

**TOPONIM KEPULAUAN LAUT CHINA SELATAN:
SATU PEMERHATIAN AWAL MENGENAI
ISTILAHNYA DALAM SUMBER SEJARAH
*TOPONYMS OF THE SOUTH CHINA SEA: A PRELIMINARY
OBSERVATION ON THEIR TERMINOLOGY
IN HISTORICAL SOURCES***

AMY AZUAN ABDULLAH

*Pusat Penataran Ilmu dan Bahasa,
Jalan UMS, Universiti Malaysia Sabah, 88400, Kota Kinabalu, Sabah, Malaysia*

Corresponding author: amyaz_abd@ums.edu.my

Tarikh dihantar: 12 Oktober 2023 | Tarikh diterima: 12 November 2023 | Tarikh diterbitkan: 31 Disember 2023

DOI: <https://doi.org/10.51200/ejk.v29i.2457>

ABSTRAK Laut China Selatan (LCS) mencakupi ruang wilayah daratan serta kelautan beberapa negara pesisir di Asia Tenggara seperti Malaysia, Vietnam, Filipina dan Brunei. Berdasarkan susur masa era tradisional hingga moden, istilah LCS ini secara rasmi digunakan sebelum tempoh Perang Dunia Kedua (PDII). Sebelumnya, LCS yang dikenali pada era moden menggunakan istilah pelbagai merujuk kepada sumber sejarah Barat, China dan Tempatan. Kedinamikan ini merupakan satu elemen yang penting untuk menerangkan sejarah LCS secara komprehensif dan tidak terikat dengan satu perspektif atau sumber sahaja. Antara objektif yang ingin dicapai melalui makalah ini adalah, menjelaskan tentang penggunaan istilah atau toponim LCS berdasarkan sumber Barat, China dan Tempatan. Kedua, menganalisa faktor dan hujah tertentu penggunaan istilah LCS sebagai pencerahan terhadap sejarah LCS dan hubung kaitnya dengan kuasa tradisional China dan Barat. Kajian ini disempurnakan dengan menggunakan kaedah kualitatif iaitu mengumpul dan menganalisis sumber primer serta sekunder melalui peta-peta awal dan laporan. Kajian mendapati bahawa, pelayaran dan perdagangan secara langsung dan tidak langsung telah mempengaruhi penggunaan istilah LCS berdasarkan sumber sejarah yang pelbagai. Walau bagaimanapun, istilah ini tidak mempunyai hubung kait dengan isu ‘pemilikan’ kuasa-kuasa tertentu di rantau Asia. Kajian lanjut berdasarkan manuskrip tradisional dari sumber Tempatan, Arab, China dan Barat perlu diperluaskan dan diseimbangkan dengan sumber asing yang lain seperti Taiwan dan Jepun bagi memperkaya kefahaman mengenai istilah atau toponim LCS.

Kata kunci: Laut China Selatan, toponim, sumber sejarah, Asia Tenggara.

ABSTRACT *The South China Sea (SCS) covers the land and sea area of several coastal countries in Southeast Asia such as Malaysia, Vietnam, the Philippines and Brunei. Based on the timeline of the traditional to the modern era, the term SCS was officially used before the Second World War (WWII) period. Previously, the SCS known in the modern era used various terms referring to Western, Chinese, and Local historical sources. This dynamism is an important element in explaining the history of SCS comprehensively and not bound to one perspective or source only. Among the objectives to be achieved through this paper is to explain the use of SCS terms or toponyms based on Western, Chinese, and Local sources. Second, analyze the specific factors and arguments for the use of the term SCS as an enlightenment on the history of SCS and its connection with the traditional power of China and the West. This study was completed by using a qualitative method that is to collect and analyze primary and secondary sources through preliminary maps and reports. The study found that navigation and trade, directly and indirectly, influenced the use of the term SCS based on diverse historical sources. However, this term has no connection with the issue of 'ownership' of certain powers in the Asian region. Further studies based on traditional manuscripts from Local, Arabic, Chinese and Western sources need to be expanded and balanced with other foreign sources such as Taiwan and Japan to enrich the understanding of SCS terms or toponyms.*

Keywords: *South China Sea, toponyms, historical sources, Southeast Asia.*

PENGENALAN

Dalam catatan China pada abad ke-12, perairan Laut China Selatan (LCS) mempunyai dua nama iaitu Laut Jiaozhi dan Laut Champa. Jiaozhi adalah nama kuno Vietnam yang diberikan oleh kerajaan Han. Laut Champa merujuk kepada nama kerajaan di Vietnam. Walau bagaimanapun, sebahagian kartografi Barat menyebutnya sebagai *Mara de China* dan nama ini dipakai sejak abad ke-16 oleh pelaut Portugis. Nama LCS kemudiaannya muncul untuk membezakannya dengan laut sekitar China yang lain (Suarez, 2012). Menurut *International Hydrographic Organization* (IHO), LCS terletak di sebelah selatan China, timur Vietnam, sebelah barat Filipina, sebelah timur Semenanjung Malaysia dan Sumatera hingga di sebelah barat serta sebelah

utara Kepulauan Bangka Belitung dan Kalimantan (IHO, 1953). Evers (2017) menjelaskan LCS sebagai “Laut Mediterranean”, dikelilingi oleh daratan yang dimiliki oleh negara-negara berbeza; Negara-negara ASEAN, (kecuali Burma, Laos dan Kemboja) Taiwan dan China. Sebelum istilah LCS digunakan secara rasmi dalam peta-peta navigasi dan wilayah moden, wujud beberapa toponim yang sering digunakan khususnya dalam tempoh sebelum dan selepas era kolonial. Keadaan ini dapat dinilai melalui sumber sejarah pelbagai seperti dalam peta atau kartografi awalan dan catatan pengembara serta pedagang dalam manuskrip tradisional. Secara khususnya, makalah ini akan memfokuskan tentang toponim dan istilah kepulauan LCS berdasarkan sumber Barat, sumber China dan sumber Tempatan.

TOPONIM LAUT CHINA SELATAN BERDASARKAN SUMBER BARAT

Secara umumnya, ahli hidrografi dan kartografi Barat menggunakan istilah *China Sea* merujuk kepada LCS. Antara pandangan lain mengenai istilah SCS sebenarnya muncul lebih awal semasa Portugis secara tidak rasmi melakarkan nama ‘*South Sea of China*’ bagi membezakan laluan antara Laut Selatan dan Laut Timur ketika mereka dalam pelayaran ke Jepun pada abad ke-16 (Ptak, 2012: 225-244). Pandangan ini diperkukuhkan dengan kenyataan Hayton yang menyatakan bahawa:

Encouraged by the Fujianese, the Portuguese pressed on in search of the sources of silk and porcelain. It was the Portuguese who first gave the waters east of Malacca the name by which we know them today: Mare da China or the Sea of China. Later, as they pushed towards Japan, they realise they had to distinguish the ‘South Sea of China’ from other stretch of water off China’s east coast. To the Chinese it was just the sea or to the literate, the southern sea- the Nanhai (Hayton, 2015: 33).

Bowring pula mendefinisikan istilah LCS ini berdasarkan sumber pelbagai seperti *Cham Sea* oleh Portugis, *Malay Sea* atau *Spice Sea* dalam sumber Arab, *Sanf Sea* dalam kerajaan Champa, *Luzon Sea* dalam sumber

Filipina dan LCS dipercayai hanya muncul pada awal abad ke-20 (Bowring, 2019). Nyata, kajian terdahulu mengenai LCS tidak dapat menjelaskan secara spesifik mengenai penggunaan istilah 'Laut China Selatan'. Istilah LCS yang diterima pakai pada masa kini sememangnya merangkumi susur galur sejarah yang kompleks. Walau bagaimanapun, takrifan oleh *International Hydrographic Organization (IHO)* mengenai "*Limits and Names for Oceans and Seas; S-23*" edisi pertama pada tahun 1929 telah menyeragamkan penggunaan istilah LCS yang mengiktiraf nama "*South China Sea or Nan Hai*" dan secara rasminya dipinda kepada nama "*South China Sea*" dalam draf edisi keempat IHO pada tahun 1986 dan 2002 (IHO Publications "*Limits and Names for Oceans and Seas; S-23*", 1st edition, 1929); 2nd edition, 1937; 3rd edition, 1953; 4th edition, 1986; 2002).

Menurut Ormeling (2002), penamaan laut sebenarnya boleh dikategorikan kepada beberapa pembahagian seperti, nama laut berdasarkan arah kardinal (utara, timur, selatan, barat), nama wilayah (Caspians adalah contoh di Eropah), nama orang (pada umumnya menggunakan nama penemunya seperti *Aegean Sea* oleh Raja Yunani, Aegeus), nama tempat (Selat Makasar), atribut (laut yang mempunyai warna akibat pengaruh lumpur atau ganggang, misalnya Laut Merah), nama sungai (aliran sungai mengalir ke laut tersebut dari hilir ke hulu), nama yang berbatasan dan nama negara (Laut Jepun) (Ormeling, 2000: 54-61). Oleh yang demikian, istilah LCS menurut Ormeling (2000) digunakan berdasarkan bahagian '*seas named for countries*' (nama negara). Walau bagaimanapun, laut yang dinamakan berdasarkan nama negara juga boleh dianggap sebagai kumpulan yang terpisah, bermaksud, merujuk kepada keadaan sekarang atau yang sebelumnya dan organisasi pentadbiran mereka sekarang atau sebelumnya yang membezakan mereka dari laut dinamakan sempena bangsa atau suku meskipun perbezaannya sedikit subjektif. Dalam hal ini, nama laut yang diambil berdasarkan nama negara sebenarnya mempunyai justifikasi tertentu misalnya penamaan berdasarkan pelayaran yang menggunakan laut tersebut untuk ke negara tertentu seperti *Bay of Bengal*, *Gulf of Finland*, *Gulf of Honduras*, Venezuela, Mexico, Panama, Thailand, *Irish Sea*, *Korea Bay*, *Korea Strait* dan *Persian Gulf*. Namun begitu, LCS tidak tergolong dalam justifikasi ini. LCS berasal dari istilah kuno China (sinosentrik) yang membezakan Laut China kepada Laut Timur atau Laut Selatan. Hal ini demikian kerana menurut Ormeling (2000):

Names that do not fit here belong to the beyond or off type discerned above. Examples are Greenland Sea (not the sea one usually takes to get to Greenland), Iceland Sea, Norwegian Sea, Philippine Sea, Mar Argentine and Sea of Japan. The Mar Argentine is not the way to get to Argentine (that would be the River Plate) and the main shipping route to Japan does not follow the Sea of Japan. The names East China Sea and South China Sea do not fit here either; their original Chinese names East Sea and South Sea are sinocentric, and they refer to seas beyond the country named as well. Apart from the last two names all the names of seas that belong here are rather recent names, not stemming from the marine community but rather created behind office desks. (Ormeling, 2000: 54-61).

TOPONIM LAUT CHINA SELATAN BERDASARKAN SUMBER CHINA

Dalam sumber China, Laut China secara umum dikenali sebagai “*Zhang Hai*” seawal tahun 184 AD semasa pemerintahan Dinasti Han Timur (*History of South China Sea*, <https://www.youtube.com/watch?v=KLuIG3qACiY&t=79>). Sejarawan China misalnya Ma (1958) antara penulis terawal yang menggunakan terma *South China Sea* (SCS) ketika menjelaskan tentang perdagangan Inggeris dari tahun 1670-1715 melibatkan *East India Company* (EIC) (Ma, 1958). Hal ini tidak menghairankan kerana sejak tahun 1940-an, istilah SCS sememangnya sudah digunakan dalam catatan peta tinjauan Tentera Laut AS yang diterbitkan di India pada tahun 1944.

Dalam sumber China, nama-nama awal mengenai kepulauan di LCS pertamanya dapat dijelaskan dalam rekod, catatan buku dan peta purba China. Antara sumber yang ada menjelaskan tentang kepulauan di LCS adalah seawal Dinasti Han dalam buku *Kang Trai's*, “*Fu Nan Chuan*” yang diterbitkan dalam tempoh “*Three Kingdoms*” dan buku *Fei Yuan's*, “*Guang Zhou Ji*” yang diterbitkan dalam Dinasti Jin.¹ Antara yang dicatatkan dalam buku *Kang Trai*

¹ Terdapat pelbagai teks dan manuskrip China yang dipercayai mengandungi catatan mengenai LCS. Antara lainnya adalah; *Yi Wu Zhi* (*An Account of Strange published in the*

adalah mengenai deskripsi Laut China sebagai “Zhang Sea”. Catatan tersebut menyatakan sedemikian: “*In the Zhang Sea, reach the coral bank, the bottom are rocks, corals are growing in it. Coral banks, at the South above 500 Li (1/2 mile) of Tong Guan, someone at the sea, and get the corals*” (Nanwei, 1995: 31). Bukti ini menunjukkan *Coral Banks* adalah antara nama saintifik terawal yang disebutkan oleh orang China bagi merujuk kepulauan di LCS. Kemudiannya, dalam Dinasti Song, sumber dalam buku “*Song Hui Yao Ji Gao*” menjelaskan *Wanli Shitang* yang dideskripsikan adalah merujuk kepada *Nasha Islands* (Kepulauan Spratly) (Nanwei, 1995: 31).

Semasa pemerintahan Dinasti Song, orang China dipercayai menamakan semua fitur yang berada di gugusan *Nasha* sebagai *Shitang*. Dalam Dinasti Yuan, buku *Wang Daiyuan* menyatakan *Shitang* sedemikian: “*The bone of Shitang beginning at Chaozhou, distribution like a snake, across the sea, reach the countries, generally called Wanli Shitang*” (Nanwei, 1995: 33). Seterusnya, buku “*Wu Jing Zhong Yao*” dalam Dinasti Song Utara menyatakan pelayaran ke *Jiuruluochou* adalah merujuk kepada nama istimewa yang diberikan merujuk kepada *Xisha Islands* di LCS. Selain itu, pelayaran Zheng He semasa pentadbiran Dinasti Ming juga dipercayai menandakan kawasan seperti *Shixing Shitang* yang kini dipercayai merujuk kepada *Zhongsha Islands*, *Shitang* sebagai *Xisha Islands* dan *Wansheng Shitangyu* di bahagian Selatan sebagai *Nansha Islands* (Nanwei, 1995: 38). Dalam Dinasti Qing, orang China dipercayai lebih kerap mengunjungi Kepulauan LCS dan meneroka lebih banyak kawasan berbanding catatan sebelumnya. Hasilnya, wujud peta (*Four Sea General Map*) oleh *Cheng Lun-Jong* yang telah membahagikan LCS kepada empat bahagian dan *Dongsha* antaranya yang masih dikekalkan pada zaman moden selain *Qizhouyang* pada bahagian barat peta didakwa merujuk kepada *Xisha Islands* (Nanwei, 1995: 38).

Eastern Han Dynasty (25 220), *Meng Li ang Lu (Record of a and Ling Wai Dai Da (Notes for the Land beyond the Passes)* dalam Dinasti Song (960 1279), *Dao Yi Zhi Lue (A Brief Account of the Islands)* dalam Dinasti Yuan (1271 1368), *Dong Xi Yang Kao (Studies on the Oceans East and West)* dan *Shun Feng Xiang Song (Fair Winds for escort)* dalam Dinasti Ming (1368 1644) dan *Zhi Nan Zheng Fa (Compass Directions)* serta *Hai Guo Wen Jian Lu (Records of Things Seen and Heard about the Coastal Regions)* dalam Dinasti Qing (1644 1911). Keterangan lanjut, sila lihat, “China Adheres to the Position of Settling Through Negotiation the Relevant Disputes Between China and the Philippines in the South China Sea”, 3 Julai 2016, *Report of The State Council Information Office of the People’s Republic of China*, dalam <http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/34120/Document/1483617/1483617.htm>

Sumber kedua yang menjelaskan tentang nama fitur awal di LCS dalam sumber China adalah ketika tempoh “*Sailing Boat Period*” melalui catatan dalam “*Geng Lu Bu*” yang digunakan bagi merujuk kepada 106 nama awal fitur di LCS. Sumber ketiga Cina terhadap penamaan fitur di LCS dijelaskan dalam laporan penemuan mengenai kepulauan LCS pada tahun 1973. Laporan ini disediakan oleh beberapa bahagian pentadbiran ditugaskan untuk mengumpul maklumat dan data mengenai LCS khususnya mengenai *Xisha Islands* daripada nelayan tradisional di bahagian *Qionghai*. Dalam laporan ini, terdapat 27 nama lokal yang telah dinyatakan. Antaranya adalah; *Maozhu, Maoxing, Chuanan, Changsi, Shisi, Sansi, Hongcaoyi, Hongcaoer, Hongcaoshan, Xianzhuo, Sankuang, Erkuang, Sankuangdalang, Dakuang, Baisizai, Banlu, Weifeng, Kuangzaizi, Yuansi, Laocu, Sijiang, Dasangjiao, Shisi, Quangfu, Yinsi, Yagong dan Qilandao*. Selain menjelaskan tentang 22 nama yang tidak terdapat dalam “*Geng Lu Bu*”, laporan ini juga menjelaskan tentang beberapa laluan tradisional nelayan China di bahagian Timur, Barat dan Selatan LCS (Nanwei, 1995: 38).

TOPONIM LAUT CHINA SELATAN BERDASARKAN SUMBER TEMPATAN

Dalam skop sejarah LCS, terdapat beberapa manuskrip Arab yang menjelaskan mengenai LCS. Antaranya dalam karya kitab *Muruj Al-Dhabab*. Kisah yang dicatatkan oleh Al-Masudi telah dikupas oleh seorang sarjana Barat iaitu G. R. Tibbets. Beliau berpendapat bahawa Laut Kandrang itu adalah LCS. Lebih lanjut, teks tersebut yang menggambarkan tentang negeri Pahang pada abad ke-10 seperti berikut:

In the sea of Kandrang (Laut China Selatan) there are many people, including those called Fanjab, who have wavy hair and strange figures. In their small boats they wonder round any ships which visit them and throw (shoot) a strange type of poisoned arrow. Between these people and the land of kalah are mines of tin (alrasas) and mountain of silver. There are also mines of gold and lead (al-rasas alabyad) which are seldom exploited. (Nazarudin Zainun & Nansha Rodziadi, 2016).

Seterusnya, antara sebahagian besar pembuktian kerajaan maritim di Nusantara yang wujud bersama kepesatan ketamadunan China seawal abad ketiga masihi yang telah mencatatkan kehadiran kapal Melayu dari wilayah Melayu yang dinamakan sebagai *Kun Lun* dijelaskan oleh Ahmad Jelani (1999) dengan nada sedemikian:

“Orang asing itu menamakan kapal (mereka) Po yang besarnya melebihi lima puluh lima meter (180 kaki lebih) dan bahagian terapung di permukaan air 4-5 meter (13-16 kaki). Kapal itu membawa antara 600-700 orang dengan 10,000 kapal kargo (sekitar 250-1000 tan). Mempunyai empat bidang layar yang mereka jajarkan dari haluan ke buritan. Layar itu tidak menghadap tepat ke hadapan tetapi disusun miring supaya semuanya boleh ditetapkan ke arah yang sama untuk menerima dan menyalurkan angin. Justeru itu, kapal belayar tanpa mengelak angin kencang dan gelombang yang mendatang, dengan demikian ia dapat berlayar lebih laju” (Ahmad Jelani Halimi, 1999).

Dalam masa yang sama, pengetahuan sumber Melayu mengenai LCS sememangnya bersifat samar dan kabur. Sumber-sumber Melayu menjelaskan konsep kepentingan lautan secara simbolik dengan merujuk kepada kerajaan-kerajaan utama yang wujud dan bukan menggambarkan secara spesifik mengenai penemuan beting pasir, pulau atau kawasan persinggahan yang mungkin dianggap tidak penting. Kajian mengenai toponim memerlukan kajian istimewa melibatkan banyak kepakaran dan tafsiran. Menurut Denisova (2011), untuk menganalisis semua nama tempat yang disebutkan dalam teks-teks sejarah Melayu Islam secara sepenuhnya memerlukan suatu kajian yang istimewa. Jumlah toponim tersebut terlalu banyak dan pelbagai bentuknya. Ada nama-nama negeri, teluk, pulau, sungai, kota, bandar, kampung dan lain-lain. Antaranya banyak yang susah untuk ditentukan kerana ejaannya (terutama dalam huruf Jawi) lazimnya berbeza dalam pelbagai teks atau berubah dalam satu teks. Untuk menentukan toponim tersebut perlu dikaji sumber-sumber yang lain (atlas, peta, catatan para pengembara, catatan mualim kapal, arah pelayaran dan lain-lain) dan menggunakan kaedah penelitian yang khusus” (Denisova, 2011: 234).

Hal ini berbeza dengan sumber-sumber China mengenai kepulauan LCS seperti yang dijelaskan dalam catatan *Geng Lu Bu*. Kenyataan ini mungkin menjelaskan bahawa tiada sumber tempatan (Melayu) mengenai fitur kepulauan LCS. Namun, pengetahuan mengenai lautan dan sedikit mengenai LCS sememangnya sudah bermula lebih awal atau sezaman dengan sumber-sumber China. Antara gambaran atau istilah yang ada menjelaskan tentang LCS misalnya dalam *Hikayat Merong Mahawangsa* mengenai seekor burung gergasi (Garuda) yang berada di Laut China. Hal ini turut disahkan dalam pelayaran Ibnu Battuta yang menceritakan seekor burung raksasa yang terbang di angkasa Laut China (Selatan), saiznya terlalu besar sehingga kelihatan seperti gunung yang sedang terapung (Syafiq Hadzir, 2018:5). Secara tidak langsung, penjelasan Ibnu Battuta mengenai pelayarannya di Laut China adalah sedemikian:

Revolt having thus broken out, and civil war having been kindled, the Shaikh Burhan-uddin and others advised me to return to (Southern) China before the disturbances should have arisen to a greater pitch. So we descended the river to Khansa, Kaniafu and Zaitun. When we reached the latter place I found junks on the point of sailing for India, and among these was one belonging to Malik-ul-Zahir, Sultan of Java (Sumatra), which had a Mahomedan crew. The agent of the ship recognised me, and was pleased to see me again. We had a fair wind for ten days, but as we got near the land of Tawalisi it changed, the sky became black, and heavy rain fell. For ten days we never saw the sun, and then we entered on an unknown sea. The sailors were in great alarm, and wanted to return to China, but this was not possible. In this way we passed forty-two days, without knowing in what waters we were. On the forty-third morning after daybreak we described a mountain in the sea, some twenty miles off and the wind was carrying us straight for it (Yule, 1916: 146-147).

Seterusnya, dalam sumber historiografi Melayu, terlalu banyak penceritaan dan pemerihaln mengenai kelautan. Terdapat juga kenyataan seperti menidakkan pengetahuan mengenai Kepulauan Melayu oleh pelayar asing seawal abad ke-14 meskipun mereka sudah kebiasaan sampai di

Melaka. Denisolva (2011) misalnya menyatakan bahawa terdapat maklumat dalam sejarah Melayu (kurun ke 15) dan *Tuhfat Al Nafis* (kurun ke-19) yang menyatakan bahawa para pelaut dari luar biasanya tidak mengetahui hal selat dan jalan kapal laut sekeliling pulau-pulau Melayu. Dalam sebuah teks Sejarah Melayu menyatakan:

“Maka titah Raja Culan pada orangnya “pergi engkau Tanya pada Cina itu beberapa jauhnya negeri China itu dari sini”. Maka orang itu pun pergilah bertanya pada orang pilu itu. Maka sahut Cina itu: Tatkala keluar dari Benua China sekalian kami muda-muda belaka, baharu dua belas tahun umur kami dan segala buah-buahan ini pun bijinya kami tanam. Sekarang kami pun tua lah, gigi kami pun habislah tanggal, segala buah-buahan yang kami tanam pun habislah berbuah, baharulah kami sampai ke mari” Demikian peri lama kami di jalan. Tiada kami tahu akan bilang tahunnya”. Setelah Raja Culan mendengar sembah orang itu maka titah Raja Culan “Jikalau seperti kata Cina itu terlalu amat jauh Benua Cina itu, manakala kita sampai kesana? Baik kita kembali” (Denisova, 2011: 258).

Pernyataan ini boleh diperdebatkan dan dikaitkan dengan pengetahuan masyarakat silam mengenai pulau-pulau Melayu (kini mungkin boleh disamakan dengan pulau-pulau di Malaysia). Sejauh manakah sumber China ada menjelaskan tentang kepulauan yang berada dalam kawasan tuntutan Malaysia? Adakah ini bermaksud, sememangnya tuntutan China dari asas sejarah adalah terhad kepada sesetengah pulau sahaja? Bagaimanakah pula keadaan ini dalam penjelasan asas sejarah Vietnam yang tuntutannya bertindih dengan Malaysia? Pujian harus diberikan atas sumber-sumber China mengenai Asia dan Nusantara kerana selain tanggapan sumber yang tidak bias, mereka berjaya menghasilkan pelbagai set atau rekod penting dalam sejarah dunia. Sumber-sumber tempatan sememangnya sangat ketinggalan jika dibandingkan dengan sumber China akibat daripada *nature* pedagang awal yang menyembunyikan maklumat ataupun enggan berkongsi dengan bangsa asing. Seperti yang dijelaskan oleh Dorleans (2006):

“Nakhoda kapal-kapal kecil melakukan perjalanan dengan bantuan peta laut yang bersifat kira-kira, yang seringkali sengaja disesatkan oleh para pedagang yang terlalu bernafsu merahasiakan penemuan mereka, dan lebih parah lagi tidak punya piranti navigasi yang dapat dipercayai untuk mengukur garis bujur” (Dorleans, 2006: xxvi).

Berkesinambungan daripada itu, tidak dinafikan bahawa sejarah alam pelayaran Melayu khususnya ada membincangkan lebih awal ataupun sezaman dengan sumber-sumber China mengenai kelautan. Walau bagaimanapun, diakui bahawa sumber-sumber manuskrip Melayu klasik tidak menjelaskan secara spesifik mengenai fitur ataupun kawasan yang mereka lawati termasuk mengenai laluan tradisional yang digunakan. Manuskrip-manuskrip ini kebanyakannya menggambarkan pelayaran awal Alam Melayu melalui pembuktian menggunakan kapal kayu dan perahu misalnya dalam teks *Sejarah Melayu*, *Hikayat Hang Tuah*, *Tuhfat al-Nafis*, *Hikayat Merong Mahawangsa*, *Hikayat Siak*, *Awang Sulung Mulut Merah Muda*, *Kisah Pelayaran Muhamad Ibrahim Munshi*, *Syair Siti Zubaidah* dan *Syair Perang Siak* (Adnan Jusoh, *et al*, 2012: 416-435).

Denisova (2011) ada menjelaskan tentang kepentingan historiografi Melayu berdasarkan *Hikayat Raja Pasai*, *Sejarah Melayu*, *Hikayat Aceh*, *Peringatan Sejarah Negri Johor*, *Hikayat Siak* dan *Tuhfat Al-Nafis* berdasarkan analisis sumber ini terhadap dunia pelayaran dan ekonomi Melayu pada kurun ke-13 hingga kurun ke-14 (Denisova, 2011). Oleh yang demikian, ini merupakan satu kelompangan yang perlu diisi bagi mengkaji secara spesifik mengenai LCS ataupun laluan tradisional yang digunakan oleh kerajaan awal di Nusantara berdasarkan manuskrip Melayu klasik. Satu kajian yang inklusif perlu dijalankan melibatkan ahli sejarah dan linguistik bagi mendapatkan sebanyak mungkin maklumat mengenai pelayaran awal tamadun Melayu di LCS. Bahkan, kepelbagaian manuskrip sama ada bagi tamadun Melayu atau Asia perlu dikaji bagi mengisi kelompangan berkenaan sejarah LCS.

Wacana mengenai sejarah kerajaan awal di Nusantara ini boleh dikembangkan atau dikaji secara mendalam bagi mengukuhkan hujah

mengenai 'pemilikan' kepulauan di LCS. Hujah-hujah ini memberi idea bahawa, selain China, terdapat kuasa atau kerajaan tradisional yang telah menggunakan medium kelautan khususnya laluan di LCS lebih awal atau sezaman dengan pelayaran China. Maka, tidak hairanlah apabila sumber Barat mengenai LCS seringkali menerangkan bahawa mereka mencatatkan laluan di LCS berdasarkan sumber tempatan dan sumber China. Kewujudan kerajaan awal di Nusantara ini dikaitkan dengan sumber bertulis dari Yunani yang berusia 2000 tahun dan menyebut mengenai kehadiran kapal-kapal kargo menuju ke India dan dipercayai dari Nusantara atau Selat Melaka (Miksic, 1998). Manuskrip Ramayana, sebuah teks kesusasteraan India kira-kira 2000 tahun lalu ada menyebut mengenai kawasan-kawasan seperti '*Suvarnadhīpa*' dan '*Suvarnabhūmi*' yang bermaksud '*Golden Island of Peninsula*' dan '*Land of Gold*' dan merujuk kepada Semenanjung Tanah Melayu dan Sumatera (Asia Tenggara) (Wheatley, 1961). Mengenai kewujudan jalan laut bagi tujuan perdagangan dijelaskan sedemikian:

“Sejak 500 S.M telah wujud jalan laut yang biasa digunakan antara timur India dan Sri Lanka ke pelabuhan-pelabuhan di Nusantara. Pelabuhan persinggahan ialah di sekitar bahagian utara pantai barat semenanjung, kemudian menyeberangi Segenting Kra ke Teluk Siam. Selepas itu dengan menaiki kapal lain, mereka berlayar ke pelabuhan Oc-Eo di Funan. Perdagangan yang aktif antara Empayar Rom dengan India pada awal abad masihi menyebabkan ekonomi berkembang pesat dan permintaan untuk barangan komoditi sangat tinggi. Perkembangan ini berlaku sehingga abad ke-3 masihi dan pada ketika inilah perkembangan kerajaan-kerajaan kecil di Asia Tenggara berlaku dan pedagang dari Asia Tenggara mengambil kesempatan ini dengan berdagang di India” (Nik Hassan Suhaimi, *et.al*, 2014: 89).

Kenyataan di atas mengukuhkan pandangan bahawa, selain motif perdagangan sebagai faktor pembentukan kerajaan awal di Nusantara, jalan laut merupakan satu-satunya alternatif yang memperkembangkan dunia pelayaran di antara China dan Nusantara. Dalam masa yang sama, ini bermaksud, laluan awal yang digunakan kapal China menuju ke pelabuhan

di barat Nusantara adalah laluan LCS. Jelas, hubungan China-Nusantara dari Sebelum Masihi sehingga kini berkisar tentang perdagangan dan rakan dagang yang bekerjasama dengan kerajaan awal di Nusantara dan bukanlah bersifat penaklukan yang membolehkan China memiliki kawasan daratan atau lautan di Asia Tenggara. Fakta ini disokong oleh kajian Mohamad Hanif Md Noor dan Mokhtar Saidin berkenaan jumpaan seramik Beruas yang membuktikan hubungan dagangan dengan China dan menjelaskan laluan perdagangan dan pelabuhan awal di Asia Tenggara (Mohamad Hanif Md Noor & Mokhtar Saidin, 2015: 153-176) Sejak abad pertama Masihi lagi telah wujud jalan laut yang digunakan antara timur dengan selatan India ke pelabuhan-pelabuhan di Nusantara. Dari pelabuhan Nusantara wujud dua jalan perdagangan ke pelabuhan di negara China, iaitu melalui jalan darat Segenting Kra ke Teluk Siam dan ke selatan negara China, manakala laluan kedua, melalui Selat Melaka ke Teluk Siam dan LCS serta terus ke negara China (Mohamad Hanif Md Noor & Mokhtar Saidin, 2015: 160). Realiti ini membuktikan bahawa, Tanah Melayu merupakan kawasan terpenting dalam perdagangan tradisional.² Sehingga kini, laluan laut seperti Selat Melaka penting bagi menghubungkan China dan Malaysia dan telah mewujudkan “*Malacca Dilemma*” yang masih menjadi isu antarabangsa (Paszak, 2021).³

² Tanah Melayu sejak dahulu lagi dikenali sebagai sebahagian daripada kawasan Nusantara dan penting dalam perdagangan timur dan barat. Kedudukannya yang strategik, iaitu di tengah-tengah jalan perdagangan timur-barat menyebabkan ramai pelayar dan pedagang menjadikannya sebagai tempat persinggahan dan perdagangan. Melalui catatan ahli pelayaran asing, tercatat sejarah kerajaan-kerajaan Langkasuka, Kedah Tua, Gangga Negara, Kelantan, Terengganu, Beruas, Melaka, Johor dan Manjung. Kerajaan-kerajaan ini menjadikan kawasan pelabuhan sebagai pusat pemerintahan masing-masing. Keterangan lanjut, sila lihat, Nik Hassan Shuhaimi *et al* (2014).

³ Masalah “*Malacca Dilemma*” telah dinyatakan oleh mantan pemimpin kerajaan China, Hu Jintao pada 2003 yang menganggap Selat Melaka sebagai “*choke point*” yang terbuka kepada tekanan Amerika serta sekutunya jika konflik antara Beijing dan Washington meletus. Namun, dengan solusi “*Northern Sea Route*” yang digembar gemburkan pada tahun 2020 dijangka akan menyaingi laluan perkapalan tradisional Asia-Eropah lain dan menyelesaikan masalah “*Malacca Dilemma*” ini. Laluan ini menguntungkan China dan Rusia melalui penjimatan kos, minyak dan masa pelayaran. Keterangan lanjut, sila lihat, P. Paszak (2021).

HUBUNG KAIT SUMBER SEJARAH MENGENAI ISTILAH LAUT CHINA SELATAN TERHADAP PERTIKAIAN BERTINDIH

Sejauh manakah sumber-sumber ini memberi kesan terhadap pertikaian bertindih yang berlaku dalam sejarah LCS? Makalah ini menjelaskannya berdasarkan prinsip sejarah panjang hubungan China-Nusantara. Barat khususnya merujuk kepada laporan hidrografi dan laporan diplomatik British dan AS. Mereka mengetahui tentang aktiviti ekonomi yang dijalankan di LCS secara eksklusif oleh rakyat China merangkumi aktiviti perikanan tradisional, perdagangan beras dan keperluan asas, pendapatan berasaskan pengumpulan telur penyu dan produk lain dari sebahagian kawasan kepulauan LCS selain mengetahui bahawa China telah berada di kawasan LCS dalam jangka masa yang panjang terutamanya ketika China melakukan kegiatan di Kepulauan Paracel antara tahun 1902-1909. Walau bagaimanapun, segala ‘pengiktirafan’ tentang pendudukan China di Kepulauan Paracel pada tahun 1909 dan sebahagian di Kepulauan Spratly akhirnya dicabar oleh Perancis seawal tahun 1920-an dan kemudiannya semakin dicabar oleh kuasa Barat lain seperti British menjelang tahun 1950-an.⁴ Antara asas yang dikemukakan oleh British adalah berkenaan eksplorasi terhadap *Spratly Island* dan *Amboyna Cay* seawal tahun 1870 (Amy Azuan Abdullah, 2023). Dalam konteks sejarah, apakah kedudukan China dalam tuntutan terhadap kepulauan di LCS? Untuk itu, asas hubungan sejarah yang panjang di antara China-Nusantara perlu diperhalusi terlebih dahulu.

China tidak bertindak sebagai imperialis tetapi berperanan sebagai ‘imperial’. Imperial dalam sejarah penjajahan bermaksud, China telah membuktikan tidak ada satu wilayah atau negara yang ditaklukinya. Malah situasi ini berbeza dengan ekspedisi Barat yang telah membentuk kolonialisme. Jika adapun perdebatan mengenai ekspedisi ketenteraan China untuk menjajah Tibet, tiada satu hujah kukuh yang menyatakan China pernah menjajah Nusantara kecuali konflik dengan negara-negara di rantau tersebut. Jika diteliti dalam aspek sejarah, kedatangan China ke Asia Tenggara bermula

⁴ Antara hujah Barat mengenai pendudukan China ke atas Kepulauan Paracel adalah ketika Perancis menyatakan kepada British bahawa Kepulauan Paracel dalam aspek sejarah adalah milik Annam (Vietnam) dan bukanlah subjek dalam *Nine-Power Treaty* seperti yang didakwa oleh British ketika mereka membantah tindakan Dr Sun Yat Sen memajakkan Kepulauan Paracel kepada Jepun. Keterangan lanjut, sila lihat Loja (2018).

agresif sekitar abad ke-12 apabila China di bawah pemerintahan Maharaja Yung Lo (Dinasti Ming) yang telah mula menghantar sida-sidanya seperti *Ma Pin* dan *Yin Ching* ke Jawa, Champa, Annam, Ryukyu, Melaka dan Cochin. Menurut Gungwu (1994), Melaka asalnya tidak pernah diketahui oleh China walaupun sedang menjalankan hubungan dengan kerajaan Siam dan Jawa, iaitu negara yang mengutip ufti daripada Melaka. Alasannya kerana kedua-dua kerajaan ini menganggap Melaka sebagai wilayah yang berada di luar kawalan (Gungwu, 1964: 87-104).

Pandangan ini dikukuhkan dengan kajian Braudel (1983) yang menyatakan bahawa polisi maritim Maharaja Yung Lo telah membuka satu kerjasama yang baik di antara Melaka dan China. China yang menguasai ekonomi dunia pada masa tersebut khususnya semasa era Dinasti Han dan Dinasti Ming bersama-sama dengan ketamadunan Arab dan India cenderung terlibat di Asia dengan bermotifkan perdagangan, sosial dan keagamaan. Kedatangan dan kerjasama hubungan awal mereka ke Asia nampaknya tidak berunsur penaklukan. Naratif ini jika dibuktikan dengan pelayaran Zheng He dalam pandangan Liang Liji (2009) dan Tan (2009) berpandangan yang sama bahawa hubungan Melaka dan China menjadi lebih erat dalam pelbagai kerjasama pada awal abad ke-15 bukanlah berunsur penaklukan. Jelas Liang Liji, kehadiran Zheng He ke Melaka telah membuka kerjasama ketamadunan yang gemilang kepada Kesultanan Melayu apabila kedua-dua pihak saling membuat lawatan balas dan memakmurkan hubungan antara satu sama lain (Liji, 2009; Tan, 2009). Pelayaran Zheng He yang dianggap sebagai ‘sahabat’ ini turut dianggap oleh Mahathir Mohamad (2017) dengan nada sedemikian: “menerusi kekuatan itu juga, China lebih cenderung menggunakan pendekatan untuk tidak mencampuri urusan politik, keselamatan domestik, apatah lagi menjajah di atas negara-negara yang dilawatinya” (Muhammad Azwan Abd Rahman, 2018: 135).

Berdasarkan sejarah hubungan awal China dan Nusantara ini, apakah titik pertemuan yang menyatakan pemilikan China terhadap LCS? Sejarah telah membuktikan premis bahawa, penglibatan China di Asia Tenggara tidak lebih dari rakan dagang bagi memantapkan ekonomi China dan negara pesisir LCS. Tidak wujud penjajahan China atau pembuktian bahawa China mempunyai hak mutlak terhadap kerajaan yang dilawati pada tempoh

penerokaan awal dan tidak pernah dijelaskan dalam mana-mana sumber sejarah bahawa China adalah pemilik kepada hampir 70 peratus kepulauan di LCS. Tidak dinafikan China adalah sebuah kuasa yang telah menggemparkan dunia seawal abad kedua. China menguasai pelbagai kemahiran dan teknologi kelautan serta merintis perdagangan yang menghubungkan Asia dan Barat khususnya melalui pembukaan Laluan Sutera Klasik China seawal era Jeneral Zhang Qian iaitu sekitar 139 sebelum masihi. Berdasarkan titik awal kemunculan laluan tersebut, Sun (1989) menghuraikan bahawa bandar permulaan bagi Laluan Sutera daratan ialah *Xi'an*, manakala maritim terletak di wilayah Fujian dan Laluan Maritim China menghubungkan jaringan dengan Korea dan Jepun (Sun, 1989: 40). Justeru, premis ini mengukuhkan pandangan bahawa, adalah tidak mustahil apabila China merupakan antara perintis awal terhadap pelayaran dan penerokaan khususnya menggunakan laluan LCS, dan tidak hairanlah apabila pelayar atau nelayan tradisional China menamakan fitur awal di LCS. Namun, China bukanlah satu-satunya bangsa pelaut yang menggunakan laluan LCS dalam tempoh awal kerana selain digunakan oleh kerajaan kuno nusantara yang lain, kedatangan Barat menjadi hambatan yang memberi kesan terhadap laluan dan perspektif pelbagai di LCS.

Namun demikian, makalah ini tidak bermaksud untuk mengagungkan 'kepintaran' Barat melalui pencapaian mereka menghasilkan set atau carta yang lengkap mengenai LCS kerana, keadaan ini sebenarnya adalah berdasarkan kemahiran pelaut tempatan dan sumber pelbagai serta aktiviti pelayaran tradisional China. Menurut Baszley (2004), ahli kartografi Barat bukanlah pelopor kepada per lukisan peta Asia dan Asia Tenggara khususnya. Mereka hanyalah memperlengkapkannya dan ditambah pula hasil kerja mereka yang masih wujud hingga ke hari ini berbanding sumber Arab, Parsi dan China. Dominasi politik ke atas rantau ini selepas abad ke-15 Masihi telah mengizinkan pelayar Barat 'berkeliaran' dan mengumpul sumber demi kepentingan mereka. Perkembangan ini telah membantutkan sumbangan para pelayar bangsa Parsi, Arab dan China yang telah mengukuhkan laluan maritim seawal abad ke-8 Masihi di rantau ini. Atas sandaran inilah mengapa pemetaan Asia Tenggara selepas abad 15 Masihi ditentukan oleh kuasa Barat (Baszley Bee, 2004:1-13). Wacana ini menimbulkan persoalan tentang, apakah sumber-sumber tempatan khususnya dalam catatan tradisional Melayu dan catatan tradisional Kerajaan Kuno Nusantara seperti Champa mengenai

LCS? Kritikan oleh Schottenhammer (2012), yang menyatakan tiada peta ditemui dalam manuskrip-manuskrip Melayu klasik⁵ dan hanya gambaran rajah atau laut yang dinyatakan seakan boleh diterima dan mempunyai asas terhadap pembuktian fitur dan penglibatan pelaut tempatan khususnya di LCS adalah sangat sedikit atau tiada jika dibandingkan dengan sumber Barat dan China (Schottenhammer, 2012 :63-86). Malahan, kegemilangan pelayar awal misalnya melibatkan ketamadunan maritim Melayu⁶ seringkali hanya dikaitkan dengan fakta bersifat pemerian seperti kehebatan pelayaran Panglima Awang dan Haji Min Malaya Malaka.⁷ Namun, kajian ini terbatas untuk membincangkan skop mengenai pelayaran awal pelaut Melayu ini dan banyak karya mengenainya boleh dirujuk. Kehebatan pelayar Melayu ini dijelaskan oleh Ahmad Jelani (1999) dengan nada sedemikian:

“Walaupun perhubungan awal antara kedua-dua tamadun (India dan China) ini dipercayai melalui jalan darat, akan tetapi apabila masuk abad pertama Sebelum Masihi telah ada usaha menghubungkan kedua-dua tamadun besar ini melalui jalan laut. Orang tengah merupakan antara pelaut terhandal di dunia yang kehidupan mereka bergantung kepada laut. Mereka

⁵ Manuskrip Melayu ialah karya yang bertulis tangan dalam tulisan Jawi yang dihasilkan dalam lingkungan awal kurun ke-16 sehingga awal kurun ke-20. Ilmu yang terakam dalam manuskrip Melayu merangkumi pelbagai bidang atau perkara seperti kesusasteraan, sejarah, kitab agama, perubatan, undang-undang, ketatanegaraan, azimat serta petua.

⁶ Ketamadunan Melayu yang boleh dirujuk sebagai Kerajaan Maritim Melayu yang utama adalah Kun-Lun, Melayu, Srivijaya, Melaka, Majapahit, Champa, Bantem, Demak, Patani, Makassar, Brunei, Banjar, Sulu dan Ternate.

⁷ Perdebatan mengenai ketokohan Panglima Awang dalam kalangan sejarawan masih berlaku sehingga kini. Panglima Awang atau *Henry The Black* dan *Enrique of Malacca* merupakan seorang keturunan Melayu yang turut serta dalam misi pelayaran Ferdinand Magellan untuk mengelilingi dunia. Beliau bertugas sebagai jurubahasa dan pembantu di dalam kapal Ferdinand Magellan. Beliau telah diberikan nama Kristian ‘*Enrique*’ (Bahasa Sepanyol) atau ‘*Henrique*’ (Bahasa Portugis) setelah dibaptiskan dalam Gereja Katolik Roman oleh pihak Portugis sempena hari pembaptisannya yang merupakan perayaan St. Henry. Keterangan lanjut, sila lihat, *Enrique of Melaka*, oleh Sabri Zain, dalam, <http://www.sabrizain.org/malaya/port3.htm>. Seterusnya, nama Haji Min Malaya Malaka pula muncul dalam kajian Fell (1980) dalam karya *Saga America*. Berdasarkan catatan pada sebuah gua di El Salvador, Corinto, dengan jumpaan tulisan Jawi yang ditafsirkan sebagai *Katib Malaka Haji Min Malaya* dipercayai merupakan seorang pelayar dari Melaka untuk ke Mekah dan keluar hingga ke Amerika. Penemuan ini menolak pendapat mengenai pelayaran Christopher Columbus sebagai bangsa Eropah pertama yang sampai ke Amerika. Maklumat lanjut, sila lihat, B. Fell, *Saga America*, New York; Times Books, 1980.

terdiri daripada bangsa Melayu dari subras Melayu-Polynesia yang menghuni wilayah pesisir kepulauan Asia Tenggara hingga Semenanjung Tanah Melayu dan juga pesisir selatan IndoChina. Bangsa inilah antara pelaut terawal yang diketahui telah menggunakan perahu besar untuk belayar mengharungi lautan luas. Mereka dikatakan telah sampai ke pesisir tanah besar China dan pantai timur India sejak abad ke-2 Masihi. Pada ketika itu, pelaut Melayu merupakan golongan perantara yang menghubungkan pedagang China dari sebelah timur dengan pedagang India dan pedagang lain di sebelah barat”(Ahmad Jelani Halimi, 1999:42).

Dari segi istilah, meskipun penggunaan nama ‘Laut China’ telah digunakan, toponim terhadap fitur kepulauan yang menjadi pertikaian di LCS iaitu Kepulauan Paracel dan Kepulauan Spratlys belum dilaporkan sepenuhnya dan Laut China dilakar sebagai lautan bebas yang tidak mempunyai nama pulau, beting pasir atau terumbu secara spesifik seperti yang terdapat dalam kartografi selepas tahun 1600 oleh Barat. Dalam masa yang sama, kartografi awal Barat sebelum tahun 1600 kebanyakannya memplotkan kawasan penting yang mempunyai kerajaan atau kota pelabuhan sahaja. Menariknya, ada pelabuhan yang diplotkan menggunakan nama Arab seperti pelabuhan Zaitun di Laut China dan ini mengukuhkan pandangan bahawa berlangsungnya kontek dan interaksi tradisional Asia dengan Arab khususnya mengenai hubung kait dengan sejarah awal Laut China amnya.⁸ Dalam konteks LCS, diakui memang wujud kota dan kerajaan awal yang wujud di pesisir pantai LCS dan sudah pastinya dihubungkan berdasarkan hubungan pelbagai hala khususnya perdagangan. Mengenai konteks kepulauan LCS, belum ada catatan mengenai kumpulan kepulauan yang dituntut kecuali gugusan Paracel. Jelas, LCS sebelum tahun 1600 merupakan laluan perdagangan yang penting

⁸ Keterangan lanjut, sila lihat kartografi awal mengenai Asia Tenggara dan LCS sebelum tahun 1600. Antaranya adalah, Peta *India Extrema XIX Nova* Tabula oleh Sebastian Munster (1542), Peta *Disegno Della Terza Parte Dell' Asia (The Drawing Of The Third Part Of Asia)* oleh Giacomo Gastaldi (1561), Peta *Ortelius' Map of Southeast Asia, from the World's First Atlas* oleh Abraham Ortelius (1570-1574), Peta *Asia, Partium Orbis Maxima* oleh Gerard de Jode (1593), Peta *Linschoten's Important Regional Map of China and Southeast Asia* oleh Jan Huygen Van Linschoten (1596) dan Peta *The Spice Map 1598* oleh Petrus Plancius atau John Wolfe (1598).

khususnya dengan Champa, Melaka, Maluku dan China melalui sistem tributari sebelum penglibatan kuasa Barat.

Pandangan Ormeling (2000) dan penelitian terhadap carta, peta atau kartografi awal mengenai Asia khususnya LCS telah mewujudkan satu hipotesis awal dalam kajian ini. Penggunaan nama 'Laut China' atau '*Mar de Chine*' sememangnya sinonim dalam kartografi awal yang dibuat oleh Barat sebelum tahun 1600 (Ormeling, 2000: 54-61). Berdasarkan penelitian awal dan hubungan sejarah panjang Nusantara, lebih tepat lagi sebenarnya istilah LCS digunakan bagi menandakan laluan Barat-Asia khususnya dengan China. Ini bertepatan dengan hujah Reid yang menyatakan tempoh *Age of Commerce* (1450-1600), China merupakan satu-satunya rakan dagang terbesar Barat pada masa tersebut. Maka, tidak hairanlah apabila nama 'Laut China' digunakan. Berdasarkan kepada sejarah kerajaan awal dan perdagangan yang telah dihuraikan, jelaslah bahawa, laluan tersebut telah digunakan untuk ke China kerana hubungan perdagangan yang dominan di antara kerajaan tradisional Asia-China-Barat.

Hal ini mungkin menjadi pertimbangan *International Hydrographic Bureau (IHB)* kemudiannya *International Hydrographic Organization (IHO)* yang menerima pakai istilah LCS secara rasmi pada tahun 1929 kerana penyertaan awal organisasi tersebut terdiri dari negara seperti Argentina, Belgium, Brazil, *British Empire*, Chile, China, Denmark, Perancis, Greece, Japan, Monaco, Netherlands, Norway, Peru, Portugal, Thailand, Spain, Sweden dan kemudian Itali, Mesir dan USA pada awal tahun 1922 (IHO, 2005). Mengapakah tidak dinamakan sebagai Laut Timur Vietnam walaupun boleh dikatakan Vietnam yang mewarisi Champa turut mendominasi laluan LCS? Kerana, perdagangan pada tempoh silam mengiktiraf China sebagai pelabuhan utama perdagangan di mana Champa turut dipengaruhi oleh kuasa dagang China pada masa tersebut.

KESIMPULAN

Kepelbagaian penggunaan istilah LCS dalam sumber sejarah membuktikan bahawa kedinamikan sejarah LCS merentasi aspek sosial, ekonomi dan politik yang berkesinambungan pada era kontemporari. Jelaslah bahawa, istilah

LCS dalam sumber sejarah pelbagai dikaitkan dengan elemen perdagangan yang menghubungkan dunia Barat dan Asia. Perspektif kenegaraan mungkin mewujudkan pemahaman berbeza dalam menjelaskan tentang istilah LCS. Hal ini demikian kerana, Asia Tenggara secara rasminya kini merangkumi sepuluh negara Asean yang telah diiktiraf. Justeru, jika sentimen kenegaraan digunakan, boleh sahaja nama LCS diistilahkan sebagai laut timur, laut barat, laut utara atau laut selatan bagi mana-mana negara pesisir yang mempunyai kepentingan terhadap LCS. Sebagai contoh, Vietnam pada masa kini mula mempopularkan istilah Laut Timur atau *Bien Dong* yang merujuk kepada LCS. Walau bagaimanapun, konotasi berbeza ini tidak mengubah peranan LCS sebagai *Sea Lines of Communication* (SLOC) terpenting pada era moden khususnya dalam aspek perdagangan dan potensi sumber ekonomi serta biodiversiti marin.

RUJUKAN

- A map of British North Borneo*. (1903). London: Edward Stanford Ltd.
- Ahmad Jelani Bin Halimi. (1999). *Perdagangan dan perkapalan Melayu di Selat Melaka dari abad ke-15 hingga abad ke-18*. Tesis Kedoktoran (tidak diterbitkan). Universiti Malaya.
- Asiae Nova Descriptio*. (1574). <https://www.raremaps.com/gallery/detail/51692/asiae-nova-descriptioortelius>.
- Baszley Bee B. Basrah Bee & Bala, Bilcher. (2009). *Arkeologi maritim Borneo: Kajian di Tanjung Simpang Mengayau*. Universiti Malaysia Sabah.
- Baszley Bee B. Basrah Bee, et al. (2018). *Shipwreck archaeometallurgy: Tanjung Simpang Mengayau wreck*. Penerbit UMS.
- Baszley Bee B. Basrah Bee. (2004). Kartografi Pulau Balambangan antara abad 16-17 Masehi. *Jebat*. 31. Bangi: Penerbit UKM.
- Blome, R. (1667). *A general map of the East Indies*. <https://www.raremaps.com/gallery/detail/43987/a-general-mapp-of-theeastindies-comprehending-the-estats-o-blome>
- Borneo (Map)*. (1904). Edward Standford.
- Bowring, P. (2019). *Empire of the winds, The global role of Asia's great archipelago*, I.B. Tauris.
- Cram, G.F. (1901). *Borneo (map)*. New York: G.F. Cram.
- Denisova, T.A. (2011). *Refleksi historiografi Alam Melayu*. Penerbit Universiti Malaya.
- Guinea, Philippine Islands, Tasmania, North Borneo, Brunei and Sarawak (Maps)*. 1906. W. & A.K. Johnston Limited.

- Gungwu, W. (1964). The Opening of relations between China and Malacca, 1403-1405. Dlm. Bastin, J. & Roolvink, R (Peny). *Malaysian and Indonesian Studies: Essay presented to Sir Richard Winstedt on his eighty-fifth birthday*. Clarendon Press.
- IHO 23-3rd. (1953). Limits of oceans and seas. *International Hydrographic Organization*.
- IHO Publications. (1929). *Limits and names for oceans and seas: S-23* (1st ed).
- IHO Publications. (1937). *Limits and names for oceans and seas: S-23* (2nd ed).
- IHO Publications. (1953). *Limits and names for oceans and seas: S-23* (3rd ed).
- IHO Publications. (1986). *Limits and names for oceans and seas: S-23* (4th ed).
- IHO. (2005). *The History of the International Hydrographic Bureau* (2nd ed).
- Liji, L. (2009). *Lembaran sejarah gemilang: Hubungan empayar Melaka-Dinasti Ming abad ke 15*. Penerbit UKM.
- Loja, M.H. (2018). A critical legal approach to the South China Sea territorial dispute. *Journal of the History of International Law*, 20, 11-16.
- Ma, Y.Y. (1958). *English trade in the South China Sea 1670-1715*. Tesis Kedoktoran (tidak diterbitkan). The University of London.
- Miksic, J. (1998). Southeast Asian Archaeology: Proceedings of the 7th International Conference of the European Association of Southeast Asian Archaeologists. *Asian Perspectives*. 43. University of Hawaii Press.
- Mohamad Hanif Md Noor & Mokhtar Saidin. (2015). Jumpaan seramik Beruas bukti hubungan dagangan dengan China. *Perdagangan dunia Melayu-China hingga kurun ke-16 Masihi, satu tinjauan sejarah dan arkeologi*. Penerbit USM.
- Muhammad Azwan Abd Rahman. (2018). *Laluan sutera baharu maritim China, kerjasama dengan Malaysia dan Indonesia*. Universiti Kebangsaan Malaysia Press.
- Nanwei, L. (1995). The nomenclature of the South China Sea islands in ancient China. *Chinese Geographical Science*. 5 (1). Science Press.
- Nazarudin Zainun & Nansha Rodziadi Khaw. (2016). *Hubungan politik dan sosiobudaya China-Dunia Melayu hingga kurun ke-15 Masihi*. Penerbit Universiti Sains Malaysia.
- Nik Hassan Shuhaimi et al. (2014). Pembentukan kerajaan awal di Nusantara antara abad 1 Masihi hingga 5 Masihi berdasarkan sumber bertulis dan data arkeologi. *Jurnal Arkeologi Malaysia*, 27. Ikatan Ahli Arkeologi Malaysia.
- Nor'Asyikin Mat Hayin. (2018). *Harian Metro*. Khazanah kapal karam.
- Ormeling, F. (2000). Sea names categories and their implications. *Journal of Geography Education*, 44. <https://unstats.un.org/>
- Overzichtskaart van het eiland Borneo*. (1914). Batavia: Topographische inrichting, Library of Congress.
- Ptak, R. (2012). Portugal and China: An anatomy of harmonious coexistence (Sixteenth and Seventeenth Centuries). *Culture and identity in the Luso-Asian World*. Tenacities Plasticities.

- Schottenhammer, A. (2012). The “China Seas” in world history: A General Outline of the role of Chinese and East Asian maritime space from its origins to c. 1800. *Journal of Marine and Island Cultures*. Mokpo National University.
- Suarez, T. (2012). *Early mapping of Southeast Asia: The epic story of seafarers, adventures, and cartographers who first mapped the regions between China and India*. Tuttle Publishing.
- Sun, Y. (1989). *The Silk Road on land and sea*. Beijing: China Pictorial Publishing Co.
- Syafiq Hadzir. (2018). Wilkinson, R.J. (Terj). *Hikayat Merong Mahawangsa, Bab 1: Raja Merong Mahawangsa*. Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Tan, T.S. (2009). *Cheng Ho and Islam in Southeast Asia*. Singapore: ISEAS.
- The Selden map of China*. <http://seldenmap.bodleian.ox.ac.uk/>
- Thomas, K. (1770). *A map of the East India Islands*. <https://www.raremaps.com/gallery/detail/44406/a-map-of-the-east-india-islands-agreeable-to-the-most-appro-kitchin>.
- Topographisch Bureau te Batavia. (1902). *Kaart van het eiland Borneo (Map of the Island of Borneo)*. Leiden University Libraries, Digital Collection. <http://hdl.handle.net/1887.1/item:2012787>.
- Wheatley, P. (1961). *The Golden Khersonese: Studies in the historical geography of the Malay Peninsula before AD 1500*. University of Malaya Press.
- Yule, H. (1916). *Cathay and the Way Thither, being a collection of medieval notices of China, Vol. IV*. Munshiram Manoharlal Publishers.