



MASYARAKAT INDONESIA

MAJALAH ILMU-ILMU SOSIAL INDONESIA

VOLUME 41

NOMOR 2, DESEMBER 2015

DAFTAR ISI

INTERSEKSI BUDAYA DAN PERADABAN NEGARA-NEGARA DI SAMUDRA HINDIA: PERSPEKTIF INDONESIA Dedi Supriadi Adhuri, Amorisa Wiratri, dan Angga Bagus Bismoko	115–126
ORANG LAUT, PEMUKIMAN, DAN KEKERASAN INFRASTRUKTUR Khidir Marsanto Prawirosusanto	127–145
NASIONALISME MASYARAKAT DI PERBATASAN LAUT: STUDI KASUS MASYARAKAT MELAYU-KARIMUN Cahyo Pamungkas	147–162
MEMBANGUN POROS MARITIM MELALUI PELABUHAN Latif Adam dan Inne Dwiastuti	163–176
MERANGKAI INDONESIA LEWAT LAUT: KISAH PELAUT BINONGKO Abd. Rahman Hamid	177–190
RINGKASAN DISERTASI SUPPORT FOR ETHNO-RELIGIOUS VIOLENCE IN INDONESIA Y. Tri Subagya	191–199
RINGKASAN DISERTASI RUWATAN MURWAKALA DI JAKARTA DAN SURAKARTA: TELAHAH FUNGSI DAN MAKNA Lies Mariani	201–217
TINJAUAN BUKU REKONFIGURASI POLITIK KELAS MENENGAH INDONESIA Wasisto Raharjo Jati	219–226
TINJAUAN BUKU MENEGOSIASIKAN BATAS WILAYAH MARITIM INDONESIA DALAM BINGKAI NEGARA KEPULAUAN Sandy Nur Ikfal Raharjo	227–236



MASYARAKAT INDONESIA

MAJALAH ILMU-ILMU SOSIAL INDONESIA

VOLUME 41

NOMOR 2, DESEMBER 2015

DDC: 302.4**Dedi Supriadi Adhuri, Amorisa Wiratri, dan Angga Bagus Bismoko****INTERSEKSI BUDAYA DAN PERADABAN NEGARA-NEGARA DI SAMUDRA HINDIA: PERSPEKTIF INDONESIA**

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 115–126

ABSTRAK

Tulisan ini membahas interseksi budaya, termasuk peradaban bangsa-bangsa yang terhubung dengan Samudra Hindia dari perspektif Indonesia. Paparan berfokus pada tiga isu, yakni (1) sejarah pelayaran yang dilihat sebagai proses interaksi yang melibatkan *socio-cultural exchange* di antara pihak yang terlibat; (2) produk dari interaksi yang difasilitasi oleh aktivitas pelayaran; dan 3) diaspora berbagai bangsa di negara-negara dalam lingkup Samudra Hindia. Makalah ini menunjukkan bahwa berbagai suku bangsa di Indonesia sudah ribuan tahun terlibat aktif sebagai *host*, yakni pihak yang dikunjungi. Juga sebagai tamu (*visitor*) dari dan ke berbagai negara di tepi Samudra Hindia, baik ke arah timur (India, Afrika, dan Arab) maupun utara (negara-negara ASEAN) dan selatan (Benua Australia). Sebagai hasil dari proses interaksi yang lama dan intensif itu, terjadilah saling adopsi—dengan kontekstualisasi—elemen-elemen kebudayaan, termasuk peradaban di antara bangsa-bangsa itu. Bahasa, agama, struktur sosial, monumen-monumen kuno, seperti candi dan masjid adalah produk dari pertukaran dan adopsi itu. Diaspora berbagai suku bangsa Indonesia di negara-negara tepian Samudra Hindia, juga sebaliknya, diaspora bangsa-bangsa lain di Indonesia, adalah wujud lain dari silang budaya ini. Berbeda dengan saling adopsi elemen-elemen budaya yang terjadi pada masa lalu, diaspora berlangsung sampai sekarang. Hal itu ditunjukkan oleh interaksi antara kelompok-kelompok diaspora itu, baik dengan bangsa-bangsa yang menjadi *host*-nya, maupun dengan bangsa-bangsa mereka sendiri di tanah asalnya.

Kata kunci: Interseksi sosial budaya, Samudra Hindia, diaspora

DDC: 305.8**Khidir Marsanto Prawirosusanto****ORANG LAUT, PEMUKIMAN AND KEKERASAN INFRASTRUKTUR**

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 127–145

ABSTRAK

Artikel ini mendiskusikan hubungan Orang Laut di Kepulauan Riau dengan pembangunan infrastruktur dalam program pemukiman suku-suku terasing oleh pemerintah Orde Baru. Melalui perspektif *governmentality*, kita dapat melakukan refleksi historis dan etnografis. Pada satu pihak, ketersediaan permukiman adalah ihwal bagaimana pemerintah mewujudkan angan-angan kemajuan suatu bangsa di segala lini kehidupan warganya. Namun pada pihak lain, hal ini memantik sederet persoalan sosial dan kultural dalam kehidupan Orang Laut sebagai komunitas pengembara laut. Dengan adanya program pemukiman, Orang Laut justru terjerumus ke dalam kondisi kemiskinan, ketergantungan, kerentanan, dan ketersingkirkan. Sejumlah konsekuensi negatif inilah yang disebut sebagai kekerasan

infrastruktur (*infrastructural violence*). Akar dari sejumlah konsekuensi negatif tersebut terletak pada kekeliruan pemahaman pemerintah mengenai kebudayaan masyarakat berbasis laut yang amat bias dengan perspektif masyarakat berbasis darat. Kebijakan yang dilahirkan untuk menangani masalah-masalah masyarakat kelautan pun pada akhirnya meleset.

Kata kunci: Orang Laut, *governmentality*, program pemukiman, infrastruktur, kekerasan, budaya kelautan.

DDC: 320.5

Cahyo Pamungkas

NASIONALISME MASYARAKAT DI PERBATASAN LAUT: STUDI KASUS MASYARAKAT MELAYU-KARIMUN

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 147–162

ABSTRAK

Tulisan ini mempunyai tujuan sebagai berikut. *Pertama*, mendeskripsikan upaya pemeliharaan rasa kebangsaan yang telah dilakukan negara terhadap masyarakat perbatasan. *Kedua*, mengkaji sejauh mana masyarakat perbatasan mempunyai pengetahuan tentang negara dan perbatasan. *Ketiga*, melihat sejauh mana masyarakat perbatasan memiliki kebanggaan nasional dan memaknai nasionalisme. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam artikel ini terdiri dari wawancara, diskusi kelompok terbatas, pengamatan terlibat, dan studi literatur yang dilakukan di Tanjung Balai Karimun dan Tanjung Batu (Kabupaten Karimun). Temuan dalam studi ini sebagai berikut. *Pertama*, penguasaan pengetahuan terhadap NKRI sebagai konsepsi politik serta kebanggaan nasional masyarakat perbatasan pada masa kini semakin meningkat karena perkembangan teknologi informasi dan upaya pemeliharaan wawasan kebangsaan yang dilakukan oleh Pemerintah. *Kedua*, nasionalisme yang didefinisikan oleh negara, yang diukur dengan pemahaman terhadap wawasan kebangsaan, kurang relevan dengan konteks sosial ekonomi masyarakat perbatasan yang masih hidup dalam keterbatasan. *Ketiga*, upaya pemeliharaan rasa kebangsaan dapat dilakukan dengan mengakomodasi dan memberikan ruang bagi perkembangan identitas dan kebudayaan masyarakat perbatasan dalam bingkai rumah Indonesia.

Kata Kunci: Perbatasan, Nasionalisme, Upaya pemeliharaan nasionalisme, makna nasionalisme.

DDC: 383.9

Latif Adam dan Inne Dwiastuti

MEMBANGUN POROS MARITIM MELALUI PELABUHAN

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 163–176

ABSTRAK

Tulisan ini menganalisis peran dan kinerja pelabuhan di Indonesia sebagai determinan penting dalam mendukung visi Indonesia menjadi negara maritim yang kuat. Pelabuhan memegang peranan penting untuk mendukung konektivitas dan peningkatan daya saing perekonomian Indonesia. Kinerja pelabuhan akan memengaruhi efisiensi dalam proses produksi dan distribusi. Dengan menggunakan metode analisis deskriptif, tulisan ini menunjukkan bahwa meskipun memegang peranan penting dalam perekonomian Indonesia, pelabuhan di negeri ini ternyata masih jauh tertinggal dibanding dengan negara-negara lain dalam hal kuantitas dan kualitasnya. Dari perspektif kebijakan, tantangan utamanya adalah mereformasi peranan dan posisi pemerintah dalam pembangunan dan pengelolaan pelabuhan. Dalam hal ini, pemerintah, idealnya, perlu mengambil tiga langkah berikut. *Pertama*, mendesain kembali peraturan dan kebijakan untuk mendorong partisipasi sektor swasta. *Kedua*, memperkuat implementasi Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pengadaan Lahan dengan melibatkan pemerintah daerah dalam proses eksekusi pembebasan lahan. *Ketiga*, mempersiapkan secara lebih matang proyek-proyek pelabuhan yang akan ditawarkan kepada sektor swasta.

Kata Kunci: pelabuhan, negara maritim, sektor swasta, tantangan kebijakan

DDC: 305.8

Abd. Rahman Hamid

MERANGKAI INDONESIA LEWAT LAUT: KISAH PELAUT BINONGKO

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 177–190

ABSTRAK

Bagi orang Binongko, laut merupakan tempat mencari nafkah, sedangkan darat merupakan tempat tinggal. Oleh sebab itu, mata pencaharian mereka adalah berlayar dan berdagang. Kegiatan pelayaran dan perdagangan membuat mereka mengenal dan berkomunikasi dengan berbagai etnis, bahasa, dan agama. Beragam kebutuhan penduduk di daerah yang berbeda menjadi saluran terjadinya perdagangan maritim. Selain itu, mereka juga harus bisa menyesuaikan diri dengan lingkungan kebudayaan yang berbeda. Artikel ini mendeskripsikan rona kehidupan pelaut Binongko dalam mengarungi samudra dan kehidupan masyarakat Indonesia. Dari mereka dapat diperoleh pengetahuan mengenai keragaman wilayah, budaya, dan agama. Toleransi dan multikulturalisme bukan sebatas konsep, melainkan suatu bagian nyata dari kehidupan mereka. Karena itu, pengalaman mereka dapat menjadi pelajaran bagi kita menjadi negara maritim dan masyarakat majemuk

Kata Kunci: *laut, pelaut, Binongko, Indonesia*

DDC: 303.6

Y. Tri Subagya

RINGKASAN DISERTASI

DUKUNGAN BAGI KEKERASAN TERKAIT ETNIK DAN AGAMA DI INDONESIA

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 191–199

ABSTRAK

Kajian ini menguji hubungan antara identifikasi etnik dan agama serta dukungan terhadap kekerasan antarkelompok di Indonesia. Penelitian dilakukan dengan menggunakan perbandingan lintas budaya yang melibatkan responden Muslim dan Kristen dari berbagai kelompok etnik di dua wilayah penelitian. Ambon, yang merupakan salah satu wilayah penelitian, sering mengalami letupan kekerasan antarkelompok, sedangkan di Yogyakarta kondisinya relatif tenang; walaupun permusuhan kadang-kadang terjadi, hal tersebut tidak meledak menjadi kekerasan antarkelompok yang masif. Penelitian ini menggunakan pendekatan campuran antara kuantitatif dan kualitatif. Studi ini menunjukkan lebih kuatnya identifikasi agama dibandingkan etnisitas. Muslim memperlihatkan identifikasi agama dan etnik yang lebih kuat dibandingkan Kristen. Studi ini juga menyajikan bukti terkait teori religiosentrisme bahwa orang cenderung mengevaluasi secara positif kelompoknya sendiri dan cenderung merendahkan kelompok lain. Temuan studi ini juga konsisten dengan proposisi terkait sikap nasionalisme yang memperlihatkan bahwa meningkatnya identifikasi etnik dan agama mengurangi nasionalisme.

Kata kunci: etnisitas, agama, identifikasi etnik dan agama, dukungan terhadap kekerasan, ancaman yang dipersepsikan kelompok, religiosentrisme, nasionalisme

DDC: 306.4

Lies Mariani

RINGKASAN DISERTASI

RUWATAN MURWAKALA DI JAKARTA DAN SURAKARTA: TELAAH FUNGSI DAN MAKNA

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015:201–217

ABSTRAK

Disertasi berjudul Ruwatan Murwakala di TMII Jakarta dan di Desa Sangkrah Pasar Kliwon-Surakarta: Telaah Fleksibilitas, Fungsi, dan Makna ini mengkaji Ruwatan Murwakala sebagai suatu peristiwa sosial budaya yang dibahas dari sudut pandang kajian tradisi lisan. Hal ini sesuai dengan teori Ruth Finnegan dalam *Oral Poetry* (1977) yang membahas komposisi, cara penyampaian, dan pertunjukan. Ruwatan Murwakala (RM) sebagai suatu ritus/ritual juga akan dibahas menggunakan teori Ritus Peralihan sesuai dengan daur hidup (*life cycle*) Rites of Passage teori Arnold van Gennep (1960/1975) berdasarkan ketiga tahapannya, yaitu tahap pertama perpisahan/separation, tahap kedua peralihan (*marge*), dan tahap ketiga pemulihan (*aggregation*). Kajian ini membandingkan antara RM golongan sukérta sebagai suatu ritual/upacara dari Surakarta yang masih dilaksanakan masyarakat pendukungnya di dalam komunitasnya sampai saat ini, dengan RM golongan sukérta yang selama ini diselenggarakan di TMII Jakarta di luar komunitasnya—di lingkungan masyarakat urban. Data yang diolah dan dianalisis dalam penulisan disertasi ini merupakan hasil penelitian lapangan dengan metode kualitatif, yaitu melalui teknik wawancara mendalam dan pengamatan terlibat. Hasil analisis dalam penelitian ini menunjukkan adanya perbedaan antara upacara RM yang sampai sekarang masih diselenggarakan di TMII Jakarta dengan RM di Desa Sangkrah Kecamatan Pasar Kliwon-Surakarta sebagai pusat budaya. Ada fleksibilitas fungsi dan makna dari nilai-nilai yang terkandung di dalam RM bagi golongan sukérta tersebut. Upacara RM masih diselenggarakan sampai sekarang. Artinya, upacara ini dapat diterima masyarakat pendukungnya sesuai dengan perkembangan zaman.

Kata kunci: Ruwatan Murwakala, TMII Jakarta dan di Desa Sangkrah Kecamatan Pasar Kliwon-Surakarta, Perbedaan, Fleksibilitas dan Pemertahanan, Fungsi dan makna.

Wasisto Raharjo Jati

TINJAUAN BUKU

REKONFIGURASI POLITIK KELAS MENENGAH INDONESIA

Gerry Van Klinken & Ward Berenschot (eds). 2014. *In Search of Middle Indonesia: Middle Classes in Provincial Town*. Leiden: Brill

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 219–226

Sandy Nur Ikhfal Raharjo

TINJAUAN BUKU

MENEGOSIASIKAN BATAS WILAYAH MARITIM INDONESIA DALAM BINGKAI NEGARA KEPULAUAN

Vivian Louis Forbes. 2014. *Indonesia's Delimited Maritime Boundaries*. Heidelberg: Springer. xvii + 266 hlm.

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 227–236



MASYARAKAT INDONESIA

MAJALAH ILMU-ILMU SOSIAL INDONESIA

VOLUME 41

NOMOR 2, DESEMBER 2015

DDC: 302.4**Dedi Supriadi Adhuri, Amorisa Wiratri, dan Angga Bagus Bismoko****CULTURAL AND CIVILIZATION INTERSECTIONS AMONG NATIONS
CONNECTED BY INDIAN OCEAN: INDONESIAN PERSPECTIVE**

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 115–126

ABSTRACT

This paper discusses the socio-cultural and civilization intersections among nations connected by the Indian Ocean, from Indonesian perspective. It focuses on three different but connected issues, these are 1) the sailing history which is seen as the process of interaction involving socio-cultural exchange of involved nations; 2) the products of the interactions, and; 3) the diaspora of Indian ocean connected nations. In regard to the first, this paper argues that various ethnic groups in Indonesian had long been involved in the history of Indian Ocean sailing tradition. Indonesians acted both as hosts of the coming of various nations as well as the visitors to various countries as far as Middle East, Africa, India, Southeast Asian countries to the east and north and Australia to the south. The products of these long lasting and intensive interactions are mutual adoptions of social-cultural elements and even civilization among involved nations. Language, religions, social structure, ancient monuments such as temples, mosques are some examples of the products of the processes. Diaspora of Indonesian ethnic groups in various Indian ocean countries and the diaspora of various nations in Indonesia are other form of these cultural intersections. Unlike the adoptions of socio-cultural elements mentioned earlier that have taken place in the past, the diasporas demonstrate that these interactions and exchanges are not only a history but continues processes until the present time. These are expressed by the interactions of diaspora communities with their host nations as well as their interactions with their countries of origin.

Keywords: *Socio-cultural intersections, Indian Ocean, Diaspora*

DDC: 305.8**Khidir Marsanto Prawirosusanto****ORANG LAUT, SETTLEMENT AND INFRASTRUCTURAL VIOLENCE**

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 127–145

ABSTRACT

This article discusses the relationship of the nomadic sea tribe, the Orang Laut, in the province of Riau Islands, with an infrastructure development project in a state-organized resettlement area from the New Order era. Using Foucault's concept of governmentality we can reflect on multiple historical and ethnographic points of view. On the one hand, the settlement infrastructure provided by the government aims at materializing the national modernization dreams, of improving the welfare and social-cultural life of citizens. On the other hand, doing this modernization project also caused some socio-cultural problems within the Orang Laut livelihood. Under this Resettlement Program the Orang Laut are subjected to new negative repercussions, such as poverty, dependency,

vulnerability, and alienating conditions. This is a form of infrastructural violence. The basic argument of the negative repercussions arisen is the fallacy of the government to understand about maritime people's social system and cultural system, because what they did is based on the 'land-people perspectives' bias. Consequently, they made big mistakes designing policy to improve the quality of living and to resolve problems faced by maritime-base people.

Keywords: Orang Laut, governmentality, state-organized resettlement, infrastructure, violence, maritime culture.

DDC: 320.5

Cahyo Pamungkas

SOCIAL NATIONALISM IN SEA BORDER: STUDY CASE OF MALAY-KARIMUN

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 147–162

ABSTRACT

This article aims to describe several efforts by the national government to maintain a sense of nationhood toward boarder communities. Also this articles is addressed to find out the knowledge of boarder communities about Indonesian state, national pride and the meaning of nationalism. The main sources of data are the result of interviews, focus group discussions, participant observation, and literature study conducted in Tanjung Balai Karimun, Kepulauan Riau. Finding of this research show the following phenomenon. Firstly, the national pride and understanding of knowledge about Indonesian state as political conception among border communities today increase because of the development of information technology and the maintenance of national awareness efforts by the national government. Secondly, state-defined nationalism, as shown by the understanding of the concept of nationalism, is less relevant to the socio-economic context that exist in the boarder areas. Thirdly, the effort to maintain nationalism has been conducted by providing a space for boarder communities to develop their cultural identity in the house of Indonesia-ness.

Keywords: borders, nationalism, nationalism maintenance effort, the meaning of nationalism.

DDC: 383.9

Latif Adam dan Inne Dwiastuti

BUILDING MARITIME AXIS VIA SEAPORT

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 163–176

ABSTRACT

This paper analyses the role and performance of the Indonesia's seaports as a vital determinant to support Indonesia's vision to be a strong maritime country. Seaports play an important role to promote connectivity and improve competitiveness of the Indonesian economy. Their performance will affect efficiency in the production and distribution processes. By using descriptive analysis, it was found that despite playing an important role in the Indonesian economy, the performance of the Indonesia's seaports still lag behind other countries in terms of their quantities and their qualities. Main policy challenge that need to be addressed is to reform the role and the position of the government in the development and management of the seaports. In this context, the government should ideally take several actions as follows. First, redesigning rules and regulations to promote private sector participation. Second, strengthening the implementation of Law No. 2 of 2012 on Land Procurement by involving Local Government in the execution of land acquisition. Third, preparing a more comprehensive feasibility documents for specific seaport projects that will be offered to the private sector.

Keywords: seaports, maritime country, private sector, policy challenges

DDC: 305.8

Abd. Rahman Hamid

ARRANGING INDONESIA THROUGH SEA: BINONGKO SAILORS' STORIES

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 177–190

ABSTRACT

For Binongko people, sea is a place to earn a living, while land is for dwelling. Therefore, their main jobs are sailing and trading. Shipping and trading activities made them recognize and communicate with a variety of ethnic, language, and religion. The different needs among communities became the channels for maritime trade. Besides, they also had to be able to adjust themselves to different cultural environment. This paper presents the memory of Binongko sailors sailing across the oceans and experiencing the life of Indonesian society. From them we can get knowledge about diversity of regions, cultures, and religions. Tolerance and multiculturalism are not just concepts, but are a real part of their lives. Therefore, their experience can be a lesson for us to be a maritime nation and a plural society.

Keywords: *sea, sailors, the Binongko, Indonesia*

DDC: 303.6

Y. Tri Subagya

RINGKASAN DISERTASI

SUPPORT FOR ETHNO-RELIGIOUS VIOLENCE IN INDONESIA

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 191–199

ABSTRACT

This study focused on the relationship between ethno-religious identification and support for intergroup violence in Indonesia. It employed a cross-cultural comparative research design involving Muslim and Christian respondents from different ethnic groups in two research areas. One of these areas, Ambon, experiences frequent eruptions of inter-group violence, while the other, Yogyakarta, is relatively peaceful; while disputes have occurred occasionally, they have not led to massive intergroup violence. This research used a mixture of quantitative and qualitative approaches. This study finds stronger identification with religion than with ethnicity. Muslims show greater ethno-religious identification than Christians. It also presents evidence for the proposition regarding religiocentrism in which a positive evaluation of the religious in-group is related to in-group identification and induces derogatory attitudes towards out-groups. The findings are also consistent with propositions concerning nationalistic attitudes which suggest that increased ethno-religious identification reduces nationalism.

Keyword: *ethnicity, religion, ethno-religious identification, support for violence, perceived group threat, religio-centrism, nationalism*

DDC: 306.4

Lies Mariani

RINGKASAN DISERTASI

RUWATAN MURWAKALA DI JAKARTA DAN SURAKARTA: TELAAH FUNGSI DAN MAKNA

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 201–217

ABSTRACT

*This research examines Ruwatan Murwakala as a socio-cultural event seen from the viewpoint of Oral Tradition based on Ruth Finnegan's theory in *Oral Traditions and the Verbal Arts* (1992) which discusses about the composition, methods of delivery, and performance. Ruwatan Murwakala as a ritual is discussed using the theory of Transition Rite which is appropriate with the life cycle in Arnold van Gennep's *Rites of Passage* (1960/1975) in accordance with the three stages, namely the first stage (separation), the second stage (transition/marge), and the third stage (recovery/aggregation). This study compares between RM from groups of sukérta as a ritual/ceremony of Surakarta as a cultural center that is still carried out until now by its supporting communities (inside the communities) and RM group of sukérta that is held in TMII Jakarta in the urban society (outside the communities). The processed and analyzed data in this research are the results of field research activities conducted by qualitative methods, through in-depth interviews and involved observation techniques. The result of the study found that there are differences*

between the ceremony of RM held in TMII Jakarta and RM held in Sangkrah Village, Kliwon Market-Surakarta as a cultural event. Therefore, it can be concluded that there is flexibility in function and meaning of the values in RM for sukérta class. The fact that this ceremony is still held until now indicates that the society and the people still appreciate the cultural value despite of its time changes.

Keywords: *Ruwatan Murwakala, TMII Jakarta and in the village of Sangkrah, Market of Kliwon-Surakarta, Difference, Flexibility and Retention, Function and Meaning.*

Wasisto Raharjo Jati

TINJAUAN BUKU

REKONFIGURASI POLITIK KELAS MENENGAH INDONESIA

Gerry Van Klinken & Ward Berenschot (eds). 2014. *In Search of Middle Indonesia: Middle Classes in Provincial Town*. Leiden: Brill

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 219–226

Sandy Nur Ikhfal Raharjo

TINJAUAN BUKU

MENEGOSIASIKAN BATAS WILAYAH MARITIM INDONESIA DALAM BINGKAI NEGARA KEPULAUAN

Vivian Louis Forbes. 2014. *Indonesia's Delimited Maritime Boundaries*. Heidelberg: Springer. xvii + 266 hlm.

Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2) Desember 2015: 227–236

INTERSEKSI BUDAYA DAN PERADABAN NEGARA-NEGARA DI SAMUDRA HINDIA: PERSPEKTIF INDONESIA

Dedi Supriadi Adhuri, Amorisa Wiratri, dan Angga Bagus Bismoko

Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia

E-mail: dediadhuri@hotmail.com, sevenstupid7@gmail.com, angga.b.bismoko@gmail.com

Diterima: 6-11-2015

Direvisi: 18-11-2015

Disetujui: 25-11-2015

ABSTRAK

Tulisan ini membahas interseksi budaya, termasuk peradaban bangsa-bangsa yang terhubung dengan Samudra Hindia dari perspektif Indonesia. Paparan berfokus pada tiga isu, yakni (1) sejarah pelayaran yang dilihat sebagai proses interaksi yang melibatkan *socio-cultural exchange* di antara pihak yang terlibat; (2) produk dari interaksi yang difasilitasi oleh aktivitas pelayaran; dan 3) diaspora berbagai bangsa di negara-negara dalam lingkup Samudra Hindia. Makalah ini menunjukkan bahwa berbagai suku bangsa di Indonesia sudah ribuan tahun terlibat aktif sebagai *host*, yakni pihak yang dikunjungi. Juga sebagai tamu (*visitor*) dari dan ke berbagai negara di tepi Samudra Hindia, baik ke arah timur (India, Afrika, dan Arab) maupun utara (negara-negara ASEAN) dan selatan (Benua Australia). Sebagai hasil dari proses interaksi yang lama dan intensif itu, terjadilah saling adopsi—dengan kontekstualisasi—elemen-elemen kebudayaan, termasuk peradaban di antara bangsa-bangsa itu. Bahasa, agama, struktur sosial, monumen-monumen kuno, seperti candi dan masjid adalah produk dari pertukaran dan adopsi itu. Diaspora berbagai suku bangsa Indonesia di negara-negara tepian Samudra Hindia, juga sebaliknya, diaspora bangsa-bangsa lain di Indonesia, adalah wujud lain dari silang budaya ini. Berbeda dengan saling adopsi elemen-elemen budaya yang terjadi pada masa lalu, diaspora berlangsung sampai sekarang. Hal itu ditunjukkan oleh interaksi antara kelompok-kelompok diaspora itu, baik dengan bangsa-bangsa yang menjadi *host*-nya, maupun dengan bangsa-bangsa mereka sendiri di tanah asalnya.

Kata kunci: interseksi sosial budaya, Samudra Hindia, diaspora

ABSTRACT

This paper discusses the socio-cultural and civilization intersections among nations connected by the Indian Ocean, from Indonesian perspective. It focuses on three different but connected issues, these are 1) the sailing history which is seen as the process of interaction involving socio-cultural exchange of involved nations; 2) the products of the interactions, and; 3) the diaspora of Indian ocean connected nations. In regard to the first, this paper argues that various ethnic groups in Indonesian had long been involved in the history of Indian Ocean sailing tradition. Indonesians acted both as hosts of the coming of various nations as well as the visitors to various countries as far as Middle East, Africa, India, Southeast Asian countries to the east and north and Australia to the south. The products of these long lasting and intensive interactions are mutual adoptions of social-cultural elements and even civilization among involved nations. Language, religions, social structure, ancient monuments such as temples, mosques are some examples of the products of the processes. Diaspora of Indonesian ethnic groups in various Indian ocean countries and the diaspora of various nations in Indonesia are other form of these cultural intersections. Unlike the adoptions of socio-cultural elements mentioned earlier that have taken place in the past, the diasporas demonstrate that these interactions and exchanges are not only a history but continues processes until the present time. These are expressed by the interactions of diaspora communities with their host nations as well as their interactions with their countries of origin.

Keywords: *Socio-cultural intersections, Indian Ocean, Diaspora*

PENDAHULUAN

Sejarawan LIPI, Adrian. B. Lopian, menegaskan bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*), semestinya diartikan sebagai negara laut yang ditaburi pulau-pulau, bukan negara pulau-pulau yang dikelilingi laut. Istilah *negara kepulauan* yang digunakan dan diadopsi dalam konteks Indonesia mengacu pada pengertian *archipelagic state*, yang berasal dari bahasa Yunani. Kata *archipelagic* dalam bahasa Yunani terdiri dari kata *arch* (besar atau utama) dan *pelages* (laut). Oleh karena itu, jelas bahwa Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki ikatan erat dengan dunia maritim, dengan laut merupakan bagian strategis dan utama bagi Indonesia.

Keterkaitan dunia maritim dengan sejarah dan kebudayaan Indonesia terlihat dari berbagai bukti sejarah perkembangan peradaban sejak kerajaan/kesultanan hingga era kontemporer di Indonesia. Kerajaan/Kesultanan Nusantara tergantung secara politik dan ekonomi pada perniagaan internasional, dan tentu saja bergantung pada kapal-kapal laut serta para pelaut yang tangguh. Wade (2009) menyebutkan bahwa perkembangan aktivitas maritim, khususnya melalui kegiatan pelayaran di Pulau Jawa, memengaruhi keputusan raja untuk memindahkan wilayah aktivitas utama kerajaan ke tepi sungai atau laut. Aktivitas pemerintahan kerajaan Mataram juga mengalami perpindahan dari pedalaman ke muara Sungai Brantas (Wade, 2009). Demikian pula kesultanan-kesultanan di Nusantara, seperti Aceh, Minangkabau, Palembang, Banten, Demak, Goa, dan Maluku mendirikan pusat kekuasaannya di sekitar pelabuhan. Bandar-bandar pelabuhan ini menjadi tempat berlabuh armada-armada dagang dari berbagai kerajaan, baik dari Nusantara maupun dari luar negeri, terutama Tiongkok dan India.

Jika melihat kota-kota besar di Indonesia masa kini, terlihat jelas bahwa kota-kota tersebut masih menyimpan kenangan sebagai bandar pelabuhan. Kota-kota besar itu merupakan bandar pelabuhan besar sekaligus ibu kota kesultanan-kesultanan tua. Sebagai contoh, Kota Banda Aceh, Medan, Padang, dan Palembang yang merupakan bandar-bandar penting kesultanan memusatkan perhatian politik ekonominya pada

dunia perdagangan laut antarbangsa. Sementara itu, Jakarta, yang merupakan ibu kota Republik Indonesia, dulunya merupakan kota pelabuhan kecil bernama Sunda Kelapa. Wilayah tersebut kemudian dikuasai dan dijadikan kantor dagang utama sekaligus basis utama armada-armada laut dan perdagangan VOC di Indonesia pada era kolonial Belanda.

Interaksi yang begitu intens tentu saja tidak berhenti di pelabuhan, melainkan juga masuk ke daerah pedalaman. Interaksi sebagai salah satu wujud interseksi budaya bangsa-bangsa di dunia tidak hanya menghasilkan adopsi, tetapi juga kontekstualisasi kebudayaan. Kontekstualisasi kebudayaan yang dibawa berbagai bangsa di kawasan Samudra Hindia oleh orang-orang Indonesia. Di tanah air, kita bisa menyaksikan berbagai candi yang tersebar di Jawa dan Sumatra. Berdirinya candi-candi tersebut merupakan refleksi diadopsinya peradaban Hindu dan Buddha yang dibawa orang-orang India. Kesultanan-kesultanan yang berdiri dari Aceh sampai Papua merupakan wujud adopsi peradaban Islam yang dibawa orang-orang Arab. Sebaliknya, kebudayaan Indonesia diadopsi secara kontekstual oleh bangsa-bangsa yang mendatangi dan didiami sementara atau selamanya oleh orang Indonesia. Misalnya, berbagai lukisan gua, kulit kayu, dan beberapa ritual orang Aborigin di bagian utara Australia menjadi saksi interaksi dan adopsi dengan penyesuaian lokal kebudayaan orang-orang Makassar oleh orang Aborigin.

Wujud interaksi berbagai negara-bangsa dalam kegiatan pelayaran di Samudra Hindia seharusnya dapat dijadikan dasar pengembangan kerja sama antarnegara di Kawasan Samudra Hindia pada era kontemporer. Berbagai interaksi yang terjadi dari kegiatan pelayaran, khususnya oleh bangsa-bangsa di Samudra Hindia, sebagian besar didasari oleh kegiatan perdagangan dan penyebaran agama secara damai. Hal itu tentu berbeda dengan apa yang terjadi pada era kolonial dan imperialisme bangsa-bangsa Eropa. Pada waktu itu, bangsa-bangsa Eropa membawa misi penguasaan sumber daya negara-negara berkembang dan negara beserta kekuatan militer turut serta menyokong kelompok pemilik modal. Adapun adopsi terhadap berbagai nilai dan budaya negara-negara *Indian Ocean Rim*

Association (IORA) menunjukkan bahwa kerja sama dan kesesuaian dalam membangun peradaban di Samudra Hindia telah berlangsung baik sejak lama. Selain itu, fenomena diaspora sebagai bagian dari warisan kegiatan pelayaran samudra menjadi salah satu faktor strategis bagi masing-masing negara untuk meningkatkan kerja sama saling menguntungkan, baik secara politik, ekonomi, maupun sosial budaya pada era globalisasi. Dengan demikian, berbagai dinamika perkembangan interseksi budaya dan peradaban yang dikaji pada artikel ini diharapkan dapat memberikan sumbangan informasi dan pengetahuan bagi pengambilan kebijakan kerja sama berbagai bidang yang saling menguntungkan bagi negara-negara IORA, khususnya sektor maritim.

DINAMIKA INTERAKSI (KEGIATAN PELAYARAN) DI ANTARA NEGARA-NEGARA DI TEPIAN SAMUDRA HINDIA: PERSPEKTIF INDONESIA

Bagian ini menyampaikan kembali sejarah kegiatan pelayaran dunia di Samudra Hindia yang telah berlangsung sejak berabad-abad lalu. Sejarah mencatat bahwa Samudra Hindia memegang peranan penting dalam kegiatan pelayaran dunia sejak dahulu hingga saat ini. Kegiatan pelayaran negara-bangsa dari berbagai belahan dunia di Samudra Hindia terbagi menjadi beberapa periode kejayaan serta berbagai interaksi yang terjadi di dalamnya. Berbagai penelitian terkait sejarah kegiatan pelayaran di Samudra Hindia dilakukan untuk memahami berbagai informasi terkait pelaku, motif/tujuan, periode dan wujud interaksi sosial-budaya, ekonomi serta politik di wilayah Samudra Hindia. Hofmeyr (2010) menyebutkan bahwa kegiatan pelayaran di Samudra Hindia melibatkan berbagai bangsa di belahan bumi Asia, Eropa, dan Afrika. Sharma (2014) melakukan penelitian khusus mengenai perdagangan laut dan pedagang Muslim di India Selatan berikut berbagai interaksinya pada 1000–1500. Sementara itu, Wade (2009) melakukan penelitian terkait awal periode kegiatan perdagangan Asia Tenggara melalui Samudra Hindia berlangsung sejak tahun 900–1300 berikut berbagai dinamika interaksi yang terjadi.

Kegiatan pelayaran di Samudra Hindia dapat dibedakan menjadi dua bentuk menurut aktor pelaku pelayaran, yaitu pelayaran imperialis dan pelayaran diaspora. Bentuk pertama kegiatan pelayaran di Samudra Hindia dilakukan pada masa kejayaan imperialisme Eropa sehingga disebut pelayaran imperialis. Kegiatan pelayaran ini sudah menjadi catatan umum sejarah dan terjadi di berbagai belahan dunia, dilakukan oleh kaum kolonial Eropa. Aktor pelaku pelayaran merupakan kelompok pemilik modal dan terdapat peran negara beserta kekuatan militer dalam menyokong keberhasilan pelayaran. Bentuk kedua ialah pelayaran yang dilakukan oleh suatu bangsa/masyarakat atau lebih dikenal dengan pelayaran diaspora. Bentuk pelayaran ini jarang menjadi perhatian dalam sejarah. Pelayaran diaspora memiliki ciri paling menonjol, yakni sebagian besar dilakukan oleh masyarakat/pedagang dan menetap di wilayah tujuan. Selain itu, masyarakat masih memiliki keterikatan kuat dengan daerah asal. Hal itu memungkinkan perkembangan kegiatan pelayaran yang sebagian besar dilakukan oleh pedagang. Hofmeyr (2010) menyebutkan bahwa saat ini terdapat pergeseran sejarah yang menunjukkan kegiatan pelayaran di Samudra Hindia tidak hanya identik dengan imperialisme Eropa yang menggunakan kekuatan militer, tetapi ada kegiatan pelayaran damai oleh kelompok diaspora yang sebagian besar adalah kelompok pedagang. Harper dalam Hofmeyr (2010) meringkas perbedaan kedua bentuk kegiatan pelayaran ini sebagai wujud globalisasi. Globalisasi pada masa imperialisme Eropa merupakan tindak lanjut upaya negara-bangsa, berbeda halnya dengan globalisasi diaspora. Tulisan ini lebih memfokuskan bahasan pada kegiatan pelayaran diaspora negara-bangsa di kawasan Samudra Hindia dibanding dengan kegiatan pelayaran era imperialisme.

Berbagai dinamika politik ekonomi turut mewarnai interaksi penduduk di berbagai wilayah di dunia, khususnya di belahan bumi selatan melalui kegiatan pelayaran samudra. Lebih lanjut, menurut Ho dalam Hofmeyr (2010), sebelum era imperialisme Eropa, kegiatan pelayaran di Samudra Hindia lebih pada kegiatan perdagangan yang dilakukan oleh suatu masyarakat atau kelompok dagang yang terlepas dari kepentingan negara.

Contohnya yang dilakukan oleh pedagang Hadramaut, Gujarati, Malaya, dan Bugis. Kegiatan pelayaran seperti itu disebut pelayaran diaspora. Pelayaran diaspora memiliki kekhususan, yaitu dilakukan dengan tujuan atau motif ekonomi tanpa melakukan usaha-usaha penguasaan politik. Kegiatan pelayaran diaspora ini tecermin dari bentuk interaksi antara pendatang dan penduduk asli berupa interaksi sosial budaya. Namun, bukan berarti kegiatan pelayaran ini terlepas dari konflik. Kegiatan pelayaran diaspora ini diwarnai konflik kewarganegaraan. Hofmeyr (2010) menyampaikan bahwa dalam novel karya Ghosh (1992) berjudul *In An Antique Land* ditemukan penggalan cerita pengalamannya bertemu beberapa petani Mesir yang sebagian besar terpaksa meninggalkan Mesir menuju negara Teluk untuk bertahan hidup karena berbeda pandangan dengan pemerintahnya tentang nasionalisme di atas kosmopolitanisme. Hofmeyr (2010) menyampaikan bahwa dalam novel karya Abdulrazak Gurnah berjudul *By the Sea* ada tumpang tindih antara transnasionalisme, perdagangan lama diaspora, jaringan muslim, mundurnya imperialisme Britania, kemerdekaan Zanzibari, kekerasan di Afrika-Arab, hingga politik perang dingin dan regulasi pengungsi internasional.

Perkembangan kegiatan pelayaran beserta dinamika interaksi peradaban di Samudra Hindia dapat dilihat dari catatan sejarah pelayaran bangsa India, Arab, dan Tiongkok. Kegiatan pelayaran samudra berkembang pesat seiring peningkatan kegiatan perdagangan kerajaan-kerajaan maritim di Samudra Hindia. Sharma (2014) menyebutkan beberapa kerajaan maritim yang melakukan kegiatan perdagangan laut pada abad ke-11 dan mengalami kejayaan, misalnya Dinasti Fatimid di Laut Merah, Dinasti Chola di India Selatan, Dinasti Syailendra di Asia Tenggara, dan Dinasti Song di Tiongkok. Wade (2010) menyebutkan bahwa perkembangan pesat perdagangan laut, khususnya di Asia Tenggara, turut memengaruhi perubahan bidang politik, sosial, dan ekonomi di wilayah itu sejak abad ke-10 hingga pertengahan abad ke-13.

Penelitian Sharma (2014) terfokus pada kegiatan perdagangan melalui pelayaran di Samudra Hindia oleh umat muslim di India Selatan. Tu-

lisan tersebut turut mengonfirmasi bahwa umat muslim (bangsa Arab) tidak hanya melakukan penyebaran agama (motif religius), tetapi juga melakukan kegiatan perdagangan dalam kegiatan pelayaran samudra. Sharma (2014) mengawali bahasan perkembangan kegiatan perdagangan laut berikut dinamikanya pada periode sebelum Islam masuk ke India. Lebih lanjut, Sharma (2014) mengulas berbagai interaksi antara kaum pendatang (pedagang muslim) dan penduduk asli India serta bagaimana hubungan antara pedagang muslim India dan perkembangan perdagangan laut hingga melakukan ekspansi ke Tiongkok, Afrika, dan Asia Tenggara.

Perkembangan kegiatan pelayaran dan perdagangan laut di India Selatan tidak dapat dilepaskan dari konteks agama dan keuntungan ekonomi. Meskipun motif penyebaran agama hanya salah satu tujuan kegiatan pelayaran bangsa Arab di India, terdapat interaksi budaya antara pendatang dan penduduk asli pada konteks agama. Pedagang muslim dari Asia Barat mendiami wilayah di pesisir dan menikah dengan wanita setempat sehingga memunculkan kelas sosial baru pada muslim India yang disebutkan oleh Mapillas dan Lubbois (dalam Sharma, 2014). Selain itu, kerajaan maritim India Selatan menyambut baik pedagang karena mampu memberikan keuntungan ekonomi yang lebih besar. Pedagang Muslim India, menurut Mapillas dan Lubbois, cukup berhasil memonopoli perdagangan laut di India Selatan pada abad ke-13. Bahkan, ekspansi Islam hingga ke Asia, Afrika, dan Eropa memberikan keuntungan bagi pedagang laut Muslim India dalam membangun jaringan bisnis hingga ke tempat yang jauh—meskipun pusat kegiatan ekonomi tetap berada di India Selatan (Sharma, 2014). Keberhasilan pedagang Muslim India dalam kegiatan perdagangan laut di Samudra Hindia menempatkan mereka menjadi pemegang otoritas kegiatan pelayaran di India Selatan, seperti diungkap Sharma berikut ini.

Indian Muslims in south India denotes important constituent of foreign (sea) trade policy until European introduced state sponsored piratical activities to control the Indian sea trade after 1498 AD (Sharma, 2014).

Sharma (2014) menyebutkan perkembangan kegiatan perdagangan laut Muslim India erat kaitannya dengan awal kegiatan eksplorasi di Asia Tenggara dan Tiongkok oleh misionaris Buddha dalam melakukan kegiatan misionarisnya di wilayah tersebut, diikuti pedagang Hindu sebelum masuknya pedagang muslim India. Namun dalam perkembangannya, pedagang Hindu lebih memilih perdagangan jalur darat dibanding dengan perdagangan jalur laut. Pedagang muslim India berhasil memanfaatkan peluang di jalur laut itu dengan baik, ditunjang kemampuan perdagangan laut yang andal ke wilayah Tiongkok dan Asia Tenggara (Sharma, 2014).

Penelitian Wade (2009) menjelaskan perkembangan kegiatan perdagangan laut di Asia Tenggara pada tahun 900 hingga 1300, yang disebut *early age* atau masa awal. Hasil pengamatan Wade (2009) menunjukkan bahwa banyak terjadi dinamika interaksi ekonomi, politik, sosial, dan budaya sebagai hasil dari kegiatan perdagangan laut di kawasan Samudra Hindia. Menurut Wade (2009), awal perkembangan perdagangan laut Asia Tenggara ditandai oleh perubahan secara kolektif akibat revolusi ekonomi pada tingkat regional yang terjadi selama kekuasaan Dinasti Song (960–1276) di Tiongkok, perubahan sosial di Tiongkok Selatan, perkembangan perdagangan Islam di Asia Tenggara dan Tiongkok Selatan serta meningkatnya perdagangan antara pedagang dan komunitas dari Tamil dan Tiongkok.

Wade (2009) menyebutkan beberapa fenomena yang membuktikan bahwa kekuatan perdagangan laut di Samudra Hindia turut mengubah struktur kehidupan sosial budaya, ekonomi, dan politik kerajaan-kerajaan maritim di Asia Tenggara pada 900–1300. Menurut Wade (2009), fenomena-fenomena tersebut adalah perpindahan pusat administrasi kerajaan mendekati pesisir, munculnya pelabuhan baru sebagai gudang perdagangan laut, ekspansi penduduk, peningkatan hubungan maritim antarmasyarakat, meningkatnya penggunaan uang, perkembangan industri keramik, perkembangan industri tekstil, perkembangan pertanian, perdagangan maritim terkait perang, bentuk baru dari konsumsi, dan munculnya organisasi perdagangan baru.

Beberapa penelitian juga menjelaskan hubungan yang kuat antara peradaban manusia dan laut. Budiman dkk. (2013) menyebutkan bahwa pada masa perkembangan Buddha di Indonesia dan perkembangan kerajaan maritim Nusantara, seperti Kerajaan Sriwijaya (sekitar abad ke-6) di Sumatra dan Kerajaan Majapahit (sekitar abad ke-12–15) di Jawa, telah terjadi hubungan penyesuaian peradaban. Candi Borobudur merupakan salah satu bentuk peninggalan Kerajaan Sriwijaya pada Dinasti Syailendra abad ke-9. Wade (2009) menyebutkan bahwa Majapahit pernah memindahkan wilayah administrasi kerajaan dari pedalaman menuju ke tepian Sungai Brantas agar memudahkan kontrol dan kerja sama kegiatan perdagangan laut. Hal tersebut sebagai bentuk penyesuaian peradaban.

Pada era kontemporer, sejarah mencatat dinamika interaksi peradaban melalui kegiatan perdagangan laut berlanjut pada masa masuknya imperialisme Eropa ke Indonesia. Pada masa itu, kaum kapitalis bersama kekuatan militer masuk menguasai berbagai sumber daya Nusantara dan menimbulkan berbagai konflik. Hal tersebut merupakan salah satu penyebab fenomena migrasi—selain kegiatan perdagangan laut yang masuk dan keluar Indonesia. Pada sekitar abad ke-17 sampai abad ke-19, dijumpai berbagai kegiatan pelayaran samudra, khususnya dilakukan oleh penduduk pesisir, seperti Makassar dan Bugis. Bagian selanjutnya dari artikel ini membahas lebih jauh mengenai berbagai interaksi serta dinamika sebagai bagian dari sejarah peradaban kegiatan pelayaran samudra di Indonesia.

KONSEKUENSI SOSIAL BUDAYA DARI KEGIATAN PELAYARAN DI TEPIAN SAMUDRA HINDIA

Bagian ini memaparkan perubahan-perubahan sosial budaya yang terkait interaksi antara berbagai bangsa di negara-negara yang terhubung oleh Samudra India. Secara spesifik, bahasan akan menunjukkan contoh-contoh adopsi (dengan kontekstualisasi) dari unsur-unsur kebudayaan asing yang dibawa oleh bangsa-bangsa yang datang ke Indonesia. Juga sebaliknya, adopsi kebudayaan Indonesia oleh bangsa-bangsa asing yang berinteraksi dengan bangsa Indonesia.

Pengaruh Interaksi Negara-Negara di Tepian Samudra Hindia dalam Kebudayaan Penduduk Indonesia

Indianisasi: Adopsi Budaya India di Indonesia

Denys Lombard menjelaskan bahwa ada tiga petunjuk untuk mengapresiasi bagaimana persentuhan budaya antara India dan Indonesia telah meresap dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Petunjuk pertama adalah legenda Raja Aji Saka, yang mengisahkan bagaimana seorang putra raja keturunan Brahmana datang dari India dan menetap di Medang Kamulan. Ia menghalau semua raksasa yang gentayangan di Pulau Jawa. Ia membangun ketertiban dan peradaban. Ia memperkenalkan Tarikh Saka atau penanggalan Jawa yang tetap dipergunakan oleh masyarakat Jawa hingga saat ini. Petunjuk kedua adalah Naskah Jawa abad ke-16, *Tantu Panggelaran*. Naskah tersebut, menurut Denys Lombard, merupakan buku petunjuk pertapaan-pertapaan Hindu di Pulau Jawa. Naskah itu menceritakan Batara Guru (Siwa) pergi ke Gunung Dieng untuk bersemadi dan meminta kepada Brahma dan Wisnu supaya Pulau Jawa diberi penghuni. Brahma menciptakan kaum laki-laki dan Wisnu menciptakan kaum perempuan. Lalu semua dewa memutuskan untuk menetap di bumi Jawa dan memindahkan Gunung Meru yang saat itu masih terletak di negeri Jambudwipa, India ke Jawa. Sejak saat itu gunung tinggi yang menjadi lingga bagi dunia (*pinkalalingganingbhuwana*) itu tertanam di Jawa dan Pulau Jawa menjadi bumi kesayangan dewata. Petunjuk ketiga adalah banyak nama tempat di Pulau Jawa yang berasal dari bahasa Sanskerta, membuktikan adanya kehendak menciptakan kembali geografi India yang keramat itu. Bukan hanya nama gunung-gunungnya, tetapi juga nama kerajaan-kerajaan yang berasal dari *Mahabarata*. Raffles membahasnya dalam buku *The History of Java*, terutama pada sebuah peta yang berjudul *Sketch of the Situation of the Different Countries referred to in the Brata Yud'da* (Lombard, 2008, 2–3).

Dunia Pelayaran Bangsa Arab: Adopsi Peradaban Islam

Pelaut-pelaut Arab dari Hadramaut lama berlayar ke Nusantara. Armada-armada Hadramaut membangun basis dan kantor-kantor dagang di beberapa pelabuhan penting di Jawa, terutama Jakarta dan Gresik. Di samping melakukan perdagangan, pelaut-pelaut Hadramaut juga memiliki minat yang besar pada kebudayaan karena menyebarkan agama Islam. FJA Broeze menunjukkan bahwa pada periode 1820–1850 di pelabuhan-pelabuhan niaga pantai utara Jawa telah ada kegiatan perdagangan. Pengusaha perkapalan Asia, terutama dari Hadramaut, berperan besar di sana.

Pada pertengahan abad ke-19, bangsa Eropa (Belanda) memiliki 20% jumlah total tonase atau kapal, sedangkan bangsa Arab Hadramaut memiliki separuh dari jumlah tersebut. Perkembangan armada Hadramaut adalah fakta yang mengesankan pada abad itu. Kapal-kapalnya kadang berciri Eropa dan sering kali dipimpin perwira-perwira Eropa. Kapal-kapal tersebut dibuat di pesisir Jawa. Sebagai contoh, kapal *Fait Allam* yang besar luar biasa dan berbobot 560 *last* atau 1100 ton dibuat di tepi Bengawan Solo. Kapal itu dibangun di dekat hutan, 80 mil dari laut. Setiap kali lapisan badan kapal bertambah tinggi, rangka tubuhnya diapungkan agak lebih jauh ke arah muara.

Interaksi orang-orang Arab di Indonesia tidak hanya berhenti pada kegiatan pelayaran (perdagangan), tetapi juga pada wujud-wujud interaksi sosial budaya. Berdirinya kesultanan di berbagai penjuru tanah air dan adopsi agama Islam oleh mayoritas penduduk Indonesia merupakan buah dari interaksi itu. Kita bisa melihat masjid dan bangunan-bangunan lain di tanah air sebagai wujud fisik arsitektur peradaban Islam. Lebih dari itu, pelayaran-pelayaran masa lalu adalah pelayaran yang membawa nenek moyang komunitas-komunitas Arab—yang sekarang hidup di Indonesia, memegang kuat (paling tidak sebagian) kebudayaan Arab, dan memengaruhi kebudayaan penduduk Indonesia di sekitarnya sampai saat ini.

Diaspora Penduduk Indonesia di Negara-Negara di Tepian Samudra Hindia

Diaspora Penduduk Indonesia di Negara-negara Arab

Literatur mengenai diaspora Indonesia di negara Arab sangat banyak, khususnya keberadaan tenaga kerja wanita di sana. Meskipun demikian, literatur mengenai diaspora Indonesia di negara-negara di Timur Tengah yang melakukan migrasi melalui pelayaran sangatlah sulit didapat. Michael Miller (2003) menulis mengenai bisnis perjalanan haji melalui jalur laut pada masa lampau yang menempuh rute dari negara-negara Asia Tenggara ke Mekah. Artikel itulah yang menjadi salah satu landasan pembahasan mengenai migrasi orang Indonesia ke negara-negara Arab.

Perjalanan haji merupakan bisnis yang sangat menjanjikan bagi perusahaan kapal dari Eropa. Sejak terbukanya terusan Suez, jalur pelayaran dari Asia Tenggara ke Arab menjadi lebih mudah. Pada pertengahan abad ke-19, perjalanan haji melalui laut menjadi primadona bisnis pelayaran. Perusahaan kapal Eropa berlomba-lomba memanfaatkan kesempatan ini dengan mengirinkan kapal mereka ke Asia Tenggara. Pada 1885, lebih dari 31.000 orang melakukan perjalanan haji melalui laut. Pada 1909, jumlah ini meningkat menjadi 71.000 orang dan mencapai lebih dari 96.000 orang pada 1913 (Miller, 2003).

Ada tiga perusahaan pelayaran besar dari Eropa yang menangani perjalanan haji, yaitu Khevidial Mail Line melayani rute dari Mesir, Mogul Line melayani rute dari India, British/Dutch Consortium of Holts, Rotterdamsche Lloyd (RL), dan Stoomvaart Maatschappij Nederlandê (SMN) melayani rute dari Malaka dan Indonesia. Pada 1920, tiga perusahaan besar yang menangani Malaka dan Indonesia bergabung dengan nama Kongsi Tiga. Mereka tidak hanya melayani pelayaran manusia, tetapi juga mulai melayani pengiriman barang dari Indonesia ke Arab, dan sebaliknya. Perusahaan pelayaran mulai mengalami penurunan sejak semakin berkembangnya transportasi udara. *Blue Fennel*, kapal pelayaran dari Eropa yang melayani perjalanan haji dari Indonesia, terpaksa menutup usahanya pada 1960-an. Sejak saat itu, jalur pelayaran

mengalami penurunan yang signifikan dan tergantikan oleh jalur udara (Miller, 2003).

Keberadaan pendatang dari Indonesia di Arab terlihat dari ditemukannya istilah Jawi untuk merujuk pada sekelompok Muslim yang berasal dari Asia Tenggara, termasuk Indonesia (Martinez & Vickers, 2012, 116). Kebanyakan orang Jawi ini hanya datang pada saat haji saja, namun ada pula yang melanjutkan sekolah dan menjadi guru agama di Arab. Hal ini ditangkap sebagai peluang pengembangan bisnis dan politik oleh Belanda. Akhirnya dibukalah konsulat Indonesia di Jeddah. Keberadaan konsulat ini sangat penting untuk memonitor perkembangan politik dan agama Islam di Indonesia (Martinez & Vickers, 2012, 111–121).

Orang Bugis di Afrika Selatan

Orang Bugis dan Mandar dikenal sebagai pelaut dan pembuat kapal dari Sulawesi Selatan. Mereka terkenal dengan kapal Phinisi yang telah membantu mereka mengarungi dunia melalui Samudra Hindia. Budaya melaut orang Bugis tidak dapat dilepaskan dengan budaya merantau. Orang Bugis suka merantau, bahkan hingga ke luar wilayah Indonesia. Pepatah “di mana bumi dipijak, di situ langit dijunjung” menjadi pedoman kelompok etnis Bugis di mana pun mereka berada. Mereka mengikuti aturan tempat mereka berada dan ikut membangun daerah tersebut agar dapat diterima dan menyatu dengan masyarakat lokal. Selain itu, mereka berharap untuk dipandang sebagai aset bagi negara dan bukan sebagai orang asing yang dipinggirkan dan menjadi beban negara (Osman, 2007, 65–67).

Ada banyak pendapat mengenai siapa pendatang di Madagaskar yang berwajah Melayu. Ada yang berpendapat bahwa mereka berasal dari kelompok etnis Dayak Kayaan di Kalimantan, dan sebagian percaya bahwa mereka berasal dari Bugis. Tampaknya dua pendapat tersebut tidak salah, berdasar adanya beberapa peninggalan yang menunjukkan jejak sejarah kedua-duanya.

Keberadaan keturunan Indonesia di Afrika didasarkan pada studi Adrian Horridge tentang gambar kapal besar yang ada di dinding Candi Borobudur. Kapal itu merupakan angkutan besar—serupa dengan pesawat jet besar pada masa

sekarang—yang membawa pengaruh Indonesia jauh mengarungi Samudra Hindia selama berabad-abad (Read, 2006, 32). Interpretasi ini didukung suksesnya pelayaran Philip Beale yang kapalnya dibuat secara tradisional tanpa besi dan tanpa mesin, diberi nama *Samudra Raksa*. Kapal ini merupakan replika kapal Borobudur yang dahulu berhasil berlayar sejauh 17.600 km dari Jawa ke Madagaskar dan ke Ghana pada 2003 (Read, 2006, 23–45).

Ahli bahasa Sander Adelaar (dalam Read, 2006, 34) sependapat dengan Otto Chr. Dahl tentang kabar bahasa di Madagaskar diturunkan dari bahasa Maanjan, bahasa yang digunakan oleh Suku Maanjan di Lembah Barito, Kalimantan Tenggara. Meskipun demikian, ia juga menyadari bahwa (berdasarkan sejarah dan budaya) suku Maanjan tidak pernah berlayar jauh karena tempat tinggal mereka dekat dengan sungai sehingga lebih familiar dengan budaya sungai. Oleh karena itu, Otto Chr. Dahl juga yakin bahwa para pelaut Bajau-lah yang membawa orang Indonesia ke Afrika dan Madagaskar. Ia menyadari bahwa diaspora Bajau banyak tersebar di seluruh penjuru dunia dan dialek komunitas yang sering berpindah-pindah akan sangat berbeda dengan mereka yang tinggal menetap. Ia juga menduga bahwa orang Bajau pernah singgah dan tinggal di Kalimantan dan membawa pengaruh pada dialek bahasa mereka. Read meyakini bahwa orang Indonesia pasti pernah berlayar mengelilingi Tanjung hingga ke Afrika Barat (Read, 2006, 41).

Murray Cox (2012), seorang peneliti genetika dari Massey University, Selandia Baru, menyatakan bahwa darah Dayak mengalir di tubuh penduduk Madagaskar. Dia percaya bahwa pada masa lampau sekelompok etnis Dayak berlayar menggunakan perahu di Samudra Hindia dan terdampar di Madagaskar yang tak berpenghuni. Bukti kelompok etnis Dayak sebagai pemukim pertama Madagaskar kini masih terlihat pada tiga suku yang berdiam di dataran tinggi, yaitu Merina, Sihanaka, dan Betsileo. Ketiga suku itu masih berkomunikasi menggunakan bahasa yang mirip dengan bahasa Barito yang banyak digunakan di Kalimantan bagian selatan (William, 2012).

Sementara itu, Salie-Yocku (2008) percaya bahwa pendatang Madagaskar berasal dari Bugis. Pertama-tama, mereka datang sebagai tawanan politik Belanda, kemudian dipekerjakan sebagai budak di Tanjung Harapan. Mereka akhirnya menetap dan tidak pernah kembali ke daerah asalnya. Tokoh Bugis yang dikenal di sana adalah Syekh Yusuf yang berasal dari Gowa, Makassar. Ia dibuang ke Afrika Selatan dan menjadi penyebar agama Islam di kalangan budak sehingga akhirnya terbentuklah komunitas Islam di sana. Untuk menghormati Syekh Yusuf, ada sebuah kota yang diberi nama *Macassar* di Afrika Selatan.

Pada zaman penjajahan Belanda, pelayaran dan perdagangan tidak bisa dipisahkan dengan praktik migrasi paksa. Pada abad ke-17, Pemerintah Belanda melalui *The Dutch East India Company* (VOC) menginisiasi praktik perdagangan buruh dengan tujuan mendapatkan buruh untuk pelabuhan baru dari Deshima (Jepang) sampai Batavia dan koloni mereka di Tanjung Harapan (Afrika) (Martinez & Vickers, 2012, 116). Sebagai hasilnya, sekarang ini dapat ditemukan komunitas Afro-Melayu yang berada di Afrika Selatan. Mereka ini dulunya orang yang diasingkan karena politik, sebagian merupakan keturunan Pangeran Jawa dan Sultan Makassar yang bergabung dan menjadi satu komunitas (Martinez & Vickers, 2012, 116).

Orang Bugis di Malaysia

Scott (dalam Ammarell, 2002, 53) mengatakan bahwa proses asimilasi orang Bugis ke Malaysia ditandai dengan menjadi orang Melayu. Ini terkait dengan menjadi muslim atau memeluk agama Islam, menggunakan bahasa Melayu, dan mengikuti adat-istiadat Melayu. Hal tersebut tentu saja sangat mudah dilakukan orang Bugis karena mereka memiliki budaya, bahasa, dan adat-istiadat yang berdekatan dengan Melayu.

Antara tahun 1885 sampai 1920, pendatang Bugis beserta pendatang dari Jawa, Madura, dan Kalimantan membuka hutan untuk dijadikan perkebunan di Johor. Para pekerja kontrak dari Jawa datang ke Johor untuk bekerja di perkebunan milik keluarga Arab yang kaya, dibawa dengan kapal Bugis (Ammarell, 2002, 50).

Migrasi besar-besaran orang Bugis terjadi setelah jatuhnya ibu kota Kerajaan Gowa, Somba Opu pada 24 Juli 1669. Banyak dari mereka yang bermigrasi ke Semenanjung Malaya dan Borneo. Inilah yang menjadi cikal bakal diaspora Bugis di Sabah dan Sarawak, Malaysia. Selain itu, pada 1882–1885, pemerintah Belanda mendatangkan orang Bugis ke Tawau untuk membangun daerah Tawau dan membuka perkebunan kelapa (Sintang, 2007, 27–29). Pada umumnya, pola migrasi mereka berkelompok dan dipimpin oleh tokoh bangsawan. Kaum laki-laki datang terlebih dahulu. Setelah menetap, mereka baru membawa keluarganya. Generasi pertama orang Bugis di Sabah memperoleh tanah dengan mudah, membuka usaha-usaha perkebunan, selain berdagang dan menangkap ikan (Rucianawati, 2001, 69–70). Mereka juga memiliki posisi penting dalam kehidupan masyarakat Sabah. Tokoh Bugis diangkat sebagai pemimpin dari berbagai kelompok etnis (Ammarell, 2002, 51; Rucianawati, 2011, 70).

Motivasi utama orang Bugis merantau adalah untuk mencari peruntungan. Peruntungan yang dimaksud adalah kekayaan materi yang terlihat dan dapat ditunjukkan atau dibagikan ke orang lain. Mayoritas para perantau Bugis memegang prinsip untuk memiliki kehidupan ekonomi yang lebih dari kehidupannya yang sekarang, memiliki tabungan, dan tetap menjaga hubungan dengan keluarga di kampung halamannya (Ammarell, 2002, 64).

Orang “Makasar (The Macassans)” di Australia

Menurut ahli sejarah, angin *monsoon* barat laut membantu pelayaran dari wilayah Indonesia ke Australia. Ketika angin berubah arah, mereka berlayar kembali ke Indonesia. Para nelayan Bugis secara teratur berlayar ke Australia Utara sejak 1650. Para pelaut itu menyebut Tanah Arnhem dengan sebutan Marege dan wilayah barat laut Australia sebagai Kayu Jawa. Tujuan mereka berlayar ke daerah tersebut untuk mencari teripang yang kemudian akan mereka asapi, dibawa kembali ke Sulawesi, dan diekspor ke Tiongkok. Mereka juga yang mengenalkan Islam ke Australia (Mardan, 2012). Cense dan Heeren (1972) menyatakan bahwa banyak nelayan Bugis yang datang dan menetap di pantai Australia. Mereka

menempuh rute perjalanan dari Makassar, Saleier, Wetar, Kisar, Leti, Moa, dan selanjutnya ke arah selatan dan tenggara menuju pelabuhan Darwin. Interaksi ini juga meninggalkan bekas pada kebudayaan orang Aborigin di Australia bagian utara. Lukisan-lukisan gua dan kulit kayu serta beberapa ritual orang Aborigin merefleksikan pengaruh itu.

Tujuan utama orang Makassar berlayar dan singgah di utara Australia setiap tahun adalah untuk mengambil teripang yang juga dikenal sebagai ketimun laut (*Sea Cucumber*). Pengumpul teripang dari Makassar ini berlayar hingga ke pesisir Kimberley dan Pulau Arnhem, yang juga dikenal sebagai Kayu Jawa dan Marege. Marege secara harfiah berarti tanah liar, membentang dari Semenanjung Cobourg ke Groote Eylandt di Teluk Carpentaria. Kayu Jawa adalah nama untuk tempat memancing di wilayah Kimberley Australia Barat, dari Napier Broome Bay ke Cape Leveque. Clark dan May (2014) menyatakan bahwa pada awalnya hanya orang Makassar yang datang ke sana. Namun, selanjutnya suku Bajau dan nelayan dari beberapa suku, seperti Buton, ikut dalam kapal tersebut. Mereka berlayar menggunakan perahu dari Makassar ke Australia pada Desember saat angin *moonson* Barat dan kembali ke Makassar pada Maret/April. Mereka membawa hasil tangkapan teripang untuk dijual kepada pedagang Tiongkok yang akan dipasarkan di Tiongkok Selatan karena di sana teripang banyak dicari.

Catatan sejarah menyebutkan bahwa dari pertengahan abad ke-17 hingga 1906, pelaut Makassar melakukan kunjungan musiman ke Australia untuk mengumpulkan teripang dan berdagang dengan kelompok Aborigin, seperti membeli kulit kura-kura, kayu besi, mutiara, dan kulit kerang. Sebaliknya, mereka juga menyediakan kebutuhan orang Aborigin, seperti makanan, tembakau, alkohol, baju, panah, dan pisau. Hubungan mereka sangat baik. Salah satunya dengan diajaknya orang Aborigin dalam pelayaran mereka ke Makassar. Banyak yang berkunjung dan kembali pada musim berikutnya, tetapi ada juga yang menetap di Makassar dan tidak pernah kembali ke Australia.

Pelayaran orang Indonesia ke benua Australia juga dilatari alasan berbeda. Perusahaan gula di Queensland membuka kesempatan kerja bagi buruh dari Kepulauan Pasifik. Pada 1885, petani tebu di sana mulai mempekerjakan beberapa ribu buruh dari Hindia Belanda, terutama dari Banten dan Sunda. Mereka bekerja kontrak selama 3,5 tahun dan kembali ke Indonesia setelah kontraknya berakhir. Hampir tidak ada buruh dari Indonesia yang tinggal dan menetap di sana karena tidak adanya wanita Indonesia yang mau diajak untuk tinggal di sana dan ini menjadi motivasi mereka untuk pulang ke Indonesia (Clark & May, 2014, 120).

Wujud Relasi Kontemporer Negara-Negara Tepian Samudra Hindia di Indonesia

Bagian ini akan membahas wujud-wujud interaksi kontemporer antara orang-orang dari negara-negara IORA di Indonesia. Tulisan ini berfokus pada paparan mengenai diaspora orang Arab di Indonesia dan program-program sosial budaya yang dikembangkan oleh kedutaan besar India di Indonesia.

Interaksi Kebudayaan Arab di Indonesia

Terkait diaspora orang Arab di Indonesia, Dr. Martin Slama, dalam kuliah tamu berjudul “Antropologi Diaspora dan Islam Translokal: Jaringan Keturunan Orang Hadramaut dan Perkembangan Agama Islam di Indonesia Timur Laut” 13 Agustus 2012 menyatakan bahwa “Pada zaman kolonial, selain Pulau Jawa, Indonesia Timur juga menjadi tujuan bermigrasi orang Hadramaut.” Sekarang ini, sudah tidak ada lagi orang Hadramaut asli di Indonesia. Oleh karena itu, Martin menyebutnya sebagai orang keturunan Hadramaut sebab telah terjadi pernikahan antara orang Hadramaut dan masyarakat setempat. Orang Hadramaut dan keturunannya membentuk jaringan kekerabatan, perdagangan, dan agama. Mengutip seorang antropolog asal Srilanka yang mengajar di Amerika Serikat, Stanley Tambiah, tiga macam jaringan tersebut mencirikan sebuah diaspora. Di Indonesia Timur Laut (yang sekarang ini meliputi Provinsi Sulawesi Tengah, Gorontalo, Sulawesi Utara, dan Maluku Utara), kopra dan

kain menjadi komoditas yang diperdagangkan orang Hadramaut.

Kedatangan orang Hadramaut ke Indonesia terbagi menjadi dua gelombang. **Gelombang pertama** terjadi pada abad ke-13, 14, dan 15 M. Orang-orang Arab Hadramaut yang datang pada periode ini kebanyakan sudah berasimilasi penuh dengan penduduk pribumi. Mereka terdiri dari kaum laki-laki yang kemudian menikahi wanita-wanita setempat dan mempunyai keturunan yang sangat banyak. Keturunan Hadramaut dari gelombang ini sulit untuk ditelusuri garis keturunannya karena tidak lagi menggunakan nama-nama Arab, melainkan menggunakan nama-nama lokal—seperti yang ada di Sunda ataupun Jawa.

Konon kaum Arab-Hadrami pada masa itu banyak yang menikahi putri-putri raja setempat agar mendapatkan kekuasaan atau posisi penting di kerajaan. Contohnya, para wali yang menyebarkan ajaran Islam di berbagai penjuru di Nusantara. Para wali ini kebanyakan adalah kaum Sayyid Alawiyyin keturunan Rasulullah saw dari Hadramaut, yakni Sunan Gunung Jati (Syarif Hidayatullah, pendiri Kerajaan Cirebon), Sunan Kudus, Sunan Drajat, Sunan Giri (pendiri Kerajaan Giri), Sunan Bonang, Sunan Ampel (penasihat penting kerajaan Demak), Maulana Malik Ibrahim, Sunan Waliyullah, Sunan Puger, Sunan Kalimanyat, Sunan Pakuan, Sunan Tembayat, Sunan Pakala Nagka, Sunan Geseng, dan sebagainya.

Gelombang kedua kedatangan orang Hadramaut ialah pada abad ke-17, 18, hingga awal abad ke-20 (lebih banyak pada akhir dan awal abad ke-19). Berbeda dengan generasi sebelumnya, pada gelombang yang kedua ini, kedatangan mereka lebih banyak dipacu keinginan untuk berdagang dan mencari tempat tinggal baru. Pada saat yang sama, di antara mereka ada yang melakukan syiar Islam juga. Bisri Affandi (1999) dalam bukunya yang berjudul *Syaikh Ahmad Syurkati (1874–1943): Pembaharu dan Pemurni Islam di Indonesia* menerangkan bahwa arus migrasi besar-besaran kaum Hadrami ke Nusantara ini disebabkan oleh tiga faktor, yaitu (1) kesulitan ekonomi di Hadramaut, (2) mudahnya sarana transportasi karena revolusi industri, dan (3) kebijakan ekonomi pemerintah Belanda yang

menjadikan kaum minoritas Arab dan Tionghoa sebagai perantara perdagangan internasional di kawasan Nusantara. Itulah alasan mengapa pemerintah kolonial meletakkan orang-orang Arab dan Tionghoa lebih tinggi statusnya dibanding kaum pribumi.

Meskipun mempunyai pola integrasi sosial yang sama dengan periode sebelumnya (13–15M), yaitu dengan menikahi wanita-wanita pribumi, kaum Arab-Hadrami pada periode kolonial ini lebih eksklusif. Mereka ingin menjaga keutuhan identitas mereka sebagai kaum Arab-Hadrami. Mereka mengembangkan tradisi yang disebut Pernikahan Kafa'ah/Syarifah, yang melarang anak-anak perempuan mereka (disebut Syarifah) untuk menikahi laki-laki yang bukan dari golongan Sayyid (dengan kata lain: *pribumi*). Hal ini dijustifikasi oleh mereka melalui dalil-dalil agama (baca kitab karya Segaff Ali Al-Kaff yang membahas Bani Alawi), yang mengatakan bahwa kedudukan nasab (*kafa'ah nasab*) wanita Alawiyyin itu sangatlah tinggi dibandingkan laki-laki non-Sayyid. Pasangan yang paling setara, menurut mereka, adalah laki-laki dari golongan Sayyid saja. Contohnya, Imam Syafi'i bahkan mengharamkan pernikahan Syarifah dengan non-Sayyid (Saefullah, 2003).

Interaksi Kebudayaan India di Indonesia

Interaksi kontemporer negara-negara di kawasan Samudra Hindia tidak hanya berupa diaspora, namun juga berupa pertukaran kebudayaan oleh perwakilan negara, dalam hal ini kedutaan. Salah satunya adalah Kedutaan India di Indonesia yang menyelenggarakan banyak program kebudayaan. Kedutaan India di Indonesia, tepatnya di Jakarta, memiliki *Jawaharlal Nehru Indian Cultural Centre* (JNICC) yang mengadakan kelas musik klasik India, tari klasik India, yoga serta kursus bahasa Hindi dan Tamil. Kedutaan India juga memiliki perkumpulan untuk diaspora India di Indonesia, yaitu sebuah organisasi yang diberi nama *Indian Cultural Forum* (ICF), yang mewadahi sekitar 100.000 orang India di Indonesia. Kebanyakan anggotanya adalah orang India yang berdagang tekstil dan alat kesehatan di kota-kota besar di Indonesia (Kedutaan Besar India, 2013).

Pada 2015, Kedutaan India juga mengadakan kegiatan yang bertajuk “Sahabat India: Festival of India in Indonesia 2015”. Dalam kegiatan tersebut, beragam kebudayaan India ditampilkan, seperti tari, drama, wayang, pertunjukan musik, pameran, seminar, pemutaran film India dan film dokumenter India. Festival ini tidak hanya diadakan di Jakarta, tetapi juga beberapa kota di Indonesia, seperti Bali, Yogyakarta, Bandung, Surabaya, Makasar, Balikpapan, dan kota-kota besar lainnya (Kedutaan Besar India, 2013).

PENUTUP

Berbicara seputar peradaban di kawasan Samudra Hindia, tentu tidak terlepas dari kegiatan pelayaran oleh berbagai bangsa. Menurut catatan sejarah, Samudra Hindia memiliki peran strategis mendukung kegiatan perdagangan maritim/laut, khususnya menghubungkan kegiatan ekonomi di wilayah utara dan selatan. Selain motif perdagangan, kegiatan pelayaran di Samudra Hindia berperan dalam mengembangkan wilayah kolonial baru, khususnya bagi bangsa-bangsa Eropa. Sejalan dengan motif tersebut, negara-negara Eropa turut serta membawa ideologi dan sistem politik ekonominya masuk ke negara-negara Asia-Afrika yang menjadi tujuan pelayarannya. Akan tetapi, negara-negara di tepian Samudra Hindia, khususnya di wilayah Asia-Afrika, memiliki beragam ideologi, kebudayaan, dan sistem tatanan sosial masyarakatnya sendiri. Dengan demikian, negara-negara di tepian Samudra Hindia memberikan respons yang berbeda-beda menanggapi ideologi dan sistem politik ekonomi yang dikembangkan oleh pendatang. Hal tersebut memunculkan berbagai konsekuensi—yang lahir dari interseksi budaya dan peradaban antara negara penghuni dan negara pendatang. Beragam konsekuensi yang terjadi, khususnya bagi Indonesia, tecermin dari fenomena diaspora yang ada hingga saat ini.

PUSTAKA ACUAN

- Ammarell, Gene. (2002). *Bugis migration and modes of adaptation to local situations*. Ohio: Ohio University.
- Budiman, Arief., Satrio, Raden S., Santiaji, I Wayan S., Kurniawan, Hendri, & Sugihyanto. (2013). *Angasraya: The chemistry between human and the seas*. Disampaikan pada BIEC 2013: Vision International Image Festival. Indonesia: Bali.
- Cense, A. A. & Heeren, H. J. (1972). *Pelajaran dan pengaruh kebudayaan Makassar-Bugis di Pantai Utara Australia*. Jakarta: Bharatara.
- Clark, Marshall & May, Sally K. (2014). Understanding the Macassans: a regional approach. Dalam Clark. Dalam M & S. K. May (Eds.) *Macassan history and heritage: journeys, encounters and influences*, pp. 1–18. Canberra: ANU E Press.
- Ghosh, Amotav. (1992). *In an Antique Land*. Delhi: Ravi Dayal Publisher.
- Hofmeyr, Isabel. (2010). Universalizing the Indian Ocean. *PMLA*, 125 (3), 721–729.
- Lombard, Denys. (2008). *Nusa Jawa: silang budaya bagian 3. warisan kerajaan konsentris*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Miller, Michael. (2003). The business of the hajj seaborne commerce and the movement of peoples. Diakses dari http://webdoc.sub.gwdg.de/ebook/p/2005/history_cooperative/www.historycooperative.org/proceedings/seascapes/miller.html pada 20 Mei 2015.
- Osman, Hj. Jamal. (2007). Isu, cabaran, dan masa depan komuniti Bugis Sabah. Dalam Osman Hj. Jamal, dkk. (eds). *Prosiding Bugis Sabah 2007: Memperkasa citra dan jati diri*. Sabah: UMS.
- Salie-Yocku, Rayhana. (2008). The relationship between Indonesia and South Africa in cultural and historical perspective and the role of Bugis in an integrated Malay world. Makalah dalam seminar internasional Peran Bugis dalam pengembangan alam Melayu Raya. Pusat Tamadun Melayu Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya UI, Jakarta 10–11 Juni 2008.
- Read, Robert Dick. (2006). The Journal for Transdisciplinary Research in Southern Africa. Vol. 2 no. 1, July 2006. pp. 23–45
- Rucianawati. (2011). Sejarah dan proses migrasi etnis Bugis di Kota Kinabalu. Dalam Tim Penelitian PSDR. 2011. *Diaspora Bugis di Sabah, Malaysia Timur*. Jakarta: LIPI Press.
- Sharma, Priyatosh. (2014). Sea-trade and Muslim merchants: A study of South India (c. 1000–c.1500). *IOSR-JHSS*, 19 (16), 30–34.
- Sintang, Suraya. (2007). *Sejarah dan budaya Bugis di Tawau, Sabah*. Sabah: UMS.
- William, Anton. (2012). Ada darah Dayak di Madagaskar? *Tempo*, Senin, 26 Maret 2012. Diakses dari <http://www.tempo.co/read/news/2012/03/26/095392440/ada-darah-dayak-di-madagaskar> pada 5 Mei 2015.
- Mardan, Suwandi. (2012). Orang Makassar pembawa Islam. Diakses dari <http://jejakcelebes.blogspot.com/2012/06/orang-makassar-pembawa-islam-di.html> pada 5 Mei 2015.
- Saefullah, Hikmawan. (2013). *Kaum Arab-Hadrami di Indonesia: Sejarah dan Dinamika Diasporanya*. Diakses dari <http://antimateri.com/kaum-arab-hadrami-di-indonesia-sejarah-dan-dinamika-diasporanya-1>, pada tanggal 5 April 2015.
- Kedutaan Besar India. (2013). Website Kedutaan Besar India di Jakarta. Diakses dari <http://www.indianembassyjakarta.com/index.php/2013-05-20-10-02-04> pada 29 Juni 2015.
- Vickers, A., Martinez, J. (2012). Indonesia and the Malay World. *Indonesia and the Malay World*, 40 (117).
- Wade, Geoff. (2009). An early age of commerce in South East Asia, 900–1300 CE. *Journal of Southeast Asian Studies*, 40 (2), 221–265.

ORANG LAUT, PERMUKIMAN, DAN KEKERASAN INFRASTRUKTUR¹

Khidir Marsanto Prawirosusanto

Antropologi Budaya, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta

E-mail: marsanto.iid@gmail.com

Diterima: 13-10-2015

Direvisi: 4-11-2015

Disetujui: 16-11-2015

ABSTRAK

Artikel ini mendiskusikan hubungan Orang Laut di Kepulauan Riau dengan pembangunan infrastruktur dalam program pemukiman suku-suku terasing oleh pemerintah Orde Baru. Melalui perspektif *governmentality*, kita dapat melakukan refleksi historis dan etnografis. Pada satu pihak, ketersediaan permukiman adalah ihwal bagaimana pemerintah mewujudkan angan-angan kemajuan suatu bangsa di segala lini kehidupan warganya. Pada pihak lain, hal ini memantik sederet persoalan sosial dan kultural dalam kehidupan Orang Laut sebagai komunitas pengembara laut. Dengan adanya program pemukiman, Orang Laut justru terjerumus ke dalam kondisi kemiskinan, ketergantungan, kerentanan, dan ketersingkirkan. Sejumlah konsekuensi negatif inilah yang disebut sebagai kekerasan infrastruktur (*infrastructural violence*). Akar dari sejumlah konsekuensi negatif tersebut terletak pada kekeliruan pemahaman pemerintah mengenai kebudayaan masyarakat berbasis laut yang amat bias dengan perspektif masyarakat berbasis darat. Kebijakan yang dilahirkan untuk menangani masalah-masalah masyarakat kelautan pun pada akhirnya meleset.

Kata kunci: Orang Laut, *governmentality*, program pemukiman, infrastruktur, kekerasan, budaya kelautan.

ABSTRACT

This article discusses the relationship of the nomadic sea tribe, the Orang Laut, in the province of Riau Islands, with an infrastructure development project in a state-organized resettlement area from the New Order era. Using Foucault's concept of governmentality we can reflect on multiple historical and ethnographic points of view. On the one hand, the settlement infrastructure provided by the government aims at materializing the national modernization dreams, of improving the welfare and social-cultural life of citizens. On the other hand, doing this modernization project also caused some socio-cultural problems within the Orang Laut livelihood. Under this Resettlement Program the Orang Laut are subjected to new negative repercussions, such as poverty, dependency, vulnerability, and alienating conditions. This is a form of infrastructural violence. The basic argument of the negative repercussions arisen is the fallacy of the government to understand about maritime people's social system and cultural system, because what they did is based on the 'land-people perspectives' bias. Consequently, they made big mistakes designing policy to improve the quality of living and to resolve problems faced by maritime-base people.

Keywords: *Orang Laut, governmentality, state-organized resettlement, infrastructure, violence, maritime culture.*

¹ Makalah ini merupakan interpretasi lebih lanjut dari sejumlah temuan penelitian etnografis untuk tesis master pada Program Studi S2 Antropologi Budaya, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada pada 2014. Penelitian lapangan saya kerjakan selama tiga bulan (Mei–Juli 2013) di Kepulauan Riau serta penelitian pustaka dan arsip selama enam bulan di Yogyakarta, Batam, dan Tanjung Pinang. Riset ini memungkinkan karena dukungan program *In Search of Balance* Batch 1 tahun 2013, kerja sama Universitas Gadjah Mada (Indonesia) dan the University of Agder (Norwegia). Untuk itu, saya ucapkan terima kasih kepada seluruh keluarga Orang Suku Laut yang menerima saya dengan persahabatan, Dr. Pujo Semedi H.Y., M.A. (Ketua Program ISB dan Dekan FIB), Dr. Agus Suwignyo, M.A. (Ketua Pengelola Harian ISB) serta kepada pembimbing saya, Prof. Dr. Heddy Shri Ahimsa-Putra, M.A., M.Phil.

Tulisan ini mendiskusikan sejumlah fakta etnografis dan historis mengenai perubahan beberapa aspek sosial dan budaya kehidupan sehari-hari Orang Laut. Orang Laut adalah sebutan untuk komunitas pengembara laut² di Kepulauan Riau (Kepri) dalam kaitannya dengan infrastruktur-permukiman³. Perubahan ini dipicu dua hal. *Pertama*, orientasi ekonomi pemerintah Indonesia yang semakin terbuka (*a laissez-faire economy*) bagi aktor-aktor ekonomi global sejak Orde Baru (Chou & Wee, 2002; Ong, 2005, 2006; Wee & Chou, 1997). Untuk merespons hal tersebut, pada medio 1980-an, Indonesia bersama Singapura dan Malaysia merancang *Indonesia-Malaysia-Singapore Growth Triangle* (IMSGT) atau yang lebih populer disebut segitiga emas Sijori (Singapura, Johor, dan Riau). Dalam kelanjutan agenda ini pula pemerintah Otorita Batam diciptakan untuk mengawal pengembangan Kota Batam (yang kala itu masih bagian dari Provinsi Riau) sebagai kota industri dan perdagangan bebas (Chou, 1997, 2010; Chou & Wee, 2002; Mubyarto, 1997).

Ambisi pemerintah membangun area khusus industri dan perdagangan bebas di Batam mutlak memerlukan ketersediaan infrastruktur bagi para penanam modal. Misalnya membangun kawasan industri untuk mendirikan pabrik, pembangkit listrik, biro penyalur tenaga kerja murah, pelabuhan bongkar muat kapal peti kemas raksasa, gedung perkantoran, sampai klaster-klaster permukiman ekspatriat. Itu semua menunjukkan bahwa upaya pemerintah Indonesia ditujukan untuk melayani para pemodal global (Ong, 2005, 95). Pembangunan infrastruktur industri diklaim bukan hanya sebagai jalan meningkatkan ekonomi bangsa, tetapi juga berfungsi menaikkan citra kemajuan negara Indonesia di mata negara lain. Hal itu diasumsikan berefek-samping juga pada

peningkatan kesejahteraan dan taraf kehidupan penduduk asli Pulau Batam dan sekitarnya⁴.

Untuk urusan peningkatan kesejahteraan dan taraf hidup, pemerintah menggarap sejumlah program yang disesuaikan dengan derajat (kelas) dan subjek sasarannya. Salah satu program yang akan dibahas di sini adalah yang ditujukan bagi warga negara yang dipandang sebagai kaum terbelakang atau tertinggal (Colchester, 1986; Mubyarto, 1997; Wee & Chou, 1997). Pemerintah secara khusus mencanangkan program Pembinaan Kesejahteraan Masyarakat Terasing (PKMT) di Batam dan sekitarnya (Lenhart, 2002; Chou, 1997, 2010; Mubyarto, 1995, 1997), yang diterapkan juga di sejumlah wilayah di Indonesia (Colchester, 1986; Dove, 1985; Haba, 2002; Li, 2012). Sensus Departemen Sosial yang mencatat ribuan orang sebagai komunitas pengembara laut hidup di perairan Kepri saat itu mendasari pemikiran bahwa PKMT perlu segera dikerjakan (Chou, 2010, 4). Melalui PKMT dan dalih pembangunan nasional, pemerintah berupaya mengubah sebagian pola hidup komunitas *seafaring* dengan jalan mendaratkan mereka di sejumlah pulau yang telah disiapkan infrastrukturnya. Inilah yang menjadi pemicu perubahan *kedua*.

Diskusi dalam tulisan ini berasal dari penelitian saya pada 2013 lalu di Pulau Bentam⁵, sebuah pulau kecil di sisi barat Pulau Batam, Kepri. Pulau Bentam dihuni tidak lebih dari 40 kepala keluarga, dan diapit oleh dua pulau kecil lain. Pulau ini pernah menjadi bagian dari program PKMT, pulau yang direka sedemikian rupa oleh pemerintah sebagai tempat bermukim dan berlatih sejumlah komunitas (klan) Orang Laut yang tersebar di sejumlah titik di Kepri (Prawirosusanto, 2014). Tujuannya agar mereka *menjadi* seperti warga Indonesia pada umumnya

² Seperti dijelaskan oleh Chou (2010) bahwa penyebutan atas komunitas pengembara laut ini bermacam-macam, tetapi sapaan yang paling sering saya dengar ialah Orang Suku Laut atau Orang Laut. Mereka cenderung menyebut diri mereka sendiri sebagai Orang Laut atau Suku Laut.

³ Istilah yang perlu digarisbawahi ialah permukiman dan pemukiman karena secara morfologis agak mirip, tetapi memiliki makna berbeda. Dalam KBBI, permukiman merujuk pada tempat atau lokasi seseorang bermukim atau menetap, sedangkan pemukiman ialah proses seseorang bermukim.

⁴ Konfigurasi penduduk berdasarkan suku-bangsa di Kepulauan Riau, utamanya Pulau Batam (Kota Batam) dan Pulau Bintan (Kota Tanjung Pinang) didominasi oleh Melayu-Riau Kepulauan yang berbeda dengan Melayu-Riau Daratan, yaitu lebih dari 75%. Akan tetapi, kasus Pulau Batam, seiring dengan industri yang tumbuh pesat di Batam sampai sekitar tahun 2000, konfigurasi ini berubah. Persentase orang Jawa hampir menyamai orang Melayu-Riau Kepulauan, yaitu 25,51% berbanding 26,53% (Ananta, Arifin & Bakhtiar, 2008, 37).

⁵ Semua nama informan dalam tulisan ini *pseudonym* atau alias. Begitu juga dengan nama pulau tempat saya melakukan penelitian etnografi.

(Lenhart, 1997; Colchester, 1986). Dari sinilah epifani kehidupan Orang Laut. Mereka mulai berubah seiring pembangunan, tidak lagi *zeenomaden*—hidup mengembara dengan sampan di lautan bebas, dan tidak pula melakukan aktivitas ekonomi secara subsisten (*Kompas*, 23 Februari 2013). Mereka terus hidup dalam paradoks; hendak menjadi manusia “modern” atau bertahan dalam tradisi moyang mereka dengan segala konsekuensinya (Bettarini, 1991; Chou, 1997, 2010; Lenhart, 1997, 2002; Prawirosusanto, 2014; Trisnadi, 2002). Fakta ini tidak datang begitu saja, melainkan konsekuensi dari proses sosial-politik dan sejarah yang panjang, yang membawa (atau memaksa) mereka berubah dari pola hidup tertentu ke pola hidup lain. Perubahan inilah yang pada gilirannya melahirkan kesadaran baru dalam komunitas mereka, yakni kesadaran “Orang Laut yang mendarat” (lihat Prawirosusanto, 2014, 217–226).

Dinamika kisah hidup Orang Laut tersebut tidak lain akibat campur tangan sejumlah aktor yang berkuasa (pemerintah dan para agennya) yang mengubah realitas kehidupan warganya demi sebuah mitos pembangunan (Rahardjo, 1986). Sebagaimana pendapat Wee dan Chou (1997), “*(state) power is the authority to define and thereby shape realities is also the power to make history and create discourse.*” Wajar bilamana wacana pembangunan suatu bangsa dan bagaimana hal itu diterjemahkan dalam kenyataan hingga saat ini masih ditentukan penuh oleh pemerintah. Dalam kasus Orang Laut yang telah bermukim di Pulau Bentam, otoritas pemerintah itu mewujudkan dalam campur tangan mereka terhadap arah perubahan sosial masyarakat lokal dan komunitas “suku terasing”.

Di sini, saya akan menguraikan mengapa upaya pemerintah mengubah dan meningkatkan kesejahteraan dan taraf hidup Orang Laut mengalami kegagalan. Padahal sebagai permukiman, Pulau Bentam dibangun dengan infrastruktur dan fasilitas yang relatif lengkap, yaitu gedung sekolah, tempat ibadah (masjid), posyandu dan rumah petugas kesehatan, gedung pertemuan warga, area bermain anak, area berolahraga, sejumlah petak tanah bercocok-tanam, sejumlah sumur sumber air tawar dan bilik mandi, panel surya (alat penangkap panas sinar matahari penghasil listrik),

pelabuhan sederhana, dan tentu saja permukiman warga di muka pantai (Prawirosusanto, 2014, 62). Tak hanya itu, sejumlah bantuan berupa tenaga kesehatan, peralatan kerja laut dan darat serta sejumlah pelatihan keterampilan kerja dan kerajinan bagi warga Bentam juga tak jarang diselenggarakan (Bettarini, 1991, 10–11). Di Pulau Bentam juga dibangun Monumen Sampan. Fungsinya bukan sebagai sarana pengingat masa lalu warga Bentam, tetapi lebih pada penanda keterbelakangan komunitas ini—yang telah mereka sepakati untuk ditinggalkan.

Hingga kini, Orang Laut penerima uluran tangan negara itu justru terjebak dalam kemiskinan, ketergantungan, dan keterbelakangan baru—yang jauh dari angan-angan pemerintah ihwal kondisi kehidupan layak dan mandiri pascapemukiman. Kehidupan sehari-hari yang layak menurut pemerintah tak lain adalah “kehidupan modern” dengan ketersediaan sejumlah fasilitas dan infrastruktur di sekitar mereka (Prawirosusanto, 2014, 31–73). Dengan demikian, kita bisa menduga hal ini sebagai wujud “*regimes of living*” (Jiménez, 2008, 16) pemerintah berupa standardisasi kelayakan hidup warganya agar mereka “menjadi lebih beradab”.

GOVERNING (“MENGATUR” DAN “MENERTIBKAN”) ORANG LAUT

Untuk menjawab persoalan tersebut, saya memakai dua konsep analisis. *Pertama*, *governmentality* yang digagas Foucault (1991). Selama lebih dari satu dekade terakhir, para ahli antropologi telah mengembangkan prosedur analisis etnografi dengan konsep ini untuk menjelaskan struktur sistem relasi kuasa di balik berbagai fenomena sosial-budaya dan ekonomi-politik dunia modern dan pascakolonial (Appadurai, 2002; Ferguson, 2009; Ferguson & Gupta, 2005; Gibbins & Taylor, 2010; Li, 2007, 2012; Ong, 2005; Scott, 2005). *Kedua*, infrastruktur dalam sudut pandang antropologi. Beberapa tahun terakhir muncul kelompok ahli antropologi (umumnya ahli antropologi urban) yang mencoba memahami berbagai gejala perubahan kebudayaan dan ekonomi-politik melalui fenomena material infrastrukural (contohnya pembaruan energi, teknologi komunikasi, transportasi, perairan,

permukiman, dan sebagainya). Fenomena tersebut tak melulu dilihat dari aspek fungsionalnya (*technical*), melainkan juga pada ranah pertarungan politik makna ataupun politik praktis (*technopolitics*), terutama terkait bagaimana bentuk-bentuk kehidupan modern diwujudkan (Larkin, 2013).

Lantas, sejauh mana kedua konsep itu relevan dalam eksplanasi fenomena perubahan sosial-budaya Orang Laut? Keduanya menekankan kata kunci yang sama, yakni “*being modern*”, dan bagaimana kehidupan manusia itu diarahkan dalam koridor modernitas. Gagasan mengenai modern ini jelas tidak bebas nilai atau mengandung logika politik tertentu. Hanya saja, setiap konsep bekerja pada tataran analisis yang berbeda. Di sini, analisis *governmentality* menyorot pada tataran bagaimana gagasan atau logika politik (*political rationalities*) mengenai pembangunan nasional (modernisasi dan pemberadaban) dirancang sedemikian rupa dan diimplementasikan melalui salah satu program pemukiman komunitas suku terasing. Konsep ini bermanfaat pula untuk mengidentifikasi siapa saja agen yang *bekerja* dalam proses ini (aparatus). Dari sini, dimensi hubungan-hubungan kekuasaan (*power relations*) dan aparatusnya bisa dijelaskan.

Jika sepakat dengan Foucault (1991), kita bisa menyebut upaya pemerintah mengatur berbagai aspek kehidupan warganya sebagai *the art of government*. Gordon (1991) menafsirkannya sebagai “*governmental rationality*” atau dengan kata lain, “*the conduct of conduct*” yang dilakukan dengan cara “... *calculated and systematic ways of thinking and acting that aim to shape, regulate, or manage the comportment of others*” (Inda, 2005, 1). Ini merupakan gagasan tentang kekuasaan yang bertujuan menata, mengatur, menertibkan, dan mengendalikan individu-individu dalam masyarakat sesuai dengan kehendak penguasa. Foucault menerangkan jika sekelompok manusia hidup di dalam teritori negara, otomatis mereka akan menjadi target objek kekuasaannya. Meski begitu, ada yang lebih penting bagi negara daripada sekadar menguasai, yaitu *efek relasi mereka dengan sesuatu (things)* (Foucault, 1991, 93, penekanan dari saya). Premis

ini membawa kita untuk tidak hanya mendiskusikan siapa menguasai siapa, tetapi juga mengenai apa yang terjadi ketika siapa menguasai siapa dan dalam hubungannya dengan apa (sesuatu).

Relasi manusia dengan sesuatu tersebut dapat diamati dalam keseharian karena sifatnya empiris, seperti relasi manusia dengan lingkungan fisik (alam), dengan infrastruktur, dengan kesehatan, dengan sumber-sumber ekonomi, dengan pranata-pranata sosial, dan dengan organisasi sosial. Dalam pandangan Foucaultian, hubungan-hubungan semacam ini harus diatur (“*being governed*”) oleh negara, “... *that men and things be administered in a correct and efficient way*” (Inda, 2005, 4), dengan derajat pendisiplinan dan cara-cara yang disadari maupun tidak (Ferguson & Gupta, 2005, 114) demi “kebaikan” hidup mereka (Scott, 1998a, 1998b). “Kebajikan” di sini, tentu saja dalam sudut pandang penguasa, dihasilkan lewat instrumen dan infrastruktur tertentu yang dirancang untuk peningkatan kemakmuran, perbaikan keadaan hidup, perbaikan kesehatan, peningkatan praktik keagamaan, dan sebagainya (Foucault, 1991, 100; Scott, 1998). Dengan demikian, *governmentality* menyediakan satu sudut pandang untuk menerangkan dan memahami bagaimana model kekuasaan dirancang, dijalankan, dan dalam hubungan seperti apa negara mengharapakan masyarakat tercipa.

Dalam kasus Orang Laut, dimensi analisis *governmentality* negara sebetulnya sudah mengemuka dalam sejumlah studi yang berbicara soal pembangunan dan kebijakannya. Hampir semuanya menyimpulkan negara secara subtil menerapkan pembangunan tanpa mempertimbangkan aspirasi rakyat, dan tampaknya negara terlalu larut dalam gegap-gempita percaturan ekonomi global (Chou, 1997, 2010; Chou & Wee, 2002; Lenhart, 1997, 2002; Mubyarto, 1997; Prawirosusanto, 2014; Wee & Chou, 1997). Akan tetapi, belum ada kajian yang secara khusus menafsirkan hubungan gejala infrastrukural dengan keseharian Orang Laut di Indonesia. Terlebih, belum ada kajian membahas efek pengaturan dan penertiban Orang Laut dalam konteks pembangunan infrastruktur sebagai basis program pemukiman tahun 1980-an (cf. Prawirosusanto, 2014).

Jika *governmentality* berguna untuk menguak logika politik di balik pembangunan, analisis infrastruktur lebih menekankan sejauh mana *governmentality* dipraktikkan dan diwujudkan secara konkret atau fisik (*infrastructural*) (Harvey, 2015; Larkin, 2015). Ini menunjukkan adanya titik temu analisis kedua konsep tersebut dalam memotret realitas di mana analisis *governmentality* berangkat dari “atas-abstrak-gagasan”, sedangkan analisis infrastruktur berangkat dari “bawah-konkret dan permukaan-material”. Hal-hal yang konkret adalah yang dapat dirasakan secara langsung dengan segenap indra manusia (Larkin, 2013; Schwenkel, 2015). Buck-Morss (1992) seperti dikutip Larkin (2013), menerangkan bahwa infrastruktur merupakan “...a form of cognition, achieved through taste, touch, hearing, seeing, smell”. Melalui infrastruktur inilah kita disadarkan pada hal-hal fisik bernuansa modern dan maju melalui seperangkat sensoris tubuh kita—termasuk nalar manusia (Larkin, 2013, 337). Oleh karena itu, “*infrastructures are a mixture of political rationality, administrative techniques, and material systems, and ... is not in infrastructure per se but in what it tells us about practices of government* (Collier, 2011 dalam Larkin, 2013, 331). Singkat kata, hubungan-hubungan manusia dengan infrastruktur menjelaskan *governmentality* itu sendiri. Analisis infrastruktur tidak hanya untuk melihat hal-hal yang di permukaan saja, tetapi juga sebagai pintu masuk menjelaskan ideologi di balik alasan, pertimbangan, dan pemikiran mengapa pemerintah orde baru harus membangun permukiman di Pulau Bentam; sejak program pemukiman dirancang, dikerjakan, ketika permukiman dan segenap fasilitasnya terselesaikan, hingga seperti apa konsekuensi sosial-kulturalnya hari ini sebagai akibat proses tersebut. Dimensi perubahan sosial (misalnya perilaku) dan kebudayaan (seperti cara pandang, *pemaknaan*) akan diungkap melalui elemen-elemen material sekaligus infrastruktur itu.

Analisis infrastruktur memungkinkan kita memahami logika politik di balik pembangunan dari gejala empiris. Saya setuju dengan Larkin mengenai infrastruktur sebagai *technopolitics* yang sama-sama mengilhami pandangan Foucault, “*infrastructures ... reveal forms of political*

rationality that underlie technological projects and which give rise to an ‘apparatus of governmentality’” (Larkin, 2013, 328). Ini membawa kita agar tidak lagi terjebak pemikiran bahwa yang disebut *apparatus* dari *governmentality* hanyalah agen (*human*), melainkan juga infrastruktur (*non-human, things*). Dalam analisis, infrastruktur perlu diletakkan sebagai “*a concrete semiotic and aesthetic vehicles*” (Larkin, 2013, 329) untuk dapat memahami pemaknaan masyarakat atas infrastruktur tersebut (*as a semiotic object*).

Sebagai objek semiotik yang nyata-ada (*concrete*) dan bahwa pandangan memaknai gejala infrastruktur ini tidak bisa serta-merta hanya ditujukan untuk mengungkap yang tampak—*infrastructures are not simply “out there”*, infrastruktur adalah juga sebuah sistem lambang atau simbol (Larkin, 2013, 329–330). Sistem simbol dalam perspektif Saussurean, menurut Ahimsa-Putra, terdiri atas dua aspek, yaitu lambang (*symbol*) dan linambang (*symbolized*) (Ahimsa-Putra, 2002). Ini memungkinkan kita memaknai Pulau Bentam sebagai *lambang* dari ambisi pembangunan nasional semasa Orde Baru, berupa area permukiman dengan sistem infrastruktur-fisik yang konkret dan empiris. Sementara itu, linambang (*symbolized*) dari Pulau Bentam adalah ideologi tertentu, sistem relasi kuasa tertentu. Ideologi di sini kurang lebih berkaitan dengan gagasan mengenai corak kehidupan modern. Menurut Walter Benjamin (dalam Larkin, 2013, 329), infrastruktur merupakan representasi (linambang) *the collective fantasy of society*, fantasi kolektif suatu masyarakat. Makna yang dilekatkan atas simbol tertentu itu bebas belaka, mana-suka (*arbitrer*), sangat bergantung pada mereka yang memaknai. Bisa saja, tafsir yang muncul meleset jauh dari makna yang diharapkan oleh pihak pembuat simbol itu. Namun, bisa juga sebaliknya. Secara tidak langsung, artikel ini juga menunjukkan politik representasi dari sistem infrastruktur di Pulau Bentam. Kendati pembangunan infrastruktur umumnya dilihat sebagai representasi kuasa pemerintah atas warganya, efek politik proyek pembangunan seperti ini tidak bisa dengan serta-merta dibaca (dianalisis dan disimpulkan) dari fenomena permukaannya saja (Larkin, 2013, 334).

Terakhir, masalah *infrastructural gap* mengemuka ketika sekelompok manusia yang hidup dalam sistem infrastruktur tertentu tidak siap menghadapi teknologi baru yang secara kultural bukan tradisinya—atau dalam istilah Bourdieu bukan habitus-nya. Konsekuensi dari perbedaan cara memaknai sekaligus memperlakukan hal-hal material (*materiality*) inilah yang memungkinkan munculnya kekerasan infrastruktur yang tidak disadari (Rogers & O’Neill, 2012), yang boleh jadi tidak disadari oleh kedua belah pihak. *Infrastructural gap* di sini terjadi karena terdapat perbedaan imaji tentang masyarakat ideal antara pemerintah dan bayangan komunitas Orang Laut.

POLITIK PENCIPTAAN PULAU BENTAM DAN PEMUKIMAN ORANG LAUT

Klaim negara sebagai rasionalisasi pembangunan nasional dalam tujuan mencetak manusia Indonesia baru ialah:

“Hakikat Pembangunan Nasional adalah pembangunan manusia seutuhnya dan pembangunan masyarakat Indonesia seluruhnya dengan Pancasila sebagai dasar, tujuan, dan pedoman Pembangunan Nasional. Pembangunan Nasional dilaksanakan merata di seluruh tanah air dan tidak hanya untuk suatu golongan atau sebagian dari masyarakat, tetapi untuk seluruh masyarakat bangsa Indonesia termasuk di dalamnya *masyarakat terasing berhak menikmati hasil pembangunan dan turut serta dalam kegiatan pembangunan.*” (DBMT, 1994/1995: 1, cetak miring penekanan saya).

Teks tercetak miring tersebut secara tersurat menunjukkan bahwa dengan jelas negara memiliki ide tentang stratifikasi sosial tertentu. Menurut negara, “masyarakat terasing” menempati posisi terbawah dalam struktur sosial seluruh populasi warga negara. Mereka yang digolongkan sebagai “masyarakat terasing” ialah mereka yang dianggap tertinggal dari segi tingkat pendidikan, kualitas kesehatan, kondisi dan lokasi tempat tinggal, jenis pekerjaan, dan sebagainya daripada umumnya warga Indonesia. Pandangan seperti ini cukup problematis (Prawirosusanto, 2014, 34–40). Sebagaimana saya singgung pada awal tulisan, Orang Laut di Kepri termasuk kategori ini. Program pembinaan masyarakat terasing diciptakan pemerintah melalui Departemen Sosial

(Depsos) untuk mengatasi persoalan-persoalan itu.

Dalam sejumlah dokumen Direktorat Bina Masyarakat Terasing (DBMT), Departemen Sosial, mekanisme pelaksanaan program pemukiman dan pembinaan Orang Laut di sekitar Kota Batam mengacu pada kebijakan nasional tentang Pembinaan Kesejahteraan Sosial Masyarakat Terasing (PKMT) (DBMT, 1987b, 1987c, 1988a). Program ini dirancang secara terpadu dengan rencana induk Pembangunan Daerah Industri Pulau Batam (DIPB) pada penghujung 1970-an.⁶ Strategi ini selaras dengan tujuan pembangunan nasional dan proyeksi Batam sebagai kawasan industri dan perdagangan bebas (Chou, 2010; Chou & Wee, 2002). DBMT sebagai penanggung jawab program PKMT terhadap Orang Laut di Batam kemudian menerbitkan buku *Pola Operasional atau Pola Pembinaan Kesejahteraan Masyarakat Terasing*, yang berisi lima tahapan program, yakni pra-persiapan, persiapan, pembinaan, terminasi, dan bina purna (DBMT 1987b, 1987c, 1988a). Penyiapan infrastruktur menjadi menu utama dalam setiap tahapan pembinaan. Semua tahapan itu dikerjakan oleh koordinator wilayah Kotamadya Batam dan Forum Komunikasi dan Konsultasi Sosial (FKKS) Kodya Batam. Keseluruhan proses ini memakan waktu sekitar tiga tahun (Prawirosusanto, 2014, 47–51).

Merekonstruksi riwayat Orang Laut bermukim di Bentam dalam program PKMT banyak berasal dari penuturan lisan pengalaman orang Bentam. Hanya sedikit sumber yang menceritakan detail periode awal pemukiman, termasuk dalam surat kabar dan beberapa dokumen FKKS. Namun dari seluruh informasi, proses awal peralihan hidup mengembara ke hidup menetap Orang Laut adalah dibangunnya area perkampungan serta rumah-rumah tinggal oleh pemerintah dan non-pemerintah (FKKS).

Kendati demikian, sebelum pemerintah turun tangan secara penuh dalam program PKMT

⁶ DIPB ditetapkan oleh Keputusan Presiden No. 41/1973 tentang pengembangan daerah industri. Kepres No. 33 Tahun 1974, Kepres No. 45 Tahun 1978, dan Kepres No. 56 Tahun 1985 menyempurnakan peraturan sebelumnya tentang perluasan bonded area atau duty-free zone (Lenhart, 1997, 581) dalam wilayah Otorita Batam (DBMT, 1987b, 1988a).

pada 1980-an, terdapat pihak perorangan yang telah merintis permukiman Orang Laut. Semua Orang Laut generasi pertama di Bentam yang saya temui menyebutkan Soentaram—petinggi Kesatuan Organisasi Serbaguna Gotong Royong (Kosgoro) dan pensiunan pejabat Kantor Bea dan Cukai Pulau Batam, yang berandil besar “menyadarkan” mereka untuk meninggalkan cara hidup mengembara agar hidup lebih layak dan mendapat berbagai kemudahan akses status kewarganegaraan, pelayanan kesehatan, permukiman, layanan agama, akses pendidikan (bisa baca-tulis), dan akses bantuan lain dari pemerintah (Prawirosusanto, 2014, 52–60). Pada 1987, pemerintah mengklaim beberapa kelompok Orang Laut—yang ikatan kekerabatannya berdekatan—di sekitar Pulau Boyan sampai Pulau Buluh, menyatakan kesediaannya untuk bermukim di Pulau Bentam. Jauh sebelumnya, Pulau Bentam merupakan satu dari 106 pulau yang tak berpenghuni. Bentam dipilih sebagai salah satu tempat yang disiapkan Departemen Sosial bersama FKKS untuk memukimkan sejumlah klan Orang Laut yang telah “sadar” dan menyatakan kesediaannya kepada Soentaram.

Sesuai dengan persyaratan dalam buku panduan pemerintah, penetapan Pulau Bentam didasarkan atas sejumlah pertimbangan, di antaranya ketersediaan sumber air bersih (air tawar) dan memiliki lahan relatif subur. Dalam perjalanannya, upaya pemerintah menggerakkan Orang Laut untuk bercocok tanam buah-buahan atau sayur-mayur tidak pernah berhasil. Penyebabnya ada dua hal. Pertama, tanahnya tidak mendukung untuk menanam buah dan sayur, hanya cocok untuk ketela. Kedua, Orang Laut



Sumber: (Foto Reproduksi Koleksi Mahadan)

Gambar 1. Proses Pembangunan Permukiman Orang Laut di Bentam pada akhir 1980-an

memilih melakukan aktivitas ekonominya di laut, yakni berburu ikan. Hanya laut yang mampu memberi penghidupan terbaik bagi mereka (Prawirosusanto, 2014, 100). Dalam pandangan saya, Bentam dipilih karena lokasinya yang tidak jauh dari pusat kekuasaan (Kota Batam). Dapat dicapai tidak sampai 10 menit dari pelabuhan Sekupang, Batam, dengan perahu *pompong*. Di Sekupang pulalah kantor FKKS berada.

Penyiapan infrastruktur Bentam untuk lokasi permukiman Orang Laut sebetulnya sudah dimulai Soentaram pada 1985. Saat itu, ia membangun sebuah perkampungan yang dilengkapi rumah panggung dari papan kayu, balai pertemuan, tempat mandi cuci kakus, dermaga, dan fasilitas olah raga. Dalam membangun permukiman itu, Orang Laut calon penduduk Bentam dilibatkan, dibantu beberapa tukang dari Batam. Model bangunan rumah adalah rumah panggung yang menjorok ke laut, mirip seperti pondokan atau *sapao* (gubuk) (Sembiring, 1993, 330), rumah yang biasa dipakai Orang Laut saat berlabuh sementara kala cuaca buruk.

Sejak 1987, pengelolaan Pulau Bentam untuk meningkatkan kesejahteraan sosial Orang Laut berpindah tangan dari Kosgoro kepada pihak FKKS dan beberapa yayasan lain. FKKS adalah yayasan yang dipimpin oleh Sri Soedarsono-Habibie, istri Soedarsono kepala *Batam Industrial Development Authority* atau Otorita Batam. (Yayasan NEBA, 1988; Sembiring, 1993, 342; Soedarsono, 1992). Menteri Sosial kala itu menegaskan bahwa dalam kurun waktu 1987 sampai 1992, pihak FKKS-lah yang sepenuhnya bertugas membina warga Orang Laut di wilayah Pulau



Sumber: Foto Reproduksi Koleksi Mahadan

Gambar 2. Permukiman Orang Laut di Bentam pada awal 1990-an

Tabel 1. Pembangunan Infrastruktur dan Pembinaan Suku Laut di Pulau Bentam Tahun 1985–1999

TAHAPAN PROYEK	AGEN	TAHUN	KEGIATAN / PROGRAM KERJA
Tahap Pra-Persiapan	Soentaram (Kosgoro, Bea Cukai Batam, Otorita Batam)	1985–1986	<ul style="list-style-type: none"> • Pembebasan tanah Pulau Bentam • Penyiapan lahan permukiman • Penyiapan infrastruktur awal permukiman
Tahap Persiapan	Soentaram, FKKS, dan Depsos	1987	<ul style="list-style-type: none"> • Motivasi dan pendaftaran calon pemukim • Studi kelayakan dan pembuatan buku pedoman dari hasil seminar • Penyiapan area permukiman oleh warga Suku Laut sebagai calon penghuni • Penyiapan tenaga kerja dan warga Suku Laut
Tahap Pembinaan, Pembangunan dan Pengembangan Sarana Fisik (pembangunan permukiman dimulai pada HUT FKKS ke-2, 4 April 1988)	FKKS dan Depsos	1987– 1988	<ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan 14 rumah sederhana layak huni tipe 32 m² • Pembuatan dermaga sederhana sepanjang 100 m • Pembangunan sarana MCK <p>Program Bimbingan Mental, Sosial, dan Kesehatan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bimbingan hidup bermasyarakat • Bimbingan hidup kesadaran beragama • Bimbingan pemeliharaan kesehatan diri maupun lingkungan • Bimbingan dalam pertanian, peternakan, dan perikanan
		1988	<p>Program Bimbingan Mental, Sosial, dan Kesehatan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bimbingan penyuluhan tentang makanan bergizi dan KB • Bimbingan untuk mengikuti pendidikan formal maupun non-formal bagi orang dewasa dan anak
		1989	<ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan 3 kelas SD semi permanen lokal seluas 48 m² • Pembangunan Posyandu Budi Kemuliaan 20 m² • Pembangunan Monumen Perahu Suku Laut • Pembangunan masjid seluas 48 m² • Pembuatan jalan setapak keliling kompleks sepanjang 500 m • Memberikan bantuan pompong sebanyak 6 buah
		1990	<ul style="list-style-type: none"> • Pembuatan sarana bermain dan olah raga untuk anak-anak dan orang dewasa • Pembangunan 5 rumah tipe 28 m² • Pembangunan ruang serba guna seluas 36 m² • Pemasangan listrik tenaga surya bagi perumahan dan sarana yang sudah ada • Semenisasi jalan setapak sepanjang 150 m <p>Program Bimbingan Mental, Sosial, dan Kesehatan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Budi daya rumput laut • Mengenal penggunaan uang melalui simpanan pada Bank Rakyat Indonesia • Mengenal keterampilan masak-memasak, menjahit, dan sebagainya
		1991	<ul style="list-style-type: none"> • Penambahan yetti sepanjang 100 m dan pelantar 18 m² • Penambahan sarana listrik untuk rumah-rumah yang belum terpasang
1992	<ul style="list-style-type: none"> • Penambahan 3 ruang SD lokal dan MSK untuk anak sekolah • Mengadakan perbaikan sarana sekolah, rumah, posyandu, dan lain-lain secara gotong-royong • Pembuatan tanggul sepanjang 515 meter pencegah erosi • Pembuatan sarana perbaikan sampan (dok) 		

TAHAPAN PROYEK	AGEN	TAHUN	KEGIATAN / PROGRAM KERJA
Tahap Terminasi	FKKS		Tidak ada Keterangan
Tahap Bina Purna	FKKS, PMI Batam, dan <i>Raleigh International Singapore</i>	1998	(lima tahun pasca-diserahkan kepada pemerintah daerah) <ul style="list-style-type: none"> • Perbaikan sumber air bersih dan MCK • Perbaikan 1 monumen suku laut • Pembangunan 1 poliklinik • Perbaikan bangunan Sekolah Dasar • Perbaikan sarana olah raga dan bermain anak-anak • Perbaikan masjid dan ruang serba guna
	FKKS, Otorita Batam, dan Yayasan NEBA	1999	<ul style="list-style-type: none"> • Perbaikan tempat tinggal Suku Laut 10 buah • Penggantian atap rumah dari atap getah menjadi seng • Penggantian tiang-tiang rumah yang rusak • Pembuatan dua keramba (kelong) ikan.

Sumber: Bettarini (1991); K3S Batam (2008); dan Soedarsono (1992).

Batam (Soedarsono, 1992, 1). Masih dengan dana pemerintah, yayasan ini merancang perbaikan pengelolaan permukiman Pulau Bentam dan pada Desember 1988 selesailah dua belas unit rumah untuk empat belas keluarga (lihat Gambar 1 & 2). Di bukit pulau ini juga didirikan bangunan yang berfungsi sebagai sekolah dan ruang pertemuan, serta mushola. Selain itu, FKKS juga membangun dua bak penampung air tawar, kendati telah dibangun beberapa sumur.

Setelah lima tahun, FKKS berhasil menyulap Pulau Bentam yang tadinya tidak berpenghuni menjadi sebuah kampung dengan berbagai fasilitasnya yang dihuni 30 kepala keluarga. Peresmian Pulau Bentam adalah perayaan keberhasilan pembangunan infrastruktur yang terdiri dari 14 rumah sederhana berukuran 32 m², 21 rumah sederhana berukuran 28 m², 1 posyandu seluas 20 m², 1 bangunan SD dengan 6 tempat belajar seluas 96 m², 1 masjid seluas 48 m², 1 ruang serba guna seluas 36 m², 1 buah monumen seluas 16 m², 2 buah sarana air minum dan mandi, 1 buah yetti sepanjang 250 m dan pelantar seluas 18 m², jalan setapak 150 m yang telah disemen, jalan lingkar sepanjang 500 m, dan panel-panel listrik tenaga surya untuk semua rumah dan sarana lainnya. Permukiman ini diresmikan secara langsung oleh Harmoko, Menteri Penerangan zaman Presiden Suharto (1983–1997). Acara ini diliput dan disiarkan oleh TVRI Nasional ke seluruh penjuru negeri. Ini menunjukkan negara ingin kabar keberhasilan kemajuan infrastruktur

pada masa itu diketahui oleh semua pihak dan semua warga negara. Hal itu penting pula secara politis untuk menunjukkan kesiapan Indonesia masuk Era Lepas Landas sebagai bagian Pembangunan Lima Tahun (Pelita) V dan Pembangunan Jangka Panjang Tahan (PJPT) II. Peresmian oleh Harmoko dan disiarkan secara nasional oleh TVRI berasosiasi dengan isu infrastruktur lain, yaitu telekomunikasi berupa Satelit Palapa milik Indonesia yang telah diluncurkan pada 1976. Hanya dengan Satelit Palapa, kita dapat menyaksikan peristiwa-peristiwa yang dianggap penting oleh negara melalui layar kaca (Barker, 2005), seperti halnya peresmian kampung Orang Laut ini. Bagi Orde Baru, tidak peduli apakah cakupan proyek tersebut hanya tingkat lokal atau nasional, selama dapat diklaim sebagai bagian



Sumber: Foto reproduksi dokumen FKKS

Gambar 3. Harmoko (kanan dengan baju safari) dan Sri Soedarsono (tengah dengan baju putih dan merah muda) meresmikan permukiman Orang Laut

dari proyek pembangunan nasional maka perlu dirayakan dan dikabarkan (Barker, 2005, 709).

Sri Soedarsono mengatakan apa yang dilakukan dalam lima tahun tersebut adalah penerjemahan dari buku pedoman pemukiman dan pembinaan terhadap komunitas Suku Laut tahun 1987 (DBMT 1987a, b, c, d). Untuk Posyandu atau penanganan kesehatan di Bentam, Rumah Sakit Budi Kemulyaan Batam menjadi penanggung jawab, baik ketersediaan tenaga kesehatan maupun obat-obatan. Sementara itu, SD Bentam khusus bagi anak-anak Orang Laut dikelola Yayasan Keluarga Batam (YKB)—yayasan yang juga menaungi beberapa sekolah swasta unggulan di Kota Batam, seperti TK, SD, dan SMP Kartini milik Sri Soedarsono. FKKS juga menyediakan prasarana sekolah (buku pelajaran dan buku tulis) hasil sumbangan dari berbagai pihak, seperti Belanda dan Singapura. Untuk pembinaan keagamaan, FKKS menyerahkan pada Dinas Agama dan sejumlah yayasan gereja. Untuk urusan pencarian donatur non-dana pemerintah, dikerjakan oleh YPAB (Yayasan Pembinaan Asuhan Bunda) Batam, sebuah organisasi nirlaba dan berafiliasi dengan YKB. YPAB kemudian mendapat sponsor dari Yayasan NEBA (Stichting Nederland-Batam) untuk proyek pembangunan sarana kesehatan serta pembinaan dan pelayanan kesehatan di Bentam (Soedarsono, 1992).

Uraian di atas menunjukkan FKKS dan Departemen Sosial mengawal semua proses bermukimnya Orang Laut di Bentam, sejak tahap pra-persiapan hingga tahap pembinaan dan pengembangan. Merujuk Tabel 1, setelah lima tahun proyek PKMT berlangsung (1987–1992), Tahap Terminasi dilakukan pada 1993. Pada tahun ini, Kampung Bentam dinilai telah memenuhi syarat minimal sebagai permukiman yang layak. Orang Laut di kampung ini juga dinilai sudah mampu berlaku sebagai warga negara yang mandiri (DBMT 1988a, 16) dan seperti “warga negara Indonesia pada umumnya”. Oleh sebab itu, FKKS dan Depsos harus menyerahtherimakan warga binaan kepada Pemerintah Daerah (Pemerintah Kabupaten Kepulauan Riau kala itu). Hanya saja, yang terjadi setelah itu, terutama pascareformasi 1998, dalam praktiknya FKKS bersama beberapa pihak tetap membina Orang Laut secara informal

atau tanpa bantuan dana pemerintah (Prawirosusanto, 2014).

KAMPUNG BENTAM DAN “KEKERASAN INFRASTRUKTUR”

Analog dengan Li (2015) yang melihat bagaimana kekerasan bersifat infrastrukural terjadi di Kalimantan, persoalan serupa dapat kita saksikan dalam perubahan sejumlah aspek kehidupan Orang Laut akibat pembangunan infrastruktur Pulau Bentam. Transformasi sosial, budaya, dan ekonomi Orang Laut yang diangankan pemerintah melalui penyediaan sarana-sarana fisik tersebut memang tampak berhasil dalam beberapa bidang kehidupan. Namun, pada beberapa bidang kehidupan yang lain ternyata sama sekali tidak terjadi. Ini karena nalar orang darat sebagai latar belakang gagasan pembangunan itu cukup kuat. Indikasinya adalah pemaknaan, penerimaan, dan perlakuan Orang Laut terhadap sederet infrastruktur sebagai proyek pemberadaban (*to civilized*) itu berbeda dengan orang darat pada umumnya—meskipun mereka berupaya keras berlaku sebagaimana umumnya orang darat (Prawirosusanto, 2014, 156).

Hal itu sebenarnya tidak mengherankan. Sebab logika di balik pembangunan infrastruktur pada 1980-an adalah bagaimana caranya masyarakat terasing dapat hidup seperti “kita” (Prawirosusanto, 2014). “Kita” yang saya maksud adalah mereka yang duduk di kursi pemerintahan, para perancang pembangunan, para akademisi yang bekerja sebagai konsultan pembangunan, para rekanan swasta atau lembaga (yayasan) non-pemerintah, dan pihak-pihak dalam lingkaran itu. Hampir seluruhnya merancang kebijakan dari belakang meja, bukan berangkat dari realitas sehari-hari (Li, 2012, 1–56). Rancangan tersebut sifatnya juga berlaku umum dan diasumsikan dapat segera diaplikasikan di manapun pemerintah kehendaki (Li, 2007). Inilah “*governmentality*”. Pada bagian ini, dengan keterbatasan ruang, saya hanya akan menunjukkan satu contoh kekerasan infrastruktur dari sistem permukiman dan rumah dalam hubungannya dengan sistem kekerabatan (organisasi sosial) Orang Laut.

Mulanya, terdapat 14 rumah di Bentam yang dibangun oleh FKKS dan Depsos pada

awal 1990-an dalam konfigurasi rumah berjajar mengikuti jalan dari dermaga menuju ke pantai. Rumah-rumah tersebut saling berhadapan. Untuk mendapatkan satu dari 14 rumah tersebut, setiap keluarga Orang Laut harus mengambil nomor undian. Namun, seiring meningkatnya populasi kampung—karena ada beberapa keluarga Orang Laut yang datang menetap—jumlahnya bertambah menjadi 24 rumah. Penambahan jumlah ini membuat konfigurasi paralel seperti desain kampung awal tidak lagi berlaku. Rumah dibangun di tempat yang mereka sukai, dan sangat mudah mereka tinggalkan untuk membangun rumah baru di titik yang lain. Pada 2013, Bentam telah berkembang menjadi 40 rumah dengan jumlah penduduk 150 jiwa. Jumlah itu akan bertambah sebab beberapa orang merencanakan menikah dan mendirikan rumah baru, berpisah dari rumah orangtuanya.

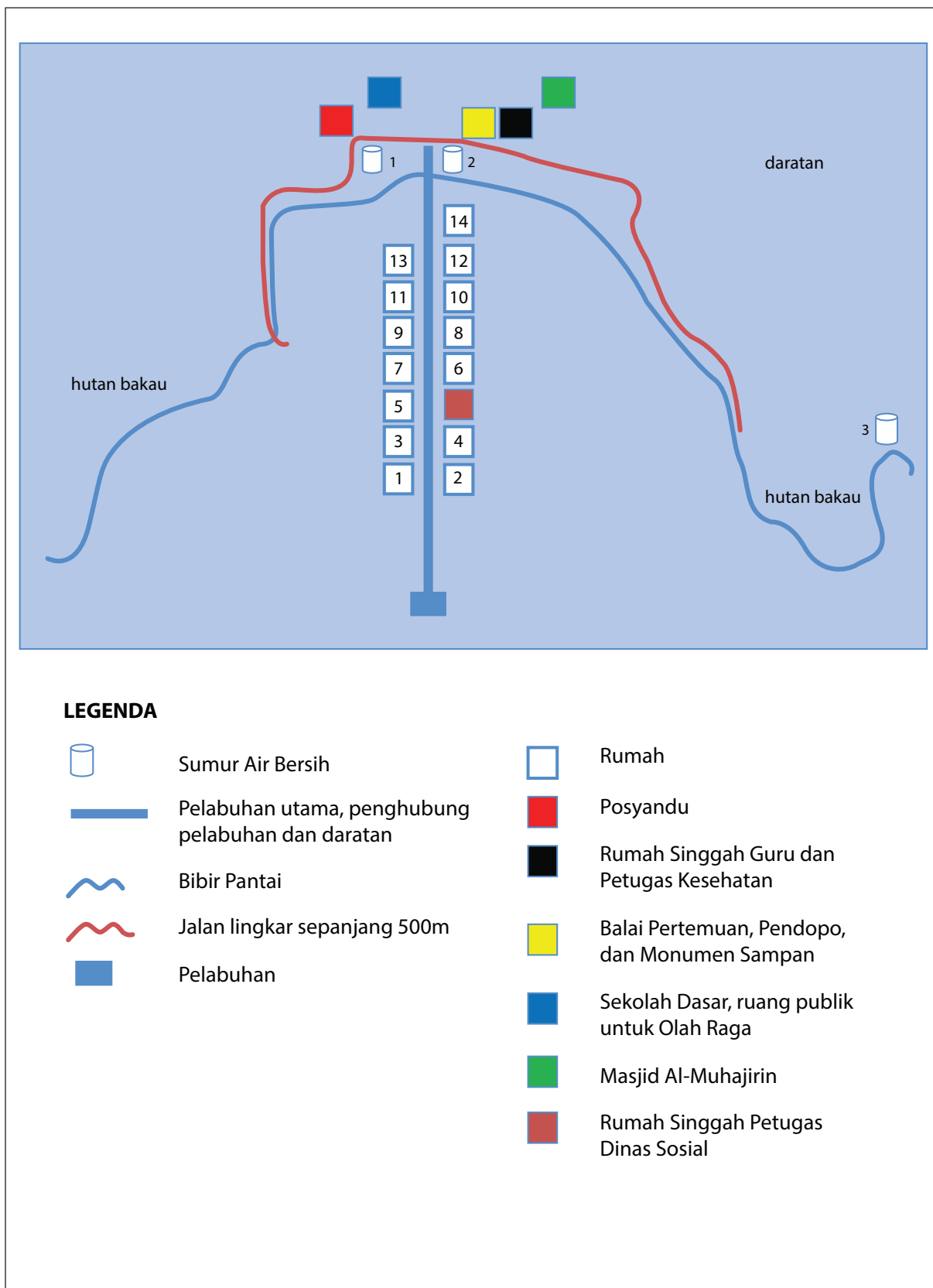
Kalau dikatakan mereka berpindah sesuka hati, hal itu tidak selamanya benar. Sebab mereka akan membangun rumah tidak jauh dari lingkaran kerabat dekatnya. Pemahaman Orang Laut atas konsep rumah bukan sebatas bangunan fisik yang berfungsi sebagai tempat tinggal belaka, melainkan lebih berdasarkan pada relasi kekerabatan tertentu (organisasi sosial). Philip Thomas (2010) mengatakan bahwa rumah dibedakan menjadi “*the house as built environment with the ‘house’ as a category and idea central to the conceptualization and practice of social relations.*” Hal ini punya riwayat panjang ketika mereka masih hidup berkelompok dan mengembara di laut. Bagi Orang Laut, kelangsungan hidup dan kekuatan *way of life* kelautan mereka digerakkan oleh sistem klasifikasi pemikiran mereka atas alam (lingkungan) laut dan darat (Ahimsa-Putra, 2006). Relasi Orang Laut dengan teritori (darat dan laut) tidak hanya menyangkut persoalan sumber daya alam sebagai bagian dari aktivitas ekonomi, melainkan juga terkait dengan konstruksi budaya material dan organisasi sosial.

Setelah mereka bermukim di Bentam, pemaknaan mereka atas budaya material sedikit berubah. Sampan, misalnya, sebagai satu elemen dalam organisasi sosial mereka tidak lagi berfungsi sebagai tempat tinggal. Dulunya, sampan punya dua fungsi yang tidak terpisahkan, yaitu sebagai tempat tinggal serta unit dan alat produksi. Se-

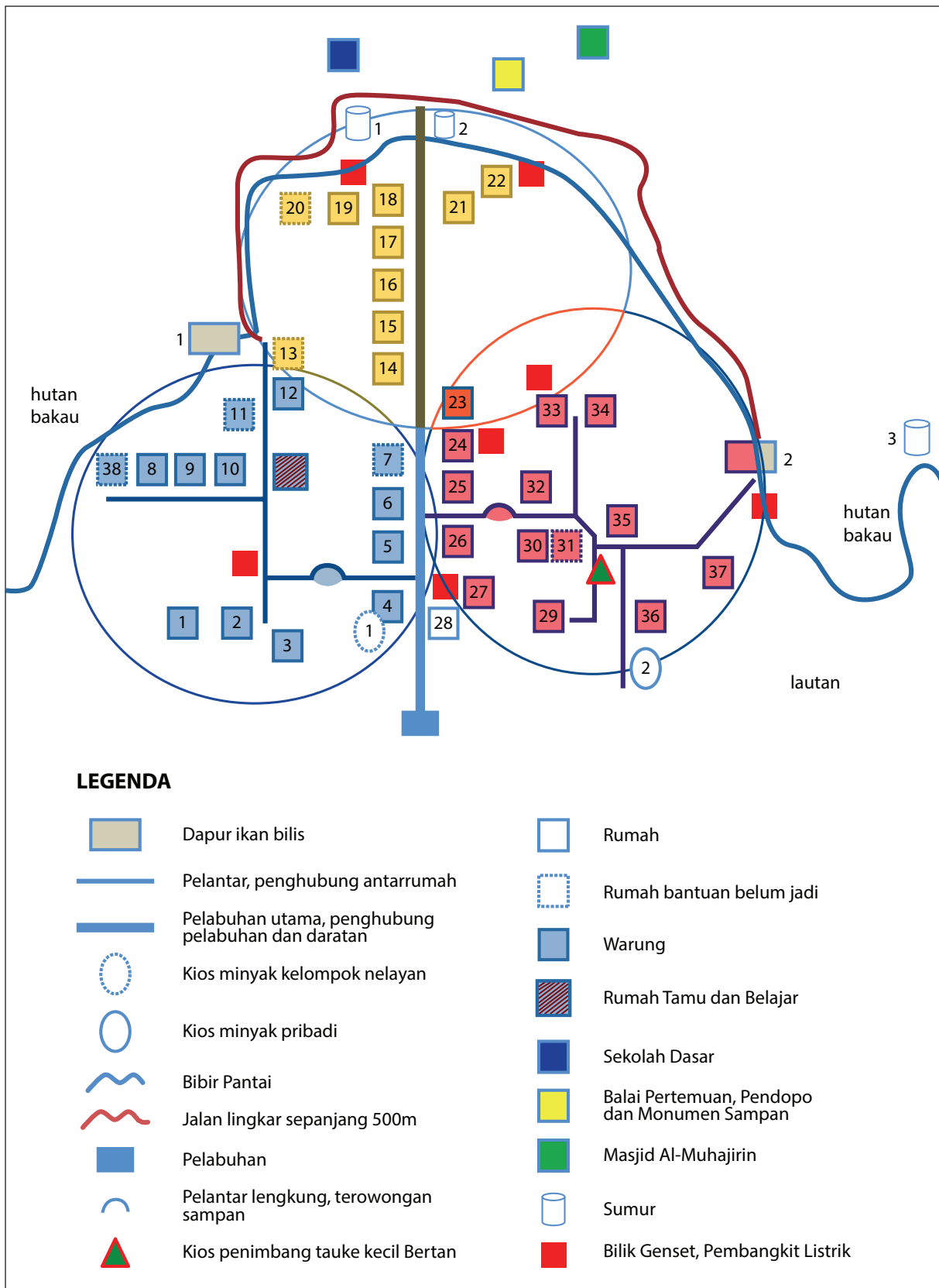
mentara itu, rumah atau pondok semula berfungsi sebagai tempat singgah sementara waktu di pulau tertentu (Sembiring, 1993). Program pemukiman mengubah fungsi-fungsi sampan dan rumah ini. Bergesernya sejumlah fungsi sampan ke dalam rumah inilah yang kurang lebih memengaruhi persepsi mereka atas kedua benda tersebut.

Pada diskusi sebelumnya, saya telah menunjukkan bahwa kampung Bentam dirancang dan diciptakan khusus melalui program PKMT untuk menampung beberapa komunitas Orang Laut di wilayah Kepri. Tujuannya agar mereka meninggalkan pola hidup berpindah. Dengan desain kampung Bentam seperti itu, lantas mengapa rancangan awal pemerintah yang tersusun sedemikian rapi berubah menjadi berantakan atau tidak beraturan? Dalam kaitannya dengan organisasi sosial, ada persepsi yang menurut saya relatif bertahan. Laiknya masih hidup mengembara secara berkelompok di laut, mereka ternyata tidak dapat melepaskan preferensi tinggal berdekatan dengan kelompok keluarga dekatnya. Pola permukiman Orang Laut di Bentam menjadi tampak khas karena *pola permukiman mengikuti preferensi figur pemimpin kelompok dan kekerabatan* (lihat Gambar 4 dan 5).

Pada akhir 1980-an, penghuni Bentam hanya enam keluarga batih. Masing-masing keluarga inti tersebut satu sama lain terhubung dengan kelompok keluarga luas. Kelompok pertama dipimpin oleh Mano, salah seorang *batin* (ketua) komunitas Orang Laut di perairan Pulau Boyan sampai Pulau Buluh. Mano saat itu ditunjuk oleh pemerintah dan FKKS sebagai *kepala kampung* pertama atau Ketua RT. Setelah rombongan pertama, enam keluarga lain menyusul dalam jangka waktu kurang dari tiga bulan. Sebagian dari enam keluarga baru ini juga masih ada hubungan kerabat dengan kelompok keluarga luas Mano (Bettarini, 1991, 85). Dalam rencana pembangunan permukiman di Bentam, rumah yang akan dibangun mencapai 100 unit dengan beberapa tahap pembangunan. Namun, rencana itu tidak pernah benar-benar terimplementasi. Memasuki tahun 1991, rumah yang dibangun di Bentam hanya bertambah 24 unit (Chou, 2010, 138). Saat ini, jumlah penduduk di Bentam hampir mencapai 40 keluarga. Perbandingan Gambar 4 dengan 5 menunjukkan perubahan



Gambar 4. Konfigurasi pemukiman Orang Laut desain pemerintah (denah tahun 1986–awal tahun 1990-an)



Gambar 5. Konfigurasi pemukiman Orang Laut menurut aliansi kekerabatan (denah tahun 2013)

formasi kampung Bentam dari pola pada akhir 1980-an ke pola pada 2013. Ini terjadi seiring pertambahan jumlah penduduk di Bentam. Tidak dapat dipungkiri, bertambahnya jumlah penduduk membuat orang memerlukan rumah-rumah baru.

Selain alasan pertambahan jumlah penduduk, perubahan pola permukiman juga berkenaan dengan pola perkawinan. Menurut Chou (2010), ada kewajaran di kalangan mereka untuk menikah, bercerai, lalu menikah kembali (*remarriage*). Apabila menikah, mereka akan membangun rumah baru yang bisa dihuni sementara waktu atau permanen. Ini bergantung pada kenyamanan mereka. Biasanya mereka lebih merasa nyaman jika tinggal berdekatan dengan kerabat dekatnya. Jika bercerai, rumah sangat mungkin ditinggal begitu saja atau dibongkar. Ketika menikah lagi, mereka akan membangun rumah baru di lokasi yang mereka sukai. Oleh sebab itu, tidak mengherankan apabila formasi permukiman di Bentam tidak serapi desain yang dirancang pemerintah.

Sejarah bermukimnya Orang Laut di Bentam menarik untuk didiskusikan lebih jauh. Bukan soal kegagalan para perencana program membangun 100 rumah hunian, melainkan lebih pada ketidakpahaman pemerintah terhadap sistem organisasi sosial Orang Laut. Ketidaktahuan pemerintah atas hal ini ternyata justru menyebabkan, “...members of rival Orang Laut groups have been resettled on the same island” (Chou, 2010,138). Bayangkan saja, ketika beberapa kelompok yang tidak saling sejalan dipaksa untuk berada dalam permukiman yang sama. Saya kira pemerintah tidak pernah membayangkan bahwa hal ini dalam perjalanannya membawa implikasi sosial dan kultural dalam kehidupan mereka.

Pada Gambar 4 dan 5 kita dapat melihat bahwa pola permukiman yang tampak tidak beraturan hari ini ternyata memiliki dasar logikanya tersendiri—yang hanya bisa dipahami melalui sistem organisasi sosial Orang Laut. Pemerintah tidak menyadari bahwa ratusan Orang Laut yang tersebar di Kepri tidak tunggal dan homogen. Di antara mereka terdapat kelompok-kelompok yang berbeda. Oleh sebab itu, kebijakan pemukiman Orang Laut di akhir 1980-an sampai 1990-an justru membuat komunitas ini terjatuh ke dalam persoalan-persoalan sosial baru yang muncul

akibat gejala infrastruktur. Mengenai hal ini, Chou berpendapat sebagai berikut.

“the structural continuity of the village layout ... rest on the development of the families. ... As members of the village are kin, they share a deep emotional bonding. They are in contact with one another and live together. ... This is not to say that all members get along harmoniously with each other; nor that everyone regards the other with great warmth. What is an unspoken rule in the social organization and relations of the people, though, is a network steeped in obligations to help and share. Everyone observes this unspoken rule to show group solidarity.” (Chou, 2010,33).

Dari sini jelas terlihat bahwa terdapat hal-hal pokok dalam organisasi sosial Orang Laut, yaitu hubungan-hubungan jaringan kerabat mereka yang mengekspresikan perilaku pertukaran (*exchange*) (Chou, 2010, 33–35).

Sehubungan itu pula, apa yang terjadi pada masa lalu mengenai kedekatan kerabat menguat kembali dari potret letak rumah di Bentam. Gambar 5 menunjukkan hal itu dari balon-balon berwarna. Dalam catatan saya, setidaknya terdapat tiga kelompok kerabat yang berbeda. *Pertama*, kelompok keluarga dalam balon berwarna cokelat adalah kelompok keluarga rumah belakang, yaitu rumah Beloh yang dikelilingi oleh rumah anak dan menantunya, yaitu Akim dan Thomas. Begitu juga dengan Rahman yang diitari rumah Mustafa dan Tamel. Kelompok *kedua* dalam balon berwarna merah, yang di sana saling berdekatan antara rumah Mahadan, Seran, Juti, Alan, Titi, Rudi Simon, dan sebagainya. Kelompok *terakhir* dalam balon berwarna biru, yaitu lingkaran kerabat Mohtar yang rumahnya saling berdekatan, yaitu Adi, Slamet, dan Nenek. Keluarga lain yang berafiliasi dengan Mo juga berdekatan, yaitu rumah Ahu, Taher, Am, dan Bari.

Dalam kasus permukiman di Bentam, mengenai siapa membangun rumah di mana sebetulnya tidak menjadi persoalan. Namun, ternyata ada seorang yang mendengar laporan dari adiknya yang mengatakan bahwa pamannya akan melaporkan ke Sri Soedarsono soal penataan rumah di Bentam yang tidak lagi tertata dengan rapi, seperti Bentam tahun 1980-an. Menurut sang paman, dulu rumah-rumah di Bentam dibangun saling berhadapan sejajar

dengan pelantar pelabuhan menuju daratan, dan seharusnya kampung Bentam tetap seperti itu. Sama halnya dengan desain yang belum lama ini dibuat sebagai proposal renovasi kampung Bentam yang dibuat serupa dengan tatanan lama. Sang Paman merencanakan akan melapor ke Sri Soedarsono bahwa suami kemenakannya sebagai Ketua RT kampung tidak mampu mengatur warga hingga menyebabkan ketidaktertataan bangunan rumah-rumah di kampung. Mengenai hal ini, sang kemenakan menanggapi sebagai berikut:

“Kalaupun (Da) tuk benar melaporkan ke Ibu Dar, maka saya akan jelaskan (bahwa) seperti Taher, Ahu, dan Am memang atas maunya sendiri pindah rumah. *Same* seperti Datuk yang pindah rumah dari samping pelantar ke sisi ujung Barat pulau. Dulu, semasa Juti, Titi, dan beberapa anak Tuk masih kecil memang cukup tinggal satu rumah di situ. Tetapi, ketika mereka dewasa, dan satu demi satu menikah, rumah jadi penuh sesak. (Jadi) perlu rumah lain, dan ini berarti perlu tempat lain untuk dibangun rumah baru. Apa Tuk *lupe* dengan pengalaman diri dia sendiri?”

Si kemenakan menyangsikan keberatan pamannya. Apakah salah kalau orang memang ingin pindah dan membuat rumah di tempat lain. Di kampung ini, lanjutnya, tidak sama dengan kampung yang ada di darat dengan bangunan rumah di tanah yang mengikuti jalan kampung yang ada. Karena itu, tidak masuk akal kalau di Bentam harus diberlakukan seperti permukiman di atas tanah (daratan).

Persoalan pindah rumah ini menarik karena kebanyakan orang lebih memilih tinggal di muka laut dibandingkan membangun rumah di bibir pantai (darat). Masalahnya sederhana, jika air kering (surut), lokasi rumah di darat akan sangat jauh dari garis batas air laut. Garis batas ini adalah ujung pelabuhan. Dengan jauhnya rumah dari air laut, maka ketika air surut sampan mereka tidak dapat diparkir berdekatan dengan rumah mereka, melainkan harus diikat di tiang dekat pelabuhan. Baru setelah air mulai pasang, mereka menuju ke pelabuhan dan membawa sampan mereka masuk ke rumah.

Lain halnya dengan mereka yang memiliki rumah di muka laut. Mereka tidak perlu kerepotan memindahkan sampannya. Jika malam tiba, mereka dapat langsung beristirahat tanpa perlu

memindahkan sampannya seperti orang darat. Selain itu, mereka yang tinggal di muka laut tak ada keharusan bertegur sapa dengan orang lain. Berbeda dengan orang darat, yang dalam lalu-lintas sampannya di tengah kampung ada semacam keharusan untuk saling bertegur-sapa dengan orang yang rumahnya mereka lewati. Beberapa sentimen atau perseteruan menguat di kalangan orang Bentam. Penyebabnya tak jarang urusan sepele dan prasangka tanpa dasar yang jelas (kasak-kusuk, gosip, yang beredar di antara mereka). Jika semua orang di Pulau Bentam hendak tinggal di tepi laut, biaya pembangunan rumah yang ditanggung tidak sedikit. Untuk membangun rumah di tepi laut harus membuat tiang-tiang rumah yang kokoh, pelantar penghubung satu rumah ke rumah lain, dan sebagainya. Belum lagi jika bibir pantai itu penuh bakau, harus dibabat sampai bersih. Tidak semua warga Bentam mampu secara finansial untuk menyediakan material rumah dan ongkos tenaga tukang bangunan. Menyadari keterbatasannya, beberapa orang rela menerima lokasi rumah yang sudah ada atau menempel bibir pantai—meskipun tetap berkeinginan membangun rumah di muka laut.

Persoalan terkait infrastruktur juga muncul dalam kasus sumur—berhubungan dengan penguasaan atas sumber air tawar untuk minum dan memasak. Berkaitan dengan klaim teritori kekerabatan di atas, letak sumur menimbulkan konflik di kalangan mereka. Akibatnya, terjadi saling larang antara kelompok keluarga satu dan lainnya. Kemudian, ada pula masalah energi listrik dalam generator-set (genset). Mesin pembangkit ini berhubungan erat dengan munculnya utang-piutang baru karena sebagian besar keluarga Orang Laut tidak memiliki pembangkit sendiri. Mereka harus membayar ongkos bahan bakar kepada pemilik genset. Sering kali sebagian dari mereka (sebagai pelanggan) tidak mampu membayar. Semenjak bermukim di Bentam, kebutuhan hidup Orang Laut di darat bertambah, dan sebagian besar dari mereka menjadi terbiasa mendengarkan musik dangdut di radio dan menonton sinema televisi yang semuanya itu memerlukan listrik. Infrastruktur lainnya yang memunculkan masalah ialah masjid. Masjid tidak hanya tempat ibadah, melainkan menjadi ajang

perebutan pengaruh warga. Taman bermain anak Orang Laut yang tidak terpakai karena beberapa besi ayunan dan jungkat-jungkitnya dibongkar dan dijual kepada penampung besi bekas. Kini area itu dipenuhi semak belukar. Anak-anak Orang Laut lebih suka bermain di air seperti yang diteliti oleh Trisnadi (2002) tentang pendidikan anak di kalangan Orang Laut. Monumen Sampan, yang harapannya dipajang di kampung itu sebagai simbol keberhasilan modernisasi, justru dipreteli kayu-kayu dan besi-besi pengikatnya untuk dijual. Beberapa fasilitas tersebut tidak berguna bagi mereka karena memang nyatanya tidak diperlukan dalam keseharian Orang Laut.

Malfungsi, konflik dalam perebutan benda-benda itu, dan disharmoni sosial yang tercipta itu disebut kekerasan infrastruktur. Kekerasan infrastruktur adalah munculnya hal-hal yang bertolak belakang dari yang diimpikan, yang seharusnya difungsikan, dan yang dicita-citakan oleh penciptanya. Ini bukan karena mereka tidak bisa memanfaatkannya sebagaimana fungsinya, melainkan memang kadangkala beberapa perangkat atau benda tidak diperlukan dalam hidup manusia (Rogers & O'Neill, 2012, 403).

PENUTUP

Artikel ini telah mendiskusikan secara ringkas bagaimana proyek permukiman dirancang, diterapkan serta beberapa konsekuensi sosialnya. Proses ini saya jelaskan dengan konsep *governmentality* yang mewujudkan dalam dua macam aparatus, yakni manusia dan benda-benda. Selain itu, saya juga mencoba melihatnya dari hal yang lebih empiris, yaitu infrastruktur, khususnya permukiman. Menutup tulisan ini, saya ingin merefleksikan diskusi tersebut, berangkat dari klaim Ahimsa-Putra mengenai konsep teritori Orang Laut (atau di beberapa tempat disebut Orang Bajo):

“... (di Indonesia) orang Bajo merupakan satu-satunya suku bangsa yang tidak memiliki sebuah wilayah di daratan yang dapat mereka sebut sebagai “tanah Bajo”. Namun ... mereka memiliki kawasan pengembaraan (ter)luas di Indonesia, yang seluruhnya tertutup air ... sehingga *hanya* orang Bajo-lah sebenarnya yang memiliki “Tanah Air” dalam arti yang sebenarnya, karena *tanah mereka adalah wilayah perairan.*” (cetak miring

penekanan saya, Ahimsa-Putra, 2011, xi).

Kalimat “tanah orang Bajo adalah wilayah perairan” secara implisit mengutarakan gagasan pokok dalam nalar sekaligus realitas Orang Laut. Meski begitu, perlu dicatat bahwa gagasan tentang wilayah air ini berkaitan juga dengan gagasan mengenai wilayah darat. Satu dengan yang lain saling melengkapi walau kadang memunculkan kontradiksi dalam diri mereka sendiri (lihat Ahimsa-Putra, 2006).

Orang Laut di Bentam kini tidak lagi hidup mengembara. Sebagian besar kini menjalani perubahan tempat dan pola hidup yang berbeda dengan pendahulu mereka. Dahulu ada ungkapan “dunia Orang Laut selingkar sampan” karena merepresentasikan kehidupan mereka yang sederhana, tidak lebih dari untuk urusan bertahan hidup. Ahimsa-Putra (2011, iii–xiv) mengatakan, “semakin ‘sederhana’ hidup mereka, semakin lincah mereka bergerak di lautan, dan semakin mampu bertahan hidup. Sebaliknya, semakin ‘mewah’, lebih banyak harta, membuat mereka semakin sulit hidup di laut.” Dengan hidup menetap di rumah-rumah dalam kampung, dunia mereka kini tidak lagi selingkar sampan.

Governmentality negara yang mewujudkan melalui aparatus-aparatusnya dalam uraian ini tak hanya menciptakan warga negara yang tunduk lagi patuh, dan seolah berjalan atas kesadaran dirinya sendiri (Appadurai, 2002; Scott, 2005), tetapi juga tak berdaya. Orang Laut sebagai penduduk berkultur maritim, hidup di area pengembangan kawasan ekonomi global dan pembangunan nasional (Chou, 2010, 101–119) hampir mustahil bernegosiasi dengan negara. Akibatnya, mereka teralienasi oleh yang lebih digdaya (Chou, 2010, 40–41; Mubyarto, 1997). Secara struktural, pembangunan infrastruktur mengalienasi Orang Laut pada berbagai bidang, yaitu dipangkasnya peluang-peluang akses sumber daya alam (karena perebutan atas teritori tertentu), eksistensi struktur politik tradisional, dan kapasitas diri dalam mengartikulasikan identitas budayanya (Lenhart, 1997; Chou, 1997, 2010).

Premis bahwa pembangunan infrastruktur menjanjikan modernitas, perkembangan, kemajuan, kemerdekaan, dan sebagainya kini dipersoalkan secara kritis oleh sejumlah antropolog,

geografer, dan sosiolog. Hal itu terjadi karena kita lupa mempertimbangkan konsekuensi negatif dan juga mengingat sifat dasar infrastruktur itu sendiri penuh dengan kerentanan (Appel, Anand & Gupta, 2015). Sebagaimana yang pernah dialami oleh Orde Baru, pembangunan infrastruktur belum berpihak pada budaya maritim, terutama komunitas lokal. Proyek besar justru melahirkan manusia Indonesia yang dependen. Sedari awal, negara membalikkan konstruksi moral dan kultural mereka dengan menjadikan mereka sebagai kaum miskin, terbelakang, dan seterusnya. Padahal, fakta historis dan etnografis menunjukkan sebaliknya. Mereka memiliki sistem sosial mendasar yang kuat dalam mendukung keberlangsungan hidup mereka sebagai suku bangsa pengembara laut (pra-pemukiman) (Prawirosusanto, 2014). Selain itu, penting dicatat bahwa pembangunan maritim yang pernah dilakukan sangat bias pemikiran darat. Oleh karenanya, sebagai warga negara Indonesia tentu kita tidak ingin melihat pemerintah berlaku sebagai institusi tak berperikemanusiaan, sebagaimana kata Nietzsche dalam *Thus Spoke Zarathustra*: “state is the name of the coldest of all cold monsters”. Semoga saja.

PUSTAKA ACUAN

- Ahimsa-Putra, H.S. (2002). *Tanda, simbol, budaya dan ilmu budaya*. Makalah Ceramah Kebudayaan, diselenggarakan di Fakultas Ilmu Budaya, UGM, Yogyakarta, 13 Juni.
- Ahimsa-Putra, H.S. (2006). Analisis struktural dongeng Bajo. Dalam Heddy Shri Ahimsa-Putra, *Lévi-Strauss: mitos & karya sastra* (pp.179–249). Yogyakarta: Kepel Press.
- Ahimsa-Putra, H.S. (2011). Tiga mitos tentang orang Bajo di Sulaho, Sulawesi Tenggara (Kata Pengantar). Dalam Nasruddin Suyuti, *Orang Bajo di tengah perubahan*. (pp. xi–xxvi). Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Ananta, A., E. N. Arifin & Bakhtiar. (2008). Chinese Indonesians in Indonesia and the Province of Riau Archipelago: A Demographic analysis. Dalam Leo Suryadinata (ed.), *Ethnic Chinese in contemporary Indonesia* (pp.17–47). Singapore: ISEAS Publications.
- Appadurai, A. (2002). Deep democracy: urban governmentality and the horizon of politics, *Public Culture*, 14(1), 21–47.
- Appel, H., Anand, N. & Gupta, A. (2015) Introduction: the infrastructure toolbox. Fieldsights- theorizing the contemporary. *Cultural Anthropology* Online, September 24, 2015, diakses dari <http://culanth.org/fieldsights/714-introduction-the-infrastructure-toolbox>.
- Barker J. (2005). Engineers and political dreams: Indonesia in the satellite age. *Current Anthropology*, 46(5),703–27.
- Bettarini, Y. (1991). *Dari hidup mengembara menjadi menetap: orang laut di Pulau Bertam, Kotamadya Batam, Provinsi Riau*. Skripsi sarjana Antropologi. Tidak diterbitkan. Yogyakarta: Jurusan Antropologi Budaya, Fakultas Sastra, Universitas Gadjah Mada.
- Chou, C. (1997). Contesting the tenure of territoriality: the Orang Suku Laut. Dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenskunde*, Riau in Transition, 153,(4), 605–629, Leiden.
- Chou, C. (2010). *The Orang Suku Laut of Riau, Indonesia: the inalienable gift of territory*. London: Routledge.
- Chou, C. & Wee, V. (2002). Tribality and globalization: the Orang Suku Laut and the “growth triangle” in a contested environment. Dalam G. Benjamin & C. Chou (eds.), *Tribal communities in the Malay world: historical, cultural and social perspectives* (pp.318–363). Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Colchester, M. (1986). Unity and diversity: Indonesian policy towards tribal peoples. *The Ecologist*, 16 (2/3), 89–98.
- Direktorat Bina Masyarakat Terasing (DBMT). (1987a). *Data dan informasi pembinaan masyarakat terasing*. Jakarta: Direktorat Bina Masyarakat Terasing, Direktorat Jenderal Bina Kesejahteraan Sosial, Departemen Sosial Republik Indonesia.
- Direktorat Bina Masyarakat Terasing (DBMT). (1987b). *Pola pembinaan kesejahteraan sosial suku laut di Batam: suatu konsep*. Jakarta: Direktorat Bina Masyarakat Terasing, Direktorat Jenderal Bina Kesejahteraan Sosial, Departemen Sosial RepublikIndonesia.
- Direktorat Bina Masyarakat Terasing (DBMT). (1987c). *Petunjuk pelaksanaan pola pembinaan kesejahteraan sosial Suku Laut di Batam*. Jakarta: Direktorat Bina Masyarakat Terasing, Direktorat Jenderal Bina Kesejahteraan Sosial, Departemen Sosial Republik Indonesia.

- Direktorat Bina Masyarakat Terasing (DBMT). (1987d). *Profil masyarakat terasing di Indonesia: Buku Satu*. Jakarta: Direktorat Bina Masyarakat Terasing, Direktorat Jenderal Bina Kesejahteraan Sosial, Departemen Sosial Republik Indonesia.
- Direktorat Bina Masyarakat Terasing (DBMT). (1988a). *Pola operasional pembinaan kesejahteraan sosial masyarakat terasing di daerah perbatasan: Riau*. Jakarta: Direktorat Bina Masyarakat Terasing, Direktorat Jenderal Bina Kesejahteraan Sosial, Departemen Sosial Republik Indonesia.
- Direktorat Bina Masyarakat Terasing (DBMT). (1995). *Data dan informasi pembinaan masyarakat terasing*. Jakarta: Direktorat Bina Masyarakat Terasing, Direktorat Jenderal Bina Kesejahteraan Sosial, Departemen Sosial Republik Indonesia.
- Dove, M. R. (1985). Pendahuluan. Dalam Michael R. Dove (ed.), *Peranan kebudayaan tradisional Indonesia dalam modernisasi* (pp. xv–Lviii). Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Ferguson, J. (2009). *The anti-politics machine: "development", depoliticization, and bureaucratic power in Lesotho*, [first printed 1994, Oxford University Press]. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Ferguson, J. & Gupta, A. (2005). Spatializing states: toward an ethnography of neoliberal governmentality. Dalam Jonathan Xavier Inda (ed.), *Anthropologies of modernity: foucault, governmentality, and life politics* (pp.105–131). Oxford, United Kingdom: Blackwell Publishing.
- Foucault, M. (1991). Governmentality. Dalam Burchell dkk. (eds.), *The foucault effect: studies in governmentality* (pp. 87–104). Chicago: University of Chicago Press.
- Gibbins, S. & Taylor, J. (2010). From rags to riches, the policing of fashion and identity: governmentality and what not to wear, *vis-à-vis*. *Explorations in Anthropology*, 10(1), 31–47.
- Gordon, C. (1991). Governmental rationality. Dalam Burchell dkk. (eds), *The foucault effect: studies in governmentality*. (pp.1–42). Chicago: University of Chicago Press.
- Haba, J. (2002). State, the 'isolated peoples' and development. *Masyarakat Indonesia, XXVIII* (1), 1–19.
- Harvey, P. (2015). *Materials fieldsights - theorizing the contemporary*, Cultural Anthropology Online, September 24, 2015. Diakses dari <http://culanth.org/fieldsights/719-materials>.
- Inda, J. X. (2005). Analytics of the modern: an introduction. Dalam Jonathan Xavier Inda (ed.), *Anthropologies of modernity: foucault, governmentality, and life politics* (pp. 1–20). Oxford, United Kingdom: Blackwell Publishing.
- Jiménez, A. C. (2008). Introduction: well-being's re-proportioning of social thought. Dalam Alberto Corsín Jiménez (ed.), *Culture and well-being: anthropological approaches to freedom and political ethics* (pp.1–34). London: Pluto Press.
- Koordinator Kegiatan Kesejahteraan Sosial (KKKS) Kota Batam. (2008). *Proposal pembangunan, pengembangan, dan peningkatan penghidupan Suku Laut Pulau Bertam*. Batam: KKKS.
- Larkin, B. (2013). The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42, 327–43. doi: 1146/annurev-anthro-092412-155522.
- Larkin, B. (2015). *Form, Fieldsights - Theorizing the Contemporary*. *Cultural Anthropology Online*, September 24, 2015. Diakses dari <http://culanth.org/fieldsights/718-form>.
- Lenhart, L. (1997). Orang Suku Laut: ethnicity and acculturation. Dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenskunde*. Riau in Transition, 153, (4), 577–604. Leiden.
- Lenhart, L. (2002). Orang Suku Laut identity: the construction of ethnic realities. Dalam Geoffrey Benjamin & Chyntia Chou (eds.). *Tribal communities in the Malay world: historical, cultural and social perspectives*. (pp. 293–317). Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Li, T.M. (2007). Governmentality. *Anthropologica*, 49, (2), 275–281. Diakses pada 25/04/2013 01:17 dari <http://www.jstor.org/stable/25605363>.
- Li, T.M. (2012). Pendahuluan: kehendak untuk memperbaiki. Dalam Tania Murray Li, *The will to improve: perencanaan, kekuasaan, dan pembangunan di Indonesia* (pp. 1–56). Tangerang Selatan: Marjin Kiri.
- Li T.M (2015). *After the land grab: infrastructural violence and Indonesia's Oil Palm Zone*. Makalah konferensi Land grabbing, conflict and agrarian - environmental transformations: perspectives from East and Southeast Asia, 5–6 Juni 2015, Chiang Mai University.
- Mubyarto. (1995). Program IDT dan orang Suku Laut. *Kompas*, 17 Oktober, pp. 4.
- Mubyarto. (1997). Riau: progress and poverty. *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenskunde*. *Riau in Transition*, 153, (4), 542–556. Leiden.
- Ong, A. (2005). Graduated sovereignty in South-East Asia. Dalam Jonathan Xavier Inda (ed.), *Anthropologies of modernity: foucault, governmentality, and life politics* (pp. 83–104). Oxford, United Kingdom: Blackwell Publishing.

- Ong, A. (2006). *Neoliberalism as exception: mutations in citizenship and sovereignty*. Durham, NC: Duke Univ. Press.
- Prawirosusanto, K.M. (2010). Orang Suku Laut dan Orang Melayu di Kepulauan Riau: sebuah tafsir deskriptif-etnografis. *Antropologi Indonesia*, 31, (3), September-Desember, 224–239.
- Prawirosusanto, K.M. (2014). *Menerima “Kepe-ngaturan” negara, membayangkan kemakmuran: etnografi tentang pemukiman dan perubahan sosial Orang Suku Laut di Kepulauan Riau*. Naskah tesis master studi antropologi. Tidak diterbitkan. Yogyakarta: Pascasarjana Antropologi, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada.
- Rahardjo, M. D. (1986). Menguak mitos-mitos dalam pembangunan. Dalam M. Sastrapratedja, J Riberu & Frans M. Parera (eds), *Menguak mitos-mitos pembangunan: telaah etis dan kritis*, Bagian VI: Beberapa Pemikiran Tentang Etika Pembangunan (pp. 271–292). Jakarta: Penerbit PT. Gramedia.
- Rogers, D. & O’Neill, B. (2012). Infrastructural violence: introduction to the special issue. *Ethnography*, 13(4), 401–412. doi: 10.1177/1466138111435738.
- Schwenkel, C. (2015). *Sense, fieldsights-theorizing the contemporary*. *Cultural Anthropology Online*, September 24, 2015. Diakses dari <http://culanth.org/fieldsights/721-sense>.
- Scott, D. (2005). Colonial governmentality. Dalam Jonathan Xavier Inda (ed.), *Anthropologies of modernity: foucault, governmentality, and life politics* (pp. 23–49). Oxford, United Kingdom: Blackwell Publishing.
- Scott, J.C. (1998a). Rural settlement and production. Dalam James C. Scott, *Seeing like a state: how certain schemes to improve the human condition have failed*, Part 3. *The social engineering of rural settlement and production* (pp. 181–192). New Haven: Yale University Press.
- Scott, J.C. (1998b). Soviet collectivization, capitalist dreams. Dalam James C. Scott, *Seeing like a state: how certain schemes to improve the human condition have failed*. Part 3. *The social engineering of rural settlement and production* (pp. 193–222). New Haven: Yale University Press.
- Sembiring, S. (1993). Orang Laut di wilayah Kepulauan Riau-Lingga. Dalam Koentjaraningrat (ed.). *Masyarakat terasing di Indonesia* (pp.323–343). Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Soedarsono, S. (1992). Peranan Forum Komunikasi dan Konsultasi Sosial (F.K.K.S.) dalam pembinaan Suku Laut di P.Bertam-Kep.Riau. Dalam *Kumpulan Makalah I*, Seminar penanganan dan pemukiman kembali/rehabsos suku terasing di wilayah Irian Jaya, Jayapura 27–29 April.
- Thomas, P. (2010). House. Dalam Alan Barnard & Jonathan Spencer (eds.), *Encyclopedia of social and cultural anthropology*, – 2nd edition (pp. 353–357). Routledge.
- Trisnadi, W. (2002). *Anak-anak “Orang Laut” : tumbuh dewasa dalam budaya yang berubah*. Tesis master. Tidak dipublikasikan. Sekolah Pascasarjana Program Studi Antropologi, Jurusan Antropologi Budaya, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Wee, V. & Chou, C. (1997). Continuity and discontinuity in the multiple realities of Riau. *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde. Riau in Transition*, 153, (4), 527–541 Leiden.
- Yayasan NEBA. (1988). *Stichting Nederland-Batam, terbevordering medischezorg Pulau Batam: project informatie*. Batam: Yayasan NEBA.

Surat kabar

- Saat Orang Laut mengikuti alun ombak. (2013, Sabtu 23 Februari). *Kompas*, pp. 1, 15.
- Laut sekarang tidak cukup lagi. (2013, Sabtu 23 Februari). *Kompas*, pp. 12.

NASIONALISME MASYARAKAT DI PERBATASAN LAUT: STUDI KASUS MASYARAKAT MELAYU-KARIMUN

Cahyo Pamungkas

*Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia
E-mail: cahyopamungkas_lipi@yahoo.com*

Diterima: 24-7-2015

Direvisi: 4-8-2015

Disetujui: 25-8-2015

ABSTRAK

Tulisan ini mempunyai tujuan sebagai berikut. *Pertama*, mendeskripsikan upaya pemeliharaan rasa kebangsaan yang telah dilakukan negara terhadap masyarakat perbatasan. *Kedua*, mengkaji sejauh mana masyarakat perbatasan mempunyai pengetahuan tentang negara dan perbatasan. *Ketiga*, melihat sejauh mana masyarakat perbatasan memiliki kebanggaan nasional dan memaknai nasionalisme. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam artikel ini terdiri dari wawancara, diskusi kelompok terbatas, pengamatan terlibat, dan studi literatur yang dilakukan di Tanjung Balai Karimun dan Tanjung Batu (Kabupaten Karimun). Temuan dalam studi ini sebagai berikut. *Pertama*, penguasaan pengetahuan terhadap NKRI sebagai konsepsi politik serta kebanggaan nasional masyarakat perbatasan pada masa kini semakin meningkat karena perkembangan teknologi informasi dan upaya pemeliharaan wawasan kebangsaan yang dilakukan oleh Pemerintah. *Kedua*, nasionalisme yang didefinisikan oleh negara, yang diukur dengan pemahaman terhadap wawasan kebangsaan, kurang relevan dengan konteks sosial ekonomi masyarakat perbatasan yang masih hidup dalam keterbatasan. *Ketiga*, upaya pemeliharaan rasa kebangsaan dapat dilakukan dengan mengakomodasi dan memberikan ruang bagi perkembangan identitas dan kebudayaan masyarakat perbatasan dalam bingkai rumah Indonesia.

Kata kunci: perbatasan, nasionalisme, upaya pemeliharaan nasionalisme, makna nasionalisme.

ABSTRACT

This article aims to describe several efforts by the national government to maintain a sense of nationhood toward boarder communities. Also this articles is addressed to find out the knowledge of boarder communities about Indonesian state, national pride and the meaning of nationalism. The main sources of data are the result of interviews, focus group discussions, participant observation, and literature study conducted in Tanjung Balai Karimun, Kepulauan Riau. Finding of this research show the following phenomenon. Firstly, the national pride and understanding of knowledge about Indonesian state as political conception among border communities today increase because of the development of information technology and the maintenance of national awareness efforts by the national government. Secondly, state-defined nationalism, as shown by the understanding of the concept of nationalism, is less relevant to the socio-economic context that exist in the boarder areas. Thirdly, the effort to maintain nationalism has been conducted by providing a space for boarder communities to develop their cultural identity in the house of Indonesia-ness.

Keywords: borders, nationalism, nationalism maintenance effort, the meaning of nationalism.

PENDAHULUAN

Studi tentang nasionalisme masyarakat perbatasan telah banyak dilakukan dan kebanyakan studi-studi tersebut menekankan relasi antara nasionalisme dan kondisi sosial ekonomi masyarakat perbatasan. Misalnya, studi Nilasari dkk. (2014), yang mengkaji film mengenai daerah

perbatasan di Kalimantan Barat. Hasil kajian itu memperlihatkan bahwa tataran ideologis nasionalisme di perbatasan terletak pada bagaimana masyarakat setempat berjuang melawan kemiskinan dan keterpinggiran, baik secara sosial, ekonomi, maupun kebudayaan. Studi lainnya, disertasi Rarahita (2013), dengan menggunakan

analisis semiotik, menjelaskan bahwa masyarakat perbatasan di Kalimantan Timur masih memiliki rasa cinta tanah air walaupun hidup dalam kondisi sosial ekonomi yang masih memprihatinkan. Studi tersebut menyarankan agar pemerintah dapat menjadi contoh kekuatan nasionalisme dan menghargai masyarakat yang telah mengharumkan nama bangsa.

Sementara itu, studi yang dilakukan Bakker (2012) dan Noor (2013) menguraikan upaya pemeliharaan rasa kebangsaan masyarakat perbatasan. Studi Bakker dilakukan di perbatasan Indonesia-Timor Leste, sedangkan studi Noor dilakukan di perbatasan Indonesia-Malaysia. Studi Bakker menguraikan pentingnya pendidikan kewarganegaraan untuk meningkatkan nasionalisme pemuda perbatasan. Sementara itu, studi Noor menjelaskan bahwa eksistensi kedaulatan negara bergantung pada sejauh mana negara mampu memelihara rasa kebangsaan dengan baik. Semakin besar kemandirian dalam pengelolaan rasa kebangsaan itu, semakin berdaulatlah sebuah negara. Sebagaimana studi Bakker (2012) dan Noor (2013), tulisan ini juga bertujuan untuk menggambarkan upaya pemeliharaan rasa kebangsaan yang telah dilakukan lembaga-lembaga negara dalam konteks menjaga kedaulatan nasional. Berbeda dengan studi tersebut, artikel ini akan mendeskripsikan tingkat pengetahuan, pemahaman, dan pemaknaan masyarakat perbatasan mengenai negara Indonesia dan batas-batas geografisnya. Selain itu, tulisan ini bertujuan untuk menjelaskan kesenjangan antara pengertian nasionalisme yang didefinisikan oleh negara dan nasionalisme yang dimaknai oleh masyarakat perbatasan.

NASIONALISME DALAM PERSPEKTIF SOSIAL

Memahami nasionalisme di daerah perbatasan menjadi relevan mengingat batas-batas negara poskolonial pada umumnya tidak hanya membelah etnisitas yang berbeda, tetapi juga membelah etnik yang sama karena sejarah kebangsaan yang berbeda dimiliki warga etnis yang sama (Tirtosudarmo, 2005, 1). Garis perbatasan negara tidak selalu mengikuti garis pemisah antara wilayah kebudayaan, bahasa, suku bangsa, atau satuan

ekonomi yang berbeda (Lapian, 2009; cf. Ulaen dkk., 2012, 61). Dengan kata lain, suatu entitas kebudayaan dapat dipisahkan oleh garis perbatasan negara menjadi dua entitas politik yang berbeda negara. Hal tersebut berbeda dengan nasionalisme di Eropa yang melahirkan sejumlah negara-bangsa dengan batas-batas teritorial yang sebangun dengan batas-batas suku bangsa. Proses kolonialisme telah berperan dalam menyebarkan konsep negara-bangsa seperti ini. Bertolak dari realitas di Eropa tersebut, muncullah pandangan Wadley (2002) dan cf. Tirtosudarmo (2005) bahwa batas negara ialah sebuah garis yang memisahkan sistem sosial yang berbeda dan daerah perbatasan menjadi wilayah marginal yang legitimasinya tergantung kebijakan pemerintah pusat. Perspektif ini mengasumsikan suatu proposisi yang mungkin keliru bahwa tingkat nasionalisme di daerah perbatasan lebih rendah daripada di pusat.

Nasionalisme dalam studi ini lebih dimaknai dalam perspektif psikologi sosial, yakni keterikatan terhadap kelompok nasional (*national in-group*) yang terdiri dari perasaan cinta beserta kebanggaan terhadap negaranya tersebut; dan pandangan seseorang bahwa negaranya lebih kuat dibandingkan negara lain (Coenders, 2001, 64). Pandangan ini berakar pada konsep Adorno (1969) yang menganggap bahwa nasionalisme dapat dibedakan menjadi patriotisme dan pseudo-patriotisme. Menurutnya, nasionalisme adalah “*blind attachment to certain national cultural values, uncritical conformity with the prevailing group ways, and the rejection of other nations as out-groups*”. Studi-studi nasionalisme kontemporer dalam perspektif sosiologi di Eropa sudah banyak dilakukan, misalnya Kleinpenning & Hagendoorn (1993), Todosijevik (1998), Coenders (2001), dan Lactheva (2010). Mereka secara garis besar menggunakan nasionalisme untuk melihat fenomena romantik nasionalisme dan chauvinisme di negara-negara Eropa. Berbeda dengan studi-studi tersebut, tulisan ini hanya akan melihat nasionalisme di Indonesia dalam perspektif romantisme masa silam (*romantic nationalism*), yang dimiliki warga masyarakat di perbatasan maritim.

Konsep nasionalisme dalam penelitian ini, dipahami secara teoretis sebagai pengetahuan, perasaan, dan praktik-praktik sosial mencintai tanah air, mencakup aspek kognitif, afektif, dan perilaku. Aspek kognitif ialah pengetahuan tentang Indonesia sebagai sebuah negara yang memiliki batas-batas geografis dan politik. Aspek afektif adalah perasaan sebagai warga bangsa Indonesia. Sementara itu, aspek perilaku adalah praktik-praktik menanamkan rasa nasionalisme dalam kehidupan sehari-hari yang dilakukan oleh negara.

Asumsi yang dibangun dalam penelitian ini adalah bahwa nasionalisme yang didefinisikan oleh negara dapat dilihat dalam pengetahuan, perasaan, dan praktik-praktik pemeliharaan rasa kebangsaan. Namun, pemahaman dan praktik-praktik sosial yang dilakukan oleh warga perbatasan sering kali berbeda dengan semangat kebangsaan yang dikonstruksi oleh negara. Dengan demikian, diduga masih ada kesenjangan antara wawasan kebangsaan dan makna kebangsaan yang direpresentasikan oleh praktik-praktik sosial dalam kehidupan sehari-hari masyarakat di daerah perbatasan. Merujuk pada tulisan Ben Anderson (1991), nasionalisme lebih dipahami sebagai komunitas politik terbayang. Sering kali nasionalisme tidak menemukan relevansi dan gagal dimaknai oleh masyarakat yang membayangkan ketika dihadapkan dalam konteks ekonomi, politik, dan sosial budaya. Wawasan kebangsaan sebagai upaya pemeliharaan rasa kebangsaan belumlah cukup untuk menanamkan rasa nasionalisme. Lebih dari itu, harus ada keadilan, kesejahteraan, dan kemakmuran bersama.

PENGETAHUAN TENTANG INDONESIA

Pengetahuan tentang Indonesia mencakup pengetahuan bahwa Indonesia adalah sebuah negara bangsa dengan batas-batas teritorialnya. Merujuk pada studi sebelumnya (Noor 2013, 101), terdapat empat pilar kebangsaan yang terdiri dari Pancasila, UUD 1945, NKRI, dan Bhinneka Tunggal Ika yang dapat dianggap sebagai elemen wawasan kebangsaan. Pengetahuan masyarakat mengenai keempat pilar kebangsaan tersebut

termasuk dalam kategori pengetahuan tentang Indonesia sebagai sebuah negara-bangsa.

Berkaitan dengan pengetahuan mengenai Indonesia, hampir semua informan di Karimun menyebutkan bahwa Indonesia diimajinasikan sebagai sebuah negara kepulauan yang terdiri dari ribuan pulau dari Sabang sampai Merauke, kaya akan sumber daya alam dan sumber daya manusia, dan ditempati oleh berbagai suku bangsa dan agama. Imajinasi kebanyakan informan tentang Indonesia sebagai negara yang kaya sumber daya alam didasarkan atas realitas di perbatasan Karimun sebagai sumber produksi pertanian dan pertambangan. Pandangan tersebut sejatinya didapatkan dari sosialisasi yang dilakukan oleh institusi pendidikan, terutama berkaitan dengan wawasan keindonesiaan dalam mata pelajaran Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan (PPKn) dan Ilmu Pengetahuan Sosial (IPS). Temuan ini juga memperkuat studi Bakker (2012) yang menekankan pendidikan kewarganegaraan sebagai instrumen untuk memelihara nasionalisme masyarakat perbatasan.

Pengetahuan tentang keindonesiaan bukanlah hal yang baru bagi masyarakat yang tinggal di perbatasan. Kebanyakan pelajar SD sudah memiliki pengetahuan mengenai Pancasila, UUD 1945, NKRI, lambang Garuda Pancasila, bendera merah putih, lagu Indonesia Raya. Mereka mampu membedakan antara Jakarta, Kuala Lumpur, Singapura, dan Manila. Namun, dalam menonton siaran radio dan televisi terdapat beberapa kasus yang berbeda. Pada umumnya, orang Melayu di Karimun lebih menyukai mendengarkan radio dan menonton televisi Indonesia, sedangkan warga keturunan Tionghoa lebih menyukai media-media milik Singapura karena media-media tersebut menggunakan bahasa Mandarin. Penguasaan pengetahuan mengenai Indonesia, menurut kebanyakan informan, semakin meningkat dibandingkan dengan tahun 1960-an. Pada masa tersebut, masyarakat perbatasan lebih banyak mengetahui negara tetangga dan menggunakan mata uang negara tetangga, seperti ringgit Malaysia. Ketidaktahuan tentang Indonesia pada masa itu disebabkan oleh keterbatasan teknologi informasi dan komunikasi sehingga mereka lebih mengenal Malaysia, Singapura, atau Filipina

yang jaraknya lebih dekat dan terjangkau oleh transportasi laut.¹

Pada masa kini, transportasi udara dan laut relatif lebih baik di perbatasan maritim Indonesia bagian Barat. Namun, sebagian masyarakat belum memiliki sumber dana yang cukup untuk melakukan perjalanan yang melebihi batas provinsi mereka. Orang Karimun pada umumnya mengunjungi keluarganya di Batam atau Tanjung Pinang. Masyarakat yang memiliki akses transportasi kebanyakan adalah para pengusaha yang memiliki bisnis perdagangan antarpulau atau para pejabat pemerintah.

Penguasaan pengetahuan tentang Indonesia tidak dapat dipisahkan dengan pengetahuan mengenai perbatasan laut. Berdasarkan keterangan sejumlah nelayan tradisional, mereka mengetahui bahwa Indonesia dengan Malaysia dan Filipina secara geografis dibatasi oleh lautan. Namun, kebanyakan perahu para nelayan ini tidak dilengkapi dengan *Global Positioning Satellite* (GPS) sehingga tidak mengetahui secara pasti di manakah letak garis batas laut internasional. Seorang nelayan menyebutkan jika perahunya bertemu dengan rombongan kapal-kapal tanker dapat diartikan bahwa perairan tersebut sudah berada di luar Indonesia.

Para nelayan tradisional ini sering kali dituduh melanggar garis perbatasan internasional (*illegal crossing*) oleh aparat keamanan. Terminologi *illegal* sendiri berasal dari perspektif negara modern yang asing dalam perspektif masyarakat perbatasan. Merujuk pada Tagliacozzo (2005), masyarakat di Karimun sebelum abad ke-19 tidak mengenal konsep perbatasan laut internasional. Pemerintah kolonial Belanda dan Inggris yang menetapkan dan menentukan garis batas internasional antara perairan Indonesia dan Malaysia. Sebelum berdirinya negara kolonial, orang di kedua daerah tersebut secara bebas melakukan aktivitas pelayaran dari wilayah mereka ke pulau-pulau di Malaysia. Pemerintah

kolonial melakukan kontrol terhadap perbatasan laut yang kemudian dilanjutkan pada masa poskolonial. Meskipun Indonesia dan Malaysia telah dipisahkan secara politik, penduduk di ketiga negara tersebut masih tetap menjalankan aktivitas pelayaran internasional sebagaimana telah dilakukan nenek moyang mereka, baik melalui jalur legal maupun ilegal. Pengetahuan tentang negara modern dan nasionalisme pascakolonial tampaknya kurang menemukan relevansinya. Dengan kata lain, telah terjadi kesenjangan dalam pengetahuan tentang Indonesia sebagai negara modern dan praktik-praktik ilegal menyeberangi perbatasan internasional.

Dari sejumlah wawancara, masyarakat perbatasan tersebut mengetahui tentang aktivitas-aktivitas ilegal yang terjadi di laut internasional. Beberapa informan di Karimun menyampaikan berbagai aktivitas penyelundupan melalui garis batas laut internasional. Misalnya, pencurian pasir oleh kapal Singapura yang sering terjadi di perairan antara Pulau Pulau Tokong Hia sampai Pulau Nipah. Pada malam hari, kapal itu akan melalui garis batas laut internasional dan masuk perairan teritorial Indonesia. Kapal patroli laut Indonesia diduga membiarkan kapal itu menyusuri perairan Indonesia untuk mengambil pasir. Muncul dugaan di kalangan masyarakat perbatasan bahwa kapal tersebut menyerahkan sejumlah uang kepada oknum petugas patroli sebelum kembali ke Perairan Singapura.

Cerita yang banyak dikemukakan oleh sebagian besar informan adalah penyelundupan kayu, ikan, dan BBM dengan modus sebagai berikut. Ikan atau kayu dari wilayah Indonesia dikumpulkan oleh penadah untuk dibawa ke perairan internasional. Kemudian, pengusaha Malaysia atau Singapura membeli ikan tersebut di tengah laut internasional. Kapal-kapal patroli Malaysia atau Singapura yang menjumpai kapal rekanan dari Malaysia cenderung mengizinkan mereka masuk ke perairan Malaysia karena barang yang dibawa bermanfaat. Selain itu, penyelundupan BBM juga sering kali terjadi di Perairan Karimun karena perbedaan harga BBM di Indonesia dan Malaysia. Banyak perahu atau kapal kecil membawa BBM dan menukarkannya dengan sejumlah komoditas. Kejadian seperti ini diduga sering dilakukan oleh

¹ Pada 1945 dan 1946, Orang Sangir dan Mindanao yang melakukan perjalanan dari Sangihe ke Mindanao belum mengetahui bahwa mereka memasuki wilayah negara yang berbeda. Baru pada 1956, Pemerintah Indonesia dan Filipina mengatur kembali lalu-lintas laut untuk pelayaran tradisional melalui *Border Crossing Agreement* (Aswatini, 1995, 36).

perahu-perahu *pompong* dari Indonesia dengan kapal Malaysia.

Becermin dari berbagai aktivitas ilegal yang terjadi di perairan internasional, masalah utamanya bukan tidak mengetahui tentang konsep politik Indonesia (NKRI), garis batas laut internasional, ataupun rendahnya tingkat pemahaman mengenai wawasan kebangsaan. Akan tetapi, peristiwa-peristiwa seperti itu muncul karena kebutuhan dasar masyarakat yang belum terpenuhi. Perompakan kapal tongkang pembawa batu granit banyak terjadi di Perairan Karimun sebelum tahun 2009. Setelah program *Community Development* atau *Corporate Social Responsibility*, perompakan batu granit di laut Karimun tidak terjadi lagi karena perusahaan batu granit tersebut sudah dijaga oleh masyarakat dan tingkat kesejahteraan di sekitar daerah pertambangan sudah semakin membaik.

Secara umum, jumlah penyelundupan dan perompakan semakin berkurang di perairan Karimun ketika *Free Trade Zone* dibentuk dan diberlakukan di Karimun, Bintan, dan Tanjung Pinang. Barang-barang dari Malaysia bisa masuk ke Indonesia dengan mudah, dan sebaliknya, barang-barang dari Batam, Bintan, dan Karimun dapat masuk ke Malaysia dengan mudah—kecuali barang-barang produksi pangan. Masyarakat yang tinggal di pesisir mengetahui informasi tentang penyelundupan dan perompakan, namun mereka tidak mengaku pada orang luar—terutama bila ditanya oleh instansi pemerintah. Bila mengaku, mereka akan ditekan oleh oknum aparat keamanan.

Pengetahuan tentang perbatasan laut yang lebih memadai dimiliki oleh aparat keamanan. Sebagai bentuk dari rasa kebangsaan, aparat TNI AL, Polisi Perairan, dan Bea Cukai melakukan patroli menjaga kedaulatan maritim Indonesia. Diakui seorang aparat penjaga perairan, tidak semua garis perbatasan laut Indonesia dengan Malaysia dapat dikontrol karena garis tersebut sangat panjang dari Natuna sampai Aceh. Kalau satu titik sudah dijaga, titik lain terbuka, dan penyelundupan menjadi sangat mudah ketika jumlah kapal patroli terbatas. Ia mengaku masih banyak penyelundupan yang tidak tertangkap daripada yang tertangkap. Kebanyakan pelakunya

adalah warga Indonesia, baik dari Indonesia ke Malaysia maupun dari Malaysia ke Indonesia. Namun diakui bahwa kapal patrolinya belum pernah menangkap warga Malaysia yang masuk secara ilegal di perairan Indonesia. Hal ini tentu saja tidak mengindikasikan bahwa pengetahuan tentang perbatasan laut orang Indonesia lebih rendah daripada orang Malaysia. Patroli bea cukai dilakukan setiap hari berdasarkan sektor-sektor dari Laut Natuna, melewati Karimun, Batam, sampai Aceh. Patroli dilakukan siang dan malam dan sambung menyambung. Penangkapan pelaku penyelundupan obat terlarang, seperti heroin dari Malaysia dan kayu logging dari Riau ke Malaysia sering dilakukan di Perairan Karimun.

Narasi tentang aktivitas ilegal tentu saja tidak secara langsung dapat dikaitkan dengan rasa kebangsaan. Namun, jika dilihat dalam kerangka ideologi nasional, peristiwa-peristiwa ini dapat diletakkan dalam bingkai upaya pemeliharaan rasa kebangsaan atau nasionalisme. Masih banyaknya aktivitas ilegal dapat dibaca bahwa pelaku dan oknum penjaga keamanan laut mungkin saja memiliki pengetahuan yang cukup tentang Indonesia, namun belum memiliki rasa dan wawasan kebangsaan dalam makna sejatinya. Bagi para oknum penjaga perairan, membiarkan dan mengizinkan aktivitas ilegal dapat dimaknai sebagai menurunnya rasa kebangsaan karena mereka tidak menjaga kedaulatan negara dalam perairan. Namun, argumen ini sering kali tidak mengena jika ditujukan bagi para pelaku dari kelompok masyarakat bawah. Mereka melakukan tindakan ini karena negara belum sepenuhnya menegakkan kedaulatan dalam bidang ekonomi, yakni meningkatkan kesejahteraan sehingga mereka terpaksa melakukan tindakan ilegal. Dalam hal ini, jika kita menggunakan analisis Marx (1844), rasa dan wawasan kebangsaan haruslah ditempatkan dalam basis infrastruktur material sebagai basis untuk menegakkannya.

KEBANGGAAN NASIONAL

Salah satu aspek nasionalisme adalah kebanggaan akan jati diri bangsa. Bagian ini akan menguraikan sejauh mana masyarakat yang hidup di perbatasan memiliki rasa bangga sebagai bangsa Indonesia yang dipahami dalam terminologi

Anderson (1996) sebagai “komunitas politik yang dibayangkan”. Kebanggaan nasional warga di daerah perbatasan muncul sebagai konsekuensi logis keberhasilan negara menyelenggarakan pembangunan nasional untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, terutama transportasi dan komunikasi (Nainggolan, 2004, 13). Kurangnya pemenuhan kesejahteraan dapat berimplikasi pada menurunnya kebanggaan nasional dan memberikan kemungkinan yang lebih besar terhadap menurunnya ketahanan dalam menjaga keberlangsungan negara bangsa.

Berbagai wawancara dengan informan di Karimun menunjukkan bahwa orang Karimun secara umum memiliki rasa kebanggaan sebagai orang dan warga negara Indonesia. Namun, secara kritis mereka melihat bahwa dari aspek sosial ekonomi dan penegakan hukum, kondisi kehidupan di Malaysia relatif lebih baik daripada di Indonesia. Temuan penelitian menunjukkan adanya kesenjangan antara pandangan sosial ekonomi dan keterikatan dalam entitas politik. Di samping itu, ditelusuri juga bagaimana ikatan kekerabatan antara orang Melayu-Karimun dan penduduk di Malaysia—dengan tidak mengurangi perasaan keterikatan orang Melayu-Karimun secara politik ke negara Indonesia. Bagian ini akan dilengkapi analisis historis tentang pembentukan rasa nasionalisme yang telah mengakar dalam sejarah perlawanan Kerajaan Bintan, Johor, dan Lingga terhadap kolonialisme Portugis, Belanda, dan Inggris.

Terkait dengan kebanggaan nasional, temuan lapangan menunjukkan adanya dualisme pada kebanyakan masyarakat perbatasan. Pada satu sisi mereka bangga sebagai WNI, namun pada sisi lain sering kali mengakui bahwa kondisi Malaysia lebih baik dari Indonesia. Kebanyakan orang Melayu-Karimun yang pernah bekerja di Malaysia merasa bangga sebagai warga Negara Indonesia karena Indonesia adalah negara besar yang tetap bersatu. Namun, diakui bahwa terkait dengan penegakan hukum oleh aparat pemerintah, keadaan di Malaysia lebih baik daripada di Indonesia. Misalnya, polisi Malaysia di Kukup dan Sei Kuning, pulau terluar Malaysia, sering kali menanyakan identitas orang-orang Indonesia.

Sementara itu, polisi di Indonesia jarang menanyakan identitas warga Malaysia di Karimun.

Tingkat rasa kebangsaan yang dimiliki diduga berkaitan dengan tingkat pendidikan. Menurut penuturan camat Kundur, orang Indonesia yang kurang berpendidikan kebanyakan bekerja sebagai buruh kasar atau bekerja di perkebunan kelapa sawit. Mereka kurang peduli terhadap soal harga diri bangsa dan menjaga nama baik Indonesia karena persoalan sehari-hari yang dihadapinya adalah persoalan kerja keras untuk mempertahankan hidupnya di Malaysia dan keluarganya di Indonesia. Berdasarkan pengamatan, kesempatan kerja yang diminati oleh orang Melayu di Karimun antara lain sebagai PNS dan pegawai honorer. Yang lain memilih bekerja pada perusahaan-perusahaan di FTZ Batam, Bintan, dan Karimun (BBK).

Ada beberapa kasus yang memperlihatkan bahwa rasa kebangsaan sering kali tidak berhubungan dengan kondisi kesejahteraan. Kebanyakan informan yang pernah mengunjungi Malaysia menuturkan bahwa mereka lebih merasa bangga sebagai warga Negara Indonesia walaupun kehidupan di Malaysia lebih maju. Mereka memberikan metafora tentang nasionalisme, yakni “daripada hujan emas di negeri orang, lebih baik hujan batu di negeri sendiri”. Walaupun lebih dekat dengan Malaysia yang lebih maju, para informan lebih mencintai Indonesia dan merasa bagian dari NKRI. Hal ini karena rasa solidaritas dan kekeluargaan di Indonesia relatif lebih tinggi daripada di Malaysia. Realitas yang membedakan antara Indonesia dan Malaysia adalah rendahnya kesadaran masyarakat untuk menaati aturan, seperti membuang sampah dan menjaga kebersihan. Namun, perlakuan pemerintah terhadap warga tempatan jauh lebih manusiawi di Malaysia dibandingkan dengan di Indonesia. Misalnya di kantor Imigrasi Malaysia, warga Malaysia diberikan prioritas untuk masuk terlebih dahulu. Sebaliknya, di Indonesia, warga Malaysia diberikan prioritas daripada warga Indonesia.

Rasa bangga sebagai bangsa Indonesia kadang-kadang tidak selalu berkaitan dengan pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari. Berbagai wawancara menunjukkan bahwa masyara-

kat perbatasan lebih cenderung suka berobat ke kota-kota di Malaysia daripada ke Batam atau Jakarta. Itu karena jaraknya yang lebih dekat dan pelayanannya yang lebih baik. Menjadi tradisi dalam dunia kesehatan Malaysia, bahwa orang sakit yang berasal dari luar negeri dilayani dengan baik dan diprioritaskan, agar kelak di kemudian hari keluarga mereka dapat kembali lagi berobat ke Malaysia. Hal ini mungkin saja tidak berkaitan dengan rasa kebangsaan, tetapi upaya memenuhi kebutuhan dasar di mana Pemerintah Indonesia masih kalah dibandingkan Malaysia.

Meskipun rasa kebangsaan masyarakat perbatasan Karimun relatif masih tinggi, rasa kebangsaan warga keturunan di daerah ini masih perlu dipertanyakan. Kebanyakan informan mengatakan bahwa rasa kebangsaan warga keturunan Tionghoa masih kurang dalam kehidupan sehari-hari. Salah satu indikator, misalnya, mereka lebih gemar menggunakan mata uang dolar Singapura meskipun tinggal di Karimun. Bahkan, sebelum reformasi, terutama tahun 1980-an, warga keturunan Tionghoa kebanyakan menggunakan dolar Singapura sebagai mata uang dalam setiap transaksi. Namun, sejak Reformasi 1998, mereka lebih banyak menggunakan mata uang rupiah. Hal ini memunculkan makna ganda, apakah warga keturunan Tionghoa pada masa Orde Baru tidak memiliki rasa nasionalisme atau tindakan tersebut merupakan bentuk resistensi terhadap rezim Orde Baru.

Indikator lain yang menunjukkan rendahnya rasa kebangsaan warga keturunan Tionghoa di Karimun adalah preferensi mereka untuk melihat siaran TV dari Tiongkok dan Singapura. Hal tersebut sebenarnya dapat dipahami mengingat penguasaan Bahasa Indonesia dari warga keturunan Tionghoa generasi tua tidak sebaik generasi muda. Demikian juga, kalau orang Tionghoa bertemu dengan sesama orang Tionghoa di hadapan orang Melayu-Karimun, mereka lebih suka menggunakan bahasa Tionghoa daripada Bahasa Indonesia. Bagi kebanyakan orang Jawa atau Melayu, hal ini merupakan sesuatu yang mengganggu karena seolah-olah mereka dikesualikan dalam interaksi sehingga menimbulkan rasa saling tidak percaya. Hal ini diperkuat dengan kondisi empiris dominasi ekonomi warga keturunan Tionghoa

di daerah ini. Beberapa informan dari kalangan pemerintah memperlakukan penerbitan surat kabar berbahasa Tionghoa dan pendirian kembali sekolah Tionghoa. Komunitas warga keturunan selalu menonton siaran televisi dan radio yang menggunakan Bahasa Mandarin dan bertempat tinggal di tempat yang mayoritas dihuni warga keturunan Tionghoa. Pembauran mereka masih dirasakan kurang, walaupun beberapa warga keturunan Tionghoa menikah dengan orang Melayu.

Namun, observasi menunjukkan adanya gejala nasionalisme warga keturunan Tionghoa pada masa kini mulai menguat. Hal tersebut ditunjukkan oleh banyaknya warga keturunan Tionghoa yang terjun ke politik praktis atau mendaftar sebagai pegawai negeri sipil. Fenomena ini dapat dimaknai bahwa mereka ingin berpartisipasi dalam pengelolaan negara. Jumlah warga keturunan Tionghoa yang diperkirakan sekitar 15% di Karimun, menetap di daerah sepanjang pantai dan memiliki ruko yang berjajar. Sebaliknya, orang Melayu mendiami bukit-bukit yang lebih tinggi. Sementara itu, para pendatang bertempat tinggal di antara komunitas orang Melayu dan komunitas warga keturunan Tionghoa. Pola ini tidak bersifat mutlak, meskipun memperlihatkan adanya kecenderungan yang demikian. Orang Jawa membentuk kampung-kampung pemukiman seperti Bukit Tiom dan Sidareja karena sebagian besar adalah petani sehingga tinggal berdekatan. Orang Batak tinggal di Poros, sementara orang Padang cenderung berbaur.

Argumen bahwa warga keturunan Tionghoa kurang nasionalis dibandingkan dengan orang Melayu, mendapatkan banyak penolakan. Misalnya, perwira Pos Lanal TNI-AL Karimun mengemukakan bahwa warga keturunan Tionghoa cenderung berbahasa Mandarin, tetapi mereka tetap memiliki rasa kebangsaan. Beberapa siswa keturunan Tionghoa ikut dalam kegiatan Saka Bahari yang diselenggarakan TNI-AL. Para siswa tersebut mengikuti pelajaran baris-berbaris dan perkemahan akhir pekan TNI-AL. Pandangan serupa juga dikemukakan oleh salah seorang aktivis mahasiswa. Ia menuturkan bahwa secara akademik, siswa keturunan Tionghoa itu memahami lebih banyak persoalan geografi dan sejarah Indonesia melalui pelajaran Sejarah, Ilmu

Pengetahuan Sosial, dan PPKn. Mereka juga terlibat sebagai Pasukan Pengibar Bendera Pusaka (Paskibraka) di Karimun setiap 17 Agustus.

Kebanyakan warga keturunan Tionghoa di Karimun masih kurang fasih dalam berbahasa Indonesia. Hal itu disebabkan mereka lebih banyak bergaul dengan komunitas warga keturunan Tionghoa yang jumlahnya relatif besar. Namun, pelajar keturunan Tionghoa yang berasal dari pulau-pulau di sekitar Karimun seperti Kundur, Moro, dan Buru lebih fasih berbahasa Indonesia karena berinteraksi dengan penduduk yang berbahasa Melayu dan jumlah warga keturunan Tionghoa relatif kecil di pulau-pulau tersebut. Bahkan para pelajar keturunan Tionghoa di Karimun kebanyakan tidak mengetahui nama-nama pulau di sekitarnya, termasuk Pulau Bintan dan Kota Tanjung Pinang. Rasa kebangsaan para pelajar keturunan Tionghoa muncul dalam bentuk ikatan emosional. Misalnya, ketika muncul kasus konflik perebutan klaim atas Pulau Sipadan dan Ligatan, kasus klaim budaya reog oleh Malaysia, para pelajar keturunan Tionghoa ikut marah terhadap Malaysia.

Tingginya rasa kebangsaan orang Melayu di daerah Karimun dan sekitarnya dapat ditelusuri dalam sejarah Kabupaten Karimun (Swastiwi, 2001). Pada 1637, angkatan laut Kerajaan Johor di bawah Sultan Abdul Jalil Syah III berhasil menghancurkan armada Portugis di Karimun. Hal itu menandai bangkitnya Kerajaan Melayu Johor di Selat Malaka yang wilayahnya mencapai Riau. Perubahan politik terjadi pada 1784 ketika Belanda menguasai Riau dan melakukan monopoli perdagangan di daerah tersebut (Tarling, 1962). Pendudukan ini telah melemahkan pengaruh Johor terhadap Riau dan menimbulkan perdagangan gelap di Selat Malaka sebagai bentuk perlawanan terhadap monopoli perdagangan Belanda. Belanda kemudian membersihkan para pelaku pedagang gelap dan menyebut mereka perompak laut atau *lanon*. Pulau Karimun, Bintan, dan Batam pada masa lalu terkenal sebagai daerah *lanon* atau bajak laut yang mengancam keamanan Selat Malaka. Motivasi para bajak laut pada masa tersebut tidak hanya berorientasi pada ekonomi, namun sebagai ekspresi rasa patriotisme mereka berjuang melawan penjajah Belanda.

Setelah Belanda menaklukkan Kerajaan Riau-Lingga pada 1874, mantan pembesar Kerajaan Riau-Lingga mengorganisasi perlawanan terhadap Belanda dengan cara memobilisasi para *lanon*. Serangan terhadap kapal-kapal asing yang melewati Pulau Galang, Kundur, Moro, Buru, dan Karimun semakin meningkat sehingga menjadi perhatian pemerintah kolonial Inggris dan Belanda. Pada tahun yang sama, Kapal *Andromache* milik maskapai perdagangan Inggris dibajak di Perairan Pulau Galang. Kemudian Armada Inggris mengirimkan pasukannya menyerang *lanon* di Pulau Galang. Dalam kapal bajak laut tersebut ditemukan dokumen yang menjelaskan bahwa para *lanon* di sekitar Pulau Galang diorganisir oleh Pangeran Haji Abdulrahman bin Haji Idris. Ketakutan terhadap serangan Armada Inggris memaksa Sultan Riau-Lingga menyerahkan kerajaannya di bawah perlindungan Belanda. Traktat London 1824 antara Belanda dan Inggris memisahkan Kerajaan Riau-Lingga di Malaysia dengan Riau Kepulauan karena Singapura dan Semenanjung Malaya menjadi milik Inggris, sedangkan Riau di bawah Belanda (Chuan & Cleary, 2005, 101). Sejak saat itulah konsep perbatasan secara politik dan geografis muncul dan memisahkan komunitas sosial-budaya orang Melayu yang sebelumnya memiliki kerajaan dari Riau sampai Johor.

UPAYA PEMELIHARAAN NASIONALISME NEGARA

Rasa kebangsaan bukanlah sesuatu yang bersifat *taken for granted* atau terjadi dengan sendirinya, tetapi sesuatu yang secara sosial dan politik dikonstruksi oleh institusi-institusi negara melalui proses sosial, yakni upaya-upaya pemeliharaan nasionalisme. Nasionalisme ditanamkan oleh aparat-aparat ideologi negara terhadap masyarakat dengan menggunakan ritual-ritual nasionalisme. Ritus-ritus dalam masyarakat tradisional, menurut Durkheim (1967), bertujuan meningkatkan solidaritas dan integrasi sosial yang dilakukan melalui penciptaan simbol-simbol tertentu. Sebagaimana sebuah ritus dalam masyarakat tradisional, upaya pemeliharaan nasionalisme dilakukan secara berulang-ulang dan diinstitutionalisasi.

Lembaga-lembaga negara telah melakukan upaya yang sistematis dan terencana untuk mengajarkan empat pilar kebangsaan, yaitu Pancasila, UUD 1945, NKRI, dan Bhinneka Tunggal Ika. Institusi pendidikan dari SD sampai SMA, dalam perspektif Gramsci (1971), merupakan salah satu instrumen negara untuk menanamkan ideologinya terhadap masyarakat sipil. Praktik-praktik tersebut secara sosiologis dapat dilihat sebagai ritus-ritus nasionalisme, yang didefinisikan secara teoretis sebagai upacara-upacara menggunakan simbol-simbol untuk menggalang solidaritas suatu kelompok dan sekaligus menjaga integrasi sosial. Implikasi ritus-ritus nasionalisme seperti ini adalah penanaman pengetahuan masyarakat tentang Indonesia yang dipahami dalam konsepsi politik, yaitu NKRI dan simbol-simbolnya.

Upaya pemeliharaan rasa kebangsaan masyarakat perbatasan di Karimun dilakukan melalui institusi pendidikan dasar, yakni pelajaran Pendidikan Kewarganegaraan (PPKN) yang diajarkan kepada siswa sejak kelas IV Sekolah Dasar. Pada masa Orde Baru, materi-materi pada mata pelajaran ini diajarkan melalui Pendidikan Moral Pancasila (PMP) dan Pendidikan Sejarah Perjuangan Bangsa (PSPB). Mata pelajaran ini menjadi penting di daerah-daerah perbatasan karena budaya dari luar negeri menimbulkan efek negatif terhadap kehidupan bermasyarakat, misalnya anak-anak muda sudah tidak menghormati nilai-nilai agama dan adat-istiadat. Generasi muda kebanyakan mengadopsi dan mengikuti gaya hidup seperti yang diperlihatkan oleh media televisi, misalnya kurang menghormati orangtua dan mengikuti gaya hidup hedonisme. Selain persoalan moral, mata pelajaran PPKN mengajarkan Wawasan Nusantara, NKRI, dan lain-lain. Penanaman semangat kebangsaan juga dilakukan di sekolah-sekolah melalui upacara bendera yang diwajibkan setiap hari Senin dengan menyanyikan lagu-lagu wajib nasional. Tradisi upacara bendera ini lebih banyak dilakukan di daerah perbatasan daripada di Jawa—yang hanya dilakukan sekali dalam sebulan. Sosialisasi wawasan kebangsaan di sekolah juga dilakukan aparat TNI dan kepolisian yang sering kali mengunjungi dan berdiskusi dengan anak-anak sekolah di daerah perbatasan dengan topik keamanan lingkungan, narkoba, dan kebangsaan.

Upaya lain untuk meningkatkan rasa nasionalisme warga di daerah perbatasan adalah melalui acara-acara seremonial, terutama peringatan HUT kemerdekaan RI pada setiap tanggal 17 Agustus. Baik dengan cara upacara resmi maupun karnaval yang dilakukan di setiap desa dan kecamatan di daerah perbatasan. Misalnya, warga desa Pongkar, Kecamatan Tebing, Kabupaten Karimun, selalu melakukan karnaval budaya setiap tanggal 17 Agustus dengan mengenakan pakaian adat dari seluruh provinsi di Indonesia. Acara-acara populer seperti ini juga dirayakan oleh masyarakat di tempat lain yang memiliki sifat menghibur sekaligus mengenang perjuangan para pendiri negara. Terlepas dari sifatnya yang dimobilisasi aparat pemerintah, tradisi peringatan kemerdekaan ini sedikit banyak telah menanamkan pentingnya rasa kebangsaan masyarakat perbatasan.

Pemerintah di daerah perbatasan juga berperan dalam memelihara rasa kebangsaan warga meskipun masih bersifat formalistik, elitis, dan artifisial. Kepala bidang Kesbang Kabupaten Karimun menuturkan bahwa Bidang Kesatuan Bangsa Kabupaten Karimun memiliki tiga program utama untuk membangun rasa nasionalisme masyarakat di perbatasan. Ketiga program itu meliputi pendidikan wawasan kebangsaan, pendirian Forum Pembinaan Kebangsaan untuk menjaga kerukunan antarsuku bangsa dan agama, dan mengembangkan kerja sama dengan Dinas Perdagangan untuk kampanye mencintai produksi dalam negeri.

Pendidikan Wawasan Kebangsaan (PWK) adalah suatu komite yang diketuai oleh Sekda, beranggotakan Polres dan tokoh-tokoh keagamaan. Komite bertujuan untuk memajukan wawasan kebangsaan di kalangan generasi muda, terutama mahasiswa dan pelajar. Pembentukan komite ini bersifat *top down*, yakni menindaklanjuti Peraturan Menteri Dalam Negeri 71/2011 tentang PWK. Kegiatannya berupa seminar pembelajaran dari guru PPKN, pemutaran video tentang perlunya pembangunan SDM, SDAL, dan sejarah. Kurikulum pendidikan wawasan kebangsaan yang pada masa Orde Baru jauh lebih baik dengan adanya pendidikan budi pekerti, PMP, dan PSPB sehingga jiwa kebangsaan pada masa

lalu jauh lebih tinggi daripada anak-anak generasi masa sekarang. Perbedaan kurikulum tersebut berimplikasi pada semakin hilangnya secara gradual emosi generasi muda pada romantisme sejarah kebangsaan. Sebagai contoh, siswa masa kini kebanyakan tidak tersentuh emosinya ketika menyanyikan lagu kebangsaan. Kurikulum PWK setelah reformasi yang hanya mencakup PPKN dan pendidikan sejarah dinilai kandungannya kurang mendorong rasa nasionalisme. Bahkan, generasi muda di daerah perbatasan cenderung lebih tertarik pada isu-isu transnasional yang mereka dapatkan melalui media internet.

Forum Pembinaan Kebangsaan (FPK) yang didirikan pada 2012 merupakan wadah informasi yang beranggotakan tokoh-tokoh masyarakat dari berbagai organisasi suku bangsa dan keagamaan. Tugasnya membantu pemerintah mewujudkan kerukunan hidup di Kabupaten Karimun. Dewan FPK terdiri atas Kodim, Polres, Lanal, BIN, dan Kejari. SKPD terdiri atas BPM dan Kesbang, Sosial, Pendidikan, Badan Kesra, dan Ekonomi, serta 4 orang wakil masyarakat yang mewakili 22 organisasi kesukuan dan OKP. Program kegiatan FPK adalah kerja bakti membersihkan lingkungan di Sungai Lahan Barat, Karimun, diikuti masyarakat RT/RW, polisi, dan TNI. Selain itu, FPK juga mengadakan program Sabtu Besar bersama SKPD dan kelompok-kelompok masyarakat membersihkan taman di *coastal areas* pada hari Sabtu pagi. Selanjutnya adalah pembuatan spanduk yang mengimbau masyarakat agar menjaga persatuan dan kesatuan bangsa menjelang Pemilu 2014. Dalam konteks ini, penanaman rasa kebangsaan dilakukan melalui mobilisasi partisipasi Ormas dan OKP dalam kegiatan-kegiatan besar pemerintah dan upacara kenegaraan, seperti peringatan Hari Sumpah Pemuda, Kemerdekaan, Pahlawan, dan Hari Kebangkitan Nasional.

Upaya Pemda Karimun dalam meningkatkan rasa cinta tanah air adalah dengan cara mendorong masyarakat lebih mencintai produk-produk dalam negeri, yakni produk dari masyarakat Karimun sehingga tidak perlu lagi berbelanja ke Kukup, Malaysia—yang produknya berasal dari luar negeri. Dalam kehidupan sehari-hari, ada kecenderungan masyarakat Karimun lebih suka membeli komoditas makanan dari Malaysia

karena kemasannya yang lebih menarik. Selain itu, pemerintah juga mendorong warga untuk bekerja di dalam negeri dengan memberikan mereka pelatihan teknis tertentu. Namun, upaya tersebut tidak berjalan dengan baik. Kebanyakan warga perbatasan Karimun baru bekerja di daerahnya sendiri pada masa sekarang karena banyak investor asing datang ke daerah ini setelah daerah ini menjadi *Free Trade Zone*. Program PNPM Mandiri yang memberdayakan masyarakat petani dan nelayan menyebabkan mereka tidak perlu bekerja di Malaysia.

Pada tataran mikro, pejabat daerah sering kali terlibat langsung dalam pembinaan rasa kebangsaan warganya. Misalnya, seorang camat di daerah ini sering melakukan penyuluhan kepada warganya yang baru pulang dari Malaysia. Camat tersebut mengatakan, “Silakan mencari uang sebanyak-banyaknya di Malaysia, kirim uang itu ke Indonesia dan jangan lupa bahwa kamu masih warga negara Indonesia.” Dalam pertemuan-pertemuan resmi yang melibatkan camat, disarankan untuk memperdengarkan lagu-lagu wajib sehingga rasa kebangsaan warga perbatasan tetap terjaga.

Upaya pemeliharaan rasa kebangsaan di daerah perbatasan juga dilakukan oleh TNI AL secara intensif dan berkelanjutan melalui program nasional cinta bahari lewat lima kegiatan. *Pertama*, latihan selam olah raga cinta bahari oleh para pemuda dan pelajar. Kegiatan ini melibatkan lebih kurang 50 orang pemuda dijadikan sebagai sarana untuk membina rasa nasionalisme. *Kedua*, membina organisasi kepanduan, Saka Bahari, yang diikuti 30 orang pemuda. Mereka dibina untuk menjadi relawan pengamanan laut di sepanjang pantai. Anggota Saka Bahari terdiri atas pelajar SMA, alumni SMA yang telah lulus, pemuda, dan lain-lain. Materi yang diajarkan mencakup pelajaran baris-berbaris, pengetahuan tentang pelayaran dan keterlibatan dalam pelayaran nusantara yang diselenggarakan oleh angkatan laut. Pada 2013, sebanyak 20 orang anggota Saka Bahari dari Karimun mengikuti Pelayaran Nusantara ke Raja Ampat, Papua. *Ketiga*, adanya program Pemuda Bahari, program khusus perkemahan pemuda bahari di Jakarta yang diikuti oleh 30 pelajar dari Karimun.

Keempat, kompetisi bola voli se-Kabupaten Karimun pada hari peringatan pembentukan Kabupaten Karimun. Kompetisi dilakukan untuk mendekatkan Angkatan Laut dengan masyarakat Kabupaten Karimun. Kompetisi ini diikuti oleh empat klub voli se-Kepulauan Riau. *Kelima*, program penanaman pohon bakau dan rehabilitasi pantai di Pulau Tulang, Karimun. Kegiatan ini adalah kegiatan rutin yang sebelumnya dilakukan di Pulau Papan, Leho, Kilang. Tujuan kegiatan ini adalah mewujudkan masyarakat cinta bahari. Kegiatan-kegiatan ini penting menurut TNI-AL karena daerah perbatasan sangat rentan secara sosial politik. Perlu dilakukan pembinaan terhadap pemuda-pemuda yang tinggal di perbatasan agar rasa nasionalisme mereka tinggi.

Upaya pemeliharaan rasa kebangsaan tidak hanya dilakukan oleh pemerintah daerah dan TNI-AL, namun juga kelompok-kelompok warga yang tergabung dalam organisasi non-pemerintah, seperti Komunitas Merah Putih yang bergerak di wilayah Provinsi Riau Kepulauan. Komunitas Merah Putih terdiri atas pelajar, mahasiswa, dan pemuda Kepulauan Riau di Tanjung Pinang yang memiliki perhatian terhadap penanaman wawasan kebangsaan di daerah perbatasan. Komunitas ini berupaya memajukan daerah perbatasan dan memberikan motivasi kepada pemerintah agar terpacu untuk membangun daerah perbatasan. Kegiatan komunitas dilakukan dalam bentuk seminar dan pengajaran wawasan kebangsaan di daerah perbatasan, termasuk Tanjung Batu, Tanjung Balai Karimun, dan Pulau Karimun Anak. Sasaran kegiatan komunitas ini adalah pelajar. Materi yang diajarkan adalah pemahaman terhadap wawasan kebangsaan.

Pada saat ini, kebanyakan anak-anak dari suku laut di Karimun telah belajar di sekolah dan mengetahui Indonesia dengan lebih baik. Ketika ditanyakan oleh Komunitas Merah Putih mengenai Pancasila dan UUD 1945, mereka menjawab pernah mendengarnya, tetapi tidak memahami maknanya. Menurut orang suku laut, garis batas laut internasional tidak diketahui secara pasti, namun pernah mendengar bahwa di situ sebagai daerah perbatasan. Tidak satu pun dari mereka yang mengetahui secara pasti di mana garis batas laut internasional karena tidak menggunakan dan memiliki teknologi GPS. Komunitas Merah Putih

merekomendasikan Pemerintah Daerah bahwa penanaman wawasan kebangsaan hendaknya diikuti oleh peningkatan kesejahteraan orang suku laut yang tinggal di pulau-pulau terluar. Misalnya, melalui pendidikan agar anak-anak suku laut lebih diperhatikan dengan menyediakan sekolah dari SD sampai SMA, diadakan transportasi laut yang memadai untuk mengangkut anak-anak tersebut dari pulau-pulau terluar ke pulau terdekat yang sudah memiliki sekolah. Selain itu, agar komunitas suku laut diberikan fasilitas transportasi laut yang memudahkan mereka berobat ke Puskesmas di pulau terdekat. Wawasan kebangsaan terus-menerus disampaikan di daerah yang sangat membutuhkannya, seperti Pulau Karimun Anak. Dengan cara ini diharapkan meningkatnya kesejahteraan masyarakat perbatasan akan meningkat, demikian pula dengan rasa kebangsaan.

Selain organisasi non-pemerintah, perguruan tinggi juga berperan dalam pembinaan wawasan kebangsaan. Dalam konteks ini, Badan Eksekutif Mahasiswa (BEM) Universitas Karimun ikut berpartisipasi aktif bersama Pemerintah Daerah dan TNI-AL. Misalnya, ikut menyelenggarakan kegiatan-kegiatan yang ditujukan untuk membina nasionalisme, seperti seminar wawasan kebangsaan. BEM berpartisipasi dalam sosialisasi wawasan kebangsaan dan sejarah Indonesia yang diselenggarakan oleh Pemda Karimun. Kegiatan tersebut diselenggarakan di atas kapal yang berlayar mengelilingi Kabupaten Karimun. Para pembicara terdiri atas para pejabat Pemda, TNI-AL, dan Dinas Pemuda dan Olahraga. Mereka mengenalkan nama-nama selat, tanjung, teluk, dan pulau-pulau serta pulau terluar di Karimun.

Sejatinya, rasa cinta tanah air di daerah perbatasan tidak diikuti oleh indoktrinasi terhadap wawasan kebangsaan yang masif. Salah satu gagasan yang muncul adalah menghidupkan kembali Pendidikan Penghayatan dan Pengamalan Pancasila (P4) seperti yang diselenggarakan rezim Orde Baru. Selain itu, hendaknya pembangunan sosial ekonomi tidak hanya terfokus di Pulau Jawa dan DKI Jakarta saja. Perhitungan Dana Alokasi Umum (DAU) sekarang ini kurang memenuhi rasa keadilan masyarakat perbatasan karena hanya memperhitungkan jumlah penduduk. Seharusnya faktor

geografis juga dimasukkan. Misalnya di Provinsi Riau Kepulauan, jarak antara Kota Tanjung Pinang dan Jakarta sama dengan jarak dari Kota Tanjung Pinang ke Natuna. Namun, perhitungan DAU hanya berdasarkan luas wilayah daratan sehingga pembagian DAU Kabupaten Natuna sangat kecil. Demikian juga, wilayah Provinsi Kepri yang hanya memiliki 4% wilayahnya darat mendapatkan alokasi DAU lebih kecil.

Pertanyaannya sekarang, sejauh mana upaya pemeliharaan nasionalisme di daerah perbatasan masih relevan dan diperlukan oleh masyarakat. Pemeliharaan nasionalisme diletakkan dalam konteks negara sejahtera di mana kedaulatan negara bergantung pada upaya pemenuhan kesejahteraan masyarakat (Nurdin, 2011, 21). Rasa kebangsaan masih diperlukan dan harus ditingkatkan di daerah-daerah perbatasan. Nasionalisme harus ditanamkan agar masyarakat perbatasan lebih mencintai Indonesia sebagai entitas politik atau kebudayaan. Penanaman nilai-nilai dan rasa cinta tanah air seharusnya diikuti oleh pengenalan geografi dan kebudayaan Indonesia agar pelajar dan anggota masyarakat lain dapat ikut merasakan makna keindonesiaan.

NASIONALISME DALAM PEMAKNAAN MASYARAKAT

Sebagaimana telah dipaparkan sebelumnya, nasionalisme dan rasa kebangsaan yang dibahas adalah pemaknaan yang didefinisikan oleh negara. Misalnya bahwa nasionalisme identik dengan pengetahuan dan rasa cinta terhadap NKRI. Menjadi tugas aparat negara untuk menyosialisasikan ideologi nasionalisme melalui mobilisasi partisipasi warga negara. Namun, kadang-kadang pemaknaan terhadap rasa kebangsaan yang disosialisasikan hanya sebatas artifisial. Ketidakmampuan pemerintah mengatasi persoalan-persoalan di daerah perbatasan, seperti pendidikan dan kesehatan dasar, transportasi, ketersediaan BBM, menjadikan diskursus nasionalisme dipertanyakan.

Pertanyaan selanjutnya, bagaimanakah masyarakat di perbatasan memahami, memaknai, dan menggambarkan konsep nasionalisme Indonesia dalam kehidupan sehari-hari. Kebanyakan orang awam, yang sebagian besar berpendidikan

menengah ke bawah, memaknai esensi nasionalisme sebagai tersedianya lapangan kerja dan tercukupinya kebutuhan hidup sehari-hari. Selain itu, hakikat nasionalisme juga berupa tersedianya akses pendidikan dan kesehatan bagi warga yang tinggal di pulau-pulau terpencil. *Gap analysis* dalam bagian ini menunjukkan bahwa nasionalisme yang dipahami secara politik akan menemukan maknanya jika diimplementasikan dalam kehidupan sosial ekonomi.

Dalam perspektif kebanyakan mahasiswa di Karimun, Indonesia merupakan negara dengan kebhinnekaan kelompok suku bangsa dan agama, di mana orang Melayu adalah salah satu unsur yang membentuk Indonesia. Nasionalisme adalah upaya mencintai Indonesia yang dilakukan dengan membangun desa, kecamatan, kabupaten, provinsi, dan negara mereka. Perspektif nasionalisme seperti ini berpusat pada akar masyarakat, yaitu pedesaan. Dalam konteks Karimun berarti pembangunan masyarakat pesisir. Upaya membangun keindonesiaan haruslah dimulai dari membangun pendidikan karakter generasi muda agar mereka memahami Pancasila sebagai sendi dasar dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Pembangunan sektor pendidikan secara luas adalah kata kunci dan makna utama nasionalisme kontemporer.

Nasionalisme pada masa kini harus dimaknai sebagai upaya meneruskan perjuangan para *found-ing fathers* dengan cara mengisi pembangunan, memerangi kemiskinan dan kebodohan. Salah seorang informan, guru SD di TBK, Zaenuddin, menuturkan bahwa sekarang adalah era perang melawan ketertinggalan ekonomi dan pendidikan agar harkat dan martabat orang tempatan dihargai. Walaupun kebanyakan orang Indonesia yang bekerja di Malaysia rata-rata mendapatkan 3000 ringgit atau 10 juta rupiah per bulan, dan mampu mengirimkan ke keluarganya di Indonesia 1000 ringgit per bulan, tetapi jarang orang Karimun bekerja di Malaysia dengan gaji sebesar itu. Orang Karimun pada umumnya bekerja musiman selama satu bulan jika tidak bisa bekerja sebagai nelayan dan petani di kampungnya. Rata-rata setiap orang Karimun memiliki saudara atau kerabat yang tinggal di Malaysia, di mana saudaranya menikah dengan orang Malaysia. Bahkan, sebelum tahun

1980, orang Karimun yang bekerja di Malaysia diberikan kemudahan oleh Pemerintah Malaysia memperoleh IC (*Identity Card*).

Nasionalisme di perbatasan diwujudkan dengan meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan sekaligus memperkuat pertahanan nasional. Sebagai bentuk ekspresi rasa kebangsaan, Pemda merencanakan reklamasi pantai dan pendalaman alur laut agar kapal-kapal besar merapat dan bersandar di TBK sehingga Pendapatan Asli Daerah dan dana pembangunan sosial ekonomi meningkat. Namun, rencana ini dilarang Departemen Perhubungan karena melanggar peraturan pemerintah tentang RTRW hutan lindung sekaligus berpotensi melanggar garis batas internasional. Sebagian pejabat Pemerintahan Kabupaten Karimun menganggap pemerintah pusat belum memiliki rasa kebangsaan dengan melarang daerah untuk membangun kekuatannya. Konsep perbatasan sebagai beranda depan masih mendapatkan kendala banyaknya kebijakan Pemerintah Pusat yang belum mendukungnya. Sebagai contoh, peraturan kawasan hutan lindung tidak memperbolehkan perluasan kawasan industri dan pemukiman sehingga solusi kebijakan yang dipilih Pemda Karimun adalah melakukan reklamasi pantai. Sementara, reklamasi pantai juga dilarang oleh Pemerintah Pusat karena daerah reklamasi merupakan hutan mangrove yang berfungsi menjaga ekosistem laut. Pemda Karimun berpandangan bahwa undang-undang nasional seharusnya tidak diberlakukan secara seragam, tetapi harus memperhatikan kondisi daerah yang berbeda satu dengan yang lain.

Walaupun masih terdapat kendala dalam pembangunan sosial ekonomi daerah perbatasan, sebagian besar informan menyetujui bahwa nilai-nilai kebangsaan dan identitas nasional harus tetap ditanamkan kepada masyarakat. Nasionalisme dapat dimaknai sebagai kehidupan yang harmonis dan toleran yang dilandasi nilai-nilai kebangsaan. Pada tataran praktis, seharusnya ada upaya untuk menyosialisasikan nilai-nilai kebangsaan secara luas, meningkatkan kerja sama antaretnis, dan menyelesaikan ketegangan-ketegangan antaretnis. Tingkat toleransi antarkelompok etnis dan agama di Karimun masih cukup tinggi, dan mayoritas penduduk (80%) adalah Melayu-Muslim. Forum

Persatuan Kebangsaan (FPK) telah dibentuk sebagai alat meningkatkan pembauran antarkelempok etnis, dan menjaga kerukunan. Namun, sosialisasi identitas nasional ini tidak akan efektif kalau urusan ekonomi belum selesai. Apabila kebutuhan dasar terpenuhi, barulah orang memikirkan dan memperjuangkan persoalan identitas. Tingkat partisipasi masyarakat dalam upacara besar seperti karnaval bukan ukuran partisipasi, tetapi merupakan hasil mobilisasi. Pendidikan Penghayatan dan Pengamalan Pancasila perlu diselenggarakan kembali untuk menanamkan nilai-nilai kebangsaan dan membangun karakter, budi pekerti, atau jati diri bangsa.

Hasil wawancara dengan sejumlah informan menunjukkan bahwa upaya pemeliharaan rasa kebangsaan dan peningkatan pemahaman wawasan kebangsaan harus diikuti upaya mewujudkan kesejahteraan. Daerah perbatasan pada umumnya adalah daerah tertinggal dalam pembangunan dan kesejahteraan masih jauh dari harapan. Oleh karena itu, nasionalisme kurang menjadi bermakna ketika kesenjangan antara cita-cita kemerdekaan dan realitas masih cukup besar. Yang dibutuhkan oleh masyarakat perbatasan adalah kemudahan akses terhadap pemanfaatan sumber daya dan kesejahteraan. Misalnya, harus disediakan barang-barang dari Jakarta untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Pada masa lalu, komoditas yang diperdagangkan di Karimun sangat tergantung dari Malaysia dan Singapura. Momen yang sangat penting adalah ketika Karimun menjadi kabupaten dan Kepri menjadi provinsi, dan barang-barang serta komoditas perdagangan dari Indonesia masuk ke kawasan ini, misalnya beras, sabun, dan obat-obatan.

Sosialisasi wawasan kebangsaan yang bersifat *top down* sering kali belum efektif untuk memelihara rasa kebangsaan. Menurut pandangan aktivis organisasi non-pemerintah, sosialisasi dari anggota DPD RI dan DPR RI tentang empat pilar kebangsaan dilakukan beberapa kali di TBK dan Kecamatan Kundur pada 2013. Akan tetapi, respons masyarakat belum terlalu antusias. Hal tersebut terlihat dari sedikitnya peserta yang bertanya sesudah ceramah di kampus dan kantor kabupaten yang mengundang tokoh-tokoh

masyarakat. Masyarakat kecil yang tinggal di perbatasan tidak membutuhkan sosialisasi wawasan kebangsaan karena bagi mereka pemenuhan kebutuhan dasar haruslah diprioritaskan. Masalahnya, apakah pemahaman terhadap empat pilar kebangsaan mampu menaikkan taraf hidup rakyat. Dengan demikian, pemerintah disarankan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat yang tinggal di perbatasan daripada menyosialisasikan empat pilar kebangsaan.

Masih banyak suku-suku laut di Karimun yang hidup dalam situasi keterbatasan dan belum diperhatikan dengan serius oleh pemerintah. Misalnya, suku bangsa Duane di Kundur dan orang Mantang di Meral Barat yang taraf ekonominya sangat rendah. Suku bangsa Duane bekerja memulung sampah, mengumpulkan plastik bekas, bekerja sebagai buruh pelabuhan, dan mencuci pakaian. Mereka pada umumnya orang-orang laut yang dipindah ke daratan. Penduduknya ada yang sekolah, tetapi tidak sampai ke tingkat SMP. Selesai SD, mereka bekerja mencari uang membantu orangtuanya karena secara ekonomi mereka sangat kekurangan. Baru sekarang ini ada perhatian dari pemerintah berupa bantuan pembangunan rumah dan beasiswa pendidikan. Suku Laut yang menetap di Pulau Karimun Anak juga mengalami nasib yang sama, perekonomian mereka belum sejahtera. Kalau diajak berbicara wawasan kebangsaan, mereka mengalami kesulitan untuk meresponsnya. Tetapi kalau diajak berbicara tentang masalah uang, mereka mengerti dengan cepat. Demikian juga situasi Suku bangsa Mantang yang menetap di Desa Teluk Stimbul, Kecamatan Meral Barat. Kondisi kesehatan masyarakatnya sangat memprihatinkan karena belum ada Puskesmas dan Posyandu di daerah tersebut. Mereka harus pergi ke Meral Barat yang jaraknya dua puluh kilometer atau ke Puskesmas Tebing dan Tanjung Balai dengan menempuh jalan darat. Anak-anak dari suku ini banyak yang belum bersekolah karena tidak ada SD di daerah tersebut. Untuk bersekolah, mereka harus pergi ke desa lain yang sangat sulit dijangkau, baik melalui jalur darat maupun laut.

Free trade zone di Karimun selama ini diduga belum menguntungkan masyarakat lokal karena lebih banyak menyerap tenaga kerja terampil

dari luar Karimun. Sementara untuk penggunaan bahan-bahan baku industri—seperti besi dan baja—perusahaan-perusahaan asing di Karimun lebih memilih impor dari Malaysia dan Singapura. Hal itu karena besi baja buatan Indonesia yang diproduksi Krakatau Steel di Cilegon dan Medan tidak memenuhi syarat. Walaupun banyak investor asing yang masuk ke Pulau Karimun, penyerapan tenaga kerja belum maksimal karena tidak ada MoU antara Pemda dan perusahaan asing untuk menyerap tenaga lokal. Penerimaan pajak dan retribusi untuk Pemda sangat kecil jumlahnya sehingga tidak menyumbang banyak untuk PAD. Dampak lain adalah pembangunan ekonomi hanya terjadi di Pulau Karimun dan tidak merata di kecamatan pulau lainnya seperti Kundur, Durai, Moro, dan Buru. Pulau Buru tidak memiliki bahan tambang, persediaan ikan yang melimpah, dan tanahnya tidak subur. Sementara Pulau Moro memiliki sumber daya perikanan yang melimpah, namun belum dikelola dengan baik. Pelabuhan yang dibangun pemerintah tidak menggunakan perencanaan yang baik. Kapal dari Batam ke Karimun belum dapat singgah di Pulau Moro karena letaknya yang tidak segaris dalam perjalanan kapal dari Batam ke Karimun. Sebagian besar jalan di kecamatan pulau ini belum diaspal, fasilitas Puskesmas juga belum lengkap, dan SD belum ada di setiap desa yang dibatasi oleh laut. Kemiskinan masih cukup tinggi di Kecamatan Moro dan Buru sehingga sebagian penduduknya bekerja di Malaysia sebagai pekerja musiman.

Orang Karimun tetap menyatu dalam wadah NKRI, namun masyarakat masih kuat untuk mengikuti tradisi budaya Melayu. Silaturahmi masih cukup kuat di kalangan orang Melayu, baik antara orang yang tinggal di Indonesia maupun dengan mereka yang tinggal di Malaysia. Walaupun secara politik sudah berbeda negara, secara sosial budaya masih tetap satu sebagai masyarakat serumpun. Dibandingkan dengan sebelum pemekaran provinsi dan pemekaran kabupaten, Karimun sangat jauh dari Pekanbaru dan tidak diperhatikan pembangunannya. Namun sesudah pemekaran 1999, pelayanan pendidikan ditingkatkan. Pada masa lalu, pendidikan masyarakat belum berkembang karena jumlah SD, SMP, dan SMA serta perguruan tinggi di wilayah ini sangat

terbatas. Pada masa kini, SMAN Tanjung Balai sudah bisa mendapatkan rata-rata NEM tertinggi di Kepri. Salah satu SMP di Kundur menyumbang siswa terbaik Kepri. Bahkan SMA Tanjung Batu sekarang ini mewakili Provinsi Kepri untuk mengikuti lomba cerdas cermat tingkat nasional. Dengan demikian, tingkat pendidikan dan ekonomi Kabupaten Karimun lebih baik dibanding sebelum pemekaran.

Rasa kebangsaan dapat ditanamkan dengan mengusulkan pemerintah untuk berorientasi pada peningkatan kesejahteraan masyarakat. Dengan kata lain, pemerintah harus memberikan perhatian agar kebutuhan masyarakat terpenuhi. Esensi nasionalisme adalah kesejahteraan bagi masyarakat kecil. Menjaga rasa kebangsaan dapat dilakukan dengan meningkatkan kesejahteraan. Oleh karena itu, wawasan kebangsaan tidak berbunyi di masyarakat. Yang sudah berpendidikan mungkin akan mengerti konsep ini, namun bagi mereka yang belum sejahtera, wawasan kebangsaan sebagai konsep, perlu dipertanyakan.

PENUTUP

Berdasarkan paparan di atas, disimpulkan bahwa tingkat pengetahuan masyarakat perbatasan terhadap Indonesia sebagai negara modern yang mempunyai perbatasan laut serta kebanggaan nasional sebagai orang Indonesia semakin meningkat dibandingkan dengan pada masa 1970-an. Hal itu karena perkembangan teknologi informasi dan penanaman rasa kebangsaan masa Orde Baru. Namun, masih terjadi kesenjangan antara pengetahuan tentang Indonesia sebagai negara modern yang memiliki batas-batas teritorial tertentu dan praktik-praktik sosial yang merepresentasikan rasa kebangsaan, misalnya *smuggling* dan *illegal activities*. Hal tersebut terjadi karena keterbatasan kehidupan ekonomi mereka yang masih tertinggal dibandingkan dengan masyarakat yang tinggal di seberang perbatasan.

Pemerintah telah berupaya menanamkan semangat kebangsaan dan nasionalisme kepada masyarakat perbatasan melalui berbagai program. Namun, temuan lapangan mengindikasikan nasionalisme yang didefinisikan dan secara politik dikonstruksi oleh negara, diukur dengan pemahaman terhadap wawasan kebangsaan, belum

berbunyi dalam realitasnya. Atau bisa dikatakan kurang relevan dengan konteks sosial ekonomi masyarakat perbatasan. Dengan kata lain, pemeliharaan rasa kebangsaan melalui ritus-ritus nasionalisme belum diikuti upaya pemeliharaan kesejahteraan masyarakat perbatasan. Upaya pemeliharaan rasa kebangsaan dapat dilakukan dengan mengakomodasi dan memberikan ruang bagi perkembangan identitas dan kebudayaan masyarakat perbatasan dalam bingkai rumah Indonesia.

Martinez (1994) mengklasifikasikan empat tipe wilayah perbatasan berdasarkan konteks sejarahnya, yaitu *alienated borderland* (tidak terjadi aktivitas lintas batas), *coexistent borderland*, *interdependent borderland* (saling bergantung), dan *integrated borderland* (daerah perbatasan yang terintegrasi). Merujuk pada pandangan Martinez, hubungan antara Indonesia dan Malaysia atau Indonesia dengan Filipina dapat dilihat sebagai *interdependent borderland*, yakni hubungan saling tergantung. Sebagai contoh, Malaysia menyediakan lapangan kerja, sedangkan Indonesia menyediakan tenaga kerja. Dalam hubungan yang saling bergantung ini, nasionalisme di daerah perbatasan relatif masih kuat secara politik, namun keterikatan dalam hubungan ekonomi dan kultural juga sama kuatnya.

BIBLIOGRAFI

- Adorno, T. W., Frenkel-Brunswik, E., Levinson, D. J. & Sanford, R. N. (1969). *The authoritarian personality*. New York: W.W. Norton Company.
- Anderson, B. (1991). *Imagined communities: Reflection on the origin and spread of nationalism*. London: Verso.
- Bakker, R. (2012). *Pembinaan nasionalisme generasi muda di wilayah perbatasan Indonesia dengan Timor Leste melalui pendidikan kewarganegaraan*. Disertasi doktor, Universitas Pendidikan Indonesia.
- Chuan, G. K. & Cleary, M. (2005). *Environment and development in the straits of Malacca* (Vol. 10). Routledge.
- Coenders, M. (2001). *Nationalistic attitudes and ethnic exclusionism in a comparative perspective: an empirical study toward the country and ethnic immigrants in 22 countries*. Doctoral dissertation, Catholic University Nijmegen, 2001.

- Durkheim, E. (1967). *The elementary of the religious life*. New York: Free Press.
- Gramsci, A. (1971). *Selections from the prison notebooks of Antonio Gramsci: Ed. and Transl. by Quintin Hoare and Geoffrey Nowell Smith*. G. Nowell-Smith, & Q. Hoare (Eds.). International Publishers.
- Hayase, S Non, D. M. & Ulaen, A. J. (1999). *Silsilah/tarsilas and historical narratives in Sarangani bay and Davao gulf regions, South Mindanao, Philippines, and Sangihe-Talaud Islands, North Sulawesi, Indonesia*. Kyoto: Center for South-east Asian Studies, Kyoto University.
- Kleinpenning, G. & Hagendoorn, L. (1993). Forms of racism and the cumulative dimension of ethnic attitudes. *Social Psychology Quarterly*, 56, (1), 21–36.
- Lapian, A. B. (2003). Pengantar. Dalam A. J. Ulaen, *Nusa Utara: dari lintasan niaga ke daerah perbatasan*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Lapian, A. B. (2009). *Orang laut, bajak laut, raja laut. Sejarah kawasan Laut Sulawesi abad XIX*. Komunitas Bambu. Jakarta: EFEQ, KITLV, ANRI, UGM, dan UNPAD.
- Latcheva, R. (2010). Nationalism versus patriotism, or the floating border? National identification and ethnic exclusion in post-communist Bulgaria. *Journal of Comparative Research in Anthropology and Sociology*, 1 (2), 187–216.
- Martinez, O. J. (1994). *Border people: Life and society in the US-Mexico borderland*. Tucson: University of Arizona Press.
- Marx, K. (1844). On the Jewish questions. In Andy Blunden & Matthew Grant dalam *Deutsch-Französische Jahrbücher*. Diakses dari www.marxist.org diakses pada 30 Juni 2008.
- Nainggolan, P. P (eds.). (2004). *Batas wilayah dan situasi perbatasan Indonesia: ancaman terhadap integritas teritorial*. Jakarta: Tiga Putra Utama.
- Nilasari, F. D., Suprihatini, T., Lukmantoro, T., & Widagdo, M. B. (2014). Representasi nasionalisme warga perbatasan Kalimantan Barat dalam film (Analisis Semiotika pada Film Tanah Surga... Katanya). *Interaksi Online*, 3(3), e-journal Universitas Diponegoro.
- Noor, F. (2013). Negara dan kedaulatan politik. Dalam M. Noveria (ed.), *Kedaulatan negara di wilayah perbatasan: Tinjauan multidimensi* (pp. 97–138). Jakarta: PPK-LIPI.
- Nurdin, M. F. (2011). *Kedaulatan di wilayah perbatasan: perspektif kesejahteraan sosial*. Bandung: Puslitbang KPK LPPM Unpad.
- Parengkuan, F. E. W. (1984). *Sejarah dan kebudayaan lima suku bangsa asli di Sulawesi Utara*. Manado: Fakultas Sastra, Universitas Sam Ratulangi.
- Rarahita, M. N. (2013). *Pemaknaan nasionalisme pada masyarakat Kalimantan Timur di wilayah perbatasan Malaysia dalam foto cerita jurnalistik. analisis semiotika foto cerita jurnalistik tentang semangat nasionalisme masyarakat di wilayah perbatasan Indonesia dengan Malaysia dalam media online www. antarafoto.com*. Disertasi doktor pada Universitas Katolik Atma Jaya Yogyakarta (UAJY).
- Suparlan, P. (2002). Menuju masyarakat Indonesia yang multikultural. *Jurnal Anthropologi Indonesia*, 69, 16–21.
- Swastiwi dkk. (2001). *Sejarah daerah Karimun*. Tanjung Balai Karimun: Dinas Pendidikan.
- Tarling, N. (1962). *Anglo-Dutch rivalry in the Malay world 1780–1824*. St Lucia: University of Queensland Press.
- Tagliocozzo, E. (2005). *Secret trades, porous borders: smuggling and states along a Southeast Asian frontier 1865–1915*. New Haven & London: Yale University Press.
- Tirtosudarmo, R. (2005). Wilayah perbatasan dan tantangan Indonesia abad 21. Dalam R. Tirtosudarmo & J. Habba (eds), *Dari Entikong sampai Nunukan* (pp.1–14). Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Todosijevic, B. (1998). *Relationships between authoritarianism and nationalist attitudes*. Paper presented at symposium: Authoritarianism and prejudices in an international and inter-generational perspective, CEU (Central European University), Budapest). http://www.personal.ceu.hu/students/98/Bojan_Todosijevic/ENYEDI/OSIRIS1.pdf (Diakses 10 November 2010)
- Ulaen, A.J., Wulandari, T. & Tangkilisan, Y.B.T. (2012). *Sejarah wilayah perbatasan Miangas-Filipina 1928–2010; Dua nama satu juragan*. Jakarta: Gramata Publishing.
- Wadley, R. L. (2002). Border studies beyond Indonesia: A comprehensive perspective. *Jurnal Antropologi Indonesia*, XXVI, 67, 1–11.

MEMBANGUN POROS MARITIM MELALUI PELABUHAN

Latif Adam dan Inne Dwiastuti

Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia

E-mail: latif_adam@yahoo.com.au; innedwiastuti@yahoo.com

Diterima: 1-9-2015

Direvisi: 3-9-2015

Disetujui: 12-9-2015

ABSTRAK

Tulisan ini menganalisis peran dan kinerja pelabuhan di Indonesia sebagai determinan penting dalam mendukung visi Indonesia menjadi negara maritim yang kuat. Pelabuhan memegang peranan penting untuk mendukung konektivitas dan peningkatan daya saing perekonomian Indonesia. Kinerja pelabuhan akan memengaruhi efisiensi dalam proses produksi dan distribusi. Dengan menggunakan metode analisis deskriptif, tulisan ini menunjukkan bahwa meskipun memegang peranan penting dalam perekonomian Indonesia, pelabuhan di negeri ini ternyata masih jauh tertinggal dibanding dengan negara-negara lain dalam hal kuantitas dan kualitasnya. Dari perspektif kebijakan, tantangan utamanya adalah mereformasi peranan dan posisi pemerintah dalam pembangunan dan pengelolaan pelabuhan. Dalam hal ini, pemerintah, idealnya, perlu mengambil tiga langkah berikut. Pertama, mendesain kembali peraturan dan kebijakan untuk mendorong partisipasi sektor swasta. Kedua, memperkuat implementasi Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pengadaan Lahan dengan melibatkan pemerintah daerah dalam proses eksekusi pembebasan lahan. Ketiga, mempersiapkan secara lebih matang proyek-proyek pelabuhan yang akan ditawarkan kepada sektor swasta.

Kata Kunci: pelabuhan, negara maritim, sektor swasta, tantangan kebijakan

ABSTRACT

This paper analyses the role and performance of the Indonesia's seaports as a vital determinant to support Indonesia's vision to be a strong maritime country. Seaports play an important role to promote connectivity and improve competitiveness of the Indonesian economy. Their performance will affect efficiency in the production and distribution processes. By using descriptive analysis, it was found that despite playing an important role in the Indonesian economy, the performance of the Indonesia's seaports still lag behind other countries in terms of their quantities and their qualities. Main policy challenge that need to be addressed is to reform the role and the position of the government in the development and management of the seaports. In this context, the government should ideally take several actions as follows. First, redesigning rules and regulations to promote private sector participation. Second, strengthening the implementation of Law No. 2 of 2012 on Land Procurement by involving Local Government in the execution of land acquisition. Third, preparing a more comprehensive feasibility documents for specific seaport projects that will be offered to the private sector.

Keywords: seaports, maritime country, private sector, policy challenges

DDC: 337, 383.9, 387.1, 380

LATAR BELAKANG

Komitmen Pemerintahan Joko Widodo-Jusuf Kalla untuk mendorong Indonesia menjadi poros maritim dunia memberi harapan terjadinya perbaikan kuantitas dan kualitas pelabuhan. Pelabuhan menjadi simpul penting untuk membangun teritorial maritim yang kuat. Pelabuhan

berperan sebagai katalis untuk merangsang pertumbuhan sektor ekonomi, seperti industri, perdagangan, dan pariwisata (Oblak dkk., 2013). Pelabuhan juga bisa digunakan sebagai sarana mendorong peningkatan pendapatan negara dan menjadi titik temu antarmoda transportasi serta gerbang penghubung interaksi sosial-ekonomi antar pulau/negara (Ducruet & Horst, 2009). Dengan

demikian, baik atau buruknya kondisi pelabuhan menjadi faktor penentu terbangunnya poros maritim yang kuat melalui peningkatan daya saing, efisiensi proses produksi dan distribusi serta terbangunnya integritas dan konektivitas sistem perekonomian.

Sayangnya, pelabuhan di Indonesia belum dikelola secara ekonomis dan efisien. Akibatnya, pelabuhan belum secara optimal berperan sebagai pendorong daya saing perekonomian nasional (Sudarmo, 2012). Tingkat okupansi tambatan kapal (57,6%), rata-rata waktu persiapan perjalanan pulang (*turn around*) (81,9 jam), dan waktu kerja sebagai persentase waktu *turn around* (2,4%) masih berada di bawah standar internasional¹. Ini mengindikasikan bahwa kapal-kapal terlalu banyak menghabiskan waktu di tempat tambatan kapal atau mengantri di luar pelabuhan (Setiono, 2010, 47). Karena itu, biaya pelabuhan di Indonesia relatif lebih mahal dibanding dengan biaya pelabuhan di negara-negara ASEAN lain (Patuntru dkk., 2007; Setiono, 2010). Misalnya, biaya pelabuhan (*terminal handling charge*) untuk kontainer standar 45 di Indonesia (Tanjung Priok) adalah 255 dolar Amerika per kontainer, lebih mahal dibandingkan di Singapura (243 dolar Amerika), Malaysia (173 dolar Amerika), Thailand (155 dolar Amerika), dan Filipina (138 dolar Amerika) (Bappenas, 2015, 91).

Dominannya peran negara (melalui BUMN) dalam pengaturan, pembangunan, dan pengelolaan layanan pelabuhan menjadi salah satu faktor yang menghambat upaya peningkatan efisiensi pelabuhan. Dominannya peran negara memunculkan monopoli pemerintah yang membuat pengelolaan pelabuhan menjadi tidak efisien karena tidak ada persaingan. Monopoli juga menutup partisipasi sektor swasta untuk berpartisipasi dalam pembangunan dan pengelolaan pelabuhan (LPEM, 2005; Setiono, 2010). Tertutupnya partisipasi sektor swasta membawa dampak negatif yang signifikan terhadap penurunan kualitas dan kuantitas pelabuhan untuk mendukung peningkatan daya saing perekonomian. Ini terjadi karena

¹ Standar internasional untuk tingkat okupansi tambatan kapal adalah 65%, rata-rata waktu persiapan perjalanan pulang (*turn around*) adalah 57,3 jam, dan waktu kerja sebagai persentase waktu *turn around* adalah 6,9% (Setiono, 2010, 47).

kemampuan keuangan negara untuk membangun dan memperbaiki infrastruktur cenderung menurun seiring tekanan fiskal sebagai akibat tingginya biaya utang, subsidi, dan transfer dana ke daerah yang cenderung meningkat setiap saat (Adam, 2012).

Penguatan pelaksanaan program *Public Private Partnership* (PPP) sejak 2007 dan terbitnya UU No. 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran menjadi *starting point* untuk mereformasi sistem pengaturan, pembangunan, dan pengelolaan pelabuhan. PPP dan UU Pelayaran memiliki semangat untuk menghapus monopoli pemerintah dan membuka kesempatan sektor swasta berpartisipasi dalam pembangunan dan pengelolaan pelabuhan. Partisipasi sektor swasta diharapkan tidak saja menjadi sumber pembiayaan pembangunan infrastruktur pelabuhan, tetapi juga membuka iklim persaingan pengelolaan pelabuhan ke arah yang lebih sehat.

Tujuan utama tulisan ini adalah menganalisis kondisi dan kinerja pelabuhan di Indonesia. Ada tiga hal yang dibahas dalam tulisan ini, yaitu 1) peran dan kinerja pelabuhan dalam mendorong perekonomian Indonesia, 2) tantangan utama dalam pembangunan dan pengelolaan pelabuhan, 3) rekomendasi yang sebaiknya dilakukan Pemerintah Indonesia merespons permasalahan dan tantangan utama dalam pembangunan dan pengelolaan pelabuhan.

PENGUATAN PERAN DAN FUNGSI PELABUHAN

Menurut UU No. 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat berkegiatan pemerintah dan perusahaan. Secara fisik, pelabuhan dipergunakan sebagai tempat kapal berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang. Dengan demikian, pelabuhan pada umumnya berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran serta kegiatan penunjang pelabuhan lain.

Sebagai salah satu prasarana transportasi, pelabuhan memiliki peran strategis untuk mendukung sistem transportasi karena menjadi titik

simpul hubungan antardaerah/negara. Selain itu, pelabuhan menjadi tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi (Oblak dkk., 2013, 84). Dengan demikian, pelabuhan memiliki fungsi sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi. Secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik tempat berlangsungnya interaksi antarpengguna (masyarakat), termasuk interaksi yang terjadi karena adanya aktivitas perekonomian (Berkoz & Tekba, 1999, 11; Derakhshan, 2005, 66).

Selain berfungsi secara sosial dan ekonomi, pelabuhan juga penting dari sisi politis (Indrayanto, 2005, 3). Artinya, dengan peran strategisnya sebagai pusat interaksi yang mempunyai nilai ekonomi dan urat nadi dinamika sosial-budaya suatu bangsa, pelabuhan mempunyai nilai politis yang sangat strategis untuk dijaga dan dipertahankan eksistensi dan kedaulatannya. Aturan-aturan pengelolaan pelabuhan yang berdaulat, transparan, aman, dan tidak diskriminatif terhadap perusahaan asing serta dilakukan secara efektif dan efisien akan meningkatkan sisi politis yang positif bagi suatu negara tempat pelabuhan itu berada.

Secara konseptual, pelabuhan memiliki tiga fungsi strategis. *Pertama*, sebagai *link* atau mata rantai. Maksudnya, pelabuhan merupakan salah satu mata rantai proses transportasi dari tempat asal barang/orang ke tempat tujuan. *Kedua*, sebagai *interface* (titik temu), yaitu pelabuhan sebagai tempat pertemuan dua moda transportasi, misalnya transportasi laut dan transportasi darat. *Ketiga*, sebagai *gateway* (pintu gerbang), yaitu pelabuhan sebagai pintu gerbang suatu daerah/negara. Dalam kaitan dengan fungsinya sebagai *gateway*, tidak terlalu mengherankan jika setiap kapal yang berkunjung ke suatu daerah/negara maka kapal itu wajib mematuhi peraturan dan prosedur yang berlaku di daerah/negara tempat pelabuhan tersebut berada (Wijoyo, 2012, 15–6).

Lebih dari itu, sebagai pusat kegiatan ekonomi, pelabuhan biasanya juga memberikan layanan untuk lima kegiatan berikut. *Pertama*, pelayanan kapal (labuh, pandu, tunda, dan tambat). *Kedua*, *handling* bongkar muat (peti kemas,

curah cair, curah kering, general cargo, ro-ro). *Ketiga*, embarkasi dan debarkasi penumpang. *Keempat*, jasa penumpukan (general cargo, peti kemas, tangki-tangki, silo). *Kelima*, *bunkering* (mengisi perbekalan seperti air kapal, BBM). *Keenam*, *reception*, alat, lahan industri. *Ketujuh*, persewaan, alat, lahan industri (Pelindo, 2013).

Beragamnya fungsi dan layanan yang disediakan pelabuhan membuat pelabuhan sering dianalogikan sebagai sebuah sistem. Sistem pelabuhan mendapat dukungan paling tidak dari tiga subsistem pendukung utama, yaitu 1) penyelenggaraan atau *port administration/port authority*, yakni pemerintah/kementerian perhubungan dan 16 institusi pemerintah lainnya, 2) perusahaan atau *port business*, yakni PT Pelindo dan pengguna jasa pelabuhan atau *port users*, yaitu sektor swasta, seperti eksportir, importir, dan 3) perusahaan angkutan khusus pelabuhan (Indrayanto, 2005; Wijoyo, 2012). Dengan demikian, bisa tidaknya pelabuhan menjalankan fungsi dan menyediakan beragam layanan akan sangat bergantung pada sinergi dan interaksi dari ketiga subsistem seperti tersebut di atas.

Keharusan mengintegrasikan tiga subsistem (penyelenggaraan, perusahaan, dan penggunaan) membuat upaya untuk meningkatkan kinerja pelabuhan cenderung kompleks. Upaya tersebut perlu melibatkan peran lintas institusi sektoral dan membutuhkan konsep, perencanaan, program, dan strategi implementasi yang komprehensif dan matang. Selain itu, konsistensi, transparansi, dan kesamaan persepsi di antara *stakeholders* (pemangku kepentingan) merupakan kunci penting proses integrasi ketiga subsistem. Oleh karena itu, menyusun kerangka regulasi yang mampu mengatur mekanisme dan hubungan kerja di antara *stakeholders* dari setiap subsistem menjadi penting untuk memfasilitasi proses integrasi.

Terlepas dari permasalahan di atas, agar dapat berfungsi dan mampu memberikan layanan dengan efisien, pelabuhan harus kompetitif dan memenuhi beberapa persyaratan. *Pertama*, hubungan yang mudah antara transportasi air dan darat, seperti jalan raya dengan kereta api sehingga distribusi barang dan penumpang dapat dilakukan dengan cepat. *Kedua*, kedalaman dan

lebar alur yang cukup. *Ketiga*, berada pada wilayah yang memiliki daerah belakang yang subur atau memiliki populasi tinggi. *Keempat*, tersedia tempat untuk membuang sauh selama kapal menunggu untuk merapat ke dermaga atau mengisi bahan bakar. *Kelima*, dilengkapi dengan tempat untuk reparasi kapal. *Keenam*, tersedianya fasilitas bongkar muat barang/penumpang serta fasilitas pendukungnya (Wijoyo, 2012, 22–3).

Namun, penting untuk dikemukakan bahwa kompetitif atau tidaknya suatu pelabuhan tidak hanya dipengaruhi oleh persyaratan-persyaratan tersebut, tetapi juga oleh konektivitasnya dalam suatu mata rantai pasokan (*supply chain*) (Carbone & De Martino, 2003, 310; Kent, 2012, 22). Ini berarti bahwa risiko suatu pelabuhan kehilangan daya saing dan penggunaannya tidak hanya disebabkan oleh kekurangan infrastruktur pendukung, tetapi juga sistem logistik dan mata rantai pasokan (De Langen & Chouly, 2004). Karena itu, integrasi pengelolaan pelabuhan dengan sistem logistik dan mata rantai pasokan menjadi penting untuk mempertahankan daya saing pelabuhan (De Langen, 2004; Van Der Lugt & De Langen, 2005; Ducruet, 2006; Ducruet & van der Horst, 2009).

Agar bisa terintegrasi dengan sistem logistik dan mata rantai pasokan, pelabuhan membutuhkan reformasi dalam hal regulasi dan pengelolaan (Van Niekerk, 2009). Reformasi regulasi dan pengelolaan ini, paling tidak memiliki tiga tujuan strategis (Farrell, 2011). *Pertama*, mengurangi atau menghilangkan sama sekali aturan dan regulasi yang menghambat persaingan pembangunan dan pengelolaan pelabuhan. *Kedua*, menciptakan aturan-aturan yang bisa mendorong iklim yang kondusif untuk persaingan. *Ketiga*, memfasilitasi transisi yang mengarah ke iklim bersaing yang sehat.

Sejalan dengan hal di atas, pemerintah perlu mereposisi perannya dalam pengelolaan dan pembangunan pelabuhan. Pemerintah harus fokus pada pembuatan kebijakan dan peraturan yang mendukung mekanisme pasar dan persaingan yang sehat. Pemerintah harus menghindari intervensi langsung, menjadi regulator, dan wasit yang adil. Jika mungkin, pemerintah harus melakukan deregulasi, menghapus monopoli terselubung,

dan menentukan secara jelas batas, fungsi, dan kewenangan entitas pelabuhan sehingga meningkatkan kepastian usaha dan mendorong peran serta swasta dalam investasi (Kent, 2012).

Di beberapa negara, termasuk Indonesia, upaya mereposisi peran pemerintah dan mereformasi regulasi serta pengelolaan pelabuhan dilakukan sejalan dengan implementasi program *public private partnership* (PPP) (Farrell, 2011; Oblak dkk., 2013). Selain mendorong terciptanya iklim persaingan yang sehat, PPP di sektor pelabuhan juga bermanfaat dikaitkan dengan dua pertimbangan. *Pertama*, keinginan untuk merangsang perekonomian daerah di lingkungan pelabuhan. *Kedua*, pengurangan dan penghematan pengeluaran pemerintah untuk membiayai investasi di sektor pelabuhan (Acciario, 2004, 31).

Berkaitan dengan pengurangan dan penghematan pengeluaran pemerintah, baik di negara maju (*developed countries*) maupun berkembang (*developing countries*), terdapat indikasi bahwa kebutuhan dana untuk membangun dan mengelola infrastruktur pelabuhan sering kali melebihi ketersediaan dana yang dimiliki pemerintah. Misalnya, di Indonesia pada APBNP 2015 anggaran untuk pembangunan pelabuhan dialokasikan Rp10,2 triliun. Padahal hasil penghitungan Bappenas (Prihartono, 2015, 59–60) menunjukkan bahwa kebutuhan dana untuk pembangunan pelabuhan pada tahun itu mencapai Rp66,8 triliun. Ini berarti bahwa Pemerintah Indonesia memiliki kemampuan keuangan yang sangat terbatas untuk membiayai pembangunan dan pengelolaan infrastruktur pelabuhan yang dibutuhkan untuk mendukung dinamika dan kemajuan perekonomian.

Sama seperti yang dilakukan pada jenis infrastruktur lain, pelaksanaan program *Public Private Partnership* (PPP) sektor pelabuhan dilakukan dengan mendorong partisipasi sektor swasta dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan—tadinya merupakan tanggung jawab dan hanya dilakukan pemerintah (Kim dkk., 2011). Untuk mendorong partisipasi swasta, pemerintah membentuk kelembagaan dan menciptakan aturan (*legal framework*) yang jelas. Hal itu diharapkan bisa membantu sektor swasta yang terlibat untuk mengurangi ketidakpastian

dan mengurangi *cost of doing bussiness*. Sejalan dengan itu, pemerintah juga menawarkan beragam insentif fiskal dan non-fiskal. Insentif fiskal contohnya keringanan atau pembebasan pajak, dukungan penjaminan untuk meminimalisasi risiko, dan kompensasi pengelolaan dalam kurun waktu yang lebih panjang. Sebaliknya, insentif non-fiskal misalnya pembebasan lahan (Kim dkk., 2011).

Pengalaman beberapa negara, seperti Korea Selatan (Kim dkk., 2011) dan Kroasia (Oblak dkk., 2013), menunjukkan bahwa pelaksanaan PPP sektor pelabuhan berjalan efektif karena pemerintah kedua negara itu mampu menciptakan iklim berkompetisi yang sehat dan *fair* bagi sektor swasta. Selain aktif menawarkan proyek-proyek infrastruktur pelabuhan kepada sektor swasta, Pemerintah Korea Selatan dan Kroasia mampu merancang kebijakan dan aturan PPP secara jelas dan mudah dipahami. Sejalan dengan itu, khususnya di Korea Selatan, implementasi PPP mendapat dukungan dengan terbangunnya rancangan institusi yang solid. Misalnya, struktur organisasi dan peraturan mengenai PPP dibangun berdasar hierarki yang jelas dan tegas. Struktur dan peraturan seperti itu memudahkan bekerjanya mekanisme institusi untuk mengatasi beberapa permasalahan, seperti adanya tumpang tindih peraturan ataupun munculnya perbedaan kepentingan (ego sektoral) di antara satu institusi sektoral dengan institusi sektoral yang lain.

Pada gilirannya, bekerjanya mekanisme institusi PPP, seperti yang terjadi di Korea Selatan, membuat sektor swasta yang berpartisipasi di sektor pengelolaan dan pembangunan infrastruktur pelabuhan mampu meminimalkan risiko dan ketidakpastian serta menekan *cost of doing bussiness*. Sebagaimana ditekankan Kim dkk. (2011), hal itu membuat pasar PPP untuk pengelolaan dan pembangunan infrastruktur pelabuhan menjadi terbangun secara solid dan sistematis (*mature market*). Artinya, pada satu sisi, pasar PPP mampu menarik keterlibatan sektor swasta karena memberikan keuntungan (*return on investment*) yang optimal. Pada sisi lain, pemerintah dan pengguna infrastruktur pelabuhan juga mendapatkan manfaat dan pelayanan yang baik dari keterlibatan sektor swasta.

PERFORMA PELABUHAN DI INDONESIA

Berdasarkan statusnya, terdapat tiga jenis pelabuhan di Indonesia. *Pertama*, pelabuhan komersial (diusahakan) yang dikelola oleh empat BUMN, yaitu Pelabuhan Indonesia (Pelindo) I, II, III, dan IV. Pelabuhan jenis ini memberikan fasilitas pelayanan secara komersial terhadap kapal yang memasuki wilayah pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang dan penumpang. Sebagai pengelola, Pelindo memiliki hak monopoli dan otoritas penuh untuk menjadi operator sehingga mendominasi penyediaan layanan di pelabuhan komersial.

Kedua, pelabuhan nonkomersial (tidak diusahakan) yang dikelola oleh unit pelaksana teknis/satuan kerja pelabuhan di lingkungan Kantor Wilayah Kementerian Perhubungan. Pembinaan teknis operasional pelabuhan nonkomersial dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Fungsi dan peran pelabuhan ini sama seperti pelabuhan komersial, tetapi fasilitas yang dimiliki tidak selengkap pelabuhan komersial.

Ketiga, pelabuhan swasta yang melayani kebutuhan khusus suatu perusahaan, baik swasta maupun BUMN, khususnya industri pertambangan, minyak dan gas, perikanan, dan kehutanan. Kebanyakan pelabuhan khusus memiliki fasilitas yang hanya sesuai untuk satu atau sekelompok komoditas (seperti bahan kimia) dan memiliki kapasitas terbatas untuk mengakomodasi kargo pihak ketiga. Namun, beberapa pelabuhan khusus memiliki fasilitas yang sesuai untuk beragam komoditas. Selain itu, di beberapa pelabuhan khusus, Pelindo diberi tanggung jawab sebagai otoritas yang mengatur pelabuhan sektor swasta.

Terlepas dari status dan jenisnya, pelabuhan berperan sangat penting bagi perekonomian Indonesia. Pelabuhan menjadi simpul penting dalam proses lalu lintas orang. Informasi statistik menunjukkan pada periode 1995–2012, seiring dengan semakin intensnya mobilitas orang dari satu pulau (tempat) ke pulau (tempat) lain, penumpang yang menggunakan pelabuhan tumbuh dengan rata-rata 5,9% per tahun, meningkat dari 19 juta pada tahun 1995 (9,6 juta berangkat dan 9,4 juta datang) menjadi 50,3 juta pada 2012

(26,1 juta berangkat dan 24,2 juta datang) (BPS, 2013, 53).

Selain itu, pelabuhan juga berperan sangat penting dalam proses ekspor-impor. Statistik Perdagangan Luar Negeri BPS (2014) memperlihatkan pada 2013, dari total nilai ekspor sebesar 182,01 miliar dolar AS, sekitar 95,8% dilakukan melalui pelabuhan. Pada tahun yang sama, sekitar 92,7% dari total impor sebesar 185,65 miliar dolar AS masuk melalui pelabuhan. Dengan demikian, pelabuhan menjadi gerbang utama bagi Indonesia untuk melakukan interaksi perdagangan secara global (Tabel 1).

Informasi statistik juga memperlihatkan pada 2013 Indonesia memiliki 129 pelabuhan ekspor dan 102 pelabuhan impor. Namun, ekspor dan impor cenderung terkonsentrasi di 10 pelabuhan besar. Sekitar 63,5% dari total ekspor dan 82,4% dari total impor memang dilakukan melalui 10 pelabuhan besar. Tanjung Priok di Jakarta menjadi kontributor terbesar dalam mendorong ekspor dan impor. Proporsi ekspor yang keluar dan impor yang masuk melalui Tanjung Priok masing-masing 23,9% (dari total ekspor) dan 45% (dari total nilai impor) (Tabel 1).

Seiring terjadinya perubahan konstelasi perekonomian global, interaksi ekspor dan impor Indonesia dengan pasar global juga mengalami perubahan yang signifikan. Sebelumnya, ekspor

dan impor Indonesia lebih banyak dilakukan dengan Amerika Serikat dan negara-negara Eropa. Karena itu, pergerakan kontainer Indonesia juga banyak tertuju ke dan dari kedua kawasan itu.

Namun, pesatnya perkembangan ekonomi di negara-negara Asia, yang sebelumnya dimotori Jepang dan *newly industrial economies* (Singapura, Hongkong, Korea Selatan, dan Taiwan) serta munculnya Tiongkok dan India sebagai kekuatan ekonomi baru, menjadikan ekspor dan impor Indonesia lebih banyak dilakukan dengan negara-negara Asia. Misalnya, sampai Juli 2015, sebesar 56,4% dari total ekspor Indonesia atau senilai 9.786,7 juta dolar AS tertuju ke negara-negara Asia (ASEAN 20,4%, Tiongkok 9,9%, Jepang 9,9%, India 9,2%, Korea Selatan 4,2%, Taiwan 2,9%). Pada waktu yang bersamaan, 68,3% dari total impor yang masuk ke Indonesia atau senilai 7.782,2 juta dolar AS berasal dari negara-negara Asia (Tiongkok 24%, ASEAN 21,9%, Jepang 11,7%, Korsel 5,5%, Taiwan 2,8%, India 2,4%). Karena itu, tidak mengherankan jika pergerakan kontainer dari dan ke pelabuhan-pelabuhan di Indonesia lebih banyak berasal dari dan ke pelabuhan kawasan Asia. Hampir 70% pergerakan kontainer dari pelabuhan Indonesia menuju ke pelabuhan di Kawasan Asia (Henrikus, 2012, 4). Karena itu, upaya meningkatkan konektivitas antara pelabuhan di Indonesia dan pelabuhan di negara-negara Asia (*Asian connectivity*) akan

Tabel 1. Kontribusi 10 Besar Pelabuhan terhadap Total Ekspor dan Impor Indonesia, 2013

Pelabuhan Ekspor	Kontribusi terhadap Ekspor (%)	Pelabuhan Impor	Kontribusi terhadap Impor (%)
Tanjung Priok	23,9	Tanjung Priok	45,0
Dumai	8,1	Tanjung Perak	10,1
Tanjung Perak	7,3	Cilacap	5,5
Bontang	6,6	Balikpapan	4,2
Belawan	4,6	Merak	3,9
Samarinda	3,1	Tanjung Emas	3,3
Tanjung Emas	2,7	Batu Ampar	2,9
Banjarmasin	2,5	Belawan	2,8
Kotabaru	2,4	Tuban	2,4
Batu Ampar	2,3	Cigading	2,4
Total Ekspor (USD Miliar)	182,01	Total Ekspor (USD Miliar)	185,65

Sumber: Diolah dari BPS, 2014.

meningkatkan keuntungan ekonomi bagi Indonesia—juga negara-negara Asia.

Sebagai negara kepulauan, pelabuhan juga menjadi jalur utama dalam proses perdagangan (bongkar-muat) antarpulau di wilayah Indonesia. Namun, khususnya untuk proses muat barang, tidak ada pelabuhan yang berperan sangat dominan dalam proses muat barang. Proses muat barang antarpulau relatif terdistribusi di seluruh pelabuhan (tabel 2). Karena itu, kontribusi 10 besar pelabuhan terhadap proses muat barang antarpulau relatif kecil, hanya 1,9%.

Pola yang berbeda dengan proses muat barang terlihat dalam proses bongkar barang antarpulau. Meskipun tidak sedominan seperti pada kasus ekspor-impor, ada sepuluh besar pelabuhan berperan cukup signifikan. Sebesar 37,9% dari total bongkar barang antarpulau dilakukan di sepuluh besar pelabuhan. Banjarmasin menjadi kontributor utama dalam proses bongkar barang. Proses bongkar barang yang dilakukan di Pelabuhan Banjarmasin adalah 20,7% dari total bongkar barang di seluruh pelabuhan di Indonesia.

Pola muat dan bongkar barang antarpulau yang berbeda muncul karena beberapa kemungkinan. *Pertama*, pelabuhan bongkar barang berperan sebagai *hub* bagi daerah sekitarnya. Misalnya, di

Pelabuhan Banjarmasin proses bongkar barang yang biasanya didominasi dari sektor industri pengolahan, tidak hanya untuk memenuhi kebutuhan masyarakat Banjarmasin (Kalimantan Selatan), tetapi juga untuk memenuhi kebutuhan masyarakat di Kalimantan Tengah. Poin pentingnya adalah jika berperan sebagai *hub* maka fasilitas pelayanan dan perlengkapan pelabuhan termasuk kedalaman pelabuhan harus memenuhi persyaratan tertentu sehingga bisa disinggahi kapal dengan bobot cukup besar. Dalam kaitan ini, pertimbangan *scale of economies* untuk menyesuaikan bobot dan kapasitas kapal dengan jumlah barang yang bisa diangkut (*load factor*) menjadi isu penting.

Kedua, komoditas primer kemungkinan menjadi muatan utama di pelabuhan muat barang. Secara ekonomi, komoditas primer hasil sumber daya alam memang akan lebih ekonomis jika dimuat di pelabuhan yang dekat dengan sumbernya (Derakhsan dkk., 2005). Sebagian besar daerah menjadikan komoditas primer—termasuk hasil perkebunan—sebagai andalan utama dalam proses perdagangan antarpulau. Implikasinya, pelabuhan di setiap daerah menjadi tempat favorit untuk melakukan proses muat barang. Hal ini yang kemudian membuat distribusi muat barang di 10 besar pelabuhan cenderung merata.

Tabel 2. Kontribusi 10 Besar Pelabuhan dalam Proses Bongkar-Muat Barang Antarpulau di Indonesia, 2012

Pelabuhan Muat Barang	Kontribusi terhadap Muat (%)	Pelabuhan Bongkar Barang	Kontribusi terhadap Bongkar (%)
Tanjung Priok	0,46	Banjarmasin	20,67
Dumai	0,37	Tanjung Priok	5,46
Balikpapan	0,28	Balikpapan	3,07
Panjang	0,23	Belawan	1,73
Teluk Bayur	0,15	Tanjung Emas	1,56
Banjarmasin	0,14	Teluk Bayur	1,20
Palembang	0,11	Panjang	1,10
Tanjung Perak	0,06	Dumai	1,09
Makassar	0,06	Batam	1,09
Batam	0,03	Samarinda	0,92
Total Muat Barang (000 Ton)	312.599	Total Bongkar Barang (000 Ton)	327.715

Sumber: Diolah dari BPS, 2013.

Perannya sebagai pintu gerbang utama dalam proses naik-turun penumpang, bongkar muat ekspor-impor, dan perdagangan antarpulau membuat pelabuhan memberikan beragam manfaat bagi perekonomian Indonesia—juga bagi daerah sekitar pelabuhan. Selain membuka lapangan pekerjaan untuk masyarakat—khususnya bagi mereka yang bertempat tinggal di sekitar pelabuhan, peningkatan lalu lintas penumpang, kegiatan ekspor-impor, dan perdagangan antarpulau melalui pelabuhan akan berdampak terhadap peningkatan pajak dan pendapatan negara. Demikian halnya kegiatan ekspor-impor dan perdagangan antarpulau melalui pelabuhan berperan sangat penting dalam mendorong tingkat konsumsi dan produksi.

Namun, daya saing pelabuhan di Indonesia berada pada posisi yang masih belum optimal untuk mendukung kemajuan perekonomian Indonesia. Pada periode 2009/2010–2014/2015, posisi daya saing pelabuhan di Indonesia memang mengalami perbaikan dari peringkat 95 (dari 133 negara yang disurvei) menjadi peringkat 77 (dari 144 negara yang disurvei). Akan tetapi, posisi daya saing itu masih lebih rendah dibandingkan daya saing pelabuhan di beberapa negara ASEAN yang menjadi kompetitor utama Indonesia, seperti Singapura, Malaysia, dan Thailand. Daya saing pelabuhan di Indonesia hanya lebih baik

daripada pelabuhan di Vietnam, Kamboja, Filipina, Myanmar, dan Laos (Tabel 3).

Dibandingkan jenis infrastruktur lain, indeks daya saing pelabuhan di Indonesia juga relatif masih tertinggal. Misalnya, secara keseluruhan, daya saing infrastruktur yang ada di Indonesia berada pada peringkat 72 dari 144 negara yang disurvei. Demikian halnya, daya saing rel kereta api (41), bandar udara (64), dan jalan raya (72) relatif lebih baik dibandingkan daya saing pelabuhan. Daya saing pelabuhan hanya relatif lebih baik dibandingkan daya saing pasokan listrik yang memiliki peringkat 84 (*World Economic Forum*, 2014/2015).

Kuantitas dan kualitas pelabuhan yang belum terbangun secara baik menjadi faktor utama yang membuat daya saing pelabuhan di Indonesia relatif masih rendah. Dari segi kuantitas, pada periode 2008–2012, jumlah pelabuhan sebenarnya bertambah sebanyak 34 pelabuhan. Namun, pertambahan itu terjadi dalam kategori pelabuhan non-komersial yang dikelola pemerintah. Pada periode 2008–2012, pelabuhan komersial yang dikelola PT Pelindo justru berkurang sebanyak 2 pelabuhan (Tabel 4).

Sebagaimana bisa dilihat di Tabel 4, pada 2012, total pelabuhan yang dikelola PT Pelindo dan Pemerintah berjumlah 673. Sementara itu, garis pantai di Indonesia mencapai angka 81.000 km (Arief, 2011). Dengan demikian, rasio pelabuhan terhadap panjang garis pantai di Indonesia adalah satu pelabuhan untuk setiap 120 km. Di Thailand dan Jepang, rasio pelabuhan terhadap panjang garis pantai masing-masing 1 pelabuhan untuk setiap 50 km dan 11 km garis pantai.

Dari sisi kualitas, pelabuhan di Indonesia semuanya masih belum dilengkapi infrastruktur pendukung dan struktur pengelolaan yang memadai. Misalnya, dalam kaitan dengan infrastruktur, banyak pelabuhan yang belum dilengkapi dengan perlengkapan navigasi, bongkar muat, dan *maintenance equipment* (seperti alat pengeruk) yang memadai. Akibatnya, kapal yang berlayar di pelabuhan-pelabuhan tertentu harus menanggung risiko dan biaya operasional yang lebih tinggi dibandingkan berlabuh di pelabuhan yang dilengkapi perlengkapan memadai.

Tabel 3. Peringkat Daya Saing Pelabuhan di Negara ASEAN, 2009/2010–2013/2014

Negara	2009/2010	2014/2015
Singapura	1	2
Malaysia	19	19
Brunei	42	49
Thailand	47	54
Indonesia	95	77
Vietnam	99	88
Kamboja	89	97
Filipina	112	101
Myanmar	-	125
Laos	-	129

Keterangan: Tahun 2009/2010 mencakup 133 negara, sedangkan 2014/2015 mencakup 144 negara

Sumber: *World Economic Forum, The Global Competitiveness Index 2009/2010 dan 2013/2014*

Tabel 4. Perkembangan Pelabuhan di Indonesia yang Dikelola PT. Pelindo dan Pemerintah, 2008–2012

Pihak Pengelola	2008	2012
PT. Pelindo		
Kelas Utama	4	4
Kelas I	13	17
Kelas II	12	19
Kelas III	13	15
Kelas IV	13	7
Kelas V	24	7
WILKER	25	33
Total	104	102
Pemerintah		
Kelas Utama	0	0
Kelas I	1	5
Kelas II	0	20
Kelas III	6	161
Kelas IV	20	0
Kelas V	161	0
WILKER	346	385
Total	534	571

Sumber: Diolah dari BPS, 2013.

Regulasi dan struktur pengelolaan pelabuhan juga berkontribusi terhadap tingginya risiko dan biaya operasional. Saat ini terdapat 17 institusi yang beroperasi di pelabuhan dan ke-17 institusi itu memiliki aturan dan kewenangan sendiri-sendiri. Sayangnya, tidak ada sinergi dan koordinasi dari ke-17 institusi itu. Tidak jarang aturan dari satu institusi cenderung tumpang tindih dengan aturan dari institusi lain. Sementara itu, pelaksanaan *the National Single Window* sebagai suatu mekanisme integrasi proses perizinan ekspor-impor ternyata belum mencakup seluruh dokumen yang dibutuhkan untuk melakukan kegiatan ekspor-impor. Akibatnya, eksportir dan importir dipaksa mengeluarkan biaya dan menghadapi risiko yang lebih tinggi dalam proses pengurusan ekspor dan impornya.

Selain itu, beberapa regulasi yang ditujukan untuk menyelesaikan satu masalah justru menimbulkan masalah baru karena kurang jelas serta bersifat multitafsir. Misalnya, untuk meningkatkan efisiensi dan memperkuat manajemen pelabuhan yang kompetitif serta *fair*, pemerintah meluncur-

kan UU No. 17/2008 mengenai Pelayaran, dengan tujuan akhir mengatur pemisahan kewenangan regulator dan operator pelabuhan. Selama ini, Pelindo berperan ganda, yakni tidak hanya sebagai operator, tetapi juga regulator pelabuhan. Peran ganda ini membuat pelabuhan menjadi ladang monopoli, tidak kompetitif, dan gagal menarik minat swasta untuk terlibat dalam pengelolaan dan bisnis di pelabuhan.

Menurut UU No. 17/2008, Otoritas Pelabuhan (OP) sebagai regulator merupakan institusi pemerintah tertinggi di pelabuhan. Oleh karena itu, sudah seharusnya jika OP memiliki otoritas penuh untuk mengatur, mengontrol, dan melakukan supervisi dalam proses pemanfaatan lahan dan perairan pelabuhan. OP juga harus memiliki kewenangan memonitor dan mengevaluasi beberapa isu strategis, seperti kapasitas pelabuhan, standar kinerja, dan aturan keluar-masuk kapal.

Tidak adanya aturan untuk mendukung pelaksanaan UU No. 17/2008 (*implementing regulation*) mengakibatkan OP tidak mampu menjalankan perannya sebagai regulator tertinggi di pelabuhan. Misalnya, OP tidak bisa terlibat dalam tata kelola pemanfaatan lahan pelabuhan karena ada anggapan bahwa UU No.17/2008 hanya mengatur wilayah perairan pelabuhan. OP juga belum bisa terlibat dalam penentuan standar tarif karena tarif masih dianggap sebagai wilayah bisnisnya Pelindo. Singkatnya, UU No. 17/2008 belum mampu sepenuhnya meningkatkan efisiensi dan memperkuat manajemen pelabuhan yang kompetitif serta *fair*. Demikian halnya, Pelindo masih memiliki akar yang kuat untuk melakukan praktik-praktik monopoli.

Munculnya UU mengenai Pemerintah Daerah (No. 22/1999 yang kemudian direvisi menjadi No. 32/2004) di satu sisi, dan dianulirnya PP No. 69/2001 tentang Kepelabuhan oleh Mahkamah Agung (MA) di sisi yang lain, menjadi awal perebutan hak pengelolaan pelabuhan antara Pelindo-Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Sebanyak 57 Pemerintah Kabupaten/Kota berinisiatif untuk melibatkan diri secara langsung dalam pengelolaan pelabuhan nasional dan internasional. Permasalahannya adalah kapasitas, kemampuan, dan profesionalitas Pemerintah Daerah untuk mengelola pelabuhan dengan skala

nasional dan internasional masih menjadi tanda tanya besar.

Dengan kapasitas, kemampuan, dan profesionalitas yang meragukan, keterlibatan langsung Pemerintah Daerah dalam pengelolaan pelabuhan skala nasional dan internasional akan meningkatkan *cost of doing business* yang membebani perusahaan. Rata-rata *dwelling time* yang dibutuhkan pengusaha di pelabuhan Indonesia cenderung meningkat dari 4,9 hari pada Oktober 2010 menjadi 6 hari pada Agustus 2011 (Salcedo & Sandee, 2012), dan kemudian 7–8 hari pada Oktober 2013 (Adam, 2013). *Dwelling time* itu lebih lama dibandingkan di Thailand (4 hari), Malaysia (4 hari), dan Singapura (1,1 hari) (Adam, 2013, 47).

Bagi pengusaha (eksportir dan importir), peningkatan *dwelling time* memberi dampak yang tidak menguntungkan. *Pertama*, industri yang berorientasi ekspor menghadapi ketidakpastian akibat keterlambatan sehingga mengurangi daya saing produk Indonesia di pasar ekspor. *Kedua*, bertambahnya *dwelling time* juga meningkatkan biaya logistik yang membebani pengusaha (Salcedo & Sandee, 2012). Tidak mengherankan jika rasio biaya logistik terhadap biaya produksi di Indonesia relatif masih tinggi (17%), jauh lebih tinggi dibandingkan di Jepang (5%), Malaysia (8%), Filipina (7%), dan Singapura (6%) (Adam, 2013, 47).

Selain belum terbangunnya koordinasi yang solid dari masing-masing instansi yang tergabung dalam otoritas pelabuhan, relatif masih lamanya *dwelling time* juga merupakan akibat dari kuantitas (jumlah) dan kualitas SDM pengelola pelabuhan. Keterbatasan jumlah personel membuat mereka tidak mampu melakukan inspeksi dan memproses perizinan secara efisien dan efektif. Lebih dari itu, menurut Hidayat dkk. (2014), penempatan personel pengelola pelabuhan yang terbatas dari sisi jumlah juga sering tidak didasarkan pada standar kualifikasi yang jelas. Posisi untuk kegiatan teknis justru diisi personel non-teknis atau sebaliknya. Akibatnya, tidak semua personel mampu bekerja secara profesional dan tepat waktu.

TANTANGAN KE DEPAN: *PUBLIC PRIVATE PARTERSHIP* (PPP) SEBAGAI SALAH SATU SOLUSI

Dalam bidang pelabuhan, komitmen Pemerintahan Joko Widodo-Jusuf Kalla untuk mendorong Indonesia menjadi poros maritim, dilakukan melalui skema pembangunan pelabuhan tol laut. Pada prinsipnya, rencana pembangunan pelabuhan tol laut ini mengembangkan, mendesain ulang, dan mempercepat eksekusi tiga agenda yang telah disusun oleh Pemerintahan SBY-Boediono, tetapi tidak terimplementasi secara optimal. *Pertama*, merevitalisasi Pelabuhan Bitung di Sulawesi Utara dan Pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatra Utara agar bisa berperan sebagai pelabuhan internasional baru (*International Hub Ports/IHP*) untuk wilayah Timur dan Barat Indonesia. Revitalisasi diharapkan membuat kedua pelabuhan ini mampu memberikan pelayanan terjadwal terhadap kapal-kapal berukuran besar (sampai dengan 3.000 TEUS) sehingga bisa menekan biaya logistik menjadi lebih murah.

Kedua, untuk mengurangi beban pelabuhan yang saat ini telah berperan sebagai IHP, seperti Pelabuhan Tanjung Priok (Jakarta), Tanjung Perak (Surabaya), dan Belawan (Medan), melalui *fast track programme* Pemerintah Joko Widodo-Jusuf Kalla juga akan mempercepat pengembangan Pelabuhan Kalibaru Utara (Tanjung Priok), Teluk Lamong (Tanjung Perak), dan Belawan Baru (Belawan). Ketiga pelabuhan dalam *fast track programme* saat ini kondisinya memang sudah mengalami kelebihan beban (*over capacity*) tidak saja untuk melayani perdagangan ekspor-impor (Tabel 1), tetapi juga perdagangan antarpulau (Tabel 2). Misalnya, saat ini Pelabuhan Tanjung Priok menangani lebih dari 6 juta TEUS peti kemas, padahal kapasitas ideal pelabuhan itu hanya sampai dengan 5 juta TEUS peti kemas (Salcedo & Sandee, 2012)

Ketiga, untuk memperkuat konektivitas maritim secara nasional, pemerintah juga berencana mengembangkan 24 pelabuhan pengumpul dalam 5 tahun ke depan. Pelabuhan yang masuk dalam program ini adalah Banda Aceh, Belawan, Pangkal Pinang, Kuala Tanjung, Dumai, Panjang, Batam, Padang, Tanjung Priok, Cilacap, Tanjung Perak, Lombok, Kupang, Banjarmasin, Ponti-

anak, Palangka Raya, Maloy, Bitung, Makassar, Ambon, Halmahera, Sorong, Jayapura, dan Merauke.

Upaya merealisasikan program-program pembenahan pelabuhan tersebut bukanlah suatu hal yang mudah untuk dilakukan. Pelabuhan adalah proyek yang masuk dalam kategori mahal meskipun pasca-kebijakan pengurangan subsidi BBM pemerintah memiliki sedikit keleluasaan untuk menambah belanja infrastruktur. Namun, tambahan anggaran itu tidak akan cukup karena pemerintah juga memiliki tanggung jawab untuk membangun dan membenahi jenis infrastruktur sosial-ekonomi lain.

Mahalnya biaya pembenahan infrastruktur sangat jelas terlihat apabila kita mengamati kebutuhan dana untuk tiga pelabuhan dalam *fast track programme*. Dana yang dibutuhkan untuk menyelesaikan pembangunan Pelabuhan Kali-baru Utara Rp11,8 triliun, Teluk Lamong Rp3,8 triliun, dan Belawan Baru Rp1,4 triliun. Dengan demikian, kebutuhan dana untuk membangun dan membenahi ketiga pelabuhan itu adalah Rp16,6 triliun. Secara umum, sebagaimana dikemukakan Prihartono (2015), kebutuhan dana untuk membenahi seluruh pelabuhan dalam skema tol laut hampir mencapai angka Rp700 triliun.

Selain dana, keahlian (*expertise*), profesionalisme, dan kapasitas institusi pemerintah untuk merencanakan, mengeksekusi, dan mengelola pembangunan pelabuhan masih menjadi pertanyaan. Sudah menjadi rahasia umum, pemerintah seringkali mengalami kesulitan untuk menyalurkan belanja infrastruktur secara tepat waktu dan tepat jumlah. Akibatnya, realisasi belanja infrastruktur cenderung berjalan sangat lambat hampir setiap tahun.

Struktur belanja infrastruktur yang dikelola pemerintah juga mengandung beragam permasalahan. Adam mengutip hasil diskusi antara Pengurus Gabungan Pengusaha Konstruksi (Gapensi) dan Tim Penelitian Infrastruktur P2E-LIPI Tahun 2012 menyebutkan bahwa alokasi belanja pembangunan infrastruktur banyak juga yang terserap ke pos-pos pembayaran jasa konsultan, biaya perencanaan, dan *monitoring* serta supervisi. Pengurus Gapensi itu mengungkapkan bahwa anggaran pembangunan proyek

infrastruktur yang benar-benar dialokasikan ke fisik infrastruktur sendiri tidak pernah mencapai 100%, tetapi proporsinya secara rata-rata hanya ada di kisaran 60% (Adam, 2012, 119).

Berkaca dari beberapa permasalahan di atas, mengajak keterlibatan sektor swasta, melalui *program public private partnership* (PPP), dalam membangun dan membenahi pelabuhan tol laut menjadi salah satu alternatif penting. Selain karena pertimbangan keterbatasan kemampuan keuangan negara, sektor swasta memiliki keahlian, profesionalisme, dan kapasitas yang lebih baik untuk membangun infrastruktur secara transparan, efektif, dan efisien (Kim dkk., 2011; Oblak dkk., 2013). Oleh karena itu, keahlian, profesionalisme, dan kapasitas yang dimiliki sektor swasta bisa menjadi modal untuk membangun dan membenahi pelabuhan.

Namun, upaya untuk menarik keterlibatan sektor swasta dalam pembangunan pelabuhan tidak cukup hanya dengan melakukan *Indonesia Infrastructure Summit* seperti yang selama ini dilakukan hampir setiap tahun. *Indonesia Infrastructure Summit* memang penting sebagai forum sosialisasi dan promosi proyek-proyek pelabuhan kepada sektor swasta. Akan tetapi, Pemerintah Joko Widodo-Jusuf Kalla harus bergerak lebih dari itu dengan melakukan beberapa langkah penting sebagai berikut.

Pertama, mendesain ulang kebijakan dan aturan PPP agar lebih jelas dan mudah dipahami oleh sektor swasta. Selain itu, pelaksanaan PPP perlu mendapat dukungan dari terbangunnya kapasitas institusi yang solid. Dalam kaitan ini, Indonesia bisa mengikuti langkah Korea Selatan (Kim dkk., 2011) dengan membangun PPP-Centre. Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur (KPPI) ataupun *memorandum of understanding* di antara Kementerian Keuangan-Bappenas-BKPM terbukti tidak terlalu efektif untuk mempercepat pembangunan infrastruktur, termasuk pelabuhan, melalui skema PPP. Sejalan dengan itu, struktur organisasi dan peraturan mengenai PPP perlu dibangun berdasar hierarki yang jelas dan tegas. Kondisi seperti ini memudahkan bekerjanya mekanisme institusi (*institutional mechanism*) untuk mengatasi beberapa permasalahan, seperti adanya tumpang tindih peraturan

atau munculnya perbedaan kepentingan (ego sektoral) di antara para pemangku kepentingan.

Kedua, pemerintah telah meluncurkan Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 mengenai Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum. Pemerintah juga telah merancang petunjuk teknis untuk mendukung implementasi UU itu (Peraturan Presiden No. 71 Tahun 2012) yang secara rinci mengatur tata cara pengadaan tanah untuk kepentingan umum dari tahapan perencanaan, tahapan persiapan, tahapan pelaksanaan, sampai dengan penyerahan hasil. Namun, karena minimnya dukungan pemerintah daerah dalam proses pembebasan lahan, kedua aturan hukum itu belum secara optimal mempermudah pembangunan pelabuhan. Karena alasan politis, ada indikasi bahwa pemerintah daerah sering kali lepas tangan dan tidak mau terlibat “konflik” dengan masyarakat dalam proses pembebasan lahan untuk proyek-proyek infrastruktur yang diinisiasi pemerintah pusat, meskipun proyek itu akan memberikan manfaat secara ekonomi terhadap daerahnya (Adam, 2012, 110). Proses negosiasi pembebasan lahan dengan warga masyarakat di sekitar lokasi pelabuhan, seperti yang terjadi di Pelabuhan Kalibaru Utara dan Bitung, berjalan lambat dan lebih banyak muatan spekulatifnya. Lambatnya proses pembebasan lahan membuat pihak swasta menghadapi ketidakpastian dan risiko mengenai biaya dan waktu pembebasan lahan. Oleh karena itu, pemerintah daerah perlu diberi tanggung jawab dan peran yang lebih besar dalam proses pembebasan lahan.

Ketiga, Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) pembangunan beberapa pelabuhan ternyata banyak yang belum selesai. Belum selesainya AMDAL mengindikasikan bahwa proyek infrastruktur pelabuhan—juga infrastruktur lain yang ditawarkan kepada sektor swasta—tidak dipersiapkan secara matang. Hal itu kemungkinan karena Penanggung Jawab Proyek Kerja sama (PJPK) di Kementerian /Lembaga/Pemerintah Daerah atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN)/Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) belum berpengalaman mempersiapkan proyek yang akan ditawarkan kepada sektor swasta. PJPK lebih terbiasa mempersiapkan proyek-proyek yang akan didanai oleh APBN/

APBD. Dengan pertimbangan biaya konsultan untuk melakukan studi kelayakan relatif mahal maka dalam pembuatan studi kelayakan, PJPK melakukannya asal-asalan dengan muatan yang cenderung lebih teknis. Padahal, selain masalah teknis, di dalam dokumen studi kelayakan sektor swasta membutuhkan informasi mengenai isu-isu yang berkaitan dengan masalah lingkungan, hukum, ekonomi dan keuangan, risiko, kebutuhan dan dukungan yang akan diberikan pemerintah serta masalah yang kemungkinan muncul bila sektor swasta terlibat dalam proyek PPP.

Keempat, proyek pembangunan pelabuhan termasuk kategori *high risk*. Artinya, tingkat pengembalian investasi pembangunan (*rate of return on investment*) pelabuhan relatif rendah, berdurasi sangat panjang, dan memiliki tingkat eksternalitas relatif tinggi. Oleh karena itu, sudah sewajarnya jika pemerintah memberikan insentif pada sektor swasta untuk meminimalisasi munculnya risiko. Salah satu insentif yang diinginkan sektor swasta adalah jaminan penggantian biaya investasi dari pemerintah jika proyek pembangunan pelabuhan tersendat di tengah jalan. Misalnya, pengadaan lahan yang terhambat atau proyek didemo oleh masyarakat setempat sehingga tidak bisa berlanjut.

Selain itu, rendahnya tingkat pengembalian investasi dari proyek-proyek pembangunan pelabuhan membuat sektor swasta menginginkan adanya jaminan mengenai *viability gap*. Artinya, pada satu sisi, tingkat pengembalian investasi dari proyek-proyek pembangunan pelabuhan yang ditawarkan kepada sektor swasta berada pada level 14%-an. Namun pada sisi lain, sektor swasta menghitung agar mereka mendapat keuntungan yang layak sehingga tingkat pengembalian investasi harus berada pada level 18%-an. Untuk menarik minat sektor swasta, di beberapa negara, kesenjangan itu biasanya ditanggung oleh negara melalui skema *viability gap*. Pemerintah sebenarnya telah mengalokasikan *viability gap fund* di dalam APBN. Sayangnya, alokasi biaya *viability gap fund* ini relatif masih sangat kecil sehingga belum mampu sepenuhnya menarik minat sektor swasta.

Penyederhanaan prosedur perizinan untuk berinvestasi di sektor pelabuhan juga sangat

diperlukan untuk menarik partisipasi sektor swasta. Saat ini prosedur perizinan masih relatif kompleks dan membutuhkan waktu yang relatif lama. Sektor swasta membutuhkan waktu selama 743 hari dan harus memiliki 17 jenis perizinan sebelum bisa berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan (*Kompas*, 2015).

PENUTUP

Pelabuhan menjadi simpul penting untuk mengembangkan poros maritim yang kuat melalui perannya sebagai determinan peningkatan daya saing, efisiensi proses produksi dan distribusi serta integritas dan konektivitas sistem perekonomian. Namun, kuantitas dan kualitas pelabuhan di Indonesia belum tertata secara baik. Akibatnya, pelabuhan memiliki kinerja yang belum efisien dan terkelola secara ekonomis sehingga pelabuhan belum mampu secara optimal mendukung kemajuan dan daya saing perekonomian Indonesia.

Komitmen Pemerintahan Joko Widodo-Jusuf Kalla untuk mendorong Indonesia menjadi poros maritim dunia memberi harapan terjadinya perbaikan kuantitas dan kualitas pelabuhan. Upaya memperbaiki kuantitas dan kualitas pelabuhan tidak saja membutuhkan dana yang besar, tetapi juga keahlian (*expertise*) dan profesionalisme yang tinggi. Dalam konteks ini, upaya menarik sektor swasta untuk berpartisipasi dalam penataan kuantitas dan kualitas pelabuhan menjadi penting dilakukan.

Beberapa langkah ideal perlu dilakukan Pemerintah Joko Widodo-Jusuf Kalla untuk meningkatkan partisipasi sektor swasta dalam pembangunan pelabuhan. *Pertama*, merancang ulang kebijakan dan aturan PPP agar lebih jelas dan mudah dipahami oleh sektor swasta. *Kedua*, memperkuat implementasi Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 mengenai Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum dengan melibatkan pemerintah daerah dalam eksekusi pembebasan lahan. *Ketiga*, mempersiapkan secara lebih matang proyek-proyek pelabuhan yang akan ditawarkan pada sektor swasta. *Keempat*, menyediakan beragam insentif fiskal dan nonfiskal.

PUSTAKA ACUAN

- Adam, L. (2012). The roles and problems of infrastructure in Indonesia. *Economic and Finance in Indonesia*, 60, (1), 105–126.
- Adam, L. (2013). *Dinamika daya saing perekonomian Indonesia*. Paper dipresentasikan pada refleksi akhir tahun Kedeputusan IPSK-LIPI. Jakarta. 23 Desember.
- Acciaro, M. (2004). *Private sector financing of container terminal infrastructure*. Rotterdam: Erasmus University.
- Arief, Z. (2011). *Pelaksanaan tender dalam pembangunan infrastruktur*. Paper dipresentasikan pada Seminar Hukum Nasional. Jakarta. 20 Juli.
- Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional. (2015). *Biaya pelabuhan*. Investasi Perencanaan Makro.
- Berkoz, L. & Tekba, D. (1999). *The role of ports in the economic development of Turkey*. Paper dipresentasikan pada seminar 39th European Congress of the Regional Sciences Association. Dublin. 23–27 Agustus.
- Biro Pusat Statistik. (2014). *Statistik perdagangan luar negeri 2013*. Jakarta: BPS.
- Biro Pusat Statistik. (2013). *Statistik perhubungan 2012*. Jakarta: BPS.
- Carbone, W. & De Martino, M. (2003). The changing role of ports in supply chain management: an empirical analysis. *Maritime Policy and Management*, 30, (4), 305–320.
- De Langen, P.W. (2004). *The performance of seaports cluster*. Rotterdam: Erasmus University.
- De Langen, P.W. & Chouly, A. (2004). Hitherland access regime in seaports. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 4, (4), 361–380.
- Derakhshan, A., Pasukeviciate, I., Roe, M. (2005). Diversion of containerized trade: case analysis of the role of Iranian ports in global maritime supply chain. *European Transport*, 30, (1), 61–76.
- Ducruet, C. (2006). Port-city relationship in Europe and Asia. *Journal of International Logistics and Trade*, 4 (2), 13–35.
- Ducruet, C. & Van der Horst, M. (2009). Transport integration at European ports: measuring the role and position of intermediaries. *EJTIR*, 9 (2), 121–142.

- Farrell, S. (2011). *Observations on PPP models in the ports sector: trends & theory*. Lisbon: University Lisbon.
- Henrikus, G. (2014). *Pengaruh adanya pelabuhan terhadap kemajuan suatu negara*. Diakses dari <https://henrikusgalih.wordpress.com/2012/10/09/pengaruh-adanya-pelabuhan-terhadap-kemajuan-ekonomi-suatu-negara/> pada 9 September 2014.
- Hidayat, A.S., Salim Z., Zahra, A. & Mychelida, E. (2014). *ASEAN-China connectivity development*. Jakarta: Pusat Penelitian Ekonomi (P2E)-LIPI.
- Indriyanto. (2005). *Peran pelabuhan dalam menciptakan peluang usaha pariwisata: kajian historis ekonomis*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Kent, P. (2012). Persaingan pelabuhan dan kebutuhan untuk mengatur perilaku anti-persaingan. *Prakarsa*, 10 (1), 20–24.
- Kim, J.H., Kim, J. & Choi, S. (2011). *Public private partnership infrastructure projects: case studies from the Republic of Korea*. Manila: Asian Development Bank.
- Kompas. (2015, Senin 5 Januari). Investasi 90 perusahaan mandek.
- LPEM. (2005). *Trend perkembangan pengelolaan pelabuhan dunia dan implikasinya bagi BUMN pelabuhan di Indonesia*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Oblak, R., Bisticic, A. & Jugovic, A. (2013). Public-private partnership-management model of Croatian seaports. *Management*, 18 (1), 79–102.
- Patuntru, A., Nurridzki, N. & Rivayani. (2007). *Port competitiveness: a case study of Semarang and Surabaya*. Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Manajemen-Universitas Indonesia, Jakarta.
- Pelindo. (2013). Pembekalan Direktur Utama pada Penerimaan Pegawai Baru.
- Prihartono, B. (2015). *Pengembangan tol laut dalam RPJMN 2015–2019 dan implementasinya*. Jakarta: Bappenas.
- Salcedo, N.C. & Sandee H. Mempercepat pemindahan, mengurangi masalah: mempersingkat waktu tunggu (*dwell time*) peti kemas. *Prakarsa*, 10 (1), 9–11.
- Setiono, B.A. (2010). Analisis faktor-faktor yang memengaruhi kinerja pelabuhan. *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Pelabuhan*, 1 (1), 39–60.
- Sudarmo, S.T. (2012). Memberdayakan kembali manajemen pelabuhan di Indonesia. *Prakarsa*, 10 (1), 4–8.
- Van der Lugt, L. & De Langen, P.W. (2005). The changing of ports as locations for logistics activities. *Journal of International Logistics and Trade*, 10 (1–2), 108–129.
- Van Nierkek, H.C. (2009). *Ports restructuring, policy and regulation: the South African case*. Matieland: University of Stellenbosch.
- Wijoyo, P.H. (2012). *Tinjauan umum pelabuhan sebagai prasarana transportasi*. Diakses dari <http://e-journal.uajy.ac.id/159/3/2TA12921.pdf> pada 9 September 2014
- World Economic Forum.(2009). *The global competitiveness index 2009/2010*. Geneve: World Economic Forum.
- World Economic Forum. (2013). *The global competitiveness index 2013/2014*. Geneve: World Economic Forum.

MERANGKAI INDONESIA LEWAT LAUT: KISAH PELAUT BINONGKO

Abd. Rahman Hamid

Ph.D. Student of History

Faculty of Culture, University of Indonesia

E-mail: abdul_pasca@yahoo.com

Diterima: 1-9-2015

Direvisi: 3-9-2015

Disetujui: 12-9-2015

ABSTRAK

Bagi orang Binongko, laut merupakan tempat mencari nafkah, sedangkan darat merupakan tempat tinggal. Oleh sebab itu, mata pencaharian mereka adalah berlayar dan berdagang. Kegiatan pelayaran dan perdagangan membuat mereka mengenal dan berkomunikasi dengan berbagai etnis, bahasa, dan agama. Beragam kebutuhan penduduk di daerah yang berbeda menjadi saluran terjadinya perdagangan maritim. Selain itu, mereka juga harus bisa menyesuaikan diri dengan lingkungan kebudayaan yang berbeda. Artikel ini mendeskripsikan rona kehidupan pelaut Binongko dalam mengarungi samudra dan kehidupan masyarakat Indonesia. Dari mereka dapat diperoleh pengetahuan mengenai keragaman wilayah, budaya, dan agama. Toleransi dan multikulturalisme bukan sebatas konsep, tetapi suatu bagian nyata dari kehidupan mereka. Karena itu, pengalaman mereka dapat menjadi pelajaran bagi kita menjadi negara maritim dan masyarakat majemuk.

Kata Kunci: laut, pelaut, Binongko, Indonesia

ABSTRACT

For Binongko people, sea is a place to earn a living, while land is for dwelling. Therefore, their main jobs are sailing and trading. Shipping and trading activities made them recognize and communicate with a variety of ethnic, language, and religion. The different needs among communities became the channels for maritime trade. Besides, they also had to be able to adjust themselves to different cultural environment. This paper presents the memory of Binongko sailors sailing across the oceans and experiencing the life of Indonesian society. From them we can get knowledge about diversity of regions, cultures, and religions. Tolerance and multiculturalism are not just concepts, but are a real part of their lives. Therefore, their experience can be a lesson for us to be a maritime nation and a plural society.

Keywords: sea, sailors, the Binongko, Indonesia

PENDAHULUAN

Sejarawan Perancis, Fernand Braudel (1972), mengatakan bahwa laut adalah segalanya bagi umat manusia. Di satu sisi, laut menyediakan kesatuan, transportasi, dan sarana pertukaran serta hubungan. Di sisi lain, laut menjadi pemisah besar antarpulau, suatu kendala yang harus diatasi oleh manusia. Misalnya, Laut Tengah merupakan penghubung antara pulau-pulau kecil dan kawasan pantai Asia, Afrika, dan Eropa. Menurutnya,

kawasan yang berbeda itu terhubung bukan oleh air, tetapi orang-orang yang melakukan kegiatan di laut.

Dalam konteks Indonesia, menurut Denys Lombard (2005), laut tampaknya memisahkan, tetapi sebenarnya mempersatukan. Hubungan ekonomi dan kebudayaan lebih sering terjalin di antara satu pantai dengan pantai lain daripada di antara suatu daerah dengan daerah lain yang sama. Oleh karena itu, pentingnya pelayaran

¹ Artikel ini pernah dipresentasikan pada International Seminar *Interpreting 70 Year of Indonesia Independence Amidst Global Change in Historical Perspective*, yang diselenggarakan Program Studi Sejarah, Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia, Kampus Depok 20 Agustus 2015.

antarpulau bagi Indonesia hampir tidak membutuhkan penegasan (Dick, 1990). Kondisi geografis Indonesia yang lebih dari tujuh puluh persen adalah laut membuat jaringan transportasi seluruh wilayahnya bergantung pada pelayaran antarpulau (Purwaka, 1993).

Keberadaan permukiman penduduk di tepi pantai tidak otomatis membuat mereka menjadi pelaut. Jika benar demikian, sebagian besar penduduk Indonesia adalah pelaut. Faktanya, hanya sedikit kelompok sosial yang menekuni profesi pelaut. Dari hasil studi Adrian Horridge (2015), diketahui ada sejumlah suku bangsa yang mendominasi dunia perahu, seperti Bajo, Bugis, Buton, Madura, Makassar, dan Mandar. Khusus Buton, menurut Susanto Zuhdi (2014), karakter kemaritiman sesungguhnya dari Binongko.

Sejauh ini orang tidak mengetahui betul apa itu Binongko. Semua orang Buton atau yang berasal dari Sulawesi Tenggara, khususnya di Maluku, disebut Binongko. Dari catatan Ziwar Effendi (1987), diketahui bahwa orang Binongko cukup banyak jumlahnya di Maluku dan ada hampir di semua pelosok. Itu sebabnya identitas Binongko lebih luas dan mengakar sehingga melampaui Buton. Secara geografis, Buton merupakan sebuah pulau, demikian pula Binongko. Binongko bukan suatu kelompok etnis, melainkan salah satu sub-kelompok etnis Buton. Secara politik, Binongko pernah menjadi wilayah kesultanan Buton. Sebelum menjadi wilayah Buton, orang Binongko telah berlayar dan tersebar ke berbagai daerah di Maluku. Walhasil, identitas mereka lebih awal dikenal dan dikenang sampai sekarang.

Tulisan ini bermaksud mendeskripsikan rona kehidupan pelaut Binongko, berikut pola komunikasi lintas sosial, budaya, dan agama yang dilakukan selama menjalankan aktivitas pelayaran dan perdagangan. Sejumlah fakta dikemukakan untuk menggambarkan dunia maritim mereka. Selain itu, dilakukan analisis terhadap masa depan profesi pelaut, yang telah menjadi fondasi historisnya, termasuk pola transformasi yang terjadi pada paruh kedua abad ke-20 sampai sekarang.

PEMBUATAN PERAHU

Sejak dahulu orang Binongko dikenal sebagai pembuat perahu dan pelaut yang sangat piawai mengarungi samudra sehingga dijuluki raja lautan (Hasan, 1989, 1990), tetapi bukan raja laut (baca Lopian, 2009). Mereka tidak memiliki kekuatan untuk memaksakan keinginan di laut, terutama di wilayah tertentu berdasarkan legitimasi politik, seperti halnya raja laut. Namun, mereka dapat menghindari ancaman dari raja laut ketika mengarungi samudra. Semua itu tercapai berkat pengetahuan yang baik mengenai dunia laut (geografis) dan teknik berlayar (navigasi) yang telah lama dimilikinya.

Berdasarkan *Militaire Memorie* (1919), dari 300 buah perahu layar di Buton, 100 buah berada di Binongko, dan 100 buah di Wangi-wangi, Kaledupa, dan Tomia. Sisanya tersebar di Buton daratan, Muna, Kabaena, dan Rumbia Poleang. Kapasitas perahu berkisar antara 4 sampai 62 ton. Selain perahu layar, terdapat beragam jenis perahu berukuran kecil dan banyak sekali *koli-koli* (Schoorl, 2003, 108). Data tersebut menunjukkan bahwa kegiatan pelayaran lebih banyak dilakukan oleh penduduk Binongko (baca Horridge, 2015, 127). Perahu-perahunya berlayar ke Makassar, Timor, Ambon, Manado, serta daerah-daerah lain di Sulawesi, Jawa, sampai Singapura (Vonk, 1934, 84; *Militaire Memorie*, 1919, 93).

Di bagian barat Binongko, tepatnya pulau-pulau Selayar, terdapat para pembuat perahu. Bahasa yang mereka gunakan memiliki kesamaan dengan bahasa Binongko (Noorduyn, 1991, 131–2), masuk dalam satu kelompok bahasa, yakni Tukang Besi dan Bonerate. Hal itu diperkuat La Gani yang pernah tinggal di Pulau Madu, dekat Bonerate. Ia mengatakan bahwa mayoritas penduduk menggunakan bahasa Binongko. Keterangan lain dari La Malihu², yang pernah ke pulau-pulau Selayar tahun 2003, banyak orang Binongko di Bonerate dan Kalatoa. Selain Binongko, juga terdapat orang Wanci dan Tomia di Jampea, Karumpa Besar, dan Karumpa Kecil. Di dua pulau lain, yakni Kayuadi dan Lambego (bagian timur), juga ditemukan orang Binongko.

Keberadaan orang Binongko di pulau-pulau Selayar erat kaitannya dengan tradisi maritim.

² Wawancara di Kota Makassar, 1 Juli 2015.

Secara geografis, beberapa pulau memiliki tanah yang subur sehingga pohon kayu yang baik untuk membuat perahu dapat tumbuh. Pada musim timur, perahu dan pandai perahu dari Binongko ke sana untuk membuat perahu. Kemudian, pada musim barat, mereka kembali ke Binongko. Sebagian dari mereka sudah menetap di sana dan sampai sekarang menjadi penduduk pulau-pulau itu. Itulah sebabnya, ketika penulis membaca arsip daerah Selayar di Makassar, khususnya periode kolonial sampai pertengahan abad ke-20, sering dijumpai berita mengenai perahu-perahu Buton, yang disebut *lambo* dalam istilah pemerintah kolonial. Mereka (Binongko) sendiri menyebut perahu dengan kata *bangka* atau *boti*. Dari 18 pelaut yang diwawancarai pada Maret 2015, hanya satu orang (Haji Rusdin) yang menyebut perahu dengan kata *lambo* sebanyak dua kali selama wawancara.

Tempat lain untuk pembuatan perahu adalah Buton daratan. Anaobi³ mengisahkan bahwa ketika membuat perahu, seluruh anggota keluarganya tinggal di Kulisusu, Buton Utara selama empat tahun (1965–1969). Di sana mereka membuat rumah yang terbuat dari kayu *tongke*. Selain keluarganya, terdapat orang Binongko lain yang sedang membuat perahu sehingga tampak seperti kampung Binongko di seberang lautan, khususnya Ngapaete. Selama di sana, mereka berkebun di lahan milik penduduk lokal. Makanan pokoknya adalah ubi kayu dan jagung. Bahan baku perahu (kayu) diambil dari dalam hutan, kemudian dibawa melalui sungai sampai ke pantai. Setelah perahu selesai, keluarganya kembali ke Wakarumende. Pada saat itulah Anaobi mulai masuk Sekolah Dasar.

Pada kunjungan pertamanya di Flores tahun 1932, ahli etnologi maritim C. Nootebom, menemukan perahu *lambo* dengan desain terbaru menyerupai perahu Inggris. Bagian perahu yang dimaksud, kata Horridge (2015), terutama lambung dan tali-temali. Sebelum Perang Dunia II, desain lambung belakang mirip kursi (*pantakadera*). Pada desain baru, lambung belakang terangkat menyerupai ekor bebek, sehingga disebut *pantabebe*. Menurut

³ Wawancara di Kelurahan Rukuwa, Kecamatan Binongko, 16 Maret 2015.

Edward L. Poelinggomang⁴, putra daerah Flores yang sekarang tinggal di Makassar, pembuatan perahu dan kegiatan pelayaran antarpulau di Nusa Tenggara Timur banyak dikerjakan oleh orang Binongko. Hingga kini, NTT merupakan daerah tujuan perahu Binongko untuk pengangkutan dan perdagangan kayu dari Buton daratan. Dari sana, ketika berlayar kembali, perahu Binongko memuat aneka kebutuhan keluarga, khususnya kelapa⁵.

Daerah lain yang paling banyak ditemukan orang Binongko adalah Maluku. Pada paruh kedua abad ke-17, orang Buton dijumpai pada berbagai daerah di Maluku bagian selatan terutama Ambon dan Seram (Knaap, 2004, 71, 163)⁶. Salah satu permukiman Binongko di Maluku Tenggara, tepatnya Kepulauan Kei, adalah Kampung Tamu. Perahu layar pertama yang dibuat di sana ialah *Mantoroso*, yang artinya awak perahu berani dan bertanggungjawab (Hasan, 1989). Ketika berkunjung ke Kota Tual, saya mendapatkan informasi bahwa di Pulau Tam, Kecamatan Tayando Tam, terdapat orang Buton yang sudah lama menetap di sana. Mereka sudah kawin-mawin dengan penduduk setempat, seperti orang Kei dan Bugis⁷. Sebuah gambar perahu yang diambil di Banda tahun 1908 menyerupai *lambo*. Inspektur Sekolah Teknik di Maluku, Mr.Kho, mengatakan bahwa perahu *lambo* di sana berasal dari Sulawesi Tenggara dan pulau-pulau Selayar, Muna, dan Buton (Horridge, 2015, 129).

Perahu yang digunakan untuk pelayaran antarpulau adalah *bangka* atau *boti* atau *lambo*. Dua nama pertama dari mereka sendiri, sedangkan nama kedua digunakan oleh pihak luar, tepatnya pemerintah. Daya muat berkisar 10–100 ton. Menurut Sofyani (2003), ciri utama *bangka* ialah

⁴ Wawancara di Makassar Maret 2007.

⁵ Wawancara dengan La Banisa di Desa Haka, Kecamatan Togo Binongko, 17 Maret 2015.

⁶ Pada abad itu, VOC menjalankan kebijakan monopoli perdagangan rempah-rempah. Akses untuk memasuki perairan Maluku tidak terbuka bagi semua pelaut dan pedagang. Namun, kebijakan ini tidak membatasi pelaut Buton. Pada paruh pertama abad XVII, Buton menjalin hubungan diplomatik dengan VOC. Selanjutnya baca Schoorl (2003) dan Zuhdi (2010).

⁷ Wawancara dengan Hamid Fidmatan di Kota Tual Maluku, 17 September 2015.

lambapuse (pusat) di lunas perahu. Penggerak utama perahu adalah layar.

Ditinjau dari segi layar, *bangka* telah mengalami dua kali perubahan desain layar. *Pertama*, layar bangun (*pongawakabangu*) yang umum digunakan sebelum PD II. Pada ujung atas layar terdapat sebuah bambu yang dipasang sejajar dengan tiang utama dan posisinya lebih tinggi sekitar 1–2 m dari ujung tiang layar utama. Posisinya berdiri dan melintang ke arah buritan, dengan kemiringan sekitar 30° dan merupakan pembatas ujung layar besar. *Kedua*, layar *nade* (*pongawanade*). Perbedaan antara kedua layar tersebut terletak pada bagian atas layar utama. Pada layar *nade*, kayu kecil penahan bagian atas layar kurang tampak terpisah dari tiang layar utama sehingga dari jauh kadang tidak terlihat, seperti menyatu dengan tiang utama. Bagian ini akan terlihat ketika layar diturunkan.

Menurut para pelaut, layar *nade* lebih mudah dikendalikan dibanding layar *kabangu*. Butuh tenaga 5–10 orang untuk menangani layar *kabangu*. Oleh karena itu, satu perahu dibawa oleh lebih dari 10 awak. Sebaliknya, layar *nade* dapat ditangani 4–7 orang sehingga tidak sampai 10 awak dalam satu perahu. Perubahan ini merupakan wujud adaptasi teknologi pelayaran. Berdasarkan studi La Malihu (1998) ditemukan bahwa layar *nade* diadopsi dari perahu-perahu di Sumatra Timur. Sementara itu, Horridge (2015) dan para pelayar Binongko⁸ mengatakan bahwa desain ini ditiru dari layar perahu *pinisi* Bugis Makassar.

Dari sisi desain lambung, *bangka* juga telah melewati dua tahap perkembangan perubahan. Pada awalnya, bagian depan (*rope*) tampak tegak lurus. Begitu juga bagian belakang (*wana*), berdiri dan menyerupai kursi sehingga disebut *pantakadera*. Pada tahap berikutnya, bagian depan dibuat sedikit miring/tajam ke depan, juga bagian belakang naik ke atas menyerupai pantat bebek sehingga disebut perahu *pantabebe*. Desain terakhir lebih mudah dan lincah ditengah gelombang. Oleh karena itu, desain *pantabebe* lebih banyak digunakan. Meskipun demikian,

⁸ Wawancara dengan Haji Rusdin & La Ode Tajuddin di Kelurahan Popalia, Kecamatan Togo Binongko, 17 Maret 2015.

kedua desain itu masih dijumpai di Binongko sampai sekarang.

Desain atap perahu juga mengalami tiga tahap perubahan. Tahap pertama menyerupai segi tiga atau piramida. Tahap kedua, bagian atas atap dibuat rata, menyerupai trapesium. Tahap ketiga atau terakhir, desain atapnya berupa persegi panjang. Bagian atap menutupi seluruh tubuh perahu dari depan (tiang layar) sampai belakang, kecuali sedikit ruang terbuka untuk dapur dan WC. Berbeda dengan desain pertama dan kedua yang masih memadukan penggunaan layar dan mesin sebagai tenaga penggerak perahu, desain terakhir sepenuhnya bergantung pada tenaga mesin. Tiga desain ini masih dapat dijumpai sampai saat ini di pelabuhan-pelabuhan Binongko.

Peralihan sumber tenaga penggerak perahu, dari angin ke mesin, tidak mengubah secara besar pola pelayaran. Saat penulis mengunjungi Binongko pada bulan Maret 2015, terdapat sejumlah perahu yang sedang berlabuh, seperti di Pelabuhan Haka. Seorang pemilik perahu, La Banisa⁹, ketika ditanya mengenai waktu keberangkatan perahunya, menjawab masih menunggu musim timur. Menurutnya, saat itu masih musim pancaroba. Bila berlayar akan menggunakan waktu yang agak lama. Menurutnya, jika perahu berangkat pada musim yang sesuai disertai kekuatan tenaga mesin, waktu pelayaran lebih cepat sehingga biaya operasional, khususnya bahan bakar, lebih sedikit dibandingkan jika berlayar pada musim pancaroba atau bertentangan dengan arah angin¹⁰. Pendeknya, perubahan drastis teknologi pelayaran tidak mengubah secara total pola pikir dan perilaku para pelayar untuk menyesuaikan diri dengan perubahan baru. Dalam batas tertentu, khususnya waktu berlayar, kebiasaan pada masa perahu layar (tenaga angin) masih dipertahankan pada masa perahu modern (tenaga mesin).

FUNGSI PELABUHAN

Alfred Thayer Mahan (1890) mengatakan bahwa apabila keadaan pantai suatu daerah memudahkan orang turun ke laut, penduduknya akan

⁹ Wawancara di Desa Haka, 17 Maret 2015.

¹⁰ Maksudnya, perahu berlayar ke arah timur pada saat angin timur berembus, atau sebaliknya ke kawasan barat pada saat angin musim barat.



Sumber: Dok. Probadri

Gambar 1. (a) Perahu desain atap segitiga, (b) Perahu desain atap trapesium, (c) Perahu desain atap persegi panjang penuh

lebih bergairah mencari hubungan ke laut melalui pelayaran dan perdagangan. Dalam hubungan ini, diperlukan pelabuhan yang baik dalam jumlah yang cukup. Pendapat ini relevan dengan kondisi alam dan budaya Binongko. Sebagian besar

penduduknya berprofesi sebagai pelaut. Hal itu berpengaruh terhadap cara berpikir dan perilaku mereka terhadap laut, yang berbeda dengan kebanyakan kelompok sosial lain. Bagi mereka, laut merupakan tempat mencari nafkah, sedangkan darat menjadi tempat tinggal. Pola hidup semacam itu menyebabkan sebagian besar waktu hidup mereka, khususnya laki-laki, digunakan di laut atau berada di luar Binongko. Dengan kata lain, mereka lebih banyak beraktivitas di laut dibanding di darat sehingga lebih tepat disebut pelaut atau pelayar.

Hampir seluruh pesisir pantai Binongko adalah pelabuhan, baik yang sudah ditata dengan bangunan pelabuhan, maupun yang masih berupa pelabuhan alam—kecuali tanjung yang tidak memungkinkan perahu berlabuh. Hal ini membuktikan bahwa kegiatan pelayaran merupakan bagian terpenting dalam kehidupan penduduknya. Berdasarkan pengamatan di lapangan, ada lima pelabuhan yang masih digunakan, ditandai dengan adanya perahu di sana. Kelima pelabuhan itu berada di Kelurahan Wali, Desa Jaya Makmur, Kelurahan Taipabu, Kelurahan Popalia, dan Desa Haka.

Pada awalnya, kelima pelabuhan tersebut dibangun menggunakan karang yang ditumpuk sehingga tampak seperti benteng. Dengan desain itu, ombak tidak langsung menghantam perahu yang sedang berlabuh dalam area pelabuhan. Di bagian depan tengah (Wali) dan samping (Haka, Popalia, dan Taipabu) terdapat pintu masuk dengan lebar sekitar 10–20 meter. Ada pula yang tidak memiliki pintu masuk, seperti Jaya Makmur. Desain pelabuhan seperti huruf “T”. Perahu dapat masuk dari arah samping (kiri dan kanan). Bagian depan (kepala huruf T) berfungsi sebagai pemecah ombak. Area pelabuhan bagian darat dimanfaatkan oleh para tukang untuk membuat perahu. Dari lima pelabuhan, kegiatan perbaikan dan renovasi perahu paling banyak dilakukan di Haka, kemudian sedikit di Popalia, Jaya Makmur, dan Wali.

Berangkat dari pelabuhan Binongko, para pelaut merangkai pulau-pulau di laut Nusantara. Mereka berpindah dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, dan dari satu pulau ke pulau lain melalui laut. Jika ruang gerak perahu mereka



Sumber: Dok. Probadri

Gambar 2. Pelabuhan (Galangan) Perahu di Desa Haka

digambarkan, dengan titik pangkal pertama dari Binongko kemudian pelabuhan lain, akan menyerupai jejaring laba-laba di atas permukaan laut Nusantara. Pada konteks ini, peran dan fungsi pelaut tampak sebagai penghubung dari pulau-pulau yang tampak terpisah antara satu dengan yang lain. Berikut ini gambaran titik-titik persebaran pelabuhan dan kota tujuan dari pelaut Binongko. Perahu terlebih dahulu berlayar menuju daerah penghasil komoditas, kemudian ke daerah penjualan. Setelah itu, perahu kembali membawa muatan berupa aneka kebutuhan sehari-hari ke kampung halaman, terutama daerah penghasil komoditas. Kegiatan itu mengikuti arah angin muson, yakni muson timur (Juli–Agustus) dan muson barat (Desember–Februari). Tetapi tidak berarti bahwa usaha pelayaran terfokus pada poros timur-barat karena sebaran wilayah pelayaran juga pada poros utara-selatan dengan angin yang sama.

Dalam konteks ini, perlu dijelaskan perbedaan istilah untuk angin barat ketika dikaitkan dengan posisi garis khatulistiwa. Angin muson barat di sebelah utara khatulistiwa disebut angin timur-laut, di sekitar khatulistiwa disebut angin utara, dan di selatan khatulistiwa dinamakan angin barat-laut. Sebaliknya, muson timur disebut barat-daya di utara khatulistiwa, musim selatan di khatulistiwa, dan musim tenggara di selatan khatulistiwa. Di luar masa angin muson, angin

berembus tidak tetap sehingga kurang baik untuk berlayar. Masa ini dimanfaatkan oleh pelayar untuk beristirahat di kampung atau di rantau ketika masa pancaroba (April, Mei, Oktober, November) (Nontji, 2002, 48–9).

Pola angin musim tersebut memudahkan pelaut menjangkau seluruh wilayah perairan Indonesia, berikut pulau-pulaunya. Daerah pelayaran tidak hanya terfokus di titik tertentu karena faktor angin, melainkan tersebar ke berbagai arah yang didukung oleh perbedaan distribusi komoditas setiap daerah yang dituju perahu-perahu dari Binongko. Dengan demikian, faktor angin dan komoditas memengaruhi arah dan pola pelayaran perahu.

Pada masa angin barat, perahu dari Binongko berlayar ke kawasan timur, terutama Sulawesi (bagian timur), Maluku, Papua, dan Nusa Tenggara. Perahu berlayar menyisir pesisir untuk mendapatkan muatan dari penduduk lokal. Komoditas tersebar di setiap kampung sehingga perahu berpindah dari satu kampung ke kampung lain. Dalam kondisi ini, fungsi kota dan pelabuhan kurang penting karena yang dituju adalah tempat tersedianya komoditas—meskipun tanpa pelabuhan.

Kondisi tersebut berbeda dengan kawasan barat ketika perahu berlayar pada musim timur. Fungsi dan peran pelabuhan sangat penting karena

para pembeli komoditas terkonsentrasi di kota dan pelabuhan. Oleh karena itu, semua perahu yang membawa muatan dari kawasan timur menuju ke titik tempat keberadaan pengusaha. Sangat jarang perahu berpindah dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain karena penjualan komoditas. Bagi pelayar yang sudah melakukan usaha serupa, para nakhoda memiliki hubungan dengan pembeli di pelabuhan tujuan. Sementara itu, bagi perahu yang pertama tiba dan menjual, nakhoda menjajaki berbagai kemungkinan dengan cara berpindah dari satu pembeli ke pembeli lain, dalam satu pelabuhan. Pada kedatangan berikutnya, sebagian besar nakhoda memilih tetap pada satu pembeli muatan karena menguntungkan dirinya. Para pembeli, khususnya pengusaha Tionghoa (*tauke*), sering memberikan hadiah khusus bagi nakhoda yang menjaga hubungan dagang, dengan harapan menarik perhatian pelayar dan kesempatan memperoleh muatan (komoditas) pada kedatangan berikutnya (Hamid, 2015,13).

Kota pelabuhan yang banyak dituju pada musim timur di Jawa adalah Gresik, Surabaya, Probolinggo, Pasuruan, Banyuwangi, Panarukan, dan Semarang. Di luar Jawa, pelabuhan yang paling sering dikunjungi adalah Singapura. Menjadi suatu kebanggaan bagi pelaut yang pernah ke sana, apalagi berulang kali, meskipun kadang mereka ditahan polisi karena dianggap pelintas batas. Bagi mereka, Singapura adalah segalanya dalam sejarah hidup sebagai pelaut. Seorang pelaut Binongko dengan bangga memperlihatkan bekas-bekas cambukan hukuman di tubuhnya ketika dahulu ditahan di sana. Bahkan, ada anggapan bahwa seseorang dianggap hebat jika pernah ditahan berulang kali dan berhasil lolos.

Pelaut Binongko berupaya memanfaatkan angin muson dan hubungan tetap dengan para pedagang di Jawa dan Singapura maksimal dua kali dalam satu tahun. Ada pula yang sampai tiga kali, tetapi hanya sedikit sekali yang mencapainya. Hal itu tidak saja ditentukan oleh angin musim, tetapi juga ketersediaan komoditas. Agar bisa menjamin tersedianya komoditas pada kedatangan perahu berikutnya, salah seorang awak perahu ditugaskan mengumpulkan muatan di daerah produksi sehingga ketika perahu datang,

muatan telah siap diangkut, dan masa tunggu lebih singkat.

Berbeda dengan pencarian muatan yang menuntut daya aktif dari pelaut, dalam penjualan komoditas justru pembeli lebih aktif mencari pelaut. Dari pengalaman usaha di Singapura, para pembeli (*tauke*) memberikan hadiah bagi petugas yang membawa dan mengarahkan perahu kepadanya, berikut muatannya. Kemudian, nakhoda dan awak perahu diberikan pelayanan khusus, misalnya dicukupi kebutuhan makan dan minum selama berada di pelabuhan menunggu angin muson untuk berlayar kembali. Hadiah rokok sangat berarti bagi pelayar karena menjadi “teman bisu” selama pelayaran. Pembeli muatan juga mengurus surat jalan perahu di syahbandar. Semua dilakukan untuk memikat hati pelaut agar membawa muatannya pada musim berikutnya kepada pedagang itu.

SISTEM USAHA DAN POLA KOMUNIKASI

Sistem perdagangan paling tua dikenal adalah *barter*. Cara ini banyak digunakan dalam perdagangan kopra. Pihak perahu dan petani membuat kesepakatan lisan mengenai jumlah barang yang akan ditukar. Tidak ada standar khusus dalam cara ini. Hal yang penting ialah sikap saling pengertian. Metode ini memiliki kelebihan dan kekurangan. Kelebihannya, pihak perahu tidak perlu menyediakan modal untuk memperoleh kopra sehingga perahu bisa membawa barang sesuai daya muat. Kelemahannya, pihak perahu tidak bisa memastikan kecepatan dan ketepatan waktu mendapatkan kopra sehingga masa tunggu lama di daerah produksi.

Pada setiap musim, kedua belah pihak (pelaut dan petani), bersiap dengan barang masing-masing. Dari kawasan timur, perahu berlayar membawa hasil bumi ke kawasan barat Indonesia dengan angin timur. Setelah muatan dijual, para pelaut membeli berbagai barang kebutuhan penduduk di daerah produksi. Perahu berlayar kembali dengan angin barat. Kadang perahu-perahu itu singgah di Binongko untuk menurunkan barang kebutuhan keluarganya. Akan tetapi, kebanyakan perahu memilih langsung berlayar ke daerah penghasil komoditas,

terutama Maluku. Dengan cara itu, perahu dapat memanfaatkan kesempatan berikutnya membawa muatan ke kawasan Indonesia Barat.

Jenis barang yang ditukar oleh pelaut dengan komoditas lokal dibeli dari Jawa dan Singapura. Untuk memudahkan pertukaran, pihak perahu mencari tahu kebutuhan petani. Bahkan, karena kedekatan emosional, petani memesan barang yang dibutuhkan kepada pelaut saat barter pertama¹¹. Dengan cara itu, pelaut lebih mudah mendapatkan rekan barter, berikut komoditasnya. Pada kondisi ini, pelaut mudah memperoleh komoditas dan target waktu yang lebih sesuai dibandingkan tanpa komunikasi sebelumnya. Singkatnya, sistem barter terjadi karena kebutuhan barang yang berbeda antara kedua pihak.

Meskipun demikian, barter memiliki peluang dan sekaligus risiko tinggi. Barang yang ditukarkan, khususnya pihak perahu, dapat berubah setiap saat. Ditambah risiko muatan (kopra) basah saat berlayar dengan teknik *bhalabha* atau *cor*¹². Pintu atap perahu bagian depan dan belakang ditutup mati. Ketika berlayar, perahu kerap menerobos gelombang sehingga sebagian muatan basah. Akibatnya, harga kopra turun. Namun hal itu telah diantisipasi oleh pelaut ketika menetapkan jumlah (berat) barang yang dibarter. Mereka memperhitungkan kemungkinan muatan basah. Berdasarkan pengalaman, pelaut mendapatkan untung lebih besar dengan sistem ini¹³.

Sistem usaha berikutnya adalah sewa atau *vraacht* (dalam bahasa Belanda), yang diawali kesepakatan lisan antara pelaut dengan calon pengguna perahu. Jumlah sewa ditentukan sesuai jarak dalam taksiran, bukan perhitungan modern. Sistem ini banyak diterapkan pelaut Binongko. Berbeda dengan sistem barter, dalam sistem ini pihak perahu hanya menyediakan perahu. Pihak pengguna tidak menentu. Arah pelayaran

disesuaikan dengan tujuan dan kepentingan pengguna perahu.

Bagi pelayar, siapa pun boleh menggunakan perahu, dengan tidak membedakan suku, agama, dan bahasa, selama setuju dengan perjanjian sewa. Ada perbedaan pola kontrol muatan di kalangan pengguna perahu. Jika pengguna adalah *tauke* (pedagang Tionghoa), dia tidak ikut dalam pelayaran. Sewa diberikan setelah perahu tiba di tempat tujuan. Sementara itu, jika pengguna ialah orang Binongko, dia ikut berlayar dengan perahu¹⁴. Pilihan untuk ikut atau tidak dalam pelayaran bukan karena faktor kepercayaan. Bagi pedagang Binongko, berlayar sudah menjadi bagian dari kehidupannya. Lagi pula, jika dia menumpang kapal (PELNI) perlu biaya khusus. Sebaliknya, bagi *tauke*, waktu berlayar dapat dimanfaatkan untuk kepentingan lain berkaitan dengan usahanya demi efektivitas waktu produktifnya. Masa berlayar bisa sampai satu minggu dan kadang lebih, bergantung kondisi angin dan cuaca. Jika kondisi buruk, masa pelayaran lebih lama, *tauke* dapat kehilangan banyak waktu produktifnya. Selain faktor waktu, keselamatan *tauke* lebih terjamin bila tidak ikut dalam pelayaran.

Seiring dengan kemajuan teknologi, terjadi perubahan dalam metode komunikasi. Pada masa pelayaran tradisional, pihak perahu dan pengguna bertemu langsung membicarakan sewa. Tetapi, setelah dikenal perangkat komunikasi modern berupa telepon, khususnya ponsel, hampir tidak ada lagi temu muka antara pemilik dan penyewa perahu. Calon pengguna langsung menghubungi pemilik perahu melalui telepon. Setelah sepakat dengan jumlah sewa, baru barang diangkut untuk dibawa ke daerah tujuan. Meskipun demikian, sistem ini ditempuh setelah kedua pihak saling kenal dan percaya¹⁵.

Sistem terakhir perolehan komoditas adalah membeli. Berikut akan dijelaskan pembelian kopra di Maluku. Ada dua cara yang ditempuh oleh pihak perahu, yakni membeli bahan baku kopra dan kopra. Pihak perahu menunggu beberapa hari dan minggu di lokasi produksi sampai muatan

¹¹ Pertama artinya sebelum kedatangan perahu berikutnya dalam satu masa/tahun pelayaran. Berkaitan dengan itu, setiap tahun perahu dapat berlayar pergi dan pulang antara satu sampai tiga kali.

¹² Perahu yang membawa muatan penuh membuat haluan dan buritan menjadi sarat atau setengah tenggelam (*ntondu*), yang dalam bahasa Binongko disebut "*ntondu wana ntondu rope*".

¹³ Wawancara dengan La Ninu di Desa Jaya Makmur, Kecamatan Binongko, 21 Maret 2015.

¹⁴ Wawancara dengan La Ode Tajuddin di Kelurahan Popalia, Kecamatan Togo Binongko, 17 Maret 2015.

¹⁵ Wawancara dengan La Banisa di Desa Haka, Kecamatan Togo Binongko, 17 Maret 2015.

siap. Selama masa itu, mereka menunggu di perahu dan sekali-kali ke darat untuk mengecek ketersediaan dan kesiapan muatan. Ada pula yang memanfaatkan masa ini untuk pengangkutan muatan antarpulau dan pesisir bila ada orang yang membutuhkan. Dari segi waktu, cara pertama memerlukan waktu dan tenaga yang banyak. Cara ini mudah ketika perahu di lokasi produksi bertepatan dengan masa pancaroba, antara satu sampai dua bulan.

Kebanyakan perahu menempuh cara kedua, yakni menunggu kopra. Baik cara pertama maupun kedua, semuanya membutuhkan kemampuan komunikasi. Pasalnya, di antara mereka tidak terikat perjanjian sehingga petani dapat menjual kopra kepada siapa pun. Karena itu, pihak perahu, khususnya nakhoda, harus memiliki kepandaian bicara untuk mendapatkan kepercayaan dan komoditas dari penduduk lokal. Berdasarkan pengalaman, kepercayaan pertama menentukan kerja sama berikutnya.

Meskipun cara terakhir tampak lebih mudah dan jelas peluang hasil usahanya, tidak semua perahu dapat menempuh cara ini, terutama bila dasar modalnya masih kecil. Oleh karena itu, sistem sewa lebih banyak dipilih sambil mengumpulkan modal untuk bisa membeli barang. Jika modal masih terbatas, meskipun sudah mendapatkan sewa, sistem sewa tetap menjadi pilihan. Meskipun demikian, sistem barter memiliki peluang untung lebih besar daripada sistem sewa¹⁶.

Berbagai barang kebutuhan penduduk diangkut oleh perahu dan selanjutnya dibarter atau dijual kepada petani. Dari Jawa, perahu memuat minyak tanah, barang pecah belah, pakaian, sarung, garam, mesin jahit, semen, dan genteng. Khusus bahan bangunan, seperti semen dan genteng, sudah dipesan oleh petani di Maluku, yang telah beberapa kali menjalin hubungan dengan pelaut. Barang-barang itu ditukar dengan kopra.

Dalam pelayaran ke Maluku, perahu terlebih dahulu singgah di Binongko. Kesempatan ini dimanfaatkan untuk membeli barang khas lokal, khususnya parang, yang paling dibutuhkan oleh petani. Kualitas parang Binongko sudah tidak

diragukan karena cukup tajam dan kuat. Di kalangan penduduk Maluku, jika parang Binongko dijajakan oleh pedagang, tanpa ragu mereka membelinya¹⁷.

Selain kopra, barang yang dibawa oleh perahu ditukar dengan cengkih. Dalam paruh kedua abad ke-20, pelaut Binongko berkeliling kampung di pesisir barat Pulau Seram Maluku. Mereka menjajakan barang menggunakan perahu. Jenis barang yang dijual seperti barang pecah belah, mesin jahit, pakaian, sarung, dan keramik. Sistem jual beli disesuaikan dengan keadaan. Pembeli dapat menukar cengkih dengan barang yang dibutuhkan. Takarannya ditentukan sesuai nilai barang yang ditaksir oleh pelaut. Cara ini banyak ditempuh karena lebih mudah dan mendatangkan keuntungan besar. Perhitungan disesuaikan harga komoditas di sana, dengan margin harga lebih tinggi saat dijual di Jawa.

Sejak ramainya perdagangan dengan Singapura, terutama pertengahan abad ke-20, berbagai jenis keramik (*guci*, istilah penduduk setempat) dimuat di perahu. Selain untuk memenuhi kebutuhan keluarga di kampung, keramik terutama dijual di Maluku dan sebagian Sulawesi. Tetapi, menjelang akhir abad ke-20, barang jenis keramik mulai langka dan sedikit diminati oleh pengusaha karena risiko kerusakan lebih besar saat dimuat oleh perahu dalam waktu lama dan tumpukan barang lain. Karena itu, barang utama yang dimuat adalah *rombongan* (RB) atau *cakar*. Barang ini dijual dan dibarter dengan hasil bumi di Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku, dan Papua. Perahu yang terbatas modal, selain mengangkut *cakar* yang dibeli sendiri, juga melayani sistem sewa bagi pedagang lain¹⁸.

Komoditas niaga di Nusa Tenggara adalah garam, bawang, dan kelapa. Bawang terutama berasal dari Nusa Tenggara Barat. Bawang yang terkenal adalah bawang Bima. Garam diperoleh dari berbagai daerah di Nusa Tenggara. Dua komoditas itu diperoleh dari penduduk lokal dengan sistem barter dan beli. Jika sistem perolehan barang dengan barter, pelaut menukarnya

¹⁶ Wawancara di Kelurahan Wali, Kecamatan Binongko, 22 Maret 2015.

¹⁷ Wawancara dengan Haji Kamil di Kelurahan Rukuwa, Kecamatan Binongko, 19 Maret 2015.

¹⁸ Wawancara dengan Haji Rusdin di Kelurahan Popalia, Kecamatan Togo Binongko, 20 Maret 2015.

dengan *cakar* atau barang lain. Garam dibeli dengan harga murah, selain dijual juga sebagai penyeimbang perahu. Bawang Bima banyak diminati petani di Maluku karena berkualitas baik. Seperti halnya parang Binongko, penduduk tidak banyak bertanya setelah mengetahui asal bawang itu dari Bima. Mereka langsung membeli atau menukarnya dengan cengkih.

Pada tahun 1980-an, perahu-perahu Buton mengunjungi Papua. Komoditas utama yang dicari adalah kayu gaharu. Selain dibarter dengan barang-barang dari Jawa, Singapura, dan Sulawesi, komoditas itu diperoleh dengan sistem beli. Sebagian besar kayu gaharu masih basah sehingga perhitungannya ditambah satu dengan harga tetap. Maksudnya, berat basah dua kilogram dihitung satu kilogram kering. Komoditas ini biasanya dijual per karung (50 kg), dengan harga antara Rp300.000–500.000. Dijual di Surabaya Rp700.000–1.000.000/karung. Hasilnya digunakan untuk membeli barang-barang yang dibutuhkan penduduk di Papua (Hamid, 2007, 236).

Setelah perdagangan kayu gaharu berkurang, pelaut Binongko beralih pada penjualan pakaian dari Jawa dalam jumlah ratusan ton. Bersama 13 orang teman, La Gani membeli pakaian di Probolinggo, kemudian dijual di Timika. Setiap tahun mereka tiga kali pulang dan pergi. Barang mereka dibeli sekaligus oleh pedagang di sana. Pada kunjungan pertama (1996–1997), setiap awak memperoleh pendapatan sekitar Rp25.000.000. Pada tahun-tahun berikutnya, hasil usaha tersebut berkurang. Satu tahun sebelum berakhir, setiap awak memperoleh Rp7.000.000. Pada 2004, pendapatan mereka nihil. Sejak saat itu mereka tidak lagi berlayar ke sana. La Gani memilih pensiun karena usia makin tua dan penglihatan mulai terganggu.

KELANGKAAN PELAUT MUDA

“Kalau dulu kita mudah mendapat koki. Banyak anak-anak ingin menjadi koki. Tapi sekarang sulit. Jarang ada anak yang mau menjadi koki”¹⁹.

¹⁹ Wawancara dengan La Isihaka di Desa Jaya Makmur, Kecamatan Binongko, 21 Maret 2015.

Kalimat ini mencerminkan kelangkaan untuk mendapatkan awak perahu, suatu kondisi yang kontras pada masa kejayaan perahu layar.

Pada masa kejayaan perahu, pemilik perahu biasanya menyeleksi calon awak perahu yang akan berlayar karena semua laki-laki ingin berlayar. Pemilik perahu sering didatangi banyak calon awak perahu yang ingin berlayar. Bahkan, sejak kecil anak-anak sudah ikut dalam pelayaran sebagai koki. Pendapatan anak-anak dari hasil pelayaran naik secara bertahap. Mulanya seperempat dari satu bagian awak perahu, kemudian setengah bagian, terus tiga perempat bagian, dan akhirnya satu bagian, seperti awak yang lain. Kenaikan bagian hasil dipengaruhi oleh faktor pengalaman, komitmen, dan kualitas kerja. Salah satu pertimbangan mengangkat koki menjadi seorang awak (mendapat satu bagian penuh dari pendapatan awak) adalah ketika sudah bisa memikul kopra 1 karung goni atau sekitar 50 kg²⁰.

Menjadi sebuah kebanggaan bagi anak-anak yang dipilih oleh pemilik perahu menjadi koki. Pasalnya, selain mendapatkan bagian dari hasil usaha, mereka juga dapat menikmati pelayaran keliling Indonesia, yakni daerah-daerah yang dikunjungi perahu. Ketika pulang kampung, mereka bercerita kepada anak-anak yang lain mengenai pengalaman di seberang lautan. Bagi mereka, berlayar adalah segalanya, dan menjadi kisah terindah dalam hidup. Itulah sebabnya setiap anak punya mimpi berlayar atau menjadi pelaut. Cerita yang sama didengar oleh anak-anak di kampung, yang tidak berlayar, dari pelayar dewasa tentang negeri-negeri yang dikunjungi, berikut suka dan duka kehidupan pelaut.

Pelabuhan menjadi tempat paling ramai ketika perahu kembali dari pelayaran. Kedatangan pelaut disambut gembira oleh warga, terutama anggota keluarga. Wajah mereka tampak berseri, memberi isyarat kebanggaan karena telah menyelesaikan pelayaran²¹. Perjalanan dari perahu

²⁰ Wawancara dengan Bila Anaobi di Kelurahan Rukuwa, Kecamatan Binongko, 16 Maret 2015.

²¹ Kecuali perahu yang kembali tanpa memperoleh keutungan atau mengalami nasib sial, misalnya awak perahu meninggal. Biasanya kedatangan perahu tanpa ada isyarat sehingga baru diketahui oleh orang banyak beberapa hari kemudian.

dan pelabuhan hingga ke rumah diiringi warga yang ingin mengetahui cerita dan apa saja yang dibawa oleh mereka. Kenyataan itu meninggalkan kesan mendalam bagi anak-anak. Mereka berharap suatu waktu bisa seperti itu. Beberapa hari setelah tiba, awak perahu membersihkan atau memperbaiki perahu. Pada saat itu, anak-anak bermain di sekitar pelabuhan sambil mendengarkan pengalaman para pelaut di rantau. Cerita itu memperkuat mimpi mereka menjadi pelaut. Oleh karena itu, tidak sulit mendapatkan pelaut muda (*koki*), apalagi pelaut dewasa (*sawi*) pada saat itu.

Kenyataan tersebut sulit dijumpai sekarang di Binongko. Hanya sedikit anak yang ingin menjadi pelaut. Ketika penulis menemui siswa SD Negeri 2 Wali, hanya satu anak yang bercita-cita menjadi pelaut, dari 14 siswa kelas IV. Itu pun disampaikan dengan nada suara rendah, sambil menundukkan wajah ke lantai, mungkin karena tidak biasa dengan penulis. Anak itu bernama Inda, yang sempat ditertawakan teman-temannya karena ingin menjadi pelaut. Fakta ini menunjukkan adanya perubahan besar mental dan sikap anak-anak Binongko. Tiga belas siswa tidak ingin menjadi pelaut. Dari jumlah itu, delapan orang ingin menjadi guru dan lainnya ingin menjadi tentara, polisi, dokter, dan satu anak tidak memberitahukan cita-citanya. Singkatnya, profesi pelaut bukan lagi pilihan utama, melainkan pilihan terakhir bagi anak-anak Binongko. Bagi mereka, profesi pelaut tidak lagi menjanjikan seperti pada masa kejayaan perahu layar. Ketika anak-anak itu bersekolah dan melanjutkan ke perguruan tinggi, mereka lebih memilih jurusan pendidikan (menjadi guru) dan kesehatan (calon tenaga medis) atau komputer. Sangat jarang ada yang memilih studi di bidang pelayaran, yang merupakan akar budaya leluhurnya.

Pengalaman hidup La Isihaka menarik untuk diceritakan. Dia sekarang berusia 73 tahun, namun tetap menjadi *sawi*. Ketika ditanya alasannya, dia menjawab bahwa itu adalah konsekuensi pilihannya “memelihara” perahu. Bagi dia, perahu bukan sekadar barang, tetapi suatu “makhluk” seperti manusia yang harus dipelihara. Dia tidak berminat beralih profesi, seperti sebagian anggota keluarga atau warga lain di kampung beralih dari pelaut

menjadi pedagang, perantau, atau Pegawai Negeri Sipil (PNS). Menurutnya, sekarang sangat sulit mendapatkan awak perahu, apalagi *koki*—yang dahulu sangat mudah diperoleh. Sebagai pemilik KLM Sinar Jaya, La Isihaka tetap berlayar sebagai *sawi*, mendampingi putranya, Saharuddin (usia 39 tahun) sebagai nakhoda. Saharuddin mendapatkan izin berlayar dari Departemen Perhubungan melalui *Surat Keterangan Kecakapan* No.220/SKK/KDL-2008, dengan ketentuan hanya boleh berlayar tidak lebih jauh dari 60 mil laut dari daratan terdekat (menyusuri pantai).

Realitas tersebut menunjukkan bahwa masa depan pelaut dan pelayaran dalam ancaman diskontinuitas. Selain karena banyak perahu yang sudah tidak terawat dan rusak—seperti tampak di Pelabuhan Popalia, juga semakin langkanya generasi baru yang tertarik pada sektor pelayaran. Kondisi ini membuat pelaut tua terus melanjutkan pelayaran. Tampaknya mereka ingin menghabiskan sisa usianya dalam pelayaran.

Bagi generasi tua, laut merupakan tempat mencari nafkah, sedangkan darat adalah tempat tinggal. Sebagian besar waktu dan usia mereka berada di laut. Pelayaran dan perdagangan merupakan sumber penghasilan utama keluarganya. Sebaliknya, bagi generasi baru, laut hanya tempat lewat dan selebihnya mencari hidup dan tinggal di darat. Mereka lebih senang bekerja di darat, sebagai pegawai, polisi, tentara, buruh, dan pedagang karena dipandang lebih menjanjikan. Pelayaran hanyalah cerita masa lalu dari orangtua mereka.

Meskipun demikian, di tengah kelangkaan calon pelaut muda, pelayaran akan tetap menjadi urat nadi kehidupan penduduk—kecuali jika telah ada sarana transportasi udara (pesawat). Hingga kini, kebutuhan penduduk didatangkan dari luar pulau, dan hanya lewat laut. Oleh karena itu, matinya pelayaran juga adalah akhir sejarah kehidupan penduduk di Binongko.

TRANSFORMASI SOSIAL: PAHELA MENJADI PASIKOLA

Menjadi anak sekolah (*pasikola*) pada masa kejayaan perahu layar bukan pilihan kebanyakan orang. Boleh dikatakan sebagai pilihan yang sepi dan dipandang tidak menjanjikan. Kebanyakan

orangtua mempersiapkan anak mereka menjadi pelaut. Oleh karena itu, sejak kecil mereka sudah didekatkan dengan dunia laut dan perahu, misalnya menjadi *koki* di perahu membantu orangtuanya. Dengan kata lain, hanya sedikit orang tua yang mengarahkan anak-anak mereka menjadi pelajar.

Terdapat suatu prinsip yang dihidupkan dalam masyarakat Binongko bahwa “*Kalau sekolah menghabiskan uang orangtua, sedangkan berlayar menghasilkan uang untuk orangtua*”. Orang yang memilih bersekolah kerap dipandang memberikan beban ekonomi kepada keluarga karena mereka seharusnya berusaha agar memberikan uang kepada orangtua lewat profesi pelaut. Itulah sebabnya, anak-anak Binongko pada masa kejayaan pelayaran lebih memilih berlayar daripada bersekolah.

Kisah La Rabu Mbaru²² menarik untuk dikemukakan karena menjelaskan transformasi sosial masyarakat Binongko. Dia lahir tahun 1963. Pada usia delapan tahun, dia masuk SD Wali dan tamat 1977. Kemudian masuk SMP di Rukuwa (1978–1981). Ketiadaan jenjang studi berikutnya di daerahnya membuat dia melanjutkan studi ke Sekolah Pendidikan Guru (1981–1984) di Bau-bau. Tidak lama setelah tamat, dia diangkat sebagai guru pada SD Wali. Sejak awal menjadi guru sampai tahun 2010, La Rabu bertugas di SD Wali. Pada bulan Mei 2010, ia dipindahkan ke Dinas Pendidikan Pemuda dan Olahraga Kabupaten Wakatobi di Wangi-wangi, sebagai Kepala Seksi Bina Keterampilan dan Kewirausahaan Pemuda. Kurang lebih satu tahun bertugas, dia kembali ke kampung menjadi Pengawas SD Pulau Binongko (2011–2015).

Pada masa sekolah, tidak banyak anak-anak seusia La Rabu tertarik untuk sekolah. Oleh karena itu, dia kerap ditanya oleh teman-temannya, kelak menjadi apa setelah selesai sekolah. Sementara itu, mereka yang ikut berlayar dengan perahu telah menghasilkan uang, sesuatu yang tidak dirasakan La Rabu. Meskipun demikian, dia bertekad menyelesaikan studi sampai menjadi guru. Orangtuanya adalah pelayar, yang membawa dua perahu milik kakeknya, yakni *Bunga Mbaru*

(20 ton, satu layar) dan *Wangkowala* (45 tahun, dua layar). Sebagai keluarga pemilik perahu dan pelayar, dia beberapa kali ikut berlayar dengan kedua perahu itu. Namun, kemudian dia memilih masuk sekolah atau berhenti berlayar.

Pada tahun 1980-an, ketika anak-anak yang dahulu bersekolah mulai berhasil, seperti La Rabu menjadi guru, animo untuk sekolah berkembang. Betapa tidak, guru setiap hari ke sekolah mengenakan seragam dinas, sesuatu yang tidak bisa dipakai oleh pelaut. Di kalangan penduduk, profesi guru sangat dihargai. Apalagi tenaga guru, terutama dari putra daerah, masih sangat terbatas.

Selain La Rabu, anak Binongko yang beralih profesi dari pelaut menjadi pelajar adalah Bila Anaobi²³. Ia dilahirkan di Wakarumende tahun 1962. Pertama kali masuk sekolah di SD Wakarumende (1969–1975), kemudian SMP Binongko (1975–1978), dan SPG Bau-Bau (1979–1982). Sebelum memilih bersekolah, dia terlebih dahulu mengikuti orangtuanya berlayar beberapa kali. Namun, dia mabuk laut sehingga berhenti berlayar. Pada masanya, anak-anak bersekolah hanya ingin bisa membaca dan menulis. Oleh karena itu, mereka paling banyak hanya menamatkan SD dan sedikit yang tamat SMP. Semua anak lebih suka berlayar. Terlebih lagi tidak ada SMA di kampung sehingga harus ditempuh di luar Binongko, khususnya di Bau-Bau dan Kendari.

Setelah menamatkan studi, Bila Anaobi diangkat menjadi guru di tanah kelahirannya, tepatnya di SD Wakarumede pada 1982. Menurutnya, di sana guru sangat terbatas. Banyak guru memandang mengajar di Binongko sebagai pilihan terakhir, bahkan kadang dianggap tempat “buangan” karena lokasinya sulit dan terpencil. Dalam konteks ini, keberadaan putera daerah sangat penting untuk memajukan pendidikan. Selama dua belas tahun (1982–1994) Bila Anaobi bertugas di SD Wakarumende, kemudian dipindahkan ke SD Bante (1994–2006) dan SD Palahidu (2006–2009). Pada periode tugas terakhir, dia melanjutkan pendidikan sarjana pada Universitas Terbuka Kendari (2007–2009). Dia dimutasi ke kantor Camat Binongko, se-

²² Wawancara di Kelurahan Wali, Kecamatan Binongko, 16 Maret 2015.

²³ Wawancara di Rukuwa, Kecamatan Binongko, 16 Maret 2015.

bagai kepala seksi (2009–2013) dan kemudian sekretaris (2013–sekarang). Sejak tahun 1987 sampai sekarang, Bila Anaobi memimpin Majelis Dakwah Islam (MDI) Binongko.

Kisah La Rabu Mbaru dan Bila Anaobi menunjukkan bahwa telah terjadi perubahan pola pikir di kalangan generasi baru Binongko. Ternyata bersekolah dapat menjanjikan masa depan yang pasti dan tanpa musim, sedangkan pelaut yang berlayar memperoleh pendapatan pada musim tertentu saja. Setiap bulan guru mendapatkan gaji dan tidak dipengaruhi oleh angin musim. Kemudian, jika guru sakit, mereka tetap mendapat gaji, bahkan tunjangan kesehatan dari negara, sesuatu yang tidak dirasakan pelaut. Sebagai PNS, guru memiliki jaminan hari tua, berupa gaji pensiun. Sekali lagi, jaminan ini tidak dinikmati oleh pelaut, kecuali bila mereka masih aktif dan sehat berlayar.

Kesadaran pelayar tua untuk menyekolahkan anak-anaknya secara apik dilukiskan oleh Sumi-man Udu (2015) berikut ini:

“Pergilah, Nak! Pergilah ke sekolah. Jangan lagi kalian rasakan kegagalan yang pernah Ayah rasakan. Tiga puluh tahun lebih Ayah berlayar mengarungi lautan Nusantara dengan perahu karoro, tetapi kita masih tetap menjadi miskin seperti ini. Tentunya karena Ayah selama ini tidak memiliki pengetahuan. Jadi, jangan lagi kau mengikuti kehidupan ayah seperti ini, terlalu berat, Nak”.

Peringatan itu disampaikan ayah Imam kepada Imam, ketika dia mulai malas pergi ke sekolah. Kemudian, kalimat ancaman terlontar dari ayahnya, “Kalau kau tidak mau ke sekolah, mari ikut Ayah! Kita pergi mencari perahu *karoro*. Kau bisa juga jadi *koki* di sana.” Petikan kisah dalam novel ini merupakan cermin perubahan pola pikir di kalangan pelayar, sekaligus penegas bahwa profesi pelayar tidak menjanjikan masa depan yang lebih baik.

PENUTUP

Indonesia sebagai negara maritim, dalam arti geografis, adalah kenyataan yang pernah dimiliki oleh pelaut Binongko. Melalui aktivitas pelayaran dan perdagangan, mereka menghubungkan pulau-pulau, yang tampak berpisah dari segi geografis,

dihuni berbagai kelompok suku, bahasa, adat, dan agama yang berbeda antara satu dengan yang lain. Distribusi komoditas dan kebutuhan yang berbeda dari setiap pulau merupakan akar lahirnya hubungan sosial lintas kelompok. Dalam konteks ini, pelaut memainkan peran dalam merangkai ruang geografi dan sosial Indonesia.

Keberadaan komunitas pelaut perlu mendapat perhatian pemerintah melalui kebijakan pembangunan (manusia) berbasis maritim. Penduduk Binongko selamanya akan bergantung pada laut dan sarana transportasi laut karena kebanyakan kebutuhan mereka didatangkan dari luar pulau. Mereka tidak boleh dibiarkan menjaga statusnya sebagai suku bangsa maritim sendiri terutama di tengah kelangkaan pelaut muda.

Pemerintah perlu mengambil langkah praktis dalam upaya regenerasi pelaut dengan dua cara. *Pertama*, memberikan akses pendidikan berkelanjutan bagi anak-anak Binongko terutama pada bidang pelayaran (maritim). Upaya ini harus diperkuat dengan pemberian bantuan dana studi sampai jenjang pendidikan tinggi. *Kedua*, akses terhadap lapangan kerja dibuka luas, khususnya sektor kelautan, setelah mereka menamatkan studi. Dengan cara itu, pemerintah berperan dalam mengembalikan memori kejayaan pelayaran pada masa lalu sebagai modal sosial dan masa depan mereka untuk terus bergelut dan mencintai dunia kelautan. Singkatnya, dukungan pemerintah akan memberikan arah transformasi sosial, yang jelas (akses studi) dan pasti (lapangan kerja) sehingga tidak jauh dari akar historis dan kultural mereka sebagai pewaris tradisi maritim Indonesia.

PUSTAKA ACUAN

Arsip (Koleksi ANRI Jakarta)

Militaire Memorie van het Landschap Boeton, 28 Augustus 1919. (MVO 2e Reel 23).

Vonk, H.W. (1937). *Nota betreffende het zelfbesturendlandschapBoeton.* (MVO 2e Reel 31).

Buku dan Jurnal

Braudel, Fernand. (1972). *The Meditteranean and the Mediteranean world in the age of Philip II Vol. I.* London: Fontana/Collins Press.

Dick, Howard W. (1990). *Industri pelayaran Indonesia: kompetisi dan regulasi.* Jakarta: LP3ES.

- Effendi, Ziwar. (1987). *Hukum adat Ambon lease*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Hamid, Abd. Rahman. (2015). Pengalaman, ingatan, dan sejarah: kisah empat pelaut Buton. *Jurnal Sejarah dan Budaya WALASUJI*, 6 (1), 1–15.
- Horridge, Adrian. (2015). *Perahu tradisional Nusantara*. Yogyakarta: Ombak.
- Knaap, Gerrit. (2004). *Kruidnagelen en christenen: de VOC en de bevolkingvan Ambon 1656–1696*. Leiden: KITLV Uitgeverij.
- Lapian, Adrian B. (2009). *Orang laut-bajak laut-raja laut: sejarah kawasan Laut Sulawesi abad XIX*. Depok: Komunitas Bambu.
- Lombard, Denys. (2005). *Nusa Jawa silang budaya jilid 1*. Jakarta: Gramedia.
- Mahan, Alfred Thayer. (1890). *The influence of sea power upon history 1660–1783*. Boston: Little, Brown and Company.
- Nontji, Anugerah. (2002). *Laut nusantara*. Jakarta: Djambatan.
- Noorduyn, J. (1991). *A critical survey of studies on the languages of Sulawesi*. Leiden: KITLV Press.
- Purwaka, Tommy H. (1993). *Pelayaran antarpulau Indonesia: suatu kajian tentang hubungan antara kebijaksanaan pemerintah dengan kualitas pelayanan pelayaran*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Schoorl, Pim. (2003). *Masyarakat, sejarah, dan budaya Buton*. Jakarta: Djambatan.
- Udu, Sumiman. (2015). *Di bawah bayang-bayang Ode*. Pekanbaru: Seligi Press.
- Zuhdi, Susanto. (2010). *Labu rope labu wana: sejarah Buton yang terabaikan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Zuhdi, Susanto. (2014). *Nasionalisme, laut, dan sejarah*. Jakarta: Komunitas Bambu.

Tesis

- Hamid, Abd. Rahman. (2007). *Pelayaran dan perdagangan orang Buton di Kepulauan Wakatobi 1942–1999*. Tesis. Makassar: Universitas Hasanuddin.
- La Malihu. (1998). *Buton dan tradisi maritim: kajian sejarah tentang pelayaran tradisional di Buton*

Timur (1957–1995). Tesis. Jakarta: Universitas Indonesia.

- Sofyani, Wa Ode Winesty. (2003). *Lambapuse: ritual kontrak sosial di kalangan pelayar Buton*. Tesis. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.

Surat Kabar

- Hasan. (1989). Orang Binongko pelaut yang tangguh sejak zaman dahulu. *Media Kita No. 44/thn. XIX*. Kendari.
- Hasan. (1990). Saksi bisu kebesaran Binongko di zaman lampau. *Media Kita No. 57/thn. XXI*. Kendari.

Wawancara

- Bila Anaobi (usia 53 tahun). Kelurahan Rukuwa, 16 Maret 2015.
- Edwrad L. Poellinggomang (usia 59 tahun). Kota Makassar, Maret 2007.
- Hamid Fidmatan (usia 27 tahun). Kota Tual Maluku, 17 September 2015.
- Haji Rusdin (usia 60 tahun). Kelurahan Popalia, 20 Maret 2015.
- Haji Kamil (usia 60 tahun). Kelurahan Rukuwa, 19 Maret 2015.
- La Banisa (usia 50 tahun). Desa Haka, 17 Maret 2015.
- La Gani S (usia 79 tahun). Kelurahan Taipabu, 18 Maret 2015.
- La Rabu Mbaru (usia 52 tahun). Kelurahan Wali, 16 Maret 2015.
- La Isihaka (usia 73 tahun). Desa Jaya Makmur, 21 Maret 2015.
- La Ninu (usia 80 tahun). Desa Jaya Makmur, 21 Maret 2015.
- La Ode Tajuddin (usia 62 tahun). Kelurahan Popalia, 17 Maret 2015.
- La Ode Tarahaya (usia 58 tahun). Kelurahan Wali, 21 Maret 2015.
- La Malihu (usia 54 tahun). Kota Makassar, 1 Juli 2015.

RINGKASAN DISERTASI

*SUPPORT FOR ETHNO-RELIGIOUS VIOLENCE IN INDONESIA*¹

Y. Tri Subagya

Universitas Sanata Dharma, Yogyakarta

E-mail: ytrisubagya@yahoo.com

Diterima: 2-11-2015

Direvisi: 23-11-2015

Disetujui: 7-12-2015

ABSTRACT

This study focused on the relationship between ethno-religious identification and support for intergroup violence in Indonesia. It employed a cross-cultural comparative research design involving Muslim and Christian respondents from different ethnic groups in two research areas. One of these areas, Ambon, experiences frequent eruptions of inter-group violence, while the other, Yogyakarta, is relatively peaceful; while disputes have occurred occasionally, they have not led to massive intergroup violence. This research used a mixture of quantitative and qualitative approaches. This study finds stronger identification with religion than with ethnicity. Muslims show greater ethno-religious identification than Christians. It also presents evidence for the proposition regarding religiocentrism in which a positive evaluation of the religious in-group is related to in-group identification and induces derogatory attitudes towards out-groups. The findings are also consistent with propositions concerning nationalistic attitudes which suggest that increased ethno-religious identification reduces nationalism.

Keyword: ethnicity, religion, ethno-religious identification, support for violence, perceived group threat, religiocentrism, nationalism

ABSTRAK

Kajian ini menguji hubungan antara identifikasi etnik dan agama dan dukungan terhadap kekerasan antarkelompok di Indonesia. Penelitian dilakukan dengan menggunakan perbandingan lintas budaya yang melibatkan responden Muslim dan Kristen dari berbagai kelompok etnik di dua wilayah penelitian. Ambon, yang merupakan salah satu wilayah penelitian, sering mengalami letupan kekerasan antarkelompok, sedangkan di Yogyakarta kondisinya relatif tenang; walaupun permusuhan kadang-kadang terjadi, hal tersebut tidak meledak menjadi kekerasan antarkelompok yang masif. Penelitian ini menggunakan pendekatan campuran antara kuantitatif dan kualitatif. Studi ini menunjukkan lebih kuatnya identifikasi agama dibandingkan etnisitas. Muslim memperlihatkan identifikasi agama dan etnik yang lebih kuat dibandingkan Kristen. Studi ini juga menyajikan bukti terkait teori religiosentrisme bahwa orang cenderung mengevaluasi secara positif kelompoknya sendiri dan cenderung merendahkan kelompok lain. Temuan studi ini juga konsisten dengan proposisi terkait sikap nasionalisme yang memperlihatkan bahwa meningkatnya identifikasi etnik dan agama mengurangi nasionalisme.

Kata kunci: etnisitas, agama, identifikasi etnik dan agama, dukungan terhadap kekerasan, ancaman yang dipersepsikan kelompok, religiosentrisme, nasionalisme

INTRODUCTION

Ethno-religious violence got a serious scholarly attention in Indonesia when the collective violence started to escalate widely in the country in 1990. An enormous amount of literature on ethno-religious conflicts has emerged as a result

of research from a wide range of theoretical frameworks and the application of a variety of methods. Some have focused on its historical roots, while others have paid more attention to its impact. They have presented various arguments from different perspectives while looking at its

¹ To be defended in Radboud University Nijmegen, Netherlands, on 28 September 2015

context and escalation. Some have paid attention to the legacy of violence from the colonial era and the authoritarian state (Colombijn and Lindblad, 2002), the contestation of power in times of political transition (Bertrand, 2004), the competition of local contenders for resources (Van Klinken, 2006) and the global growth of terrorism networks (Sidel, 2006; ICG, 2011). Most studies have concentrated on historical factors, the dynamics of structural transformation and the elites who have competed for power as the elements that have led to the emergence of collective violence. Individual attitudes at grassroots level, such as those of villagers, religious communities or students who have supported the violence, have been factored in less, if not neglected, in their analyses.

This study adds new insights to this body of knowledge by focusing on the relationship between ethno-religious identification and support for intergroup violence. It examines the relationship between ethno-religious identification and the ways in which people support different levels of violence perpetrated by their own group, such as protest, intimidating demonstrations, the destruction of property or the injuring or killing of people belonging to other ethno-religious groups. It conducts micro-level analyses of individuals' support for ethno-religious violence. Support for ethno-religious violence was viewed as a dimension of the exclusionary reactions that arise from rational intergroup competition and the dynamics of ethno-religious identification.

The substantial questions of the research included both descriptive and explanatory aspects. The descriptive questions asked about the presence of ethno-religious identification and support for intergroup violence among Muslims and Christians in Ambon and Yogyakarta; also about the ways in which ethno-religious identification and support for intergroup violence among Muslims and Christians is observable in the two cities. The explanatory questions addressed three issues. The first examined the relationship between ethno-religious identification and support for intergroup violence. The second assessed the influence of social characteristics such as gender, parents' occupation or household income on this

relationship, and the third tested whether the relationships are affected by intermediate determinants such as perceived group threat, salience of identity, intergroup contact, memory of past violence, perceived discrimination, religiosity, nationalistic attitudes and distrust. The set of explanatory questions can be formulated as follows:

1. To what extent is there a relationship between ethno-religious identification among Christians and Muslims in Ambon and Yogyakarta and support for intergroup violence?
2. To what extent is there a relationship between ethno-religious identification among Christians and Muslims in Ambon and Yogyakarta and support for intergroup violence considering other individual-level determinants?
3. To what extent can we explain the relationship between ethno-religious identification among Christians and Muslims in Ambon and Yogyakarta and support for intergroup violence with particular intermediate determinants?

METHOD

This study employs a cross-cultural comparative research design involving Muslim and Christian respondents from different ethnic groups in two research areas. One of these areas, Ambon, experiences frequent eruptions of inter-group violence, while the other, Yogyakarta, is relatively peaceful. In Ambon, the social border between Muslims and Christians clearly defines their living space and their social activity. Both groups have established boundaries, and seldom interact across the demarcation of religious belonging. Their ethno-religious identification is so strong that tensions between Muslims and Christians have repeatedly led to intergroup violence. In contrast, the relationship between ethno-religious groups in Yogyakarta is relatively peaceful; while disputes have occurred occasionally, they have not led to massive intergroup violence.

This research uses a mixture of quantitative and qualitative approaches. It provides a large data set stemming from a survey that included respondents who were followed up with qualitative

interviews. The research sample was randomly drawn from the student population of six universities. At each research site, I chose one Christian university, one Muslim university and one state university. Overall, 1,500 respondents, equally distributed over these universities, became the research sample. The key informants for the interviews were selected from both respondents and non-respondents of the survey; for the respondents, the interviews were conducted after they had agreed to follow up their statements. They were asked to expand on their reasons and give additional explanations concerning the research topics.

FINDINGS OF THE STUDY

The analyses of the large data set provided evidence for ethno-religious identification among Muslims and Christians in Ambon and Yogyakarta. Respondents came from a range of ethnic groups. A large number of Muslims were Javanese, Sundanese, Madurese, Ambonese or Butonese, while the Christians were predominantly Ambonese, Javanese, Batakese or Chinese. Smaller ethnic groups were also represented in my sample, such as Minangkabau, Minahasa, Toraja, Timorese, Buginese, Makassarese and Papua.

All the ethno-religious groups considered ethnic identification to be an important element of their identities, but Muslims showed stronger ethnic identification than Christians. They spoke their ethnic language more frequently and attended ethnic ceremonies more often. More Muslims were also members of ethnic organizations. Regarding religious identification, Muslims participated in collective rituals more often than Christians. They also prayed and attended religious services more frequently. Only in terms of rites of passage was Muslim participation lower; those who did attend the ceremonies did so mainly for non-religious reasons, such as solidarity with neighbours, or to respect the invitation of their relatives. Muslims also had more religious in-group friends and less religious out-group friends.

My qualitative data supported the findings of the quantitative analyses. Ethnic identification among Muslims was stronger than among

Christians. In Ambon, Muslims spoke their ethnic language more often than Christians; this was particularly the case in traditional ceremonies in Muslim villages. Christians used the Indonesian language more frequently than their ethnic tongue. The qualitative data also showed that religious identification was stronger than ethnic identification in both Ambon and Yogyakarta. The interviews revealed that personal religious expression and religious practices have become increasingly important over the last decade. Most of the interviewees confirmed that they participate in traditional ceremonies and religious rituals and gave religious reasons for doing so. Only in rites of passage did religious rituals blend with ethnic rituals; more specifically, in marriage and funerary rituals. Here participation also stemmed from non-religious reasons. Compared to Christians, Muslims were more involved in religious organizations or religiously affiliated political organizations. A few of the Christians also claimed to engage in religious organizations, but these organizations have political interests. Both quantitative and qualitative data confirmed that religious identification was stronger and more important than ethnic identification, and that overall, Muslims showed stronger religious identification than Christians.

The second research question, on support for intergroup violence, was also answered via both quantitative and qualitative analyses. The measurement of support for violence underwent rigorous factor analyses. I found that such support has two dimensions: support for public criticism and demonstrations, and support for harm to persons and property. In general, respondents tended to support public criticism and demonstrations, but rejected support for harm to persons and property. When the comparison between Muslims and Christians was made, Muslims were more supportive of demonstrations and relatively less supportive of harm to persons and property than Christians. My interviews elaborated the findings of the quantitative analyses: that Muslims supported harm less, but supported demonstrations more than Christians. In Ambon, all informants, Muslims as well as Christians expressed support for harm, especially those who had strong memories and past experiences of violence. Most

of them also agreed with supporting harm to persons and property as an act of self-defence. The data triangulation affirms that both Muslims and Christians supported public criticism and demonstrations more than harm to persons and property.

The first explanatory question, on the relationship between self-definition of ethno-religious groups and support for harm, showed that most ethno-religious groups, the exceptions being Sundanese Muslims and Javanese Christians, were more likely to support harm than Javanese Muslims. Most support was given by the Madurese Muslims and the Ambonese Christians. On support for demonstrations, Muslim ethno-religious groups were more supportive, while the Christian ethno-religious groups were less supportive than the Javanese Muslims.

The second explanatory question was answered by testing the relationship between ethno-religious identification and support for intergroup violence. I found that respondents' support for harm was influenced by their number of friends of the same religion. Those who have many friends of the same religion showed less support for harm. On support for demonstrations, I found that participation in collective rituals and the membership of religious organization were strong determinants. The more active people participated in collective rituals, the more they supported demonstrations. In addition, those who are members of religious organizations also showed more support for demonstrations than non-members.

Individual determinants, such as education and profession of parents, or gender of respondents, did not significantly affect the relationship between ethno-religious identification and support for violence; the results were similar for support for harm and support for demonstrations. Respondents whose parents are farmers showed more support than respondents whose parents work as managers, clerks, traders, machine operators or manual labourers. Respondents from relatively higher income levels showed more support than those with lower income levels. In general, the findings demonstrated that support for violence could only partially be explained by individual

socio-economic status; ethno-religious identification persisted as a strong determinant after taking these individual characteristics into account.

The third research question was answered by testing the influence of intermediary variables on the relationship between ethno-religious identification and support for violence. These variables were derived from diverse theoretical insights, and comprised perceived group threat, salience of identity, intergroup contact, memory of violence, perceived discrimination, religiosity (including attitudes towards religious plurality, religiocentrism and fundamentalism), nationalistic attitudes and distrust. Concerning support for harm, I found that perceived group threat, religiocentrism (i.e. positive in-group attitudes), pluralism and nationalistic attitudes influenced the relationship. The more that people perceived group threat and the more they had positive in-group attitudes, the more likely they were to support harm to persons and property, which supported my hypotheses in this respect. Contrary to my expectations, people with a pluralistic religious view showed more support for harm. Support for harm was also stronger when nationalism was relatively low. Concerning support for demonstrations, the relevant intermediate determinants were salience of ethnic identity and acceptance of hermeneutic interpretations: the more the respondents accepted the salience of ethnic identity and the more they agreed that Holy Scriptures need hermeneutic interpretation (contrary to fundamentalism), the more they supported demonstrations.

This study makes an innovative contribution to the theoretical and methodological development of research on ethno-religious conflict in Indonesia. I will discuss this contribution in terms of the research questions, the measurements and the data analysis.

First, I set out to answer descriptive questions about ethno-religious identification and support for intergroup violence, and explanatory questions on the relationship between these variables with individual characteristics as well as intermediate determinants. These questions have not been explored in previous studies on conflict in Indonesia; most have paid more attention to the wider context of economic and

political developments, e.g. the three influential studies of Bertrand (2004), Sidel (2006) and Van Klinken (2007a). While their studies certainly contribute to the overall understanding of the causes and effects of violence in Indonesia, they do not provide adequate explanations as to why individual people support violence; neither do they test theories about intergroup violence in relation to other theories. This study seeks to complement previous studies by explaining the relationship between ethno-religious identification and support for intergroup violence. I tested hypotheses regarding the influence of individual determinants and different measures for religious identification, support for intergroup violence as well as intermediary variables.

This study is not alone in seeking to explain support for violence in Indonesia via the analysis of individuals, but it is the only one to use mixed methods: quantitative methods with a large number of respondents, and qualitative methods with semi-structured interviews with a selection of these respondents. One of the previous investigations of the individual angle was conducted by Adam (2010) who examined how ordinary people became involved in the Ambon conflict. Via case studies carried out in the villages of Hila, Kaitetu and Waai, he described the involvement of people in the conflict as the result of long-standing competition along religious lines over land and jobs. The competition between Ambonese and immigrants, and between Muslims and Christians made up the context in which violence erupted. His findings, however, are limited to the areas in which he made his observations. Being based in specific contexts, his study lacks standardised measurements for intergroup comparisons. Unlike previous studies, my work integrates qualitative or quantitative approaches in the research design, methods and analyses. The quantitative approach provides general findings, which are elaborated in more detail with the help of interviews. I did not find contradictory results between quantitative and qualitative data. Triangulation of the quantitative and qualitative data gives the findings greater validity and reliability.

Second, I developed measurements that were guided by theories related to Western countries.

As mentioned earlier, these were primarily social identity theory, realistic conflict theory and ethnic group conflict theory; I made additional use of theories related to salience of identity, intergroup contact, memory of violence, perceived discrimination, attitudes towards plurality, religiocentrism, fundamentalism, nationalistic attitudes and distrust. On this basis, I made inventories of measurements that have been repeatedly tested in Western (and in some cases also Asian) countries. Reliability as indicated by Cronbach's alpha is the main consideration for the inclusion of specific measurements. I then assessed the standardised measurements and adjusted them for their application to my Indonesian research context. Some measurements that I could not find in previous studies were explored through meticulous discussions of the variables. For instance, the measure for ethno-religious identification was adapted from the ethnic identification measure from Phinney (1992) and Phinney and Ong (2007). I added religious identification to the measure by taking into account the ritualistic dimension of religion (Allport and Ross, 1967; Scheepers et al., 2002b).

I also made improvements to my measurement of support for violence. Since I could not find appropriate measurements from Western societies, I used the measurement of Hadiwitanto et al. (2007) as a starting point. His questionnaire is relevant as he investigated religion, social trust and conflict in Ambon, but his measurement of support for violence was inadequately developed since the levels of violence he distinguished were unequally distributed over different societal domains (political, economic, socio-cultural and religious). This imbalance would affect the results, possibly eliminating important factors before data gathering. I therefore modified the measurements so that they were distributed evenly over the economic, political, cultural and religious domains. Each domain was then assessed in terms of four dimensions of support for violence: support for public debates, for demonstrations, for corporal and for material harm.

I found two dimensions: a high level of support, i.e., support for harm to persons and property, and a low level of support, i.e., support for public criticism and demonstrations. For independent

variables, factor analyses were run for religious practices and religious ceremonies. Muslims and Christians were given similar measurement items, even though the two religious groups differ in their ceremonies. For Muslims, the ceremonies included circumcision, weddings, funerals, fasting, *Idul Fitri* and *Idul Adha*. For Christians, the questions about ceremonies included baptism, weddings, Christmas, Easter, funerals and fasting. The result was three dimensions to use as comparable model solutions for both Muslims and Christians: collective rituals, rites of passage and religious practices. For intermediary determinants, I found that perceived group threat was concentrated in two dimensions: politics and economy on the one hand and socio-cultural factors on the other. Salience of identity also had two dimensions: ethnicity and religion. Intergroup contact was measured by quantity and quality of contact. Quantity was clearly constructed in a single dimension. I also decided to use a single dimension for quality of contact, since the factor analysis determined two dimensions with a high correlation: closeness and cooperation, evaluation and equality. Other intermediary determinants such as perceived discrimination, religiocentrism, attitudes towards religious plurality, religious fundamentalism and nationalistic attitudes had two dimensions respectively.

To analyze the differences between Muslims and Christians, and the variation between ethno-religious groups, I compared their means and made t-tests. An analysis of variance was also made by testing all dimensions to reveal their correlation and tendencies. For this, I took into account of the statistic of F, the significance level, and the correlation among the tested variables. The analysis of variance specifically looked into the (linear versus non-linear) nature of the relationships between the dependent variable(s) and independent variables as well as relationships with control and intermediary variables.

Finally, I conducted multivariate regression analyses. This study demonstrates the relevance of certain theories in Indonesia. I provided evidence that ethnic competition theory can explain the relationship between ethno-religious identification and support for intergroup violence in Indonesia.

The level of ethno-religious identification actually overwhelmed the individual determinants, which has not been shown in Western countries. I found evidence that the perception of out-group threat, positive attitudes towards religious in-groups and nationalistic attitudes intermediate the relationship between ethno-religious identification and support for violence. Hence, the stronger the ethno-religious identification, the stronger the perceptions of out-group threat that induce support for harm. The stronger the level of ethno-religious identification, the higher the positive in-group attitudes that induce support for harm. Another interesting result was the negative influence of nationalism on support for violence, consistent with previous studies in Western contexts (Coenders, 2001; Todosijevic, 2001; Coenders et al., 2004). This study shows that declining nationalism increases support for harm. This is true in Indonesia; nationalism continues to decrease due to the struggle for local autonomy. Local conflicts such as those in Ambon are largely to do with the pursuit of greater local autonomy, as opposed to national interests. The devolution of power as a result of local autonomy has opened up competition over economic resources, and elite contestation of political power for their own interests. In order to maintain their power while adjusting to decentralization, the elites have often mobilized their followers through ethnic ties or religious networks to attain their objectives (Aspinal and Fealy, 2003: 6–9; Van Klinken, 2006: 138–143).

However, the study revises a previous theory on pluralism. In earlier studies, pluralism is described as the individual's positive appreciation of religious plurality, either in the acceptance of underlying common elements of different religious traditions, or by stressing the value and richness of differences between religious traditions (Anthony et al., 2005; 2015). Therefore, pluralism is expected to have a negative association with support for harm. My result pointed towards a positive relation, i.e., the more that individuals agreed with pluralism, the more they supported harm. This implied support for harm among respondents with an explicit personal (religious) interpretation of religious plurality. This support had no connection with the positive

attitudes towards religious plurality. It could arise from other factors—i.e. that respondents have their own, personal agenda in relation to support for violence. The support of violence had nothing to do with their pluralistic view.

In the relationship between ethno-religious identification and support for demonstrations, salience of ethnic identity and hermeneutic interpretation were intermediate determinants. Ethnic salience is the awareness of individuals of their ethnic categorization and identity and the importance of this ethnic identification to them (Phinney, 1990; Duckit, 2006: 154). As I predicted, this study provided evidence that ethnic salience mediated the relationship between ethno-religious identification and support for demonstrations. It highlighted the on going importance of ethnicity in Indonesia. In addition, more agreement with hermeneutic interpretations of sacred texts induced more support for demonstrations, relatively. It means that support for demonstrations was also given by people who have a critical, but committed, attitude towards their own religious texts.

CONCLUSION

Overall, the findings have supported the main theories and add explanations for other theories that I have examined in this study. The study have provided evidence for social identity theory, which holds that individuals always attempt to construct a positive social identity for their in-groups, and to disassociate themselves from out-groups (Tajfel, 1978; 1981; Tajfel and Turner, 1986; Phinney and Ong, 2007). I have found stronger identification with religion than with ethnicity. When I compared the groups, Muslims showed greater ethno-religious identification than Christians. These findings have provided confirmation of previous studies in Indonesia that show the growth of religious identification, especially among Muslims since the 1990s (van Bruinessen, 2004; Sidel, 2006; Hefner, 2011).

The findings on perceived group threat have validated ethnic group conflict theory, in which perceived threat is the strongest determinant for prejudicial and exclusionary attitudes towards out-groups (Scheepers et al., 2002a; Gijssbert et

al., 2004; Coenders et al., 2007; Savelkoul et al., 2010). It suggests that this theory, which is able to explain exclusionary phenomena in Western countries, is also applicable to Indonesian society. Nonetheless, this study has not tested the contextual level that is part of the theory and which includes the influence of actual competition, migration and relative group size (majority and minority status).

I have also presented evidence for the proposition regarding religiocentrism by Sterkens and Anthony (2008), in which a positive evaluation of the religious in-group is related to in-group identification and induces derogatory attitudes towards out-groups. However, in relation to religious attitudes towards plurality, my findings have contradicted earlier studies. While these studies have shown that pluralism reduces prejudice and hostility towards out-groups (Anthony et al., 2005; cf. Anthony et al. 2015), my study has found evidence that people who have a pluralistic religious view do support violence. Seemingly, pluralism can be as much an indicator for religious identification as monism.

These findings have been consistent with propositions concerning nationalistic attitudes (Coenders, 2001; Todosijevic, 2001), which suggest that increased ethno-religious identification reduces nationalism (i.e. commitment to the national Indonesian state, and therefore opposition to appeals for regional autonomy). Lower levels of nationalism in turn lead to greater support for violence, which in my research contexts is mostly related to the struggle for emancipation by specific ethno-religious groups. The findings therefore have supported the theoretical proposition that the degradation of nationalism contributes to the outbreak of ethno-religious violence (Bertrand, 2004).

At the lower level of support for intergroup violence, i.e. support for protests and demonstrations, I have found ethnic salience and hermeneutic interpretation to be relevant intermediate determinant variables. My study has validated earlier studies that show a significance correlation between ethno-religious identification and ethnic salience: the greater the salience of ethnic identity, the higher the likelihood of support for

violence. Moreover, the acceptance of hermeneutic interpretations at the root of religiosity also increases support for violence. This finding has contradicted an earlier study, which suggests that only fundamentalist interpretations of religious texts induce support for violence (Williamson et al., 2010).

BIBLIOGRAPHY

- Adam, J. (2010). How ordinary folk became involved in the Ambonese conflict: Understanding private opportunities during communal violence. *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde*, 166(1), 25–48.
- Allport, G.W. (1954). *The individual and his religion: A psychological interpretation*. New York: The Macmillan Company.
- Allport, G.W. & Ross, M.J. (1967). Personal religious orientation and prejudice. *Journal of Personality and Social Psychology*, 5(4), 432–43.
- Anthony, F.V., Herman, C.A.M., & Sterkens, C. (2005). Interpreting religious pluralism: Comparative research among Christian, Muslim and Hindu students in Tamil Nadu, India.” *Journal of Empirical Theology*, 18(2), 154–186.
- Anthony, F.V., Hermans, C.A.M., & Sterkens, C.J.A. (2015). *Religion and conflict attribution*. An empirical study of the religious meaning system of Christian, Muslim and Hindu students in Tamil Nadu, India. Leiden: Brill.
- Ashmore, R.D., Justin, L., & Wilder, D. (2001). *Social identity, intergroup conflict and conflict reduction*. New York: Oxford University Press.
- Aspinall, E., & Fealy, G. (2003). Introduction: Decentralisation, democratisation and the rise of the local. *Local power and politics in Indonesia*, 1–11.
- Bertrand, J. (2002). Legacies of the authoritarian past: religious violence in Indonesia’s Moluccan Islands. *Pacific Affairs*, 75(1), 57–85.
- Bertrand, J. (2004). *Nationalism and ethnic conflicts in Indonesia*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Bertrand, J. (2010). Ethnic conflicts in Indonesia: National models, critical junctures, and the timing of violence. In: A. Varshney (Ed.), *Collective violence in Indonesia*. London: Lynne, Rienner Publishers, Inc.
- Cairns, E. and Roe, M.D., (Eds.) (2003). *The role of memory in ethnic conflict*. New York: Palgrave Macmillan.
- Coenders, Marcel. (2001). Nationalistic attitudes and ethnic exclusionism in comparative perspective. An empirical study of attitudes toward country and ethnic immigrants in 22 Countries (*Doctoral dissertation, Catholic University Nijmegen, 2001*).
- Coenders, M., Gijsberts, M. & Scheepers, P. (2004). Chauvinism and patriotism in 22 countries. In M. Gijsbert, L. Hagendoorn and P. Scheepers (Eds.). *Nationalism and exclusion of migrants. Cross-national comparisons* (pp. 29–70). England and USA: Ashgate Publishing Company.
- Coenders, M. & Lubbers M. (2007). From a distance: avoidance of social contacts with immigrants in the European Union. In E. Poppe & M. Verkuyten (Eds.), *Culture and Conflict*. Libe Amicorum for Louk Hagendoorn (pp. 217–244). Amsterdam: Aksant Academic Publishers.
- Coenders, M., Lubbers, M. & Scheepers, P. (2009). Opposition to civil rights for racial minorities in Central and Eastern Europe. *East European Politics Backed Up the Christian and Societies*, 23(2), 146–164.
- Colombijn, F., & Lindblad, J.T. (Eds.) (2002). *Roots of violence in Indonesia. Contemporary violence in historical perspective*. Leiden. KITLV Press.
- Coser, L.A. (1956). *The functions of social conflict*. Glencoe, Illinois: Free Press.
- Duckitt, J. (2006). Ethnocultural group identification and attitudes to ethnic out-groups”. In G. Zhang, K. Leung, & J. Adair. (Eds.), *Perspectives and progress in contemporary cross-cultural psychology*. Selected papers from the seventeenth international congress of the International Association for Cross-Cultural Psychology. Beijing, China: Light Industry Press.
- Fearon, J.D., & Laitin, D.D. (2000). Violence and the social construction of ethnic identity. *International Organization*, 54(4), 845–877.
- Fox, J. (2000). The effects of religious discrimination on ethno-religious protest and rebellion. *Journal of Conflict Studies*, 20(2), 16–43.
- Gijsberts, M., Hagendoorn, L., & Scheepers, P. (Eds.) (2004). *Nationalism and exclusion of migrants: cross national comparisons*. Burlington, USA: Ashgate Publishing Company.
- Green, D.P. & Seher, L.P. (2003). What role does prejudice play in ethnic conflict? *Annual Review Political Science*, 6, 509–31.
- Hadiwitanto, H., Hermans, C.A.M., Sterkens, C.J.A., & Machasin, M. (2007). *Questionnaire on religion, conflict, and trust in Indonesia: A comparative empirical study among Christian*

- and Muslim Students. Unpublished questionnaire.
- Hefner, R.W. (2011). *Civil Islam: Muslims and democratization in Indonesia*. Princeton University Press.
- International Crisis Group (ICG). (2011). *Terrorism in Indonesia: Noordin's network* (Asia Reports No. 114). Jakarta/Brussels: ICG.
- Pettigrew, T.F., & Tropp, L.R. (2006). A meta-analytic test of intergroup contact theory. *Journal of Personality and Social Psychology*, 90(5), 751–783.
- Phinney, J.S. (1990). Ethnic identity in adolescents and adults: Review of research. *Psychological Bulletin*, 108, 499–514.
- Phinney, J.S. (1992). The multigroup ethnic identity measure: A new scale for use with diverse groups. *Journal of Adolescent Research*, 7(2), 156–176.
- Phinney, J.S., & Ong, A.D. (2007). Conceptualization and measurement of ethnic identity: Current status and future directions. *Journal of Counseling Psychology*, 54(3), 271–281.
- Sahdra, B. & Ross, M. (2007). Group identification and historical memory. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 33, 384–395.
- Savelkoul, M., Scheepers, P., Tolsma, J., & Hagedoorn, L., (2010). Anti-Muslim attitudes in the Netherlands: tests of contradictory hypotheses derived from ethnic competition theory and intergroup contact theory. *European Sociological Review*, 0, 1–18.
- Sears, D.O. (1986). College sophomores in the laboratory: Influences of a narrow data base on social psychology's view of human nature. *Journal of personality and social psychology*, 51(3), 515.
- Scheepers, P., Gijsberts, M. & Coenders, M. (2002a). Ethnic exclusionism in European Countries, public opposition to civil rights for legal migrants as a respond to perceived ethnic threat. *European Sociological Review*, 18(1), 17–34.
- Scheepers, P., Gijsberts, M., & Hello, E. (2002b). Religiosity and prejudice against ethnic minorities in Europe: Cross-national tests on a controversial relationship. *Review of Religious Research*, 43(3), 242–265.
- Schneider, S.L. (2008). *Anti-Immigrant attitudes in Europe: Out-group size and perceived ethnic threat*. *European Sociological Review*, 24(1), 53–67.
- Semyonov, M., Raijman, R., & Yom-Tov, A. (2002). Labor market competition, perceived threat, and endorsement of economic discrimination against foreign workers in Israel. *Social Problems*, 49(3), 416–431.
- Sterkens, C., & Anthony, F.V. (2008). A comparative study of religiocentrism among Christian, Muslim and Hindu students in Tamil Nadu, India. *Journal of Empirical Theology*, 21, 32–67.
- Sidel, J.T. (2006). *Riots, pogroms, jihad. religious violence in Indonesia*. Ithaca and London: Cornell University Press.
- Tajfel, H. (1978). Inter individual behavior and intergroup behavior. In: H. Tajfel (Ed.), *Differentiation between social groups: Studies in the social psychology of intergroup relations*. London, New York, San Francisco: European Association of Experimental Social Psychology and Academic Press.
- Tajfel, H. (1981). *Human groups and social categories, studies in social psychology*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Tajfel, H., & Turner J.C. (1986). An integrative theory of intergroup conflict. In: W. G Austin & S. Worchel (Eds.), *The Social Psychology of Intergroup Relations* (pp. 149–178). Monterey, CA: Brooks/Cole.
- Todosijevic, B. (2001). Dimension of nationalism: structure of nationalist attitudes in Hungary and Yugoslavia. *Central European Political Science Review*, 2(6), 170–186.
- Van Bruinessen, M. (2004). Post-Soeharto Muslim engagements with civil society and democratization. In: H. Samuel & H.S. Nordholt (Eds.), *Indonesia in transition: Rethinking civil society, region, and crisis*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Van Klinken, G. (2006). The Maluku wars: Communal contenders in a failing state. In C.A. Coppel (Ed.), *Violent conflicts in Indonesia: Analysis, representation, resolution* (pp. 129–143). London and New York: Routledge.
- Van Klinken, G. (2007a). *Communal violence and democratization in Indonesia: Small town wars*. New York: Routledge.
- Van Klinken, G. (2007b). Communal conflict and decentralisation in Indonesia. *The Australian Centre for Peace and Conflict Studies Occasional Paper*, (7).
- Varshney, A. (Ed.). (2010). *Collective violence in Indonesia*. USA and UK: Lynne Rienner Publisher, Inc.
- Williamson, W.P., Hood Jr, R.W., Ahmad, A., Sadiq, M., & Hill, P.C. (2010). The intratextual fundamentalism scale: Cross-cultural application, validity evidence, and relationship with religious orientation and the big 5 factor markers. *Mental Health, Religion & Culture*, 13(7), 721–747.

RINGKASAN DISERTASI

RUWATAN MURWAKALA DI JAKARTA DAN SURAKARTA: TELAAH FUNGSI DAN MAKNA¹

Lies Mariani

Universitas Padjadajaran, Bandung

E-mail: lies_mariani@hotmail.com

Diterima: 23-11-2015

Direvisi: 30-11-2015

Disetujui: 10-12-2015

ABSTRAK

Disertasi berjudul Ruwatan Murwakala di TMII Jakarta dan di Desa Sangkrah Pasar Kliwon-Surakarta: Telaah Fleksibilitas, Fungsi, dan Makna ini mengkaji Ruwatan Murwakala sebagai suatu peristiwa sosial budaya yang dibahas dari sudut pandang kajian tradisi lisan. Hal ini sesuai dengan teori Ruth Finnegan dalam *Oral Poetry* (1977) yang membahas komposisi, cara penyampaian, dan pertunjukan. Ruwatan Murwakala (RM) sebagai suatu ritus/ritual juga akan dibahas menggunakan teori Ritus Peralihan sesuai daur hidup (*life cycle*) *Rites of Passage* teori Arnold van Gennep (1960/1975) berdasarkan ketiga tahapannya, yaitu tahap pertama perpisahan/separation, tahap kedua peralihan/*marge*, dan tahap ketiga pemulihan/*aggregation*. Kajian ini membandingkan antara RM golongan sukérta sebagai suatu ritual/upacara dari Surakarta yang masih dilaksanakan masyarakat pendukungnya di dalam komunitasnya sampai saat ini, dengan RM golongan sukérta yang selama ini diselenggarakan di TMII Jakarta di luar komunitasnya—di lingkungan masyarakat urban. Data yang diolah dan dianalisis dalam penulisan disertasi ini merupakan hasil penelitian lapangan dengan metode kualitatif, yaitu melalui teknik wawancara mendalam dan pengamatan terlibat. Hasil analisis dalam penelitian ini menunjukkan adanya perbedaan antara upacara RM yang sampai sekarang masih diselenggarakan di TMII Jakarta dengan RM di Desa Sangkrah Kecamatan Pasar Kliwon-Surakarta sebagai pusat budaya. Ada fleksibilitas fungsi dan makna dari nilai-nilai yang terkandung di dalam RM bagi golongan sukérta tersebut. Upacara RM masih diselenggarakan sampai sekarang. Artinya, upacara ini dapat diterima masyarakat pendukungnya sesuai dengan perkembangan zaman.

Kata kunci: Ruwatan Murwakala, TMII Jakarta, Desa Sangkrah Kecamatan Pasar Kliwon-Surakarta, Fleksibilitas dan Pemertahanan, Fungsi dan makna.

ABSTRACT

*This research examines Ruwatan Murwakala as a socio-cultural event seen from the viewpoint of Oral Tradition based on Ruth Finnegan's theory in *Oral Traditions and the Verbal Arts* (1992) which discusses about the composition, methods of delivery, and performance. Ruwatan Murwakala as a ritual is discussed using the theory of Transition Rite which is appropriate with the life cycle in Arnold van Gennep's *Rites of Passage* (1960/1975) in accordance with the three stages, namely the first stage (separation), the second stage (transition/marge), and the third stage (recovery/aggregation). This study compares between RM from groups of sukérta as a ritual/ceremony of Surakarta as a cultural center that is still carried out until now by its supporting communities (inside the communities) and RM group of sukérta that is held in TMII Jakarta in the urban society (outside the communities). The processed and analyzed data in this research are the results of field research activities conducted by qualitative methods, through in-depth interviews and involved observation techniques. The result of the study found that there are differences between the ceremony of RM held in TMII Jakarta and RM held in Sangkrah Village, Kliwon Market-Surakarta as a cultural event. Therefore, it can be concluded that there is flexibility in function and meaning of the values in RM for sukérta class. The fact that this ceremony is still held until now indicates that the society and the people still appreciate the cultural value despite of its time changes.*

Keywords: Ruwatan Murwakala, TMII Jakarta, Sangkrah Village, Kliwon Market-Surakarta, Difference, Flexibility and Retention, Function and Meaning.

¹ Dipertahankan dalam Sidang Senat Guru Besar Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Indonesia, 8 September 2015.

PENDAHULUAN

Sampai saat ini, masyarakat Jawa masih menjalankan tradisi peninggalan leluhur. Salah satu tradisi tersebut berkaitan dengan sikap hidup dan ungkapan bentuk-bentuk perasaan, perilaku, norma, nilai, dan aturan. Biasanya, cara pengungkapan tradisi dihubungkan dengan suatu peristiwa dan hal yang bersifat simbolis. Siklus kehidupan manusia dalam pandangan masyarakat Jawa merupakan peristiwa penting yang biasanya ditandai suatu ritual khusus. Ritual khusus ini juga berhubungan dengan kepercayaan, keagamaan, maupun usaha seseorang dalam mencari penghidupannya. Dalam pelaksanaannya, ritual ini bisa merupakan bagian dari tradisi lisan maupun tradisi tulis.

Salah satu tradisi lisan yang saat ini masih dapat dijumpai dalam masyarakat Jawa adalah *Ruwatan Murwakala*² (RM). Sebelum menyinggung lebih lanjut tentang RM, ada baiknya dijelaskan terlebih dahulu mengenai arti kata *ruwatan* dan *murwakala*. Secara etimologis, *ruwatan* berasal dari kata *ruwat* yang berarti ‘dibuat tidak berdaya, hancur, dan binasa (kejahatan, kutukan, pengaruh jahat, dan lain-lain.)’. Kata turunannya, seperti *ajruwat*, *rumuwat*, *rinuwat* memiliki arti ‘menyebabkan tidak berdaya, menghancurkan, dan membebaskan dari roh jahat’ (Zoetmulder, 1995, 967). Sementara itu, kata *murwa*³ atau *pūrwā*⁴ berarti ‘awal mula’, sedangkan *kala*⁵ berarti ‘waktu’. Dengan demikian, *murwakala* berarti ‘awal mula sang waktu atau *sangat*⁶. Lalu, *pūrwakala* dalam bahasa Saṅsekerta bermakna pada waktu dahulu (Zoetmulder, 1995, 888). Secara umum, pengertian *murwakala* atau *pūrwakala* ialah awal mula sang waktu atau *purwaning dumadi* (awal mula ada/eksistensi), awal dimulainya kehidupan manusia atau saat kelahiran awal mula keberadaan manusia ke dunia (Herusatoto, 2012, 46).

Pelaksanaan upacara RM ini merupakan ritus⁹ yang bertujuan untuk meruwat golongan *sukërta*. *Sukërta* berasal dari kata *sukër* yang berarti *ěwuh*⁷, *rěkasa angěl*, *reged-diregeti*, *jenes*, *sedih*, dan *susah-disusahake* (Poerwadarminta, 1937, 570). *Sukër* memiliki arti terhalang, terhambat, sedang susah, dalam kesulitan, dan merasa gelisah (Zoetmulder, 1995, 1137). Golongan *sukërta* adalah

manusia yang mempunyai tanda-tanda tertentu pada posisi/kedudukan kelahirannya, perbuatan/pekerjaannya terusik, *salah kědadèn*¹⁰ (ada kesalahan pada awal terjadinya/eksistensinya), dan akan terganggu dalam perjalanan hidupnya sepanjang waktu (*kala*). Oleh karena itu, mereka perlu dibebaskan (*diruwat*) dari gangguan atau bencana/sengsara (Herusatoto, 2012, 46–47). Dengan demikian, upacara RM adalah proses ritual serta sarana untuk pengentasan/pembebasan dan penyucian golongan *sukërta*¹¹ yang dianggap mempunyai keadaan *tidak ideal*, yaitu dianggap berdosa atau kotor.

Keluarga yang mempunyai anak golongan *sukërta* khawatir anaknya akan menjadi mangsa Batara Kala. Untuk membebaskannya, diperlukan sebuah upacara *ruwatan* yang membuat *sukërta* menjadi suci kembali. Oleh karena itu, mereka beranggapan setelah melaksanakan upacara RM, anak mereka akan terlepas dari Batara Kala. Dalam masyarakat Jawa, Batara Kala merupakan simbol *marabahaya*. Dengan demikian, terlepas dari Batara Kala memiliki arti terlepas dari *marabahaya* dan mendatangkan *kebaikan* bagi *sukërta*.

Dalam pelaksanaannya, upacara RM dilengkapi dengan pergelaran wayang kulit dengan lakon *Murwakala*¹². Upacara ini dipimpin oleh seorang dalang yang meruwat golongan *sukërta*, sekaligus mementaskan pergelaran wayang kulit lakon *Murwakala*. Lakon *Murwakala* yang dipentaskan oleh seorang dalang, selain menggunakan susunan kata dan kalimat (dialog dan monolog), juga dilengkapi boneka wayang kulit. Kelengkapan ini merupakan sarana komunikasi yang digunakan dalang pada saat melakukan ruwatan golongan *sukërta* atas permintaan dari kedua orangtuanya.

Dalam penyelenggaraannya, upacara RM juga diiringi nyanyian para *sinden/waranggana* serta alunan gamelan yang dimainkan *nayaga/pengrawit*. Upacara RM ini juga dilengkapi dengan riasan dan busana/kostum yang dikenakan oleh dalang ruwat, golongan *sukërta*, *sinden*, dan *nayaga*. Selain itu, upacara RM juga dilengkapi *sesaji* (*sajen*). Kelengkapan-kelengkapan dalam upacara RM ini mengandung tujuan dan makna simbolis¹³.

Lakon *Murwakala* merupakan simbol terjadinya kesalahan perilaku dan perbuatan melanggar norma yang dilakukan Batara Guru dan Dewi Uma. Dalam lakon *Murwakala*, golongan *sukërta* menjadi mangsa Batara Kala yang merupakan anak dari Batara Guru dan Dewi Uma.

Kisah asal-usul Batara Kala yang lahir akibat kesalahan Batara Guru dan Dewi Uma tercantum dalam transkripsi lakon *Murwakala* yang dituturkan dalang bernama Bambang Suwarno. Transkripsi dalam bahasa Jawa yang diikuti terjemahan bahasa Indonesia ini berisi tanya jawab antara Narada (NRD) dan Batara Guru (BG).

NRD¹⁴: *Adhiguru, punapa Adhiguru kesupen, Wontenipun gara-gara dumudyaning Saking lekasipun Adhiguru kala Semanten atelantah bawana kiblat wetan tepung, kiblat kidhul kempul, kiblat ler buntas, kiblat kilen dumugi kilenipun kilen. Nalika semanten wancinipun serap surya, cahyaning Hyang-Bagaskara anandakaken-handhadhal-beyo pengaribawa pelangi satemah hayunari. Pasuryanipun yayi Bathari Uma ingkang kataman corot tejanipun. Adhiguru ing mriku, nyuwun sewu Adhiguru paduka lajeng tumangsang ing raos katutan ning ya yayi kakung kepingin panindakaken satunggiling karsa, pangandbene rayi paduka sanggem Bathari Uma mboten kepareng ngadepi satemah? Kama kala dhumateng, ngana nggih ing Ganjutralaya. Kama menika lak tiba ing samudra.*

BG¹⁵: *Kenging menapa, Kala kama dhumawon ing Ganjutralaya. kok anandhakaken prabawa dumilah¹⁶.*

NRD: Adhiguru, apakah Adhiguru lupa, bahwa adanya huru-hara di kahyangan yang Adhiguru maksud sebenarnya bermula dari kepulangan Adhiguru setelah menjelajahi bumi, baik melalui sisi timur, sisi selatan, sisi utara dan seterusnya sisi barat. Pada saat itu adalah waktunya menjelang petang, cahaya dari Hyang Bagaskara memancarkan waktu akan berganti, cahaya yang paling kuat dan tajam yang melintas pada pergantian hari, menyiratkan prabawa cahaya di wajah Dewi Uma yang mendapatkan sinar cahaya, Adhiguru bersama di dekatnya, mohon maaf Adhiguru, saat itu muncul keinginan yang tidak tersampaikan Adhiguru dan sebagai pria yang ingin melakukan hubungan satu rasa, tetapi istri paduka Bathari Uma memberi tanda tidak menginginkannya. Kama di Ganjutralaya. Kama telah jatuh ke samudra.

Berikut ini terjemahan lakon *Murwakala* yang dituturkan Dalang Bambang Suwarno mengenai awal keberadaan Dalang Kandhabuwana, diikuti terjemahan bahasa Jawa ke dalam bahasa Indonesia.

NRD: *Kawruhana dina iki ya ngger, minangka mageri ama Kala kang mlatak ing Madyapada, jeneng sira kadawuhan dadi pengawaling dhalang laku nindhakaken pakeliran pangruwatan, ngruwat sukërtaning para manungsa, merga akeh cacahing sukërta ingkang di lilakake dadi pangane Kala, yaiku wong kang nandhang dosa sukërta, yaiku: ana meneh kang wong dosa kena sarik, dosa kang sarik iku mapan bumi anyar sing durung diruwat, lemah miring. Lha sing dijatahake kuwi dosa pangucap-ucap, dosa pangucap-ucap sing diparingake dening Sang Hyang Jagad Giripati kuwi; bocah Ontang-anting siji lanang, unting-unting tegese siji wadon, uger-uger lawang loro lanang kabeh, kembang sepasang loro wadon kabeh. Mula kuwi bakal dilaksanakne wijining dhalang sepisan iki kudu thukul saka kahyangan. Mangka sing isa dadi dhalang mung jawata ingkang Pawastaning Nata Bawana, panjalukipun Sang Hyang Jagad Giri Nata mung sira Wisnu, Wisnu kowe sing dipercaya, sing wis isa ndhalang katrimah sing angel ngger.*

NRD: Hari ini, untuk diketahui ya Nak, bahwa untuk dapat membatasi tingkah laku Batara Kala di Madyapada, aku diperintahkan untuk menjadi pengawalnya dalang yang akan menjalankan proses peruwatan, meruwat *sukërta*-nya manusia, karena banyak sekali *sukërta* yang akan dijadikan makanan Batara Kala, yaitu orang yang memiliki dosa *sukërta*, yakni orang yang memiliki dosa *sarik* yaitu dosa karena tinggal di tempat baru yang belum di-*ruwat*, tanah yang miring. Sang Hyang Jagad Giripati memberikan jatah makanan Batara Kala adalah orang yang memiliki dosa pengucap-ucap. Manusia dengan dosa pengucap-ucap yang harus jadi makanan Kala adalah anak tunggal laki-laki atau disebut *ontang-anting*, anak tunggal perempuan disebut *unting-unting*, dua anak laki-laki semua atau disebut *uger-uger lawang*, dua anak perempuan semua atau disebut kembang sepasang. Maka dari itu, untuk mengatasi ini akan segera diciptakan benih dalang pertama yang harus tumbuh dari watak kedewataan, namun yang bisa menjadi dalang ini hanya Jawata yang disebut Nata Bawana (pemelihara alam), permintaan Sang Hyang Jagad Giri Nata hanya kamu Wisnu, Wisnu kamulah yang dipercaya mengemban tugas ini sebagai dalang permulaan.

Dalam kutipan cerita lakon *Murwakala* di atas, tersirat beberapa pandangan sebagai berikut:

1) Setelah Batara Kala pergi dari kahyangan, Batara Guru meminta pertolongan Kanekaputra untuk menyamar menjadi dalang guna meruwat manusia (termasuk Jatusmati¹⁷). Di sini, ada

persepsi yang dibangun bahwa Tuhan Yang Maha Esa punya kehendak menyelamatkan umat manusia dengan media *dhalang kawitan* sebagai sarana melalui proses *ruwatan*; 2) Jatusmati (manusia) yang disuruh ibunya, *Nyai Randha Sumawi*, berendam di *Telaga Madirdha* dipersepsikan sebagai kehendak manusia untuk mencari keselamatan; 3) Pertemuan Batara Kala dengan Dalang Kandhabuwana yang sedang mendalang. Tentang pertemuan ini, ada dialog antara Dalang Kandhabuwana dengan Batara Kala yang akhirnya merujuk pada substansi *ruwat* itu sendiri. Hal ini dipersepsikan sebagai situasi manusia yang berdialog dengan Sang Khalik melalui *dhalang kawitan*/Dalang Kandhabuwana.

Berdasarkan hal tersebut, dapat dilihat bahwa *murwakala* merupakan lakon yang menyiratkan nilai dan hakikat kehidupan manusia, hubungan manusia dengan Tuhan, hubungan manusia dengan sesamanya, hubungan manusia dengan alam lingkungannya serta hubungan manusia dengan dirinya sendiri. *Ruwatan* untuk golongan *sukërta* dalam kaitannya dengan wayang kulit lakon *Murwakala*¹⁸ mempunyai arti *wayangan dianggo srana nulak kacilakan kang bakal tumiba marang bocah mecahake pipisan* (sarana menolak terjadinya kecelakaan yang akan terjadi pada anak yang memecahkan pipisan) (Poerwadarminta 1937, 328).

Tradisi *membersihkan* atau *menyucikan dosa/mala/klesa* seseorang ini rupanya telah dikenal sejak masa Singasari-Majapahit. Pada masa itu, seorang raja yang telah meninggal dilakukan *pendharmaan* dengan tujuan untuk bersatu dengan dewa/*iṣṭadewata*. Oleh karena itu, dilakukanlah suatu ritual *lukat* (Zoetmulder, 1985, 542). Abu jenazah raja diletakkan di sebuah candi yang dindingnya dipahatkan hiasan relief bertemakan cerita *lukat*. Upacara *pembersihan* ini diperkirakan sudah muncul sejak abad 15 M dengan bukti artefak yang dihubungkan dengan teks sastra yang diketahui sebagai upacara *lukat*¹⁹.

Artefak-arte-fak (relief) yang menggambarkan tema upacara *lukat* antara lain terlihat pada relief *Garuḍeya*²⁰ di Candi Kidal, Rimbi, Kedaton; relief *Kuñjara-karṇa*²¹ yang terdapat di Candi Jago; relief *Sri Tañjuj*²² di pendopo Candi Panataran, Candi Jabung, Surawana, Kori Agung

Gapura Bajangratu; relief *Sudamala*²³ di Candi Tegawangi dan Sுகු; dan relief *Nawaruci*²⁴ yang terdapat di Candi Sுகු dan punden berundak Candi Kendalisada. Sumber cerita relief-relief ini berasal dari data tekstual (naskah susastra), antara lain naskah *Garuḍeya*, *Kuñjara-karṇa*, *Sri Tañjuj*, *Sudamala*, dan *Nawaruci dan Korawāsrama* yang muncul pada masa Jawa Kuna dan Jawa Tengahan, berlatar belakang agama Hindu-Buddha, serta pemujaan dari kelompok *rsi* (Mariani, 2001). Relief merupakan bagian dari karya arsitektur yang memiliki nilai estetika dan nilai simbolis religius²⁵. Berdasarkan beberapa naskah masa Jawa Kuna dan Jawa Tengahan ini, terlihat adanya perbedaan fungsi *lukat*²⁶.

Setelah berakhirnya masa Majapahit, berhenti pula tradisi *pembersihan* dengan upacara *lukat*. Hal ini diketahui dari tidak adanya lagi bukti bangunan candi yang diperuntukkan bagi pendharmaan seorang raja. Akan tetapi dalam perkembangan waktu, muncul suatu tradisi baru pada masa kerajaan Mataram, yaitu tradisi *pembersihan* yang mempunyai bentuk mirip *lukat*, tetapi mempunyai tujuan yang berbeda, yakni RM. Upacara RM ini merupakan upacara *pembersihan* bagi orang-orang termasuk golongan *sukërta* yang mempunyai *kekotoran/sukér*. Tampilnya tokoh Sang Hyang Kala/Batara Kala yang mencari mangsa *wong sukërta* dalam lakon *Murwakala* merupakan salah satu pertunjukan untuk melengkapi upacara RM—lakon khusus saat upacara RM berlangsung. Tradisi upacara RM *sukërta* ini merupakan salah satu ritual yang bersifat sakral.

Cerita *Murwakala* dan *ruwatan* ditemukan pula dalam beberapa bentuk teks sastra, yaitu dalam bentuk teks sastra tulis²⁷ (naskah), sastra lisan, dan seni pentas (khususnya wayang purwa). Dalam sastra tulis, cerita *murwakala* dan *ruwatan* yang bersumber dari teks-teks sastra Jawa Kuna²⁸, Jawa Tengahan²⁹, dan Jawa Modern³⁰ telah melalui perjalanan yang panjang. RM telah banyak ditulis oleh para peneliti dari dalam dan luar negeri.

Ada beberapa sumber teks yang jadi pembahasan deskriptif para peneliti, misalnya *Serat Centhini*³¹ jilid III Pupuh XII bait 19, ditulis oleh Sinuhun Paku Buwana V, yang menjelaskan

mengenai seorang dalang leluhur bernama Panjangmas yang meruwat seorang anak di rumah Ki Pujangkara; *Het Roewatfeest in de Desa Karangdjati in Bagelen* artikel dalam majalah *Djawa*, III No. 2 Juni (1923) yang membahas upacara *ngruwat* di daerah Bagelen Desa Karangjati³²; *Serat Amurwakala* (diterbitkan oleh penerbit Tan Khoen Swie, Kediri, hlm. 21–22.); tulisan Citrakusuma (1926); *Het Tegalsche Roewat*³³, *Djawa*, xiv No. 4 oleh J.W. van Dapperen (1934) yang menceritakan upacara *ngruwat* di daerah Tegal; *Manikmaja* oleh M. Prijohoetomo (1937); *Javaansch Leesboek H.J.* (hlm. 14, terbit di Paris); *Pakem Lakon Wayang Purwa Amurwakala* oleh Rijasudibyaprana (dalam *Madjalah Padalangan Panjangmas* Th. V No. 11, 1957, 15); *Serat Pedalangan Ringgit Purwa*³⁴ karya Mangkunegara VII, K.G.P.A.A. (penerbit UP. Indonesia, Yogya, 1965, 46); *Upacara Ruwat di Jawa* oleh Sulardjo Pontjosutirto (dalam *Koentjaraningrat* 1985, 108–127); *Ruwatan di Yogyakarta* karya Sulardjo Pontjosutirto (dalam *Campala*, 1995); dan buku *Sejarah dan Perkembangan Ceritera Murwakala dan Ruwatan dari Sumber-Sumber Sastra Jawa* oleh Subalidinata, dkk. (Depdikbud–Proyek Penelitian dan Pengkajian kebudayaan Nusantara Javanologi, 1985).

Selain itu, ada sejumlah terbitan teks yang isinya pegangan lakon *Murwakala*. Teks tersebut antara lain *Lampahan Pedalangan* yang menjadi pedoman para dalang memainkan wayang kulit purwa lakon *Murwakala*: *Serat Pangroewatan, Tjetjepenganipoen Dalang ing Padoesoenan*³⁵ (1937); *Tjaranipoen Doekoen Bilih Angroewat*³⁶ (1937) karya R. Tanaja; dan *Tjarios Pedalangan Lampahan Dalang Kandabuwana Murwa Kala* karya Kyai Demang Redi Suta IV (diterbitkan di penerbit Tan Koen Swie, Kediri, 1954). Selain itu, ada pula naskah dalam bentuk tembang *macapat*, yaitu *Pakem Lakon Wayang Purwa Murwakala* (dimuat di majalah *Padalangan Panjangmas* Tahun V No. 11, Desember 1957); *Pakem Pedalangan Lampahan Wayang Purwa* jilid 1, oleh S. Probohardjono dan K.R.T. M Loyodipuro (1989); *Murwakala dan Ruwatan Gagrak Kraton Surakarta Hadiningrat* karya Mas’ud Thoyib Adiningrat (tt, 13–32); *Serat Pedhalangan Ringgit Purwa Ngajogjakarta, Lampahan Dhalang*

Purwasejati Serat Mahabarata Ngajogjakarta Brantakusuman oleh Manu (tt, 1–52).

Muncul pula sejumlah tulisan yang membahas *ruwatan* dihubungkan dengan aspek-aspek kehidupan yang lain, seperti Seno Sastroamidjoyo dalam bukunya *Renungan Pertunjukan Wayang Kulit* (1964); Poedjawijatna dalam tulisannya “Manusia dalam Pewayangan Jawa” dalam buku *Sekitar Manusia Bunga Rampai tentang Filsafat Manusia Menyinggung Ceritera Murwakala dan Ruwatan* (1985); Sri Mulyono dalam bukunya *Sebuah Tinjauan Filosofis Simbolisme dan Mistikisme dalam Wayang* (1983) dan *Wayang dan Filsafat Nusantara* (1987); *Upacara Ruwatan Anak di Desa Karang Tengah, Tjilongok, Adji-barang* karya Soewandi (1965); Sutarno dalam bukunya *Ruwatan di Daerah Surakarta* (1995); dan *Ruwatan sukërta dan Ki Timbul Hadiprayitno* oleh Sri T. Rusdy (2012).

RM bagi golongan *sukërta* telah banyak diungkapkan dalam teks-teks sebagai tradisi tulis. RM bagi golongan *sukërta* pada dasarnya mempunyai ciri-ciri khusus, yakni memperlihatkan adanya komunikasi timbal balik antara penutur dan pendengarnya/audiens, dilengkapi pertunjukan lakon *Murwakala*. RM bagi golongan *sukërta* sebagai tradisi lisan merupakan suatu upacara ritual.

Menurut Ruth Finnegan dalam *Oral Traditions and The Verbal Arts* (1992), tradisi lisan³⁷ diartikan sebagai khazanah budaya lisan, jenis tradisi apa saja yang sifatnya tidak tertulis (termasuk arsitektur, tugu-tugu, patung-patung agama, tulisan dinding gereja), kadang-kadang hanya tradisi yang diucapkan atau diwariskan turun-temurun melalui kata-kata dari satu generasi ke generasi yang lain serta menjadi milik masyarakat.

Tradisi lisan, sesuai konsep Edi Sedyawati, menjelaskan segala wacana yang disampaikan secara lisan dan mengikuti tata cara atau adat istiadat yang telah memola dalam suatu masyarakat (Asrif, 2015, 28). Selanjutnya, Pudentia dalam *Hakikat kelisanan dalam tradisi Melayu Mak Yong* (2007) menyebutkan wacana tersebut meliputi berbagai hal, yakni berbagai jenis cerita maupun berbagai jenis ungkapan seremonial dan ritual. Segala wacana yang diucapkan atau disam-

paikan secara turun-temurun meliputi yang lisan dan yang beraksara namun disampaikan secara lisan (dalam Asrif, 2015, 28). Lebih lanjut, Sedyawati membagi penyampaian wacana ke dalam dua modus. *Pertama*, wacana yang sepenuhnya disampaikan melalui kata-kata. *Kedua*, wacana perpaduan antara penyampaian dengan kata-kata dan perbuatan-perbuatan tertentu yang menyertai (dalam Asrif, 2015, 28).

Sedyawati dalam *Seminar International Tradisi Lisan di Bangka-Belitung* (2010) kembali menegaskan bahwa kelisanan tidak hanya berkaitan dengan kata-kata, melainkan juga dengan hal lain yang dipakai dalam pementasan tradisi, misalnya bunyi-bunyi, gerakan tubuh, dan peralatan yang dipakai untuk mengiringi pementasan (Asrif, 2015, 28). Lebih lanjut, Sedyawati (2008)³⁸ dalam *Sastra dalam Kata, Suara, Gerak, dan Rupa* memaparkan penyusunan secara gradasi sastra lisan yang paling murni sastra hingga ke pertunjukan³⁹ teater yang paling komplis media ungkapannya, yaitu 1) murni pembacaan sastra; 2) pembacaan sastra disertai gerak-gerak sederhana dan atau iringan musik terbatas; 3) penyajian cerita disertai gerakan-gerakan tari; 4) penyajian cerita melalui aktualisasi adegan-adegan, dengan pemeran-pemeran yang melakukan dialog dan menari diiringi musik. Penyajian-penyajian dari pembacaan sastra lisan hingga ke pertunjukan teater tradisi berdasarkan keempat tipe itu merupakan penyajian yang lengkap. Karena di dalamnya mengandung permainan pola-pola yang telah dimantapkan sebelumnya di dalam tradisi. Dari waktu ke waktu, muncul inovasi dan pola-pola baru yang keseluruhannya membangun alam simbol yang menjadi titik tolak penyajian-penyajian itu. Selain itu, juga menjadi sarana komunikasi antara penyaji dan penerima sajian. Dalam suatu pertunjukan teater yang lengkap, pola-pola itu dijumpai pada cara-cara ungkapan dengan susunan kata-kata tertentu, gaya dan lagu penyampaian dialog, cara bergerak masing-masing tipe peran, iringan musik serta kostum dan tata rias. Pola dan keterkaitan antarpola mengandung makna-makna simbolik yang menyatakan berbagai hal, seperti watak, suasana hati, situasi dari peristiwa serta hubungan antarperan (Sedyawati, 2008, 8–9).

Oleh karena itu, upacara RM bagi golongan *sukërta* disertai pertunjukan lakon Murwakala—sebagai suatu tradisi lisan dan sebagai suatu ritual yang masih dianggap sakral oleh masyarakat pendukungnya—mempunyai unsur-unsur yang baku. Unsur-unsur tersebut adalah dalang sebagai pemimpin upacara dan sebagai penutur, kata-kata yang dituturkan dalang secara monolog dan dialog, boneka wayang kulit yang digerakkan dengan kedua tangannya (*sebagai pelibat langsung*), para *nayaga/pengrawit* yang memainkan alat musik gamelan, *sinden/waranggana*. Para penonton/*audiens*, yaitu golongan *sukërta* dan kedua orangtuanya, sebagai *pelibat tak langsung yang aktif* karena berharap setelah dilaksanakan upacara RM akan terbebas sebagai mangsa Batara Kala. Upacara RM ini juga dilengkapi dengan *sesaji/sajen*, busana/pakaian yang dikenakan para *sukërta*, waktu penyelenggaraan upacara RM, *setting* panggung, dan lokasi upacara RM diadakan. Semuanya merupakan unsur-unsur yang saling melengkapi dalam pelaksanaan keseluruhan upacara RM.

Perjanjian Giyanti (1755)⁴⁰ menyebabkan kerajaan Mataram terpisah menjadi dua bagian, yaitu kerajaan Surakarta dan Kerajaan Yogyakarta. Pada 1757–1813, wilayah ini terpecah lagi dengan kemunculan *Mangkunegaran* dan *Kasunanan* di Surakarta serta *Kasultanan* dan *Pakualaman* di Yogyakarta.

Dampak terjadinya kekacauan situasi politik—khususnya terpisahnya kerajaan Mataram di Jawa Tengah—memunculkan perbedaan selera dalam bidang kesusasteraan, seni kriya, seni pertunjukan, pakaian adat, tarian-tarian, dan upacara-upacara. Keadaan ini turut memengaruhi keberadaan dalang sebagai tokoh legendaris, seperti penjelasan bahwa dalang *Panjangmas*⁴¹ merupakan leluhur semua dalang (Sutarno, 2007, 228–229). Selain adanya perpecahan kerajaan, perbedaan juga dapat dilihat dari silsilah serta asal-usul para dalang⁴² (van Groenendael, 1987).

Dalam perkembangannya, RM bagi golongan *sukërta* sebagai salah satu bentuk upacara mempunyai dua gaya⁴³, yaitu gaya Yogyakarta dan gaya Surakarta. Dengan demikian, dapat dipahami mengapa muncul upacara *ruwatan sukërta* dengan lakon wayang *Murwakala* yang

bergaya Surakarta dan bergaya⁴⁴ Yogyakarta. Mengutip pendapat Victoria Clara van Groenendael, gaya Surakarta tidak sesuai dengan sifat orang Yogyakarta. Orang Surakarta menyukai segi bahasa (*basa*), wayang, dan pertunjukannya yang *alus dalam garapan*. Sebaliknya, orang Yogyakarta menyukai pertunjukan yang ramai dan hidup, dengan wayang yang banyak gerak, gaya Yogyakarta lebih terlihat gagah (van Groenendael, 1987, 110)⁴⁵.

Perubahan sosial budaya yang terjadi dalam masyarakat Jawa berkaitan dengan seni pertunjukan, berdampak terhadap munculnya golongan kelas masyarakat di sebuah negara. Kemunculan golongan sosial ini menyebabkan lahirnya bentuk seni pertunjukan yang sesuai dengan selera mereka. Menurut W.F. Wertheim dalam penelitiannya sekitar tahun 1870 (dalam Sedyawati, 2009):

‘... munculnya golongan *urban* (para pedagang Tiongkok, India, Arab, Jawa, dan berbagai profesi lain) merupakan dampak diterapkannya kebijakan ekonomi liberal oleh pemerintah Belanda, di Jawa, masyarakat *urban* menjadi penghuni kota-kota di sepanjang jalan utama ...’ (Wertheim, 1956, dalam Sedyawati, 2009, 131). Masyarakat *urban* sebagai pendukung bentuk seni yang ideal berdasarkan stratanya terbagi menjadi seni untuk kaum elite atau ‘*the art of cultural elite*’ yang digolongkan sebagai kelompok seni tinggi, adiluhung (*high art*), seni rakyat (*folk art*), seni populer (*popular art*), dan seni massa (*mass art*). Masing-masing kelompok menghendaki seni pertunjukan yang sesuai selera mereka maka mulai muncul adanya bisnis pertunjukan atau seni pertunjukan komersial. Seni pertunjukan merupakan produk sosial sebagaimana dinyatakan oleh Arnold Hauser (1985) dan Janet Wolff (1981). Seni pertunjukan akan bertahan dan berkembang di dalam kehidupan masyarakat pendukungnya, sepanjang masih dibutuhkan dan memiliki fungsi sosial yang penting dalam kehidupan masyarakat ...’ (Sedyawati, 1981, 131).

Hal yang cukup menarik adalah orang Jawa yang bermukim di kota besar dan modern⁴⁶, seperti Jakarta, masih mau melestarikan tradisi upacara dengan tujuan *membersihkan* atau *menyucikan* yang sudah berlangsung sejak abad 13–15 M. Sejak tahun 1986,⁴⁷ setiap tahun berlangsung upacara RM sebagai *pembersihan* bagi golongan *sukërta*. Tradisi bersifat sakral

dengan gaya Surakarta tersebut diselenggarakan di Taman Mini Indonesia Indah Jakarta (selanjutnya disingkat TMII Jakarta). Walaupun ada dua gaya upacara RM bagi *sukërta* di Jakarta, peneliti hanya akan mengungkapkan upacara RM dengan gaya Surakarta. Hal itu karena kota Surakarta merupakan awal berdirinya pusat kerajaan Mataram di Jawa Tengah dan sebagai awal pusat budaya di Jawa Tengah pada masa lalu. Pakubuwana III sebagai raja dari Surakarta menyatakan keinginannya untuk menciptakan pedalangan gaya baru (Sutarno, 2007, 198).

Penelitian ini difokuskan membahas upacara RM gaya Surakarta yang diselenggarakan di Surakarta sebagai pusat budaya di dalam komunitasnya. Sebagai pembanding adalah upacara RM gaya Surakarta yang selama ini diselenggarakan di TMII Jakarta. Upacara RM sebagai salah satu tradisi yang bersifat sakral mempunyai suatu kekhasan dan mempunyai kedudukan yang berbeda dari sekian banyak tradisi yang dimiliki masyarakat Jawa. Kekhasan tersebut adalah bahwa upacara RM ini hanya dapat terselenggara apabila keluarga tersebut mempunyai anak yang termasuk golongan *sukërta*.

Alasan pemilihan tempat di TMII Jakarta karena TMII Jakarta merupakan salah satu tempat untuk memperkenalkan kebudayaan Indonesia kepada seluruh lapisan masyarakat dan kepada bangsa-bangsa lain. Di TMII Jakarta, tergambar budaya dari semua suku bangsa di Indonesia dalam bentuk sinopsis. Salah satu tradisi yang menarik untuk dikaji adalah upacara RM bagi golongan *sukërta* gaya Surakarta yang sejak 1986 diselenggarakan di TMII setiap tahunnya pada tanggal 1 Sura (1 Muharam). Upacara itu di luar komunitasnya, dilakukan secara bersama-sama, diikuti oleh masyarakat Jawa khususnya dan masyarakat yang multisuku di lingkungan masyarakat urban. Berbeda dengan upacara RM bagi *sukërta* yang selama ini diselenggarakan di Surakarta di dalam komunitasnya. Upacara RM tersebut biasanya diselenggarakan secara individu oleh keluarga yang mempunyai anak golongan *sukërta*, dengan waktu serta lokasinya sesuai permintaan penyelenggara.

Pada hakikatnya, penelitian upacara RM bagi golongan *sukërta* sebagai upacara ritual

telah banyak dilakukan.⁴⁸ Sumber-sumber tentang upacara RM merupakan sumber data yang sangat tua, yaitu naskah-naskah susastra, data artefak (relief), dan teks pegangan dalang untuk lakon *Murwakala*.⁴⁹ Sejumlah hasil penelitian yang telah disebutkan di atas menunjukkan adanya kecenderungan bahwa peneliti-peneliti tersebut berhenti pada proses deskripsi ritual dalam upacara RM ataupun deskripsi dari tahap-tahap pelaksanaan upacara RM. Beberapa peneliti memang sudah membahas upacara RM dari sudut pandang filsafat, psikologi, antropologi, arkeologi, dan sebagainya. Namun sampai saat ini, belum ada pembahasan tentang upacara RM bagi golongan *sukërta* sebagai suatu ritual dari sudut pandang kajian tradisi lisan.

Oleh karena itu, penelitian ini membahas pelaksanaan upacara RM gaya Surakarta yang diselenggarakan di Surakarta di dalam komunitasnya. Lalu dibandingkan dengan RM gaya Surakarta yang diselenggarakan di TMII Jakarta yang diselenggarakan di lingkungan masyarakat urban.

Penelitian tentang upacara RM golongan *sukërta* ini dibahas dari dua aspek. *Pertama*, upacara RM akan dibahas dari sudut pandang kajian tradisi lisan sesuai dengan teori Ruth Finnegan (1992) dalam *Oral Traditions and The Verbal Arts*, yaitu dari **komposisi** (tradisi di suatu tempat), **cara penyampaian** (apa yang dinyanyikan/diturunkan, adanya interaksi antara penonton dan penutur, adanya dialog dan monolog), dan **pertunjukan** (pementasan, konteks, panggung, masyarakat). *Kedua*, upacara RM golongan *sukërta* akan dibahas dari sudut pandang ritual sesuai dengan teori Arnold van Gennep (1960) dalam *The Rites of Passage* dengan tahap-tahapnya, yaitu tahap pertama *perpisahan (separation)*, tahap kedua *peralihan/transisi (marge)*, dan tahap ketiga *integrasi/pemulihan (agregation)*. RM sebagai suatu tradisi merupakan suatu ritus yang pada hakikatnya berkaitan dengan siklus kehidupan manusia (*life cycle*)⁵⁰. Sesuai pendapat Arnold van Gennep dalam bukunya *The Rites of Passage* (1960), rangkaian upacara sepanjang lingkaran hidup dalam tahap-tahap pertumbuhan semacam ini lazim disebut ritus peralihan⁵¹. Pelaksanaan upacara RM sebagai suatu peristiwa ritual yang dianggap sakral dikaitkan dengan teori

The Rites of Passage karena dalam pelaksanaannya merupakan suatu siklus khusus bagi *sukërta*. Dari sini dapat diketahui adanya suatu proses pengentasan/peralihan serta perubahan status, yaitu perubahan *sukërta* dari kondisi berbahaya dikembalikan menjadi kondisi suci/bersih.

Ritual dalam RM dapat diamati dari kondisi atau situasi golongan *sukërta* yang dianggap kotor atau *sukër*. Untuk meninggalkan kondisi kotor menuju ke kondisi suci, perlu dilakukan suatu ritual *ruwatan* yang dilengkapi pagelaran wayang kulit lakon *Murwakala*. Proses ritual terjadi pada waktu *krisis*, yaitu saat dalang mempergelarkan lakon *Murwakala* dalam upacara RM. Proses pengentasan terjadi saat dalang mulai melantunkan *mantra-mantra* dalam lakon *Murwakala*, kemudian dalang memotong rambut *sukërta*, dan melakukan siraman dengan air dari tujuh sumber air/sumur.

Di samping itu, peneliti juga ingin mengetahui usaha-usaha yang dilakukan TMII Jakarta untuk melestarikan upacara RM dan bagaimana masyarakat mengapresiasinya.

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, penelitian ini membahas dua hal. *Pertama*, bagaimana perbedaan yang terjadi dari sudut pandang kelisanan dan ritual antara upacara RM bagi *sukërta* gaya Surakarta dan upacara RM yang diselenggarakan di TMII Jakarta. *Kedua*, perubahan fungsi dan makna budaya pada upacara RM bagi golongan *sukërta* yang diselenggarakan di Surakarta dan di TMII Jakarta sebagai salah satu potensi budaya.

Ruang lingkup penelitian ini terdiri atas tiga hal. *Pertama*, menyangkut objek penelitian yang akan dikaji, yaitu upacara *ruwatan* untuk *sukërta* dilengkapi seni pertunjukan wayang kulit lakon *Murwakala*. Kajian ini akan membahas upacara RM yang selama ini dilaksanakan di TMII Jakarta. *Kedua*, sudut kelisanan upacara RM bagi *sukërta* dengan wayang kulit lakon *Murwakala* dari Sangrah, Pasar Kliwon, Surakarta sebagai teks pembanding dari sudut pandang kelisanannya secara khusus dan dari sudut pandang ritual secara umum. *Ketiga*, mengamati dan mengungkap apakah ada perbedaan atau perubahan yang masih mengacu pada keutuhan dalam upacara RM ini dalam konteks sosial dan budaya ma-

syarakat Jawa khususnya dan masyarakat urban, apabila dikaji dari teks upacara RM bagi golongan *sukërta* disertai pertunjukan lakon *Murwakala* di TMII Jakarta.

Pada hakikatnya, penelitian ini dilakukan untuk: 1) memahami ritual dalam upacara *ruwatan sukërta* sebagai suatu upacara atau ritus (*ceremony*), apakah mempunyai tujuan magi (ilmu gaib) atau tidak; 2) mengetahui fungsi upacara RM bagi golongan *sukërta*, apakah sebagai suatu upacara atau ritus dengan tujuan magi (ilmu gaib); 3) mengetahui perbedaan atau perubahan pada upacara RM antara yang dilaksanakan di TMII Jakarta dan yang di Surakarta. Dengan demikian, objek penelitiannya adalah upacara RM bagi *sukërta* dan seni pertunjukan wayang purwa lakon *Murwakala*.

Peneliti melakukan penelitian lapangan, yaitu terlibat langsung dalam kegiatan pelaksanaan di lapangan, mulai dari sebelum kegiatan, awal pelaksanaan kegiatan, sampai berakhirnya kegiatan. Peneliti tidak fanatik dengan teori-teori tertentu, tetapi siap untuk memodifikasi, mengubah, atau memperkokoh suatu teori. Peneliti akan mengonsepskan dan menjelaskan keadaan sebenarnya dari semua objek penelitian yang diketahui ketika di lapangan.

PERBEDAAN RM *SUKÈRTA* DARI SUDUT PANDANG RITUAL DAN KELISANAN

Perbedaan RM *Sukërta* di Surakarta dan TMII Jakarta dari kedua sudut pandang tersebut dapat digambarkan pada sajian tabel berikut ini.

Berdasarkan paparan perbedaan kedua sudut pandang tersebut, dapat disimpulkan bahwa dari sudut pandang ritual terjadi keajegan, sedangkan

dari sudut pandang kelisanan terjadi fleksibilitas. Terjadi keajegan dari sudut pandang ritual dapat dipahami karena upacara RM ini merupakan kegiatan sakral dalam proses pemulihan atau pembersihan golongan *sukërta*. Sementara itu, dari sudut pandang kelisanan terjadi fleksibilitas karena masyarakat pendukung upacara RM kompleks, multietnis, dan dalang dapat menyesuaikan dengan perkembangan zaman.

RUWATAN *MURWAKALA* BAGI *SUKÈRTA* SEBAGAI SUATU RITUAL

Setelah dibahas dari sudut pandang ritual/ritus (*perpisahan/separation*, *peralihan/marge*, dan *pemulihan/aggregation*), peneliti menyatakan bahwa pada upacara RM bagi golongan *sukërta* ternyata terdapat suatu fleksibilitas. RM merupakan suatu upacara ritual yang masih dianggap sakral oleh masyarakat pendukungnya ketika dikaitkan dengan tiga tahap ritus (*perpisahan*, *peralihan*, dan *pemulihan*). Di sini, tampak adanya keajegan/kesetaraan pada setiap tahap upacara RM di Surakarta dan di TMII Jakarta. Tahap tersebut menunjukkan suatu keadaan yang sama, yaitu kondisi *sukërta* dalam melaksanakan ritual/inisiasi untuk pembebasan *sukërta* dari *sukér/mala* sampai terjadinya pengentasan atau pemulihan golongan *sukërta* menjadi keadaan suci kembali.

Dalam konteks kajian upacara RM ini, *life cycle rites* yang diungkapkan A. Van Gennep tidak dapat diterapkan sepenuhnya. Hal itu karena dalam kajian RM ini siklus berjalan secara linear mulai dari *perpisahan*, *peralihan*, dan *pemulihan*, bahkan seperti sistem lingkaran hidup (*life cycle*)—seperti yang digunakan A. Van Gennep pada konteks ritus dan upacara *peralihan* pada umumnya.

Tabel 1. Perbedaan RM *Sukërta* dari Sudut Pandang Ritual dan Kajian Tradisi Lisan (KTL)

No	RM <i>Sukërta</i>	Sudut Pandang Ritual		Sudut Pandang Kelisanan	
1	Gaya Surakarta	Perpisahan	Ajeg	Komposisi	Fleksibel
		Peralihan	Ajeg	Cara penyampaian	Fleksibel
		Pemulihan	Ajeg	Pertunjukan	Fleksibel
2	Gaya TMII	Perpisahan	Ajeg	Komposisi	Fleksibel
		Peralihan	Ajeg	Cara penyampaian	Fleksibel
		Pemulihan	Ajeg	Pertunjukan	Fleksibel

RUWATAN *MURWAKALA* BAGI *SUKÉRTA* DARI SUDUT PANDANG KAJIAN TRADISI LISAN

Dalam pembahasan upacara RM lakon *Murwakala* dari sudut pandang kelisanan, peneliti memilih dua dalang wayang kulit purwa, yakni Dalang Bambang Suwarno (BS) dari Surakarta dan Dalang Ki Manteb Sudarsono (KMS) dari TMII Jakarta sebagai pelibat langsung. Golongan *sukérta* dan kedua orangtuanya adalah pelibat tak langsung. Upacara RM merupakan upacara ritual bagi golongan *sukérta*. Dalang yang berkedudukan sebagai pemimpin upacara serta penutur mempunyai peran sentral, yaitu sebagai penghubung antara komunitas masyarakat pendukungnya (golongan *sukérta* dan kedua orangtuanya) dan dunia spiritual. Berikut ini adalah hasil analisis RM dari kajian tradisi lisan (KTL).

Komposisi

Dalang (pelibat langsung) mempunyai beberapa peran. Sebagai orang yang dianggap memiliki kekuatan spiritual utama, dalang bertindak sebagai pihak penerima pesan dari kedua orangtua *sukérta* (pelibat tak langsung). Dalang juga merupakan penentu diterima atau tidaknya doa dan permohonan yang diutarakan dalang kepada Tuhan YME. Sebagai pelibat langsung, dalang mempunyai tugas mewakili kedua orangtua *sukérta* untuk melepaskan/*mengentaskan*/membebaskan *sukérta* dari mangsa Batara Kala. Dia juga bertugas membuat golongan *sukérta* dapat dientaskan/dipulihkan ke dalam kehidupannya yang baru dan kembali menjadi anak yang suci. Pada saat mempergelarkan lakon *Murwakala*, dalang berkedudukan sebagai penutur lakon *Murwakala*, kemudian sebagai pembaca mantra-mantra yang diucapkan secara monolog dan dialog secara lisan.

Cara Penyampaian

Setelah peneliti mengkaji pelaksanaan upacara RM tersebut, diketahui bahwa kedua dalang ruwat di Surakarta dan di TMII Jakarta mempunyai perbedaan karakter. Saat melaksanakan upacara RM, dalang secara umum dilihat dari aspek material.

Perbedaan secara khusus dapat diketahui ketika dalang mempergelarkan lakon *Murwakala* dilihat dari aspek non-material.

Dari sudut pandang ritual pelaksanaan upacara RM secara umum dan sudut pandang kelisanan yang dituturkan kedua dalang ruwat ini, dapat dilihat adanya perbedaan kreativitas pertunjukan lakon *Murwakala*. Dalam hal ini, kekuatan memori kolektif menjadi salah satu hal yang menarik dikaji. Fungsi dan kedudukan memori kolektif ini berkaitan dengan proses transmisi dan kreativitas dalang yang menghasilkan bahasa verbal beserta perbedaan versinya.

Pertunjukan

Kedua pelaku seni tradisi ini (BS dan KMS) berasal dari Surakarta. Keduanya adalah dalang turunan yang dapat menyelenggarakan upacara RM. Dalang KMS pada setiap tanggal 1 Sura (1 Muharam) melaksanakan upacara RM secara bersama di TMII Jakarta. Sementara itu, dalang BS menyelenggarakan upacara RM di pusat budaya (Surakarta). Hal itu diketahui dari proses pengamatan peneliti, menyaksikan langsung pertunjukan, dan ikut terlibat sejak awal pelaksanaan upacara RM di TMII Jakarta.

Hasil analisis dan kajian ini sesuai dengan dimensi komposisi menurut Ruth Finnegan (1992), yakni terlihat perbedaan dalam pertunjukan yang diselenggarakan di dalam komunitasnya di Surakarta (pusat budaya) dan di TMII Jakarta yang selama ini diselenggarakan di luar komunitasnya. Ada perbedaan lokasi penyelenggaraannya (Sangkrah-Pasar Kliwon dan di TMII Jakarta) dan waktu penyelenggaraannya (di Surakarta waktu pertunjukan kurang lebih lima jam, sedangkan di TMII Jakarta 90 menit). Peserta ruwatan (Surakarta adalah pribadi, sedangkan di TMII Jakarta diikuti golongan *sukérta* secara bersama-sama). Teks lakon *Murwakala* (di Surakarta secara lengkap dituturkan, sedangkan di TMII Jakarta dituturkan secara ringkas). Bertindak sebagai pengiring dalang melakonkan cerita *Murwakala* adalah *nayaga* dan *sinden* (di Surakarta satu orang sinden dan tujuh orang *nayaga*, sedangkan di TMII Jakarta lima belas sampai dua puluh lima *nayaga* sebagai pengiring dengan tiga sinden).

PERUBAHAN FUNGSI DAN MAKNA UPACARA RUWATAN *MURWAKALA* DI SURAKARTA DAN TMII JAKARTA

Setelah diketahui perbedaan upacara RM *sukérta* dari sudut pandang ritual dan kelisanan, dapat dilihat adanya perubahan fungsi dan makna upacara RM.

Perubahan Fungsi Upacara Ruwatan *Murwakala* di Surakarta dan TMII Jakarta

Dari penelitian upacara RM di Surakarta dan di TMII Jakarta ditemukan perubahan fungsi, yaitu motif tipe tradisional dan motif tipe modern (kontemporer).

Motif tipe tradisional yang dimaksud adalah golongan *sukérta* perlu diruwat karena bawaan lahir, seperti *ontang-anting*, *unting-unting*, *kedana-kedini*, *uger-uger lawang*, *gotong mayit*, *sendang kapit pancuran*, *pancuran kapit sendang*, *julung wangi*, *kembang sepasang*, *anggana*, *pandawa*, *sarimpi* (Tabel 2).

Sementara itu, motif tipe modern (kontemporer) dibagi menjadi dua, yaitu permasalahan keluarga dan permasalahan pribadi (individu). Permasalahan keluarga yang dimaksud misalnya suami-istri tidak pernah rukun selama berkelu-

arga, dan bergantian menderita sakit dalam keluarga. Sementara itu, permasalahan pribadi yang dimaksud misalnya pecandu narkoba, merasa tidak pernah bahagia, merasa tidak mempunyai ketenangan batin, setiap mempunyai pasangan selalu gagal, sulit mendapatkan usaha dalam kehidupannya, sulit mendapatkan calon pasangan hidup, selalu berpindah-pindah dalam pekerjaannya, setiap mempunyai suami selalu meninggalkan dunia, setiap mendapat calon istri selalu ditinggal karena pria lain, selalu gagal dalam usaha, dan sejak kecil sampai remaja sering sakit-sakitan (Tabel 3).

Makna Upacara Ruwatan *Murwakala* di Surakarta dan TMII Jakarta

Berdasarkan identifikasi perubahan fungsi upacara RM di Surakarta dan TMII Jakarta, dapat ditarik linearitas maknanya seperti pada Tabel 3.

Makna keadaan bawaan lahir golongan *sukérta* yang terperinci dalam tiga belas jenis tersebut bersosiasi dengan kesakralan. Makna keadaan tersebut sekaligus sebagai cerminan identitas budaya lokal—kedua makna ini terdapat dalam gaya Surakarta dan TMII Jakarta. Makna pengikat solidaritas masyarakat dan ajang bersosialisasi berlaku untuk golongan *sukérta* modern

Tabel 2. Perubahan Fungsi RM *Sukérta* di Surakarta dan di TMII Jakarta

No	Gaya	Motif	Status perubahan
1.	Surakarta	Tipe tradisional	Tetap
2.	TMII Jakarta	Tipe tradisional (bawaan lahir) (45) Tipe modern:-masalah keluarga (2) -pribadi(individu) (37)	Tetap berkembang

Tabel 3. Makna Upacara RM *Sukérta* di Surakarta dan di TMII Jakarta

No.	Gaya	Motif	Makna
1.	Surakarta	Tradisional (bawaan lahir)	Keadaan sakral, sebagai cerminan identitas budaya lokal
2.	TMII Jakarta	Tradisional (bawaan lahir)	Keadaan sakral, sebagai cerminan identitas budaya lokal
		Modern (Permasalahan keluarga)	Pengikat-solidaritas masyarakat dan ajang bersosialisasi
		Modern (Permasalahan pribadi)	Sebagai fasilitas pemecahan masalah dan pengubah perilaku serta penyembuhan

yang menjadikan permasalahan keluarga sebagai motif ruwatannya, sedangkan makna sebagai pemecahan masalah dan pengubah perilaku serta penyembuhan berlaku untuk golongan *sukérta* modern yang menjadikan permasalahan pribadi sebagai motif ruwatannya.

PENUTUP

Setelah dilakukan penelitian dengan kajian Upacara RM yang selama ini dilaksanakan di TMII Jakarta dan di Desa Sangkrah-Kecamatan Pasar Kliwon Surakarta, dapat disimpulkan bahwa upacara RM di TMII Jakarta dan di Surakarta merupakan upacara yang masih bersifat ritual (sakral), tetapi telah terjadi fleksibilitas apabila dilihat dari fungsinya. *Pertama*, fungsi primer yang asosiatif dengan kesakralan, yaitu 1) fungsi sejarah/historis, 2) fungsi upacara ritual, 3) fungsi keadaan, 4) sebagai fasilitas pemecahan masalah dan pengubah perilaku serta menyembuhkan, 5) sebagai propaganda, 6) fungsi sosiologis, 7) sebagai hiburan pribadi dan tontonan, 8) sebagai komoditas industri pariwisata, dan 9) sebagai sarana pendidikan nilai-nilai universal. *Kedua*, fungsi sekunder yang berkaitan dengan profan, yaitu 1) sebagai media pendidikan informal, 2) sebagai pengikat solidaritas masyarakat dan ajang bersosialisasi, 3) sebagai cerminan identitas budaya lokal. Upacara RM bagi golongan *sukérta* sampai sekarang masih diterima dan dilaksanakan di pusat budaya (Surakarta) dan di TMII Jakarta yang selama ini diikuti oleh masyarakat yang multisuku (Jawa, Sunda, Melayu Aceh, Batak, Palembang, Riau, Bugis/Makassar, Tionghoa, Bima/NTB). Multiagama (Islam, Katolik, Kristen, Buddha, Hindu, Konghucu). Upacara RM merupakan salah satu perekat keberagaman masyarakat yang multietnis di NKRI.

PUSTAKA ACUAN

Atmodjo, K Sukarto. (1990). Ruwatan dalam pewayangan. Dalam *Catatan singkat ruwatan di Bali*. (seminar ruwatan, 1 September 1990). Lembaga Javanologi. Yayasan Ilmu Pengetahuan dan Kebudayaan Panunggalan Bekerja Sama dengan Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional. Yogyakarta.

- Finnegan, Ruth. (1977). *Oral poetry. its nature, significance and social context*. London: Cambridge University Press.
- Finnegan, Ruth. (1977). *Oral poetry*. Bloomington and Indianapolis: First Midland Book Edition
- Finnegan, Ruth. (1992). *Oral tradition and the verbal art: a guide to research practice*. London: Routledge.
- Finnegan, Ruth. (2012). *Oral literature in Africa*. World Oral Literature Series: Volume 1. Open Book Publishers CIC Ltd. United Kingdom.
- Gennep, Arnold van. (1960). *The rites of passage*, translated by Monika B Visedom Gabrielle L. Caffee. London: Routledge and Kegan Paul.
- Groenendael, Clara van. Victoria M. (1985). *The dalang behind the wayang*. Dordrecht: Foris Publications Holland. 3300 AM.
- Groenendael, Victoria M. Clara van. (1998). *Released from kala's grip: a wayang exorcism performance from East Java*. Series. Editor: Joan Suyenaga. Jakarta: The Lontar Foundation.
- Koentjaraningrat. (1984). *Kebudayaan Jawa*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Koentjaraningrat. (1985). *Ritus peralihan di Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka
- Lord, A.B. (1960). *The singer of tales*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.
- Mariani, Lies. (2004). Penggambaran adegan relief cerita bertemakan lukat pada bangunan suci masa Singasari-Majapahit (Abad 13–5 Masehi): Suatu ritus-upacara peralihan. *Tesis*. Depok: FIB UI
- Mariani, Lies. (2012). Ruwatan di Taman Mini Indonesia Indah: Kajian dinamika ruwatan. Murwakala. *Makalah The4th. International Conference on Indonesian Studies* (Bali, 9–10 Februari 2012). FIB.UI.
- Padmapuspita, Ki. (Tt). *Candi Suku dan Kidung Sudamala*. Proyek Pengembangan Media Kebudayaan. Ditjen. Kebudayaan Dep. Pendidikan dan Kebudayaan. RI.
- Pudentia, MPSS. (2007). *Hakikat kelisanan dalam tradisi Melayu Mak Yong*. Depok: Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya (FIB) UI.
- Pudentia, MPSS. (2008). *Metodologi kajian tradisi lisan*. Jakarta: Penerbit Asosiasi Tradisi Lisan (ATL).
- Pigeaud, Th. (1937). *Serat Pangroewatan, tjetjepenganipun dalang ing padoesoenan Katedak. R. Tanaja ing Soerakarta*. (PN. Kode Koleksi. G.193) .
- Pigeaud, Th. (1937). *Tjaranipoen doekoen bilih angroewat*. (PN. Kode Koleksi. G.191) (hal1–36).

- Roger Toll, & Pudentia. (1995). Tradisi lisan Nusan-tara: oral traditions from The Indonesia archipelago a three-directional approach. Dalam *Warta ATL*. Edisi Perdana. Jakarta: ATL.
- Santiko, Hariani, (1980). *Ruwat: Tinjauan dari sumber-sumber kitab Jawa Kuna dan Jawa Tengahan*. Seri Penerbitan Ilmiah. FSUI.
- Sutarno. (1995). *Ruwatan di daerah Surakarta*. Surakarta: Penerbit CV. Cendrawasih.
- Sutarno. (2007). *Sejarah pedalangan*. Surakarta: Penerbit Institut Seni Indonesia (ISI).
- Subalidinata, R.S. (1990). Ruwatan dalam pewayangan. Dalam *Ruwatan dan tokoh Kala dalam cerita pewayangan*. (Seminar ruwatan, 1 September 1990). Lembaga Javanologi. Yayasan Ilmu Pengetahuan dan Kebudayaan Panunggalan Bekerjasama dengan Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional. Yogyakarta.
- Sedyawati, Edi. (1981). *Pertumbuhan seni pertunjukan*. Jakarta: Penerbit Sinar Harapan.
- Sedyawati, Edi. (1996). Kedudukan tradisi lisan dalam ilmu-ilmu sosial dan ilmu-ilmu budaya. Dalam *Warta ATL*. Edisi II/Maret. Jakarta: Asosiasi Tradisi Lisan.
- Sedyawati, Edi. (2008). Sastra dalam kata, suara, gerak, dan rupa. Dalam *Metodologi kajian tradisi Lisan*. Ed. Pudentia. Jakarta: Penerbit Asosiasi Tradisi Lisan (ATL).
- Tanaya. (1937). *Serat pangroewatan*. Tjetjepengani-poen Dalang ing padoesonan.
- Tanaya. (1937). *Tjaranipoen doekoen bilih angroewat*.
- Thoyib, Adiningrat Mas'ud. (tt.). *Murwakala & ruwatan gagrak Surakarta Hadiningrat*. Penerbit Renaissance Nusantara Foundation.
- Zoetmulder. (1985) *Kalangwan: Sastra Jawa Kuno selayang pandang*. Jakarta: Penerbit Djambatan.
- Zoetmulder. (1995) Ramayana 8.148: Kathācarita pūrwakāla, pp.888.

Wawancara

- Hasil wawancara dengan Bapak Bambang Suwarno. Dosen ISI. Solo. Alamat. Jl. Musi. No. 34 Sangrah-Pasar Kliwon, Solo, 57119. Telp. 0271-631647. HP. 081393903660, tanggal 3 September 2012 pukul 10.00–15.00 WIB, pada 12 Juni 2013, dan 14 Juni 2013 pukul 17.30–2.30 WIB.
- Hasil wawancara dengan Bapak Ki Manteb Sudarsono. Karanganyar. Karang Pandan. Arah Tawangmangu. Surakarta. HP. 081329226075. tanggal 8 Juni 2013 pukul 17.30–23.20 WIB dan 8 September 2012 pukul 10.00–14.00 WIB.

Sumber Surat Kabar dan Majalah

- Jaya Baya: kalawarti minggon basa Djawa. (No. 8, Minggu IV Oktober 2010) *Yayasan Djojobojo*, pp. 18–19.
- Ruwatan rambut gimbang di Bumi Nirwana. (Minggu, 15 Juli 2012) *Media Indonesia*.
- Murwakala Ruwatan. (Oktober 1995). *Cempala: Jagad pedalangan dan pewayangan*. PEPADI-TMII. Jakarta.

Sumber Naskah-Naskah dan Tulisan Upacara Ruwatan *Murwakala* Berbahasa Jawa

- Lampahan Wayang Purwa. Jilid I. 1989. Dalam Pakem pedalangan R.S. Probohardjono. Surakarta: Penerbit CV. Ratna. 1989.

Sumber Kamus Jawa

- Mardiarsito. L (1990). *Kamus Jawa Kuna Indonesia*. Flores, Ende: Nusa Indah.
- Poerwadarminta, W.J.S. (1937). *Baoesastra Djawa*. Groningen: Kaetjap ing Pengetjapan J.B. Wolters' uitgevers Maatschappij. Batavia.
- Pigeaud. Th. (1937). *Javaans Nederlands handwoordenboek*. Groningen dan Yogyakarta: Wolters-Noordhoff.
- Zoetmulder, P.J. & S.O. Robson (1995) *Kamus Jawa Kuna-Indonesia I A-O*, penerjemah Darusuprpto, Sumarti Suprayitna. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama (judul asli *Old Javanese-English Dictionary, I A-O*)

(Endnotes)

1. Dipertahankan dalam Sidang Senat Guru Besar Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia, 8 September 2015.
2. Selanjutnya disebut RM.
3. Dalam *Javaans-Nederlands Handwoordenboek, moerwa* (ni) mulai pembuatan pertama kali sebagai purwa (Pigeaud, 1937, 295).
4. *Pūrwā* dari bahasa *Sansekṛta* artinya permulaan, pertama-tama, pada masa yang lalu, pada zaman dahulu. *Pūrwakala* artinya pada waktu dahulu (Zoetmulder, 1995, 887–888). Dalam *Baoesastra Djawa* karangan Poerwadarminta, *Pūrwā* berarti (s) kw: 1) *wiwitan, kang disik*; 2) *mula*; 3) *wetan. wayang poerwa, moerwa* (Poerwadarminta, 1939, 504). Dalam *Javaans-Nederlands Handwoordenboek*, karya Pigeaud, *poerwa* artinya: 1) awal, pertama, 2) (-kala): waktu lama, 3)

- Timur. Poerwa berarti mulai pertama kali dibuat, mengatakan, sebagai wayang (Poerwadarminta, 1937, 475).
5. Dalam *Bausastra Djawa, kala* mempunyai beberapa arti: 1) *jiret*, pasangan untuk menjirat burung, 2) *piala, ala, kejahatan, jahat, buta, rak-sasa, setan/jin*, 3) bangsa hewan yang menyengat, *kalajengking, kalamenthel*, 4) waktu, *mangsa-musim itu, ketika (dek nalika), kala-kala, tidak ajeg*, tidak pasti (Poerwadarminta, 1939, 181 dan Pigeaud, 1937, 161).
 6. *Sangat* dalam *Javaans-Nederlands Handwoordenboek* memiliki arti: 1) bagian dari hari; 2) saat hari bahagia (hari untuk menikah, dihitung dengan ramalan)). Lalu, dalam *Baoesastra Djawa*: 1) *golongan peprincéning waktu ing sadina-dinané (sadina dipérang dadi 2), sagolongane nganggo dijenengi asmane Nabi oet. Malaekat*; 2) *waktoe sing betjik déwé ing sadjroning dina (kanggo ngijabaké pangantén)* (Poerwadarminta, 1939, 544). Dalam pengucapan bahasa Jawa, kata ini artinya perhitungan tepat ketika itu yang didasarkan peredaran matahari (peredaran *kalacakra*) dipercaya memiliki saat gangguan atau *kala-bendu* (benah, tulah, atau sebab-akibat), serta adanya pembagian empat saat: 1) pada saat terbit fajar atau *sa'at gagat esuk, gagating raina*; 2) tengah hari saat matahari tepat di atas kepala atau *sa'at surya tumumpang aksa*; 3) saat matahari terbenam senjakala atau *sa'at sandyakala*; 4) tengah malam saat bulan purnama tepat di atas kepala atau *sa'at candra tumumpang aksa* (Herusatoto, 2012, 39). *Sangat* dalam padanan pengucapan bahasa Indonesia artinya *waktu* (yang pendek sekali) atau *waktu* yang bertalian dengan baik-buruk (untung-malang), *saat* yang nahas atau *saat* yang sempurna (Kamus Umum Bahasa Indonesia, 1995, 857).
 7. Mengutip Lewis Spence (1947), "Suatu perbuatan keagamaan atau upacara, yang dengan bantuannya, manusia bekerja sama dengan dewa-dewa untuk kemajuan mereka atau untuk keuntungan keduanya."
 8. Tidak terjadi seperti apa yang diharapkan, berubah menjadi tidak baik (Poerwadarminta, 1939, 540).
 9. Dalam beberapa kitab cerita dan pedoman, jumlah *ruwatan* tidak sama jumlahnya. Dalam kitab *Centhini*, jumlah *sukérta* ada 60 orang. Dalam *Serat Murwakala*, jumlah *sukérta* ada 147 orang. Dalam *Serat Sarasilah Wayang Purwa*, jumlah *sukérta* ada 22 orang (Subalidinata, 1985, 105–115).
 10. Lakon *Murwakala* ini tidak bersumber dari cerita India, lakon ini merupakan cerita carangan yang dikarang oleh dalang lokal. Seperti dijelaskan Zoetmulder, cerita ini merupakan cerita asli Jawa walaupun dewa-dewa dari mitologi India dan tokoh-tokoh Mahabharata masih muncul.
 11. Sebagai lambang, menjadi lambang, mengenai lambang (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1995, 941).
 12. NRD, singkatan dari Naradha.
 13. BG, singkatan Batara Guru.
 14. Diturunkan oleh dalang Bambang Suwarno pada Selasa Kliwon, 7 Desember 2010 di Perumahan Puncak Solo Blok I No. 9 Desa Sangkrah, Kecamatan Pasar Kliwon, Surakarta. Petikan lakon *Murwakala* ini dimanfaatkan sebagai data.
 15. Mengutip Suyanto (2009) dalam makalah *Ruwatan Jathusmati dalam Prespektif Metafisika Moral*, salah satu tokoh dalam lakon *Murwakala* adalah *Jaka Jathusmati*, yang selanjutnya disebut *Jaka Mulya*. Ia merupakan anak *Nyai Randha Prihatin* di Desa Medhang Gati. Nama *Jaka Jathusmati* mengandung arti anak laki-laki yang dekat dengan kematiannya (Poerwadarminta, 1939, 83). Namun, dalam lakon *Murwakala* yang dipergelarkan Bambang Suwarno, *Jaka Jathusmati* adalah anak *Nyai Randha Sumawi*, selanjutnya disebut *Jati Rasa* dan *Rasa Sinawur* (lihat transkrip BS: 32–33). Dalam lakon *Murwakala* yang dipergelarkan Ki Manteb Sudarsono, tidak diceritakan tokoh *Jaka Jathusmati*, tetapi yang ada *Bapa Tuna* (lihat transkrip KMS: 25).
 16. Termasuk dalam cerita lakon *carangan* karena memunculkan unsur-unsur lokal (Sri Suyatmi, 1987, 24 dalam Mariani, 2004, 13).
 17. Dalam *Baoesastra Djawa*, kata *lukat* sama dengan *ruwat* yang berarti bebas atau terbuka, sedangkan kata *linukat* sama dengan *rinuwat* yang berarti *dibebaskan* (Poerwadarminta, 1939, 277–534). Poerbatjaraka dalam *De Calon-Arang* (1926) menceritakan *Calonarang* setelah dibunuh oleh *Mpu Bharadah*, dihidupkan kembali oleh sang pendeta untuk diberi ajaran tentang *kalèpasan/moksa* dan *sorga*. Setelah diberi ajaran itu, *Calonarang* mati *siddha lukat*. *Calonarang* mati dengan sempurna karena telah *dilukat*, dan mayatnya dibakar oleh sang pendeta.
 18. Lebih lanjut lihat *Adiparwa: Oudjavaansch Prozageschrijf*. 1906. S-Gravenhage Martinus Nijhoff. (Juynboll, 1906 pupuh 2, 5–6; pupuh 2, 9; pupuh 3, 32)
 19. Dalam buku Teeuw, A.S.O. Robson & A.J. Bernert Kempers. 1981. *Kuñjarakarṇa Dharmakathana: Liberation through the Law of the Buddha. An Old Javanese Poem by Mpu Dusun*. The Hague: Martinus Nijhoff. (1981, 74–78: pupuh 3: 1, pupuh 38: 4, pupuh 41: 14).

20. Dalam disertasi Priyono. 1938. *Sri Sri Tañjung. Een Oud Javaansch Verhaal*. (1938: pupuh 5: 76, pupuh 5: 101, pupuh 5: 163).
21. Lihat Ki Padmapuspita (tt, pupuh I: 9, 10, 11, 12, 13; 14:26; pupuh 2: 40, 41, 42, 43, 44, 45: 65–66; pupuh 2: 40, 41, 42, 43, 44, 45: 65–66).
22. Priyohoetomo dalam disertasinya *Nawaruci*. Groningen: J.B. Wolters. Uitgevers Maatschappij. N.V.(1934, pupuh I.5:28; pupuh I, 28–29; pupuh II, 15: 32).
23. Lies Mariani dalam tesisnya (2001).“Penggambaran Adegan Relief Cerita Bertemakan *Lukat* pada Bangunan Suci Masa Singhasari-Majapahit (Abad 13–5Masehi): Suatu Ritus-Upacara Peralihan” (Tesis). Program Pascasarjana. Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya. Universitas Indonesia. Depok.
24. a) berfungsi dalam hal melepaskan tokoh dari *mala* atau petaka (fungsi duniawi), seperti terdapat dalam cerita *lukat Sri Tañjung, Sudamala*; b) berfungsi dalam hal pencapaian suatu kesempurnaan tertinggi melalui *yoga* dan *samadhi* (setelah pencapaian tingkat *kawiratin* untuk seorang guru atau *sadhaka*, atau menghentikan keduniawian), khususnya terdapat dalam cerita *lukat Nawaruci* dan *Kuñjarakarna*; c. *Lukat* berfungsi dalam hal penyatuan tokoh dengan *iṣṭadewata*-nya (fungsi pencapaian *kalepasan* atau *mokṣa*) terdapat dalam cerita *lukat Garuḍeya, Kuñjarakarṇa, Sudamala, Nawaruci, Calonarang, dan Korawāśrama*, juga berisi harapan dari seluruh kawi (penyair) ketika menulis syair-syair ini agar dapat bersatu dengan tokoh dewa atau *iṣṭadewata*-nya yang dipuja. Namun, *ruwat* pada masa kini sesuai dengan perkembangan zaman sangat mungkin merupakan suatu transformasi bentuk dari *lukat*. Caranya dengan melakukan suatu upacara *ruwatan*, yang biasanya dilakukan dengan suatu upacara wayangan lakon *Murwakala* dan bersaji. Bagi orang yang termasuk *wong sukérta* atau *sukérta* (Mariani, 2001, 215).
25. R.Tanaja (1937) dalam tulisannya. *Serat Pangroewatan, tjetjepenganipoen dalang ing padoesoenan*, kemudian dalam tulisannya yang lain (1937) *Tjaranipoen Doekoen Bilih Angroewat; Serat Amurwakala* (Tan Khoen Swie, 1926: hlm 21–22); tulisan Citrakusuma (1926); *Het Tegalsche Roewat; Djawa*, xiv No. 4 (223–230). J.W.van Dapperen (1934) menceritakan upacara *Ngruwat* di daerah Tegal; M.Priyohoetomo (1937) *Manikmaja*, dalam *Javaansch Leesboek H.J.* Paris (hlm:14); Rijasudibyaprana (1957) dalam *Pakem Lakon Wayang Purwa Amurwakala* (Jogjakarta: Madjalah Padalangan Panjangmas Th. V No.11: hlm 15); Mangkunegoro VII, K.G.P.A.A. (1965) *Serat Pedalangan Ringgit Purwa*, Yogya, UP. Indonesia (hlm 46).
26. Lihat Zoetmulder (1985), Sastra Jawa Kuna dipakai dalam arti yang luas. Terdapat dua macam puisi yang berbeda satu sama lain terutama karena metrumnya, yaitu jenis *kakawin* dan *kidung*. *Kakawin* menggunakan metrum-metrum dari India, dan *kidung* menggunakan metrum-metrum asli Jawa atau Indonesia.
27. Lihat Zoetmulder (1985), sastra Jawa Tengahannya biasanya dipakai dalam *Kidung*.
28. Lihat Zoetmulder (1985), istilah sastra Jawa modern dipakai untuk menunjukkan bahasa yang dipakai dalam sastra Jawa pada zaman para pujangga (akhir abad ke-18 awal abad ke-19) dan pada prinsipnya tidak berbeda, dari bahasa yang dipakai dalam puisi Jawa sampai sekarang.
29. Berbentuk tembang *macapat*, naskah *Radya-pustaka* No.160a dalam pupuh I, berisi cerita *ruwatan*.
30. Sebuah artikel karangan Inggris berisi cerita *ruwatan* dan asal-mula Batara Kala.
31. Sebuah artikel karangan Dapperen (1934) berisi cerita *ruwatan* dan cerita asal-mula Batara Kala.
32. Dalam bentuk cerita *Pakem Balungan*, berisi cerita Batara Kala dan cerita *Murwakala*.
33. Th. Pigeaud (1937), ini merupakan pedoman meruwat dalang desa di sekitar Surakarta, pakem *ruwatan* ini milik dalang *Gandakarja* yang usianya sudah 60 tahun, lalu ditulis kembali oleh R. Tanaja
34. Th. Pigeaud (1937), ini merupakan pedoman meruwat *Ki Troenarimong* yang menetap di Desa Poelohan dekat Desa Djatinom, Kabupaten Klaten. Dijelaskan juga bahwa meruwat tidak harus dengan dalang yang melaksanakan *ruwatan* menggunakan wayang kulit purwa, tetapi bisa juga dilakukan oleh seorang *dukun* yang membacakan mantra-mantra tanpa memakai wayangan untuk mengobati orang yang menderita sakit gila. Ditulis kembali oleh R. Tanaja (2–36).
35. Seperti disampaikan Roger Tol dan Pudentia (1995) dalam *Tradisi Lisan Nusantara: Oral Traditions From The Indonesian Archipelago A Three-Directional Approach*, tradisi lisan mencakup berbagai pengetahuan dan adat kebiasaan yang disampaikan secara lisan turun-temurun. Dijelaskan pula bahwa tradisi lisan tidak hanya berupa cerita rakyat, mitos, dan legenda, tetapi juga menyimpan sistem kognisi, kekerabatan asli yang lengkap, seperti sejarah, praktik hukum adat, dan pengobatan. Dengan demikian, sastra lisan merupakan bagian dari tradisi lisan yang berkaitan dengan unsur-unsur tersebut.

36. Lihat *Metodologi Kajian Tradisi Lisan*, 2008. Bab I. "Sastra dalam Kata, Suara, Gerak, dan Rupa" (5–9).
37. Murgiyanto (1998) dalam *Mengenal Kajian Pertunjukan* menjelaskan istilah kata *pertunjukan* berarti sesuatu yang dipertunjukkan. Dalam arti kata itu terkandung tiga hal: 1) adanya pelaku kegiatan dan disebut sebagai penyaji, 2) adanya kegiatan yang dilakukan oleh penyaji dan kemudian disebut pertunjukan, dan 3) adanya orang (khalayak) yang menjadi sasaran suatu pertunjukan (pendengar atau *audiens*). Secara sederhana, pertunjukan dapat diartikan sebagai kegiatan menyajikan sesuatu di hadapan orang lain.
38. Sartono Kartodirdjo dkk. (1977) dalam *Sejarah Nasional Indonesia IV*, mengenai Perjanjian Giyanti 1755, mengutip Victoria M. Clara van Groenendael menyatakan sejak Mataram pecah menjadi dua kerajaan, yakni Surakarta dan Yogyakarta, Pakubuwana III (Surakarta) menyatakan keinginannya untuk menciptakan pedalangan gaya baru, sedangkan Hamengku Buwana I (Yogyakarta) diminta meneruskan tradisi lama, yakni tradisi Mataram (Sutarno, 2007, 198), (Condrongoro, 1995, 2–6, dalam Budianto, 1998, 2).
39. Dalam *Sejarah Pedalangan*, munculnya tradisi pedalangan Surakarta dan pedalangan Ngayogyakarta tidak lepas dari peran *Kyai Panjang Mas* dan *Nyai Panjang Mas*, yang merupakan tokoh legendaris dalang. *Kyai Panjang Mas* berpengaruh terhadap tradisi pedalangan kraton dan *Nyai Panjang Mas* berpengaruh terhadap tradisi pedalangan kerakyatan (Soetrisno, 1972 dalam Sutarno, 2007, 214) Kedua dalang adalah *abdi dalem* dalang pada zaman Mataram pada masa pemerintahan Sultan Agung (1613–1645). Dalam perkembangan sejarahnya, dalang Panjang Mas bernama asli *Kyai Mulya Lebdajiwa* (Sutarno, 2007, 228–229)..
40. Pada umumnya, *Panjangmas* hanya diakui sebagai leluhur bagi dalang Surakarta. Adapun dalang dari Yogyakarta mencantumkan *Kandhang Wesi* alias *Ki Cremaganda* (van Groenendael, 1987, 106).
41. Menurut Dick Hartoko dan Rahmanto (1986) dalam *Pemandu dalam Dunia Sastra* hlm.137, *gaya* atau *style* adalah cara yang khas dipakai seseorang untuk mengungkapkan diri. Cara pengungkapan itu meliputi pilihan kata, penggunaan kiasan, susunan kalimat, nada, dan sebagainya. Pengertian gaya itu dapat diperluas menjadi gaya suatu kelompok atau gaya suatu bangsa (Badrun, 2003, 33).
42. Manu Djayaatmadja dalam *Lampahan Serat Pedhalangan Ringgit Purwa Ngajogjakarta Lampahan Dhalang Purwasejati*, pada bagian *Serat Mahabarata Ngajogjakarta Brantakusuman* mengatakan bahwa terdapat dua *lampahan dhalang Purwasejati*, yaitu 1) *Lampahan Dhalang Purwasejati* dilakukan dengan sarana upacara *ruwatan Sukerta*; 2) *Lampahan Dhalang Purwasejati* dilakukan dengan mempergelarkan wayang kulit semalam suntuk. Tokoh dalang peruwatnya adalah Batara Guru yang menjelma menjadi *Dhalang Purwasejati*. Contoh perbedaan dengan gaya Surakarta ada dalam *Carios Pedalangan Lampahan Dalang Kandabuwana Murwa Kala* (Kyai Demang Redisuta iv), yakni tokoh *Dalang Kandabuwana* adalah penjelmaan Batara Wisnu (Tan Khoen Swie, 1954). Lalu, perbedaan dalam penggambaran tokoh Punakawan, untuk gaya Surakarta adalah *Semar, Gareng, dan Petruk*, sedangkan punakawan wayang gaya Yogyakarta adalah *Semar, Gareng, Petruk, dan Bagong* (Sutarno, 2007, 205).
43. Mengutip wawancara Victoria M. Clara van Groenendael dengan Ditatoryana yang dicatat oleh pembantunya Kuwato, 'cèngkok Sala ora trep karo wong Ngayodya. Wong Sala kuwi remen nyang basa, wayangè, pakeliranè alusan, ananging karo wong Ngayodya kuwi pakelirane kudu ramè, sabetè kudu gesang, cèngkokè gagahan'.
44. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (1995), artinya 1) terbaru, 2) sikap dan cara berpikir serta cara bertindak sesuai dengan tuntutan zaman.
45. Wawancara dengan Bapak Mas'ud Thoyib sebagai Manager Kebudayaan di TMII Jakarta (pada tanggal 17 Februari 2010).
46. Misalnya, Citrakusuma (1934); van Dapperen (1934); Tan Khoen Swie (1954); dan seterusnya (lihat hal 8–10)
47. Lihat hal 6–10.
48. Teori mengenai ritus peralihan dan upacara pengukuhan dikemukakan A. van Gennep dalam bukunya berjudul *The Rites de Passage* (1960). Van Gennep mendefinisikan ritus peralihan sebagai ritus yang menyertai setiap perubahan status, baik dalam hal tempat, keadaan, kedudukan, maupun usia untuk menekankan kontras di antara keadaan melalui transisi. Dikatakan bahwa semua ritus peralihan ditandai oleh tiga fase, yaitu a) *separation* (pemisahan), b) *marge* (peralihan/kondisi ambang), dan c) *aggregation* (integrasi/penyatuan kembali).
49. 51 Ritus peralihan dalam banyak kebudayaan sangat penting. Sebagai contoh, dalam upacara hamil tua, saat-saat anak tumbuh (upacara memotong rambut pertama, keluar gigi pertama,

penyentuhan si bayi dengan tanah untuk pertama kali, dan sebagainya), dan dalam upacara *inisiasi*. Dalam banyak kebudayaan, upacara *integrasi* dan pengukuhan menonjol dalam upacara pergantian musim, upacara pertanian, upacara kelahiran, dan upacara pernikahan. Namun, tidak jarang peristiwa-peristiwa tersebut dirayakan dengan upacara yang di dalamnya berperan tiga macam tahap. Menurut Gennep (1960) dalam penelitian data etnografinya, ritus perpisahan itu sering berkaitan dengan ritus peralihan, sedangkan upacara integrasi dan pengukuhan lebih sering dapat berdiri sendiri, lepas dari kedua macam ritus tersebut. Berdasarkan fakta, Koentjaraningrat mengusulkan untuk membedakan antara dua macam upacara religi, yaitu 1) yang bersifat pemisahan menjadi satu dengan yang bersifat

peralihan, dan 2) yang bersifat *integrasi dan pengukuhan*. Mungkin ada baiknya untuk membedakan kedua macam upacara religi itu dengan dua istilah, yaitu ritus untuk yang pertama dan upacara untuk yang kedua (Koentjaraningrat, 1985, 34). Ritus peralihan adalah suatu proses perubahan atau peralihan status sosial seseorang. Misalnya, kenaikan pangkat dari seorang *abdi dalem* diangkat menjadi *sentono* oleh raja atau seorang pangeran yang diangkat/naik tahta sebagai raja.

TINJAUAN BUKU

REKONFIGURASI POLITIK KELAS MENENGAH INDONESIA

Gerry Van Klinken & Ward Berenschot (eds). 2014. *In Search of Middle Indonesia: Middle Classes in Provincial Town*. Leiden: Brill. xiii + 239 hlm.

Wasisto Raharjo Jati

Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia

E-mail: wasisto.raharjo.jati@gmail.com

Diterima: 1-12-2015

Direvisi: 4-12-2015

Disetujui: 11-12-2015

PENDAHULUAN

Membicarakan konsep kelas menengah Indonesia adalah membicarakan dinamika kelas dalam masyarakat yang selalu mengambil peran dalam perubahan sosial dan politik. Hal tersebut dapat terindikasi dari munculnya berbagai macam gerakan politik sejak era pergerakan nasional, revolusi kemerdekaan, hingga era reformasi, yang diinisiasi oleh kelas menengah Indonesia tersebut. Shiraishi (2003) mencatat bahwa politik kelas menengah Indonesia yang didominasi oleh pergerakan kaum muda (*youth movement*) merupakan inti dari perubahan sejarah politik Indonesia. Meskipun bisa dikatakan sebagai agen perubahan politik, derajat kesadaran politik kelas menengah Indonesia sendiri juga fluktuatif. Kondisi itu terjadi ketika berkah minyak (*oil boom*) terjadi pada 1970-an. Pada saat itu, negara memberikan berbagai macam privilese untuk membentuk kelas menengah Indonesia sebagai agen pembangunan.

Kajian Richard Robison (2006) menjadi penting karena membahas mengenai watak kelas menengah Indonesia saat era pembangunanisme, yakni sebagai kelas yang dependen dengan negara. Rezim membangun kelas menengah sebagai bagian dari program membentuk borjuasi baru untuk membangun dan menguatkan proses pembangunan ekonomi negara. Pola tersebut sebenarnya memiliki kesamaan dengan

munculnya inisiasi negara untuk memunculkan orang kaya baru di negara-negara Asia. Malaysia dengan kebijakan Bumi Putera, Korea Selatan dengan *Chaebol*, Thailand dengan borjuasi lokal, dan sebagainya, merupakan sebagian contoh pembangunan kelas menengah sebagai agen pembangunan ekonomi tersebut (Robison, 1996). Konsep itu sebenarnya ingin meniru pembangunan kapitalisme dan modernisasi yang berlangsung di Barat. Negara memberikan ruang bebas bagi pasar untuk menstimulus tumbuhnya borjuasi dalam masyarakat. Namun, pengalaman menumbuhkembangkan kelas menengah antara Dunia Barat dengan Dunia Ketiga mempunyai perbedaan tajam.

Diferensiasi tersebut terletak pada pola intervensi negara terhadap pasar maupun posisi dependen kelas menengah terhadap pasar. Dalam konteks tersebut, Alavi (1972) menyebutkan bahwa posisi kelas-kelas masyarakat dalam masyarakat Dunia Ketiga memiliki otonomi relatif masing-masing sehingga menjadikan negara sebagai arena kontestasi kekuasaan. Namun, negara juga berupaya untuk menundukkan kelas-kelas tersebut agar loyal terhadap negara. Pola relasi negara-masyarakat yang tidak seimbang itulah yang kemudian menciptakan model kelas menengah yang konformis, dependen, dan senantiasa menjaga pola *status quo* terhadap negara. Dengan kata lain, pola pembangunan ekonomi yang dijalankan di negara-negara Asia

adalah sebetuk kapitalisme setengah hati, intervensi negara masih terjadi. Kelas menengah tidak tampil sebagai kelas independen, namun justru menghamba pada negara.

Oleh karena itu, kajian akademik yang mengulas kelas menengah Indonesia kemudian lebih banyak diulas dalam bahasan skeptis daripada ulasan optimistis mengenai kemunculan kelas menengah sebagai agen politik. Studi-studi sosial politik yang dilakukan oleh akademisi, misalnya Leeuwen (2011), lebih banyak mengulas sisi eksternalitas yang ditimbulkan dari pertumbuhan ekonomi tersebut dengan memunculkan adanya kelas menengah sebagai kelas konsumsi baru. Menguatnya gagasan demokratisasi dan wacana masyarakat sipil (*civil society*) pada dekade 90-an kemudian menguatkan partisipasi politik kelas menengah Indonesia dari kelompok kepentingan (*interest groups*) menjadi kelompok penekan (*pressure groups*). Puncaknya adalah demonstrasi besar-besaran yang dilakukan oleh gerakan *people power* yang berujung pada mundurnya Soeharto pada 21 Mei 1998.

Mundurnya Soeharto dianggap sebagai kemenangan gerakan *people power* yang diinisiasi oleh kelompok kelas menengah. Namun, setelah itu politik kelas menengah menjadi apatis dan apolitis kembali—sebelum menemukan momentum kembali saat kampanye pemilu 2014 di mana kelas menengah bertransformasi menjadi Relawan mendukung Jokowi menjadi pemenang Pemilu presiden 2014. Terhadap tren fluktuatif yang berkembang dalam politik kelas menengah Indonesia tersebut, kita bisa melihat bahwa derajat kesadaran politik sendiri bergantung pada situasi dan kondisi yang memengaruhinya. Bilamana situasi sosial politik itu cukup afirmatif untuk mendukung keberadaan kelas menengah tersebut, mereka tidak akan bertransformasi menjadi kekuatan politik ekstra parlementer. Akan tetapi, bilamana kondisi sosial politik nasional tidak mendukung keberadaan mereka, mereka akan menjelma sebagai kekuatan politik.

Kajian yang dilakukan Kompas dan Prisma (2012) tentang kemunculan kelas menengah baru menarik untuk dicermati ketika Indonesia mengalami tren pertumbuhan ekonomi yang cukup baik antara tahun 2008–2013. Pada periode itu,

pertumbuhan ekonomi mencapai 5,9–6,2%. Hal tersebut berimplikasi pada menguatnya konsumsi publik dan melahirkan kelas menengah baru. Munculnya kelas menengah baru ini berbeda dengan kelompok menengah yang muncul pas-cabooming minyak pada 1970 yang memperlihatkan watak ketergantungan cukup kuat dengan negara. Kelas menengah baru tahun 2008–2013 ini adalah kelas menengah yang cukup melek politik dan memiliki variasi beragam terhadap segmen keanggotaan kelas tersebut.

Adapun kajian yang dikoordinatori Klinken dibantu Ward Berenschot (2014) ini menarik untuk ditelusuri lebih lanjut sebagai kajian politik kelas menengah Indonesia dalam konteks kekinian. Hal yang mendasari studi ini berbeda dengan kajian sebelumnya, yaitu: 1) definisi kelas menengah Indonesia sendiri tidak ditarik berdasarkan estimasi analisis pendapatan dan pengeluaran; 2) ruang kajian kelas menengah Indonesia sendiri tidak difokuskan di kota-kota besar, namun justru kota-kota kecil; 3) kelas menengah tidak dilihat secara nalar etnografis dan antropologis. Ketiga cakupan itulah yang menjadikan konsep kelas menengah Indonesia kemudian menjadi dinamis untuk dibaca secara lebih mendalam. Klinken sendiri menamakan kelas menengah Indonesia sebagai *Middle Indonesia*. Konsep ini sebenarnya merupakan bentuk pengembangan studi yang dilakukan Geertz di Mojokuto yang melihat dinamika kelas-kelas dalam masyarakat.

Sebelum menganalisis lebih lanjut mengenai substansi buku *In Search of Middle Indonesia*, akan dipaparkan terlebih dahulu mengenai meta analisis kajian kelas menengah Indonesia dari masa ke masa.

MENCARI POLA DAN WATAK KELAS MENENGAH INDONESIA

Kajian kelas secara diskursif dalam ranah sosial-politik di Indonesia pada dasarnya adalah gagasan klasik yang senantiasa mengalami dinamika seiring perubahan ekonomi-politik. Kajian kelas ini menjadi penting sebagai perspektif alternatif dalam melihat proses pembangunan pelebagaan politik Indonesia secara makro dalam berbagai hal. *Pertama*, kelas pada dasarnya adalah aktor penting dalam menggerakkan artikulasi

kepentingan dan ideologi mereka secara aktif, baik dalam zaman kolonial maupun prakolonial. *Kedua*, kelas sangatlah memengaruhi struktur ekonomi-politik negara bersangkutan melalui kesadaran dan rasionalitas politik mereka.

JS Furnivall dalam karyanya yang berjudul *Netherland India: A Study of Plural Economy* mendeskripsikan adanya relasi kelas yang terbentuk dalam masyarakat majemuk. Adapun masyarakat majemuk (*plural society*) dijelaskan sebagai bentuk masyarakat yang terdiri atas dua atau lebih elemen kelas masyarakat yang hidup sendiri-sendiri tanpa ada pembauran satu sama lain dalam kesatuan politik (Furnivall, 2010, 6). Adanya diferensiasi dan kastanisasi dalam kelas masyarakat era kolonialisme tersebut terjadi lantaran dua hal. *Pertama*, pembagian kelas secara horizontal. Pembagian kelas secara horizontal sendiri dapat dimaknai adanya perbedaan suku, ras, maupun agama dalam suatu kesatuan masyarakat. Kelas masyarakat sendiri masih dibentuk atas dasar primordialisme dan chauvinisme-teologis sehingga membentuk *enclave* komunitas kelas dalam suatu masyarakat. Ketidadaan rasa berbau yang ditunjukkan dalam relasi antarkelas disebabkan masing-masing kelas sangat kukuh mempertahankan tradisi dan kebiasaan sehingga relasi antarkelas tidak menghasilkan kepentingan bersama. *Kedua*, pembagian kelas dibentuk secara vertikal. Oleh karena itu, penguasaan ekonomi menjadi kata kunci dalam menganalisis hal ini.

Pada dasarnya, basis historis penguasaan materi ekonomi di Indonesia adalah ras dan status sehingga acap kali disebut perekonomian tropis. Kelas utama pertama dikuasai oleh orang-orang Eropa yang berkuasa akan industri pertanian. Kelas utama kedua dikuasai oleh orang Tionghoa yang berkuasa atas pemasaran. Kelas ketiga adalah masyarakat pribumi sebagai kelas pekerja dan konsumen. Relasi yang terjalin lebih karena adanya pemenuhan materi saja dan kepentingan ekonomi. Strukturasi kelas yang dibentuk tersebut pada dasarnya bagian dari politik *divide et impera*, yakni memecah secara cacah jiwa melalui ras dan ekonomi. Tujuannya adalah membentuk *sense of belonging* dan *token of membership* dalam intra kelas saja.

Adapun pembagian kelas yang demikian kemudian runtuh manakala Indonesia merdeka tahun 1945. Terjadi pola re-organisasi pribumi menjadi kelas utama setelah Tionghoa dan Eropa mulai surut pengaruhnya. Namun, yang terpenting dalam membahas pribumi menjadi kelas utama adalah justru terjadi polarisasi status dan kesejahteraan antarpribumi. Pribumi yang dulunya bekerja sebagai anak buah orang Eropa dan Tionghoa akan menjadi pedagang dan pengusaha berkat warisan alat produksi yang mereka tinggalkan. Sementara itu, bagi pribumi yang hanya menjadi petani, menjadi kelas petani saja apakah itu menjadi *farmers* atau pun *peasant* bergantung pada kepemilikan faktor produksinya. Ada dan tidaknya faktor produksi inilah yang nantinya akan membentuk preferensi politik maupun ideologi yang akan dianut dan diadopsi oleh kelas tersebut. Warisan penting dalam merangkai konteks politik kelas berdasar jenis status, harkat, jabatan, dan kedudukan itulah yang kemudian membentuk adanya politik aliran di Indonesia (Robison, 2008). Kajian Feith dan Castle sudah membagi-bagi politik aliran yang terlahir karena adanya pemilahan kelas tersebut—seperti halnya nasionalisme dan komunisme bagi kalangan kelas petani dan buruh, Islam bagi kalangan priyayi dan borjuasi. Konteks tersebut kemudian berlanjut dalam konsep-konsep lain, seperti NASAKOM, yang sejatinya terlahir pada pemilahan kelas-kelas masyarakat Indonesia tersebut.

Pembahasan kelas dalam segi kepemilikan faktor produksi di Indonesia sebenarnya bukanlah hal baru yang diperbincangkan. Kajian kelas mulai marak diperbincangkan kontemporer pasca 2009. *Prisma* dalam edisi “Kelas Menengah Indonesia Baru” menggambarkan adanya pertumbuhan dan perkembangan Indonesia cukup intens dan masif menjadikan adanya fenomena orang kaya baru pasca 1998. Adanya pertumbuhan Orang Kaya Baru (OKB) sebagai pembentuk dasar kelas menengah di Indonesia sebenarnya bisa dikomparasikan antara tahun 1976 dengan 2009. Kelas orang kaya baru yang tumbuh pada 1976 hadir karena adanya cipratan *oil boom* yang dihasilkan negara. Hal itulah yang kemudian menstimulus adanya industrialisasi di bidang lain sehingga mendongkrak adanya pendapatan masyarakat. Namun, yang perlu dicermati pula

adalah kelas tersebut justru semakin dependen terhadap negara dengan petro dolarnya. Negara juga tampak memelihara kelas-kelas ini sebagai bagian dari basis loyalitas politiknya, kemudian dipermudah dan dipenuhi segala bentuk fasilitasnya, seperti kemudahan mengimpor bahan impor, dan sebagainya. Dalam konteks inilah, kelas menjadi bagian dari kekuasaan prismatic yang dirancang oleh Orde Baru untuk mengikat loyalitas kelas melalui jaringan korporatismenya. Kondisi tersebut yang kemudian mengubah rasionalisme politik dan kesadaran kelas masyarakat Indonesia karena adanya hegemonisasi negara yang begitu kuat di akar rumput. Pada akhirnya, kelas tidak lagi menjadi kekuatan politik informal seperti zaman Orde Lama, namun mereka hanya menjadi kelas-kelas dependen yang diikat loyalitasnya oleh negara melalui kebijakan *floating mass* yang menggencarkan adanya depolitisasi terhadap kekuatan politik lain non-negara, namun tetap tunduk pada negara.

Jika menilik tahun 2009, pertumbuhan kelas menengah berbasis orang kaya baru terjadi lantaran adanya kesempatan ekonomi yang kian merata dan semua orang bisa mendapatkan kue dari perekonomian itu. Hasilnya, kelas menengah itu hadir karena adanya stabilitas ekonomi yang dicapai negara dengan pertumbuhan ekonomi yang bagus. Hanya saja, jika meninjau secara lebih mutakhir, perekonomian negara yang pada dasarnya disinergikan antara borjuasi asing, borjuasi nasional, maupun pemerintah itu sendiri tidaklah secara utuh menerapkan kepemilikan faktor produksi yang kuat. Perekonomian negara kita, basis industrialisasinya masih dikuasai industri manufaktur dan infrastruktur yang sejatinya rentan. Kelas pada akhirnya akan menjadi jendela bencana dalam konteks pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Adapun konteks diskursif mengenai politik kelas di Indonesia diinisiasi oleh Arief Budiman, Farhan Bulkin, dan Dawam Raharjo. Terminologi kelas diartikan sebagai strata segmen masyarakat yang terdidik dan berpikir rasional kritis yang dihasilkan dari membaiknya iklim pertumbuhan ekonomi dan keterbukaan informasi. Revivalisme kajian politik kelas dalam era perkembangan

sosial-politik di Indonesia tahun 1970–1980 sendiri banyak dipengaruhi konteks perkembangan relasi perekonomian pusat dengan perekonomian *peripheral*. Kajian ini sebenarnya banyak dikaji oleh para ekonom-politik yang tergabung dalam mazhab teori pembangunan, seperti Andre Gunder Frank, Immanuel Wallerstein, David Harvey, dan sebagainya. Artinya, terjadi pola subordinasi dari perekonomian pusat negara maju kepada perekonomian satelit negara berkembang dalam membangun perekonomiannya. Dalam konteks pembangunan ekonomi yang sedemikian itulah, konteks kelas kemudian berkembang dalam kerangka “otonomi relatif” seperti yang diutarakan Hamza Alavi dan John Saul. Kelas memiliki otonomi tersendiri dalam mengatur dirinya sendiri, namun seraya masih menjaga hubungan dependensi dengan negara. Hal itulah yang menjadikan kajian politik kelas di negara berkembang menjadi dua kaki antara independen secara ekonomi, namun dependen secara rente.

Peristiwa Malari 1970 merupakan bentuk protes terhadap pelaksanaan pemilu 1971 yang telah di-*setting* untuk memenangkan rezim Orde Baru. Adanya pembungkaman secara ekonomi maupun politis terhadap posisi kelas oleh rezim berkuasa justru menjadikan analisis kelas berkembang lebih konservatif dan mendukung eksistensi kekuasaan *status quo* rezim. Hal itu karena kelas menengah terbuai pertumbuhan dan pembangunan ekonomi yang masif sehingga menurunkan daya kritis terhadap rezim. Adanya proses depolitisasi yang kuat hingga akar rumput mengubah orientasi politis kelas sendiri menjadi *swing voters* yang hanya menjadi massa mengambang dalam pemilu. Artinya, telah terjadi proses pragmatisme politik dalam mendudukkan kelas menengah kita hanya sebagai *voters* dan bukan sebagai *determiner* dalam pengarusutamaan kekuasaan di Indonesia. Implikasinya ialah suksepsi melalui proses elektoral yang terjadi selama kurun waktu 1971–1997 tampak berjalan lancar tanpa adanya proses pengawalan politis dari kelas masyarakat.

Farhan Bulkin (1984) dalam *Pokok-Pokok Pikiran Kelas Menengah* menjelaskan secara terperinci bagaimana kelas itu kembali hadir dan terbentuk dalam buaian fasilitas negara. Bulkin

mendefinisikan kelas menengah sebagai kelas yang mempertahankan adanya sistem reproduksi modal yang luas, buruh diperlakukan sebagai komoditas, pemaksaan yang bersifat ekonomis, pemisahan kekuatan ekonomi dari negara, seraya berorientasi pada pasar. Adanya konteks itu sebenarnya mengindikasikan adanya kelas sebagai *petty bourgeois* yang dipelihara negara untuk kemudian berkembang menjadi pelaku industrialis. Model kapitalisme semu menitikberatkan pada kelas tersebut karena pada dasarnya negara masih mempertahankan kontrol atas kelas secara sosial-politik, namun memberikan kelonggaran ekonomi kepada kelas. Budiman (2000) melihat gejala kelas yang dipelihara negara ini sebagai kelas-kelas komprador yang pada nantinya akan menjadi agen pembangunan semu yang berorientasi pada pertumbuhan ekonomi berbasis konsumsi, namun labil dalam membangun fondasi dasar ekonominya.

Namun demikian, tidak selamanya kajian kelas pada era 1970–80-an banyak berkembang dalam kajian neomarxis dan pembangunanisme. Dawam Raharjo berusaha menarik simpul lain terhadap kajian kelas ini di Indonesia. Analisis kelas yang disampaikan Dawam Raharjo (1999) dalam *Masyarakat Madani: Agama, Kelas Menengah, dan Perubahan Sosial* berangkat dari latar belakang yang sama dengan analisis Budiman dan Bulkin, yakni adanya pertumbuhan ekonomi yang baik dan stabil pasca-*boom* minyak dan masuknya Penanaman Modal Asing. Dawam kemudian menitikberatkan kelas sebagai hadirnya kelompok masyarakat baru yang memiliki tata susunan berpikir, masyarakat, ekonomi, dan sosial baru yang tidak pernah dikenal sebelumnya, seperti lazimnya tumbuhnya kelas menengah baru di Eropa pascarevolusi industri. Mereka adalah kelas masyarakat terdidik dan memiliki pendapatan yang lebih baik ketimbang kelompok masyarakat lain. Munculnya mereka juga merupakan bentuk inisiasi awal dari tumbuhnya pemahaman *rule of law*, Hak Asasi Manusia, Konstitusionalisme, dan Demokrasi. Hal itu yang menjelaskan kenapa kelas menengah ini dalam terminologi Dawam Raharjo disebut masyarakat madani, yakni kelas yang terdidik dan tercerahkan, baik secara kesadaran berpolitik maupun

rasionalitas, sebagai kekuatan politik ekstraparlementer. Artinya, terjadi sivilisasi terhadap kelas yang berkembang sebuah aliansi besar bernama masyarakat sipil (*civil society*).

Adapun munculnya istilah *civil society* pada medio 1998 sendiri adalah upaya untuk mereaktivasi orientasi politik kritis dan rasional kelas menengah masyarakat tersebut. Hal itu kemudian berimplikasi pada proses penumbangan rezim Orde Baru yang berkuasa. Diskursus *civil society* banyak menonjolkan independensi politik dan kritisisme publik dalam kehidupan politik, yang kemudian menghasilkan adanya rasionalitas dan kecerdasan berpolitik. Hasilnya, selama kurun waktu pemilu 1999–2004, tingkat partisipasi pemilih mencapai 92 persen, tercatat sebagai persentase pemilih terbesar sepanjang sejarah pemilu di Indonesia. Namun, yang menjadi distorsi dalam wacana kelas menengah dan proses elektoral di Indonesia adalah munculnya dua fenomenologis politik yang berposisi biner, yakni bersikap kritis dan rasional, namun ingin menikmati segala bentuk *status quo* maupun bentuk keistimewaan ekonomi-politik yang diberikan oleh rezim. Adapun proses elektoral selama kurun waktu 2004 hingga 2009 dapat menjelaskan fenomena tersebut, yaitu partai elite lama berkuasa dan hanya menyisakan adanya sedikit transformasi politis. Kemenangan SBY dan Demokrat dalam pemilu 2004 dan 2009 sebenarnya sangat ditentukan oleh kelas menengah yang rasional kritis dan menginginkan adanya *status quo* dan menghindari adanya gejolak revolusioner yang mengancam segala bentuk kenyamanan kelas menengah ini.

Hal yang perlu dicermati mengenai perbandingan kelas hari ini adalah semakin mudarnya rasionalitas dan depolitisasi kelas itu sendiri. Memang dalam beberapa cakupan, ada kelas yang masih mempertahankan adanya idealisme dan rasionalitas politiknya. Namun demikian, ada temuan menarik, yakni manakala pembelajaran demokrasi di Indonesia sendiri semakin mendalam, nalar intelektualisme politik publik juga semakin meningkat. Hasilnya kini bisa kita lihat adanya gejala golongan putih yang semakin meninggi maupun juga semakin apolitisnya kelas dalam menanggapi isu tertentu. Dua gejala terse-

but mengindikasikan adanya kronologis politik kelas kita yang sebenarnya fluktuatif, yakni ada saatnya untuk menjadi agen politik aktif dengan ikut pada aksi perombakan rezim. Namun, pada saat bersamaan menjadi pasif hanya menjadi penonton saja.

Adapun dalam kajian mengenai kelas dalam analisis Gerry Van Klinken (2014) dalam *In Search of Middle Indonesia* disebutkan bahwa formasi kelas dalam masa Indonesia kontemporer sekarang ini dibangun atas dasar perekonomian yang mengandalkan pertumbuhan ekonomi tinggi. Pertumbuhan kelas menengah di Indonesia sangatlah cepat dan masif di luar perkiraan analisis Bank Dunia maupun ADB. Pertumbuhan kelas menengah yang cepat tersebut memang berpotensi menjadi motor penggerak ekonomi. Namun, yang perlu diwaspadai kemudian adalah akselerasi dan redistribusi pendapatan ekonomi yang tidak seimbang. Struktur perekonomian di kota dengan desa menjadikan konteks pertumbuhan kelas juga menjadi beragam. Kelas menengah kota dapat memosisikan dirinya sebagai kelas menengah yang *established*, sedangkan masyarakat kelas menengah desa cenderung subsisten karena redistribusi pendapatan yang tidak seimbang. Formasi kelas yang sedemikian itulah yang nantinya menentukan kadar politiknya. Secara garis besar, rasionalitas dan kesadaran politik kelas di kota lebih baik ketimbang di desa karena keterbukaan informasi yang cukup luas. Adapun kelas menengah di desa sendiri masih dalam pergulatan patrimonialisme dalam menentukan orientasi berpoliticnya.

Pada pemilu 2014, gejala rasionalisme politik yang ditunjukkan oleh kelas menengah Indonesia sangat menguat. Penguatan golput yang masih ada manakala gejala deprivasi antara harapan dan realistik akan politik kian menipis. Namun demikian, rasionalisme tersebut tidak hanya berbentuk sikap golput saja. Rasionalisme kelas menengah rupanya juga memberikan preferensi kuat mengenai sosok kepemimpinan ideal untuk negara ini ke depannya. Adanya berbagai hasil survei dari berbagai lembaga survei menunjukkan orientasi politik kelas menengah di Indonesia mengarah pada proses transformasi politik dalam suksesi kepemimpinan. Transfor-

masi yang dimaksudkan adalah orientasi politik kelas menengah lebih mengacu pada populisme figur daripada popularitas figur. Namun, pada saat bersamaan, potensi kelas menengah untuk menjadi *agent of change* masih terfragmentasi antara yang menghendaki perubahan rezim baru dengan yang memilih menjadi bagian rezim lama. Adanya orientasi politis kelas menengah yang masih ambigu inilah yang masih menjadi pekerjaan besar dalam merumuskan korelasinya dengan politik. Manakala independensi dan rasionalitas telah dicapai, pada saat bersamaan preferensi politik masih digerakkan oleh *by issue* dan *by accident* yang ditentukan pada isu *framing* jurnalisme politik.

MIDDLE INDONESIA SEBAGAI TAWARAN KONSEPTUAL

Pengertian *Middle Indonesia* dapat dianalisis sebagai bentuk kelas masyarakat yang sifatnya *in-between* yang melakukan mediasi ruang antara desa-kota, pusat-pinggiran, dan juga modern-tradisional (hlm. 7). Gagasan tengah-tengah (*in between*) tersebut menunjukkan bahwa kelas menengah Indonesia memiliki peran penting dalam mengatur relasi antarkelas dalam masyarakat. Gagasan *Middle Indonesia* sendiri merupakan pengembangan riset Clifford Geertz (1963) tentang *Religion of Java*. Namun, yang ditekankan dalam tulisan ini bukan relasi trikotomi agama-santri-priyayi yang menjadi temuan penting dalam karya tersebut. Melalui pengamatan di Mojokuto, Geertz sendiri menemukan dua basis penting pembentuk watak dan karakter kelas menengah Indonesia hingga kini, yaitu: 1) pembangunan kelas menengah Indonesia dibangun dalam nuansa informalitas ekonomi yang cukup tinggi. Adanya mobilitas cukup tinggi dari desa-kota menjadikan pertumbuhan ekonomi informal menjadi basis penting pembentuk faktor borjuisasi kelas menengah Indonesia. 2) Alih-alih membentuk kelas menengah yang independen, kelas menengah Indonesia mengalami banyak tantangan sosial politik dari pemerintah, dan dari kelas-kelas masyarakat di Indonesia.

Hal menarik untuk dikaji lebih lanjut adalah *Mojokuto*, sebuah istilah komparatif untuk padanan riset Robert dan Helen Lynd (1924) dalam

melihat segi spiritual dalam budaya masyarakat Amerika Serikat yang kemudian berkembang menjadi analisis pemilahan sosial. Lynd dalam studinya berjudul *Middletown: A Study in Contemporary American Culture* menyebutkan terdapat enam karakter kelas menengah dalam kasus Amerika. Keenam segmen kelas menengah tersebut mewakili kelompok informal, semiformal, dan formal terbatas dalam kasus Amerika. *Mojokuto* diartikan sebagai 'kota tengah' sebagai padanan kata *middletown*, yakni untuk melihat transformasi sebuah kota-kota kecil berikut juga mobilisasi dan migrasi orang, barang, dan jasa.

Ada perbedaan signifikan untuk kasus Kota Tengah antara Indonesia dengan pengalaman Barat. Kelas menengah di Barat menunjukkan posisi independen dengan negara dan memiliki faktor alat produksi yang memadai. Sementara itu, kelas menengah Indonesia masih setengah hati antara dependen dan independen dengan negara. Hal itulah yang menyebabkan konteks kelas menengah Indonesia sendiri tidak melepaskan realitas untuk menjaga hubungannya dengan negara. Beragam kasus dalam buku ini menunjukkan bahwa derajat relasi politik kelas menengah Indonesia dengan negara selalu naik turun. Kasus Pekalongan dan Yogyakarta menarik dikaji untuk melihat relasi negara dan masyarakat yang mengalami turbulensi. Adanya perubahan sosial dan politik seiring bergantinya rezim menyebabkan infrastruktur politik pada aras masyarakat juga mengalami pergeseran cukup mendasar. Kasus Yogyakarta menunjukkan adanya perubahan signifikan masyarakat yang mengalami fase tradisionalitas menuju modern. Sementara itu, kasus kelas menengah yang berada di Pekalongan menunjukkan derajat bahwa munculnya agensi dan broker politik yang masih eksis menjadikan liberalisasi ekonomi-politik kelas menengah Indonesia menjadi terhambat. Hal itu serupa dengan kasus yang ditemukan di Cilegon dan Pekalongan yang menunjukkan agensi/broker politik yang berkuasa untuk menjembatani negara-kelas menengah Indonesia. Kasus itu serupa dengan temuan Hariss-White dalam kasus India yang menunjukkan adanya agen informal ekonomi yang berkuasa dalam perekonomian informal pada aras lokal.

PENUTUP

Secara garis besar, buku ini berhasil memperlihatkan temuan *Middle Indonesia* secara otentik dan artikulatif dalam kasus setiap kota-kota provinsi di Indonesia. Masing-masing kota tersebut menampilkan adanya berbagai ciri khas mendasar mengenai watak dan karakter kelas menengah Indonesia yang dimaksudkan. Kajian kelas dalam ranah sosial dan politik Indonesia senantiasa mengalami pembaruan yang bergantung pada situasi dan kondisi zaman. Secara makro, pemahaman kelas sangatlah identik dengan apa dan bagaimana satu atau lebih entitas kelompok masyarakat kemudian berkontestasi dan bersaing dalam memperebutkan sumber daya ekonomi. Hal itulah yang kemudian menciptakan adanya strata sosial yang lazim disebut kelas. Relasi kelas sebenarnya kontradiktif, namun juga bisa kompromistis, bergantung pada cara mereka mendapatkan sumber daya ekonomi. Dari situlah kemudian terbentuk kekuasaan dan perlawanan dari kelas kepada kelas lain untuk merebut kontrol tersebut. Implikasinya adalah muncul rasionalitas dan kesadaran sebagai kelas.

Dalam konteks Indonesia, kelas juga dipengaruhi struktur ekonomi-politik yang sama dengan skala dunia. Namun demikian, kondisi kelas di Indonesia sendiri masih perlu banyak perbaikan terkait dengan pembentukan rasionalitas dan kesadaran berpolitik mereka sebagai sebuah satu kesatuan. Kelas di Indonesia pada satu sisi sendiri mengharapkan dirinya independen. Namun, pada sisi lain, kelas juga masih perlu menjaga ketergantungannya terhadap negara. Hal yang menjadi tantangan besar bagi ilmuwan sosial dan politik adalah bagaimana cara merumuskan perspektif kelas untuk ke depannya.

PUSTAKA ACUAN

- Budiman, Arief. (2000). *Teori Pembangunan Negara Dunia Ketiga*. Jakarta: Gramedia.
- Bulkin, Farchan. (1984). Kapitalisme, golongan menengah dan negara: Sebuah catatan penelitian. *Prisma*, 4, 1–39.
- Bulkin, Farchan. (1984). Pokok-pokok pikiran kelas menengah. Dipresentasikan pada PAIS (Percakapan Ahli Ilmu-Ilmu Sosial) FISIP Universitas Indonesia, Oktober 3–4.

- Furnivall, John. (2010). *Netherland India: A study of plural economy*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Klinken & Ward Berenschot. (2014). *In Search of Middle Indonesia: Middle Classes in Provincial Town*. Leiden: Brill.
- Kompas. (2012). *Siapakah Kelas Menengah Indonesia*. Retrieved from "<http://nasional.kompas.com/read/2012/06/08/13003111/Siapa.Kelas.Menengah.Indonesia>". Diakses 6 April 2016.
- Leeuwen, Lizzy. (2011). *Lost in mall: An ethnography of middle-class Jakarta in the 1990s*. Leiden: KITLV Press.
- Prisma. (2012). Kelas Menengah Indonesia: Apa yang Baru? *Prisma* 31: 1–89.
- Raharjo, Dawam. (2001). *Masyarakat madani: Agama, kelas menengah, dan perubahan sosial*. Jakarta: LP3ES.
- Robert & Helen Lynd. (1924). *Middletown: A Study in Contemporary American Culture*. Oxford: Harcourt.
- Robison, Richard & Goodman (eds.). (1996). *The new rich in Asia: Mobile phones, Mcdonald's and middle class revolution*. London: Routledge.
- Robison, Richard. (2008). *Indonesia: The rise of capital*. London: Equinox Publishing.

TINJAUAN BUKU

MENEGOSIASIKAN BATAS WILAYAH MARITIM INDONESIA DALAM BINGKAI NEGARA KEPULAUAN

**Vivian Louis Forbes. 2014. *Indonesia's Delimited Maritime Boundaries*. Heidelberg:
Springer. xvii + 266 hlm.**

Sandy Nur Ikfal Raharjo
Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia
E-mail: sandy.raharjo@gmail.com

Diterima: 14-12-2015

Direvisi: 15-12-2015

Disetujui: 21-12-2015

PENDAHULUAN

Sebagai sebuah wilayah kepulauan, isu kemaritiman selalu mendapat tempat dalam berbagai forum diskusi di Indonesia, baik dalam ranah akademisi maupun panggung politik. Pada era Orde Lama, muncul Deklarasi Juanda 1957 yang menyatakan bahwa perairan di sekitar Nusantara dan yang menghubungkan pulau-pulau tersebut menjadi bagian kedaulatan negara Republik Indonesia. Pada era Orde Baru, Indonesia berhasil memperjuangkan konsep negara kepulauan (*archipelagic state*) untuk diakui di dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) tahun 1982. Pada era reformasi, isu kemaritiman kembali mengemuka, terutama pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo yang memvisikan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Di tengah upaya tersebut, salah satu tantangan yang harus dihadapi adalah masih belum selesainya delimitasi batas wilayah maritim. Indonesia sendiri memiliki perbatasan laut dengan sepuluh negara, yaitu India, Thailand, Malaysia, Singapura, Vietnam, Filipina, Palau, Papua Nugini, Timor Leste, dan Australia (BNPP, 2011, 9–10). Isu delimitasi semakin kompleks mengingat ada tiga jenis batas wilayah maritim, yaitu batas laut teritorial, batas landas kontinen, dan batas zona ekonomi eksklusif.

Kompleksitas isu delimitasi batas wilayah maritim tersebut dipetakan dengan baik oleh

Vivian Louis Forbes dalam bukunya yang berjudul *Indonesia's Delimited Maritime Boundaries* yang diterbitkan pada awal 2014. Sebagai seorang geografer dan kurator peta, Forbes memanfaatkan peta-peta yang detail dalam membangun informasi dan argumentasinya dalam buku itu. Peta tersebut umumnya merupakan dokumen hasil perundingan kedua negara yang cukup sulit didapatkan. Hal ini menjadi kelebihan tersendiri dibanding buku atau referensi lain yang membahas persoalan perbatasan maritim Indonesia dengan negara tetangga, misalnya Luhulima dalam kasus Laut China Selatan (2008), Irewati dalam kasus Timor Leste (2009), dan Rahman dalam kasus Malaysia dan Singapura (2013) yang banyak menggunakan peta sekunder. Bahkan peta yang disajikan Forbes lebih lengkap daripada beberapa dokumen acuan pemerintah, seperti *Desain Besar Pengelolaan Batas Wilayah Negara dan Kawasan Perbatasan Tahun 2011–2025* dan *Rencana Induk Pengelolaan Perbatasan Negara Tahun 2015–2019* yang dikeluarkan oleh Badan Nasional Pengelola Perbatasan RI.

Buku ini terdiri dari lima bab. Sebelum membahas secara lebih detail problematika delimitasi batas, Forbes terlebih dahulu memberikan pemahaman tentang Indonesia sebagai konteks dari studi buku ini pada bab pertama. Ia memberikan gambaran umum tentang kondisi geografi Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang menghubungkan Samudra Pasifik

dan Samudra Hindia serta kondisi iklim yang rentan terhadap pemanasan global dan berpotensi menyebabkan hilangnya pulau-pulau (termasuk pulau yang dijadikan titik dasar penentuan batas maritim). Forbes juga mengulas kondisi ekonomi dan sosial, seperti tingkat produksi dan jumlah tenaga kerja sektor perikanan, hingga kondisi hukum dan politik terkait pembagian kewenangan antara pemerintah pusat dan daerah dalam mengelola wilayah, baik darat maupun laut.

Penjelasan konteks Indonesia tersebut, menurut penulis, setidaknya memiliki tiga makna penting. *Pertama*, memberikan pemahaman awal bagi pembaca yang belum familiar dengan Indonesia, mengingat buku ini didistribusikan secara internasional. *Kedua*, menjelaskan faktor-faktor yang dapat memengaruhi atau dipengaruhi oleh proses delimitasi batas wilayah maritim. *Ketiga*, memberikan argumentasi mengapa delimitasi batas wilayah maritim penting untuk dilakukan. Hal ini dapat digali dari contoh kasus yang dikemukakan Forbes tentang ketegangan-ketegangan antara Indonesia dengan negara tetangga akibat belum jelasnya batas maritim. Contoh kasus pertama adalah ketidakpastian batas wilayah di sekitar Pulau Nipah, Selat Singapura, telah menyebabkan beberapa kali benturan antarpatrioli angkatan laut Indonesia dan Singapura. Contoh kasus lainnya adalah tumpang tindih klaim Tiongkok atas Laut China Selatan yang mencatut sebagian ZEE Indonesia di utara Kepulauan Natuna telah memicu insiden penahanan delapan kapal dan 77 nelayan berkebangsaan Tiongkok oleh patroli Indonesia pada 20 Juni 2009, disusul dengan insiden serupa pada 22 Juni 2010 (hlm.11). Jika delimitasi batas tidak diselesaikan, kejadian serupa berpotensi terulang pada masa mendatang. Deskripsi tersebut menjadi dasar bagi Forbes untuk menjelaskan lebih lanjut tentang delimitasi batas maritim Indonesia pada bab-bab selanjutnya, mulai dari dasar rasional klaim wilayah maritim, proses negosiasi dengan negara tetangga dalam menentukan batas, implikasi delimitasi batas yang belum selesai, hingga bab penutup.

KONSEP NEGARA KEPULAUAN SEBAGAI DASAR KLAIM WILAYAH MARITIM

Ketika Indonesia baru merdeka pada 1945, rezim maritim yang berlaku saat itu adalah *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939* (Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim 1939) yang dibuat oleh Hindia Belanda. Ordonansi ini hanya mengakui batas laut teritorial Indonesia sejauh tiga mil laut dari garis pantai setiap pulau, di mana satu mil laut setara dengan 1,85 km. Adapun wilayah di luar tiga mil laut tersebut, berdasarkan hukum kebiasaan, merupakan lautan lepas yang bebas dilalui dan dimanfaatkan oleh semua negara (Dam, 2009, 1; Adam, 2013, 24–25). Secara eksternal, aturan tersebut menyebabkan Indonesia rentan terhadap intervensi asing yang berasal dari laut. Secara internal, aturan tersebut juga membuat laut seolah menjadi pemisah antarpulau di Nusantara, bukan menjadi penghubung. Menyadari persoalan tersebut, pemerintah Indonesia pada 13 Desember 1957 kemudian mengeluarkan Deklarasi Juanda tentang perluasan perairan teritorial. Melalui deklarasi ini, Indonesia mengklaim bahwa “*Segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar daripada wilayah daratan Negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak daripada Negara Republik Indonesia*”.

Deklarasi Juanda kemudian dikukuhkan dengan diterbitkannya Undang-Undang No.4/Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Setidaknya ada dua konsep baru yang dipromosikan oleh Deklarasi Juanda dan menantang rezim laut internasional saat itu. *Pertama*, konsep batas laut teritorial bagi negara kepulauan sejauh 12 mil laut, di mana sebelumnya hanya tiga mil laut. *Kedua*, konsep dasar untuk penentuan batas laut teritorial dari garis pantai (*coastal baseline*) setiap pulau menjadi garis lurus (*straight baseline*) yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar (hlm.13). Dua konsep

ini terangkum dalam Prinsip Negara Kepulauan (*Archipelagic State Principle*).

Melalui dasar tersebut, Indonesia telah beberapa kali menerbitkan peta garis pangkal kepulauan. Pada 18 Februari 1960, lampiran Undang-Undang No.4/Prp Tahun 1960 menyajikan peta garis pangkal kepulauan sejumlah 199 segmen dengan panjang 8.167,6 mil laut (hlm.21). Kemudian pada 8 Agustus 1996, Indonesia mengeluarkan Undang-Undang No.6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia yang sedikit merevisi peta garis pangkal kepulauan sebelumnya di sekitar Laut Natuna. Pada 28 Juni 2002, garis pangkal kembali direvisi melalui Peraturan Pemerintah No.38 Tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia, di mana titik dasar dijadikan lebih sederhana dari 201 menjadi 183 titik. Pada 2008, PP No.38 Tahun 2002 kemudian direvisi oleh PP No. 37 Tahun 2008, terutama pada bagian wilayah Ambalat yang secara geopolitik penting terkait sengketa dengan Malaysia.

Pada awalnya, prinsip negara kepulauan berikut klaim wilayah maritim Indonesia mendapat protes dari banyak negara di dunia, terutama yang berkepentingan terhadap kebebasan navigasi di laut bebas antarpulau (*high seas*). Hal ini terlihat dari perdebatan yang terjadi ketika Indonesia mempromosikan prinsip ini dalam forum *The Third United Nations Conference on the Law of the Sea* yang dimulai pada 1973. Indonesia sendiri sudah memulai upaya menjadikan prinsip negara kepulauan sebagai hukum kebiasaan (*customary law*) melalui perundingan dan penandatanganan perjanjian garis batas maritim secara bilateral dan trilateral dengan negara tetangganya (Dam, 2009, 4). Hal itulah yang menjadi faktor pendukung bagi perjuangan Indonesia bersama negara kepulauan lain, seperti Filipina, dalam konferensi hukum laut ketiga tersebut. Prinsip ini akhirnya berhasil diterima dan diadaptasi pada 1982 dengan disetujuinya draft *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS). Konvensi ini secara khusus mengatur negara kepulauan di dalam bab IV.

Pasal 46 (a) konvensi tersebut mendefinisikan negara kepulauan sebagai “suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan

dan dapat mencakup pulau-pulau lain”. Untuk dapat menentukan batas wilayah maritim negara kepulauan, pasal 47 menetapkan sejumlah aturan dalam proses deliniasi garis pangkal kepulauan (*archipelagic baselines*). Forbes merangkumnya menjadi lima syarat yang harus dipenuhi. *Pertama*, di dalam garis pangkal kepulauan tersebut harus mencakup pulau-pulau utama. Syarat ini dapat dengan mudah dipenuhi oleh Indonesia karena semua garis pangkal yang dibuat pada 1960 mencakup semua pulau utamanya.

Kedua, garis pangkal harus melingkupi wilayah laut yang setidaknya seluas daratannya, tetapi tidak boleh lebih dari sembilan kali luas daratan. Syarat ini mencegah negara-negara yang hanya terdiri atas beberapa pulau utama, seperti Selandia Baru dan Inggris, untuk mengklaim dirinya sebagai negara kepulauan karena wilayah daratnya akan jauh lebih luas dibanding wilayah lautnya. Syarat ini juga menjamin bahwa negara yang terdiri atas pulau-pulau kecil, seperti Kiribati dan Tuvalu, tidak dapat menarik garis pangkal dari pulau-pulau yang saling berjauhan karena wilayah lautnya akan melebihi sembilan kali luas daratannya. Indonesia sendiri dapat dengan mudah memenuhi syarat ini. Total luas daratan Indonesia adalah sekitar 1,9 juta km², sementara luas perairan kepulauannya 2,28 juta km², sehingga rasio daratan:lautan adalah 1: 1,2.

Ketiga, tidak ada segmen garis pangkal kepulauan yang panjangnya melebihi 125 mil laut. Berdasarkan garis pangkal yang dibuat pada 1960, segmen paling panjang yang dimiliki Indonesia adalah 123,2 mil laut, sedangkan berdasarkan garis pangkal tahun 2002 dan 2008, segmen terpanjang hanya 122,75 mil laut. *Keempat*, hanya 3% dari total segmen garis pangkal kepulauan yang panjangnya boleh lebih dari 100 mil laut. Dari total 180 garis pangkal kepulauan tahun 2008, hanya ada lima segmen yang panjangnya lebih dari 100 mil laut, atau sekitar 2,78%. *Kelima*, penarikan garis pangkal demikian tidak boleh menyimpang terlalu jauh dari konfigurasi umum kepulauan tersebut. Syarat ini bersifat subjektif dan tidak terlalu ketat di mana masing-masing kartografer dapat memilih garis yang berbeda-beda untuk memenuhi syarat

ini (hlm.17). Indonesia dapat dengan mudah memenuhi syarat tersebut.

Terpenuhinya syarat yang diatur dalam pasal 47 UNCLOS 1982 di atas menjadikan Indonesia berhak menyandang status sebagai negara kepulauan. Dengan dasar status ini, Indonesia dapat mengklaim wilayah maritim yang lebih luas dibanding berdasarkan Ordonantie 1939. Status sebagai negara kepulauan menjadikan wilayah maritim Indonesia bertambah sekitar 3 juta km², atau menurut versi BNPP (2011) 3,1 juta km², dengan komposisi penambahan 0,3 juta km² laut teritorial dan 2,8 juta km² perairan laut Nusantara.

Selain laut teritorial, ada dua lagi jenis wilayah maritim yang dapat dimanfaatkan oleh Indonesia. Sebagai negara pantai, Indonesia secara alamiah memiliki landas kontinen, yaitu *“dasar laut dan tanah di bawahnya dari daerah di bawah permukaan laut yang terletak di luar laut teritorialnya sepanjang kelanjutan alamiah wilayah daratannya hingga pinggir luar tepi kontinen, atau hingga suatu jarak 200 mil laut dari garis pangkal darimana lebar laut teritorial diukur, dalam hal pinggir luar tepi kontinen tidak mencapai jarak tersebut”* (UNCLOS 1982, pasal 76). Dalam hal ini, negara yang memiliki landas kontinen memiliki hak eksklusif untuk mengeksplorasi landas kontinen atau mengeksploitasi sumber kekayaan alamnya. Bila negara tersebut tidak melakukannya, tidak ada satu pihak pun yang dapat melakukan eksplorasi dan eksploitasi landas kontinen tanpa persetujuan tegas negara pantai tersebut (UNCLOS 1982, pasal 77).

Namun demikian, pada kasus dua negara pantai saling berhadapan dengan jarak kurang dari 400 mil laut, penentuan batas landas kontinen kemudian sering menimbulkan sengketa. Indonesia sendiri mempunyai sembilan batas landas kontinen dengan India, Thailand, Malaysia, Vietnam, Filipina, Palau, Papua Nugini, Timor Leste, dan Australia (BNPP, 2015, 32). Untuk menyelesaikan delimitasi ini, Forbes menawarkan enam metode berdasarkan pengalaman negara-negara di Asia Tenggara, yaitu: 1) saluran atau garis tengah dari perairan terdalam, 2) median atau garis yang sama jaraknya dari titik pantai terdekat kedua pihak (*equidistant line*), 3) garis

tegak lurus (*perpendicular*) terhadap arah umum pantai, 4) penggunaan garis lintang dan atau garis bujur sejajar/paralel, 5) batas alami secara geologi dan geomorfologi, dan 6) faktor ekologi untuk zona ekonomi eksklusif atau zona perikanan. Pemilihan metode tersebut tentu dilakukan dalam forum negosiasi bilateral maupun melalui arbitrase. Indonesia sendiri mengadopsi prinsip bahwa batas maritim paling baik diselesaikan melalui negosiasi, bukan arbitrase (hlm.28).

Batas maritim yang lain adalah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), yaitu suatu daerah di luar dan berdampingan dengan laut teritorial, yang tunduk pada rezim hukum khusus berdasarkan hak-hak dan yurisdiksi negara pantai dan hak-hak serta kebebasan-kebebasan negara lain. Negara pantai seperti Indonesia dapat mengklaim ZEE sejauh maksimal 200 mil laut dari garis pangkal yang digunakan untuk mengukur lebar laut teritorial (UNCLOS 1982, pasal 57). Indonesia tidak mempunyai kedaulatan terhadap ZEE-nya, tetapi memiliki hak-hak berdaulat (*sovereign rights*) untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber kekayaan alam hayati dan non-hayati dari perairan di atas dasar laut dan dari dasar laut dan tanah di bawahnya, dan berkenaan dengan kegiatan lain, seperti produksi energi dari air, arus, dan angin (UNCLOS 1982, pasal 56).

Pada tingkat domestik, Indonesia menerbitkan Undang-Undang No.5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Selain mengakomodasi hak berdaulat, undang-undang ini juga menegaskan bahwa Indonesia mempunyai yurisdiksi dalam pembuatan dan penggunaan pulau-pulau buatan (pasal 4 ayat 1). Berbeda dengan laut teritorial yang sepenuhnya di bawah kedaulatan Indonesia, di dalam ZEE ini Indonesia menjamin kebebasan pelayaran dan penerbangan internasional serta pemasangan kabel dan pipa bawah laut sesuai dengan prinsip-prinsip hukum internasional yang berlaku (pasal 4 ayat 2), di mana setiap kegiatan eksplorasi dan/atau eksploitasi ekonomi harus mendapatkan izin dari pemerintah Indonesia atau berdasarkan persetujuan internasional dengan pemerintah Indonesia (pasal 5 ayat 1). Walaupun Forbes tidak menjelaskan secara detail siapa saja yang dapat

meminta izin, pasal-pasal di atas menyiratkan bahwa kegiatan ekonomi di ZEE Indonesia dapat dilakukan oleh pihak lokal maupun pihak asing. Batasan kegiatan ekonomi tersebut juga tidak secara jelas dinyatakan di mana tolok ukurnya, hanya menggunakan indikator pencemaran lingkungan (pasal 8). Hal ini yang mungkin menjadi penyebab mengapa sampai sekarang masih banyak kasus kapal nelayan asing berizin yang melakukan penangkapan ikan secara masif dan membuat nelayan-nelayan lokal kalah bersaing, seperti yang terjadi di Kabupaten Natuna (Astuti & Raharjo, 2015).

NEGOSIASI BATAS MARITIM INDONESIA DENGAN NEGARA SEMPADAN

Status sebagai negara kepulauan memberikan Indonesia hak laut teritorial sejauh 12 mil, sementara status negara pantai memberikannya yurisdiksi landas kontinen dan ZEE. Namun, yang menjadi masalah adalah kedekatan letak geografis dengan negara-negara sempadan membuat Indonesia tidak dapat melakukan klaim wilayah maritim secara maksimal karena akan berbenturan dengan klaim wilayah negara lain—walaupun sama-sama menggunakan dasar hukum internasional UNCLOS 1982. Indonesia mau tidak mau harus bernegosiasi dengan sepuluh negara sempadan, terbanyak dibandingkan negara Asia Tenggara lainnya. Forbes menerangkan bahwa dari sekitar 20 persetujuan batas maritim yang sudah berjalan di Asia Tenggara, 75%-nya merupakan persetujuan Indonesia dengan negara tetangganya. Ada sekitar 17 batas maritim Indonesia yang sudah dinegosiasikan dengan negara tetangganya yang terdiri atas dua laut teritorial (dengan Malaysia dan Singapura), satu garis batas area penangkapan perikanan, satu zona kerja sama untuk eksplorasi dan eksploitasi hidrokarbon di Laut Timor—yang sekarang sudah tidak berlaku seiring pisahnya Timor Timur dari Indonesia, serta sisanya adalah batas landas kontinen.

Negosiasi *pertama* yang dilakukan Indonesia adalah dengan Malaysia pada November 1964. Dengan menggunakan metode *equidistant line* (menggambil jarak yang sama dari garis pangkal

masing-masing sebagai garis batas), kedua negara berhasil menyepakati tiga segmen batas landas kontinen. *Pertama*, segmen di Selat Malaka sepanjang 400,8 mil laut dengan rata-rata jarak *equidistance* sejauh 18 mil laut. *Kedua*, segmen di Laut China Selatan yang dekat dengan Malaysia bagian semenanjung sepanjang 317,2 mil laut. *Ketiga*, segmen di Laut China Selatan yang dekat dengan Pulau Kalimantan sepanjang 260 mil laut. Namun, untuk segmen di dekat pulau-pulau Indonesia sebelah barat laut Tanjung Dato tidak berlaku penuh karena ada kesepakatan konsesi yang ditawarkan Indonesia kepada Malaysia. Hal ini dilakukan agar Malaysia mau mendukung Indonesia yang pada waktu itu sedang memperjuangkan klaim sebagai negara kepulauan (hlm.41). Adapun terkait batas laut teritorial, kedua negara justru baru menyepakati segmen di bagian tenggara Selat Malaka sepanjang 174 mil laut pada Maret 1970.

Untuk batas maritim Indonesia-Singapura, wilayah ini merupakan jalur perdagangan internasional yang strategis. Oleh karena itu, negosiasinya juga berlangsung cukup alot dan lama. Pada permulaan, kedua negara pada Mei 1973 berhasil menyepakati batas laut teritorial di Selat Singapura sepanjang 24,8 mil laut dengan metode *equidistance*. Kesepakatan ini masih menyisakan dua segmen bagian barat dan timur yang merupakan kepanjangan dari segmen yang sudah disepakati. Setelah lebih dari empat dekade, pada Maret 2009 kedua negara akhirnya menyepakati segmen barat dengan membuat garis median antara Pulau Nipah, Indonesia dan Pulau Sultan Shoal, Singapura. Adapun untuk segmen timur, Singapura pada awalnya menolak untuk membicarakannya karena masih ada sengketa dengan Malaysia terkait kepemilikan Pulau Pedra Branca/Batu Puteh. Dengan keluarnya keputusan Mahkamah Internasional pada Mei 2008 bahwa pulau tersebut adalah milik Singapura, prospek negosiasi segmen timur menjadi terbuka. Namun, negosiasi tersebut kini tidak dapat dilakukan secara bilateral, tetapi harus trilateral dengan melibatkan Malaysia. Sementara itu, kedua negara tidak memiliki batas landas kontinen.

Pada batas maritim Indonesia-Papua Nugini, negosiasi pertama disepakati pada 1971 antara

Indonesia dengan Australia yang saat itu mewakili Papua Nugini. Ketika Papua Nugini merdeka pada 1975, perjanjian tersebut tetap berlaku dan membagi batas landas kontinen kedua negara dalam dua segmen. Segmen pertama berada di bagian utara Pulau Papua di Samudra Pasifik. Pada 1980, batas landas kontinen ini diperpanjang ke arah utara hingga menjadi sekitar 200 mil laut dengan menggunakan metode *equidistance*. Batas landas kontinen ini juga sekaligus menjadi batas bagi ZEE dan zona penangkapan perikanan kedua negara. Hal yang menarik dari perjanjian tahun 1980 tersebut adalah diakuinya hak tradisional warga kedua negara untuk memancing/menangkap ikan di perairan negara tetangga. Segmen kedua berada di bagian selatan Pulau Papua di Laut Arafura. Melalui metode *equidistance*, kedua negara menyepakati batas landas kontinen sepanjang 528 mil laut.

Pada kasus batas maritim Indonesia-Australia, kedua negara sejak 1970-an telah menyepakati dua segmen batas landas kontinen. Pertama, segmen di Laut Arafura sepanjang 530 mil laut yang ditandatangani pada 18 Mei 1971. Kedua, segmen di Laut Timor yang di sepakati pada 9 Oktober 1972. Namun, segmen tersebut melewati wilayah Timor Timur yang pada waktu itu masih jajahan Portugis sehingga menciptakan Celah Timor yang memotong garis batas landas kontinen kedua negara. Dalam proses penyelesaiannya, kedua negara menggunakan pendekatan yang berbeda. Australia mengacu pada Konvensi Jenewa 1958 dengan prinsip 200 m isobath atau perpanjangan alami dari daratan, sementara Indonesia menggunakan prinsip *equidistance*. Perbedaan ini menyebabkan negosiasi gagal menghasilkan kesepakatan. Padahal, Celah Timor ini merupakan area yang kaya kandungan minyak, akibatnya dua negara tersebut saling berkompetisi untuk menguasainya. Sebagai upaya rekonsiliasi kompetisi tersebut, kedua negara pada 5 September 1988 menyepakati pembentukan zona kerja sama (*Zone of Cooperation*) dalam menjalankan lisensi minyak di area Celah Timor. Seiring dengan kemerdekaan Timor Timur, kerja sama ini tidak berlaku lagi. Pada Maret 1997, kedua negara melengkapi perjanjiannya dengan menyepakati batas ZEE dan landas kontinen antara Pulau Christmas, Australia dengan Pulau Jawa, Indonesia, batas

ZEE antara kepulauan bagian selatan Indonesia dengan Australia sepanjang 1.500 mil laut, dan perpanjangan batas landas kontinen tahun 1972. Namun hingga Desember 2013, perjanjian tersebut belum diratifikasi karena pihak Indonesia berkeberatan dengan metode garis median yang digunakan untuk menentukan batas antara Pulau Jawa dan Pulau Christmas.

Untuk Perbatasan Indonesia dengan India, kedua negara tidak mempunyai batas laut teritorial, tetapi memiliki batas landas kontinen dan ZEE. Batas landas kontinen tersebut terletak di sekitar Laut Andaman yang memisahkan antara Pulau Sumatra dengan Kepulauan Nikobar, yang dikenal sebagai *Great Channel*. Perjanjian delimitasi pertama kali dilakukan pada 8 Agustus 1974 yang meliputi segmen sepanjang 48 mil laut dengan metode *equidistance*. Pada 14 Januari 1977, segmen tersebut diperpanjang ke arah barat daya sejauh 160 mil laut dan ke arah timur laut sepanjang 86 mil laut. Ujung dari perpanjangan ke arah timur laut ini dekat dengan titik temu perbatasan tiga negara, yaitu Indonesia, India, dan Thailand yang masih dinegosiasikan. Sementara itu, batas ZEE juga masih belum terselesaikan.

Pada perbatasan maritim antara Indonesia dengan Thailand, kedua negara berbatasan landas kontinen di Selat Malaka. Persetujuan delimitasi pertama ditandatangani pada 17 Desember 1971 secara bilateral. Segmen sepanjang 89 mil laut disepakati berdasarkan prinsip *equidistance*. Selain itu, ada dua batas maritim yang harus diselesaikan secara trilateral. Pertama, perbatasan Indonesia-India-Thailand seperti yang dijelaskan dalam paragraf sebelumnya. Kedua, perbatasan Indonesia-Thailand-Malaysia yang disetujui pada 21 Desember 1971. Ketiga negara sepakat membentuk *Common Point* di Selat Malaka sektor utara sebagai titik temu landas kontinen mereka. Metode yang digunakan lebih pada negosiasi (politis), bukan *equidistance*. Oleh karena itu, jarak *Common Point* ke titik pangkal masing-masing negara berbeda-beda. Jarak yang terdekat adalah Indonesia, yaitu 52 mil laut dari Sumatra, disusul oleh Thailand dengan 76 mil laut dari Kho Butang, dan yang paling jauh, yaitu Malaysia dengan 99 mil laut dari Langkawi.

Pada perbatasan Indonesia-Vietnam, kedua negara mempunyai landas kontinen dan ZEE yang saling berbatasan. Indonesia-Vietnam telah menyepakati batas landas kontinen sepanjang 265 mil laut di Laut China Selatan pada 26 Juni 2003. Perjanjian ini diratifikasi oleh Indonesia pada 2007. Namun hingga saat buku tersebut ditulis, batas ZEE kedua negara masih belum disepakati. Hal ini mungkin terkait dengan status Laut China Selatan yang masih dipersengketakan oleh beberapa negara, termasuk Tiongkok.

Keberhasilan negosiasi melalui penandatanganan persetujuan batas maritim menunjukkan bahwa rezim negara kepulauan yang digagas Indonesia semakin diakui dunia. Namun demikian, hingga Desember 2013, setidaknya masih ada lima segmen batas maritim yang belum diselesaikan. Hal ini kemudian menciptakan area abu-abu yang dapat menimbulkan masalah, bukan hanya pada level pemerintah, tetapi juga pada level masyarakat.

IMPLIKASI SEGMENT BATAS MARITIM YANG BELUM SELESAI DAN TANTANGAN KE DEPAN

Ada beberapa segmen batas maritim yang masih menjadi ganjalan bagi Indonesia. Forbes sendiri menyebutkan lokasinya berdasarkan data per Desember 2013. Merujuk pada data dari BNPP (2015) yang lebih aktual dan detail, ada beberapa segmen batas laut teritorial Indonesia yang belum selesai, yaitu dengan Malaysia di Selat Singapura dan Laut Sulawesi, dengan Timor Leste di Selat Ombai-Selat Leti dan Laut Timor, serta dengan Papua Nugini di Samudra Pasifik dan Laut Arafura (selesai tetapi belum 100%). Adapun untuk batas landas kontinen, ada enam segmen yang masih bermasalah. Empat di antaranya sama dengan lokasi batas laut teritorial di atas ditambah dengan segmen di Laut Sulawesi dengan Filipina dan di Samudra Pasifik dengan Palau (BNPP, 2015, 32). Sementara itu, untuk ZEE, hampir semuanya belum selesai, kecuali segmen di Selat Singapura dengan Malaysia, segmen di Laut Sulawesi dengan Filipina, dan segmen dengan Australia (tetapi belum diratifikasi). Beberapa segmen tersebut memiliki nilai strategis bagi kepentingan Indonesia.

Di segmen Laut Sulawesi antara Indonesia dan Malaysia, terdapat blok Ambalat yang ditengarai mengandung cadangan hidrokarbon yang besar. Ketidakjelasan batas wilayah maritim membuat kedua negara berkompetisi untuk menguasainya. Pada 16 Februari 2005, Perusahaan minyak Malaysia, Petronas, memberikan konsesi pada perusahaan minyak Shell untuk mengadakan kegiatan eksplorasi di wilayah Ambalat, yaitu Blok ND-6 dan ND-7. Indonesia juga memberikan 16 blok eksplorasi kepada perusahaan lain sehingga terdapat tumpang tindih di blok ND-6. Persaingan tersebut memanas dengan terjadinya insiden kapal perang kedua negara saling menuduh pihak lain telah memasuki wilayah kedaulatan negara mereka di dekat Karang Unarang (disebut pula Batuan Unarang). Menyusul insiden ini, tentara Indonesia mengirimkan empat pesawat F-16 ke wilayah tersebut untuk mendukung kekuatan angkatan lautnya. Selain itu, Pemerintah Indonesia juga bereaksi dengan menurunkan anggaran diplomasi dan menaikkan anggaran pertahanan. Indonesia juga mengeluarkan pernyataan berupa rencana pembangunan 25 mercusuar untuk menegaskan kontrolnya terhadap wilayah tersebut. Reaksi yang panas juga ditunjukkan oleh masyarakat Indonesia dengan pembentukan gerakan Front Ganyang Malaysia, dan berbagai aksi *sweeping* terhadap warga negara Malaysia di Indonesia.

Di perbatasan Indonesia-Timor Leste, kedua negara belum menyepakati batas maritim mereka, baik laut teritorial, landas kontinen, maupun ZEE. Hal itu hanya dapat dilakukan jika perbatasan darat telah didemarkasi. Forbes menyebutkan data bahwa per Desember 2004, 95% perbatasan darat sudah didemarkasi. Pada 21 Juni 2013, proses demarkasi semakin maju, satu dari tiga segmen batas yang masih dipersengketakan per tahun 2004 sudah disepakati kedua negara (Addendum No.1, 2013). Belum selesainya delimitasi batas maritim menyebabkan banyak nelayan subsisten yang biasa memancing secara tradisional menjadi kebingungan. Terkait hal ini, Forbes membuka wacana pengaplikasian rezim ganda, yaitu rezim berdasarkan landas kontinen dan rezim untuk sumber daya yang ada di kolom perairan sehingga nelayan lokal tradisional dapat

memancing secara lintas batas tanpa melanggar hukum.

Kelonggaran aturan tersebut sebenarnya sudah diterapkan oleh Indonesia-Australia melalui MoU tahun 1974, walaupun masih terbatas. Nelayan tradisional Indonesia, terutama dari Pulau Timor dan sekitarnya, dapat mencari ikan di dalam perairan utara dari Zona Perikanan Australia (*Australian Fishing Zone*), yaitu sekitar kepulauan kecil Browse dan Cartier, Kepulauan Ashmore, serta karang Scott dan Seringapatam.

Selain implikasi itu, pengelolaan batas wilayah maritim juga menghadapi tantangan internal. *Pertama*, adanya perbedaan aturan antar perundang-undangan. UU tahun 1999 menyatakan bahwa kewenangan pemerintah daerah terdiri atas daratan dan lautan hingga 12 mil laut dari garis pantai. Akan tetapi, UU No.32 Tahun 2004 menyatakan bahwa wewenang itu hanya untuk mengelola sumber dayanya, tidak sepenuhnya memiliki wilayah maritim tersebut. *Kedua*, belum ada legislasi tentang perairan internal di mana Indonesia seharusnya menegakkan dan mempertahankan kedaulatan dan hak berdaulatnya sebagai negara kepulauan. *Ketiga*, masih maraknya pembajakan di wilayah maritim, Indonesia, seperti di perairan Balongan, Balikpapan, Belawan, dan Tanjung Priok. Termasuk daerah yang rawan juga adalah Selat Malaka yang menjadi perbatasan tiga negara, yaitu Indonesia, Malaysia, dan Singapura.

Tantangan lain yang kini sering dibicarakan dalam banyak forum diskusi adalah potensi sengketa batas maritim Indonesia dengan Tiongkok. Hal ini terkait dengan klaim Tiongkok berupa sembilan garis putus-putus (*nine-dashed line*) di Laut China Selatan sebagai wilayah kedaulatannya. Klaim tersebut berdampak pada terjadinya insiden kapal nelayan Tiongkok yang dijaga oleh kapal administrasi perikanan pemerintahnya memasuki wilayah ZEE Natuna, yang kemudian ditangkap oleh kapal patroli Indonesia seperti dijelaskan dalam bagian pendahuluan. Terkait klaim ini, Indonesia sendiri tidak menganggap Tiongkok sebagai negara tetangga di wilayah maritim. Indonesia hanya menganggap Malaysia dan Vietnam sebagai negara tetangga yang batas maritimnya perlu dinegosiasikan. Posisi ini

diperkirakan akan tetap bertahan selama tidak ada klarifikasi dari Tiongkok tentang kejelasan klaim wilayahnya di Laut China Selatan yang banyak dianalisis bertumpang tindih dengan wilayah ZEE Indonesia (Fravel, 2012; Guan, 1999).

PENUTUP

Tulisan Forbes ini menjelaskan bagaimana batas wilayah maritim Indonesia dikonsepsikan, diperjuangkan di dunia internasional, dan dinegosiasikan dengan negara tetangga untuk diimplementasikan. Tercapainya kesepakatan-kesepakatan dengan negara tetangga menunjukkan kehendak politik Indonesia yang kuat dan kemampuan negosiasi yang baik. Forbes secara implisit menggambarkan dengan baik bagaimana pola negosiasi Indonesia dalam delimitasi batas wilayahnya dengan menggunakan prinsip negara kepulauan, mulai dari penetapan garis pangkal kepulauan, perundingan secara bilateral pada waktu yang tepat, hingga pembuatan zona kerja sama jika batas wilayah sulit disepakati.

Forbes juga menggarisbawahi aspek penting dalam delimitasi batas maritim, yaitu implikasinya terhadap kehidupan masyarakat lokal. Dengan mengacu pada kasus Indonesia-Timor Leste, Forbes mewacanakan penerapan rezim ganda untuk landas kontinen dan kolom perairan agar hak-hak masyarakat tradisional tetap diakui dan dihormati, terutama dalam kegiatan perikanan lintas batas yang sudah mereka lakukan sejak dahulu, jauh sebelum batas maritim antarnegara ditentukan. Hal ini sejalan dengan Deklarasi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hak-Hak Penduduk Asli (*indigenous people*) dengan pasal 36 yang mengatakan bahwa penduduk asli yang dipisahkan oleh batas internasional mempunyai hak untuk menjaga dan memajukan kontak hubungan dan kerja sama, termasuk dalam kegiatan spiritual, budaya, politik, ekonomi, dan sosial. Pola seperti ini baru diterapkan di batas maritim Indonesia-Papua Nugini dan di sebagian kecil batas Indonesia-Australia. Ke depan, pola tersebut dapat pula diterapkan ke segmen batas maritim Indonesia lainnya. Proses negosiasi batas maritim seharusnya tidak hanya mempertimbangkan aspek geografis semata, tetapi juga aspek sosial kehidupan masyarakat setempat.

Salah satu hal yang juga penting, tetapi belum dieksplorasi Forbes adalah bagaimana penetapan batas maritim Indonesia ini berdampak terhadap negara non-partisan. Hingga 7 Januari 2015, masih ada beberapa negara yang belum menandatangani dan atau meratifikasi UNCLOS 1982, termasuk Amerika Serikat. Amerika Serikat sendiri keberatan dengan pasal tentang pertambangan dasar laut dalam yang menurutnya mengancam akses swasta terhadap pengembangan sumber daya mineral tersebut pada masa depan (Malone, 1983, 30–31). Kondisi ini menciptakan peluang terjadinya perbedaan persepsi, satu tindakan dianggap legal oleh Amerika Serikat, sementara bagi Indonesia dianggap melanggar hukum internasional. Misalnya, insiden 23 Juni 2009 ketika 6 kapal Amerika Serikat yang terdiri atas kapal induk USS Ronald Reagan, dua kapal *destroyer*, dua kapal *frigate*, dan satu tanker minyak melintasi ALKI di perairan Natuna antara Pulau Laut dan Pulau Subi tanpa seizin pihak Indonesia (Hakim, 2010, 12). Topik tentang implikasi eksternal ini perlu dieksplorasi lebih lanjut untuk dapat melengkapi studi Forbes agar pemahaman tentang dinamika delimitasi batas wilayah maritim Indonesia dapat lebih komprehensif.

PUSTAKA ACUAN

- Adam, Asvi Warman. (2013). Sejarah perbatasan laut Indonesia-Malaysia-Singapura. Dalam Japanton Sitohang (Ed.), *Masalah perbatasan wilayah laut Indonesia dengan Malaysia dan Singapura*. Jakarta: Gading Inti Prima.
- Addendum No.1 to the Provisional Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Democratic Republic of Timor-Leste on the Land Boundary, Jakarta, 21 Juni 2013.
- Astuti, Yuly & Sandy N.I. Raharjo. (2015). Fishery resource management in development policies in border areas in Natuna and Talaud Islands regencies. Dalam Athiqah Nur Alami (Ed.), *Gender-based natural resource management in Indonesian marine borders*. Yogyakarta: Pintel.
- Badan Nasional Pengelola Perbatasan.(2015). *Lampiran Peraturan BNPP No.1 Tahun 2015 tentang Rencana Induk Pengelolaan Perbatasan Negara Tahun 2015–2019*. Jakarta: BNPP.
- Badan Nasional Pengelola Perbatasan.(2011). *Desain besar (grand design) pengelolaan batas wilayah negara dan kawasan perbatasan tahun 2011–2025*. Jakarta: BNPP.
- Luhulima, C.P.F. (2008). Pendahuluan. Dalam Japanton Sitohang (Ed.), *Perbatasan wilayah laut Indonesia di Laut China Selatan: Kepentingan Indonesia di perairan Natuna*. Jakarta: LIPI Press.
- Dam, Syamsumar. (2009). Pendahuluan. Dalam Japanton Sitohang (Ed.), *Masalah perbatasan wilayah Laut Indonesia di Laut Arafura dan Laut Timor*. Jakarta: LIPI Press.
- Fravel, M. Taylor. (2012). Maritime security in the South China Sea and the competition over maritime rights. Dalam Patrick M. Cronin (Ed.), *Cooperation from strength: The United States, China and the South China Sea*. Washington DC: Center for A New American Security.
- Guan, Ang Cheng, & Agustus. (1999). The South China Sea dispute re-visited. *IDSS Working Paper No.4*.
- Hakim, M. Fathoni. (2015). *Perjanjian keamanan Indonesia-Australia: Upaya Indonesia untuk mencegah gerakan separatisme di Indonesia Timur* (Tesis). Program Pascasarjana Universitas Indonesia.
- Irewati, Awani. (2009). Persepsi Timor Leste terhadap wilayah perbatasan maritim RI-Timor Leste. Dalam Japanton Sitohang (Ed.), *Masalah perbatasan wilayah laut Indonesia di Laut Arafura dan Laut Timor*. Jakarta: LIPI Press.
- Malone, James L. (1983). The United States and the Law of the Sea after UNCLOS III. *Law and Contemporary Problems*,46 (2), 29–36.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2008 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia.
- Rahman, Agus R. (2013). Penyelesaian masalah perbatasan laut Indonesia-Malaysia-Singapura. Dalam Japanton Sitohang (Ed.), *Masalah perbatasan wilayah laut Indonesia dengan Malaysia dan Singapura*. Jakarta: Gading Inti Prima.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia.

United Nations Convention on the Law of the Sea
1982, diakses dari [http://www.un.org/depts/los/
convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.
pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

United Nations Declaration on the Rights of Indigenous
People 2007, diakses dari [http://www.un.org/
esa/socdev/unpfi/documents/DRIPS_en.pdf](http://www.un.org/esa/socdev/unpfi/documents/DRIPS_en.pdf)