

Kota, Perdagangan, dan Umran di Alam Melayu: Analisis Sejarah Pelabuhan melalui Perspektif Ibn Khaldun

Cities, Trade, and Umran in the Malay World: A Historical Analysis of Ports through the Perspective of Ibn Khaldun

Harliana Halim^{1&2}, Adila Mohd Zin^{1*}, Syamimi Waznah Hamdon¹, Ngu Chieng Jing^{3,4} dan Diana Dewi Sartika⁵

¹ Pensyarah Kanan, Jabatan Sains Sosial, Pusat Pengajian Umum dan Kokurikulum, Universiti Tun Hussein Onn Malaysia, Parit Raja, 86400 Johor, MALAYSIA

² Felo Bersekutu, Institut Transformasi dan Pembangunan Wilayah, Universiti Tun Hussein Onn Malaysia, Parit Raja, 86400 Johor, MALAYSIA

³ Pelajar Pasca Siswazah, Jabatan Sains Sosial, Pusat Pengajian Umum dan Kokurikulum, Universiti Tun Hussein Onn Malaysia, Parit Raja, 86400 Johor, MALAYSIA

⁴ Ibu Pejabat Polis Daerah (IPD) Kluang, Jalan Sekolah, 86000, Kluang, Johor, MALAYSIA

⁵ Department of Sociology, Faculty of Social dan Political Science, Universitas Sriwijaya, Palembang, INDONESIA

*Pengarang Utama: gl250003@student.uthm.edu.my

DOI: <https://doi.org/10.30880/ahcs.2025.06.02.022>

Maklumat Artikel

Diserah: 13 November 2025
Diterima: 24 November 2025
Diterbitkan: 05 Disember 2025

Kata Kunci

Ibn Khaldun, *Umran*, Alam Melayu, Kota Pelabuhan, Sejarah Ekonomi

Abstrak

Kajian ini meneliti peranan kota pelabuhan di Alam Melayu sebagai pusat kegiatan perdagangan, sosial, dan politik berdasarkan kerangka pemikiran Ibn Khaldun tentang konsep *umran* (pembangunan tamadun). Ibn Khaldun menegaskan bahawa kemajuan sesebuah masyarakat bergantung pada hubungan simbiotik antara kuasa politik, kekuatan ekonomi, dan nilai moral. Berdasarkan perspektif ini, pelabuhan seperti Melaka, Aceh, dan Johor bukan sahaja berfungsi sebagai pusat perdagangan, tetapi turut menjadi nadi kepada pembentukan tamadun maritim Islam di rantau ini. Kajian ini menggunakan sumber tempatan dan kolonial bagi menelusuri evolusi fungsi pelabuhan dalam konteks geopolitik, ekonomi, dan budaya dari abad ke-15 hingga ke-19. Melalui pendekatan sejarah dan analisis teks, dapatan kajian menunjukkan bahawa jaringan perdagangan di Alam Melayu berkembang sebagai manifestasi *umran* yang berteraskan keadilan, kerjasama, dan kemakmuran bersama, selaras dengan gagasan Ibn Khaldun mengenai kemakmuran yang berpaksikan nilai moral dan kestabilan politik.

Keywords

Ibn Khaldun, *Umran*, Malay World, Port Cities, Economic History

Abstract

This study examines the role of port cities in the Malay World as centers of trade, social interaction, and political activity through the framework of Ibn Khaldun's concept of *umran* (civilizational development). Ibn Khaldun

asserts that societal progress depends on the symbiotic relationship between political authority, economic vitality, and moral values. From this perspective, ports such as Melaka, Aceh, and Johor functioned not only as commercial hubs but also as the heartbeat of Islamic maritime civilization in the region. Drawing on both local and colonial sources, this study traces the evolution of port functions within the geopolitical, economic, and cultural contexts from the fifteenth to the nineteenth centuries. Through historical and textual analysis, the findings reveal that the Malay World's trading networks evolved as a manifestation of umran founded upon justice, cooperation, and shared prosperity—reflecting Ibn Khaldun's vision of moral order and political stability as the foundations of civilization.

1. Pendahuluan dan Latar Belakang

Strategi kedudukan geografi di persimpangan Selat Melaka dan Laut China Selatan telah menjadikan rantau Tanah Melayu–Sumatera sebagai tapak pertumbuhan bandar pelabuhan penting dalam sejarah Alam Melayu. Sejak era Kesultanan Melaka pada abad ke-15, pusat perdagangan maritim muncul dan berkembang pesat, menarik pedagang dari serata dunia termasuk Asia, Timur Tengah, dan Eropah (Andaya & Andaya, 2001). Bandar pelabuhan seperti Melaka, Johor Lama, Aceh, Riau, dan Singapura membentuk jaringan perdagangan yang saling berhubung, berkongsi komoditi seperti rempah, bijih timah, lada, hasil hutan serta hasil laut. Namun, pertumbuhan dan kemerosotan bandar-bandar ini tidak berlaku secara linear, sebaliknya ia dipengaruhi oleh dinamika ekologi, ekonomi, dan institusi yang kompleks. Justeru, makalah ini menilai kembali naratif sejarah bandar pelabuhan rantau Tanah Melayu–Sumatera yang terletak di sepanjang pesisir Selat Melaka dengan menerapkan konsep umran Ibn Khaldun sebagai peradaban yang menekankan interaksi antara persekitaran alam, aktiviti ekonomi, dan institusi sosial dalam pembentukan masyarakat (Önder & Ulaşan, 2018). Pendekatan ini bertujuan menawarkan perspektif baharu terhadap faktor-faktor yang mendorong kestabilan atau kerentanan sesebuah bandar pelabuhan. Fokus perbincangan ini dihadkan kepada pelabuhan-pelabuhan utama di pesisir barat Tanah Melayu dan timur Sumatera yang membentuk jaringan perdagangan dan interaksi maritim di sepanjang Selat Melaka. Pemilihan pelabuhan ini dibuat berdasarkan kewujudan sumber primer yang konsisten, kedudukan mereka dalam jaringan perdagangan Selat Melaka, serta kerelevanan fungsi maritim mereka dengan kerangka umran Ibn Khaldun. Tambahan lagi, Selat Melaka terus diiktiraf sebagai laluan maritim strategik global dalam konteks kontemporari, memainkan peranan penting dalam sistem ekonomi dunia dan pengangkutan antarabangsa (Rusli et al., 2021). Kepentingan pelabuhan dan jaringan maritim serantau ini dapat dilihat sejak zaman silam lagi dan dibuktikan oleh kajian Nguyen et al. (2022) yang menghubungkan pertumbuhan kerajaan kuno seperti Srivijaya dengan struktur pelabuhan yang mantap.

Sorotan sumber menunjukkan bahawa kajian terdahulu mengenai pelabuhan Melayu dan jaringan perdagangannya banyak menumpukan pada aspek ekonomi dan politik kolonial. Sebagai contoh, Reid (1993) memperkenalkan konsep *Age of Commerce* bagi menjelaskan ledakan perdagangan maritim Asia Tenggara antara tahun 1450 hingga 1680 serta kemerosotannya akibat hegemoni kuasa kolonial. Pandangan ini disokong oleh kajian Manguin (1991) yang menelusuri kemunculan dan kejatuhan bandar pelabuhan di rantau Asia Tenggara serta peranannya dalam membentuk ekosistem perdagangan serantau. Andaya dan Andaya (2001) pula memberikan tinjauan makro terhadap sejarah Malaysia termasuk kebangkitan Johor–Riau sebagai kuasa perdagangan selepas kejatuhan Melaka. Di peringkat tempatan, Nordin Hussin (2012) mengkaji jaringan pedagang di Selat Melaka dan peranan bandar pesisir seperti Riau dan Pulau Pinang dalam ekonomi serantau. Kajian Hussin (2007) mendapati bahawa dasar perdagangan yang berbeza misalnya monopoli dan cukai tinggi Belanda di Melaka berbanding dasar pelabuhan bebas British di Pulau Pinang memberi kesan langsung terhadap corak aliran dagang dan migrasi komuniti pedagang. Sumber primer seperti *Sulalat al-Salatin (Sejarah Melayu)* dan *Tuhfat al-Nafis* turut merekodkan bagaimana pemimpin Melayu menjalin pakatan dengan pedagang asing serta menangani ancaman musuh demi mengekalkan kemakmuran pelabuhan. Selain itu, rekod kolonial Portugis, Belanda (VOC) dan Inggeris memberikan pandangan luar terhadap persaingan kuasa di pelabuhan strategik sekitar Selat Melaka. Selain sumber klasik, pendekatan semasa turut melihat konsep pelabuhan bukan hanya sebagai entiti ekonomi tetapi juga sebagai sistem sosial dan geopolitik yang memerlukan ketahanan dan fleksibiliti dalam menghadapi cabaran moden. Lin dan Liu (2023) menilai daya tahan pelabuhan moden berdasarkan pelaburan, jaringan institusi dan penyesuaian terhadap perubahan politik serantau, manakala Ji et al. (2023) menekankan kepentingan rangkaian rantaian bekalan dalam menentukan keberkesanan dan daya saing pelabuhan.

Walau bagaimanapun, pendekatan teori sosiologi sejarah masih jarang diaplikasikan secara mendalam dalam historiografi serantau. Di sinilah kerangka Ibn Khaldun dapat memainkan peranan signifikan. Kajian oleh Ismail et al. (2021) menunjukkan bagaimana teori kitaran kuasa dan *asabiyyah* (semangat kekitaan) Ibn

Khaldun boleh menjelaskan naik turun Kesultanan Melaka menjelang penaklukan Portugis pada 1511. Mereka mendapati bahawa perpaduan sosial antara pemerintah dan pembesar memperteguh Melaka pada peringkat awal, manakala perpecahan dalaman dan lunturnya *asabiyyah* mempercepatkan kejatuhannya (Ismail et al., 2021). Berdasarkan inspirasi tersebut, makalah ini menggabungkan beberapa kategori teori Ibn Khaldun iaitu *umran*, *asabiyyah*, dan kitaran kuasa dengan bukti empirikal serantau untuk membina tipologi baharu bandar pelabuhan Melayu yang “berdaya-tahan” dan “rentan”. Pendekatan ini bukan sahaja memperkaya dimensi teori terhadap analisis sejarah, malah turut memanfaatkan kaedah sejarah digital (seperti pemetaan geografi asas dan lakaran rangkaian perdagangan) bagi memvisualisasikan perubahan ruang dan jaringan perdagangan dari semasa ke semasa. Selain itu, perkembangan teori sosial kontemporari turut menunjukkan kesinambungan relevansi pemikiran Ibn Khaldun dalam memahami dinamika kuasa dan pembentukan institusi. Dalam konteks ini, Erman dan Junaidi (2024) menghuraikan bagaimana keseimbangan antara struktur politik, legitimasi pemerintahan, dan solidariti sosial menjadi asas kepada ketahanan sesebuah Masyarakat iaitu satu prinsip yang selari dengan konsep *umran* dan kitaran kuasa. Kajian moden tentang daya tahan pelabuhan juga memperkukuh dimensi ekonomi dalam kerangka ini; misalnya, Lin dan Liu (2023) menilai ketahanan pelabuhan berdasarkan pelaburan, rangkaian institusi dan keupayaan adaptasi, manakala Ji et al. (2023) menekankan hubungan antara jaringan rantai bekalan dan keberkesanan operasi pelabuhan dalam konteks global. Penekanan Ibn Khaldun terhadap keseimbangan struktur sosial dan politik untuk menjamin ketahanan sesebuah kuasa turut dikupas dalam konteks falsafah kuasa Islam klasik oleh Erman dan Junaidi (2024). Huraian mereka menguatkan hujahan bahawa daya tahan pelabuhan dalam sejarah tidak hanya bersandarkan geografi atau ekonomi, tetapi turut bertitik tolak daripada kestabilan sosial dan kecekapan institusi pemerintahan.

Dari segi kaedah, kajian ini menggunakan kombinasi sumber primer dan sekunder. Sumber primer tempatan seperti *Sulalat al-Salatin* dan *Tuhfat al-Nafis* menyediakan naratif tempatan tentang migrasi masyarakat, konflik Johor-Aceh-Jambi, serta hubungan dengan orang laut dan para pedagang. Rekod kolonial, termasuk surat-menyurat *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC) atau Syarikat Hindi Timur Belanda dan laporan pegawai British, digunakan untuk mengesahkan tarikh serta impak peristiwa geopolitik terhadap hierarki pelabuhan. Peta lama abad ke-17 hingga ke-19 membantu mengenal pasti lokasi strategik pelabuhan dan perubahan sempadan pengaruh kuasa. Rujukan sekunder berwasit seperti *Journal of Southeast Asian Studies*, *JMBRAS* dan *Kajian Sejarah* pula menyediakan analisis moden tentang perdagangan maritim dan struktur politik Alam Melayu. Dengan integrasi pelbagai sumber ini, naratif sejarah yang dihasilkan diharapkan lebih komprehensif dan seimbang untuk memberi gambaran awal. Penekanan Ibn Khaldun terhadap keseimbangan struktur sosial dan politik untuk menjamin ketahanan sesebuah kuasa turut dikupas dalam konteks falsafah kuasa Islam klasik oleh Erman dan Junaidi (2024). Huraian mereka menguatkan hujahan bahawa daya tahan pelabuhan dalam sejarah tidak hanya bersandarkan geografi atau ekonomi, tetapi turut bertitik tolak daripada kestabilan sosial dan kecekapan institusi pemerintahan.

Keseluruhan artikel diatur kepada enam bahagian. Bahagian 2 menghuraikan kerangka teori Ibn Khaldun iaitu konsep *umran*, *asabiyyah* dan kitaran kuasa sebagai lensa analisis utama. Bahagian 3 menjelaskan data dan kaedah, termasuk penggunaan arkib dan pendekatan sejarah digital ringkas. Bahagian 4 merupakan teras analisis yang mengupas tipologi pelabuhan serta dinamika jaringan perdagangan Tanah Melayu-Sumatera dan kaitannya dengan pelabuhan Alam Melayu lain. Bahagian 5 membincangkan implikasi penemuan terhadap historiografi serantau, manakala Bahagian 6 merumuskan dapatan utama serta mencadangkan arah penyelidikan lanjutan berdasarkan penulisan asli yang mematuhi etika akademik dan amalan pengcitaan APA.

2. Kerangka Teori: ‘Umran, Asabiyyah dan Kitaran Kuasa

Ibn Khaldun (1332–1406) dalam karya agungnya *al-Muqaddimah* memperkenalkan pendekatan baharu dalam memahami sejarah dan masyarakat melalui konsep ‘*umran* dan *asabiyyah*. Istilah ‘*umran* merujuk kepada pembangunan peradaban manusia secara menyeluruh yang meliputi aspek sosial, ekonomi, politik dan persekitaran. Beliau menamakan bidang ini sebagai ‘*ilm al-‘umran* (sains kemasyarakatan atau peradaban), iaitu satu kerangka untuk menganalisis corak kehidupan manusia sepanjang zaman (Rosenthal, 1967; Mahdi, 1957; Önder & Ulaşan, 2018). Menurut Ibn Khaldun, kemunculan, kemakmuran dan kejatuhan sesebuah peradaban tidak berlaku secara rawak, tetapi dipacu oleh hukum sosial yang bersifat kitaran. Dalam kitaran ini, *asabiyyah* berperanan sebagai faktor pengikat utama yang menggerakkan pembangunan dan kejatuhan sesebuah tamadun (Rosenthal, 1967; Önder & Ulaşan, 2018).

Ibn Khaldun mentakrifkan *asabiyyah* sebagai semangat kekitaan atau solidariti kelompok yang berpunca daripada pertalian darah, hubungan kekeluargaan atau kesetiaan terhadap kumpulan (Ismail et al., 2021; Hashim, 2013). Semangat ini menyatupadukan masyarakat sehingga mereka mampu bertindak secara kolektif dan berkesan. Kekuatan *asabiyyah* dianggap sebagai penentu kebangkitan dan kejatuhan kuasa politik: “*the strength of asabiyyah determines the rise and fall of political authority*” (Önder & Ulaşan, 2018). Apabila *asabiyyah* tinggi, sesuatu kelompok mampu membina kerajaan baharu kerana wujud kerjasama dan kesediaan berkorban demi kepentingan bersama (Ismail et al., 2021). Namun, apabila semangat ini mulai lemah akibat perpecahan dalaman, korupsi atau hilangnya rasa setia, kerajaan akan mengalami kemerosotan dan akhirnya

tumbang (Ismail et al., 2021; Alatas, 2006). Ibn Khaldun mengibaratkan sejarah sebagai proses kitaran hidup kerajaan iaitu lahir, membesar, mencapai kemuncak, kemudian menua dan akhirnya digantikan oleh kuasa baharu (Önder & Ulaşan, 2018).

Teori kitaran kuasa Ibn Khaldun lazimnya merangkumi tempoh tiga hingga empat generasi (sekitar 120 tahun) bagi satu-satu dinasti (Rosenthal, 1967; Önder & Ulaşan, 2018). Pada generasi pertama, pengasas dinasti biasanya berasal daripada kelompok *'umran badawi* (kehidupan desa atau nomad) yang memiliki *asabiyyah* paling kukuh. Mereka bersatu, berdisiplin dan berdaya juang untuk menumbangkan kerajaan lama yang lemah. Generasi kedua mengukuhkan struktur pemerintahan dan institusi, fasa di mana *'umran hadari* (kehidupan bandar) mula berkembang, ditandai dengan kemajuan ekonomi, seni bina kota dan perkembangan ilmu (Ismail et al., 2021). Namun, pada generasi ketiga dan keempat, kemewahan serta kebergantungan kepada kehidupan bandar sering melemahkan *asabiyyah*. Elit pemerintah mula lalai dan hilang semangat perjuangan, menyebabkan institusi menjadi rapuh, moral merosot dan akhirnya membuka ruang kepada kemunculan kuasa baharu yang lebih dinamik (Önder & Ulaşan, 2018; Mahdi, 1957; Alatas, 2006).

Dalam konteks Alam Melayu, kerangka teori ini memerlukan penyesuaian agar sejajar dengan pengalaman tempatan. Walaupun Ibn Khaldun membentuk teorinya berdasarkan pemerhatian terhadap masyarakat Badwi Arab dan dinasti di Afrika Utara, prinsip asasnya bahawa kekuatan solidariti dan kualiti institusi menentukan jatuh bangunnya sesebuah kuasa yang bersifat universal (Hashim, 2013). Sama seperti di Timur Tengah, kerajaan-kerajaan Melayu tradisional turut berasaskan jaringan patron-klien serta ikatan kesetiaan antara sultan, bangsawan, hulubalang, orang laut dan pedagang. Dalam konteks ini, *asabiyyah* boleh difahami bukan hanya sebagai ikatan darah, tetapi juga kesetiaan kepada raja (daulat), agama (Islam) dan identiti bersama sebagai orang Melayu (Hashim, 2013; Alatas, 2006). Sebagai contoh, kemunculan Kesultanan Melaka terbentuk melalui *asabiyyah* antara pembesar dan saudagar di bawah pemerintahan Parameswara dan pewarisnya, sehingga Melaka muncul sebagai entrepot utama dan pusat penyebaran Islam di rantau ini (Ismail et al., 2021). Namun, apabila *asabiyyah* pakatan ini mulai rapuh akibat perpecahan dalaman seperti fitnah terhadap Bendahara Tun Mutahir dan tekanan luar daripada Portugis, Melaka akhirnya tumbang (Ismail et al., 2021). Begitu juga, gabungan *asabiyyah* antara golongan Bugis dan Melayu di Johor pada abad ke-18 menunjukkan bagaimana solidariti Alam Melayu dapat membentuk kestabilan politik. Carl Trocki (2007) berpendapat bahawa kaum Bugis pada awalnya "*exploited but simultaneously preserved*" kerajaan Johor selepas 1720-an, mengambil alih peranan ketenteraan dan ekonomi sambil mengekalkan institusi kesultanan sebagai sumber legitimasi. Ini memperlihatkan bentuk *asabiyyah* yang unik di Alam Melayu, berbeza daripada *asabiyyah* tunggal kabilah seperti yang digambarkan oleh Ibn Khaldun.

Selain *asabiyyah*, Ibn Khaldun menekankan bahawa faktor ekologi dan ekonomi turut memainkan peranan penting dalam pembentukan masyarakat. Beliau menegaskan interaksi antara manusia dan alam sekitar — contohnya, kawasan subur dan gersang mempengaruhi gaya hidup *badawi* dan *hadari* serta jenis sumber pencarian seperti pertanian dan perdagangan dalam menentukan tahap kemajuan peradaban. Dalam konteks Tanah Melayu–Sumatera, faktor alam seperti sistem angin monsun, kedudukan geografi di muara sungai dan kekayaan sumber semula jadi (emas di Sumatera, hasil hutan di Kepulauan Melayu) turut mempengaruhi pertumbuhan ekonomi setempat (Andaya & Andaya, 2001). Ibn Khaldun juga menekankan kepentingan institusi seperti sistem cukai, undang-undang dan pentadbiran dalam menyokong *'umran*: institusi yang adil akan merangsang ekonomi dan menarik populasi, manakala penindasan mempercepat kejatuhan (Rosenthal, 1967). Hal ini sejajar dengan pemerhatian sejarah bahawa pelabuhan yang mengekalkan dasar perdagangan mesra pedagang seperti cukai rendah, keselamatan terjamin dan keadilan kontrak cenderung cenderung makmur, manakala pelabuhan di bawah monopoli ketat atau konflik berpanjangan kehilangan daya saing.

Secara ringkas, kerangka teori Ibn Khaldun menyediakan tiga lensa utama: (i) *'umran* – tahap kemajuan peradaban hasil interaksi antara ekologi, ekonomi dan institusi; (ii) *asabiyyah* – tahap solidariti dan kerjasama antara pemerintah, pedagang dan penduduk; serta (iii) kitaran kuasa – pola dinamik naik turun penguasaan politik dari masa ke masa. Ketiga-tiga konsep ini diaplikasikan untuk menilai sejarah pelabuhan di rantau Tanah Melayu–Sumatera bagi mengenal pasti mengapa sesetengah pelabuhan mampu bertahan dan bangkit semula, sementara yang lain merosot dan lenyap. Pendekatan ini, apabila digabungkan dengan bukti empirikal, membantu membina tipologi pelabuhan yang berdaya tahan merentas masa dan wilayah.

3. Data & Kaedah: Arkib, Peta, dan Sejarah Digital

Kajian ini menggunakan pendekatan interdisiplin yang menggabungkan kaedah penyelidikan sejarah konvensional dengan elemen sejarah digital. Sumber data terbahagi kepada tiga kategori utama: sumber arkib (primer), bahan peta lama, dan rujukan sekunder terpilih. Namun demikian, kajian ini menyedari batasan tertentu seperti kemungkinan bias dalam rekod kolonial dan ketidaksamaan tahap perincian antara sumber tempatan dan Eropah. Pendekatan triangulasi ini bertujuan memberikan gambaran yang menyeluruh serta mengurangkan bias yang mungkin timbul sekiranya hanya bergantung pada satu jenis sumber (Gregory & Healey, 2007). Melalui integrasi pelbagai sumber dan teknik, analisis ini diharap dapat membina naratif sejarah

pelabuhan Tanah Melayu–Sumatera yang lebih holistik, berpaksikan bukti empirikal serta kerangka teori Ibn Khaldun.

3.1 Sumber Arkib dan Sumber Tempatan

Sumber primer bagi kajian ini terdiri daripada sumber utama kitab Melayu tradisional dan catatan kolonial Eropah. *Sulalat al-Salatin* (Sejarah Melayu) dan *Tuhfat al-Nafis* memberikan naratif dalaman tentang sejarah dan peranan bandar pelabuhan di Alam Melayu. *Sulalat al-Salatin*, misalnya, memuatkan kisah penubuhan Melaka, hubungan diplomatik dan perdagangan dengan dunia luar, serta struktur institusi pelabuhan seperti pelantikan Syahbandar dan sistem cukai 10% yang dikenakan ke atas pedagang asing. Sementara itu, *Tuhfat al-Nafis* karya Raja Ali Haji amat relevan untuk memahami sejarah Johor–Riau–Lingga pada abad ke-18 hingga ke-19. Karya ini mengandungi maklumat penting mengenai perpindahan pusat pemerintahan Johor misalnya dari Johor Lama ke Pahang, Lingga, dan Riau serta peristiwa besar seperti Perang Johor–Jambi (1666–1679) dan Perang Riau–VOC (1784).

Sumber kolonial Eropah pula memperkayakan data dengan sudut pandang luar dan rekod fakta seperti tarikh, dasar dagang, serta statistik perdagangan. Surat rasmi dan laporan VOC Belanda abad ke-17–18, misalnya, mencatatkan persepsi Belanda terhadap pesaing seperti Aceh dan Johor. VOC melaporkan bahawa dasar perdagangan bebas dan cukai rendah Johor–Riau telah menarik pedagang Nusantara, menyebabkan kemerosotan perdagangan di Melaka (Andaya & Andaya, 2001). Surat VOC pada 1730-an turut menyuarakan kebimbangan terhadap kemajuan Riau yang digambarkan sebagai “pusat dagang yang mengatasi Melaka” setelah pedagang Cina dan Bugis berpindah ke sana. Begitu juga, dokumen Inggeris awal abad ke-19 seperti surat Stamford Raffles yang memperincikan rasional pembukaan Singapura pada 1819, antaranya kerana potensi Singapura untuk menggantikan Riau sebagai pelabuhan utama sekiranya dibiarkan di bawah pengaruh Belanda. Catatan pelawat dan pelaut seperti *log book* dan diari perjalanan contohnya James Lancaster (1603) dan William Marsden (1780-an) turut digunakan untuk memperoleh gambaran deskriptif tentang keadaan pelabuhan, termasuk kedalaman muara, kemudahan berlabuh, populasi, dan jenis barang dagangan utama.

3.2 Peta Lama dan Analisis Geourang

Selain sumber bertulis, peta sejarah asas di samping peta daripada Sistem Maklumat Geografi (GIS) digunakan bagi membantu langkah awal mengenal pasti lokasi dan rangkaian pelabuhan. Peta Portugis dan Belanda abad ke-16 hingga ke-18, seperti karya Manuel Godinho de Erédia (1600) dan peta *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC) pasca-1641, membantu mengenal pasti tapak-tapak utama kota pelabuhan Johor seperti Johor Lama, Batu Sawar dan Riau di Pulau Bintan. Peta *Carte de l’Archipel et des Détroits* (1855) turut menunjukkan kedudukan strategik Lingga dan Singapura di selatan Semenanjung, sekali gus mengesahkan kepentingan geografi kawasan tersebut (Schilder, 1988; Suárez, 1999).

Elemen sejarah digital yang digunakan turut berfungsi untuk memvisualisasikan pola hubungan pelabuhan secara makro tanpa mengubah penekanan analisis kualitatif. Dalam skop “sejarah digital” yang dimaksudkan, pemetaan geografi asas digunakan untuk menggambarkan pola makro sebagai gambaran awal seperti lokasi, jarak dan hubungan jaringan pelabuhan, bukannya analisis kuantitatif mendalam (Knowles, 2008; Gregory & Ell, 2007). Jaringan antara pelabuhan utama seperti Melaka, Aceh, Johor–Riau, Palembang, Patani dan Makassar dikenal pasti berdasarkan rujukan terdahulu (Hussin, 2012; Miksic, 1991). Misalnya, rangkaian perdagangan abad ke-18 menunjukkan Riau sebagai hab pengumpulan hasil bumi Sumatera (emas Minangkabau, lada Palembang, timah Lingga) dan pusat pengedaran semula barangan China (teh, sutera) serta India–Eropah (kain, candu). Hal ini adalah sejajar dengan catatan bahawa Riau menarik ratusan kapal perdagangan antarabangsa menjelang akhir abad ke-17, termasuk dari Siam, Vietnam dan kepulauan Indonesia (Kathirithamby-Wells, 2018; Trocki, 2007). Walaupun angka tepat sukar disahkan, pola tersebut memperlihatkan bahawa Riau berfungsi sebagai entrepot utama menggantikan Melaka buat seketika (Andaya & Andaya, 2001; Hussin, 2012).

3.3 Rujukan Sekunder dan Analisis Kualitatif

Rujukan sekunder akademik digunakan bagi menyokong penafsiran data dan memberi konteks teori. Artikel seperti Sher Banu (2016) dan Badri (2021) mengenai perdagangan Aceh abad ke-17 memberi perspektif tentang ketahanan (*resilience*) Aceh terhadap tekanan VOC. Contohnya, Aceh melindungi perdagangan timah Perak daripada monopoli Belanda, membolehkan ekonominya terus berkembang walaupun Melaka di bawah kawalan kolonial (Badri, 2021). Kajian Nordin Hussin (2012) tentang pedagang Selat Melaka pula menjelaskan peranan komuniti diaspora India Muslim, Cina, dan Bugis dalam ekonomi pelabuhan, serta bagaimana mobiliti mereka membentuk semula hierarki pelabuhan mengikut dasar perdagangan yang berubah-ubah.

Pendekatan analisis dalam kajian ini bersifat kualitatif interpretatif. Proses silang rujuk dilakukan bagi memastikan konsistensi fakta antara naratif tempatan dan rekod kolonial. Penulis melakukan bacaan teks terhadap sumber primer dan dokumen untuk memahami naratif dalaman serta bias penulisnya, kemudian melakukan proses silang rujuk dengan catatan kolonial bagi mengesahkan fakta. Seterusnya, fakta sejarah

tersebut ditafsir melalui kerangka teori Ibn Khaldun dengan menilai sama ada peristiwa seperti perang, perpindahan pusat pemerintahan, atau dasar cukai mencerminkan perubahan *asabiyyah*, fasa kitaran kuasa, atau faktor *'umran* (ekologi–ekonomi–institusi).

Dalam memastikan penulisan mematuhi etika akademik, semua maklumat penting disertakan rujukan pengarang–tahun kepada sumber asal, dan setiap sitasi dimasukkan dalam senarai rujukan APA di akhir makalah. Penulis turut peka terhadap isu plagiarisme dan tahap kesamaan (*similarity index*). Oleh itu, walaupun idea dan fakta diperoleh daripada pelbagai sumber, semua bahan telah diparafrasa dan diolah semula dalam bahasa sendiri dengan kredit sewajarnya kepada penulis asal. Hasilnya ialah sintesis naratif sejarah yang berpaksikan data arkib, dipandu oleh teori sosiologi Ibn Khaldun, bagi menjawab persoalan mengapa sesetengah bandar pelabuhan Tanah Melayu–Sumatera mampu bertahan lama manakala yang lain merosot dengan cepat. Kaedah dan data yang dihuraikan ini menjadi asas kepada analisis yang dibentangkan dalam bahagian seterusnya.

4. Analisis: Tipologi Pelabuhan & Dinamik Jaringan

Bahagian ini meneliti sejarah dan dinamika beberapa bandar pelabuhan utama di pesisir barat Tanah Melayu dan timur Sumatera yang membentuk jaringan perdagangan dan interaksi maritim di sepanjang Selat Melaka. Analisis tertumpu kepada tiga dimensi utama berdasarkan dapatan sejarah: (i) peranan *asabiyyah* pedagang-elit dan perlindungan institusi (*institutional protection*) dalam menjamin kestabilan pasaran; (ii) kesan kejutan geopolitik (*geopolitical shock*) terhadap hierarki pelabuhan dan (iii) pengaruh inovasi perkapalan dan dasar perdagangan terhadap keanjalan pertumbuhan (*resilience and elasticity of growth*). Hasil analisis ini menghasilkan tipologi bandar pelabuhan “berdaya tahan” (*resilient*) dan “rentan” (*vulnerable*), berdasarkan kemampuan mereka menyesuaikan diri dengan perubahan politik, teknologi, dan ekonomi serantau.

4.1 Asabiyyah Pedagang-Elit dan Perlindungan Institusi

Dapatan pertama menunjukkan bahawa pelabuhan yang menampilkan kerjasama erat antara golongan pemerintah atau elit dengan komuniti pedagang serta disokong oleh institusi yang melindungi kepentingan perdagangan cenderung mencapai kestabilan pasaran jangka panjang. Kesultanan Johor–Riau pada abad ke-18 ialah contoh jelas di mana *asabiyyah* (solidariti sosial-politik) antara elit Melayu, pendatang Bugis dan pedagang asing mewujudkan ekosistem dagang yang makmur serta stabil. Selepas kejatuhan Melaka pada 1641 dan kemerosotan Aceh, Johor bangkit semula dengan menjadikan Kepulauan Riau sebagai pangkalan perdagangan utama. Di Riau, Sultan Johor daripada keturunan Bendahara bersekutu dengan pembesar Bugis yang dilantik sebagai Yamtuan Muda, membentuk satu sistem pemerintahan dwi-kuasa (*dual polity*) yang menggabungkan kekuatan politik dan maritim kedua-dua pihak (Andaya & Andaya, 2001; Trocki, 2007).

Golongan Bugis memperluas jaringan perdagangan rempah dan hasil bumi dari Timur Nusantara, manakala golongan Melayu Johor menyediakan legitimasi politik serta hubungan dagang Islam antarabangsa, khususnya dengan India dan Timur Tengah. *Asabiyyah* koalisi ini terbukti kukuh apabila kedua-dua pihak bukan sahaja mempertahankan Riau daripada ancaman luar, tetapi turut bekerjasama menjana kemakmuran ekonomi. Menurut Kathirithamby-Wells (2018), kemakmuran Riau pada abad ke-18 begitu menonjol sehingga menimbulkan kebimbangan kepada kepentingan dagang Belanda di rantau ini.

Perlindungan institusi di Riau meliputi dasar cukai rendah, jaminan keselamatan, dan penyediaan infrastruktur pelabuhan seperti gudang serta kemudahan penginapan pedagang (Andaya & Andaya, 2001). Pedagang menikmati kebebasan berniaga tanpa tekanan hutang atau sistem kredit yang membebankan, menandakan aliran tunai yang lancar serta kepercayaan tinggi terhadap sistem ekonomi setempat. Ciri-ciri ini menunjukkan bagaimana *asabiyyah* politik Johor diterjemahkan kepada kestabilan pasaran melalui dasar yang mesra pedagang. Riau turut menjadi pusat komuniti diaspora pelbagai etnik seperti Cina, Arab, India, dan Bugis yang diberikan autonomi sosial di bawah naungan sultan (Hussin, 2012). Keterbukaan ini memperkukuh *asabiyyah* ekonomi, iaitu jaringan kepercayaan merentas etnik yang menyokong keberlangsungan pasaran.

Kesultanan Aceh pada awal abad ke-17 di bawah Sultan Iskandar Muda turut memperlihatkan ciri pelabuhan yang berdaya tahan. Pemerintah melindungi pedagang Muslim dari Gujerat, Pegu, dan Arab serta menolak monopoli Portugis dengan membina jaringan langsung ke Timur Tengah (Reid, 1993). Institusi Syahbandar yang efisien dan sistem cukai 10% dianggap progresif untuk zamannya. Selain itu, Sultan Iskandar Muda melantik qadi bagi memastikan transaksi perniagaan selaras dengan hukum syarak, sekali gus mengukuhkan legitimasi moral dan undang-undang perdagangan Aceh.

Namun, apabila *asabiyyah* mula luntur, pelabuhan menjadi rentan. Kesultanan Melaka menjelang kejatuhannya pada 1511 merupakan contoh klasik. Zaman Sultan Mahmud Shah menyaksikan perpecahan dalaman dan fitnah terhadap Bendahara Tun Mutahir, menyebabkan kepercayaan antara elit dan pemerintah terhakis (Ismail et al., 2021). Rasuah dalam pelantikan Syahbandar serta ketidakstabilan undang-undang mengakibatkan pedagang asing hilang keyakinan. Akibatnya, apabila Portugis menyerang Melaka, ramai pedagang enggan membantu mempertahankan kota dan berpindah ke pelabuhan lain seperti Aceh atau Banten.

Secara keseluruhan, pelabuhan berdaya tahan memperlihatkan tiga ciri utama: (i) kerjasama kukuh antara pemerintah, elit tempatan, dan pedagang berbilang etnik; (ii) dasar perdagangan mesra pasaran dengan cukai berpatutan dan perlindungan undang-undang; serta (iii) keanjalan sosial yang membolehkan integrasi pelbagai komuniti dalam struktur kuasa. Sebaliknya, pelabuhan rentan dicirikan oleh jurang antara elit dan pedagang, institusi lemah atau menindas, serta pergantungan ekonomi terhadap sumber tunggal.

4.2 Kejutan Geopolitik: Perang, Sekatan dan Perubahan Laluan – Mengubah Hierarki Pelabuhan

Sejarah pelabuhan di rantau Tanah Melayu–Sumatera memperlihatkan bahawa kejutan geopolitik merupakan pemangkin utama perubahan hierarki pelabuhan serantau. Kejutan ini boleh berlaku dalam bentuk penaklukan, peperangan, sekatan, atau perubahan laluan dagang yang mengubah keseimbangan kuasa ekonomi maritim.

4.2.1 Penaklukan Melaka 1511 oleh Portugis

Peristiwa ini merupakan *geopolitical shock* yang mengubah struktur perdagangan maritim di seluruh Alam Melayu. Melaka sebelum 1511 ialah pelabuhan dominan Nusantara yang menjadi simpang utama dunia Islam dan Timur. Namun, dasar monopoli Portugis melalui sistem *cartaz* (lesen pelayaran) dan cukai tinggi menyebabkan pedagang Muslim memindahkan operasi ke Aceh dan Johor Lama (Reid, 1993; Andaya & Andaya, 2001).

Kejatuhan Melaka mewujudkan vakum kuasa yang segera diisi oleh Aceh di utara dan Johor di selatan. Dalam konteks Ibn Khaldun, kejatuhan Melaka menandakan fasa keruntuhan akibat lunturnya *asabiyyah*, manakala kebangkitan Johor dan Aceh mencerminkan kelahiran *asabiyyah baharu* yang lebih dinamik (Ismail et al., 2021).

4.2.2 Perang Johor – Jambi (1666–1679)

Konflik ini memperlihatkan bagaimana perang serantau boleh mengubah kedudukan pelabuhan. Kota Batu Sawar musnah, memaksa Sultan Johor berpindah dan mengganggu perdagangan untuk tempoh panjang (Andaya, 1975). Kelemahan ini memberi ruang kepada Bugis untuk menonjol sebagai kuasa maritim baharu. Setelah perang berakhir, pengaruh Bugis meningkat, sekali gus mengubah struktur kuasa dalam Johor. Ini menunjukkan bahawa pelabuhan hanya mampu pulih jika wujud *asabiyyah* pengganti yang menggerakkan pemulihan.

4.2.3 Pemusnahan Makassar (Goa) 1667

Kejatuhan Makassar kepada VOC menandakan berakhirnya era pelabuhan bebas (*free port era*) di Nusantara (Reid, 1993). Komuniti Bugis yang melarikan diri kemudiannya memperkukuh pelabuhan lain seperti Riau dan Selangor merupakan contoh fenomena *floating diaspora effect*, di mana tenaga dagang berpindah dan menyuburkan pusat lain selepas kehancuran satu pelabuhan.

4.2.4 Perang & Sekatan VOC vs Aceh (abad ke-17)

Meskipun tidak ditakluk sepenuhnya, Aceh berdepan halangan dari Belanda selepas 1641. Namun, keupayaannya menyesuaikan strategi daripada misi ketenteraan kepada diplomasi ekonomi membolehkannya kekal relevan sehingga abad ke-19 (Khan, 2015).

4.2.5 Perjanjian Inggeris-Belanda 1824

Perjanjian Inggeris–Belanda 1824 menandakan detik penting dalam sejarah geopolitik Alam Melayu apabila Empayar Johor–Riau secara rasmi dibahagikan kepada dua wilayah pengaruh kolonial: Johor di bawah pengaruh British dan Riau–Lingga di bawah Belanda (Andaya & Andaya, 2001; Trocki, 2007). Melalui perjanjian ini, Singapura yang dibuka pada tahun 1819 diiktiraf sebagai pelabuhan bebas British, manakala Riau kekal di bawah pentadbiran Belanda. Perpecahan politik ini membawa implikasi besar terhadap ekonomi maritim serantau. Johor dan Singapura segera muncul sebagai pusat perdagangan baharu, manakala Riau yang sebelum ini menjadi hab utama mengalami kemerosotan mendadak akibat kehilangan jaringan dagang antarabangsa. Tarling (1971) menjelaskan bahawa perjanjian ini merupakan bentuk kejutan diplomatik iaitu satu peralihan kuasa yang mengubah peta perdagangan tanpa melalui peperangan, tetapi tetap meninggalkan kesan mendalam terhadap keseimbangan kuasa serantau.

Daripada perspektif teori Ibn Khaldun, kesan perjanjian ini memperlihatkan bagaimana pelabuhan yang berdaya tahan mampu menyesuaikan diri terhadap perubahan geopolitik dengan strategi tertentu. Tiga pola utama dapat diperhatikan: (i) penyesuaian *asabiyyah* dalaman dengan membentuk pakatan baharu antara pemerintah dan pedagang; (ii) perubahan fokus ekonomi dan rakan dagang mengikut peluang pasaran baharu;

serta (iii) pemindahan pusat kegiatan ke lokasi strategik bagi mengekalkan kesinambungan jaringan. Sebaliknya, pelabuhan yang mudah terdedah kepada bahaya, kehilangan reputasi, institusi kukuh dan sokongan jaringan antarabangsa akan segera tersisih daripada hierarki perdagangan. Peralihan daripada Riau ke Singapura selepas 1824 merupakan manifestasi jelas tentang bagaimana daya tahan politik, fleksibiliti ekonomi, dan keanjalan sosial menentukan kelangsungan pelabuhan dalam ekosistem perdagangan maritim Asia Tenggara.

4.3 Inovasi Perkapalan dan Peraturan Cukai: Penentu Keanjalan Pertumbuhan

Faktor ketiga dalam dinamika pelabuhan Tanah Melayu–Sumatera ialah inovasi maritim dan dasar perdagangan yang menentukan keanjalan pertumbuhan (*elasticity of growth*).

4.3.1 Kapal Layar Besar dan Meriam (abad ke-16)

Kedatangan kapal layar bersenjata besar (*galleon, carrack*) mengubah keperluan pelabuhan. Pelabuhan yang mempunyai perairan dalam dan benteng pertahanan kukuh lebih digemari. Melaka dan Aceh menyesuaikan diri, manakala pelabuhan cetek seperti Pasai merosot. Teknologi pertahanan turut menjadi faktor kelangsungan jangka hayat pelabuhan dalam era pelayaran moden awal.

4.3.2 Revolusi Kapal Wap dan Terusan Suez (abad ke-19)

Kapal wap (*steamship*) memperkenalkan keperluan baharu: stesen arang batu dan pelabuhan dalam. Singapura memanfaatkan kedudukan strategik ini dengan menjadi depot utama Asia Tenggara, menjadikan perdagangan tahunan mencecah 89 juta *Spanish dollars* pada 1869 (Ken, 1978). Sebaliknya, pelabuhan tradisional seperti Aceh dan Palembang ketinggalan kerana tidak beradaptasi dengan teknologi baharu.

4.3.3 Polisi Pelabuhan Bebas vs Monopoli

Pulau Pinang (1786) dan Singapura (1819) muncul sebagai pelabuhan bebas (*free ports*), menarik pedagang Nusantara yang menolak monopoli Belanda di Melaka (Hussin, 2012). Belanda yang mengekalkan monopoli ketat akhirnya merosot kerana dasar mereka “menghalau pedagang ke Riau” (Andaya & Andaya, 2001). Ini membuktikan bahawa fleksibiliti polisi lebih berkesan berbanding pengawalan mutlak.

4.3.4 Inovasi Maritim Tempatan

Komuniti Bugis memperkenalkan kapal pencalang dan lancang yang lincah dan sesuai untuk perdagangan antara pulau (Hussin, 2012). Pengetahuan angin monsun dan arus laut membolehkan mereka mengoptimalkan jadual pelayaran dan memperkukuh peranan Riau sebagai hab utama kepada pelabuhan antarabangsa. Secara keseluruhan, pelabuhan berdaya tahan cenderung proaktif dalam adaptasi teknologi, pembaharuan dasar, dan pemantapan jaringan global. Pelabuhan yang mudah terdedah kepada ancaman pula kekal statik dan terikat kepada struktur lama hingga hilang daya saing.

Analisis tiga dimensi ini iaitu *asabiyyah* dan institusi, kejutan geopolitik, serta inovasi dan dasar perdagangan menonjolkan corak kitaran sejarah yang berulang dalam dunia maritim Nusantara. Pelabuhan berdaya tahan mengekalkan relevansi melalui gabungan solidariti sosial, adaptasi strategik, dan keterbukaan terhadap inovasi. Sebaliknya, pelabuhan rentan tewas bukan kerana kemiskinan sumber, tetapi kerana ketidakmampuan menyesuaikan diri dengan perubahan struktur global. Pendekatan berasaskan teori Ibn Khaldun ini memberikan tafsiran semula terhadap sejarah pelabuhan Melayu bukan sekadar naratif kejatuhan akibat kolonialisme, tetapi sebagai refleksi kitaran daya tahan (*cyclical resilience*) dalam peradaban maritim serantau.

5. Perbincangan Historiografi Serantau

Dapatan kajian ini membawa beberapa perbincangan historiografi serantau Alam Melayu, khususnya dalam menilai semula naratif perkembangan bandar pelabuhan di Tanah Melayu–Sumatera. Dengan menggabungkan kerangka Ibn Khaldun dan bukti empirikal, kajian ini menawarkan penafsiran baharu yang lebih bersepadu dan mencakupi dimensi sosial, ekonomi, politik, dan teknologi berbanding pendekatan konvensional yang lazimnya meneliti aspek-aspek tersebut secara terpisah. Perbincangan ini membentangkan lima penemuan utama yang memperkayakan cara kita memahami sejarah maritim dan daya hidup pelabuhan Nusantara.

5.1 Integrasi Perspektif Teori Ibn Khaldun dalam Naratif Tempatan

Historiografi tradisional Alam Melayu sering menumpukan pada dua poros utama: pertama, faktor politik-dinasti (perang, pewarisan takhta, dan konflik kuasa) dan kedua merupakan faktor ekonomi luaran seperti campur tangan kolonial atau perubahan pasaran global. Pendekatan ini cenderung bersifat *fragmentari*, mengasingkan politik daripada sosial dan ekonomi. Dengan menerapkan lensa Ibn Khaldun, analisis ini memperkenalkan dimensi sosiologi dalaman iaitu kondisi *asabiyyah* masyarakat serta kitaran kekuatan institusi tempatan (*institutional cycles*) ke dalam tafsiran sejarah. Contohnya, kejatuhan Melaka pada 1511 sering

dijelaskan berdasarkan keunggulan ketenteraan Portugis dan pengkhianatan dalaman. Namun, melalui perspektif Ibn Khaldun, kita memahami bahawa Melaka mungkin sudah berada pada fasa kemerosotan *asabiyyah* sebelum serangan Portugis (Ismail et al., 2021), menjadikan struktur kuasanya rapuh dan sokongan pedagang serta rakyat menurun. Pendekatan ini tidak menafikan peranan kuasa luar, tetapi melengkapkan naratif dengan dimensi dalaman. Begitu juga, kebangkitan Johor–Riau bukan semata-mata akibat kekosongan kuasa pasca Melaka atau bantuan Belanda, tetapi berpunca daripada gabungan *asabiyyah* Melayu–Bugis serta dasar terbuka terhadap pedagang antarabangsa. Ini menunjukkan bahawa kuasa tempatan memiliki agensinya tersendiri (*local agency*) yang aktif, bukan sekadar reaktif terhadap kolonialisme, tetapi berupaya membentuk strategi dan jaringan mereka sendiri. Oleh itu, integrasi perspektif Ibn Khaldun memperkaya historiografi tempatan dengan menonjolkan mekanisme sosial yang mendasari kebangkitan dan kejatuhan kerajaan, menjadikan sejarah bukan sekadar rentetan peristiwa, tetapi gambaran dinamik kekuatan manusia dan institusi.

5.2 Tipologi Pelabuhan: “Berdaya-Tahan” vs “Rentan”

Sumbangan konseptual penting kajian ini ialah pengenalan tipologi pelabuhan berdasarkan daya ketahanan terhadap perubahan. Dalam literatur sejarah maritim, pelabuhan sering digolongkan mengikut fungsi (seperti entrepot, pelabuhan sokongan atau pelabuhan pedalaman). Kajian ini menambah dimensi baharu: sejauh mana pelabuhan tersebut mampu menyesuaikan diri dengan kejutan geopolitik dan teknologi. Pelabuhan berdaya tahan (*resilient ports*) ialah yang mengekalkan relevansi merentasi perubahan struktur global, manakala pelabuhan rentan (*vulnerable ports*) cepat merosot apabila konteks berubah. Aceh dan Singapura adalah dua contoh klasik pelabuhan berdaya tahan: Aceh menyesuaikan diri daripada perluasan kuasa ketenteraan kepada diplomasi ekonomi selepas 1641, manakala Singapura beralih daripada ekonomi kolonial kepada pusat kontena dan kewangan moden. Sebaliknya, Pasai dan Johor Lama mengalami fasa kejatuhan kuasa mereka. Hal ini menunjukkan masing-masing ditelan oleh kuasa lain tanpa kesinambungan institusi. Faktor utama yang membezakan kedua-dua kategori ini ialah kekuatan institusi dan kesinambungan *asabiyyah*. Aceh mengekalkan struktur pemerintahan yang adaptif melalui gabenor tempatan (hulubalang), sementara Singapura membina institusi pelabuhan autonomi yang inovatif. Kedua-duanya menampilkan *asabiyyah* integratif: Aceh melalui solidariti perdagangan-Islam, dan Singapura melalui visi kemakmuran bersama (*shared prosperity vision*). Tipologi ini berpotensi digunakan sebagai kerangka perbandingan untuk menilai keanjalan institusi maritim di seluruh Asia Tenggara, sekaligus memperkenalkan bahasa analisis baharu dalam historiografi pelabuhan Nusantara.

5.3 Memahami Jaringan Nusantara sebagai Ekosistem yang Berhubung

Pendekatan sejarah digital ringan yang digunakan menunjukkan bahawa pelabuhan di Alam Melayu berfungsi sebagai satu ekosistem perdagangan yang saling berhubung dan bukannya sebagai entiti yang terasing. Hal ini menuntut penulisan sejarah serantau untuk keluar daripada kerangka berasingan, yakni tidak lagi menulis sejarah Johor, Aceh atau Riau secara terpisah, tetapi memahami keseluruhan sistem jaringan yang menghubungkan antara satu sama lain dalam konteks serantau. Apabila satu pelabuhan mengalami kemerosotan, pelabuhan lain lazimnya mengambil alih fungsinya. Misalnya, kejatuhan Melaka diikuti oleh kebangkitan Aceh dan Johor, manakala kemerosotan Riau digantikan pula oleh Singapura. Dalam konteks ini, diaspora Bugis memainkan peranan sebagai agen penghubung jaringan serantau. Seperti yang diujahkan oleh Carl Trocki (2007), jaringan Bugis berfungsi sebagai pemudahcara aktiviti perdagangan antara pelabuhan-pelabuhan Melayu selepas abad ke-18, menghubungkan Makassar, Riau, Selangor dan Singapura. Fenomena ini boleh ditafsirkan sebagai *asabiyyah* rentas politik, iaitu bentuk solidariti yang merentasi sempadan negeri dan terbina atas kepentingan ekonomi bersama serta identiti maritim. Keadaan ini turut menjelaskan mengapa kuasa-kuasa kolonial gagal memonopoli sepenuhnya perdagangan di rantau Nusantara. Oleh itu, penulisan sejarah serantau wajar memberi penekanan kepada analisis jaringan, dan bukan sekadar menumpukan pada naratif institusi formal. Pendekatan sebegini membolehkan pelabuhan-pelabuhan sekunder seperti Bengkalis atau Kuala Linggi dilihat semula sebagai simpul penting perdagangan dalam sistem ekonomi Nusantara pada abad ke-18.

6. Naratif Pembangunan di Pesisir Barat Tanah Melayu dan Timur Sumatera yang Disemak Semula

Gabungan dapatan ini membolehkan kita menyusun semula naratif makro awal Tanah Melayu–Sumatera secara lebih seimbang antara struktur dalaman dan luaran. Bagaimanapun kajian lanjut diperlukan untuk mengesahkan wujudnya situasi ini dengan lebih mendalam. Selepas kejatuhan Melaka, wilayah ini menjadi gelanggang persaingan beberapa kuasa pelabuhan antara Johor, Aceh, Jambi, dan Palembang yang mana masing-masing mengalami kitaran kuasa (*cycles of power*) tersendiri. Kekuatan *asabiyyah* dan keupayaan adaptasi menentukan tempoh dominasi mereka. Johor–Bugis pada abad ke-18 menonjol kerana mampu memperbaharui kerjasama politik dan membangunkan Riau sebagai pelabuhan inovatif. Namun, intervensi kolonial dan

serangan VOC memutuskan kesinambungan kitaran itu, memberi ruang kepada Singapura untuk muncul sebagai pelabuhan moden hasil revolusi teknologi dan dasar perdagangan bebas. Naratif semakan ini juga memperkenalkan unsur kebetulan sejarah, iaitu pengiktirafan bahawa perkembangan sejarah boleh berubah berdasarkan keadaan dan keputusan manusia pada sesuatu masa. Sebagai contoh, jika Riau tidak diserang pada 1784, mungkin ia terus menjadi pesaing Singapura pada abad ke-19. Pendekatan ini sejajar dengan pemikiran sejarah alternatif, yang mengiktiraf bahawa sejarah bersifat terbuka dan dipengaruhi oleh kebetulan serta pilihan manusia, bukan semata-mata determinisme struktur. Dengan itu, naratif Johor di rantau Tanah Melayu–Sumatera yang disemak semula ini menawarkan keseimbangan antara dinamika tempatan dan tekanan global, menjadikan historiografi maritim lebih reflektif dan kontekstual.

6.1 Cadangan Agenda Penyelidikan Lanjutan

Implikasi praktikal daripada kajian ini ialah perlunya memperkaya sumber dan kaedah analisis sejarah maritim Nusantara. Banyak dokumen Kesultanan Melayu seperti manuskrip Riau-Lingga dalam tulisan Jawi, atau surat diplomatik Aceh yang masih belum dieksplorasi menggunakan kaedah sosiologi dan digital moden. Teknologi seperti *Optical Character Recognition (OCR)* Jawi dan pangkalan data digital boleh membuka ruang baharu untuk analisis kuantitatif termasuk rekod cukai, senarai kapal, dan harga komoditi. Data ini memungkinkan pembinaan model ekonomi dan jaringan sosial bagi menilai kesan perubahan dasar terhadap kuantiti perdagangan serta kekuatan *asabiyyah*, misalnya melalui analisis komunikasi antara pemerintah dan pembesar. Pendekatan ini tidak bertujuan menggantikan naratif kualitatif, tetapi untuk memperhalusnya. Melalui pemodelan jaringan (*network modelling*), pengkaji boleh mengenal pasti pelabuhan paling berpengaruh dalam tempoh tertentu, sama ada Riau pada 1780-an atau Aceh pada 1620-an dengan bukti empirikal. Dari segi historiografi serantau, pendekatan ini menyeru agar sejarah maritim ditulis secara lintas sempadan negara (*transnational*), dan tidak hanya terkurung dalam naratif nasional Malaysia–Indonesia. Alam Melayu maritim ialah satu unit geohistoris (*geo-historical unit*) yang terbentuk melalui jaringan ekonomi dan budaya bersama. Seperti ditegaskan oleh Ibn Khaldun, persekitaran geografi menentukan bentuk *umran* (peradaban) dalam konteks ini, persekitaran maritim menjadi faktor pengikat sejarah Melayu. Pendekatan serantau dan interdisiplin ini bukan sahaja memperluas horizon historiografi, tetapi juga menempatkan kajian sejarah Melayu dalam arus global *digital humanities* yang menekankan integrasi antara naratif, data, dan teknologi.

Secara keseluruhan, mengkaji sejarah bandar pelabuhan Tanah Melayu–Sumatera melalui lensa Ibn Khaldun bukan sekadar latihan akademik, tetapi satu usaha dekolonisasi epistemologi yang menilai semula sejarah tempatan berdasarkan kerangka teori dunia Islam. Kajian ini mencabar naratif lama yang terikat kepada kolonialisme, memperkenalkan konsep baharu seperti tipologi pelabuhan, dan membuka ruang penyelidikan bersepadu antara sosial, ekonomi, dan teknologi. Seperti Ibn Khaldun yang menekankan hubungan antara masyarakat, institusi, dan persekitaran dalam menjelaskan *umran* (*civilizational order*), demikian juga historiografi serantau perlu bergerak ke arah sintesis yang menghubungkan lokal dan global, serta masa lampau dengan masa depan.

7. Kesimpulan dan Arah Penyelidikan Lanjutan

Kajian ini menelusuri sejarah pertumbuhan dan transformasi bandar-bandar pelabuhan di rantau Tanah Melayu–Sumatera serta kaitannya dengan pelabuhan lain di Alam Melayu melalui kerangka pemikiran Ibn Khaldun. Tiga dapatan utama diperoleh. Pertama, *asabiyyah* yang kukuh antara pedagang dan elit pemerintah, disertai institusi pelindung perdagangan yang berfungsi, terbukti menjadi pemangkin kepada kestabilan dan kemakmuran pasaran pelabuhan. Kesultanan Johor–Riau pada abad ke-18 menjadi contoh jelas solidariti Melayu–Bugis dan dasar mesra perdagangan menjadikan Riau sebagai pusat dagang penting yang stabil (Andaya & Andaya, 2001; Hussin, 2012).

Kedua, kejutan geopolitik seperti penaklukan, peperangan, dan sekatan laluan berpotensi mengubah hierarki pelabuhan secara drastik. Pelabuhan yang berdaya tahan (*resilient*) mampu menyesuaikan diri selepas kejutan, manakala yang rentan mudah merosot. Kejatuhan Melaka pada 1511 diikuti kebangkitan Johor dan Aceh, serta kemerosotan Riau selepas 1784 dan kebangkitan Singapura, menggambarkan dinamika tersebut. Ketiga, inovasi perkapalan dan peraturan cukai memberi kesan jangka panjang terhadap daya saing pelabuhan. Pelabuhan yang cepat menyesuaikan diri dengan teknologi baharu seperti kapal wap dan melaksanakan dasar terbuka seperti pelabuhan bebas muncul sebagai pemenang abad ke-19, manakala yang berpegang pada sistem lama tersisih daripada arus perdagangan. Kajian ini menegaskan bahawa kekuatan peradaban tempatan (*internal civilizational strength*) sama pentingnya dengan faktor luaran dalam menentukan naik turunnya sesebuah pelabuhan.

Dengan menggabungkan konsep Ibn Khaldun iaitu *umran*, *asabiyyah*, dan kitaran kuasa bersama bukti empirikal serantau, kajian ini mencadangkan tipologi konseptual bandar pelabuhan “berdaya-tahan” dan “rentan”. Tipologi ini berpaksikan tiga kriteria: (i) kewujudan atau ketiadaan *asabiyyah* yang inklusif; (ii) kemampuan menyesuaikan diri terhadap krisis; dan (iii) keterbukaan terhadap pembaharuan teknologi serta

dasar ekonomi. Pelabuhan berdaya-tahan dicirikan oleh solidariti sosial merentasi komuniti, institusi yang responsif terhadap keperluan perdagangan, dan budaya inovatif. Aceh, Johor-Riau (sebelum penguasaan Belanda), dan Singapura tergolong dalam kategori ini pada zaman masing-masing. Pelabuhan rentan pula memperlihatkan jurang antara penguasa dan pedagang, kelemahan institusi, serta keengganan terhadap perubahan, menjadikan mereka mudah runtuh apabila berhadapan dengan tekanan luaran. Melaka sebelum 1511, Pasai, dan Makassar selepas penaklukan VOC merupakan contoh yang memenuhi ciri tersebut.

Kajian ini membuka beberapa laluan penyelidikan lanjutan. Pertama, kajian perbandingan dengan pelabuhan lain di Alam Melayu perlu diperluas. Pelabuhan seperti Patani, Palembang, Banten, dan Brunei wajar dikaji menggunakan kerangka yang sama bagi mengenal pasti corak atau kelainan yang mungkin muncul. Sebagai contoh, kajian terhadap Patani abad ke-17 boleh meneliti bentuk *asabiyyah* dalam kerajaan yang diperintah oleh ratu, seperti Ratu Hijau dan Ratu Biru, serta bagaimana ia menghadapi tekanan Siam. Penelitian ini juga dapat menguji kesesuaian model Ibn Khaldun dalam konteks *asabiyyah* berasaskan pakatan saudagar pelbagai etnik seperti Cina-Siam-Melayu.

Kedua, penyelidikan berasaskan sumber arkib tempatan wajar digiatkan. Khazanah dokumen di Pusat Rujukan Melayu bagi Johor-Riau, serta di Aceh dan Palembang, masih belum diteroka secara mendalam. Surat-menyurat, hikayat tempatan, dan rekod perdagangan boleh dianalisis untuk memperoleh data kuantitatif seperti jumlah kapal, kadar cukai, dan hasil dagangan. Data ini berpotensi menguji andaian berasaskan bukti sejarah, misalnya sama ada benar Riau mengenakan cukai lebih rendah tetapi memperoleh hasil lebih tinggi daripada Melaka di bawah VOC, atau sejauh mana tempoh kitaran kuasa Johor-Bugis (1722-1784) konsisten dengan teori 120 tahun Ibn Khaldun atau terjejas oleh faktor luar.

Ketiga, pemodelan data sejarah wajar dijadikan agenda penyelidikan masa hadapan. Dengan kemajuan digitalisasi sumber, pangkalan data kronologi peristiwa, jaringan tokoh dan lokasi, serta siri masa ekonomi seperti graf import-eksport boleh dibangunkan. Model matematik atau simulasi berasaskan ejen boleh digunakan untuk menguji faktor *umran* seperti populasi pedagang, tahap *asabiyyah*, dan tekanan luaran dalam menilai keadaan yang membawa kepada kemerosotan sesebuah pusat dagang.

Pendekatan interdisiplin yang menggabungkan bidang sejarah, sosiologi, geografi, dan ekonomi perlu digalakkan dalam penyelidikan maritim Nusantara. Kajian ini membuktikan manfaat penyepaduan teori Ibn Khaldun (*historical sociology*) dengan ilmu peta dan ekonomi perdagangan. Pada masa hadapan, kerjasama antara ahli sejarah, pakar GIS, saintis data, dan ahli antropologi wajar diteruskan bagi menghidupkan kembali landskap maritim sejarah dalam bentuk yang lebih interaktif seperti peta dinamik atau pangkalan data genealogi pedagang.

Sebagai penutup, artikel ini berusaha menyumbang kepada wacana sejarah maritim di rantau Tanah Melayu-Sumatera melalui pendekatan yang menyeluruh dan berasaskan teori. Dengan mematuhi piawaian *similarity index* dan menyertakan rujukan akademik yang relevan, kajian ini diharapkan dapat menjadi asas kepada perbincangan lanjut dalam kalangan sarjana sejarah serta memperkukuh usaha memahami warisan bandar pelabuhan di Alam Melayu – bukan semata-mata sebagai entiti ekonomi, tetapi sebagai cerminan naikturun peradaban manusia dalam kitaran sejarah.

Penghargaan

Setinggi-tinggi penghargaan dan ucapan terima kasih dirakamkan kepada semua pihak yang telah memberikan sokongan, bimbingan, serta kerjasama sepanjang proses penyelidikan dan penulisan artikel ini. Dapatan daripada kajian ini merupakan sebahagian daripada dapatan lanjutan penyelidikan yang dijalankan dengan dana Skim Geran Penyelidikan Fundamental (FRGS/1/2022/SSI05/UTHM/02/1) Kementerian Pendidikan Tinggi. Setinggi-tinggi penghargaan dan terima kasih. Penghargaan turut ditujukan kepada Jabatan Sains Sosial, Pusat Pengajian Umum dan Kokurikulum, Universiti Tun Hussein Onn Malaysia, serta Pusat Pengurusan Penyelidikan (RMC) atas dorongan, dan sokongan yang amat bermakna dalam menjayakan penulisan artikel ini. Bagaimanapun dapatan kajian merupakan dapatan awal yang memerlukan kepada kajian lanjutan yang lebih mendalam. Justeru, pihak kami amat menghargai segala sumbangan dan kerjasama daripada semua pihak yang menjadi sumber kekuatan dalam memperkukuh aspirasi keilmuan.

Konflik Kepentingan

Penulis mengumumkan bahawa tidak ada konflik kepentingan yang berkaitan dengan penerbitan artikel ini.

Sumbangan Penulis

Harliana Halim memimpin pembangunan konsep dan rangka penulisan Kota, Perdagangan, dan Umrans di Alam Melayu: Analisis Sejarah Pelabuhan melalui Perspektif Ibn Khaldun, penghasilan draf awal serta semakan akhir

manuskrip. Adila Mohd Zin menyumbang kepada semakan literatur dan pembentukan dimensi dan penulisan lanjutan. Syamimi Waznah Hamdon dan Adila Mohd Zin bekerjasama dalam pengumpulan dan analisis data serta penulisan bahagian metodologi. Jason Ngu menyumbang kepada semakan bahasa artikel. Manakala Diana Dewi Sartika menumpukan kepada penilaian dasar, serta cadangan kesimpulan dan arah penyelidikan lanjutan.

Rujukan

- Alatas, S. F. (2006). *Applying Ibn Khaldun: The recovery of a lost tradition in sociology*. Routledge.
- Andaya, B. W. (1975). *The kingdom of Johor, 1641–1728: Economic and political developments*. Oxford University Press.
- Andaya, B. W., & Andaya, L. Y. (2001). *A history of Malaysia* (2nd ed.). University of Hawai'i Press.
- Badri, K. N. Z. (2021). The authority of the Queen of Aceh and the Sultan of Perak in tin trade negotiations with the Dutch 1640–1670. *HISTORIA: Jurnal Pendidik dan Peneliti Sejarah*, 4(2), 143–150. <https://doi.org/10.17509/historia.v4i2.32842>
- Erman, M., & Junaidi, J. (2024). Dynamics of Power and Politics in Ibn Khaldun's Social Philosophy. *Journal of Modern Islamic Studies and Civilization*, 2(03), 233–245. <https://doi.org/10.59653/jmisc.v2i03.1081>
- Gregory, I. N., & Ell, P. S. (2007). *Historical GIS: Technologies, methodologies, and scholarship*. Cambridge University Press.
- Gregory, I. N., & Healey, R. G. (2007). Historical GIS: Structuring, mapping and analyzing geographies of the past. *Progress in Human Geography*, 31(5), 638–653. <https://doi.org/10.1177/0309132507081495>
- Hashim, R. (2013). *Pemikiran Ibn Khaldun: Aplikasi dalam konteks Melayu*. Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Hussin, N. (2007). *Trade and society in the Straits of Melaka: Dutch Melaka and English Penang, 1780–1830*. NIAS Press.
- Hussin, N. (2012). Trading networks of Malay merchants and traders in the Straits of Melaka from 1780 to 1830. *Asian Journal of Social Science*, 40(1), 51–82. <https://doi.org/10.1163/156853112x632566>
- Ibn Khaldun. (2014). *Mukadimah Ibn Khaldun* (Terj. DBP). Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Ismail, N., Abd Aziz, M. K. N., & Arsani, Z. (2021). Idea pembentukan pemerintahan Ibn Khaldun dan asas pembinaan Kesultanan Melaka dari kurun ke-15 hingga 16. *Journal of Al-Tamaddun*, 16(2), 31–47. <https://doi.org/10.22452/IAT.vol16no2.3>
- Ji, Y., Lu, J., Su, W., & Xie, D. (2023). Assessing port connectivity from the perspective of the supply chain: A Bayesian network-based integrated approach. *Sustainability*, 17(14), 6643. <https://doi.org/10.3390/su17146643>
- Kathirithamby-Wells, J. (2018). Restraints on the development of merchant capitalism in Southeast Asia before c. 1800. In A. J. S. Reid (Ed.), *Southeast Asia in the early modern era: Trade, power, and belief* (pp. 123–148). Cornell University Press. <https://doi.org/10.7591/9781501732171-009>
- Ken, W. L. (1978). Singapore: Its growth as an entrepot port, 1819–1941. *Journal of Southeast Asian Studies*, 9(1), 50–84. <https://doi.org/10.1017/s002246340000953x>
- Khan, S. B. A. L. (2015). Response and resilience: Aceh's trade in the seventeenth century. *Indonesia*, 100, 33–51. <https://doi.org/10.5728/indonesia.100.0033>
- Khan, S. B. A. L. (2017). *Sovereign women in a Muslim kingdom: The Sultanahs of Aceh, 1641–1699*. NUS Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctv1xz03v>
- Knowles, A. K. (2008). *Placing history: How maps, spatial data, and GIS are changing historical scholarship*. ESRI Press.

Lin, W., & Liu, W. (2023). Resilience evaluation of ports along the Maritime Silk Road from the perspective of investment and construction. *Journal of Advanced Transportation*, 2023, Article 8818667. <https://doi.org/10.1155/2023/8818667>

Mahdi, M. (1957). *Ibn Khaldun's philosophy of history: A study in the philosophic foundation of the science of culture*. University of Chicago Press.

Manguin, P.-Y. (1991). The merchant and the king: Political myths of Southeast Asian coastal polities. *Indonesia Circle*, 59(1), 1–19. <https://doi.org/10.1080/03062849108729764>

Manguin, P.-Y. (1993). Trading ships of the South China Sea: Shipbuilding techniques and their role in the history of the development of Asian trade networks. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 36(3), 253–280. <https://doi.org/10.2307/3632633>

Miksic, J. N. (1991). Southeast Asia – The Southeast Asian port and polity: Rise and demise (Review of the book *The Southeast Asian Port and Polity: Rise and Demise*, by J. Kathirithamby-Wells & J. Villiers). *Journal of Southeast Asian Studies*, 22(1), 146–148. <https://doi.org/10.1017/S0022463400005609>

Nguyen, M. M., Nguyen, T. P. C., Wasino, & Hartatik, E. S. (2022). Ports, maritime networks, and its effect on the development of the ancient kingdoms of Southeast Asia. *Paramita: Historical Studies Journal*, 32(2), 202–211. <https://doi.org/10.15294/paramita.v32i2.37833>

Önder, M., & Ulaşan, F. (2018). The cyclical theory of sovereign powers in Ibn Khaldun's political thought: An analysis within the framework of the Ottoman Empire. *Adam Akademi: Sosyal Bilimler Dergisi*, 8(2), 403–423. <https://doi.org/10.31679/adamakademi.453944>

Reid, A. (1993). *Southeast Asia in the age of commerce, 1450–1680, Vol. 2: Expansion and crisis*. Yale University Press.

Rosenthal, F. (1967). *The Muqaddimah: An introduction to history* (Vols. 1–3). Princeton University Press.

Rusli, M. H. M., Suherman, A. M., Yuliantiningsih, A., Wismaningsih, & Indriati, N. (2021). The Straits of Malacca and Singapore: Maritime conduits of global importance. *Research in World Economy*, 12(2), 123–131. <https://doi.org/10.5430/rwe.v12n2p123>

Schilder, G. (1988). *Monumenta cartographica neerlandica* (Vol. 1). Canaletto.

Suárez, T. (1999). *Early mapping of Southeast Asia*. Periplus Editions.

Tarling, N. (Ed.). (1993). *The Cambridge History of Southeast Asia*. Cambridge: Cambridge University Press.
Trocki, C. A. (2007). *Prince of pirates*. NUS Press.