



Indikator:

3.1.6 Menjelaskan perkembangan jalur- jalur transportasi di Indonesia sebagai poros maritim dunia

3.1.7 Mengidentifikasi jalur perdagangan internasional di Indonesia sebagai poros maritim dunia

**A. Perkembangan Jalur Transportasi di Indonesia**

Laut Indonesia penting bagi perdagangan dunia. Letak geografis Indonesia yang berada di antara dua benua dan dua samudera menjadikan Indonesia sebagai lalu lintas pelayaran internasional. Pelayaran rute Asia Selatan, Eropa, Afrika, dan Australia melewati perairan Indonesia.

Perairan Indonesia memiliki beberapa jalur utama yaitu Laut Natuna, Laut Jawa, Laut Flores, Laut Sulawesi, Laut Maluku dan Laut Banda. Titik-titik strategis Indonesia yang dilalui oleh kapal perdagangan yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Makassar, dalam geografi transportasi disebut choke points, yaitu lokasi yang membatasi kapasitas sirkulasi dan tidak dapat dilewati dengan mudah karena sangat mudah untuk diblokir.

Selat Malaka termasuk kategori jalur utama bersama dengan Terusan Panama, Terusan Suez, dan Selat Hormuz. Jalur utama adalah jalur yang sangat penting karena tidak memiliki jalur alternatif lain yang ekonomis. Selat Lombok, Selat Sunda, Selat Makassar masuk dalam kategori jalur sekunder yang memiliki jalur alternatif walaupun cukup rumit.

Di Indonesia terdapat tiga alur laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Alur ini adalah jalur yang ditetapkan berdasarkan konvensi hukum laut internasional sebagai jalur pelayaran dan penerbangan damai sehingga dapat terselenggara secara terus menerus tanpa terhalang, dan secepat mungkin. ALKI menghubungkan dua perairan bebas, yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Hak dan kewajiban kapal dan pesawat asing yang melintasi ALKI diatur melalui Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2002. Ketiga alur laut itu adalah sebagai berikut:

1. ALKI I melalui alur Selat Sunda, Selat Karimata, Laut Natuna, dan Laut Tiongkok Selatan
2. ALKI II melalui alur Selat Lombok, Selat Makassar, dan Laut Sulawesi
3. ALKI III-A melalui Laut Sawu, Selat Ombai, Laut Banda (barat Pulau Buru), laut Seram (timur Pulau Mongole), Laut Maluku, dan Samudera Pasifik.
4. ALKI III-B melalui Laut Timor, Selat Leti, Laut Banda (barat Pulau Buru), laut Seram (timur Pulau Mongole), Laut Maluku, dan Samudera Pasifik
5. ALKI III-C melalui Laut Arafuru, Laut Banda, (barat Pulau Buru), laut Seram (timur Pulau Mongole), Laut Maluku, dan Samudera Pasifik.



Sumber: [www.sgt-indonesia.com](http://www.sgt-indonesia.com)

Pada saat ini, jalur transportasi dan perdagangan internasional sudah berkembang. Di Indonesia terdapat armada angkatan laut (pelayaran), armada pelayaran rakyat, armada perintis, dan angkutan laut khusus. Usaha jasa angkutan memiliki beberapa bidang usaha menunjang, yaitu kegiatan usaha yang menunjang kelancaran proses kegiatan angkutan, seperti di uraikan di bawah ini:

- a) Usaha bongkar muat barang, yaitu kegiatan usaha pembongkaran dan barang dan atau hewan dari dan ke kapal.
- b) Usaha jasa pengurusan transportasi (freight forwarding), yaitu kegiatan usaha untuk pengiriman dan penerimaan barang dan hewan melalui angkutan darat, laut, dan udara.
- c) Usaha ekspedisi muatan kapal laut, yaitu kegiatan usaha pengurusan dokumen dan pekerjaan yang berkaitan dengan penerimaan dan penyerahan muatan yang diangkut melalui laut.
- d) Usaha angkutan di perairan pelabuhan, yaitu kegiatan usaha pemindahan penumpang dan atau barang atau hewan dari dermaga ke kapal atau sebaliknya dan dari kapal ke kapal, di perairan pelabuhan.
- e) Usaha penyewaan peralatan angkutan laut atau alat apung, yaitu kegiatan usaha menyediakan dan penyewaan peralatan penunjang angkutan laut dan atau alat apung untuk pelayanan kapal.
- f) Usaha tally, yaitu kegiatan usaha perhitungan, pengukuran, penimbangan, dan pencatatan muatan kepentingan pemilik muatan atau pengangkut.
- g) Usaha depo peti kemas, yaitu kegiatan usaha penyimpanan, penumpukan, pembersihan, perbaikan, dan kegiatan lain yang terkait dengan pengurusan peti kemas.

## B. Jalur Perdagangan Internasional di Indonesia

Gambar 10. Peta jalur perdagangan maritim Indonesia abad ke-III –abad ke- XVII



Sumber: <http://www.sgt-indonesia.com/detailpost/peta-kemaritiman-indonesia>

Negara maritim adalah negara yang mampu memanfaatkan dan menjaga wilayah lautnya. Hal ini terwujud pada zaman Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit, dua kerajaan maritim besar di Indonesia. Pada masa itu, Indonesia sudah menguasai laut dengan armada yang besar.

Kerajaan Sriwijaya mencapai kejayaan pada abad ke-6 sampai 10 masehi dengan menguasai seluruh jalur perdagangan maritim di Asia Tenggara. Sriwijaya menjadi pengendali jalur perdagangan antara India dan Tiongkok sebagai negara abenua yang kaya komoditas perdagangan. Sriwijaya menguasai Selat Malaka dan Selat Sunda. Rute perdagangan rempah dan perdagangan lokal dikendalikan oleh Sriwijaya dengan cara menarik bayaran dari setiap kapal yang lewat.

Setelah kerajaan Sriwijaya runtuh, muncul Kerajaan Majapahit sebagai kerajaan maritim besar di Jawa. Setelah penyatuan Nusantara oleh Majapahit, aktivitas ekonomi maritim berkembang pesat. Kerajaan Majapahit menguasai laut-laut Indonesia dan memberdayakan perairan di Nusantara sebagai jalur perdagangan ekonomi, kerja sama antar negara, pertukaran budaya, dan pertahanan dan keamanan. Pelabuhan utama Majapahit terdapat di Bubat dan Canggu. Di kedua pelabuhan ini seluruh kapal-kapal Nusantara dan mancanegara yang membawa barang dagangan termasuk rempah-rempah berlabuh.

Setelah kerajaan Majapahit runtuh, Demak berkembang menjadi pusat ekonomi maritim di Nusantara. Pada zaman kejayaan kerajaan Islam Demak, banyak kota pelabuhan di sepanjang pantai utara. Contohnya Tuban, Panarukan, Gresik, Sedayu, Brodong, Juwana, Jepara, Demak, Semarang, Banten, dan Sunda. Sementara pusat ekonomi maritim di Selat Malaka dikuasai Portugis. Setelah Demak mengalami kemunduran, pelabuhan utama dikuasai oleh Jepara. Di jalur Selatan berkembang jalur ekonomi maritim yang baru. Banten, di kawasan Selat Sunda menjadi pusat ekonomi yang baru dengan komunitas utama adalah lada.

Selain pelabuhan-pelabuhan di Jawa, pelabuhan di luar Jawa juga banyak dikunjungi oleh pedagang. Contohnya Aceh, Ternate, Tidore, Bacan, Jailolo (Halmahera), dan Makassar. Para pelaut Sunda dan Makassar dan Bugis telah melakukan pelayaran ke seluruh perairan Nusantara dan negara lain, seperti Kamboja, Filipina.

Kemunduran bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim adalah ketika VOC mulai menguasai jalur perdagangan terpenting Nusantara. Setelah VOC diambil alih oleh pemerintah Belanda, Batavia diprogramkan sebagai pusat perkapalan dan perdagangan internasional di Asia Tenggara. Inggris juga melakukan hal yang sama dengan membangun Singapura sebagai pelabuhan paling bebas di dunia.

Pada masa penjajahan Belanda, perusahaan kapal angkut Belanda berperan penting dalam ekonomi maritim. Perusahaan ini membangun jaringan kapal ke titik-titik terpencil Nusantara dari Sabang sampai Merauke. Pada masa pendudukan Jepang, jaringan pelayaran antar pulau diambil alih dan dikuasai Jepang. Kapal-kapal Tiongkok dan Singapura tidak banyak lagi berlayar di Nusantara, begitu juga dengan kapal-kapal pribumi. Setelah Indonesia merdeka, laut Nusantara ditata. Deklarasi Juanda menjadi tonggak sejarah pengakuan negara terhadap pentingnya sektor ekonomi maritim. Pemerintah juga mengeluarkan aturan tentang nasionalisasi perusahaan-perusahaan maritim Belanda.

Indonesia juga memiliki titik-titik strategis yang dilalui oleh 40% kapalkapal perdagangan dunia. Keempat titik strategis itu adalah Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makasar.