal asing yang melintas di wilayah perairannya (Wijaya, 2025: 2).

Inovasi maritim membuka peluang integrasi wilayah yang lebih intensif, tetapi pada saat yang sama menciptakan ketimpangan baru antara wilayah yang terhubung langsung dengan jalur pelayaran utama dan wilayah yang tersisih. Selain itu, perubahan jaringan pelayaran turut memengaruhi struktur tenaga kerja maritim, peran pelaut lokal, serta relasi kekuasaan antara aktor lokal dan kekuatan eksternal, khususnya pada masa kolonial dan awal modern. Dengan demikian, inovasi maritim tidak dapat dipahami semata-mata sebagai kemajuan teknis, melainkan sebagai proses historis yang membentuk ulang tatanan dunia maritim Nusantara.

Berdasarkan paparan pendahuluan tersebut, penelitian ini berupaya mengkaji bagaimana inovasi maritim mendorong restrukturisasi jaringan pelayaran Nusantara dalam lintasan sejarah. Dengan menempatkan teknologi sebagai variabel historis yang berinteraksi dengan faktor ekonomi, sosial, dan politik, kajian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai perubahan dunia maritim Nusantara serta kontribusinya terhadap pembentukan dinamika kawasan kepulauan Indonesia secara lebih luas.

B. Metode Penelitian

Artikel ini disusun dengan menggunakan metode studi pustaka (library research) yang dipadukan dengan pendekatan historis untuk menganalisis suatu fenomena dalam konteks perkembangan waktu dan perubahan strukturalnya. Studi pustaka dipilih sebagai strategi metodologis utama karena memungkinkan peneliti menelusuri, mengkaji, dan mensintesis berbagai sumber tertulis yang relevan, baik berupa buku ilmiah, artikel jurnal, arsip sejarah dan laporan penelitian. Selain itu artikel ini juga mengintegrasikan pendekatan historis guna memahami objek penelitian sebagai proses yang dinamis, bukan sebagai peristiwa yang berdiri sendiri. Melalui pendekatan ini, artikel berupaya merekonstruksi perkembangan fenomena yang dikaji secara kronologis dengan menelusuri kesinambungan dan perubahan dari waktu ke waktu. Analisis dilakukan dengan memperhatikan konteks sosial, politik, ekonomi, dan budaya yang melatarbelakangi munculnya gagasan, kebijakan, atau praktik tertentu, sehingga temuan penelitian tidak terlepas dari situasi historis yang membentuknya.

Sumber-sumber pustaka yang digunakan dianalisis secara kritis dengan memperhatikan otoritas penulis, konteks penerbitan, serta relevansinya terhadap fokus penelitian. Data yang diperoleh kemudian diklasifikasikan berdasarkan periode, tema, dan perspektif analisis untuk mengidentifikasi pola, kecenderungan, serta pergeseran pemikiran atau praktik yang terjadi. Proses ini memungkinkan penulis membangun argumentasi yang sistematis dan berbasis bukti historis yang memadai. Melalui kombinasi studi pustaka dan pendekatan historis, artikel ini tidak hanya bertujuan mendeskripsikan fakta-fakta masa lalu, tetapi juga menafsirkan makna dan implikasinya terhadap perkembangan fenomena yang dikaji pada masa berikutnya. Dengan demikian, artikel diharapkan dapat memberikan kontribusi akademik berupa pemahaman konseptual dan historis yang lebih mendalam, serta menjadi rujukan bagi penelitian lanjutan dalam bidang kajian yang relevan.

C. Pembahasan

Kehidupan Maritim Pada Masa Hindu-Budha

Pada zaman kuno, perairan Asia Tenggara merupakan wilayah yang cukup strategis untuk lalu lintas perdagangan. Wilayah Asia Tenggara merupakan pertengahan dari jalur yang menghubungkan para pedagang zaman dari Barat dan Timur. Jalur ini merupakan jalur perdagangan termahsyur pada

zamannya. Jalur ini biasa kita kenal dengan jalur sutra (Silk Roads). Jalur ini menghubungkan negeri Cina dengan negeri-negeri Arab. Tidak heran dengan adanya jalur ini wilayah Asia Tenggara terdampak dengan aktivitas global. Komoditi utama di jalur sutra ini sesuai dengan namanya yaitu kain sutra, namun wilayah Asia Tenggara merupakan wilayah dengan penghasil utama berupa rempah-rempah. Sehingga orang-orang Asia Tenggara memanfaatkan jalur ini untuk berdagang rempah-rempah. Wilayah Asia Tenggara terkenal bukan hanya karena jalur pelayaran saja, akan tetapi karena wilayah ini telah menghasilkan beragam rempah-rempah. Meskipun jalur sutra ini merupakan jalur darat, jalur laut pun tidak kalah pentingnya. Jalur laut menjadi semakin penting tatkala jalur darat tidak aman karena peperangan yang berkecamuk di wilayah Asia Tengah (Lapian, 1996: 35).

Abad ke-7 Masehi jalur pelayaran dan perdagangan di wilayah perairan nusantara bagian barat yang paling sering dilayari adalah Selat Malaka, Selat Bangka, Selat Gelasa serta Selat Karimata (Sholeh, 2019: 27). Jalur pelayaran antara Asia Tenggara dengan dunia luar ini tidak dapat dipastikan kapan mulai terbentuknya, namun ada beberapa sumber yang berasal dari Cina. Salah satu catatan mengenai jalur pelayaran ini terdapat dalam laporan Kia Tan (730-805 M). Dalam catatan tersebut masih banyak yang diperdebatkan mengenai nama-nama yang disebutkan. Namun mengenai beberapa nama sudah ada kata sepakat, seperti misalnya Pen-t'o-lang yang merupakan sinifikasi dari nama Panduranga (sekarang: Phan-rang, di pantai Vietnam Tengah); begitu pula Fo-che yang merupakan singkatan dari Shi-li-fo-che, yakni Sriwijaya (Lapian, 1996: 36). Intinya dalam catatan ini menjelaskan bahwa jalur pelayaran ini dimulai dari Kanton dengan menyusuri pantai Cina kemudian melewati Hongkong dan kemudian sampai ke Panduranga, Campa (Vietnam), kemudian lewat Poulo Condor (Kiun-t'ou-nong) dan sampat ke Selat Malaka kerajaan Sriwijaya. Kia Tan juga menjelaskan bahwa ke arah utara itu akan ke Kedah (Ko-lo) dan melintasi Teluk Benggala. Sedangkan ke arah timur dari Sriwijaya akan mengarah ke Ho-ling (Kalingga) di Jawa.

Selain jalur ini digunakan oleh para pelaut Cina, jalur ini juga digunakan oleh para pelaut dari Negara Arab. Mereka pun mengikuti jalur yang serupa yang dilalui oleh Cina. Dari sumber yang terdapat pada tahun 851 M, para pelaut Arab berangkat dari Teluk Persia kemudian mereka melaju ke Maskat melalui Sofar di Oman. Dilanjut mereka menggunakan kapal untuk menyeberang ke India dan kemudian mereka berlayar di laut Harkand dan sampai di Langabalous. Para pelayar ini melanjutkan perjalanannya dan tiba di Kalah-vara yang mungkin ini merupakan pelabuhan Kedah. Kemudian mereka melaju ke Pulau Tioman dan berlayar lagi ke Pandurangan dan sampai ke Cina. Dengan banyaknya para pelaut Arab yang singgah di Kedah, membuat kedah ini menjadi tempat ramai dan menarik sebagian para pelayar yang biasanya mereka singgah di Palembang dan Jambi (Sriwijaya). Untuk menguasai jalur pelayaran di Semenanjung Malaka, maka Sriwijaya mencoba untuk memperluas kekuasaannya dengan melakukan ekspansi sehingga wilayah Kedah pun menjadi miliki Sriwijaya.

Perkembangan kekuasaan Sriwijaya semakin lama semakin luas sehingga kekuasaannya mencapai wilayah-wilayah jalur pelayaran dan perdagangan terutama wilayah yang dianggap sangat strategis bagi jalur pelayaran pedagang asing seperti Selat Bangka, Selat Malaka dan jalur pelayaran disepanjang pesisir pantai Timur Sumatera (Styawati, 1978: 90). Selain memperluas pengaruhnya, Sriwijaya juga memanfaatkan hubungan dagang antara Cina dan India. Sriwijaya memberikan jaminan keamanan bagi para pelayar untuk melintasi jalur perdangan antara Selat Malaka. Diduga pola pengamanan yang ditempuh adalah dengan memasukkan kepala-kepala kelompok bajak laut dalam ikatan dengan kerajaan (Pustaka, 2008: 100). Dengan demikian Sriwijaya ini bekerja sama dengan para bajak laut untuk pengamanan para pelayar yang melintas di Selat Malaka. Selain itu, Kerajaan Sriwijaya dalam mengendalikan keamanan dan ketertiban di wilayah jalur pelayaran perdagangan Sriwijaya dari gangguan para perompak yang ingin mengganggu atau merampas barang-barang dagangan para pedagang asing, maka Sriwijaya melakukan strategi dengan cara memeperkuat tentara armada lautnya (Berkah, 2017: 56).

Setelah berkembangnya kehidupan maritim di Pulau Sumatera, begitu pun dengan di Pulau Jawa. Di Pulau Jawa mulai muncul kota-kota pelabuhan di bawah beberapa kerajaan Jawa. Munculnya kota pelabuhan di Jawa membuat Jawa juga ramai disinggahi para pengunjung dari luar

wilayah. Sebut saja kota pelabuhan Gresik. Peranan Gresik ini sebagai kota pelabuhan tidak dapat dipisahkan dari rangkaiannya dengan kota-kota pelabuhan lainnya di daerah pantai utara Jawa Timur seperti Tuban (Ta-pan atau Tu-pan), Sidhayu (Cedayo), Hunungaluh (Jung-ya-lu atau Chung-kia-lu) dan Surabhaya (Curubaia) (Utomo, 2009: 7). Tuban dengan pelabuhannya yaitu Kambangputih merupakan tempat persinggahan para saudagar. Pelabuhan ini banyak ditinggali oleh orang-orang Cina dan juga tempat ini juga dijadikan tempat untuk memperbaiki kapal yang rusak karena lokasi pelabuhan ini dekat dengan hutan kayu jati. Sehingga selain mereka berniaga mereka juga bisa singgah di pelabuhan untuk memperbaiki kapal mereka yang rusak. Namun setelahnya beberapa catatan Cina menyebutkan Tuban menjadi wilayah paling dihindari bagi orang-orang Cina, Tuban berubah menjadi wilayah yang tidak aman untuk dikunjungi.

Hal ini membuat para pelayar lebih memilih untuk singgah di Gresik dan Surabhaya (Curubaia). Selain pelabuhan-pelabuhan yang telah disebutkan, ada juga seperti pelabuhan Kaeringan, Teluk Regol. Dalam catatan sejarah pelabuhan Teluk Regol merupakan tempat berlabuhnya Jung dari Campa. Selain itu jika melihat posisi strategis dari Teluk Regol ini merupakan wilayah diantara Tuban dan Jepara. Hal ini memungkinkan wilayah ini dijadikan sebagai tempat industiralisasi kapal, mengingat lokasinya yang dekat dengan pedalaman hutan kayu jati.

Pada fase awal, jaringan pelayaran Nusantara didominasi oleh teknologi pelayaran tradisional yang berbasis pada pengetahuan lokal, seperti pemanfaatan angin muson, navigasi berbasis tanda alam, serta penggunaan jenis kapal yang disesuaikan dengan kondisi perairan setempat. Sistem ini memungkinkan terbentuknya jaringan pelayaran regional yang relatif stabil, dengan pelabuhan-pelabuhan tertentu berfungsi sebagai simpul perdagangan dan pertukaran budaya. Seperti halnya dengan Sriwijaya, jika melihat sistem maritim di kerajaan Sriwijaya, untuk mendorong kebutuhan maritim Sriwijaya memberikan fasilitas ekonomi maritim yang memadai. Sebagai contoh sarana pendukung aktivitas dagang maritim Sriwijaya dengan membangun gedung penyimpanan barang bahkan membangun pasar sekitar pelabuhan dan tempat tinggal untuk para pedagang asing. Sriwijaya juga membangun pelabuhan untuk bisa menampung kapal-kapal besar dari para pedangan.

Dalam hal administrasi Sriwijaya juga mengelola perdagangan dengan sistem yang tertipis dan efisien yang dimana pemerintah menerapkan penguatan pajak terhadap kapal-kapal yang singgah, dengan diimbangi pemberian perlindungan keamanan yang baik terhadap perampokan (Wijaya, 2025: 5). Keterbatasan teknologi pada periode ini menjadikan jangkauan pelayaran dan intensitas konektivitas antarwilayah masih bergantung pada faktor alam dan musim. Sistem navigasi para pelayar masyarakat Nusantara pada masa itu masih menggunakan pengetahuan yang diperoleh secara turun temurun. Sistem berlayar tradisional ini biasanya mereka menggunakan tanda-tanda yang diberikan oleh alam. Ada yang menentukan lokasi berdasarkan bentuk awan atau bahkan menentukan lokasinya menggunakan pantulan sinar matahari, dan ada pula yang menentukan arah pelayaran menggunakan intuisi seperti beberapa orang yang mampu “mencium” bau suatu tempat dari laut. Pada fase ini para pelayar hanya mengandalkan alam dengan memanfaatkan angin lautan. Di Malaka kita bisa lihat kapal-kapal bertemu dan menunggu angin yang baik untuk meneruskan perjalanannya atau kembali ke negeri asal (Pustaka, 2008: 93).

Kapal paling besar yang dibuat oleh masyarakat Nusantara terdiri dari dua tiang, dengan haluan dan buritan yang meruncing ke atas. Kemudian pada layar yang besar biasanya terdapat gambar mata, hal ini berkaitan dengan kepercayaan yang dianut oleh masyarakat Nusantara. Kemudian kapal-kapal juga dibuat tanpa menggunakan paku atau dempul. Lunas, rusuk, serta linggi depan dan linggi belakangnya disesuaikan dan diikat dengan tali ijuk (B. Pustaka, 2008: 103). Dengan penggambaran tersebut menunjukkan bahwa sistem kapal yang digunakan meskipun masih tradisional, namun bisa dipakai untuk kehidupan sehari-hari masyarakat.

Kehidupan Maritim pada Masa Islam dan Masuknya Bangsa Barat

Pada abad ke-14 mungkin saja jaringan lintas laut sudah menjangkau seluruh wilayah di Nusantara. Kita tahu bahwa pada abad ini bangsa Arab sudah malang melintang menyebar di wilayah Nusantara. Pada zaman ini juga Selat Malaka masih menjadi destinasi favorit bagi para pelayar mancanegara. Selain dari berdagang, Nusantara juga menjadi terkena pengaruh islamisasi dari para pedagang Arab. Secara ekonomi, aktivitas maritim pada masa Islam ditandai oleh intensifikasi perdagangan antarpulau dan lintas kawasan. Pelabuhan-pelabuhan seperti Samudra Pasai, Malaka, Gresik, Tuban, Banten, Makassar, dan Ternate berkembang menjadi pusat perdagangan

kosmopolitan. Komoditas utama yang diperdagangkan meliputi rempah-rempah, beras, kayu cendana, hasil laut, serta barang impor seperti kain, keramik, dan logam mulia. Pedagang Muslim dari Arab, Persia, Gujarat, dan kemudian Asia Tenggara sendiri memainkan peran sentral sebagai perantara ekonomi sekaligus agen budaya. Dari sisi politik, kekuasaan kerajaan-kerajaan Islam di Indonesia sangat bergantung pada kontrol jalur maritim dan pelabuhan strategis. Kerajaan Samudra Pasai dan Kesultanan Malaka, misalnya, membangun legitimasi politiknya melalui penguasaan perdagangan laut dan penerapan hukum Islam dalam aktivitas niaga. Demikian pula Kesultanan Demak, Banten, dan Makassar yang mengembangkan armada laut untuk melindungi kepentingan dagang serta memperluas pengaruh politiknya. Konsep thalassokrasi, yakni kekuasaan yang bertumpu pada dominasi laut, relevan untuk memahami karakter negara-negara maritim Islam di Nusantara yang tidak sepenuhnya berorientasi pada kontrol teritorial daratan, melainkan pada jaringan pelabuhan dan rute pelayaran.

Pada abad ke-15 merupakan masa kejayaan dari Malaka. Pada abad ini Malaka menjadi pusat pelayaran dan perdagangan dari Asia Tenggara. Tak heran bahkan wilayah ini menjadi rebutan dengan bangsa lain. Jatuhnya Melaka ke tangan Portugis pada tahun 1511 merupakan peristiwa yang sangat penting dalam sejarah Asia Tenggara karena telah mengubah keadaan politik setempat (Lapian, 1996: 47). Selain memperkuat pengaruhnya di Malaka, Portugis juga mulai memperluas kekuasaannya ke wilayah Timur. Portugis mencoba untuk mengembangkan jaringan pelayarannya dengan Gowa. Kemudian Portugis juga menguasai pusat produksi cengkeh yaitu di Ternate. Dengan memperluas pengaruh Portugis di Nusantara, hal ini membuka khazanah pelayar untuk integrasi jalur di kepulauan Nusantara.

Selain ramainya Selat Malaka, di Pulau Jawa juga ada sebuah pelabuhan yang tak kalah ramainya dengan di Pulau Sumatera. Di Jawa sendiri ada Pelabuhan Sunda Kelapa yang memang pada saat itu sangat terkenal juga. Pelabuhan ini selalu ramai pada masanya. Berbagai macam komoditi yang diperdagangkan di pelabuhan ini. Yang menjadi barang yang sangat laku pada masa awal adalah kain tenun kasar yang banyak diekspor ke Malaka. Selain kain, barang lain yang menjadi komoditi penting seperti areka, air mawar, akar wangi dan biji bijian dari Cambay dan Kashmir (Najering, 2018: 34).

Dalam aspek sosial-budaya, kehidupan maritim menjadi saluran utama penyebaran Islam di Indonesia. Islam menyebar secara relatif damai melalui interaksi dagang, perkawinan, dan pembentukan komunitas pelabuhan. Kota-kota pesisir berkembang sebagai ruang multikultural tempat bertemunya berbagai etnis, bahasa, dan tradisi. Nilai-nilai Islam kemudian berakulturasi dengan budaya lokal, melahirkan praktik keagamaan dan sosial yang khas Nusantara. Perspektif difusi budaya membantu menjelaskan bagaimana ide-ide keislaman menyebar mengikuti arus pelayaran dan perdagangan, bukan melalui penaklukan militer berskala besar. Teknologi maritim juga mengalami perkembangan penting pada masa ini. Masyarakat Nusantara memanfaatkan jenis kapal seperti jong, lancaran, dan pinisi awal, yang dirancang sesuai dengan kondisi perairan dan kebutuhan perdagangan jarak jauh. Pengetahuan navigasi tradisional, termasuk pemanfaatan angin muson dan rasi bintang, menjadi modal utama dalam pelayaran antarpulau dan lintas samudra. Kemampuan adaptif ini menunjukkan bahwa masyarakat maritim Indonesia bukan sekadar konsumen teknologi asing, melainkan aktor aktif dalam pengembangan sistem pelayaran regional. Secara keseluruhan, kehidupan maritim Indonesia pada masa Islam memperlihatkan keterkaitan erat antara laut, perdagangan, kekuasaan, dan penyebaran agama. Laut tidak hanya dipahami sebagai ruang ekonomi, tetapi juga sebagai arena pembentukan identitas sosial dan budaya. Warisan maritim Islam ini meninggalkan jejak yang mendalam dalam struktur masyarakat pesisir, pola perdagangan, serta karakter kosmopolitan Indonesia hingga masa berikutnya.

D. Kesimpulan

Sejarah kemaritiman Nusantara merupakan proses panjang yang dibentuk oleh interaksi antara kondisi geografis kepulauan, inovasi maritim, dan dinamika ekonomi-politik global. Sejak masa Hindu-Buddha hingga periode Islam dan awal masuknya bangsa Barat, laut berfungsi sebagai ruang utama yang menghubungkan wilayah-wilayah Nusantara dengan jaringan perdagangan internasional. Jaringan pelayaran tidak hanya berperan sebagai sarana distribusi komoditas, tetapi juga sebagai medium pertukaran budaya, teknologi, dan kekuasaan. Inovasi maritim terbukti menjadi faktor kunci dalam restrukturisasi jaringan pelayaran Nusantara. Perkembangan teknologi kapal, sistem navigasi, serta pengelolaan pelabuhan memungkinkan peningkatan intensitas pelayaran dan perluasan jangkauan perdagangan. Kerajaan-kerajaan maritim

seperti Sriwijaya, Majapahit, hingga kesultanan-kesultanan Islam membangun kekuatan politiknya melalui penguasaan jalur laut strategis dan pelabuhan utama.

Pada masa Islam, kehidupan maritim Nusantara mengalami penguatan baik dari sisi ekonomi maupun sosial-budaya. Pelabuhan-pelabuhan pesisir berkembang menjadi pusat kosmopolitan yang mempertemukan berbagai etnis, agama, dan tradisi. Proses islamisasi berlangsung seiring dengan aktivitas perdagangan laut, sehingga Islam menyebar melalui mekanisme damai seperti interaksi dagang, perkawinan, dan pembentukan komunitas pelabuhan. Kondisi ini menegaskan bahwa dinamika maritim tidak dapat dilepaskan dari pembentukan identitas sosial dan budaya masyarakat pesisir Nusantara. Namun demikian, restrukturisasi jaringan pelayaran juga membawa implikasi yang kompleks. Integrasi wilayah melalui jalur laut menciptakan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru, tetapi sekaligus menimbulkan ketimpangan antara wilayah yang terhubung langsung dengan jalur pelayaran utama dan wilayah yang tersisih. Masuknya bangsa Barat kemudian semakin mengubah tatanan maritim Nusantara dengan memperkenalkan pola dominasi baru yang berdampak pada melemahnya kedaulatan maritim lokal.

Daftar Referensi

- Pustaka, B. (2008). *Sejarah Nasional Indonesia Jilid II*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Pustaka, B. (2008). *Sejarah Nasional Indonesia Jilid III*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Iskandar, Y. (1997). *Sejarah Jawa Barat (Yuganing Rajakawasa)*. Bandung: Geger Sunten.
- Lapian, A. B. (1996). *Peta Pelayaran Nusantara dari Masa ke Masa*. Jurnal: Jati. Vol. 2
- Ismail, S., Yusof, A., Shukri, W., Razif, N. (2015). *Pelayaran Ceng Ho Terhadap Pertukangan Cina pada Bangunan Masjid di Nusantara pada Abad ke-15M*. Jurnal Usuluddin. Vol. 41, 125-145.
- Utomo, B. (2009). *Majapahit dalam Lintas Pelayaran dan Perdagangan Nusantara*. Jurnal: Berkala Arkeologi. 29 (2), 1-14.
- Adhuri, D. (2009). *Refleksi Kontemporer Sejarah Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17: Posisi Pengetahuan Tradisional dan Persoalan Teritori dalam Pembangunan*. Depok: Komunitas Bambu.
- Febrian, A., Hudaidah. (2025). *Temuan Keramik China Sebagai Bukti Perdagangan Maritim Kerajaan Sriwijaya dengan China*. Candrasangkala: Jurnal Pendidikan dan Sejarah. 11(1), 1-8.

- Madani, F. (2021). Local Genius Tradisi Pembuatan Perahu Masyarakat Bontobahari Terhadap Spirit Kebudayaan Maritim Nusantara. *Jurnal Masyarakat dan Budaya*. 23(3), 367-378.
- Berkah, A. (2017). Dampak Kekuasaan Maritim Sriwijaya Terhadap Masuknya Pedagang Muslim di Palembang Abad VII-IX Masehi. *Medina-Te*. 16(1), 51-60.
- Sholeh, K., Sari, W., Berliani, L. (2019). Jalur Pelayaran Perdagangan Kuno di Selat Bangka Sebagai Letak Strategis Berkembangnya Kekuasaan Maritim Sriwijaya Abad VII-VIII Masehi. *Sindang: Jurnal Pendidikan Sejarah dan Kajian Sejarah*. 1(1), 25-36.
- Safitri, R., Zahara, M. (2022). Jejak Emas Sriwijaya dan Majapahit Dalam Perdagangan Maritim Asia. *Nazharat: Jurnal Kebudayaan*. 28(2).
- Sumardi, E., Harbi, H., Surato. (2025). Islamisasi di Nusantara: Jalur Perdagangan Sebagai Sarana Penyebaran Islam Abad ke-13-16. *Tashdiq: Jurnal Kajian Agama dan Dakwah*. 16(2).
- Wijaya, T., Sagita, Y., Meylva, E., Safitri, S., Oktapiani, R. (2025). Analisis Letak Geografis Kerajaan Sriwijaya dalam Mendukung Pusat Perdagangan Maritim di Asia Tenggara. *PESHUM: Jurnal Pendidikan, Sosial dan Humaniora*. 4(4).
- Mulyanto, H. (2025). Orang Laut – Bajak Laut – Raja Laut: Teori Adrian B. Lapien dalam Pola Masyarakat Maritim Kerajaan Sriwijaya. *Paradigma Jurnal Kajian Budaya*. 15(1), 57-67.
- Sumerata, I., Prihatmoko, H., Indria, I., Yuwono, J., Pageh, I. (2022). Peran Pelabuhan Kuno di Flores Timur dalam Jalur Perdagangan Nusantara Pada Abad XVI-XVII. *Purbawidya: Jurnal Penelitian dan Pembngunan Arkeologi*. 11(1), 1-16.