



Perkembangan Maritim Nusantara yang Menjadi Awal dari Kegiatan Perdagangan di Wilayah Banten

Tyas Dyah Widyatantri

Universitas Negeri Jakarta

E-mail: tyasdyahwidyatantri_1403617034@mahasiswa.unj.ac.id

Article Info

Article history:

Received July 23, 2025

Revised October 10, 2025

Accepted October 23, 2025

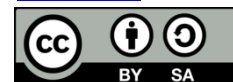
Keywords:

Development, Archipelago, Maritime, Industry

ABSTRACT

The Indonesian archipelago, now known as Indonesia, is an archipelago made up of numerous islands, ranging from large to small. This is why the archipelago is known as a maritime archipelago. The Indonesian maritime industry was established long before Indonesian independence, as evidenced by numerous prehistoric discoveries. This research aims to delve deeper into these findings regarding the Indonesian maritime history, which served as a milestone in the early stages of trade. The results of this research show maritime industry discoveries such as cave sites in Muna in Southeast Sulawesi, Seram, and Argumi. Then, in 1596, Cournelis de Houtman first landed in Banten, bringing with him samples of spices that generated significant profits. His activities eventually led other trading companies in the Netherlands to flock to the archipelago to trade. In the pre-colonial period, all maritime power was maximized, so that the maritime glory of the archipelago can still be felt today.

This is an open access article under the [CC BY-SA](#) license.



Article Info

Article history:

Received July 23, 2025

Revised October 10, 2025

Accepted October 23, 2025

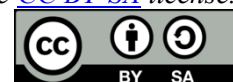
Kata Kunci:

Perkembangan, Nusantara, Maritim, Industri

ABSTRAK

Nusantara atau yang sekarang dikenal dengan sebutan Indonesia merupakan negara yang berbentuk kepulauan karena banyaknya pulau-pulau, mulai dari pulau yang berukuran besar hingga pulau-pulau yang berukuran kecil. Karena kondisi itulah Nusantara dijuluki sebagai salah satu kepulauan maritim. Industri maritim Nusantara telah lahir jauh sebelum kemerdekaan bangsa Indonesia, ini dibuktikan dengan banyaknya temuan prasejarah. Penelitian ini bertujuan untuk menggali lebih dalam mengenai temuan-temuan tentang kemaritiman nusantara yang menjadikan salah satu tonggak atas awal mula kegiatan perdagangan. Hasil penelitian ini menunjukkan temuan industri maritim seperti: situs gua di Muna yang ada di Sulawesi Tenggara, Seram dan Argumi. Lalu di tahun 1596 Cournelis de Houtman pertama kali mendarat di Banten dengan membawa contoh rempah-rempah yang mendatangkan keuntungan besar dan dari kegiatannya tersebut akhirnya perusahaan dagang lain yang di Belanda berbondong-bondong datang ke Nusantara untuk berdagang. Pada pasa pra-kolonial, semua kekuatan maritim dimaksimalkan, sehingga kejayaan maritim nusantara masih bisa dirasakan sampai kini.

This is an open access article under the [CC BY-SA](#) license.



**Corresponding Author:**

Tyas Dyah Widyatantri
Universitas Negeri Jakarta

E-mail: tyasdyahwidyatantri_1403617034@mahasiswa.unj.ac.id

PENDAHULUAN

Nusantara, yang kini dikenal dengan nama Indonesia, merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, yang terdiri dari lebih dari 17.000 pulau. Karakteristik geografis ini menjadikan Indonesia memiliki wilayah perairan yang jauh lebih luas dibandingkan wilayah daratannya. Berdasarkan data Kementerian Kelautan dan Perikanan, luas laut Indonesia mencakup sekitar 62% dari total wilayah kedaulatan negara ini, menjadikan Indonesia sebagai negara dengan potensi kelautan yang sangat besar (Wibowo & Nugroho, 2020). Dalam konteks ini, istilah negara maritim bukan hanya menunjukkan kondisi geografis semata, tetapi juga mencerminkan identitas dan arah pembangunan bangsa yang berbasis kelautan.

Konsep negara maritim dapat dianalisis melalui teori Alfred Thayer Mahan, seorang ahli strategi maritim Amerika Serikat, yang menyatakan bahwa kekuatan maritim suatu negara ditentukan oleh enam faktor utama, yaitu posisi geografis, konfigurasi fisik wilayah, luas wilayah teritorial, jumlah penduduk, karakter nasional, dan kebijakan pemerintahan yang mendukung pembangunan kekuatan laut (Mahan dalam Ismail, 2021). Indonesia, dengan posisi strategisnya di antara dua samudra dan dua benua, serta potensi sumber daya kelautan yang melimpah, memenuhi seluruh indikator tersebut. Oleh karena itu, Indonesia secara teoritis dan praktis layak dikategorikan sebagai negara maritim.

Namun, menjadi negara maritim bukanlah status statis. Perkembangan teknologi dan dinamika global menuntut negara-negara maritim untuk terus beradaptasi. Di Indonesia, perubahan dalam sektor maritim tampak dalam berbagai bentuk, mulai dari modernisasi pelabuhan, pengembangan sistem logistik berbasis laut, hingga penguatan diplomasi maritim di kawasan Indo-Pasifik (Hendrawan, 2019). Teknologi navigasi, pengelolaan sumber daya kelautan berkelanjutan, serta peningkatan kapasitas sumber daya manusia di sektor kelautan menjadi bagian integral dalam perkembangan ini.

Tak hanya itu, perkembangan maritim di Indonesia juga erat kaitannya dengan sejarah panjang interaksi antarpulau dan hubungan perdagangan laut yang sudah berlangsung sejak era kerajaan maritim seperti Sriwijaya dan Majapahit. Penelitian Yusran dan Abdullah (2021) menunjukkan bahwa sejarah maritim Indonesia merupakan fondasi penting dalam membentuk karakter bangsa yang terbuka, dinamis, dan memiliki konektivitas tinggi. Dengan demikian, perkembangan kemaritiman di Nusantara tidak hanya berorientasi pada aspek ekonomi, tetapi juga mencerminkan nilai-nilai budaya, sosial, dan politik.

Peran berbagai aktor dalam perkembangan maritim di Indonesia juga sangat signifikan. Pemerintah memiliki tanggung jawab dalam menetapkan kebijakan strategis, sementara sektor swasta dan masyarakat berkontribusi dalam implementasi dan pengawasan. Keterlibatan akademisi dan peneliti dalam merumuskan inovasi dan kebijakan berbasis riset juga menjadi salah satu pilar penting dalam memperkuat ketahanan maritim nasional (Rahman, 2020). Oleh karena itu, penting untuk terus menelaah dinamika perkembangan kemaritiman di Indonesia



dari berbagai aspek, agar arah kebijakan pembangunan nasional tetap relevan dan berkelanjutan.

Tulisan ini disusun untuk memberikan pemahaman komprehensif kepada pembaca tentang perkembangan kemaritiman di Nusantara. Fokus utama yang dibahas mencakup bentuk-bentuk kemajuan yang terjadi, transformasi teknologi maritim, serta aktor-aktor yang berperan aktif dalam proses tersebut. Diharapkan, dengan memahami perjalanan dan tantangan kemaritiman Indonesia, kita dapat lebih sadar akan pentingnya menguatkan identitas dan strategi nasional berbasis laut dalam menyongsong masa depan yang kompetitif.

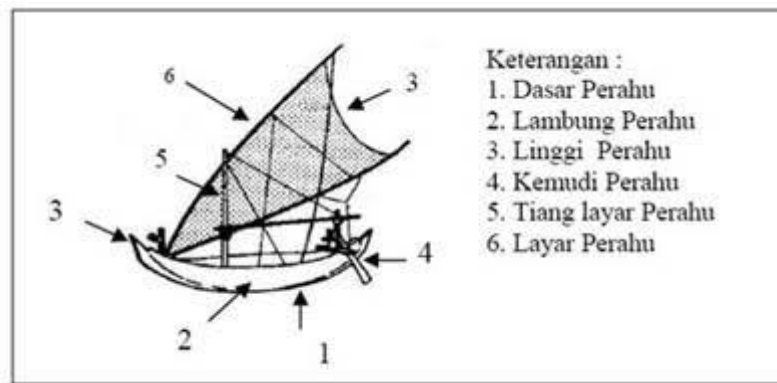
METODE

Metode yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode sejarah atau historis, yang terdiri dari empat tahapan utama, yaitu *heuristik*, *kritik*, *interpretasi*, dan *historiografi* (Kuntowijoyo, 2013). Metode historis memungkinkan peneliti untuk menguji dan menganalisis secara kritis berbagai rekaman dan peninggalan masa lampau guna memperoleh pemahaman yang objektif dan mendalam terhadap suatu peristiwa (Gottschalk, 1985). Tahap pertama, yaitu *heuristik*, merupakan proses pencarian dan pengumpulan sumber-sumber yang relevan dengan topik kajian. Setelah data terkumpul, tahap selanjutnya adalah *kritik sumber*, yang bertujuan untuk menilai keotentikan dan kredibilitas sumber, baik dari segi isi (*kritik internal*) maupun bentuk fisik sumber (*kritik eksternal*) (Sjamsudin, 1996). Tahap ketiga adalah *interpretasi*, di mana peneliti memberikan penafsiran terhadap makna dari sumber-sumber yang telah diperoleh, dengan tetap mempertimbangkan konteks sejarahnya. Terakhir adalah tahap *historiografi*, yaitu proses penyusunan hasil penelitian ke dalam bentuk tulisan ilmiah yang sistematis dan kronologis. Keempat tahapan tersebut menjadikan metode historis tidak hanya sebagai cara dalam menulis sejarah, tetapi juga sebagai pendekatan ilmiah dalam mengkaji masa lalu (Ismaun, 2005).

HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Maritim Pada Era Pra-Kolonial

Berdasarkan sumber-sumber sejarah, industri maritim Nusantara telah lahir jauh sebelum kemerdekaan bangsa Indonesia, ini dibuktikan dengan banyaknya temuan prasejarah. Temuan yang erat dengan industri maritim seperti: situs gua di Muna yang ada di Sulawesi Tenggara, Seram dan Argumi, dimana dalam situs tersebut digambar perahu-perahu layar (Dewi & Abdurachman, 2020). Ditemukan benda-benda sejarah yang memiliki kemiripan antara benda yang ditemukan di wilayah Jawa dan wilayah Australia, hal ini mengaitkan antar budaya yang dimaksud dan juga memberi konfirmasi telah terjadi dan melakukan interaksi langsung antar budaya dengan adanya perbedaan benua. Selain itu, terdapat bukti dua tipe perahu yaitu perahu yang memakai layar dan juga perahu yang tidak memakai layar. Fakta inipun semakin kuat karena adanya relief perahu dengan terdapat angka satu masehi yang ada pada Candi Borobudur (Purbasari, 2019).



Gambar 1. Perahu Tradisional di Indonesia

Pembentukan negara maritim dimulai sekitar abad satu masehi. Saat itu muncul pemimpin yang kuat dalam wilayahnya masing-masing, terutama wilayah pesisir yang memang tempat perdagangan. Awal terbentuknya kerajaan adalah tahap pesisir dimana mulai terbentuk pemukiman-pemukiman kecil di sekitar sungai dengan kekuasaan terbatas yang kemudian sejalan dengan perkembangan perdagangan menjadi besar. Sejarah perjalanan bangsa mencatat bahwa ada dua kutub kekuasaan kerajaan maritim yang menjadi suku guru negara maritim Nusantara. Keduanya adalah Kerajaan Sriwijaya yang didirikan pada abad ke-7 hingga abad ke-13 Masehi dan Kerajaan Majapahit pada abad ke-13 hingga abad ke-16 Masehi (Dewi & Abdurachman, 2020). Bersamaan dengan itu, di Wilayah Timur Nusantara muncul juga Kerajaan Gowa sebagai kerajaan maritim besar yang dibuktikan dengan adanya ekspansi kekuasaan dari berbagai kerajaan di Sulawesi Selatan, bahkan di Nusantara bagian Timur seperti Kerajaan Wollo di Buton, Bima di Sumbawa, Banggai dan Gorontalo di Sulawesi bagian Timur dan Utara, dan lain-lainnya ditambah dengan keperkasaan dan kepiawaian pelaut-pelaut Bugis Makassar dalam mengarungi samudera (Syamsu, 2018).

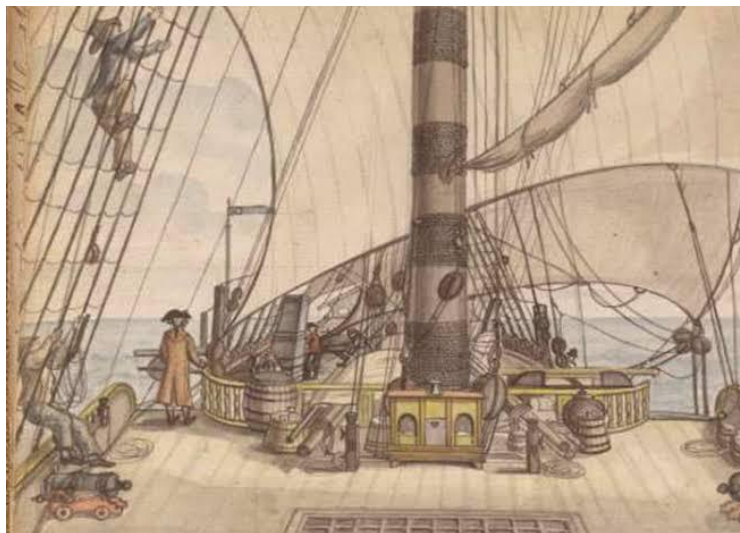
Dilihat dari sejarahnya, tidak ada pengaruh besar yang dibawa dari luar untuk membentuk semangat maritim bangsa Indonesia pada masa pra-kolonial. Karena orientasi maritim justru datang dari bangsa kita sendiri. Profesor Djulianti Suroyo menuturkan bahwa, kesadaran akan geografi dan ekologi sekitar membuat para pendahulu kita sangat menggantungkan hidupnya pada laut (Yusran & Abdullah, 2021). Namun, tidak berarti barang-barang dagangan mereka hanya bersumber dari laut sehingga menutup akses dan sumber daya agraris. Pada zaman dahulu pun orang-orang nusantara juga sudah memperdagangkan hasil-hasil pertanian, seperti cengkeh, lada, dan kayu manis yang memang menjadi hasil sumber daya alam paling diminati di kawasan Eropa dan Cina. Barang-barang ini diekspor hingga mencapai istana dinasti Han di Cina Utara pada 2.000 tahun lalu, lalu juga ke kawasan Roma pada tahun 70 M, serta ke kawasan Mesopotamia pada kurang lebih tahun 1700 SM (Purbasari, 2019).

b. Maritim Pada Era Kolonial

Nusantara dengan berbagai jenis rempah-rempah yang dimiliki membuat ketertarikan karena kebutuhan negara Barat, dan karena dilandasi minat dagang dengan keuntungan atas komoditi ini, maka membuat orang-orang dari negara Barat memiliki minat yang tinggi untuk datang ke Nusantara (Irawan, 2021). Berdasarkan sumber-sumber sejarah, di tahun 1596 Cournelis de Houtman pertama kali mendarat di Banten dia terkejut dengan banyaknya

aktivitas perdagangan antar negara yang terjadi di sana, para pelaku pasar yang terlibat adalah orang-orang dari luar Nusantara, berdasarkan informasi ini Cornelis de Houtman menceritakan kembali temuannya saat telah tiba di Belanda sepulangannya dari Nusantara (Nugroho, 2019).

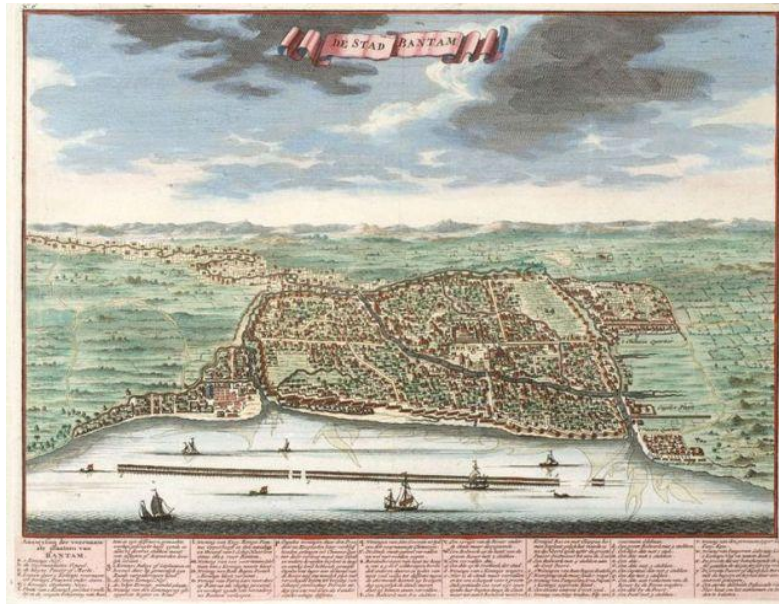
Cornelis de Houtman dalam muhibahnya membawa serta contoh rempah-rempah yang mendatangkan keuntungan besar. Dari kegiatannya tersebut akhirnya perusahaan dagang lain yang di Belanda berbondong-bondong datang ke Nusantara untuk berdagang. Akibat kegiatan ini produk rempah-rempah mengalami lonjakan dan berlimpah di Belanda sehingga mampu menekan harga menjadi lebih murah dibandingkan sebelumnya (Fitriani, 2022). Kemudian membuat pemerintah Belanda mencari solusi dengan membentuk kongsi dagang yang bernama VOC (Vereenigde Oost-indische Compagnie). Tujuan awal VOC adalah pada perdagangan, tetapi akhirnya menginginkan untuk mendapatkan keuntungan lebih dengan cara melakukan monopoli yang melebihi batas yaitu dengan memaksa para petani di wilayah Jawa untuk menanam apa yang mereka inginkan (Prasetyo, 2020). Akhirnya monopoli perdagangan ini bergerak lebih luas hingga akhirnya VOC membuat armada laut untuk menguasai dan menjaga laut Nusantara dengan membuat pelabuhan. Pada tahun 1603, Raja-Raja hanya diizinkan berdagang kepada VOC. Dan karena untuk menjaga persaingan dengan para raja yang ada, maka dari itu dibuatlah pelabuhan-pelabuhan (Reid, 2004). Karena penjagaan laut yang super ketat ini akhirnya masyarakat tidak bisa leluasa untuk melaut (Damayanti, 2021).



Gambar 2. Pedagang VOC dan Pedagang Tionghoa

Sejalan dengan “hancurnya” Maritim Nusantara karena dikuasai VOC, akhirnya berimbas pada penguasaan perdagangan dan pelayaran, sedangkan kegiatan orang-orang di Nusantara dibatasi sebagai produsen atas produk yang diinginkan VOC termasuk transportasinya. Karena kondisi dan kekuasaan VOC semakin meluas, lalu Raja Sultan Agung dengan kebijakan politiknya menutup seluruh pelabuhan di wilayah Jawa kecuali pelabuhan Jepara, akhirnya berakibat pada “kematian” perdagangan yang melalui laut di Jawa dan berkembang hingga seluruh pelabuhan di Nusantara (Yusran & Abdullah, 2021). Berkembangnya monopoli VOC dan kebijakan para raja untuk membayar pajak dengan cara menyerahkan hasil pertanian kepada mereka, lambat laun malah memaksa seluruh kemampuan rakyat yang dikuras pada

sektor agraris, inilah yang secara langsung mematikan kegiatan maritim di Nusantara. Yang terjadi pada saat masa kolonial adalah: VOC melalui pemerintah Belanda menyelenggarakan dan memanfaatkan seluruh potensi laut dengan menyatukan kekuatan militer untuk mengamankan sektor maritim guna melindungi kepentingan pelayaran niaga mereka (Purbasari, 2019).



Gambar 3. Maritim Banten hancur karena VOC

Awalnya VOC memang meluaskan strategi monopolinya, tetapi di saat tahun 1680 terdapat perselisihan antara Sultan Ageng Tirtayasa dan juga anaknya yang bernama Sultan Haji. Perselisihan ini disebabkan karena perebutan kekuasaan, dan kejadian ini malah dimanfaatkan oleh VOC dengan membela atau memberi bantuan kepada Sultan Haji, sehingga terjadilah perang saudara antara ayah dan anak ini (Mulyono, 2020). Perang ini mengakibatkan ketidakstabilan pemerintahan, dan masyarakat Banten semakin marah terhadap VOC karena mereka telah ikut campur terhadap masalah. Dan akhirnya di tahun 1752, Banten pun resmi menjadi *vassal* dari VOC (Fitriani, 2022).

c. Maritim Pada Era Pasca Kolonial

Pada tanggal 17 Agustus 1945 Indonesia memproklamkan sebagai negara merdeka, inilah awal berakhirnya masa kolonial. Bagaimana industri maritim setelah mengalami pemaksaan dan menggeser minat masyarakat terhadap dunia maritim Nusantara selama bertahun-tahun. Pada masa pra-kolonial, semua kekuatan maritim dimaksimalkan, terbukti dari bukti-bukti sejarah dengan ditemukannya armada-armada terbaik pada masanya, diduga para raja dan masyarakat saat itu memanfaatkan potensi maritim untuk kehidupan. Maritim dijadikan tumpuan atau patokan ekonomi sehingga dijaga keamanan dan kelestariannya dan akhirnya berujung pada proteksi yang memutus beberapa generasi pada masa kolonial (Ilyas, 2017; Arifin, 2019). Pasca kemerdekaan bangsa Indonesia masih dihadapkan dengan pergolakan yang kompleks dengan munculnya pemberontakan yang berawal dari ketidakpuasan hubungan antara pusat dan daerah, persaingan ideologi, serta pergolakan sosial



politik yang membuat keamanan terpusat didarat. Akibatnya, pemanfaatan maritim masih terabaikan (Siregar & Ananda, 2020).

Disisi lain karena terputusnya generasi maritim yang sangat lama mengakibatkan orientasi maritim bangsa tidak tergalai selama jangka waktu yang sangat lama. Nyatanya pada periode kemerdekaan ini, bangsa Indonesia masih berfokus pada continental oriented dan mengabaikan maritim yang merupakan bagian terbesar dari wilayah Nusantara (Adhuri, 2013). Karenanya bangsa ini wajib berpikir secara menyeluruh untuk memanfaatkan dan melindungi wilayah Nusantara di laut, darat maupun udara (Suhariyanto & Riyanto, 2021).

KESIMPULAN

Kemaritiman di Nusantara terus mengalami perkembangan. Dari zaman praaksara atau zaman sebelum mengenal adanya tulisan, kegiatan pelayaran itu ternyata sudah ada, karena dibuktikan dari adanya lukisan atau gambar perahu di dinding gua yang ditemukan di beberapa wilayah, terutama di Sulawesi Tenggara. Dari penemuan itu terdapat lagi penemuan lainnya yaitu adanya dua tipe perahu, seperti perahu yang memiliki layar dan juga perahu yang tidak menggunakan layar. Fakta inipun semakin kuat karena adanya relief perahu dengan terdapat angka satu masahi yang ada pada Candi Borobudur.

Dan kemudian orang-orang saat sudah mengenal tulisan pun melakukan perdagangan lagi ke luar tempat tinggalnya. Mereka banyak menjual hasil-hasil pertanian kepada orang luar, dan ternyata memang banyak disukai. Dan kegiatan maritim pun mulai ramai lagi saat zaman kerajaan-kerajaan, yang mana pada saat itu Cornelis de Houtman pertama kali mendarat di wilayah Banten pada tahun 1596 dan ia terkejut karena melihat kegiatan perdagangan di Banten. Dan ia pun memberitahukan kepada pelaut-pelaut lain, sehingga banyak yang terus berdatangan ke wilayah Banten. Hingga suatu ketika terdapat perselisihan antara Sultan Ageng (ayah) dan Sultan Haji (anak) sehingga VOC pun mengambil kesempatan dan mencoba mengadu domba antara keduanya, dan akhirnya Banten pun dapat ditaklukan dan menjadi vassal dari VOC.

Lalu saat setelah kemerdekaan, kemaritiman di Indonesia ingin dijayakan lagi seperti dahulu, dan mengingat banyak zaman yang memang kegiatan maritimnya sangat berhasil. Akhirnya pemerintah kini sedang berusaha semaksimal mungkin untuk kembali mengembangkan dan memajukan kegiatan maritim di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Adhuri, D. S. (2013). The state and the people: Maritime discourse and material struggles in post-new order Indonesia. *Marine Policy*, 39, 65–72. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2012.10.014>
- Andy Yee. (2011). Maritime territorial disputes in East Asia: A comparative analysis of the South China Sea and the East China Sea. *Journal of Current Chinese Affairs*, 165–193.



- Arifin, A. Z. (2019). Revitalisasi budaya bahari sebagai identitas bangsa maritim. *Jurnal Masyarakat Maritim*, 3(1), 34–44.
- Damayanti, R. (2021). Politik maritim VOC dan dampaknya terhadap masyarakat pesisir Jawa. *Jurnal Sejarah Maritim*, 6(1), 45–58. <https://doi.org/10.31227/jsejmar.v6i1.9872>
- Dewi, K. S., & Abdurachman, E. (2020). Kemaritiman dalam perspektif sejarah Indonesia kuno. *Jurnal Sejarah Citra Lekha*, 5(1), 1–12. <https://doi.org/10.14710/jscl.v5i1.25217>
- Fitriani, N. (2022). Dampak perdagangan rempah-rempah terhadap perekonomian Belanda abad ke-17. *Jurnal Ilmu Sejarah dan Budaya*, 9(2), 134–146. <https://doi.org/10.24832/jisb.v9i2.456>
- Gottschalk, L. (1985). *Mengerti sejarah*. Jakarta: UI Press.
- Hendrawan, D. (2019). Strategi Indonesia sebagai poros maritim dunia: Analisis terhadap implementasi Tol Laut. *Jurnal Ilmu Hubungan Internasional*, 7(2), 193–210. <https://doi.org/10.24198/jihi.v7i2.21713>
- Ilyas, M. (2017). Strategi kebangkitan maritim Indonesia dalam perspektif sejarah maritim Nusantara. *Sejarah dan Budaya*, 11(2), 215–228.
- Irawan, H. (2021). Rempah-rempah Nusantara sebagai komoditas global: Sejarah awal kedatangan bangsa Eropa. *Jurnal Kajian Sejarah*, 7(1), 22–35. <https://doi.org/10.31227/jks.v7i1.2231>
- Ismail, M. (2021). Strategi maritim Indonesia: Kajian terhadap teori Alfred T. Mahan dan implementasinya di Indonesia. *Jurnal Ketahanan Nasional*, 27(1), 45–60. <https://doi.org/10.22146/jkn.64125>
- Ismaun. (2005). *Sejarah sebagai ilmu*. Bandung: Historia Press.
- ITS News. (2019, 28 Februari). *Perkembangan inovasi dan teknologi pada sektor maritim Indonesia*. <https://www.its.ac.id/news/2019/02/28/perkembangan-inovasi-dan-teknologi-pada-sektor-maritim-indonesia/>
- Karsten Reise. (2014). Protecting a trilateral coastal ecosystem: The Wadden Sea. *KMI International Journal of Maritime Affairs and Fisheries*, 6(1), 1–17.
- Kompasiana. (2017, 30 Juli). *Gambar perahu pada gua kuno mengungkapkan tradisi pelayaran pada masa lalu*. <https://www.kompasiana.com/djuliantosusantio/597dc37b9ada0c0eb104fd92/gambar-perahu-pada-gua-kuno-mengungkapkan-tradisi-pelayaran-pada-masa-lalu>
- Kuntowijoyo. (2013). *Pengantar ilmu sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.



- Mulyono, A. (2020). Konflik internal Banten abad ke-17 dan peran VOC dalam perebutan kekuasaan. *Jurnal Historiografi Nusantara*, 4(1), 76–88.
- Nugroho, A. (2019). Ekspedisi Cornelis de Houtman dan awal penetrasi dagang Belanda di Indonesia. *Jurnal Sejarah Global*, 5(2), 99–110.
- Prasetyo, R. (2020). Monopoli dagang VOC dan pengaruhnya terhadap sistem produksi agrikultur di Jawa. *Jurnal Ekonomi dan Sejarah Kolonial*, 8(1), 56–68.
- Purbasari, N. (2019). Peradaban maritim Nusantara: Identitas dan kejayaan pada masa klasik. *Jurnal Patanjala*, 11(2), 207–218. <https://doi.org/10.30959/patanjala.v11i2.503>
- Rahman, R. (2020). Peran akademisi dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. *Jurnal Maritim Indonesia*, 8(1), 12–23. <https://doi.org/10.15578/jmi.8.1.2020.12-23>
- Raja Samudera. (2013, 31 Juli). *Banten Kerajaan Maritim Runtuh Akibat Strategi VOC*. <https://rajasamudera.com/2013/07/banten-kerajaan-maritim-runtuh-akibat-strategi-voc-membangkitkan-kejayaan-indonesia-berbasis-maritim-serial-negeri-bahari-part-5/>
- Reid, A. (2004). *Sejarah modern awal Asia Tenggara: Sebuah pemetaan*. Jakarta: LP3S.
- Sjamsudin. (1996). *Metodologi sejarah*. Jakarta: Depdikbud.
- Siregar, M., & Ananda, R. (2020). Dinamika politik dan pembangunan maritim di Indonesia pasca kemerdekaan. *Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*, 9(1), 55–64.
- Suhariyanto, A., & Riyanto, Y. (2021). Membangun kesadaran geopolitik maritim di era globalisasi. *Jurnal Pertahanan dan Bela Negara*, 11(1), 1–18.
- Syamsu, A. (2018). Tradisi pelayaran dan perdagangan maritim bangsa Bugis-Makassar. *Jurnal Penelitian Sejarah dan Budaya*, 24(1), 55–70.
- Wibowo, D. S., & Nugroho, P. (2020). Pengelolaan wilayah pesisir dan laut dalam perspektif pembangunan berkelanjutan. *Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota*, 16(3), 287–298. <https://doi.org/10.14710/pwk.v16i3.287-298>
- Yusran, H., & Abdullah, M. (2021). Sejarah maritim Nusantara: Membangun kesadaran kolektif maritim bangsa Indonesia. *Jurnal Sejarah dan Budaya*, 15(2), 101–115. <https://doi.org/10.24832/jsb.v15i2.553>