

## WARISAN DAN PELESTARIAN EKONOMI MARITIM ERA KONTEMPORARI

Siti Nurul Izza Hashim <sup>a\*</sup>, Nor Azlina Abd Wahab <sup>b</sup>, Wan Hasmat Wan Hasan <sup>c</sup>,  
Norajila Che Man <sup>d</sup>, Mohd. Faizal P. Rameli <sup>e</sup>

<sup>a,b,d,e</sup>Akademi Pengajian Islam Kontemporari, UiTM Cawangan Melaka

<sup>a</sup>izza0907@uitm.edu.my

<sup>b</sup>azlina406@uitm.edu.my

<sup>d</sup>norajila@uitm.edu.my

<sup>e</sup>faizal061@uitm.edu.my

<sup>c</sup>Fakulti Pengurusan Perniagaan, UiTM Cawangan Melaka

<sup>c</sup>hasmat@uitm.edu.my

\*Corresponding Author

### Article info

Received:  
12/03/2021  
Received in revised form:  
27/09/2021  
Accepted:  
29/09/2021  
Available online:  
12/10/2021

Keywords:  
Ekonomi Maritim,  
Warisan,  
Pelestarian, Pelabuhan,  
Kontemporari

### Abstrak

Malaysia diklasifikasikan sebagai sebuah negara maritim berdasarkan kepada keadaan geografinya yang terletak di laluan utama perdagangan antarabangsa. Sejarah tamadun Melayu telah membuktikan bahawa ekonomi maritim berjaya membangunkan pelabuhan-pelabuhan terpenting sehingga meniti arus kecemerlangan melalui aktiviti perdagangan. Kajian ini bertujuan untuk meneliti perkembangan ekonomi maritim sebagai warisan dalam tamadun Melayu. Di samping itu, kajian ini turut menganalisis pelestarian ekonomi maritim era kontemporari yang dilihat sebahagian daripada sejarah dan harta negara yang tidak terukur nilai bagi menjamin kepentingan generasi akan datang. Keseluruhan kajian ini menggunakan kaedah kualitatif menerusi analisis terhadap sumber primer dan sekunder. Kajian sejarah dan kajian dokumen turut dilakukan bagi memastikan kesahihan setiap maklumat yang dikemukakan dan menilai fakta yang ada. Hasil kajian mendapati bahawa ekonomi maritim telah memperkukuhkan industri maritim dan menjadi teras kemakmuran ekonomi Malaysia. Oleh itu, kelestarian ekonomi maritim era kontemporari perlu diperkasakan bagi memastikan sektor maritim kekal utuh di persada antarabangsa. Implikasi kajian ini ialah ekonomi maritim merupakan satu warisan masyarakat Melayu tradisi yang kekal sehingga kini dalam pelbagai sektor secara relatifnya komprehensif dan tidak terhad kepada industri perkapalan sahaja.

---

## THE HERITAGE AND PRESERVATION OF MARITIME ECONOMY IN CONTEMPORARY ERA

---

### *Abstract*

Malaysia is classified as a maritime country based on its geographical location located on the main route of international trade. Malay civilization history has proven that successful economic development of maritime ports so important to pursue excellence through the activities of trade flows. This study aims to examine the development of the maritime economy as a legacy of the Malay civilization. In addition, this study also analyses the preservation of maritime economy in contemporary era which is seen as part of the history and immeasurable national property to ensure the interests of future generations. The entire study uses qualitative methods through analysis of primary and secondary sources. Historical review and document review are also conducted to ensure the authenticity of each information submitted and assess the available facts. The study found that the maritime economy has strengthened the maritime industry and become the core of Malaysia's economic prosperity. Therefore, the sustainability of the contemporary maritime economy needs to be strengthened to ensure that the maritime sector remains intact on the international stage. The implication of this study is a maritime economy is a legacy of the Malay community traditions that are preserved in various sectors that are relatively comprehensive and not limited to the shipping industry only.

**Keywords:** Maritime Economy, Heritage, Conservation, Ports, Contemporary

### **PENGENALAN**

Sebelum kedatangan penjajah Barat, kerajaan-kerajaan di Alam Melayu telah menjalankan aktiviti ekonomi berbentuk maritim berdasarkan kedudukannya di perairan dan kepulauan Asia Tenggara. Lokasi petempatan dan pemerintahan yang berpusat di persimpangan jalan perdagangan laut antara dunia Barat dan dunia Timur menjadikan kegiatan perdagangan maritim telah berkembang dengan pesat.

Selain kedudukan geografi yang strategik, kebijaksanaan orang Melayu turut memainkan peranan penting dalam mewujudkan pentadbiran pelabuhan yang cekap, selamat dan sistematik. Pelabuhan di Alam Melayu disediakan dengan pelbagai kemudahan seperti pemungahan, penyimpanan barangan perdagangan dan pengurusan pelabuhan yang cekap. Kelebihan-kelebihan ini telah menyumbang kepada kewujudan kerajaan maritim yang kaya dan kuat di Alam Melayu.

Sebagai sebuah negara moden di Nusantara, Malaysia telah mewarisi kegemilangan keunggulan ekonomi maritim Kesultanan Melayu Melaka pada abad ke-15. Pada masa kini, Pelabuhan Klang dan Pelabuhan Tanjung Pelepas telah diiktiraf dalam kalangan 20 pelabuhan pengendali kontena terbesar di dunia. Pengiktirafan ini menjadi bukti bahawa ekonomi maritim mempunyai nilai strategik yang menyumbang kepada pembangunan dan ekonomi negara (Nazrey, 2009).

### **METODOLOGI KAJIAN**

Secara asasnya, kajian ini menggunakan reka bentuk kajian kualitatif bagi mengumpul maklumat, data serta bahan-bahan rujukan dari sumber yang tepat. Metode analisis kandungan dan analisis dokumen digunakan bagi menganalisis fakta-fakta yang diperoleh daripada kajian lepas. Kajian sejarah digunakan untuk menganalisis sumber rujukan, khususnya sumber primer, yang berkaitan dengan sejarah awal perkembangan ekonomi maritim. Metode kajian ini dilaksanakan melalui dua kaedah, iaitu *external criticism* dan *internal criticism* bagi meneliti data dalam sumber primer dan mencari kebenaran data dalam sumber sekunder bagi memperkukuhkan kajian ini.

### **KAJIAN LITERATUR**

Secara amnya, aktiviti ekonomi maritim merangkumi pengeluaran, pengedaran dan penggunaan barangan dan perkhidmatan yang berkaitan dengan laut. Sektor maritim kini muncul sebagai satu sektor yang kritikal kepada ekonomi negara dan memberikan sumbangan yang signifikan terhadap kemakmurannya. Menurut Izyan Munirah Mohd Zaideen (2021) dalam penulisannya yang bertajuk

'Kestabilan Maritim Teras Kemakmuran Ekonomi'. Industri maritim mempunyai potensi besar dalam meningkatkan kemajuan serta menjamin kemakmuran ekonomi Malaysia. Ini kerana Malaysia diklasifikasikan sebagai sebuah negara maritim berdasarkan kepada keadaan geografinya yang terletak di laluan utama untuk perdagangan antarabangsa. Industri maritim merangkumi beberapa sektor seperti pelabuhan dan perkapalan, pelancongan serta perikanan. Semua sektor ini mampu memberikan impak sangat positif kepada pertumbuhan ekonomi Malaysia selaras dengan matlamat ke arah mencapai status negara maju. Kelestarian industri maritim adalah teras kemakmuran ekonomi Malaysia melalui peluang pekerjaan, penjana pelaburan dan sebagainya.

Kajian oleh Izyan Munirah Mohd Zaideen, 2021 yang bertajuk '*Ekonomi Maritim Imbangi Penggunaan Sumber Laut*'. Pemerkasaan tadbir urus dalam sektor lautan berteraskan konsep *blue economy* dan SDG 14 diyakini mampu mengawal keseimbangan penggunaan laut untuk kegiatan pembangunan ekonomi bagi memberi kehidupan berkualiti untuk semua serta memelihara kesejahteraan lautan secara komprehensif.

Manakala Mazlinawati Abdul Majid (2021), dalam penulisannya yang bertajuk '*Perkemas industri Perkapalan, Pelabuhan Negara*'. Kedudukan Malaysia sebagai negara maritim yang strategik, telah menjadi pemangkin kepada perkembangan industri perdagangan sejak berkurun lama. Faktor geografi yang dimiliki ini telah memberikan impak yang besar kepada kepesatan industri dan infrastruktur perkapalan di negara ini. Di sebalik realiti yang berlaku ketika ini, walaupun lebih setahun negara dilanda pandemik COVID-19, namun industri perkapalan tetap utuh dengan kelangsungan aktiviti import eksport pembekalan keperluan bahan mentah termasuk perubatan seperti pelitup muka dan pensanitasi.

Penelitian turut dilakukan terhadap artikel yang bertajuk '*Perancangan Aktiviti-Aktiviti Ekonomi Maritim Di Malaysia: Ke Arah Penerapan Konsep Pembangunan Lestari*' tulisan Nazery Khalid (2009). Kajian beliau memberi tumpuan kepada cabaran dan strategi pembangunan lestari dalam sektor maritim yang dilihat signifikan dengan ekonomi maritim di Malaysia. Kajian yang dilakukan oleh Omar Yaakob (2020), yang bertajuk '*Kelestarian Perkapalan untuk Dunia yang Lestari*' menjelaskan bahawa Kegiatan perkapalan merupakan aktiviti penting negara. Statistik menunjukkan lebih 90 peratus perdagangan antarabangsa Malaysia dieksport dan diimport melalui jalan laut. Di peringkat antarabangsa pula, dianggarkan sekitar 80 peratus perdagangan global diangkut menggunakan kapal.

Penulis-penulis lain seperti Hanizah, Aspar, Mohd Fazlie, Mohammad Raduan, Rusmawati, & Amaludin turut menulis tentang aspek yang sama. Perkara yang sering dibincangkan adalah topik berkaitan pelestarian ekonomi maritim sebagai sebagai warisan dalam tamadun Melayu tidak terhad kepada aktiviti perkapalan dan pelabuhan sahaja. Oleh yang demikian, ekonomi maritim perlu dipelihara demi sebuah penerusan dan kelangsungan kepada pemuliharaan harta negara untuk generasi kini dan akan datang.

## **SEJARAH AWAL KEGEMILANGAN EKONOMI MARITIM**

Ekonomi maritim merupakan kegiatan yang melibatkan laut, muara sungai dan pesisir pantai. Sejarah awal kemunculan ekonomi maritim di Alam Melayu adalah menerusi perdagangan yang dijalankan di pelabuhan yang mempunyai lokasi strategik sehingga menjadi pusat perdagangan dunia. Dalam catatan sejarah, telah wujud beberapa pelabuhan terpenting di Alam Melayu, antaranya ialah:

### **Pelabuhan Kedah Tua**

Kedah Tua atau Lembah Bujang merupakan satu kawasan yang meninggalkan tinggalan sejarah zaman protosejarah di Malaysia. Lokasi Kedah Tua yang strategik di antara Sungai Muda (Selatan) dan dan Sungai Sala (Utara) menjadikan Kedah Tua sebagai pusat pelabuhan entrepot yang terkemuka. Menurut Braddell (1989), Kedah Tua berfungsi sebagai pelabuhan terpenting sekitar awal abad ke-2M. Hal ini dibuktikan berdasarkan sumber penulisan dan sastera India menerusi syair-syair Tamil seperti *Pattinappalai* dan *Silappadikaram*.

---

Pelabuhan Kedah Tua sering dilawati oleh para pedagang dari Timur dan Barat secara berterusan dan bergantung kepada faktor pertukaran angin monsun. Berdasarkan kepada penemuan arkeologi menunjukkan bahawa para pedagang yang paling dominan di Pelabuhan Kedah Tua adalah pedagang dari China, Arab dan India. Hal ini dibuktikan dengan penemuan seramik-seramik, arca, prasasti dan monumen yang ditemui di Lembah Bujang (Nasha, Nazarudin, & Mokhtar, 2017).

Jika diteliti, perkembangan Kedah Tua sebagai sebuah pusat pelabuhan entrepot telah ditemui dalam catatan pengembara dari China, India dan Asia Barat melalui syair, puisi, prasasti, ensiklopedia, sejarah dinasti, catatan topografi dan juga catatan pelayaran. Kredibiliti catatan pedagang dan para pengembara asing secara umumnya adalah tinggi kerana pencatat merekodkan gambaran berdasarkan kepada perkara yang dilihat atau didengari. Walaupun gambaran yang diberikan datangnya dari sudut pandangan yang berbeza-beza, tetapi hampir semua gambaran adalah konsisten antara satu sama lain, kerana kesemuanya menekankan peranan Kedah Tua sebagai sebuah pelabuhan entrepot yang kaya (Braddel, 1989; Nasha, Nazarudin, & Mokhtar, 2017).

Selain itu, perkembangan Kedah Tua sebagai sebuah pusat perdagangan turut bergantung kepada persekitaran politik dan ekonomi dunia luar kerana persekitaran tersebut mempengaruhi jaringan pelayaran, permintaan terhadap komoditi, aliran keluar masuk komoditi, kestabilan politik dan sosioekonomi. Perkara tersebut merupakan faktor paling penting untuk menentukan jatuh bangunnya kota pelabuhan maritim seperti Kedah Tua. Pada abad ke-10M hingga ke-11M memperlihatkan jangka masa entrepot Kedah Tua mula bertapak sebagai salah sebuah pelabuhan terpenting di pesisir Selat Melaka.

Walau bagaimanapun, abad ke-11M hingga ke-13M dianggap sebagai zaman kemuncak perdagangan Kedah Tua disebabkan oleh dasar perdagangan China dan perkembangan empayar maritim. Pelabuhan Kedah Tua mengalami kemerosotan pada abad ke-14M kerana berlaku perubahan garis pantai sehingga kapal sukar untuk berlabuh di pesisir pantai Kedah Tua (Nasha, Nazarudin, & Mokhtar, 2017).

### **Pelabuhan Melaka**

Pada pertengahan abad ke-15, Melaka muncul sebagai pusat perdagangan antarabangsa. Tun Perak berusaha untuk menjadikan Melaka sebagai pusat perdagangan dan pelabuhan yang utama di rantau Kepulauan Melayu. Pengalaman sejarah yang berkaitan dengan kegiatan laut bukanlah perkara asing bagi masyarakat Melaka. Oleh yang demikian, masyarakat Melaka mempunyai kecenderungan yang tinggi dalam bidang perdagangan sama ada bagi golongan pemerintah dan rakyat (Gungwu, 1968).

Selain itu, Selat Melaka memainkan peranan yang penting kepada kegemilangan ekonomi maritim di Melaka. Hal ini kerana, Selat Melaka menjadi laluan perairan yang menghubungkan dunia Timur dan Barat (Wheatley, 1961). Pelabuhan Melaka menjadi pusat pengumpulan, penyaluran dan pertukaran barang dagangan melalui sistem entrepot. Jika diteliti, pelabuhan Melaka memiliki sistem pentadbiran yang sistematik di mana syahbandar bertanggungjawab untuk mengurus pelabuhan Melaka.

Winstedt dan De Jong (1956), menjelaskan bahawa pelbagai strategi dilaksanakan untuk menjadikan Melaka sebagai pelabuhan yang terkenal di dunia seperti pengawalan laluan perdagangan laut dan penguasaan kawasan-kawasan yang mempunyai potensi ekonomi bagi menjamin pendapatan negara serta memajukan pelabuhan. Di samping itu, laksamana diberikan tugas untuk menjaga keselamatan para pedagang daripada ancaman lanun. Laksamana dibantu oleh Orang Laut yang sentiasa meronda di laut dan memberi perlindungan kepada kapal-kapal pedagang yang datang ke Melaka. Secara tidak langsung, jaminan sedemikian telah menarik minat para pedagang ke Pelabuhan Melaka (Winstedt & De Jong, 1956).

Kegemilangan Pelabuhan Melaka turut dilihat menerusi industri perkapalan yang dijalankan oleh masyarakat. Kearifan masyarakat tempatan dalam pembinaan kapal tidak dapat dinafikan lagi. Hal ini adalah kerana penempatan masyarakat di sekitar laut menjadikan masyarakat mahir dalam selok-belok laut. Selain itu, jalinan hubungan dagang antara Melaka dengan para pedagang dari pelosok dunia menjadikan pelabuhan Melaka semakin maju. Contohnya kedatangan pedagang Ryukyu (Jepun)

menyemarakkan pelabuhan Melaka dengan membawa kapal-kapal besar dan barang dagangan seperti kain satin, pedang, bekas bunga, mangkuk dan kipas. Selain itu, Melaka bukan hanya sekadar pusat perdagangan dunia tetapi Melaka menjadi pusat penyebaran Islam dan ilmu pengetahuan di Alam Melayu. Kedatangan para pedagang yang terdiri daripada peniaga dan ulama turut menyumbang kepada keunggulan Melaka. Walau bagaimanapun, Pelabuhan Melaka merosot pada akhir abad ke-15 dan akhirnya telah dijajah oleh Portugis (Muhammad Yusoff, 1989).

## **KEPENTINGAN SELAT MELAKA KEPADA EKONOMI MARITIM**

Malaysia sebagai sebuah negara yang turut bergantung kepada aktiviti perdagangan antarabangsa dalam menjana pertumbuhan ekonomi. Kebanyakan aktiviti perdagangan di negara ini diangkut dengan menggunakan kaedah pengangkutan laut iaitu kapal. Ini menjadikan laluan komunikasi laut sebagai nadi perdagangan dan teras kepada kemakmuran ekonomi negara. Jika dilihat dari perspektif perdagangan antarabangsa, kepentingan Selat Melaka terserlah dengan melihat fungsinya sebagai laluan utama pengangkutan minyak dari Timur Tengah ke Asia Timur, terutamanya kepada dua kuasa ekonomi terulung rantau ini iaitu China dan Jepun (Mohd Fazlie, 2013).

Dari perspektif sejarah, sejak dari zaman dahulu lagi beberapa buah empayar telah menegakkan pusat dan wilayah pemerintahan mereka khasnya di sepanjang Selat Melaka yang pada satu ketika dahulu lagi dikenali sebagai 'laluan rempah'. Kepentingan laluan ini sebagai laluan maritim yang strategik telah menarik minat kuasa-kuasa besar seperti Eropah untuk menguasai laluan ini dan pelabuhan-pelabuhan di sepanjang perairannya (Mohd Fazlie, 2013). Selat Melaka di lihat amat penting kerana ianya merupakan sebahagian daripada ikatan hubungan maritim antarabangsa yang menghubungkan dunia Timur dan Barat. Selain itu, Selat Melaka juga telah menjadi pemangkin kepada perkembangan ekonomi, pembangunan perniagaan dan perdagangan di Asia (Nordin, 2008).

Lokasi yang strategik telah meletakkannya sebagai salah sebuah perairan penting dan mempunyai nilai yang kritikal kepada negara-negara pesisir dan negara dagangan antarabangsa (Mohd Fazlie, 2013). Tambahan pula, Selat Melaka tidak hanya kaya dengan sumber daya maritim sahaja, tetapi juga merupakan salah satu jalur pelayaran yang tertua dan tersibuk di dunia bagi lalu lintas kargo serta manusia antara wilayah Indo-Eropa dan wilayah lainnya di Asia serta Australia (Solvay Gerkey & Hans-Dieter Evers, 2011). Secara tidak langsung, Selat Melaka memberi kepentingan dan peluang yang besar untuk pembangunan serta pertumbuhan ekonomi maritim adalah seperti berikut:

### **Lokasi Strategik**

Dari pandangan sudut geografi, kedudukan Asia Tenggara adalah unik kerana ianya dikelilingi oleh sejumlah besar gugusan pulau dan persisiran pantai yang luas. Selat Melaka merupakan laluan perairan yang paling sibuk di dunia dan menjadi penghubung strategik perdagangan di antara Barat dan Timur. Ia juga merupakan jalan pintas bagi kapal dari Barat sekiranya hendak ke dunia Timur (Mohd Fazlie, 2013).

Selat ini juga merupakan wilayah penting bagi sumber arkeologi. Lokasi geografinya yang amat strategik di antara dua wilayah dan terlindung dari tiupan angin di antara pulau Sumatera dan Semenanjung Tanah Melayu telah memberikannya faedah dan kebaikan jika dibandingkan dengan wilayah yang terletak di kawasan yang menghadap Laut China Selatan (Solvay Gerkey & Hans-Dieter Evers, 2011). Pada masa yang sama, dengan wujudnya integrasi wilayah di Asia Tenggara terutama di gugusan kepulauan Melayu ke dalam dunia perdagangan dan kekayaan dari sumber hasil bumi dan permintaan yang tinggi dari luar telah meningkatkan lagi nilai ekonomi dan lokasi strategiknya.

Selain itu, kedudukannya yang strategik juga telah diperkukuhkan lagi dengan kehadiran dan pengawalan kuasa Eropah, iaitu Belanda di Melaka dan Inggeris di Pulau Pinang yang telah menguasai aktiviti perdagangan di wilayah ini (Nordin, 2008). Sehubungan itu juga, perkembangan pelabuhan dan kepesatannya berlaku lanjutan daripada munculnya penempatan di sepanjang muara sungai. Walaupun tidak semua bandar pelabuhan ini muncul sebagai pusat bandar utama, tetapi sebahagiannya berjaya

---

menjadi bandar pelabuhan entrepot atau bandar pelabuhan penting di wilayah ini yang berfungsi sebagai pusat pertukaran barangan (Noor Aziera, Mohd Faizal, Rawi, & Siti Nurul Izza, 2017).

### **Angin Monsun**

Kepentingan Selat Melaka kepada ekonomi maritim dan juga sebagai pusat perdagangan serta tempat tumpuan pelbagai bangsa seluruh dunia juga turut didorong oleh faktor tiupan angin monsun. Peniupan angin monsun dengan arah berbeza dalam musim yang berbeza, telah menjadikan Alam Melayu mempunyai kedudukan yang strategik sebagai wilayah persimpangan jalan laut antara dunia Barat dan Timur, serta dibantu pula oleh fenomena alam fizikal.

Sistem angin monsun yang bertiup dengan berbeza arah pada musim panas dan musim sejuk dan ketiadaan angin pada antara dua musim itu, telah membawa kapal daripada arah yang berbeza-beza. Ketika ketiadaan angin mereka terpaksa tinggal di pelabuhan dalam tempoh yang lama. Semasa beberapa bulan berlabuh telah memberi peluang kepada pedagang daripada kedua-dua wilayah dunia itu untuk memperdagangkan barang dagangan masing-masing. Ini ditambah lagi pedagang-pedagang dari Alam Melayu sendiri yang membawa pelbagai hasil tempatan wilayah untuk didagangkan (Hashim Musa, 2014). Perubahan arah serta tiupan angin monsun ini turut dilihat sebagai faktor yang menyatukan para pedagang dari Lautan Hindi, Gugusan Kepulauan Melayu dan Tanah Besar China (Noor Aziera, Mohd Faizal, Rawi, & Siti Nurul Izza, 2017).

### **Kecekapan Pentadbiran dan Pemerintahan**

Sejarah telah membuktikan bahawa satu bentuk sistem pentadbiran pelabuhan yang baik telah wujud sejak zaman kegemilangan kesultanan Melaka pada abad ke-15 sehingga Melaka muncul sebagai sebuah kerajaan maritim yang utama pada ketika itu (Wan Ahmad Fauzi, 2017). Kepentingan Selat Melaka kepada pembangunan ekonomi maritim dan juga sebagai pusat perdagangan serta tempat tumpuan pelbagai bangsa seluruh dunia adalah berkait rapat dengan kecekapan pentadbiran dan pemerintahan yang dilaksanakan oleh pemerintah Kesultanan Melayu Melaka pada ketika itu.

Pada zaman keagungan Kesultanan Melayu Melaka, telah lahir dua buah undang-undang yang menjadi pegangan atau panduan untuk mengendalikan masyarakat Melaka yang semakin bersifat majmuk. Kedua-dua undang-undang ini berasaskan kepada peraturan Adat Temenggung yang terdiri daripada satu adat (peraturan) di darat yang dikenali sebagai Hukum Kanun Melaka dan yang kedua ialah adat (peraturan) di laut yang dikenali sebagai Undang-Undang Laut Melaka (Ahmad Jelani, t.th).

Ketika pemerintahan Sultan Muhammad Shah (1424 hingga 1444 Masihi) Hukum Kanun Melaka mula disusun dan ditambah baik dari semasa ke semasa sehingga abad ke-19 Masihi. Peruntukan Hukum Kanun Melaka terdiri daripada undang-undang perlembagaan, jenayah, tanah, perhambaan, kontrak, perwakilan, keluarga, laut dan Islam. Undang-undang Islam pula mengandungi hukum jual beli, tatacara pengadilan, hukum qisas dan hukum jenayah Islam atau hudud. Manakala Undang-undang Laut Melaka pula, telah disusun oleh beberapa orang nakhoda terkenal di Melaka dan telah diperkenankan oleh Sultan Mahmud Shah (1488-1511M) sebagai undang-undang yang berkuat kuasa di laut dan di atas perahu ketika belayar (Ahmad Jelani, t.th).

Hukum Kanun Melaka dan Undang-undang Laut Melaka bukan hanya berkuat kuasa di Kota Melaka bahkan semua jajahan takluk dan negeri di bawah perlindungan Kerajaan Kesultanan Melayu Melaka. Kedua-dua undang-undang ini, terus digunakan oleh kerajaan Melayu lainnya setelah runtuhnya kerajaan Melaka, termasuklah oleh kerajaan Patani dan Gowa di Sulawesi. Pemerintahan Empayar Kesultanan Melayu Melaka ini, meliputi hampir semua wilayah Semenanjung Tanah Melayu dan bahagian pesisir pantai Pulau Sumatera. Oleh kerana wujudnya struktur yang memenuhi syarat sebuah pemerintahan, maka tidak boleh dinafikan bahawa Kerajaan Kesultanan Melayu Melaka adalah sebuah kesultanan atau kerajaan yang berdaulat (Wan Ahmad Fauzi, 2017).

Empayar Kesultanan ini telah mencapai era kegemilangannya ketika pemerintahan Sultan Muzaffar Shah, Sultan Mansur Shah dan Sultan Alauddin Riayat Shah. Pada ketika ini aktiviti perdagangan di

Melaka amat maju apabila pelabuhannya menjadi pelabuhan yang terkenal dan disinggahi oleh ramai pedagang dari pelbagai pelosok dunia. Terdapat catatan yang menyatakan, ketika pemerintahan Sultan Alauddin Riayat Shah, Melaka amat terkenal sehingga dikunjungi lebih kurang 40 ribu orang daripada pelbagai bangsa dari seluruh dunia (Abd Aziz & Farrah Wahida, 2020).

Selain itu juga, terdapat pelbagai faktor yang menyumbang kepada kebangkitan Melaka sebagai kuasa besar perdagangan dunia, antaranya ialah kecekapan pembesarnya amat menyumbang kepada kemajuan empayar ini. Bendahara Tun Perak dikenali sebagai seorang pembesar yang pintar dan serba boleh dalam membantu pemerintahan sultan. Di bawah pentadbirannya sebagai Bendahara, keluasan empayar Melaka semakin luas sehingga beliau dianggap sebagai “Pembina Empayar”. Peluasan jajahan takluk Melaka yang merangkumi negeri-negeri di pesisir kiri dan kanan Selat Melaka membolehkan empayar ini mengawal perdagangan di Selat Melaka dan menyebarkan agama Islam (Abd Aziz & Farrah Wahida, 2020).

Pengaruh agama Islam yang diterapkan dalam penggubalan sistem perundangan, kesenian, kesusasteraan dan pendidikan di samping sistem pentadbiran yang cekap serta nilai kepimpinan sultan juga menjadi faktor kepada kecemerlangan empayar ini. Sehubungan itu, pengurusan dan pentadbiran negeri yang cekap serta berfungsi dengan baik juga membantu sehingga ianya berjaya mencapai taraf intrepot dan pelabuhan terkaya di dunia. Kejayaan pengurusan pelabuhan ini turut dibantu oleh peranan Temenggong, Laksamana, Shahbandar, Orang Laut dan Undang-Undang Laut Melaka (Wan Ahmad Fauzi, 2017).

Kelangsungan aktiviti perdagangan bertaraf dunia melalui maritim sebagai kegiatan ekonomi utama Kesultanan Melayu Melaka secara terkawal, bukan sahaja berpusat di Pelabuhan Melaka, bahkan pelabuhan lain sepanjang Laut Melayu dan penguatkuasaan Undang-Undang Laut membuktikan betapa efisiennya tatacara pengurusan pelabuhan dan perdagangan (Wan Ahmad Fauzi, 2017).

## **TRANSFORMASI EKONOMI MARITIM ERA KONTEMPORARI**

Malaysia merupakan sebuah negara yang kaya dengan peninggalan warisan ekonomi maritim ketika pelabuhan Melaka muncul sebagai pelabuhan antarabangsa pada abad ke-15. Dalam era globalisasi kini, Malaysia telah tergolong dalam kalangan negara-negara maritim utama di dunia. Aktiviti perkapalan adalah komponen penting di dalam sektor maritim bagi perdagangan global. Pada zaman ini, industri perkapalan dipengaruhi oleh pelbagai faktor seperti ekonomi, politik, dagangan dan sokongan pembangunan infrastruktur seperti pelabuhan dan logistik (Aspar, 2016). Kewujudan kapal-kapal dagang membolehkan pelbagai jenis produk, barangan dan bahan-bahan mentah di angkut dalam kuantiti yang banyak merentasi lautan luas pada jarak jauh dengan kos yang berpatutan dan efektif.

Perubahan pada struktur dan teknologi dalam pengangkutan laut sedikit sebanyak menyumbang kepada perkembangan dan pertumbuhan ekonomi maritim. Perubahan pada jenis kapal yang digunapakai sesuai dengan perkembangan semasa. Bahkan, penggunaan teknologi moden menjadikan sistem pengangkutan laut kini sebagai salah satu alternatif perhubungan yang mempunyai nilai penghasilan dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi negara. Fungsi pengangkutan laut di dalam proses pengangkutan dan pemindahan barangan dari satu tempat ke satu tempat yang lain menjadikan peranannya di dalam hal ehwal perdagangan antarabangsa sesuatu yang signifikan. Sekaligus, menjadikan pengangkutan laut sebagai lubuk yang berpotensi tinggi dalam meningkatkan sumber ekonomi negara (Aspar, 2016).

Oleh yang demikian, transformasi ekonomi maritim telah digariskan dalam Rancangan Malaysia ke sepuluh (RMK-10) agar sejajar dengan aspirasi Malaysia untuk muncul sebagai sebuah negara maju. Infrastruktur maritim dinaik taraf untuk memastikan pelabuhan Malaysia berdaya saing. Ini termasuk membelanjakan kira-kira RM1 bilion untuk kerja-kerja pendalaman di alur pelayaran bagi memenuhi keperluan kapal yang lebih besar (Nazrey, 2009).

Di samping itu, kerja menaik taraf Pelabuhan Barat di Pelabuhan Klang, Selangor dan Pelabuhan Tanjung Pelepas, Johor turut dilaksanakan untuk menyediakan keupayaan tambahan bagi aktiviti import dan eksport barangan. Secara tidak langsung, usaha transformasi yang dilakukan membuahkan hasil

---

apabila Pelabuhan Klang dan Pelabuhan Tanjung Pelepas kini merupakan antara 20 pelabuhan pengendali kontena terbesar di dunia (Nazrey, 2009).

Selain itu, ekonomi maritim tidak hanya tertumpu di pelabuhan dan perkapalan sahaja. Pada era kontemporari, pelancongan maritim dan rekreasi marin turut menyumbang kepada aktiviti ekonomi maritim di Malaysia. Aktiviti yang begitu sinonim dengan masyarakat di Malaysia ialah *scuba* dan *snorkelling* dengan meneroka kehidupan di alam marin terutamanya spesies-spesies batu karang dan pelbagai hidupan laut yang lain. Di samping itu, aktiviti *turtle watching* turut dikomersialkan oleh Kementerian Kebudayaan dan Pelancongan Malaysia bagi memperkasakan lagi pelancongan maritim (Mohammad Raduan, Rusmawati, & Amaludin, 2000).

Pada era globalisasi dan permodenan teknologi yang canggih telah membawa transformasi kepada ekonomi maritim. Penggunaan RADAR atau *Automatic Identification System (AIS)* digunakan bagi memantau pergerakan kapal dan keadaan disekitarnya serta menjadikan operasi pengangkutan laut lebih efisien, terjamin dan teratur. Seiring masa dan arus permodenan, struktur perkapalan yang digunakan pada masa kini lebih mampan dan berkemampuan untuk menempuh perjalanan yang lebih jauh. Walau bagaimanapun, dalam mengejar arus kemodenan, ekonomi maritim perlu dikendali dan diuruskan berlandaskan falsafah mesra alam bagi memastikan sumber warisan peninggalan ini terpelihara.

## **PELESTARIAN EKONOMI MARITIM ERA KONTEMPORARI**

Malaysia tidak terkecuali dalam menghadapi pelbagai bentuk ancaman bukan tradisional yang boleh mengancam keselamatan dan kedaulatan negara termasuklah pengeksploitasi sumber laut secara berlebihan, pencemaran marin, pencerobohan kedaulatan maritim negara serta keselamatan laluan perkapalan (Azrul Nor Fadzilah & Hanizah Idris, 2007). Oleh yang demikian, pelestarian ekonomi maritim perlu dilaksanakan bagi menjamin kestabilan pembangunan ekonomi yang mampan dan berterusan. Jika diteliti, keputusan yang dicapai dalam Persidangan Ketiga Konvensyen Undang-Undang Laut Bangsa-Bangsa Bersatu pada tahun 1982 mengenai perluasan sempadan maritim sehingga 200 batu nautika telah menjadi cabaran utama yang perlu ditangani dengan bijak oleh Malaysia (Lim & Nor Hasni, 2020).

Secara teorinya, pertumbuhan ekonomi dan pengurusan persekitaran laut berkait rapat antara satu sama lain dan perlu diseimbangkan untuk mencapai kelestarian ekonomi maritim. Hal ini kerana, sekiranya berlaku ancaman di perairan laut akan menjejaskan keselamatan dan ekonomi negara. Tambahan pula, pembangunan kelestarian lautan termaktub di bawah Matlamat Pembangunan Lestari 14, yang bertujuan untuk memelihara dan mengguna secara mampan sumber lautan dan marin bagi pembangunan lestari.

Pada tahun 2020, sektor laut Malaysia tidak terkecuali berdepan dengan cabaran global seperti mengekalkan jaminan keselamatan makanan, penjana tenaga yang bersih, pemanasan global, perubahan iklim dan penciptaan peluang pekerjaan. Oleh itu, Malaysia berusaha bagi mengatasi cabaran tersebut dengan menerapkan aspek inovasi bagi pelestarian ekonomi laut secara berterusan. Inovasi ini meliputi pembangunan sektor perikanan dan akuakultur, menambah baik pengurusan pelabuhan dan perkapalan, eksplorasi gas, minyak dan mineral serta pembaharuan tenaga laut yang dilihat berpotensi bagi menggantikan sumber tenaga konvensional (tenaga ombak dan tenaga pasang surut). Pelestarian ekonomi maritim juga mengambil kira Revolusi Perindustrian Keempat (Industri 4.0) dengan melibatkan teknologi automasi bagi memberi nafas baru kepada sektor laut seiring dengan transformasi digital (Astro Awani, 2020).

Selain itu, pelbagai mekanisme telah dilaksanakan untuk mempertingkatkan lagi peranan pelabuhan agar selari dengan matlamat kerajaan untuk menjadikan Malaysia sebagai sebuah negara maritim. Hal ini kerana hampir 95 peratus daripada barangan Malaysia diekspor melalui pelabuhan yang menyumbang kepada ekonomi negara. Pelestarian pelabuhan ini meliputi pentadbiran, infrastruktur dan perkhidmatan (Hanizah, 1998). Pelabuhan Klang merupakan sebuah platform maritim yang penting. Faktor lokasi dan pembangunan Pelabuhan Klang sebagai hab pengendalian kontena dunia telah



menyumbang kepada penglibatan Malaysia di dalam industri perdagangan maritim dan pengangkutan dunia.

Pada era kontemporari, Pelabuhan Klang telah dinaik taraf dengan menawarkan pelbagai perkhidmatan maritim untuk melengkapkan aktiviti perkapalan dan penjanaan kargo bagi pelestarian ekonomi maritim. Di samping itu, Lembaga Pelabuhan Klang (LPK) memberi fokus ke atas penyelidikan dan pembangunan serta inovasi terhadap produktiviti dan keberkesanan kos di dalam bidang teknologi maklumat, amalan tadbir urus terbaik, menambah baik operasi zon bebas, amalan teknologi hijau dan mesra alam (Lembaga Pelabuhan Kelang, 2016). LPK memainkan peranan penting bagi mempromosikan dan membangunkan Pelabuhan Klang sebagai hab maritim dan logistik di rantau Asia (Port Klang Malaysia, 2018).

Sehingga kini, Malaysia memiliki tujuh pelabuhan persekutuan utama iaitu Pelabuhan Klang, Pelabuhan Johor, Pelabuhan Tanjung Pelepas, Pelabuhan Kuantan, Pelabuhan Pulau Pinang, Pelabuhan Bintulu dan Pelabuhan Kemaman (SME Corp Malaysia, 2018). Pelabuhan Klang merupakan pelabuhan kontena yang paling sibuk di Malaysia diikuti oleh Pelabuhan Tanjung Pelepas. Kedua-dua pelabuhan ini berupaya mengendalikan 12.060 juta TEU (Pelabuhan Klang) dan 8.330 juta TEU (Tanjung Pelepas) kontena setahun (Suffian A. Bakar, 2018).

Pentadbiran pelabuhan yang bersistematik dan progresif amat penting dalam memastikan aktiviti maritim berjalan dengan lancar. Lembaga Pelabuhan telah diwujudkan untuk mentadbir pelabuhan-pelabuhan utama negara. Pentadbiran pelabuhan ini tertakluk di bawah akta pelabuhan (Kementerian Pengangkutan Malaysia, 2021a) sebagaimana yang ditunjukkan dalam jadual 1 di bawah:

**Jadual 1 : Pentadbiran dan Akta Pelabuhan Persekutuan**

<b>Pelabuhan Persekutuan</b>	<b>Pihak Berkuasa Pelabuhan</b>	<b>Akta</b>
Pelabuhan Pulau Pinang	Suruhanjaya Pelabuhan Pulau Pinang	Akta Suruhanjaya Pulau Pinang 1955
Jeti Teluk Ewa	Suruhanjaya Pelabuhan Pulau Pinang (Teluk Ewa)	
Pelabuhan Klang	Lembaga Pelabuhan Klang	Akta Lembaga Pelabuhan 1963
Pelabuhan Tanjung Bruas	Lembaga Pelabuhan Melaka	
Pelabuhan Kuantan	Lembaga Pelabuhan Kuantan	
Pelabuhan Kemaman	Lembaga Pelabuhan Kemaman	
Pelabuhan Johor (Pasar Gudang)	Lembaga Pelabuhan Johor	
Pelabuhan Tanjung Pelepas		
Pelabuhan Bintulu	Lembaga Pelabuhan Bintulu	Akta Lembaga Pelabuhan Bintulu 1981
Pelabuhan Labuan	Lembaga Pelabuhan Labuan	

Sumber: Portal Rasmi Kementerian Pengangkutan Malaysia

Akta-akta pelabuhan ini memberi kuasa dan fungsi kepada pihak berkuasa pelabuhan untuk mentadbir dan menguruskan pelabuhan-pelabuhan ini. Pentadbiran pelabuhan menjadi lebih teratur setelah diletakkan di bawah pengurusan pihak berkuasa pelabuhan (Hanizah, 1998).

Operasi pelabuhan utama ini pula telah diswastakan kepada operator yang dilantik sebagaimana ditunjukkan dalam jadual 2 di bawah:

**Jadual 2: Operator Pelabuhan Persekutuan Malaysia**

<b>Pelabuhan Persekutuan</b>	<b>Operator Pelabuhan</b>
Pelabuhan Pulau Pinang	Penang Port Sdn Bhd
Jeti Teluk Ewa	Keda Cement Jetty Sdn Bhd
Pelabuhan Klang:	
Pelabuhan Utara dan Selatan	Northport (Malaysia) Berhad
Pelabuhan Barat	Westports Malaysia Sdn Bhd
Pelabuhan Tanjung Bruas, Melaka	Tanjung Bruas Port Sdn Bhd
Pelabuhan Kuantan, Pahang	Kuantan Port Consortium Sdn Bhd
Pelabuhan Kemaman, Terengganu	Konsortium Pelabuhan Kemaman Sdn Bhd
Pelabuhan Johor (Pasar Gudang)	Johor Port Sdn Bhd
Pelabuhan Tanjung Pelepas	Pelabuhan Tanjung Pelepas Sdn Bhd
Pelabuhan Bintulu	Bintulu Port Sdn Bhd

Sumber: Portal Rasmi Kementerian Pengangkutan Malaysia

Berdasarkan jadual-jadual di atas, dapat diperhatikan pentadbiran dan operasi pelabuhan telah diasingkan bagi memastikan pelabuhan-pelabuhan di Malaysia dapat diuruskan dengan lebih cekap. Secara umumnya, pihak berkuasa pelabuhan bertanggungjawab dalam mengawal selia aktiviti dan operasi yang dilakukan oleh operator pelabuhan yang dilantik. Operasi pelabuhan sepenuhnya berada di bawah operator pelabuhan.

Penswastaan dan pengkorporatan pelabuhan telah merencanakan lagi pelestarian ekonomi maritim melalui aktiviti di laluan perdagangan Selat Melaka. Contohnya, penswastaan dan pengkorporatan Pelabuhan Klang telah membahagikan perkhidmatan dan kemudahan pelabuhan ini kepada tiga entiti yang berbeza. Pembahagian ini telah mempertingkatkan peranan Lembaga Pelabuhan Klang sebagai pemudah cara, pengawal selia, dan tuan tanah. Kemudahan-kemudahan dan perkhidmatan-perkhidmatan di Pelabuhan Klang kini setanding dengan pelabuhan-pelabuhan bertaraf dunia. Pelabuhan ini telah menjalin hubungan perdagangan dengan lebih 120 negara dan berurusan dengan lebih 500 pelabuhan seluruh dunia. Lokasinya yang ideal menjadikan pelabuhan sebagai pelabuhan persinggahan yang pertama bagi kapal-kapal yang menuju arah ke timur dan singgahan akhir bagi kapal-kapal menuju ke barat untuk laluan dagangan Timur Jauh Eropah (Port Klang Malaysia, 2018).

Pelestarian ekonomi maritim juga meliputi pemuliharaan dan pemeliharaan kekayaan alam semula jadi negara dalam memastikan ekosistem sedia ada terpelihara serta dilindungi selari dengan matlamat Model Ekonomi Baru. Di Malaysia, Kawasan Perlindungan Marin atau Taman Laut merupakan satu tarikan utama pelancong dalam sektor pelancongan maritim. Oleh itu, penguatkuasaan yang ketat serta amalan pengurusan yang mampan dilaksanakan menerusi Kementerian Sumber Asli dan Alam Sekitar (Hanizah, 1998). Pelestarian ini dilaksana secara bersepadu dengan mengukuhkan pengurusan dan perlindungan sumber biodiversiti marin di Taman Laut. Selain itu, mewartakan Taman Laut dan mengemaskan sistem pengurusan data serta peningkatan fasiliti akan merencanakan lagi pelestarian ekonomi maritim di Malaysia.

Selain itu, pengkaji UTM juga sedang membangunkan sistem pemantauan pelepasan GHG di pelabuhan dan di perairan Malaysia menggunakan kaedah Sistem Pengenalalan Automatik (AIS). Malaysia juga telah menandatangani *Ballast Water Convention* (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments) pada tahun 2004. Secara tidak langsung membantu perairan Malaysia menjadi lebih selamat dan terpelihara dari pencemaran laut. Di samping itu, dapat

membantu Malaysia mempertahankan industri perkapalan negara agar tidak terlalu terbebani dengan peraturan dan undang-undang antarabangsa yang terlalu ketat (Omar, 2020)

Hasil kajian mendapati bahawa ekonomi maritim merupakan penyumbang yang signifikan dalam memperkukuhkan industri maritim dan menjadi teras kemakmuran ekonomi Malaysia. Oleh itu, kelestarian ekonomi maritim era kontemporari perlu diperkasakan bagi memastikan sektor maritim kekal utuh di persada antarabangsa. Pembangunan lestari bukanlah satu matlamat yang boleh dicapai secara terencil tanpa menuntut komitmen pelbagai pihak. Penglibatan dan kerjasama semua pihak amat diperlukan bagi menjamin kelestarian ekonomi maritim terus dipelihara dan menjadi aspirasi utama dalam perancangan aktiviti-aktiviti sektor maritim yang menjamin generasi akan datang.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan perbincangan di atas dapatlah dirumuskan bahawa aktiviti ekonomi berbentuk maritim di Malaysia ini telah bermula sejak dahulu lagi. Sejarah telah membuktikan bahawa Alam Melayu sebelum kedatangan penjajahan Barat telah menjalankan kegiatan perdagangan maritim yang pesat pada ketika itu. Selain itu, Malaysia juga kaya dengan peninggalan warisan ekonomi maritim yang unggul pada abad ke-15, ketika pelabuhan Melaka muncul sebagai pelabuhan antarabangsa. Kemunculan pelabuhan Klang dan Pelabuhan Tanjung Pelepas sebagai 20 pelabuhan pengendali kontena terbesar di dunia menjadi bukti bahawa ekonomi maritim mempunyai nilai strategik yang menyumbang kepada pendapatan negara.

Antara faktor yang menyumbang kepada kegemilangan ekonomi maritim di Alam Melayu pada ketika itu ialah pelabuhan yang mempunyai lokasi strategik sehingga menjadi pusat perdagangan dunia iaitu Pelabuhan Kedah Tua dan Pelabuhan Melaka. Selain itu, Selat Melaka juga turut memainkan peranannya yang tersendiri, kerana ianya merupakan sebahagian daripada ikatan perhubungan maritim antarabangsa yang menghubungkan dunia Timur dan Barat. Kepentingannya sebagai jalan air dan laluan perdagangan antara China dan India serta wilayah disekitarnya telah diketahui sejak zaman lampau lagi.

Justeru itu dapat dilihat bahawa kegiatan ekonomi maritim telah memperkukuhkan industri maritim dan menjadi teras kemakmuran ekonomi Malaysia. Kebanyakan aktiviti perdagangan di negara ini diangkut dengan menggunakan kaedah pengangkutan laut dan menjadikan laluan komunikasi laut sebagai nadi perdagangan dan teras kepada kemakmuran ekonomi negara. Kelestarian ekonomi maritim era kontemporari perlu diperkasakan bagi memastikan sektor maritim kekal utuh di persada antarabangsa. Oleh yang demikian, ekonomi maritim merupakan satu warisan masyarakat Melayu tradisi yang kekal sehingga kini dalam pelbagai sektor secara relatifnya komprehensif dan tidak terhad kepada industri perkapalan sahaja.

Kajian ini adalah penting dalam memberi sumbangan ilmu dalam bidang ekonomi maritim yang dilihat mampu menjana pertumbuhan dan pembangunan ekonomi Malaysia. Tambahan pula, ekonomi maritim tidak terhad kepada perkapalan dan pelabuhan sahaja. Bahkan, pelancongan maritim dan rekreasi marin turut menyumbang kepada aktiviti ekonomi maritim di Malaysia pada era kontemporari. Secara tidak langsung dapat difahami bahawa ilmu berkaitan ekonomi maritim ini begitu luas dalam pelbagai bidang yang masih kurang diberi tumpuan oleh para sarjana pada masa kini. Hal ini kerana ekonomi diperkasakan bagi memastikan sektor maritim kekal utuh di persada antarabangsa.

## **RUJUKAN**

Abd Aziz, A., & Farrah Wahida, M. (2020). Keruntuhan Kerajaan Kesultanan Melayu Melaka Menurut Teori Kitaran Ibnu Khaldun. *Jurnal Tuah*, 1-23.

Ahmad Jelani, H. (t.th). *Undang-undang Laut Melayu: Undang-Undang Perahu dan Undang-Undang Belayar*. <http://www.jmm.gov.my/>.

- Aspar, M. (2016). Kepentingan Pengakutan Laut: Penghubung Dagangan Negara ke Peringkat Global. *Simposium Majlis Ilmu*.
- Astro Awani. (2020, Jun 7). Didapatkan dari <https://www.astroawani.com/berita-malaysia/inovasi-untuk-kelestarian-laut-246015>
- Azrul Nor Fadzilah & Hanizah Idris. (2007). Perubahan Peranan Tentera Laut dan Agensi-Agensi Penguatkuasaan Maritim Lain di Malaysia dalam Mengawal Perairan Negara Pada Abad Ke-21. *Journal of Southeast Asian Studies (JATI)*, 107-129.
- Braddell, R. (1989). An Introduction To The Study Of Ancient Times In The Malay Peninsula And The Straits Of Malacca. (continued). *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, 146-212.
- Gungwu, W. (1968). The First Three Rulers of Malacca. *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, 11-22.
- Hanizah, I. (1998). Kepentingan untuk Mempertingkatkan Peranan Pelabuhan-Pelabuhan di Malaysia dalam Abad Ke-21. *Journal Of Southeast Asian Studies (JATI)*, 97-107.
- Hashim Musa, R. C. (2014). Sejarah Ringkas Warisan Perkapalan Tradisional Melayu. *International Journal of the Malay World and Civilisation (IMAN)*, 31-42.
- Izyan Munirah Mohd Zaideen. (2021, Febuari 10). Ekonomi Maritim Imbangi Penggunaan Sumber Laut. Didapatkan dari Berita Harian Online: <https://www.bharian.com.my>
- Izyan Munirah Mohd Zaideen. (2021, April 04). *Kestabilan Maritim Teras Kemakmuran Ekonomi*. Didapatkan dari Berita Harian Online: <https://www.bharian.com.my>
- Kementerian Pengangkutan Malaysia. ( 2021a, Januari 18). *KemePentadbiran & Pembangunan Pelabuhan*. . Didapatkan dari <https://www.mot.gov.my/my/maritime/infrastructure/development-administration-of-ports>
- Lembaga Pelabuhan Kelang. (2016). *Port Klang Strategically Poised To Be Asia's Preferred Logistic Hub*. Kelang: Lembaga Pelabuhan Kelang. Didapatkan dari <https://www.pka.gov.my/index.php/en/download/category/66-2016>
- Lim, D. D., & Nor Hasni, O. (2020). Kawasan Perlindungan Marin di Malaysia: Ke Arah Penerapan Konsep Pembangunan Mampan. *Journal of Tourism, Hospitality and Environment Management (JTHERM)*, 50-66.
- Mohammad Raduan, M., Rusmawati, M., & Amaludin, B. (2000). Pelancongan Maritim di Malaysia: Satu Tinjauan. *Journal Of Southeast Asian Studies (JATI)*, 163-188.
- Mohd Fazlie, M. (2013, Mei 01). Mempertahankan Kedaulatan Maritim Selat Melaka. *Majalah Samudera*.
- Muhammad Yusoff, H. (1989). *Kesultanan Melayu Melaka : kajian beberapa aspek tentang Melaka pada abad ke-15 dan abad ke-16 dalam sejarah Malaysia*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Nasha, R. K., Nazarudin, Z., & Mokhtar, S. (2017). Kedah Tua: Satu Cerakinan Sumber India. *Jurnal Arkeologi Malaysia*, 11-19.
- Nazrey, K. (2009). Perancangan Aktiviti-Aktiviti Ekonomi Maritim Di Malaysia: Ke Arah Penerapan Konsep Pembangunan Lestari. *JATI- Journal Of Southeast Asian Studies*, 77-88.
-

- Noor Aziera , M., Mohd Faizal, P.R., Rawi, N., & Siti Nurul Izza, H. (2017). Kepelbagaian Dan Kesepaduan Etnik Di Malaysia Menurut Islam. *Sains Insani*, 88-97.
- Nordin, H. (2008). Geografi dan Perdagangan: Kepentingan Selat Melaka kepada Perdagangan Dunia, Asia dan Dunia Melayu 1700-1800. *Akademia*, 3-26.
- Omar, Y. (2020, 10 4). *NEWSHUB*. (UTM) Didapatkan 9 27, 2021, daripada <https://news.utm.my/ms/2020/10/kelestarian-perkapalan-untuk-dunia-yang-lestari/>
- Port Klang Malaysia. (2018, Januari 18). *Port Klang Authority - Latar Belakang*. Didapatkan dari Port Klang Malaysia website: <https://www.pka.gov.my/>: [www.pka.gov.my/index.php/ms/about-us/port-klang-authority/background](http://www.pka.gov.my/index.php/ms/about-us/port-klang-authority/background)
- Solvay Gerkey & Hans-Dieter Evers. (2011). Selat Melaka: Jalur Sempit Perdagangan Dunia. *Akademika* , 81(1), 5-14.
- Suffian A. Bakar. (2018, Januari 18). *Saingan kuasai laluan Selat Melaka semakin sengit*. Didapatkan dari Berita Harian Online: <https://www.bharian.com.my/bisnes/lain-lain/2018/05/420823/saingan-kuasai-laluan-selat-melaka-semakin-sengit>
- Wan Ahmad Fauzi, W. H. (2017, Februari 26). Kanun Melaka Perlembagaan Tanah Melayu. *Berita Harian Online*, hlm. <https://www.bharian.com.my/kolumnis/2017/02/253114/kanun-melaka-perlembagaan-tanah-melayu>.
- Wheatley, P. (1961). *The Golden Khersonese: studies in the historical geography of the Malay Peninsula before A.D. 1500*. Kuala Lumpur: University of Malaya Press.
- Winstedt, R., & De Jong, D. P. (1956). The Maritime Laws of Malacca. *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, 22-59.
- Zaideen, I. M. (2021). *Ekonomi Maritim Imbangi Penggunaan Sumber Laut*. Berita Harian Online. Didapatkan 9 27, 2021, daripada <https://www.bharian.com.my> Chen, S. J., & Chen, S. M. (2007). Fuzzy risk analysis based on the ranking of generalized trapezoidal fuzzy numbers. *Applied Intelligence*, 26(1), 1-11.
-