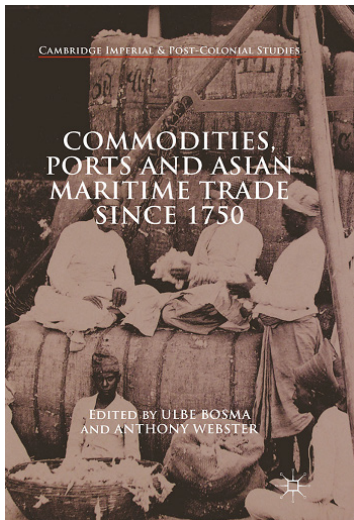


## Commodities, Ports, and Asian Maritime Trade since 1750

GREGORIUS ANDIKA ARIWIBOWO



**Judul Buku:**

Commodities, Ports, and Asian Maritime Trade Since 1750

**Editor:**

Ulbe Bosma dan Anthony Webster

**Penerbit:**

Palgrave Mc Millan (2015)

**Jumlah Halaman:**

xv + 312

**Kode ISBN:**

978-1-137-46392-0 (online); 978-1-349-55653-3 (print)

Memasuki abad ke-21 terjadi perubahan dalam perkembangan ekonomi dunia dengan bergesernya kutub ekonomi dan perdagangan dari negara-negara Atlantik ke negara-negara yang berada di sekitar Samudera Pasifik, terutama di kawasan Asia. “Asian Economic Miracle” merupakan sebuah frasa yang dapat menggambarkan kondisi ekonomi di Asia pada saat ini. Hancurnya sektor perdagangan, ekonomi, dan perbankan akibat krisis ekonomi pada pertengahan tahun 1990-an menjadi titik tolak dari pertumbuhan ekonomi di Asia. Sektor kelautan dan perdagangan kembali memainkan peran penting bagi perkembangan ekonomi di kawasan ini. Jaringan perdagangan antar kota pelabuhan Asia seperti Shanghai, Hongkong, Kalkuta, Mumbai (Bombay), Singapura, Bangkok, dan Jakarta menjadi urat nadi bagi pertumbuhan ekonomi Asia.

Ulbe Bosma dan Anthony Webster selaku penyunting, serta para penulis yang terlibat dalam buku *Commodities, Ports, and Asian Maritime Trade Since 1750* mengatakan bahwa “Asian Economic Miracle” yang terjadi pada abad ke-21 merupakan suatu rangkaian proses yang telah berlangsung sejak awal era modern pada sekitar tahun 1750 (hlm. 1-13).

Jaringan perdagangan dan ekonomi di kawasan Asia, terutama di Asia Selatan, Tenggara dan Timur merupakan sebuah rangkaian yang saling berkelanjutan antar para pelaku perdagangan (pemodal, buruh, petani, pedagang, agen perdagangan, dan penyelundup) dengan pemerintah selaku pengambil kebijakan dan penguasa politik (hlm. 2).

Buku *Comodities, Ports, and Asian Maritime Trade Since 1750* mencoba melihat bahwa perdagangan di kawasan Asia tidak sepenuhnya runtuh atau mengalami kemunduran ketika masuknya Bangsa Eropa di kawasan ini. Seperti yang diutarakan oleh Kaoru Sugihara pada bab 2 bahwa pada periode akhir abad ke-18 hingga selama rentang periode abad ke-19 perdagangan di Asia tetap menjadi pemain utama dalam perdagangan ekonomi dunia. Kegiatan perdagangan pada periode ini tidak saja dilakukan oleh para pedagang Eropa, namun pula oleh para pedagang lokal dengan memanfaatkan beberapa pelabuhan tradisional di luar pelabuhan-pelabuhan besar milik Eropa yang mendominasi pada rentang periode ini (hlm. 17-19). Para pedagang lokal Asia ini secara aktif memanfaatkan jaringan perdagangan tradisional mereka. Disamping menggunakan pelabuhan-pelabuhan tradisional, mereka juga memanfaatkan peran sungai untuk lalu lintas barang. Sugihara mengatakan bahwa perdagangan *intra-Asian* ini turut berjalan beriringan dengan dominasi perdagangan Eropa di wilayah ini. Sehingga menurut Sugihara, para pedagang Asia tidak hanya sekedar sebagai pemain inferior dalam perdagangan global pada saat itu. Bahkan hingga abad ke-19 ketika industrialisasi memainkan peran penting dalam perdagangan global, industri-industri lokal Asia turut berperan dalam dominasi perdagangan di Asia, terutama industri kerajinan tangan. Sehingga “Western Supremacy” tidak sepenuhnya terjadi setidaknya hingga tahun 1860, ketika Inggris mulai “memaksakan” penjualan industri mereka di Tiongkok dan India (hlm. 18-21).

Kemunduran memang terjadi di beberapa pelabuhan, salah satunya adalah pelabuhan Surat, Gujarat, India. Ghulan Nadri pada bab 5 mengisahkan mengenai jatuhnya pelabuhan Surat seiring dengan kejatuhan Dinasti Mughal di India. Namun, kejatuhan Surat tidak turut serta menghambat perdagangan di Asia bagian Barat, sebab Bombay kemudian muncul menjadi pelabuhan yang dominan di kawasan Asia bagian barat, serta menjadi penghubung jalur perdagangan Afrika-Erasia. Di kawasan Hindia Belanda, kemunduran perdagangan laut rupanya sedikit terjadi di wilayah barat Nusantara dan itu pun hanya untuk sementara waktu seperti yang disampaikan oleh Gerrit Knaap pada bab 4 bahwa pelabuhan seperti Semarang masih memainkan peran penting dalam perdagangan pada masa peralihan kekuasaan dari Mataram kepada VOC sekitar tahun 1775, bahkan 41 persen perdagangan di Semarang pada rentang 1774-1777 didominasi oleh para pedagang Jawa, Tionghoa, Bugis, dan Melayu (hlm. 87).

Pada bab 3, Heather Sutherland mengungkapkan bahwa meskipun Belanda mendominasi jalur perdagangan dan rempah-rempah di kawasan timur Indonesia, namun para pelaut Bugis, Bajo, Sulu, Mindanao, Timor, dan lainnya masih memiliki hubungan perdagangan yang baik dengan para pedagang Tionghoa, Inggris dan Portugis. Para pedagang Tionghoa di kawasan ini bahkan memiliki pos perdagangan di sekitar Maluku, Laut Flores, Bali dan Lombok (hlm. 59-62). Hal ini terjadi sebab Belanda hanya memonopoli perdagangan rempah-rempah seperti pala, cengkeh, vanili, dan beberapa lainnya, sementara komoditas kebutuhan dari Tiongkok terdiri dari bulu burung atau hewan, sarang burung walet, teripang, cangkang kura-kura atau penyu, kayu cendana dan gaharu, rotan, dan lainnya yang dianggap tidak memiliki nilai ekonomis bagi Belanda (hlm. 61). Aktivitas para pelaut Indonesia bagian timur ini sangat luas bahkan hingga ke Selat Malaka dan Laut Tiongkok Selatan. Setelah dibukanya Pelabuhan Singapura oleh Inggris pada tahun 1819, para pelaut ini memanfaatkan Singapura sebagai pelabuhan untuk menjual komoditas mereka kepada para pedagang Tionghoa maupun Inggris. Para pelaut ini menjual komoditas yang mereka miliki lalu kemudian ditukar dengan koin perak atau dengan teh berkualitas baik untuk dijual kembali di pelabuhan-pelabuhan kawasan Indonesia bagian timur.

Buku ini juga turut membahas mengenai peran firma dagang organisasi keuangan, dan bank dalam perdagangan di Asia. Firma perdagangan ternyata memainkan peran yang menarik dalam jaringan perdagangan di Asia. Firma-firma ini dimiliki oleh orang-orang yang tidak terikat ataupun terkait dengan kewarganegaraan tertentu. Roger Knight pada bab 8 buku ini membahas mengenai firma-firma perdagangan yang ada di Hindia Belanda, sementara Anthony Webster di bab 9 membahas mengenai firma-firma perdagangan yang ada di India, serta Christoff Dejung pada Bab 11 yang membahas keterkaitan firma dagang di India dengan dominasi global perdagangan kapas dan tekstil India pada sekitar tahun 1850 hingga tahun 1930. Pembahasan ketiga bab ini memberikan ruang kajian baru dalam kajian sejarah ekonomi di kawasan Asia. Peran firma perdagangan ini sangat penting sebab mereka menjadi penghubung antara industrialis, pemilik perkebunan dan pelaku produksi di kawasan Asia dengan jaringan perdagangan global. Firma-firma ini juga mampu memposisikan diri menegosiasikan peran mereka di tengah dominasi dan monopoli maskapai perdagangan besar milik pemerintah seperti NHM (*Netherlandsch Handel-Maatschappij*) dan EIC (*East India Company*).

Pada bab 10 Tomotaka Kawamura memberikan gambaran yang menarik mengenai jaringan perbankan global milik pemerintah dan pihak swasta Inggris di Kawasan Asia. Artikel Kawamura ini sangat menarik sebab di tengah segala keterbatasan teknologi informasi di awal abad ke-20,

telah terbentuk suatu jaringan perbankan global di kawasan Asia. Jaringan perbankan ini didominasi oleh Oriental Banking Corporation yang memiliki sekitar 14 kantor di India, Srilanka, Mauritius, Asia Tenggara, Tiongkok, Jepang dan Australia. Selain itu juga terdapat Chartered Bank of India, Australia and China yang berdiri pada tahun 1853 yang beroperasi di wilayah koloni Inggris dari Suez hingga Asia. Serta terakhir adalah sebuah bank yang didirikan oleh para pengusaha besar Inggris di Asia, yakni Hong Kong and Shanghai Banking Corporation (HSBC) pada tahun 1865. HSBC yang beroperasi di India dan Tiongkok bukan saja berperan sebagai lembaga keuangan, namun juga menjadi penghubung antara para pelaku perdagangan dan pebisnis dari India dan Tionghoa (hlm. 79-81). Artikel pada bab ini membuka wawasan untuk memahami bagaimana sebuah jaringan moneter perbankan dan perdagangan global yang rumit mampu berjalan, serta menjadi penggerak utama dari ekonomi dan perdagangan secara di kawasan Asia.

Perang Pasifik yang terjadi pada tahun 1941 hingga 1945, serta dinamika pergolakan kemerdekaan di kawasan Asia pada periode 1945 hingga 1965 merupakan suatu bahasan yang menarik dalam melihat peralihan dari rezim ekonomi dari pemerintahan kolonial ke pemerintahan bumiputera pada masa sesudah kemerdekaan. Pada bab 11, Nicholas J. White dan Catherine Evans membahas mengenai kemunduran berbagai perusahaan pelayaran yang berpusat di Liverpool, Inggris. Dominasi perusahaan pelayaran Inggris pada periode sebelum perang Pasifik di kawasan Asia mulai dari Terusan Suez hingga Jepang dan Australia terus mengalami kemunduran bukan saja karena akibat politis paska kemerdekaan di Asia ataupun karena Perang Pasifik, namun juga oleh semakin kuatnya pengaruh perusahaan-perusahaan pelayaran Jepang di kawasan Asia. Sementara pada bab 12 Thomas J. Lindbald membahas mengenai pengaruh kemerdekaan dan nasionalisasi perusahaan Belanda di Indonesia. Pada bagaian ini Lindbald secara apik melihat pengaruh dari kebijakan dekolonisasi ekonomi Indonesia pada periode 1950an dari sudut pandang pengusaha Belanda di Indonesia, secara khusus ia menyoroti upaya dari para pengusaha di Deli, Sumatera Utara untuk memertahankan perusahaan dan keuntungan ditengah ketidakjelasan situasi politik dan ekonomi pada periode 1950an.

Pada bab 12 yang merupakan bagian akhir buku ini Rajeswary Ampalavanar Brown melakukan perbandingan kebijakan ekonomi di India dan Tiongkok semenjak tahun 1950 hingga tahun 2000-an. Rajeswary juga menyoroti bagaimana kedua Negara yang selalu terlibat konflik politik, perbatasan, dan ekonomi ini mampu melakukan kerjasama ekonomi pada tahun 2000-an. India dan Tiongkok menjadi salah contoh dari keberhasilan ekonomi di kawasan Asia pasca era kolonialisme. Kedua negara ini secara bijak menggunakan sentralisasi dalam kebijakan politik dan hukum mereka

dalam mengelola investasi dan pertumbuhan ekonomi mereka.

Buku *Comodities, Ports, and Asian Maritime Trade Since 1750* memberikan gambaran menarik mengenai aspek-aspek dalam sejarah ekonomi maritim mulai dari aktivitas bongkar muat di pelabuhan hingga kerjasama ekonomi yang terjalin melalui jalur perdagangan maritim. Buku ini memberikan pemahaman penting bahwa laut bukan hanya sebagai sumber mata pencarian dan sumber daya alam yang hanya bisa dieksploitasi, namun laut adalah sebuah ruang aktivitas kehidupan yang menarik. Dalam buku ini kajian sejarah maritim tidak hanya selalu mengenai aspek ekonomi kelautan yang dibahas tidak hanya pada bentuk eksploitasi sumber daya alam dan perdagangan, namun juga pada aspek kebijakan, politik, dan sosial yang mempengaruhi dinamika perdagangan maritim. Kerjasama antar kawasan melalui peran individu, kelompok masyarakat, dan negara menjadi aspek penting di dalam buku. Bahwa perdagangan merupakan sebuah interaksi antara penjual dan pembeli sangat nampak dan menjadi inti sari dari buku ini. Secara keseluruhan buku ini memberikan wacana-wacana baru yang dapat terus dikembangkan dalam kajian sejarah maritim dan ekonomi.