

REVITALISASI SEMANGAT BAHARI UNTUK MENYONGSONG INDONESIA SEBAGAI POROS MARITIM DUNIA MELALUI KARYA SASTRA MELAYU

Agik Nur Efendi

Pascasarjana Pendidikan Bahasa Indonesia, Universitas Negeri Malang

Jalan Semarang 5, Malang 65145

Surel: agiknur94@gmail.com

Abstrak

Indonesia memiliki bekal untuk menjadi poros maritim dunia dari segi historis-kultural. Sejarah telah mencatat bahwa di masa Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit, Indonesia mengalami masa kejayaan di sektor maritim. Namun, perlahan-lahan kejayaan itu pudar. Menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia menjadi tanggung jawab semua kalangan, termasuk peserta didik. Rancangan dalam penelitian ini menggunakan desain deskriptif kualitatif. Tujuan dari penelitian ini untuk menumbuhkan kembali semangat bahari dan budaya luhur pada diri generasi penerus bangsa melalui *Hikayat Hang Tuah*. Selain itu, menghayati kisah Hang Tuah juga dapat mengantarkan siswa untuk lebih mengenal jati diri bangsa. Hasil kajian ini menunjukkan bahwa selain tokoh Hang Tuah yang menjadi inspirasi, kemajuan sektor maritim juga tidak lepas dari peran ekonomi, sarana transportasi, keamanan, dan politik yang benar-benar diperhatikan.

Kata kunci: Indonesia, Hang Tuah, maritim, dan imajinasi kolektif.

PENDAHULUAN

Negara Kesatuan Republik Indonesia terletak pada jalur strategis dunia. Indonesia berada dalam jalur perlintasan antara dua benua dan dua samudra, yaitu benua Asia di sebelah utara dan Australia di sebelah selatan, serta samudra Hindia dan samudra Pasifik. Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia berada dalam bentang wilayah 6° LU sampai 11° LS dan 92° sampai 142° BT, terdiri atas lebih kurang 17.504 pulau besar dan kecil. Bahkan tiga perempat wilayah Indonesia adalah laut dengan luas 5,9 juta km² dengan panjang garis pantai 95.161 km². Indonesia menyatakan sebagai negara yang menganut prinsip negara kepulauan. Hal itu membuat perairan menjadi Negara Kesatuan Republik Indonesia dan bukan menjadi negara yang bebas pada Deklarasi Djuanda, 13 Desember 1957. Deklarasi Djuanda menjadi cikal-bakal terbentuknya UU No.4/PRP/1960 tentang Perairan Indonesia. Pada konvensi hukum laut (UNCLOS) ke-III yang diselenggarakan oleh dewan PBB tahun 1982 menetapkan Deklarasi Djuanda dan ditegaskan kembali melalui UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang ratifikasi UNCLOS 1982 yang menyatakan bahwa negara Indonesia adalah negara yang maritim atau negara kepulauan (Ramdhan dan Arifin, 2013).

Sebagai negara maritim dan negara kepulauan terbesar di dunia, Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki kekayaan sumberdaya laut yang melimpah, baik

kekayaan yang belum dieksplorasi maupun yang sudah dieksplorasi. Kekayaan bahari yang dimiliki sejatinya dapat dimanfaatkan dan dikelola dengan baik sehingga dapat memberikan sumbangsi perekonomian kepada masyarakat dan negara. Dalam bidang bahari, terdapat berbagai sektor yang dapat dikembangkan, yaitu 1) hasil perikanan; 2) industri bioteknologi; 3) industri pengolahan; 4) industri maritim; 5) energi; 6) transportasi laut; 7) perdagangan; 8) wisata bahari; 9) infrastruktur laut; 10) energi; serta 11) jasa lingkungan. Dengan modal potensi maritim tersebut dapat dimanfaatkan sebagai tumpuan pembangunan nasional yang berkelanjutan sehingga Indonesia dapat menjadi negara dengan poros maritim dunia.

Visi kemaritiman dalam mengelola negara sebenarnya sudah digagas sejak era presiden Sukarno dan Suharto, kemudian dilanjutkan oleh penerusnya. Hal itu mengingat bahwa Indonesia berada dalam kawasan strategis di antara persimpangan jalur maritim dan pertemuan berbagai jalur pelayaran internasional. Negara Kesatuan Republik Indonesia dilalui memiliki empat jalur lalu lintas pelayaran dunia dari tujuh jalur yang cukup ramai. Keempat jalur tersebut yaitu Selat Malaka, Selat Makassar-Lombok, Selat Ombai-Wetar, dan Selat Sunda. Selain itu, terdapat juga tiga jalur lalu lintas perairan yang cukup ramai, yaitu Selat Gibraltar di antara Maroko dan Spanyol, Terusan Suez di Mesir, dan Terusan Panama di negara Panama (Sitohang, 2008:30).

Pada era Pemerintahan Presiden Joko Widodo, konsep Indonesia sebagai poros maritim kembali digalakkan. Hal itu sesuai dengan visi pembangunan “Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”. Pandangan tersebut kembali memunculkan semangat kemaritiman dengan memanfaatkan potensi kelautan Indonesia. Visi tersebut dirumuskan menjadi tujuh misi, yaitu 1) mewujudkan masyarakat yang maju dan demokratis berlandaskan hukum, 2) mewujudkan kualitas bangsa yang maju, tinggi, dan sejahtera, 3) mewujudkan masyarakat yang memiliki daya saing, 4) mewujudkan warga masyarakat yang memiliki rasa kepribadian tinggi dalam berkebudayaan, 5) mewujudkan keamanan nasional yang dapat menjaga kedaulatan, kemandirian ekonomi dengan sumber daya maritim, serta merepresentasikan sebagai negara maritim, 6) mewujudkan politik luar negeri yang bebas-aktif serta memperkuat jati diri sebagai negara maritim, dan 7) mewujudkan menjadi negara maritim yang maju, kuat, mandiri, dan berbasis kepentingan negara. Berdasarkan tujuh misi Presiden Joko Widodo terdapat tiga misi pada baris terakhir yang berhubungan dengan kemaritiman dan posisi Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara kepulauan atau maritim.

Menurut Sukma (2014), gagasan poros maritim dapat diserap dalam tiga makna

penting. *Pertama*, gagasan poros maritim yang dicanangkan dalam misi Presiden Joko Widodo dapat dimaknai sebagai cita-cita Indonesia yang dibangun untuk kembali menjadi negara maritim yang telah menjadi identitas bangsa. Pandangan ini mencerminkan kekuatan maritim Indonesia yang sejahtera, berwibawa, dan bersatu. Hal itu dapat diwujudkan dengan potensi lautnya dan sumber daya kerakyatan yang kuat. *Kedua*, poros maritim yang dicanangkan juga dapat menjadi sebuah pandangan/doktrin/cita-cita bersama. Pemerintah menyerukan dan mengajak masyarakat Indonesia untuk kembali membangkitkan semangat sebagai negara maritim. Hal itu akan menggerakkan Indonesia sebagai 'Poros Maritim Dunia'. *Ketiga*, Presiden Joko Widodo bertujuan untuk melaksanakan gagasan poros maritim dengan membuat agenda konkret dalam masa bakti pemerintahannya ke depan. Agenda yang telah disusun dengan memperhatikan misi sebagai negara maritim memberikan capaian dalam kesejahteraan dan kemajuan masyarakat.

Pemerintah mengambil peran dalam setiap momen internasional guna mewujudkan gagasan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Pada tahun 2009, Indonesia menjadi tuan rumah *World Ocean Conference* (WOC) di Manado. Selain itu, Indonesia juga menjadi penyelenggara dalam kegiatan yang diselenggarakan oleh PBB, UNEP, serta berbagai lembaga internasional seperti WWF (Setneg, 2009). Acara-acara tersebut merupakan suatu acara yang prestisius yang memberikan perhatian khusus terhadap sumberdaya yang ada, terutama sumber daya kelautan. Dalam agenda tersebut, Indonesia mengambil momentum untuk mampu menjalin kerjasama internasional agar dapat meningkatkan, mengembangkan, serta melestarikan sumber daya kelautan Indonesia. Selain itu, pada 19 April 2016, Presiden Joko Widodo juga menyuarakan bahwa Indonesia sebagai negara poros maritim dunia pada sidang *International Maritime Organization* (IMO) di London, Inggris. Presiden Joko Widodo menegaskan kesungguhan tekad, komitmen, dan pandangan visioner Indonesia sebagai poros maritim dunia. Penyampaian itu disampaikan oleh Presiden Joko Widodo dihadapan duta besar dan pejabat tinggi perwakilan dari 171 negara (setkab, 2016).

Hal yang berkaitan dengan laut dan lautan tidak saja hanya dari aspek duniawi saja, tetapi juga tercantum dalam agama. Sebagai contoh, dalam kitab suci agama Islam (Al-Quran) terdapat 13 ayat yang menyampaikan tentang daratan, sedangkan 32 ayat menyebutkan tentang laut. Ayat tersebut memiliki kesamaan dengan perhitungan yang dilakukan oleh ahli sains, yakni sekitar 71% wilayah bumi adalah air (samudra, laut, sungai, danau, dan sebagainya), sedangkan 29% adalah tanah (Djamil, 2004). Berdasarkan hal itu telah terpaparkan bahwa lautan lebih unggul daripada daratan.

Menjadikan Indonesia kembali bersemangat dan berjaya di laut, bukan tidak mungkin untuk diwujudkan. Sejarah nusantara menunjukkan bahwa pelaut Indonesia selalu berjaya. Hal itu dapat ditelusuri dalam kisah kerajaan Sriwijaya dan kerajaan Majapahit yang mampu memiliki kekuatan maritim untuk menguasai perdagangan di nusantara hingga mancanegara. Selain itu, kekuatan kedua kerajaan tersebut mampu melegitimasi kekuasaan yang disegani oleh kerajaan lain (Prasetyono, 2008: 350). Kerajaan Sriwijaya mampu menguasai perdagangan, pelayaran, kekuasaan maritim tidak hanya di Nusantara, tetapi telah sampai ke mancanegara. Kejayaan kerajaan Sriwijaya dalam menguasai kawasan maritim perlahan-lahan menyusut sesuai dengan perkembangan zaman. Setelah berakhirnya kejayaan kerajaan Sriwijaya, pada abad ke-14 muncul kerajaan Majapahit. Majapahit mencapai puncak kejayaan pada saat dipimpin Raja Hayam Wuruk dengan Mahapatih Gajah Mada. Pada masa kepemimpinan tersebut, memiliki armada laut yang sangat kuat dan ditakuti. Kerajaan Majapahit menguasai perdagangan dan mempersatukan Nusantara.

Setelah jatuhnya kerajaan Majapahit, muncul kerajaan Malaka pada pertengahan abad ke-15 sebagai kota perdagangan dan kerajaan maritim termashur yang berada di Semenanjung Melayu. Kerajaan Malaka yang memiliki letak strategis menjadi tempat berkumpulnya para pedagang dari penjuru Nusantara hingga mancanegara (Cina, Eropa, Asia Timur). Setelah jatuhnya kerajaan Malaka, muncul kembali beberapa kerajaan maritim di nusantara, yaitu kerajaan Demak, Banten, Jepara, Palembang, Jambi, Ternate, dan Tidore. Berdasarkan kisah sejarah kerajaan di nusantara menunjukkan semangat dan kegigihan masyarakat Indonesia sebagai negara maritim. Bahkan menurut Robert Dick-Read (2008), kegigihan dan semangat pelaut Indonesia dalam mengarungi lautan Hindia dalam melancarkan perdagangan hingga ke Afrika dan Madagaskar.

Tradisi dan keberanian leluhur Bangsa Indonesia yang menjelajah laut hingga ke mancanegara tidak berlanjut ke anak cucunya karena orientasi mereka beralih ke daratan. Fenomena tersebut tidak lepas dari campur tangan bangsa Belanda ketika mendarat di Nusantara. Belanda telah menyadari kemampuan mengelola maritim yang dimiliki masyarakat. Hal itu membuat Belanda membuat doktrin untuk menjauhkan masyarakat dari laut menuju daratan, bahkan hingga ke pegunungan. Pada saat itulah sektor pertanian dan daratan menjadi berkembang. Hal itu membuat Indonesia dikenal sebagai negara agraris. Maka dari itu, pentingnya memandang laut sebagai aset strategis sebagai sumber kehidupan harus tetap dijaga dan digalakkan. Sebagaimana Hamengkubuwono X, (2014) menyampaikan bahwa keperkasaan, kegigihan, keberanian, dan kejayaan nenek moyang bangsa Indonesia

sebagai pelaut dapat menjadi pelecut semangat bagi berikutnya. Bentuk implementasinya, bukan hanya sekadar berlayar, tetapi bagaimana bangsa Indonesia dapat memanfaatkannya demi kesejahteraan pembangunan bangsa.

Gagasan menjadi poros maritim merupakan wujud aktualisasi wawasan dan kearifan nusantara untuk menumbuhkan sikap, pola pikir, dan tingkah laku bangsa Indonesia. Untuk mewujudkan cita-cita bangsa Indonesia sebagai poros maritim dunia membutuhkan waktu dan proses yang cukup lama, serta membutuhkan kerjasama seluruh *stake holder* terkait. Oleh karena itu, perlu adanya pendidikan bahari dalam menumbuhkan cita-cita sebagai poros maritim dunia. Dalam hal ini, *Hikayat Hang Tuah* dapat dijadikan sebagai bahan pembelajaran di sekolah untuk menumbuhkan kembali semangat bahari pada peserta didik. Hal itu selaras dengan pandangan Pratiwi (2016) bahwa sekolah merupakan tempat belajar atau laboratorium budaya yang memfasilitasi siswa untuk belajar dan melakukan berbagai adaptasi sosial dan hubungan multibudaya yang selaras dan produktif.

Hikayat Hang Tuah menceritakan tentang perjuangan dan kegigihan tokoh bernama Hang Tuah atau Tun Tuah. Hang Tuah lahir di daerah pulau Lingga, Kepulauan Riau. Hang Tuah memiliki semangat pantang menyerah, setia, dan dikenal sebagai pelaut yang hebat. Kemahirannya untuk membuat kapal dan memimpin armada di laut sudah tidak diragukan lagi. Sehingga membuatnya dikenal dan ditakuti musuh-musuhnya. Cerita mengenai Hang Tuah pada mulanya berupa manuskrip dan terdapat pada kesusastraan Melayu, kemudian ditransformasikan ke dalam berbagai karya dengan bahasa yang berbeda. Sebagaimana yang dilakukan oleh Muhammad Haji Salleh yang telah berhasil menulisnya kembali dalam bentuk bahasa Melayu Modern. *Hikayat Hang Tuah* menunjukkan bahwa cerita tersebut mengandung nilai-nilai klasik yang dipandang dapat menjadi pedoman hidup umat manusia, terutama dalam bidang kemaritiman.

Melalui kajian ini diharapkan dapat membantu menumbuhkan kembali semangat bahari pada generasi muda penerus bangsa. Selain itu, menghayati kisah Hang Tuah juga dapat mengantarkan siswa untuk lebih mengenal jati diri bangsa. Dengan demikian sangat relevan pembelajaran *Hikayat Hang Tuah* sebagai upaya untuk meningkatkan semangat bahari guna merealisasikan cita-cita sebagai poros maritim dunia.

METODE

Penelitian ini menggunakan desain penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian ini akan mendeskripsikan nilai-nilai kemaritiman yang terdapat dalam *Hikayat Hang Tuah*. Sumber

data atau yang menjadi objek dalam kajian ini adalah *Hikayat Hang Tuah* karya Muhammad Haji Salleh, yang diterbitkan oleh PT Ufuk Publishing House pada tahun 2013. Kalimat maupun paragraf yang berkaitan dengan nilai-nilai poros karakter maritim menjadi data dalam penelitian ini. Ada dua cara dalam melakukan pengolahan data, yaitu pembacaan intensif teks dan pencatatan. Teknik analisis data yang digunakan berupa teknik deskriptif-analisis. Ratna (2010: 53) metode deskriptif analisis dapat dilakukan dengan mendeskripsikan fakta lalu disesuaikan dengan analisis. Tahapan yang dilakukan dengan menganalisis nilai-nilai yang terkandung pada *Hikayat Hang Tuah* kemudian mengubungkannya sesuai dengan kategori tujuan penelitian yang sebelumnya telah ditentukan oleh peneliti. Kesahian dalam penelitian ini menggunakan kesahian semantik untuk mengukur makna sesuai konteks. Kesahian tersebut dapat dicapai dengan pembacaan berulang-ulang. Hal itu akan membentuk konsistensi data. Berdasarkan kategorinya, peneliti melakukan analisis data secara induktif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hikayat Hang Tuah merupakan epos terbesar dan teragung dari Melayu. Kebesaran dan keagungan *Hikayat Hang Tuah* telah mampu menarik para sarjana dari berbagai penjuru dunia untuk meneliti, mengkaji, dan mengambil sari kehidupan dari hikayat tersebut. Pada tahun 1964, 1966, dan 1997, Kassim Ahmad telah mengkaji tentang watak dan perwatakan *Hikayat Hang Tuah*. Pada tahun 1990, Braginsky membahas tentang makna dan struktur yang terkandung dalam *Hikayat Hang Tuah*. Hal itu diikuti juga oleh Errington pada 1982. Selain itu juga terdapat nama lain seperti Kratz (1993), Abu Hassan Sham (1993), Lokman Abdul Samad (2001), Muhammad Haji Saleh (2006), dan Nor Hashimah dan Ruzaiman (2008) yang juga mengkaji berbagai aspek yang terdapat pada *Hikayat Hang Tuah*. Kebesaran dan keagungan *Hikayat Hang Tuah* sebagai karya sastra Melayu telah berhasil membuat para peneliti dari berbagai penjuru untuk mengkaji hikayat tersebut (Ali, 2013:10).

Hikayat Hang Tuah muncul dari imaginasi Melayu di Nusantara pada masa lampau dan dewasa ini dianggap sebagai karya sastra agung di berbagai negara, seperti Indonesia, Malaysia, Singapura, Thailand Selatan, dan Brunai. Kesusastaraan Melayu Klasik merupakan bukti konkret kebudayaan buah hasil pemikiran orang-orang terdahulu yang dituangkan ke dalam bahasa dan sastra (Murniati, 2017:15). Termasuk cerita hikayat yang pada umumnya menyajikan tentang kisah heroik. Sebagaimana kisah Hang Tuah sebagai tokoh laksamana hebat di lautan. Lautan yang menjadi latar tempat penceritaan menegaskan bahwa keberaniannya di bidang maritim membuatnya dikenal sebagai pahlawan antar pulau. Aksi

kepahlawanannya melegenda, tidak hanya di tanah Nusantara saja, tetapi menyebar hampir diseluruh wilayah Asia Tenggara.

Aspek kemaritiman Indonesia telah mengalami degradasi yang cukup substansial. Bercermin pada masa lalu atau sejarah, Indonesia telah dikenal dengan jatidiri bangsa sebagai penghuni Negara Maritim. Paradigma maritim telah melekat pada bangsa ini sejak berabad-abad yang lalu. Masyarakat Indonesia telah lama memiliki pranata dalam berdagang, khususnya perdagangan antar pulau, menciptakan kapal yang hebat, memiliki armada laut yang disegani, dan berbagai aktivitas maritim lainnya. Hal tersebut bisa dikatakan sebagai ironi bahwa Indonesia memiliki sumber daya dan potensi kelautan yang terbesar di dunia tetapi sekarang berada pada kondisi yang memprihatinkan.

BEKAL TOKOH INSPIRATIF “LAKSAMANA HANG TUAH”

Sebagai upaya mengembalikan kejayaan di laut, Indonesia telah memiliki bekal historis-kultural. Melalui historis kultural akan muncul mampu menumbuhkan hasrat kebersamaan yang tertanam dalam kehidupan masyarakat. Namun, imaji sosial tidak serta merta mewujudkan kesejahteraan dalam bentuk yang konkret. Sebagaimana yang disampaikan Faruk, bahwa imajinasi mengenai kebangsaan dan negara bangsa di Indonesia selama ini dibangun dari percampuran antara citra-citra primordialisme di satu pihak, dan teknologi serta pengetahuan modern di lain pihak. Bayang-bayang tradisionalisme inilah yang membuat kebangsaan dan negara bangsa di Indonesia cenderung dibangun di atas dasar produksi dan reproduksi gagasan mengenai musuh bersama, pikiran-pikiran dan citra kehidupan yang antagonistik (2008: 37).

Imajinasi mengaitkan penggabungan aspek ingatan, pengalaman, kenangan dari dari berbagai aspek menjadi suatu bangunan kekuatan atau mental yang konstruktif. Konstruksi dari imajinasi masa lalu yang nantinya menjadi realitas yang digunakan pada masa kini. Sari-sari imajinasi dan kenangan kebersamaan berupa kebaikan dapat digunakan dalam membangun citra masa kini. Melalui pengalaman tersebut memberiantisipasi realita pada generasi yang ada di masa mendatang. Imajinasi sering diasosiasikan sebagai fungsi mental dan unsur fantasi, angan-angan, atau berbagai bentuk untuk memecahkan masalah secara nyata.

Konsep imajinasi memegang peran penting dalam kehidupan. Imajinasi mampu memberi unsur semangat bagi individu, masyarakat, bangsa, bahkan negara. Konsep bangsa dalam pandangan Anderson (2002:8) merupakan sesuatu yang dibayangkan karena tiap

anggotanya yang paling kecil tak akan pernah saling mengenal atau bertatap muka sekalipun dengan sebagian besar anggotanya yang lain. Dalam benak tiap-tiap individu tersebut terdapat sebuah bayangan akan kebersamaan mereka. Sehingga representasi imajinasi kolektif dipandang membentuk perspektif kemajemukan dan kemajuan budaya serta peradaban suatu bangsa.

Anderson meyakini bahwa di antara sesama warga negara-bangsa terdapat imajinasi kolektif yang menyatukan mereka sehingga dapat membangkitkan ikatan solidaritas dan ikatan kesetiaan terhadap negara-bangsanya. Dalam konteks ini, pendiri bangsa mampu memberikan representatif yang nyata dari imajinasi kolektif berupa semboyan “Bhinneka Tunggal Ika”. Hal itu untuk mengikat kemajemukan dari bangsa Indonesia yang memiliki ragam perbedaan kultur, etnis, budaya, bahasa yang beragam. Adanya konteks imajinasi kolektif mampu mengkonstruksi karakteristik dan pemikiran manusia dalam bentuk citra mental.

Menurut Hanif (2007), imajinasi kolektif atau rasa kebersamaan berkaitan dengan kesejahteraan merupakan pandangan purba atau hasrat masa lalu yang terdapat dalam pemikiran manusia masa kini. Pandangan bersama untuk menjadikan pengalaman bersama sebagai identitas telah ada sejak lama dalam diri manusia. Sebagai bentuk imaji bersama, karya *Hikayat Hang Tuah* mampu merevitalisasi kembali semangat yang melekat dalam diri masyarakat. Kisah seorang tokoh tersebut dimulai dari tanah Riau yang ingin mencari kehidupan baru, terutama dari sektor maritim. Kemahiran Hang Tuah dalam hal maritim tidak diragukan lagi. Bakat Hang Tuah yang akan menjadi pemimpin di lautan telah tampak ketika dirinya memutuskan untuk mencari sesuatu yang berguna dengan cara berlayar di lautan.

Pada suatu hari, Hang Tuah menyarankan kepada mereka, “Teman-temanku sayang, kurasa kita berlima bisa mendayung perahu ke suatu tempat di mana kita bisa mendapatkan uang.”

Hang Jebat dan Hang Kasturi menjawab, “Betul juga, mengapa kita berlima tidak berlayar saja?”

Kemudian Hang Tuah berkata, “Baiklah kalau begitu. Ayahku memiliki sebuah perahu, lengkap dengan layarnya (Sallah, 2013:84).

Pada diri manusia, imajinasi memegang peran penting dalam menjalankan sendi-sendi kehidupan. Selain pengetahuan, imajinasi mampu memberikan bentuk pemikiran dan tindakan yang mampu merubah suatu hal. Dalam hal ini Hang Tuah menjadi pelopor atau inisiator untuk menyongsong perubahan dalam hidup. Tidak ada yang mengetahui setiap kejadian dalam hidup. Seseorang hanya menjalankan hasrat yang telah ada dengan segala

akibat yang akan datang. Ketika memelopori terjun menjadi pelaut, Hang Tuah saat itu masih sangat muda dan tergolong sebagai anak-anak. Namun, pemikirannya untuk mencari sesuatu hal yang baru merupakan bakat yang nyata. Hang Tuah bersama teman-temannya, yaitu Hang Lekir, Hang Jebat, Hang Lekir, Hang Kasturi, dan Hang Lekiu mencoba berspekulasi untuk mendapatkan uang dengan berlayar ke suatu tempat. Hang Tuah menjadi pemimpin kelompok untuk menjalankan misi mendapatkan uang. Pemilihan Hang Tuah untuk menjadi pemimpin merupakan proses alamiah dalam kelompok tersebut. Hal tersebut karena Hang Tuah memiliki bekal dari gagasan-gagasan untuk melakukan sesuatu.

Hang Tuah mendapat ujian pertama dalam mengarungi lautan dari para bajak laut. Hang Tuah telah menyadari bahwa kapal yang ditumpangi bersama teman-temannya telah diintai oleh segerombolan bajak laut. Fenomena tersebut telah menjadi bagian dari suatu pelayaran. Sehingga adanya bajak laut harus tetap dilewati. Dalam hal ini, Hang Tuah sebagai pemimpin kelompok telah memiliki syarat sebagai calon pemimpin yang hebat. Hang Tuah menuangkan sebuah pemikiran bahwa untuk menghadapi para bajak laut akan sulit dilakukan di area laut. Kapal yang relatif kecil yang harus menghadapi kapal besar tentu akan kesulitan. Sehingga Hang Tuah berinisiatif menggiring para bajak laut ke sebuah pulau dan bertarung di tempat tersebut.

Hang Tuah tersenyum, lalu berkata, “Para Sahabatku, kurasa kita harus bertarung di darat sebab perahu kita sangat kecil dan kita semua pasti akan dikalahkan oleh tiga kapal itu karena semuanya besar dan bersenjata lengkap, serta diawaki oleh banyak orang. Tidak akan mudah bagi kita untuk mengalahkan mereka.” (Salleh, 2013:85)

Hang Tuah mendapatkan permasalahan pertama dalam berlayar. Kecerdasan yang tampak pada diri Hang Tuah dalam menghadapi musuh dengan mengidentifikasi masalah dan pemecahan masalah. Melalui serangkaian pertimbangan, Hang Tuah mampu mengidentifikasi secara berkualitas bahwa melawan musuh yang tidak seimbang akan sulit jika dilakukan di laut. Dengan menarik mereka ke daratan, keleluasaan bertarung akan berpengaruh pada hasil akhir. Sosok Hang Tuah juga memiliki kapasitas untuk memandang masalah yang tidak dilihat oleh orang lain. Dalam situasi yang sulit, Hang Tuah mampu menentukan suatu kebaruan beserta sisi solutif yang berkaitan dengan terobosan-terobosan (pikiran liar). Hal itu juga yang tampak untuk mengubah fokus dan menggeser suatu pola pikir yang sudah mapan.

Perampokan oleh para bajak laut dilakukan dengan cara merampas kapal atau muatan. Perampokan tersebut umumnya dilakukan dengan kekerasan, bahkan juga disertai

pembunuhan. Para bajak laut umumnya tidak segan untuk menjara siapa saja yang melawan kehendak mereka, baik orang tua maupun anak kecil. Membawa mereka ke darat merupakan tindakan yang tepat. Ketika berada di daratan, pertarungan antara kelompok Hang Tuah dengan para bajak laut benar-benar terjadi. Meskipun masih anak-anak, Hang Tuah beserta teman-temannya mampu menyulitkan langkah para bajak laut, bahkan mereka mampu membunuh beberapa bajak laut.

Kecerdikan Hang Tuah selanjutnya tampak ketika ia mengambil keputusan untuk mendekati kapal yang sedang berlayar. Setelah bertarung dan membunuh beberapa bajak laut di daratan, ternyata perlawanan yang lebih besar ditunjukkan oleh para bajak laut. Kapal besar dan armada yang lebih banyak mencoba mengejar kapal kecil yang hanya ditumpangi oleh lima anak kecil. Hang Tuah menyadari bahwa melakukan perlawanan melawan mereka dengan jumlah dan senjata yang tidak sebanding tentu akan sia-sia saja. Namun, dengan konteks pemikiran yang sesuai, Hang Tuah mencoba mengarahkan kapal yang ditumpangi untuk mencoba mendekati kapal yang melintas. Mengarahkan kapal menuju kapal yang lebih besar tentu memiliki tujuan tertentu.

Hang Tuah melihat mereka meninggalkan Selat Singapura dan dia segera membelokkan perahunya ke arah mereka. Pemimpin awak kapal di semua perahu tersebut dapat melihat sebuah perahu sempit berisi lima orang, sedang dikejar oleh enam kapal perahu musuh, yang mendekati mereka (Salleh, 2013:86).

Setelah menghadapi ujian pertama bertarung dengan bajak laut dan berhasil mengalahkan mereka, Hang Tuah kembali mendapatkan ujian selanjutnya. Merasa dikalahkan oleh segerombolan anak kecil, para bajak laut tidak terima dan melaporkan kepada rekan-rekannya yang ada pada kapal yang lebih besar. Mendengar kabar tersebut membuat mereka mengejar kapal yang ditumpangi Hang Tuah. Kecerdikan mengatur strategi kembali tampak pada diri Hang Tuah sebagai pelaut hebat. Jumlah yang tidak sebanding membuatnya mengarahkan pemikiran untuk mendekati kapal yang sedang berlayar di Selat Singapura. Hang Tuah mendekati kapal tersebut guna meminta bantuan melawan para awak bajak laut. Meskipun tanpa ucapan verbal, hanya menggunakan tanda dengan mendekati kapal, para awak kapal tersebut telah menyadari bahwa perahu kecil Hang Tuah sedang diserang musuh. Pemikiran Hang Tuah tersebut berdampak pada tindakan yang diambil oleh para bajak laut. Mereka memutuskan untuk mundur dan tidak menyerang perahu Hang Tuah.

Perspektif tentang pelaut menjadi endapan yang telah ada pada diri bangsa Indonesia. Sosok Hang Tuah telah mengilhami bangsa Indonesia sebagai tokoh yang gigih di lautan.

Bakat Hang Tuah sejak kecil sebagai pelaut telah tumbuh dan menjadi identitas dalam dirinya. Dalam memandang tokoh maritim dan pelaut hebat, sosok Hang Tuah mampu menjadi representasi. Indonesia memiliki sumber daya manusia di bidang maritim dalam diri Hang Tuah. Dengan memiliki kebanggaan terhadap tokoh akan meningkatkan rasa cinta terhadap tanah air. Hal tersebut seperti yang disampaikan Silalahi (2005) bahwa peringkat rasa kebangsaan atau nasionalisme suatu bangsa yang hadir dalam sikap cinta tanah air dan patriotisme adalah pendukung utama suatu strategi keamanan nasional. Semakin tinggi rasa kebangsaan dan cinta tanah air, akan memberikan sumbangan yang positif terhadap strategi keamanan nasional.

PRANATA HUBUNGAN PERDAGANGAN

Selain tokoh pelaut yang hebat, masyarakat Indonesia telah memiliki pranata hubungan dagang. Budaya kemaritiman bangsa Indonesia bukan fenomena yang baru. Sejarah telah menunjukkan bahwa kehidupan kemaritiman, pelayaran, dan perikanan merupakan suatu kelangsungan proses perkembangan bangsa Indonesia yang ada pada masa lalu. Terlaksananya hubungan dagang yang baik tidak lepas dari lokasi yang strategis. Selain itu, pemerintahan yang memimpin suatu wilayah juga mempengaruhi kedatangan pada pedagang. Adanya pemimpin wilayah maritim yang baik mendorong pertumbuhan ekonomi yang baik. Termasuk permukiman yang juga menjadi tempat penting bagi pertumbuhan perdagangan. Pemusatan antara pelabuhan dan pemerintah kerajaan menjadi faktor umum dalam dunia maritim sehingga membuat permukiman menjadi ramai. Hubungan antara pelabuhan dan pemerintahan yang strategis menjadikan sebagai pintu gerbang utama suatu perekonomian.

Hang Mahmud memasukkan harta benda keluarganya ke sebuah perahu panjang sempit dan mereka mendayungnya ke Bintan. Di sana, mereka membangun sebuah rumah di dekat desa Bendahara, dan Hang Mahmud pergi untuk berdagang dengan membuka sebuah toko yang menjual kue dan makanan (Salleh, 2013:82)

Pelayaran dan perdagangan laut menjadi keunikan masyarakat Nusantara pada zaman dulu. Masyarakat yang hidup di pesisir lautan memiliki tradisi perdagangan dan pelayaran yang kuat. Kawasan pantai strategis diiringi dengan pemimpin kerajaan yang bijaksana semakin menambah jaminan kesejahteraan. Pemimpin yang bijaksana membuat masyarakat tenang dalam bekerja dan kesejahteraan akan terjamin. Hal tersebut mendorong masyarakat lain untuk datang mengadu nasib. Konsep mendekati wilayah yang strategis di bawah

kepemimpinan Raja yang bijaksana telah disadari oleh orang tua Hang Tuah. Pada saat itu, Hang Mahmud beserta keluarganya melakukan migrasi ke Bintan. Berpindah tempat menuju perputaran ekonomi telah menjadi fenomena yang wajar terjadi. Masyarakat mendekati kawasan dagang yang strategis guna mendirikan tempat tinggal menjadi faktor perputaran ekonomi. Perdagangan dan pelayaran menjadi ujung tombak dalam budaya maritim.

Tanpa membuang waktu, dia memanggil semua kapten kapalnya, dan memerintahkan mereka, “Kapten, aku ingin berlayar ke Tanah Melayu, sekarang kalian harus memuat barang dagangan yang cocok untuk dibawa ke sana.”

Ketujuh kapten tersebut mulai mengisi kapal dengan barang dagangan dan dalam tujuh hari mereka telah siap. Tak lama kemudian, mereka berlayar menuju Tanah Melayu (Salleh, 2013:180).

Kawasan yang baik mengundang kalangan dari berbagai suku bangsa untuk datang memasarkan komoditas mereka. Wilayah Melayu termasuk ke dalam kawasan yang paling ramai jalur perdagangan dunia. Sehingga tidak mengherankan jika banyak masyarakat yang ingin berdagang di kawasan Melayu. Kawasan yang baik mengundang kalangan dari berbagai suku bangsa untuk datang memasarkan komoditas mereka. Wilayah Melayu termasuk ke dalam kawasan yang paling ramai jalur perdagangan dunia. Sehingga tidak mengherankan jika banyak masyarakat yang ingin berdagang di kawasan Melayu.

KONSEP PENARIKAN PAJAK DARI SEKTOR KELAUTAN

Banyaknya pedagang di kawasan Melayu membuat Raja berinisiatif untuk melakukan penarikan pajak. Penarikan pajak merupakan salah satu faktor pendapatan suatu daerah. Penarikan pajak menjadi hal yang sah-sah saja terjadi. Hal itu menjadi insentif bagi wilayah yang ditempati untuk mencari nafkah. Pajak diberikan sebagai timbal balik antara pemberi pajak dan penerima pajak. Pajak tersebut nantinya akan dikembalikan lagi untuk membiayai dan mengembangkan wilayah tersebut.

Yang Mulia berkata, “Bendahara Terhormat, aku ingin menunjuk para kapten galiung itu sebagai kepala muara sungai. Mereka akan memungut pajak dari siapa pun yang datang untuk berdagang, yang saat ini semanya ada sebelas sungai. Seandainya musuh menyerbu atau menyerang penduduk negeri ini, maka mereka akan melakukan patrol di laut dan bertindak sebagai penjaga pantai (Salleh, 2013:214).

Konsep mengenai pajak telah terjadi pada masa kejayaan Melayu. Wilayah perdagangan yang strategis membuat iklim perekonomian tumbuh dengan pesat. Salah satu aspek yang lancar menyumbang devisa yaitu dari sektor pajak. Penerapan pajak dilakukan dari setiap orang yang berdagang di muara sungai. Pegawai pajak diatur sedemikian rupa dan

terstruktur. Raja telah mencetuskan konsep tersebut dan disampaikan kepada Bendahara. Kemudian arahan tersebut diturunkan kepada kepala sungai untuk menjalankan instruksi tersebut. Segala bentuk pajak yang dibayarkan nantinya akan digunakan untuk membiayai keamanan wilayah perdagangan. Sehingga dari hasil pajak yang diterapkan secara adil akan menghasilkan hubungan timbal balik yang menguntungkan.

SARANA DAN TRANSPORTASI LAUT

Kemajuan sektor perdagangan di laut, pesisir, dan sungai merupakan faktor utama sumber kekuatan suatu bangsa. Untuk mengembangkan perekonomian tersebut, diperlukan adanya tempat berdagang yang baik. Meskipun kawasan tersebut strategis, tetapi pelabuhan yang dimiliki tidak sesuai tentu akan berdampak pada sisi ekonomi. Maka dari itu perlu adanya fasilitas, termasuk fasilitas yang mampu menarik minat pedagang untuk datang. Pelabuhan-pelabuhan yang dibangun akan ramai dengan berbagai kegiatan dagang dari wilayah nusantara dan berbagai penjuru dunia.

Tak lama kemudian, para nelayan menemuinya untuk menyerahkan hadiah berupa daun sirih dan buah pinang, serta berbagai macam buah-buahan. Dengan bantuan mereka, dia mengemudikan kapalnya memasuki pelabuhan (Salleh, 2013:183).

Setelah singgah beberapa hari di Palembang, Paduka Raja berpamitan dan berlayar menuju Malaka. Ketika mereka memasuki pelabuhan, alat musik ditabuh dan dipetik dengan irama yang sangat keras. Sebagai balasan, Laksamana menembakkan tujuh meriam (Salleh, 2013:359).

Kota yang berbasis perdagangan akan memperhatikan kondisi pelabuhan yang ada. Pelabuhan yang menjadi tempat singgah kapal-kapal merupakan penggerak perekonomian. Sebagaimana Kota Palembang yang merupakan basis perlintasan kapal-kapal dunia juga memiliki pelabuhan yang memadai. Adanya pelabuhan selain untuk berlabuhnya kapal, berdagang, juga digunakan sebagai sarana berkumpul masyarakat ketika mengantar atau menyambut para kerabat. Dalam hal ini, masyarakat setempat menjadikan pelabuhan untuk menyambut Paduka Raja yang telah selesai dari pelayarannya. Rasa kebanggaan bersama mengasumsikan bahwa kebanggaan yang melekat pada diri mereka menjadikan penguat dalam berkehidupan. Pandangan konstruktivis ini berlandaskan rasa nasionalisme untuk menghasilkan imajinasi bersama dalam mengkonstruksi perbedaan mereka. Batas tersebut dibangun berdasarkan budaya dan kesamaan. Rasa kebanggaan dan saling memiliki yang melekat pada masyarakat membangun sebuah paradigma tentang rasa nasionalisme bangsa.

Letak strategis Indonesia menjadi sasaran dalam masalah keamanan bidang kemaritiman. Dibutuhkan kekuatan armada laut yang kuat guna mengamankan situasi perairan Indonesia.

Kapal mendekati galiung tersebut dalam posisi siap perang. Kapal besar tersebut ternyata dilengkapi dengan senjata perang kerajaan, dan tiga perahu didayung di kanan dan kiri kapal. Namun, kapal kerajaan tersebut diperkuat dengan kulit, sehingga saat ditembak, kulit tersebut akan meredam kekuatan meriam sehingga menyebabkan kapal tersebut bergoyang, tetapi tidak dapat ditembus (Salleh, 2013:209).

Sebagai transportasi laut yang memadai, kapal memegang peran yang sangat vital. Kapal menjadi tunggangan dalam menjalankan segala aktivitas di lautan. Untuk menuju poros maritim dunia, dibutuhkan secara penuh adanya kapal yang berkualitas, baik kapal untuk berdagang, berlayar, dan berperang. Sejatinya, Indonesia telah memiliki kearifan lokal dalam membuat kapal. Masyarakat timur Indonesia memiliki kapal yang termasyur, yaitu kapal Pinisi. Nenek moyang Indonesia dikenal dalam membuat kapal dan mendesain kapal. Dalam *Hikayat Hang Tuah* dapat dijumpai bahwa masyarakat Nusantara dulu merupakan masyarakat yang mahir dalam membuat kapal.

“Bendahara dan Tumenggung memerintahkan para pekerja untuk pergi ke hutan guna memilih pepohonan untuk dijadikan papan. Dalam waktu lima hari, lunas dan papannya telah siap. Semuanya dibawa menuju tempat pembuatan kapal. Suasananya menggembirakan ketika Raja hadir saat peletakan lunas dan lambang kapal. Paduka Raja berkata, “Bendahara Terhormat, apa desain terbaik untuk kapal ini?” Bendahara menjawab, “Maharaja, hamba ingin membuat kapal ini dengan desain seekor *kumbang nuri* (Salleh, 2013:264).

Mewujudkan cita-cita sebagai negara maritim tentu harus dilengkapi dengan sarana transportasi yang memadai. Kapal menjadi penggerak transportasi laut untuk mengunjungi tiap-tiap pulau. Kearifan lokal dalam membuat kapal di Nusantara tampak pada penggalan kutipan tersebut. Membuat kapal tentu harus ditentukan bentuk desain dari kapal. Masyarakat pada zaman dahulu memanfaatkan binatang sebagai inspirasi dari pembuatan kapal. Selain itu, bahan pembuatan kapal juga menjadi faktor penting. Pemilihan kayu yang akan digunakan benar-benar diperhitungkan. Sehingga dalam memilih bahan harus membutuhkan kayu yang baik dan berkualitas. Dalam membuat kapal atau pun membuat barang-barang lainnya, masyarakat Nusantara selalu menggunakan prinsip gotong royong. Dengan gotong royong, pekerjaan membuat kapal yang akan ditumpangi Maharaja menuju Majapahit semakin cepat selesai.

Kerjasama antar sesama masyarakat mampu menjalin rasa saling memiliki. Hadirnya seorang Raja semakin meningkatkan jiwa-jiwa yang setia. Smith (1991) berpendapat bahwa elemen kesetiaan atau kepemilikan terhadap negara-bangsa (nasionalisme) tersebut ditumbuhkan melalui memori kolektif dan sejarah masa lalu yang terus menerus dikembangkan dan diwariskan oleh pemerintah entitas negara-bangsa. Elemen nasionalisme itulah yang menjadi landasan ikatan solidaritas yang menyatukan sesama warga negara di dalam entitas negara-bangsa.

KEDAULATAN DAN POLITIK

Selain permasalahan terkait dengan aspek ekonomi, sektor maritim juga memiliki permasalahan dalam bidang keamanan dan politik. Suatu usaha dalam menjaga kedaulatan wilayah harus mempersiapkan pertahanan diri. Perebutan wilayah dan kekuasaan dapat terjadi suatu waktu. Dengan kata lain, selain memperkuat pasukan, pembangunan benteng pertahanan juga perlu dimiliki. Benteng pertahanan akan membantu jika terjadinya peperangan. Sebagai wilayah maritim yang memiliki banyak pulau, pembangunan benteng di pulau-pulau yang terdepan atau pulau-pulau yang strategis dibutuhkan dalam menjaga kedaulatan. Kesadaran tersebut telah disadari pada masa kerajaan Melayu.

Pada hari baik, Bendahara dan Tumenggung serta semua pembesar, baik muda maupun tua, bekerja membersihkan pulau tersebut. Mereka tinggal di sana, sibuk menyelesaikan tugas mereka. Sementara itu, Raja dan Ratu Melayu berlayar menuju Bintan.

Dalam beberapa hari, pulau tersebut telah bersih dari pepohonan dan semak belukar. Bendahara membangun sebuah benteng yang mengelilingi seluruh pulau (Sallah, 2013:151).

Pembangunan benteng pertahanan menjadi agenda yang harus diselesaikan oleh kalangan penduduk kerajaan Melayu. Mengingat perang bisa datang kapan saja, pembangunan benteng pertahanan memang dibutuhkan. Konsep pembangunan benteng dilaksanakan secara bersama-sama, mulai dari Bendahara hingga rakyat biasa. Faktor lingkungan dalam membangun benteng termasuk aspek yang cukup diperhatikan. Secara bergotong royong pembangunan benteng dilaksanakan. Konsep gotong royong mampu menimbulkan asas persaudaraan untuk saling menjaga. Hal tersebut sebagaimana pendapat Smith bahwa sentimen kepemilikan (ikatan solidaritas) sesama warga negara-bangsa dipengaruhi dengan semangat persaudaraan. Pendirian benteng di suatu pulau tidak terlepas dari syarat pentingnya nilai pulau tersebut. Letak pulau yang strategis dalam menghadapi

musuh, sumber daya bahari, serta aspek menjaga kedaulatan wilayah menjadi landasan didirikannya benteng pertahanan.

Sebagai negara yang berada perlintasan dua benua dan dua samudra, Indonesia termasuk negara yang memiliki sisi kerawanan dari sektor laut. Ancaman tersebut berupa keamanan laut yang berasal dari berbagai penjuru, baik dari lokal, ancaman nasional, maupun dari pihak internasional. Perampokan-perampokan di perairan Indonesia masih sering terjadi. Kerajaan-kerajaan di Nusantara pada zaman dahulu sejatinya sangat memperhatikan keamanan dan kekayaan laut. Sebagaimana kerajaan Majapahit yang dikenal memiliki armada laut yang hebat, mereka selalu menjaga keamanan dengan menerjunkan pasukan-pasukan secara langsung untuk berpatroli ataupun pasukan secara sembunyi-sembunyi.

Beberapa orang Majapahit berlayar memasuki pelabuhan menggunakan sebuah kapal kecil. Saat mereka melihat banyak kapal berlabuh di Tuban, dengan bendera dan payung dibentangkan, mereka mendekati kapal-kapal itu. Mereka memata-matai kapal-kapal itu dan melihat kalau Raja sedang mengadakan pertemuan di dalam kapalnya bersama Adipati (Salleh, 2013:273).

Salah satu cara untuk mengarah pada suatu solusi yang bersifat kreatif yaitu dengan cara berpikir metaforis. Cara berpikir tersebut memadukan antara imajinasi dengan situasi yang mengarah pada suatu pemahaman baru terkait suatu fenomena. Berpikir metaforis cenderung menghasilkan buah pemikiran yang spontanitas tetapi berdampak positif. Hal ini tampak pada sifat memata-matai merupakan bentuk suatu pemikiran untuk menjaga kedaulatan. Meskipun tidak logis, misalnya saja ketika mencurigai kedatangan kapal dengan tujuan untuk berdagang tetapi dengan naluri sebagai mata-mata maka bisa ditafsirkan akan mengganggu kedaulatan. Tanpa adanya pencarian data lebih lanjut, maka informasi tersebut tidak bersifat nyata.

Kedatangan rombongan dari Kerajaan Malaka di wilayah Majapahit membuat pasukan laut memasang badan. Tugas yang dibebankan memang untuk mencari segala informasi yang baru di perairan yang menjadi wilayahnya. Sehingga kedatangan rombongan dari Kerajaan Malaka dianggap sebagai hal yang mengganggu. Setelah diselidiki, kedatangan rombongan dari Kerajaan Malaka bermaksud untuk mengadakan prosesi lamaran kepada Kerajaan Majapahit. Sifat curiga memang diperlukan dalam menjaga kedaulatan. Adanya mata-mata di lautan merupakan bentuk usaha yang diterjunkan secara langsung untuk melindungi wilayah perairan. Hal itulah yang dilakukan Kerajaan Majapahit dalam menjaga wilayah.

PENUTUP

Berdasarkan pembahasan tersebut dapat disimpulkan bahwa *Hikayat Hang Tuah* dapat digunakan sebagai bahan pembelajaran atau percontohan dalam menumbuhkan semangat bahari. Hal tersebut sesuai dengan nilai-nilai, karakteristik, dan syarat untuk menjadi negara maritim yang terkandung di dalamnya. Hang Tuah dapat dijadikan sebagai representasi tokoh maritim yang dimiliki Indonesia. Karakter Laksamana Hang Tuah yang gagah berani di lautan merupakan inspirasi untuk masyarakat. Selain tokoh pelaut yang hebat, masyarakat Indonesia telah memiliki pranata hubungan dagang. Selain itu, di sektor perekonomian, penarikan pajak bagi pedagang juga merupakan penyumbang devisa kawasan. Konsep tersebut telah diterapkan pada masa kerajaan Melayu.

Dalam mengembangkan kawasan maritim, pembangunan sarana transportasi dan fasilitas pendukung perlu diperhatikan. Dalam *Hikayat Hang Tuah* telah ditunjukkan bahwa pelabuhan akan mendukung proses berdagang. Selain itu, pelabuhan juga dijadikan tempat berkumpul untuk menyambut dan melepas kepergian Raja maupun kerabat. Armada transportasi di laut juga menjadi titik yang perlu diperhatikan. Dalam *Hikayat Hang Tuah* telah dipaparkan bahwa kapal memegang peran penting dalam menjalin hubungan antar pulau. Diperlukan orang-orang yang terampil dalam membuat dan mendesain kapal. Kearifan lokal masyarakat Melayu tampak ketika membuat dan mendesain kapal dengan menggunakan konsep binatang dan dikerjakan secara bersama-sama.

Sektor kemaritiman juga memiliki permasalahan pada aspek keamanan dan politik. Dalam menjaga keamanan di sektor maritim dapat dilakukan dengan membentuk benteng pertahanan, armada kapal-kapal perang yang memadai, serta diperlukan mata-mata untuk mengawasi kejahatan di laut.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Ismail. 2013. "Menghidupkan Semula Semangat Nusantara Melalui Pengajian Sejarah Maritim di Alam Melayu". *Jurnal Kajian Sejarah & Pendidikan Sejarah*, Vol 1, No. 2, September 2013: 193—212.
- Anderson, Benedict. 2002. *Imagined Communities: Komunitas-komunitas Terbayang*. Yogyakarta: Insist dan Pustaka Pelajar.
- Buwono X, Hamengku, 2014. "Budaya Maritim Indonesia, Peluang, Tantangan, dan Strategi". Makalah disajikan pada Road Map Pembangunan Kelautan dan Kemaritiman Indonesia serta Pencangan Bulan Maritim UGM. Tidak diterbitkan. Yogyakarta: UGM.
- Djamil, Agus S. 2004. *Al-Qur'an dan Lautan*. Bandung: PT Mizan Pustaka.
- Hanif, Hasrul. 2007. "Antagonisme Sosial, Diskonsensus, dan Rantai Ekuivalensi:

- Menegaskan Kembali Urgensi Model Demokrasi Agonistik. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol 11, Nomor 1, Juli 2007: 119—136.
- Murniati. 2017. “Estafet Kesusastraan Melayu Islam”. *Koran Republika*, 19 Februari 2017.
- Prasetyono, E. 2008. “Strategi Pertahanan Indonesia di Masa Depan”. *Jurnal Analisis CSIS*. Vol. 37, No. 3 September 2008: 347—361.
- Pratiwi, Yuni. 2016. “Film Animasi Cerita dengan Konteks Multibudaya untuk Mendukung Pengembangan Kekritisn Penalaran Anak Usia SD”. *Jurnal Litera*. Vol 15, No.2, Oktober 2016: 292—304.
- Ramdhan, Muhammad dan Taslim Arifin. 2013. Aplikasi Sistem Informasi Geografis dalam Penilaian Proporsi Luas Laut Indonesia. *Jurnal Ilmiah Geomatika*, Vol 19, No. 2, Desember 2013: 141—146.
- Ratna, Nyoman Kutha. 2010. *Teori, Metode, dan Teknik Penelitian Sastra*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Salleh, Muhammad Haji. 2013. *Hikayat Hang Tuah*. Jakarta: PT. Ufuk Publishing House.
- Setkab. 2016. Pidato di Sidang IMO, Presiden Jokowi Komitmen Jadian Indonesia Poros Maritim Dunia. Diunduh dari <http://setkab.go.id/pidato-di-sidang-imo-presiden-jokowi-komitmen-jadikan-indonesia-poros-maritim-dunia/> pada 21 Februari 2017.
- Setneg.2009. Indonesia Tuan Rumah 3 Kegiatan Kelautan Internasional (Online), Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia. Tersedia dalam: http://www.setneg.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=3266 (Diakses 21 Februari 2017).
- Silalahi, Harry Tjan. 2005. *Nasionalisme dan Strategi Keamanan Nasional*. Jakarta: CSIS.
- Sitohang, J. 2008. *Perbatasan Wilayah Laut Indonesia di Laut China Selatan: Kepentingan Indonesia di Perairan Natuna*. Jakarta: LIPI Press.
- Smith, Anthony D. 1991. *The Ethnic Origins of Nations*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Sukma, R. 2014. “Gagasan Poros Maritim”. *Kompas*, 21 Agustus 2014.