

Ketimpangan Ekonomi Jawa dan Luar Jawa dan Perkembangan Perdagangan Antarpulau di Indonesia

Haryono Rinardi*, Sri Indrahti, Noor Naelil Masruroh

Program Studi Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro
Jl. dr. A. Suroyo, Tembalang, Semarang – Indonesia

*Penulis Korespondensi: haryonorinardi@lecturer.undip.ac.id
DOI: <https://doi.org/10.14710/jscl.v8i1.54443>

Diterima/Received: 5 Mei 2023; Direvisi/Revised: 22 Juni 2023; Disetujui/Accepted: 22 Juni 2023

Abstract

This article discusses the relationship between economic inequality in Java and outer Java and its connection with inter-island shipping and trade. This study uses historical methods to prove that economic inequality has happened since the colonial period until independence. This inequality arose because the role played by Java in its economic relations with outer Java became very dominant and decisive. Java became an intermediary in economic relations outside Java with the international world. This role has occurred since the colonial period and only changed in the independence. Java provides added value to commodities outside Java, which are then resold to international markets. Therefore, Java has always had an advantage in economic relations with outer Java. This situation created economic disparities in relations with provincial regional income in present-day Indonesia.

Keywords: Economic Disparity; Added Value; Java and Outer Islands.

Abstrak

Artikel ini membahas hubungan ketimpangan ekonomi Jawa dan luar Jawa dan hubungannya dengan pelayaran dan perdagangan antarpulau. Dengan menggunakan metode sejarah, kajian ini membuktikan bahwa ketimpangan ekonomi yang muncul dalam hubungan Jawa dan luar Jawa telah terjadi sejak masa kolonial hingga masa kemerdekaan. Ketimpangan itu muncul karena peran yang dimainkan Jawa dalam hubungan ekonominya dengan luar Jawa menjadi sangat dominan dan menentukan. Jawa menjadi semacam perantara dalam hubungan ekonomi luar Jawa dengan dunia internasional. Peran itu telah terjadi sejak masa kolonial dan tidak berubah sampai kemerdekaan. Jawa memberi nilai tambah terhadap komoditas dari luar Jawa, yang kemudian dijual kembali ke pasar internasional. Dengan demikian, Jawa selalu mendapatkan keuntungan dalam hubungan ekonomi dengan luar Jawa. Kondisi itulah yang menciptakan disparitas ekonomi melalui perolehan pendapatan domestik antarprovinsi pada masa Indonesia kontemporer.

Kata kunci: Ketimpangan Ekonomi; Nilai Tambah; Jawa dan Luar Jawa.

Pendahuluan

Kajian mengenai perbandingan Jawa dan luar Jawa, khususnya yang berhubungan dengan bidang pelayaran belum banyak dilakukan. Kajian Lindblad (1994) lebih mengkaji bagaimana kontribusi perdagangan luar negeri Indonesia pada masa kolonial terhadap pembentukan negara nasional. Lindblad pada beberapa bagian mengkaji perbandingan ekspor luar Jawa terhadap total

ekspor Indonesia. Kajian yang agak mirip dilakukan juga oleh Booth (1989) yang membahas mengenai ekspor dan pertumbuhannya di Indonesia pada masa kolonial. Akan tetapi, Booth lebih banyak membahas mengenai pertumbuhan ekspor di Indonesia yang kembali tumbuh setelah masa Sistem Tanam Paksa. Booth melihat bahwa pertumbuhan ekspor Indonesia selama masa kolonial berkaitan dengan perkembangan pelayaran internasional karena pembukaan

Terusan Suez dan munculnya bahan ekspor baru yang berasal dari Jawa, Sumatera dan kemudian dari Kalimantan. Studi berbeda dilakukan oleh Sulistiyono (2003) yang membahas mengenai jaringan Laut Jawa. Dalam studinya itu, Sulistiyono mencoba melacak pasang-surut perkembangan jaringan Laut Jawa dalam kaitannya dengan perkembangan pelayaran dan perdagangan antar daerah dalam kerangka proses integrasi ekonomi di Indonesia sejak 1870 hingga 1970-an.

Berbagai kajian itu secara tidak langsung menunjukkan adanya perbedaan ekonomis antara Jawa dan luar Jawa. Hal itu secara tidak langsung menunjukkan ketimpangan sekaligus dikotomi antara Jawa dan wilayah lain di Indonesia. Hal itu bukan saja nyata tetapi secara terminologi jelas terlihat. Pemerintah Kolonial menyebutkan daerah luar Jawa sebagai *Buitenbezittingen* dan kemudian *buitengewesten* (Dick 2022). Oleh karena itu tidak heran jika Clifford Geertz seorang antropolog membedakan wilayah pedalaman Jawa Tengah dan Jawa Timur sebagai Indonesia dalam. Sementara daerah-daerah lainnya disebut sebagai Indonesia luar (Geertz 1983). Kondisi itu menunjukkan bahwa seakan-akan Jawa Tengah dan Jawa Timur plus Bali adalah pusat Indonesia. Sementara wilayah lainnya merupakan daerah pinggiran. Dalam perkembangannya, digunakan pula istilah Jawa dan luar Jawa untuk menyebut pulau-pulau di luar Jawa dan (Madura) (Dick 2000). Dengan demikian, satu pulau telah disetarakan dengan begitu banyak pulau lainnya. Meskipun pulau itu penduduknya lebih banyak dibanding pulau lainnya. Dengan dasar itu pula Jawa dan Madura ditambah dengan Bali sering dianggap sebagai centre atau wilayah inti, sedangkan di luar wilayah itu dianggap sebagai *periphery* (Drake 1981). Sebuah istilah yang semakin menunjukkan perbedaan yang kontras diantara kedua wilayah itu.

Secara politis dan ekonomis adanya dikotomi antara Jawa dan wilayah lainnya di luar Jawa berkaitan dengan posisi masing-masing wilayah. Jawa menguasai sebagian besar ekonomi Indonesia, meskipun luasnya tidak lebih dari 20% dari total luas wilayah Indonesia. Akan tetapi, Jawa menguasai 56,3% dari total ekonomi Indonesia tahun 1990. Kondisi itu sangat kontras dengan Sumatera yang hanya menyumbang Produk

Domestik Bruto (PDB) 27% dari total ekonomi Indonesia. Ironisnya adalah Jakarta sebagai Ibukota negara menyumbang 11,6% PDB riil. Angka itu jauh lebih tinggi dibanding dengan pulau-pulau lain, seperti Kalimantan 9%, Sulawesi 4%, Bali 1,6%, Maluku, Irian, dan Nusa Tenggara 1%. Dengan demikian, terlihat perbedaan yang sangat mencolok antara ekonomi Jawa dan luar Jawa. Secara ekonomi Jawa jauh lebih unggul dibandingkan dengan wilayah lainnya di Indonesia. distribusi produk domestik bruto (PDB) di Jawa dan Sumatera juga mendominasi, yakni 58,61 persen dan 21,54 persen. Dengan demikian, kontribusi Jawa dan Sumatera terhadap PDB Indonesia mencapai lebih dari 80% (Dorimulu 2019). Suatu kondisi yang ironis karena kedua pulau itu bukanlah pulau yang terbesar di Indonesia, meskipun keduanya merupakan dua pulau dengan konsentrasi penduduk yang terbesar, dalam hal ini Jawa. Indikasinya dapat dilihat pada penyebaran industri yang 90% terpusat di Jawa dan Sumatera, sehingga pajak penghasilan juga terkonsentrasi pada wilayah yang sama (Irkham 2019). Bersamaan dengan itu, infrastruktur yang ada di Jawa, Bali, dan Sumatera, jauh lebih maju dibanding dengan wilayah-wilayah yang ada di luarnya. Jawa bahkan menjadi pusat kegiatan social politik di Indonesia. Oleh karena itu berbagai fasilitas komunikasi dan transportasi ada di ketiga pulau itu, sedangkan wilayah di luarnya tidak memiliki fasilitas itu. Indikasinya adalah tingginya konsumsi penduduk ketiga pulau itu terhadap bahan bakar dan listrik (Drake 1981). Dengan latar belakang seperti itu, maka dapat dipahami jika distribusi PDB di Kalimantan hanya sebesar 8,05 persen, di Sulawesi sebesar 6,2 persen, di Bali dan Nusa Tenggara sebesar 3,06 persen, seta Maluku dan Papua sebesar 2,54 persen (Movanita 2018).

Pada masa kolonial, disparitas itu didukung dengan kebijakan Pemerintah Kolonial yang semakin memperkokoh arti penting dan dominasi Jawa atas wilayah lainnya. Pemerintah Kolonial menjadikan Jawa sebagai pusat administrasi pemerintahannya. Pada tahun 1890 terdapat lebih dari 6.000 pegawai sipil Eropa di Tanah Koloni, tiga perempatnya ditempatkan di Jawa, sedang sisanya di wilayah lain (Diehl 1993, 201). Secara sosial Jawa berkembang melebihi wilayah lainnya di Tanah Koloni. Dengan dibukanya Terusan Suez

hubungan Eropa- Asia menjadi semakin dekat. Efeknya terdapat gelombang migrasi orang Eropa ke Jawa. Kondisi itu secara tidak langsung menyebabkan terjadinya perubahan besar dalam masyarakat perkotaan di Jawa pada akhir abad XIX. Mulai muncul sebuah lapisan masyarakat Eropa, meskipun minoritas sangat kecil tetapi memegang kuat kendali ekonomi dan politik. Keadaan itu mendorong tumbuhnya berbagai kebutuhan bagi masyarakat Eropa di Jawa. Hal itu mendorong Jawa secara ekonomis, sosial, dan kultural menjadi “tercabut” dari Kepulauan Nusantara masuk menjadi bagian Asia Tenggara (Dick 2002). Dalam perkembangannya, Jawa merupakan ekonomi yang paling terintegrasi dan modern secara teknologis antara Benggala hingga Jepang (Dick 1992 123-148).

Dengan kondisi itu sangat wajar apabila Jawa berkembang melebihi semua wilayah lainnya di Kepulauan Nusantara. Keberadaan Pemerintah Kolonial Hindia Belanda semakin mempertegas arti penting Jawa. Perkembangan ekonomi perkebunan membuat Jawa memiliki berbagai sarana infrastruktur yang sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi. Kondisi itu membuat Jawa secara ekonomi jauh meninggalkan wilayah lainnya di Kepulauan.

Berbagai kebijakan yang dilakukan Pemerintah Kolonial secara tidak langsung semakin membuat Jawa semakin meninggalkan wilayah lainnya di kepulauan. Dengan latar belakang seperti di atas, artikel ini mencoba menguji mengenai dikotomi Jawa dan luar Jawa. Banyak pihak yang menganggap bahwa dikotomi Jawa dan luar Jawa berasal dari kebijakan Pemerintah Orde Baru yang dianggap sangat sentralistis. Pemerintah Orde Baru menempatkan Jawa sebagai sentral dari kegiatan politik, ekonomi, dan sosialnya. Kondisi itu menyebabkan Jawa menikmati keuntungan dari hubungannya dengan wilayah luar Jawa. Oleh karena itu, melalui artikel ini dicoba untuk mengetahui asal mula dikotomi Jawa dan luar Jawa, sejak masa pra-kolonial hingga periode kolonial. Dalam hal ini hendak dikaji beberapa kebijakan yang dilakukan pemerintah mulai dari kolonial hingga masa sebelum Orde Baru terkait dengan pelayaran dan perdagangan di Indonesia.

Metode

Penelitian memiliki target dapat mendiskripsikan dan menganalisis perkembangan hubungan antara Jawa dan daerah yang dikenal sebagai luar Jawa. Penulis dalam melakukan kajian atas permasalahan itu akan menggunakan metode sejarah kritis. Metode ini terdiri dari empat langkah, yaitu pertama adalah heuristik, yang berasal dari bahasa Yunani *heuristiken* atau mengumpulkan atau menemukan sumber. Dengan demikian, heuristik berarti proses pengumpulan sumber sejarah. Dalam tahap ini sumber sejarah akan dikumpulkan dan diperoleh di berbagai perpustakaan, seperti Perpustakaan Nasional Republik Indonesia Jakarta, koleksi Arsip Nasional Republik Indonesia Jakarta. Melalui penelitian dan pencarian sumber itu diperoleh Surat Menteri Perhubungan Laut mengenai jaring-jaring pelayaran dan penempatan kapal pada setiap trayek atau rute pelayaran. Sumber tersebut berasal dari koleksi Arsip Nasional Republik Indonesia Jakarta. Sumber lainnya berasal dari Perpustakaan Nasional Republik Indonesia Jakarta. Sumber tersebut berupa berita atau artikel dari majalah yang sezaman dengan periode penelitian ini. Sumber-sumber itu antara lain adalah; *Bahtera Ampera*, *Suluh Nautika*, *Dunia Maritim*. Berbagai berita tentang persoalan pelayaran dan pengangkutan antar pulau ada dalam majalah-majalah tersebut.

Hasil dari kritik sumber adalah fakta sejarah. Terdapat berbagai fakta menarik mengenai hubungan antara Jawa dan luar Jawa. Fakta itu antara lain adalah secara historis terdapat perbedaan antara Jawa dan wilayah luar. Jawa telah menjadi pusat kehidupan social, ekonomi, dan politik di Indonesia, sebaliknya pulau-pulau lainnya seakan hanya bertindak guna mendukung keberadaan dan peran Jawa sebagai pusat kehidupan di wilayah yang kemudian dikenal sebagai Indonesia.

Langkah ketiga dalam metode sejarah adalah interpretasi atau tafsir terhadap data dan fakta sejarah yang diperoleh setelah kritik sumber. Ada dua cara dalam melakukan interpretasi, yaitu analisis dan sintesis (Suhartono 2014, 56). Analisis sama dengan menguraikan. Dari data yang bervariasi dapat dianalisis setelah ditarik secara induktif sehingga dapat disimpulkan. Sintesis

berlawanan dengan analisis. Sintesis melakukan penyatuan data yang telah diperoleh. Data yang ada dikelompokkan kemudian disimpulkan. Tahapan terakhir dari metode sejarah adalah historiografi, yaitu melakukan analisis dan sintesis terhadap data dan fakta menjadi tulisan sejarah yang sistematis dan mudah dipahami.

Latar Historis Hubungan Jawa dan Luar Jawa: Simbiosis Atau Eksploitasi

Hubungan ekonomi yang ada di Kepulauan Nusantara yang kemudian secara politik menjadi Indonesia sudah berlangsung sejak abad V. Dalam hal ini terjadi hubungan simbiotik antara Jawa dan luar Jawa. Jawa secara ekologi merupakan wilayah persawahan. Daerah luar Jawa adalah wilayah perladangan. Jawa merupakan daerah penghasil tanaman pangan, yaitu beras yang diekspor ke wilayah perladangan (van Leur 1983: 209). Sebaliknya, daerah perladangan menghasilkan tanaman perdagangan yang laku di pasar internasional seperti; pala, cengkeh, lada, hasil hutan dan tambang. Akan tetapi pada sisi lainnya, wilayah luar Jawa tidak menghasilkan tanaman pangan. Mereka membutuhkan suplai pangan dari wilayah lainnya. Dengan kondisi itu terjalin hubungan simbiotik melalui hubungan perdagangan yang saling menguntungkan antara ke dua daerah itu, dengan Jawa menjadi semacam *centrenya*. Sedangkan wilayah luar Jawa bertindak sebagai semacam *periphery*-nya.

Bandar-bandar dagang di sepanjang pesisir utara Jawa yang tumbuh dari abad XI hingga XVI seperti Tuban, Sidayu, Jaratan, Lasem, Canggu, Brondong, Gresik, Tuban, Surabaya, Demak, dan Jepara memiliki hubungan dengan berbagai bandar dagang di wilayah nusantara bagian timur. Bandar-bandar dagang di Jawa juga memiliki hubungan erat dengan kota bandar emporium yang ada di bagian barat Nusantara, seperti Aceh, Malaka, dan Palembang (Kartodirdjo dan Suryo 1991, 21). Dengan demikian, bandar dagang di pesisir utara Jawa memegang peran penting dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan pada masa itu. Oleh karena itu, Jawa bertindak sebagai poros kegiatan perdagangan dan pelayaran selama masa pra kolonial (Dick 1988, 402). Kondisi itu ditambah dengan sifat perdagangan pada masa itu, yang

merupakan perdagangan transito, sehingga selalu melibatkan pedagang perantara (Burger 1962, 52). Dengan demikian, wajar apabila pedagang Jawa memegang peran penting dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan selama masa prakolonial. Pedagang Jawa merupakan penghubung dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan antara Maluku dan Malaka. Melalui peran pedagang Jawa, rempah-rempah dari Maluku dikirim ke pelabuhan enterport Malaka. Sebelumnya mereka membawa beras untuk ditukar dengan rempah-rempah di Maluku. Pengangkutan beras dari Jawa ke Maluku pada masa pra-kolonial melibatkan sekitar 35 buah jung, yang bobotnya mencapai 30-50 last (Burger 1962, 55). Dari Malaka, pedagang Jawa membawa barang mewah yang kemudian ditukar dengan beras di pesisir utara Jawa. Begitu seterusnya, peran pedagang Jawa dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan Maluku-Malaka selama masa pra-kolonial (Kartodirdjo dan Suryo 1991, 20-21).

Pedagang-pedagang Jawa, selain membawa beras juga mengangkut bahan-bahan pangan lainnya, seperti garam, gula, kelapa dan minyak kelapa, bawang putih, dan bawang merah. Puluhan hingga ratusan kapal-kapal berangkat dari Pelabuhan-Pelabuhan di Jawa menuju ke pelabuhan-pelabuhan utama di Asia Tenggara. Sebuah laporan yang ditulis tahun 1615 menyatakan bahwa 50 jung berlayar dari Jepara ke Malaka setiap tahunnya. Selain itu, ada juga kapal-kapal yang berlayar menuju Jambi, Johor, Pahang, dan lain sebagainya. Pada 1617 disebutkan adanya 120 jung Jawa yang mengangkut beras berlayar ke Malaka (Colenbrander dan Coolhaas 1919, 291). Fenomena di atas menunjukkan bahwa pedagang-pedagang Jawa menjadi penghubung antara wilayah Indonesia bagian barat dan Jawa. Dengan demikian, pedagang-pedagang Jawa mempunyai peran penting dalam perdagangan antara wilayah Nusantara bagian barat dan Jawa. Pedagang-pedagang Jawa membawa berbagai komoditas dari wilayah Nusantara bagian barat ke Jawa yang selanjutnya di bawa ke wilayah Nusantara bagian timur.

Kondisi geografis Jawa yang ada di tengah-tengah Nusantara agaknya menyebabkan pedagang-pedagang Jawa mendapat keuntungan dari perdagangan dan pelayaran laut pada masa

pra-kolonial. Pedagang-pedagang Jawa menjadi perantara dalam perdagangan Maluku-Malaka. Berkembangnya Gresik sebagai bandar dagang yang mendapatkan kekayaan dari kegiatan perdagangan dan pelayaran laut, merupakan salah satu contoh kasus mengenai peran pedagang Jawa dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan di Nusantara pada masa pra-kolonial. Kota Gresik merupakan kota yang menampung rempah-rempah dari Maluku dan kain mewah yang berasal dari Asia barat. Penguasa Gresik dikatakan mendapatkan monopoli atas perdagangan rempah-rempah di Maluku (Roelofs 2016, 162-163). Hal yang menarik adalah, Gresik juga mempunyai hubungan dagang dengan Malaka. Kondisi itu membuat Gresik menikmati keuntungan besar dari kegiatan perdagangan Maluku-Malaka.

Bandar dagang lainnya yang berkembang pesat selama masa pra-kolonial adalah Demak. Sebelum kegagalan serangan ke Malaka, Demak memiliki 40 jung yang mengangkut barang-barang ke Malaka. Sebaliknya Jung-jung Malaka datang ke Demak untuk menukar barang dagangannya dengan bahan pangan (Roelofs 2016, 165-166). Setelah Demak, maka Jepara menjadi bandar penting lainnya. Jepara merupakan vassal Demak, tetapi mempunyai Pelabuhan yang menjadi pintu ekspor bagi komoditas Jawa, beras sebagai bahan pangan. Beras diekspor ke Malaka, dan Maluku. Secara keseluruhan pesisir utara Jawa adalah wilayah yang Makmur. Hal tersebut dapat diketahui dari keberadaan kepala-kapal dagang yang digunakan dalam perdagangan dan pelayaran laut saat itu. Terkait dengan hal itu, Tome Pires menyebutkan bahwa Cirebon memiliki 3 atau 4 jung dan beberapa lanchara, Semarang memiliki 3 dan 4 atau 5 lanchara, Losari memiliki 2 jung dan 5 lanchara, Tegal memiliki 1 dan beberapa lanchara, dan Demak memiliki 40 Jung (Roelofs 2016, 167). Kondisi itu jelas menggambarkan kekuatan ekonomi sekaligus kemakmuran yang dimiliki oleh bandar-bandar dagang di pesisir utara Jawa selama masa pra-kolonial.

Bergeser ke arah barat dari pesisir utara Jawa, hal yang sama juga dapat dijumpai pada wilayah itu. Kemakmuran yang ada pada wilayah pesisir utara bagian timur Jawa dapat dijumpai juga pada sisi baratnya. Kerajaan Sunda adalah penguasa utama Jawa bagian barat. Negeri itu juga mempunyai

beberapa Pelabuhan sebagai pintu masuk dalam perdagangan dengan pihak luar. Sunda memiliki dan lanchara dengan jumlah yang cukup banyak, dan kapasitas kubik lanchara kargonya mungkin mencapai 150 ton (Pires 1944, 167). Pelabuhan utama Sunda adalah Sunda Kelapa, yang mampu mengeksport 1000 bahar merica per-tahunnya. Meskipun demikian, komoditas ekspor terpentingnya adalah beras. Sunda setiap tahun mengeksport beras sebanyak 10 jung setiap tahunnya (Pires 1944, 169). Sunda, selain memasok beras juga mengeksport bahan pangan lainnya dalam jumlah yang besar dan kain kasar buatan local ke Malaka dan tempat lainnya (Roelofs 2016, 169). Terdapat pula perdagangan budak laki-laki maupun perempuan yang beberapa di antaranya didatangkan dari Kepulauan Maladewa dan dari Jawa. Pelayaran teratur seperti sudah ada antara Sunda dan kepulauan Maladewa (Pires 1944, 168-169).

Satu fakta yang menarik adalah pesisir utara Jawa mendapatkan keuntungan dari kegiatan perdagangan dan pelayaran Maluku-Malaka. Jawa adalah penghasil bahan pangan yang menjadi alat tukar utama untuk rempah-rempah di Maluku. Beras sebagai bahan pangan juga dibutuhkan di Malaka, beras di Malaka ditukar dengan barang mewah untuk diperdagangkan di Nusantara. Melalui cara itu, pedagang-pedagang Jawa mendapat keuntungan yang besar. Satu hal lagi yang perlu dicatat adalah keterlibatan pedagang asing dalam kegiatan perdagangan di bandar-bandar dagang pesisir utara Jawa. Melalui keberadaan pedagang asing, hubungan perdagangan antara Malaka, pesisir utara Jawa dan Maluku dapat dipelihara (Roelofs 2016, 170).

Hubungan perdagangan Jawa dan luar Jawa selalu menguntungkan pihak pertama. Jawa mengeksport bahan pangan (beras) dan barang-barang mewah yang diperoleh di Malaka untuk ditukar dengan komoditas lokal, cengkeh, pala, lada dan sebagainya. Dalam hal ini Jawa mendapat dua keuntungan. Pertama, dari segi harga Jawa jelas mendapat keuntungan karena harga komoditas yang dibawa dari Jawa lebih mahal dibanding komoditas lokal berbagai pulau yang ada di luar Jawa. Kedua, pelaku perdagangan tersebut mayoritas adalah pedagang atau pelaut Jawa yang membawa barang dagangan dari Jawa sendiri

ditambah barang mewah dari Malaka. Oleh karena itu, hubungan perdagangan Jawa dan luar Jawa selalu menguntungkan pihak yang pertama.

Kondisi itu jika dilihat lebih dalam lagi karena Jawa (melalui para pedagang/pelautnya) memegang kontrol formal terhadap sumber-sumber ekonomi wilayah luar Jawa, melalui perannya sebagai pedagang transito di Nusantara (Roxborough, 1986, 61). Pedagang/pelaut Jawa merupakan pihak yang membawa komoditas lokal Nusantara untuk diperdagangkan di Malaka. Dalam hal ini dengan Jawa dengan modalnya telah mengeksploitasi dan memonopoli perdagangan utama dari dan menuju Indonesia Timur dan Malaka (van Leur 1983, 67 dan 82). Dalam hubungan itu, Jawa telah bertindak sebagai pusat sedangkan wilayah luar Jawa, khususnya Indonesia Timur sebagai perifery. Dengan keunggulan yang dimiliki Jawa, maka tidak heran dalam hubungan perdagangan Jawa-luar Jawa, pihak yang pertama selalu mendapat keuntungan. Dengan monopoli perdagangan beras dan barang mewah dari Malaka, pedagang Jawa mendapat keuntungan dalam pertukarannya dengan komoditas local dari wilayah luar Jawa. Dalam hal ini sesungguhnya telah berkembang sebuah hubungan kapitalisme dalam tingkat lokal (Fakih 2001, 130). Jawa dalam hubungan itu bertindak sebagai pusat atau metropolis, sedangkan luar Jawa menjadi pinggiran atau satelit. Melalui hubungan itu, Jawa mengeksploitasi luar Jawa yang merupakan satelit atau pinggirannya. Jawa menikmati surplus atau keuntungan atas luar Jawa dari hubungan perdagangan yang dibangunnya itu. Jawa mengekspor komoditas yang lebih mahal harganya, yang ditukar dengan komoditas yang harganya lebih murah (Sunarto 1986, xii). Dengan kata lain terjadi hubungan perdagangan yang tidak seimbang antara Jawa dan luar Jawa.

Keunggulan Jawa dibanding daerah lainnya, di Indonesia dapat diketahui dari infrastruktur, termasuk diantaranya pelabuhan. Selama awal abad XX, Jawa yang luasnya hanya kurang dari 10% wilayah Indonesia dilayani lebih banyak pelabuhan dibandingkan dengan pulau-pulau lainnya di Indonesia. Terdapat enam pelabuhan di Jawa yang melayani kegiatan pelayaran dan perdagangan internasional. Keenam pelabuhan itu adalah Batavia, Cirebon, Semarang,

Surabaya, Panarukan, dan Banyuwangi. Jumlah itu sedikit hampir sama dengan banyaknya pelabuhan yang melayani wilayah lainnya di Indonesia. Berdasar catatan dapat diketahui bahwa pelabuhan-pelabuhan di Jawa masih menjadi tujuan utama kapal-kapal dari luar negeri dalam pelayarannya ke Indonesia selama awal abad XX. Lebih jelas lagi mengenai perkembangan pelabuhan-pelabuhan di Jawa yang terlibat dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan internasional dapat dilihat pada Tabel 1.

Berdasar pada Tabel 1 diketahui bahwa Batavia merupakan pelabuhan utama di Jawa selama awal abad XX. Ada dua hal yang menarik tentang pelabuhan Batavia. Pertama jumlah kunjungan kapal dari luar negeri mengalami peningkatan selama periode 1900-1920. Batavia tercatat menerima kunjungan kapal luar negeri di atas angka 300 kali sejak periode 1911. Kedua, sejak 1902 berdasar persentasenya Batavia menerima kedatangan lebih dari 50% dari jumlah total kapal-kapal internasional yang mengunjungi seluruh pelabuhan utama di Jawa. Tabel di atas juga menunjukkan Surabaya menjadi pelabuhan kedua tersibuk di Jawa dalam urusan kunjungan kapal internasional. Hal itu wajar, karena Surabaya pada awal abad XX memiliki industri yang maju dibanding tempat-tempat lainnya di seluruh Indonesia. Pada awal abad XX, Surabaya mempunyai peringkat setara dengan Calcuta, Bombay, dan Osaka di antara pusat-pusat industri terkemuka di Asia (Dick 1993, 123).

Tabel 1 juga memberi gambaran bahwa pelabuhan Batavia merupakan pelabuhan terpenting di Jawa. Tingginya kunjungan kapal-kapal luar negeri ke dapat diketahui pelabuhan-pelabuhan di Jawa, lebih disebabkan banyaknya kapal-kapal luar negeri yang berlabuh di Batavia. Dengan kata lain, terdapat ketimpangan yang besar dalam hal dinamika pelayaran dan perdagangan di Jawa. Kunjungan kapal-kapal luar negeri di seluruh pelabuhan Jawa, sesungguhnya hanya terkonsentrasi pada pelabuhan Batavia. Pelabuhan-pelabuhan lainnya, meskipun tetap menerima kedatangan kapal dari luar negeri, tetapi jumlahnya kalah jauh dibanding Batavia. Hal itu berhubungan dengan posisi Batavia sebagai ibukota Indonesia, saat itu Hindia Belanda. Oleh karena itu, wajar jika menjadi pusat kegiatan politik, ekonomi termasuk

perdagangan, dan sosial. Dengan latar belakang itu, dapat dipahami jika Batavia menjadi pusat kunjungan kapal dari luar negeri yang berlayar ke Indonesia.

Dengan sedikit mengesampingkan Belawan, Padang, dan Ambon, pelabuhan-pelabuhan di luar Jawa sesungguhnya juga menerima banyak kunjungan kapal dari luar negeri. Akan tetapi, apabila diperhatikan dengan lebih seksama maka dapat diketahui bahwa jumlah kunjungan kapal-kapal dari luar negeri ke berbagai pelabuhan di luar Jawa angkanya masih kalah dibanding jumlah kunjungan ke pelabuhan Jawa. Apabila ditelaah lebih dalam lagi terdapat gambaran lebih menarik mengenai perbandingan kunjungan kapal ke pelabuhan luar Jawa dibanding dengan ke Jawa, khususnya Batavia. Pelabuhan Batavia ternyata menerima kunjungan lebih dari 50% kapal-kapal asing dibandingkan jumlah kunjungan kapal-kapal asing ke berbagai pelabuhan luar Jawa, dengan perkecualian Belawan, Padang, dan Ambon. Hal itu sekali lagi menunjukkan bahwa Jawa, khususnya Batavia (selanjutnya menjadi Jakarta) merupakan pusat kegiatan social, politik, dan ekonomi di Indonesia. Suatu kondisi yang terus berlanjut ketika Indonesia merdeka, bahkan terus berjalan

sampai abad XXI. Mengenai perkembangan kedatangan kapal-kapal luar negeri di enam pelabuhan utama luar Jawa dapat dilihat pada Tabel 2.

Data Tabel 2 jelas menunjukkan perkembangan ekonomi di Indonesia sejak masa kolonial sudah dan mulai berat sebelah. Jawa menjadi tujuan utama kegiatan ekonomi di Indonesia. Hal itu ditunjukkan dengan perbandingan antara kapal-kapal dari luar negeri yang mengunjungi berbagai pelabuhan di Jawa dan luar Jawa. Puncak jumlah kunjungan kapal-kapal dari luar negeri ke pelabuhan-pelabuhan di luar Jawa terjadi pada 1908, yaitu sebanyak 531 kapal. Akan tetapi, hanya pada tahun itu saja, pelabuhan-pelabuhan di luar Jawa dikunjungi lebih banyak kapal dibanding pelabuhan Jawa. Di luar tahun 1908, pelabuhan Jawa mendominasi jumlah kunjungan kapal. Secara rata-rata, jumlah kunjungan kapal di pelabuhan-pelabuhan Jawa berkisar lebih dari 500-an. Pada tahun-tahun tertentu angkanya melebihi 600 bahkan 700-an kunjungan. Hal itu diperkuat dengan besarnya angka-angka impor produk-produk jadi ke Jawa selama periode awal abad XX.

Tabel. 1. Perkembangan Kunjungan Kapal-Kapal dari Luar Negeri ke Pelabuhan di Jawa 1900-1920

Tahun	Batavia	Cirebon	Semarang	Surabaya	Panarukan	Banyuwangi	Total
1900	233	36	60	208	0	2	539
1901	250	33	112	171	4	0	570
1902	278	14	90	174	6	0	557
1903	278	10	75	174	0	5	542
1904	272	12	49	152	0	5	490
1905	307	22	43	186	0	0	558
1906	270	13	52	191	2	3	531
1907	263	13	48	164	0	5	493
1908	280	6	44	195	0	3	528
1909	271	12	32	198	0	5	518
1910	278	10	57	221	0	5	571
1911	391	17	50	118	3	8	587
1912	395	20	49	174	5	16	659
1913	445	24	48	180	10	28	738
1914	435	15	40	137	5	34	666
1915	423	8	41	137	5	21	648
1916	467	12	22	129	4	17	651
1917	343	21	35	166	3	11	579
1918	313	27	51	189	3	10	593
1919	419	16	64	223	11	15	748
1920	478	19	39	189	2	14	741

Sumber: Touwen 2000, 25.

Tabel. 2. Kunjungan Kapal-Kapal Internasional di Pelabuhan-Pelabuhan Utama di Luar Jawa, 1900-1920

Tahun	Palembang	Mentok	Pontianak	Banjarmasin	Makassar	Singaraja	Total
1900	76	109	140	37	55	17	434
1901	58	104	145	47	52	27	433
1902	49	87	142	44	80	26	428
1903	54	117	107	58	57	20	413
1904	124	84	110	69	40	31	458
1905	105	67	120	0	34	44	370
1906	95	66	106	39	40	39	385
1907	87	87	151	46	27	40	438
1908	84	112	186	89	34	25	531
1909	51	123	171	89	21	22	477
1910	19	135	160	48	23	22	407
1911	23	119	100	63	26	17	348
1912	63	131	82	36	27	15	354
1913	84	133	116	35	34	20	424
1914	96	138	143	24	34	9	444
1915	90	112	102	20	23	6	353
1916	27	78	95	7	19	2	228
1917	15	40	61	3	17	5	141
1918	47	36	65	5	27	5	182
1919	74	43	115	8	62	5	307
1920	15	24	100	9	23	0	171

Sumber: Touwen 2000, 26-27.

Berdasar statistik dari Touwen (2000) diketahui bahwa impor mesin ke Jawa memiliki persentase di atas 50% dari total impor mesin Indonesia selama periode 1915-1925. Hal itu menunjukkan bahwa Jawa sudah menjadi pusat industri Indonesia selama awal abad XX. Komoditas lainnya yang dijadikan indikator adalah tekstil yang merupakan salah satu komoditas dengan sifat konsumtif. Prosentase impor pelabuhan Batavia, Semarang, dan Surabaya angkanya bahkan di atas 60% dibanding total impor tekstil Indonesia. Hal itu menunjukkan bahwa tingkat konsumeritas penduduk Jawa jauh lebih tinggi dibanding pulau-pulau lainnya di Indonesia dalam periode yang sama. Keadaan yang sedikit berbeda ditunjukkan oleh presentase beras. Selama periode 1915-1925, angkanya berkisar 40%, pada tahun 1919 bahkan hanya 9%, setahun kemudian bahkan angkanya 0%. Hal itu kemungkinan terkait dengan kebijakan yang dianut oleh sebagian negara-negara di Asia yang memilih tidak melakukan ekspor beras dalam periode-periode tertentu.

Besarnya ekonomi Jawa pada awal abad XX mengakibatkan hubungan perdagangan Jawa dan

luar Jawa menjadi timpang. Dalam hubungan perdagangan komoditas antara Jawa dan luar Jawa, Jawa lebih banyak menikmati surplus perdagangan. Hal itu kemungkinan disebabkan produk ekspor Jawa ke luar Jawa nilainya lebih tinggi dibanding komoditas yang diekspor ke Jawa dari luar Jawa. Pada akhirnya, Jawa selalu menikmati keuntungan dari hubungannya dengan luar Jawa. Dengan kata yang agak kasar, terdapat keuntungan yang mengalir ke Jawa dari luar Jawa.

Hal yang kurang lebih sama kemungkinan juga berlaku dalam perdagangan Jawa dan Luar Jawa untuk minyak bumi. Jawa kemungkinan besar bertindak sebagai perantara atau pelabuhan transito luar Jawa. Hal itu menyebabkan Jawa selalu mendapat keuntungan dari ekspor luar Jawa. Kondisi itu yang menyebabkan timbulnya ketimpangan Jawa dan luar Jawa. Tiga komoditas lainnya, yaitu beras, mesin, dan tekstil jelas memberi keuntungan kepada Jawa dalam perdagangan Jawa dan luar Jawa. Jawa menikmati surplus luar biasa dalam perdagangan mesin dan tekstil. Angkanya jauh melebihi nilai perdagangan Jawa dan luar Jawa dalam komoditas-komoditas yang surplusnya ada pada luar Jawa. Hal itu

disebabkan pada dasarnya harga mesin dan tekstil jauh lebih mahal dibanding dengan harga kopra dan minyak bumi. Keuntungan Jawa semakin meningkat pada periode 1920-an, akibat pertumbuhan yang pesat dalam volume dan nilai rokok yang dikapalkan dari Jawa ke pulau-pulau luar Jawa. Pada akhir dekade 1920-an, nilai rokok dan cerutu hamper sebesar tekstil. Hal yang leboh penting adalah rokok dan cerutu mendominasi nilai (tetapi bukan volume) perdagangan keluar Jawa (Dick 2002, 27).

Kondisi itu membuat setiap kegiatan ekspor berbagai komoditas Luar Jawa, maka Jawa tetap menikmati keuntungan. Suatu hal yang tidak diperoleh Luar Jawa dari kegiatan ekspor Jawa. Dengan demikian, secara keseluruhan Jawa menikmati berbagai macam keuntungan dari aktivitas ekspor Luar Jawa, termasuk juga perdagangan diantara keduanya. Berdasar keadaan di atas, maka surplus perdagangan yang dinikmati oleh Jawa terhadap Luar Jawa, hanyalah sebagian kecil dari keuntungan yang diperoleh dalam hubungan diantara keduanya.

Keuntungan Jawa terhadap luar Jawa dalam dapat dikatakan terjadi karena ada pertukaran yang tidak seimbang di antara keduanya. Jawa mengespor komoditas manufaktur sedangkan luar Jawa mengeksport bahan mentah. Hal itu menyebabkan Jawa mendapat keuntungan dari sisi harga kedua jenis komoditas tersebut. Bahan manufaktur otomatis harganya lebih mahal dibanding bahan mentah. Dalam hal ini keuntungan teknologi yang diperoleh Jawa dalam hubungan perdagangannya dengan luar Jawa. Faktor itulah yang memberi keuntungan kepada Jawa yang bertindak sebagai daerah pusat terhadap luar Jawa yang merupakan daerah pinggiran (Roxborough 1986, 64). Data-data disajikan dalam tabel memberikan gambaran atas keuntungan Jawa terhadap luar Jawa dalam perdagangan barang-barang manufaktur, seperti mesin dan tekstil.

Secara jelas tergambar bahwa Jawa menikmati keuntungan dibanding dengan wilayah yang disebut luar Jawa. Dengan dasar itu, Jawa bersama dengan Bali dan kemudian Sumatera dianggap sebagai inti Indonesia. Akan tetapi, apabila diteliti lebih dalam dengan memperhatikan pendapatan perkapita penduduk Jawa maka diperoleh fakta yang mengejutkan bahwa Jawa

meskipun menjadi pusat industri manufaktur di Indonesia tetapi bukanlah inti (ekonomi) Indonesia (Sundrum 2006, 137). Hal itu didasarkan asumsi bahwa di setiap dimensi provinsi-provinsi yang ada di Jawa kekurangan beberapa karakteristik utama yang diharapkan dari daerah yang dianggap wilayah inti nasional dari sudut ekonomi (Drake 1981, 477). Hal itu terkait dengan kenyataan bahwa hanya di Jakarta sebagai ibukota yang memiliki tingkat urban yang tinggi, tingkat pertumbuhan ekonomi dan rata-rata pendapatan yang tinggi. Hal yang lebih penting adalah Jakarta memiliki beragam gambaran mengenai dunia cosmopolitan (Drake 1981, 484).

Dengan latar belakang di atas, maka tidak salah jika terdapat asumsi bahwa Jawa bukanlah tiang utama ekonomi Indonesia. Beberapa catatan justru menunjukkan bahwa ekonomi Jawa sangat tergantung pada dukungan luar Jawa. Oleh karena itu, wajar jika terdapat tuduhan adanya "pengurasan" ekonomi Jawa terhadap luar Jawa (Drake 1981, 484). Persoalan yang kemudian muncul adalah adanya anggapan bahwa Jawa menjadi inti Indonesia, sedangkan wilayah di luar Jawa dianggap sebagai daerah pinggiran. Hal itu barangkali terkait dengan dua faktor. Pertama adanya anggapan beberapa pihak yang menganalogikan Jakarta sebagai ibukota negara dengan Jawa (dan Bali) sebagai keseluruhan. Faktor kedua harus diakui bahwa pembangunan infrastruktur dan industri di Indonesia masih terpusat di Jawa. Dengan kedua asumsi itu maka dapat dipahami bahwa Jawa (bersama Bali) dianggap wilayah inti Indonesia, sedangkan di luar itu dianggap sebagai wilayah pinggiran Indonesia.

Dikotomi Terus Berlanjut: Kebijakan Pelayaran Pada Masa Kemerdekaan

Pelayaran Tradisional

Hubungan antar daerah dapat dilihat dari komunikasi yang terjalin diantara keduanya. Dalam hal ini, semakin intens komunikasi terjalin, maka semakin intens hubungan yang tercipta. Dengan dasar itu, artikel ini mencoba melihat hubungan Jawa dan luar dari segi pelayaran antar pulau yang terjalin diantara kedua, khususnya kebijakan yang diambil pemerintah dalam pelayaran, sekaligus perdagangan. Pemerintah Indonesia pada masa

Orde Lama secara resmi mengatur hubungan pelayaran di wilayah Kepulauan Indonesia melalui serangkaian kebijakan yang dibuat. Berbagai kebijakan itu, terkait juga dengan perkembangan kondisi social politik di Indonesia, khususnya di bidang pelayaran dan perdagangan laut, yaitu setelah KPM “diusir” dari perairan wilayah Indonesia. Dalam hal ini pelayaran niaga di Indonesia bukan saja dijalankan oleh perusahaan besar dengan kapal-kapal modern. Akan tetapi banyak juga yang dijalankan oleh kapal/perahu layar. Mereka disebut sebagai pelayaran rakyat. Pelayaran itu menggunakan perahu layar atau motor dengan berat di bawah 100 B.R.T (Adi 1959, 260). Pelayaran harus mendapatkan izin dari Kepala Jawa tan Pelayaran Ekonomi, atas nama Menteri Pelayaran untuk beroperasi. Hal itu sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 29 Tahun 1958 dan Peraturan Pelaksanaan Perizinan Pelayaran sebagaimana telah ditetapkan dengan surat keputusan tanggal 10 Maret 1958 No. Plj.1/1/14.

Pelayaran tradisional salah satu pangkalan utamanya adalah di Pelabuhan Pasar Ikan Jakarta. Pada pelabuhan itu terdapat kantor organisasi Perkumpulan Perahu-Perahu Layar Indonesia. Organisasi itu terdiri atas dua belas perwakilan usaha perahu layar. Mereka adalah Segera Veem, Yayasan Perahu Layar Indonesia, Kesejahteraan Perahu Layar Indonesia, Layar Terkembang, Delima Veem, BPPI, OPPRI, Sepakat Veem, Koperasi Perahu Layar Indonesia Sulawesi, Fa Hasan, Kejuara, dan Bahtera Timur. Keduabelas perusahaan itu semuanya berkedudukan di Pasar Ikan Jakarta, tetapi hanya dua perwakilan yang telah berbentuk yayasan yaitu Yayasan Perahu Layar Indonesia dan Yayasan Kesejahteraan Perahu Layar Indonesia. Mereka sesungguhnya adalah bagian dari pelayaran rakyat yang telah ada dalam perkembangan pelayaran di Indonesia sejak sebelum kedatangan Bangsa Barat. Perahu-perahu yang digunakan dalam pelayaran itu berkisar antara 30-90 ton. Semua perahu memakai layar atau tenaga angin sebagai penggerakannya. Jadi perahu itu tidak menggunakan mesin. Dalam hal ini, mesin tidak dipakai karena menurut awak kapal akan menyebabkan hilangnya *lunas* perahu. Perahu layar tradisional harus menghilangkan *lunas* jika hendak dipasang dengan mesin sebagai penggerakannya. Dalam kepercayaan tradisional,

lunas perahu harus tetap ada karena keberadaan *lunas* perahu berpengaruh terhadap rezeki para awak kapal. Tidak adanya *lunas* perahu dipercaya juga dapat membawa siap bagi perahu dan awaknya. Oleh karena itu, perahu layar tidak memakai mesin, mereka memakai angin sebagai penggerakannya ditambah dengan pendayung jika diperlukan.

Secara keseluruhan terdapat 133 buah perahu layar yang ada di bawah koordinasi Perkumpulan Perahu-Perahu Layar Indonesia. Para awaknya kebanyakan berasal dari Madura. Mereka semuanya pandai berlayar dan berani mengarungi samudera. Kedatangan perahu layar dan awaknya ke Jakarta semata-mata ingin untuk menggabungkan diri mereka dalam organisasi perahu layar sebagai mata pencaharian. Mereka datang sendiri, sehingga tidak diikuti keluarganya. Mereka tidur di perahu masing-masing. Dalam setahun mereka dapat kembali ke kampung halamannya pada musim Barat, yaitu mulai dari pertengahan November hingga Maret.

Rute yang ditempuh perahu layar itu meliputi; Banjarmasin-Pontianak, Tanjung Pandan, Singkawang, Mesuji, Panjang, dan Palembang. Perahu layar tersebut memegang peranan penting sejak masa tradisional, yaitu periode sebelum kedatangan Bangsa Barat. Mereka selanjutnya memegang peran penting dalam pengangkutan untuk pulau-pulau kecil, terutama pada pulau yang tidak dikunjungi oleh kapal-kapal besar. Hal yang menarik adalah sampai dengan tahun 1960 berbagai komoditas perdagangan di Indonesia masih diangkut dengan perahu-perahu layar, sedangkan sisanya dilakukan oleh kapal-kapal besar.

Rute pelayaran yang ramai dilayari dengan perahu layar adalah di Sungai Mesuji. Hal itu disebabkan rakyat di sekitar Mesuji sangat membutuhkan perhubungan dengan perantara perahu layar. Dalam pandangan masyarakat sekitar Mesuji, hanya perahu layarlah yang menjadi sarana transportasi penting bagi masyarakat. Dengan perahu layar, masyarakat Mesuji dapat menggerakkan roda perdagangan antar pulau yang telah biasa mereka jalankan. Perahu layar itu, mengangkut berbagai barang mulai dari sandang-pangan, seperti ikan, beras, asam Jawa, dan tekstil. Mereka juga mengangkut bahan-bahan bangunan,

seperti kayu untuk bangunan yang diangkut dari Sumatera Selatan menuju Jakarta. Dalam pandangan para pemilik barang, mereka merasa lebih aman barang-barangnya diangkut dengan perahu layar dibandingkan diangkut dengan kapal-kapal besar. Penggunaan kapal-kapal besar sebagai alat angkut barang-barang sering membawa risiko hilang, rusak, dan sebagainya.

Pada umumnya perahu layar tidak memuat orang sebagai penumpang. Perahu layar muatan utamanya adalah barang. Perahu layar merupakan sarana pengangkutan antar pulau, khususnya pada wilayah yang terpencil dan tidak dilayani kapal-kapal besar. Sebagian besar pengusaha perahu layar adalah orang Cina. Mereka mengangkut berbagai macam hasil bumi. Perahu layar milik bumiputera kebanyakan mengangkut kayu sebagai bahan bangunan. Pendapatan perahu layar dan awaknya tidak dapat ditentukan. Ada kalanya mereka mendapatkan penghasilan yang cukup, tetapi seringkali mereka tidak mendapat penghasilan. Semuanya tergantung keadaan. Hal yang menarik adalah, meskipun menghadapi situasi yang tidak menentu tetapi para awak perahu layar tidak pernah bosan bahkan kelihatan selalu bersemangat (Anonim, 3 Maret 1960, 87).

Pelayaran tradisional lainnya banyak dilakukan oleh orang-orang Bugis, Makassar, Madura, Mandar, dan Buton (Anonim 1888, 32). Mereka banyak beroperasi di berbagai wilayah atau pelabuhan di Kepulauan Nusantara. Salah satu daerah yang merupakan pusat pelayaran tradisional ada di Teluk Mandar, pesisir barat Sulawesi, yang terletak antara Polewali dan Mamuju. Pada wilayah itu terdapat beberapa pelabuhan kecil, seperti Binuang, Balangnipa, Majene, Pambauang, Tapapalang, dan Mamuju. Mereka menggunakan perahu layar, sehingga memanfaatkan angin muson dalam pelayarannya. Rute pelayarannya bukan hanya di Kepulauan Indonesia saja, tetapi juga sampai ke Singapura. Para Pelaut Mandar di Singapura menjual kapuk dan rotan. Sebaliknya, mereka membeli berbagai barang seperti tembikar, katun, pisau, perkakas rumah tangga, korek api dan sebagainya.

Rute yang digunakan pelaut Mandar adalah melalui Kalimantan dan pesisir utara Jawa. Pada pertengahan musim angin timur (sekitar Juli) banyak perahu-perahu Mandar yang berangkat ke

Kalimantan dari Majene melalui Masalimo, Kalimantan bagian tenggara, kemudian menuju Pulau Laut. Dari Pulau Laut berlayar menuju ke Kepulauan Masalembu. Mereka kemudian dapat mencapai Pulau Bawean di Laut Jawa dalam 24 jam. Selanjutnya, mereka berlayar menuju Kepulauan Karimun Jawa kemudian ke Semarang. Perahu-perahu Mandar, dari Semarang kemungkinan akan melanjutkan pelayaran menuju Jakarta lewat Pekalongan, Tegal, Cirebon, dan Karawang (Sulistiyono 2003, 170).

Pesisir Mandar tidak hanya menjadi satu-satunya pusat pelayaran perahu layar tradisional Sulawesi. Bira, yang berada di ujung selatan Sulawesi juga menjadi pusat kapal-kapal layar orang-orang Makasar. Mereka berlayar ke timur hingga sampai di pesisir barat laut Papua pada bulan April dan Mei (Macknight 1983, 200). Selanjutnya, mereka meneruskan pelayarannya ke barat hingga sampai ke Batavia, bahkan banyak dari mereka yang berlayar sampai ke Singapura. Total jarak yang ditempuh dalam setiap pelayarannya dapat mencapai sekitar tujuh ribu mil (Collins 1937, 17-18). Pada musim angin timur, perahu-perahu Makasar berlayar ke Banjarmasin, Gresik, Surabaya, Semarang, Batavia, Belitung, dan Pontianak untuk memperdagangkan berbagai produk pertanian. Pada musim angin barat, mereka kembali ke Makassar melalui Belitung, Batavia, and pelabuhan-pelabuhan lainnya sepanjang pesisir utara Jawa, Sumbawa, Flores barat, dan Sumba. Mereka dalam pelayaran itu, membawa hasil hutan dan hasil laut untuk diperdagangkan.

Pelayaran Reguler Kapal Niaga

Pelayaran kapal Niaga besar termasuk dalam kategori jenis pelayaran pantai atau pelayaran interinsuler dan pelayaran samudera. Kapal-kapal yang melayani pelayaran jenis ini adalah kapal dengan berat di atas 100 B.R.T. Terkait dengan masalah perizinan ada perbedaan lembaga yang memberi izin bagi kedua jenis pelayaran. Pada pelayaran pantai perizinannya telah diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 47 tahun 1957. Regulasi itu kemudian diperkuat dengan Peraturan Pelaksanaannya. Pendaftaran izin pelayaran dilakukan kepada Panitia Perizinan Pelayaran, Kementerian Pelayaran. Pada Pelayaran Samudera yang mendapatkan wewenang mengangkut

barang-barang ekspor-impor. Pendaftarannya dilakukan kepada Djawa tan Pelajaran Ekonomi, Kementerian Pelajaran (Adi, 1959, 8).

Pemerintah dengan cara memberikan izin kepada perusahaan angkutan laut mengatur angkutan dan perdagangan laut di Indonesia setelah pengusiran KPM. Dalam regulasi itu, pemerintah menetapkan Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta, Pelabuhan Surabaya, Pelabuhan Belawan, dan Pelabuhan Makassar sebagai titik tumpu berbagai rute pelayaran di Indonesia. Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta dan Surabaya menjadi titik tumpu rute pelayaran ke berbagai pelabuhan Indonesia baik yang ada di wilayah bagian barat maupun timur. Pelabuhan Belawan menjadi basis bagi pelayaran dan angkutan laut yang melayani rute perjalanan dari Sumatera ke beberapa pelabuhan di Jawa. Pelabuhan Makassar menjadi basis bagi pelayaran dan angkutan laut dengan rute perjalanan dari Sulawesi ke beberapa pelabuhan di wilayah Indonesia timur dan Jawa. Melalui regulasi itu, Pemerintah kemudian menetapkan beberapa perusahaan perkapalan dengan kapal-kapalnya untuk mengisi beberapa trayek/rute pelayaran di Indonesia.

Dalam regulasi itu ditetapkan bahwa Pelabuhan Surabaya menjadi poros bagi sejumlah trayek pelayaran. Tercatat Pelabuhan Surabaya memiliki sepuluh trayek pelayaran ke berbagai Pelabuhan di Indonesia. Pelayaran itu dilayani oleh kapal-kapal milik swasta dan Peln. trayek itu meliputi pelayaran ke dan dari Surabaya menuju beberapa Pelabuhan lainnya di Kalimantan, Sumatera, Nusatenggara, termasuk juga beberapa Pelabuhan di Jawa, seperti Tanjung Priok Jakarta, Semarang, Cirebon, Panarukan, Probolinggo, dan Banyuwangi.

Pelabuhan lainnya yang dijadikan sebagai poros dalam pelayaran antar pulau yang dibuka oleh pemerintah adalah Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Ada dua belas trayek pelayaran dengan titik tumpu Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Dalam regulasi itu, ditetapkan bahwa Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta menjadi titik tumpu bagi lima trayek pelayaran ke Sumatera, tiga trayek pelayaran ke P. Kalimantan, dan empat trayek pelayaran ke wilayah Indonesia timur. Salah satu trayek pelayaran dari Jakarta ke Indonesia Timur adalah perjalanan dari Pelabuhan Tanjung Priok-Semarang-Surabaya-

Makassar-kendari-Ambon-Kendari-Makassar-Surabaya-Semarang-Tanjung Priok. Trayek perjalanan ini termasuk rute pelayaran yang panjang. Trayek ini sesungguhnya merupakan perjalanan pulang pergi Jakarta ke Ambon. Semua pelabuhan yang dikunjungi pada waktu berangkatnya dari Jakarta disinggahi pada saat pelayaran kembali dari Ambon.

Pemerintah juga menetapkan Pelabuhan Belawan di Sumatera Utara sebagai basis untuk melayani trayek perjalanan di Sumatera bagian utara dan ke Jakarta. Terdapat dua rute pelayaran yang berpangkal dari Pelabuhan Belawan. Kedua trayek pelayaran itu dilayani oleh perusahaan-perusahaan swasta. Pelabuhan luar Jawa lainnya yang menjadi basis pelayaran domestik di Indonesia adalah Pelabuhan Makassar. Pelabuhan Makassar tersebut menjadi basis untuk melayani trayek perjalanan ke beberapa pelabuhan, terutama Jawa, Kalimantan, Sulawesi dan Maluku. Secara keseluruhan terdapat enam rute pelayaran yang menggunakan Pelabuhan Makassar sebagai basis perjalanannya. Hal yang menarik adalah trayek pelayaran dari Makassar ke beberapa Pelabuhan di Jawa dilayani oleh tiga trayek pelayaran. Lebih penting lagi, terdapat trayek pelayaran Makassar-Jakarta PP setelah terlebih dahulu menyinggahi beberapa pelabuhan di Sulawesi, khususnya bagian timur dan Pelabuhan Surabaya. Pelayaran Makassar ke beberapa Pelabuhan di Kalimantan PP hanya dilayani oleh satu trayek. Satu trayek pelayaran lainnya adalah dari Makassar ke Ambon dan beberapa Pelabuhan lainnya di Maluku.

Berdasar pada trayek pelayaran nasional yang dibuat oleh pemerintah jelas bahwa Jawa menjadi pusat bagi kegiatan pelayaran dan perdagangan di Indonesia sampai masa Orde Lama. Jawa dengan berbagai macam pelabuhannya disinggahi oleh banyak pelayaran. Lebih daripada itu, terdapat jauh lebih banyak trayek pelayaran yang berawal dan berakhir di dua Pelabuhan utama Jawa, Tanjung Priok Jakarta dan Tanjung Perak Surabaya. Hal itu menunjukkan bahwa Jawa merupakan tujuan utama berbagai macam pelayaran yang ada di Indonesia sampai masa Orde Lama.

Ketimpangan trayek pelayaran di Indonesia itu dapat dipahami dari sisi penduduk dan sumberdayanya. Duapertiga penduduk Indonesia

ada di Jawa dan Bali, sepertiga sisanya terpencair di luar Jawa, Sebagian ada di Sumatera. Bagian timur Indonesia dengan wilayah yang luas, meliputi hampir setengah daratan dan lautan Indonesia secara keseluruhan dihuni kurang dari 10% penduduk Indonesia. Dengan demikian, dari sisi penduduk sudah terlihat ketimpangan antara Jawa dan wilayah luar Jawa (Dick, 1990, 3). Konsentrasi penduduk Indonesia ada di Jawa, sisanya ada di luar Jawa. Dalam konteks itu dapat dipahami jika pelayaran dan perdagangan antar pulau hampir selalu terkonsentrasi ke Jawa, karena mayoritas penduduk Indonesia ada di Jawa. Konsekuensinya adalah dalam pola perdagangan antara pulau, karena Sebagian besar produksi pangan dan barang manufaktur ada di Jawa, maka Jawa selalu “mengekspor” kedua komoditas itu ke wilayah luar Jawa. Sebaliknya, karena wilayah luar Jawa merupakan produsen bahan baku, maka arus bahan baku selalu tertuju ke Jawa. Hal itu merupakan konsekuensi logis pertukaran barang dan jasa antara Jawa dan luar Jawa. Kondisi menyebabkan Jawa selalu menikmati margin keuntungan perdagangan antar pulau yang besar dibanding luar Jawa. Hal itu disebabkan Jawa mengekspor barang manufaktur yang bahan bakunya dari luar Jawa. Pihak yang kedua menjual bahan baku ke Jawa untuk diolah menjadi barang manufaktur yang nantinya dikirim balik ke luar Jawa. Dalam hal ini, nilai tambah bahan baku yang diolah di Jawa menyebabkan harga barang Jawa lebih mahal dibanding barang luar Jawa. Kondisi itu menyebabkan Jawa selalu menikmati keuntungan dalam perdagangan antar pulau di Indonesia.

Simpulan

Ketimpangan hubungan antara Jawa dan luar Jawa sesungguhnya sudah berlangsung sejak masa pra-kolonial. Kondisi itu terus berlanjut hingga masa kolonial, dan bahkan sampai masa kemerdekaan. Dengan terdapat faktor kesejarahan yang membuat terciptanya ketimpangan hubungan tersebut. Jawa sejak lama memainkan peran sebagai pusat perdagangan dan pelayaran di Nusantara. Peran itu diperoleh karena kedudukannya yang strategis, pertama, karena menjadi tempat perlintasan perdagangan laut dari Maluku ke Malaka pulang pergi. Berbagai macam Pelabuhan di sepanjang pesisir utara Jawa menjadi tempat persinggahan

perahu-perahu yang berlayar dalam perdagangan laut Maluku-Malaka. Hal itu masih ditambah dengan peran Jawa sebagai penghasil bahan pangan, yaitu beras dan tekstil. Kedua, komoditas itu dibutuhkan baik oleh Maluku maupun Malaka untuk beras, dan tekstil oleh Maluku. Kondisi itu terus berlanjut hingga masa kolonial. Jawa selalu mengekspor tekstil ke luar Jawa dengan jumlah yang besar. Melalui perdagangan tersebut terciptalah surplus perdagangan Jawa terhadap luar Jawa. Dengan demikian, pendapat bahwa terjadinya ketimpangan antara Jawa dan luar Jawa karena Orde baru tidaklah tepat sepenuhnya.

Kondisi itu semakin berkembang pada masa kolonial, Jawa semakin kokoh kedudukannya sebagai centre, dengan Luar Jawa sebagai *periphery*. Jawa sekali lagi menikmati keuntungan dalam hubungan perdagangan dengan luar Jawa, karena mengekspor bahan jadi sebaliknya impornya dari luar Jawa berupa bahan mentah. Dengan demikian, Jawa menikmati keuntungan komparatif dalam perdagangannya dengan luar Jawa. Keuntungan Jawa terhadap luar Jawa semakin bertambah Ketika Pemerintahan kolonial Belanda menetapkan Jawa sebagai pusat pemerintahan, sehingga Jawa menikmati beragam fasilitas yang tidak diketemukan di luar Jawa. Bersamaan dengan itu, Jawa menikmati berbagai macam pembangunan Pelabuhan sebagai gerbang kegiatan perdagangan antarpulau.

Referensi

- Adi, M. 1959. “Mengisi Kekosongan Ruang Kapal Dalam Negeri.” *Suluh Nautika*, IX no. 9/10 (September/Oktober).
- Anonim (3 Maret 1960). “Perkumpulan Perahu-Perahu Layar Pasar Ikan.” *Suluh Nautika* X no. 3.
- Anonim 1888. “Singapore’s hoop op de opening der kustvaart voor vreemde vlagen”, in *Tijdschrift voor Nederlandsch-Indie* 17(1), 32.
- Booth, A. 1989. “Export and growth in the colonial economy, 1830-1940”, in *Economic growth in Indonesia, 1820-1940*, edited by Angus Maddison & Ge Prince. Dordrecht: foris Publications.

- Burger, D. H. 1962. *Sejarah Ekonomi Indonesia dari segi Sosiologi*, terjemahan Prajudi Atmosudirdjo. Jakarta: Pradnja Paramita.
- Colenbrander, H. T. and W. Ph. Coolhaas. 1919 *Bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indie*. Den Haag: 's-Gravenhage.
- Collins, G. E. P. 1937. *Makassar Sailing*. London: Jonatan Cape.
- Dick, H. "Perdagangan Antar Pulau, pengintegrasian Ekonomi dan timbulnya Suatu Perekonomian Nasional." Dalam *Sejarah Ekonomi Indonesia*, edited by Anne Booth et al. Jakarta: LP3ES.
- Dick, H. W. 1990. *Industri Pelayaran Indonesia, Kompetisi dan Regulasi*. Jakarta: LP3ES.
- Dick, H. W. 1992. "Nineteenth-century Industrialization: A missed opportunity?" *Proceedings of the First Conference on Indonesia's Modern Economic History*, Programme of Indonesian Studies: 123-148.
- Dick, H. W. 2002. "State, nation-state and National economy", in *The Emergence of A National Economy, An economic history of Indonesia, 1800-2000*, edited by H. W. Dick et al. Leiden: KITLV Press.
- Diehl, F. W. 1993. "Revenue Farming and Colonial Finances in the Netherlands East Indies, 1816-1925." In *The Rise and Fall of Revenue of Revenue Farming: Business Elites and the Emergences of the Modern State in Southeast Asia*, edited by J. Butcher & H. W. Dick. London: Macmillan.
- Dorimulu, Primus. "Indonesia Tergantung Jawa," *Berita Satu*, 7 Mei 2019. <https://www.beritasatu.com/ekonomi/552861/indonesia-tergantung-jawa>
- Drake, Christine. 1981. "The Spatial Pattern of National Integration in Indonesia." *Transactions of the Institute of British Geographers* 6, no. 4: 471-490. <https://doi.org/10.2307/621880>
- Fakih, Mansour. 2001. *Runtuhnya Teori pembangunan dan Globalisasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Geertz, Clifford. 1983. *Involusi Pertanian* Jakarta: Bhatara Karya Aksara.
- Irkham, Mohammad. 2019. "Analisis ketimpangan wilayah provinsi banten." *Akuntabel* 16 (1): 98-110. <https://doi.org/10.30872/jakt.v16i1.5385>
- Kartodirdjo, Sartono dan Djoko Suryo. 1991. *Sejarah Perkebunan di Indonesia, Kajian Sosial-Ekonomi*. Yogyakarta: Aditya Media.
- Lindblad, J. 1994. "The contribution of foreign trade to colonial state formation in Indonesia, 1900-1930." In *The late colonial state in Indonesia*, edited by Robert Cribb. Leiden: KITLV Press.
- Macknight, C. C. 1983. "The Nature of Early Maritime Trade: Some Points of Analogy From Eastern Part of The Indonesian Archipelago." In *India and Maritime South East Asia: A Lasting Relationship*, edited by J.G. de Casparis. Kuala Lumpur: University of Malaya.
- Movanita, Ambaranie Nadia Kemala. 2015. "BPS: Pertumbuhan Ekonomi Masih Fokus di Jawa dan Sumatera." *Kompas*, 6 Agustus 2018, <https://ekonomi.kompas.com/read/2018/08/06/145135326/bps-pertumbuhan-ekonomi-masih-fokus-di-jawa-dan-sumatera>, dikunjungi 23 Januari 2020.
- Pires, Tome. 1944. *Suma Oriental (complete Treatise on the Orient) Vol I*. London.
- Pranoto, Suhartono W. 2014. *Teori & Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Ricklefs, M. C. 1981. *A History of Modern Indonesia. C 1300 to the Present*. London and Basingstoke: The Mac Millan Press Its.
- Roelofsz, M.A.P. Meilink. 2016. *Perdagangan Asia & Pengaruh Eropa di Nusantara, Antara 1500 dan Sekitar 1630*. Yogyakarta: Ombak.
- Roxborough, Ian. 1986. *Teori-Teori Keterbelakangan*. Jakarta: LP3ES.
- Sulistiyono, Singgih Tri. 2003. *The Java Sea network: Pattern in the development of interregional shipping and trade in the process of national economic integration in Indonesia, 1870-1970s*. Leiden: Universiteit Leiden.
- Sunarto, K. 1986. "Introduction." Dalam *Teori-Teori Keterbelakangan*, diedit oleh Ian Roxborough. Jakarta: LP3ES.
- Sundrum, R. M. 2006. "Income Distribution, 1970-76." *Bulletin of Indonesian Economic*

Studies 15 (1): 137-141.

<https://doi.org/10.1080/00074917912331333501>.

van Leur, J. C. 1983. *Indonesia Trade and Society*.

Dordrecht: Foris Publications.

van Leur, J. C. 1983. *Indonesian Trade and Society*.

Amsterdam: Dordrecht.