

Perkembangan Perindustrian Perkapalan Moden Jepun Zaman Meiji 1890-1912

AHMAD ALI BIN SEMAN

Pemerintah Meiji, sebaik sahaja mengambil kuasa pemerintahan daripada Shogun Tokugawa pada tahun 1868-1912,¹ telah mengambil daya usaha yang gigih dengan memajukan dan memodenkan pembangunan ekonomi bagi mengukuhkan kedudukan Jepun. Salah satu usaha yang dilakukan ialah memajukan industri perkapalan perdagangan untuk kejayaan ekonominya.² Pelaksanaan perindustrian perkapalan ini adalah untuk memenuhi keperluan semasa bagi menggantikan kapal-kapal dagangan Jepun yang kecil melalui pembinaan kapal-kapal yang besar dan berteknologi tinggi. Dengan adanya binaan kapal-kapal sedemikian, pemerintahan Meiji berharap kepada pedagang-pedagang Jepun yang berada di seluruh negara supaya mencapai keuntungan di dalam menjalankan perdagangan antarabangsa. Sebelum wujudnya industri perkapalan perdagangan moden Jepun, pedagang-pedagang barat telah memonopoli perdagangan yang dijalankan disebabkan kelebihan mereka memiliki kapal-kapal moden yang besar.

Desakan -desakan supaya pemerintah Meiji membina perkapalan moden disuarakan golongan pedagang-pedagang yang berada di Tokyo dan Osaka. Namun pada ketika ini, pemerintah Meiji belum melibatkan diri secara penuh di dalam pembinaan kapal-kapal moden kerana lebih menumpukan penyusunan pentadbiran politik di dalam negeri dan menguruskan jentera pentadbirannya. Di peringkat awal, pemerintah Meiji hanya melibatkan diri sebagai penasihat dengan memberikan kepercayaan pengurusan perkapalan kepada Syarikat Mitsubishi. Bagaimanapun pemerintah Meiji telah mengubah sepenuh perhatian. Tindakan ini bermatlamat untuk memperkayakan negara dan menguatkan angkatan tentera yang lebih dikenali dengan Slogan "Fukoku Kyohei". Menerusi slogan ini pemerintah Meiji berharap orang-orang Jepun dapat membangunkan ekonomi dan angkatan tentera secara serentak. Cita-cita ini hanya dapat diperolehi menerusi pembinaan perkapalan moden bagi menggerakkan seluruh perdagangan dalam dan luarnya untuk menyaingi negara-negara Barat.³

Matlamat penulisan ini adalah untuk memperlihatkan langkah-langkah yang telah dijalankan oleh pemerintah Meiji di dalam mewujudkan Industri Perkapalan perdagangan yang moden. Sebelum ini Jepun, hanya memiliki kapal-kapal buatan kayu dan bersaiz kecil yang muncul di bandar-bandar pelabuhan seperti Tokyo (Edo) Osaka - Kyoto - Hokkaido bagi mengangkut

hasil-hasil pertanian seperti beras, sekoi, barli, sake,⁴ binatang-binatang ternakan dan sutera mentah untuk kegunaan tempatan. Keadaan ini tidak lagi sesuai bagi menampung peningkatan kemajuan negara yang memerlukan barang-barang import-eksport hasil daripada pembukaan pelabuhan-pelabuhan Jepun kepada negara-negara Barat.

Menerusi pelaksanaan dasar industri perkapalan moden, pemerintah Meiji telah berjaya membuka mata orang-orang Jepun bahawa dasar memencilkan diri tidak menguntungkan orang-orang Jepun dan negara keseluruhannya. Melalui perdagangan import-eksport, Pemerintah Meiji turut memajukan pembinaan jalan keretapi, jalanraya dan telegraf. Perkembangan infrastruktur ini adalah penting bagi membantu negara Jepun melaksanakan revolusi industri berat seperti penubuhan kilang-kilang simen, besi, pembinaan pelabuhan-pelabuhan, institusi-institusi kewangan dan lain-lain lagi dapat berjalan dengan lancar. Revolusi perindustrian berat ini tidak akan berjaya sekiranya pengangkutan perkapalan tidak dijalankan terlebih dahulu. Di sini menunjukkan kebijaksanaan pemerintah Meiji memulakan pembangunan syarikat-syarikat perkapalan sendiri tanpa menggunakan sepenuhnya kapal-kapal asing di dalam urusan import-eksport. Penggunaan kapal-kapal asing adalah berbentuk sementara sahaja.

Malah pemimpin Meiji turut membina kapal-kapal perang bagi mengawal dan menjamin kedaulatannya daripada sebarang ancaman daripada luar.⁵ Pembinaan kapal-kapal perang ini ternyata telah membantu kejayaan Jepun di dalam menewaskan China pada 1894-95 dan Rusia pada 1904-05. Kemenangan ini telah meninggikan imej negara Jepun di kalangan negara-negara Barat. Namun begitu dalam artikel ini, penulis hanya membincangkan pembinaan kapal-kapal perdagangan sahaja.

Kedudukan geografi Jepun yang mempunyai pelabuhan-pelabuhan semulajadi yang dalam dan terlindung dari angin taufan menambahkan keyakinan pemerintah Meiji melaksanakan pembinaan kapal-kapal moden. Pemerintah Meiji memerlukan segera kapal-kapal besar dan moden bagi mengimbangi kedatangan kapal-kapal asing yang berdagang di pelabuhan-pelabuhan Jepun menerusi perjanjian Kanagawa 1854.⁶ Keperluan ini begitu ketara memandangkan pada tahun 1885 Jepun hanya memiliki sepanjang 580 batu jalanraya sahaja. Keadaan ini tentunya melambatkan pertumbuhan ekonomi Jepun sekiranya industri perkapalan tidak dibangunkan dengan segera.

Setelah Jepun menamatkan dasar pemencilan pada tahun 1854, pedagang-pedagang Barat seperti Amerika Syarikat, British, Perancis, German dan lain-lain lagi berlumba-lumba mendapatkan konsesi perdagangan yang terbuka luas di Jepun. Dasar buka pintu ini telah menyebabkan pelabuhan-pelabuhan utama seperti Tokyo, Osaka, Kyoto, Yokohama⁷, Nigata menjadi tumpuan pertukaran perdagangan antarabangsa. Bagaimanapun pedagang-pedagang Jepun gagal menyaingi kapal-kapal asing yang mengaut keuntungan yang

besar. Pada tahun 1870-1877, sebanyak 183 buah kapal telah memasuki berdagang di pelabuhan-pelabuhan Jepun. Jumlah ini dapat dilihat di dalam Jadual berikut:

Tahun	Bil. kapal	Tan	Purata setiap tan
1870	35	15,498	443
1871	71	20,934	295
1872	96	23,364	243
1873	110	26,088	237
1874	118	26,120	221
1875	149	42,304	284
1876	159	40,248	253
1877	183	49,105	268

Daripada Jadual di atas, setiap tahun jumlah kapal-kapal yang berkunjung ke pelabuhan-pelabuhan telah meningkat secara pesat. Pada ketika ini 94% seluruh eksport dan 95% import dikendalikan oleh kapal-kapal asing.⁸

Bagi mengatasi masalah ini, pemerintahan Meiji telah mengimport kapal-kapal daripada luar berjumlah 20,000 tan. Kapal-kapal ini kemudian telah diserahkan kepada syarikat Mitsubishi yang mempunyai pengalaman luas daripada lain-lain syarikat perkapalan bagi meningkatkan perdagangan luar Jepun. Bagaimanapun, syarikat perkapalan ini juga gagal menyaingi kapal-kapal perdagangan asing disebabkan sebahagian besar kapal-kapal yang diimport terdiri dari kapal-kapal lama yang sering mengalami kerosakan teknikal di samping kos operasi yang tinggi. Ini telah membebankan Syarikat Mitsubishi dan ditutup setahun kemudiannya.

Sementara itu, desakan-desakan daripada pedagang-pedagang Jepun yang berada di seluruh negara agar Jepun mendirikan syarikat perkapalan yang moden semakin lantang. Pedagang-pedagang tempatan merasakan kebimbangan dan kerisauan mereka terhadap pemonopolian perdagangan oleh pedagang-pedagang asing di pelabuhan-pelabuhan yang akan mengancam kedudukan dan kedaulatan Jepun pada masa hadapan. Keadaan ini telah berlaku ke atas negeri China.

Bagi mengekalkan negara Jepun sebagai sebuah negara yang berpengaruh dan berkuasa, pada tahun 1869,⁹ pemerintah Meiji telah menetapkan keputusan pembinaan kapal-kapal moden. Pengumuman ini telah dikeluarkan oleh Perdana Menteri Jepun melalui arahan yang bernombor 968. Pada 1870,¹⁰ pengumuman ini dijalankan sekali lagi untuk meningkatkan pertumbuhan syarikat-syarikat perkapalan Jepun di seluruh negara. Kedua-dua pengisytiharan ini menunjukkan secara jelas pemerintahan Meiji mengutamakan dan menggalakkan perdagangan luarnya.

Sebenarnya sejarah perdagangan luar Jepun bukanlah baharu bermula pada Zaman Meiji. Perdagangan luar Jepun telah lama bermula sejak abad ke 7 dengan China sehingga abad ke 17 di bawah pemerintahan Shogun Tokugawa. Bagaimanapun hubungan perdagangan luar ini diberhentikan pada tahun 1640 oleh pemerintah Tokugawa. Pada ketika ini, pedagang-pedagang Jepun dilarang mengadakan hubungan perdagangan dengan dunia luar kecuali Belanda di Deshima, melarang orang-orang Jepun keluar negeri, membeli kapal-kapal asing dan membina kapal-kapal lebih daripada 500 koku. Larangan ini dilakukan untuk menjaga ketenteraman dan kestabilan pemerintahan Tokugawa.

Apabila pemerintah Meiji mengumumkan program perindustrian perkapalan, Syarikat-syarikat perdagangan yang berpengaruh seperti Mitsui, Sumitomo dan Yasuda telah mengambil peranan yang aktif di dalam pembinaan perkapalan moden. Kumpulan ini yang lebih dikenali "Kumpulan Zaibatsu" yang menguasai perdagangan sebelum Meiji telah diminta oleh pemerintah Meiji membangunkan industri perkapalan moden. Sementara Syarikat Mitsubishi yang dibangunkan pada zaman Meiji akhirnya menganggotai 3 syarikat terdahulu dalam kumpulan "Zaibatsu"¹¹. Kumpulan ini telah menjadi nadi penggerak di dalam semua lapangan pembangunan seperti pembinaan keretapi, jalanraya, kilang-kilang industri, bank-bank menubuhkan kilang-kilang simen, besi dan lain-lain lagi. Dengan adanya kumpulan Zaibatsu ini, secara langsung industri perkapalan sangat diperlukan bagi menggerakkan pertumbuhan ekonomi Jepun.

Sejajar dengan program perindustrian perkapalan di dalam negeri, pemerintahan Meiji telah menubuhkan pusat-pusat galakan perdagangan di luar negara bagi memperkenalkan komoditi-komoditi keluaran Jepun. Pusat-pusat ini ditubuhkan di San Francisco 1870, Shanghai, Foo Chow, New York 1872, Venice dan Hong Kong 1873, Rome 1874, Tientsin dan Honolulu 1875, London, Che Foo dan Vladivostok 1876. Kesemua pusat-pusat perdagangan ini berperanan aktif menyampaikan maklumat-maklumat dari masa ke semasa tentang pertumbuhan ekonomi Jepun. Di dalam tahun 1874 pemerintah Meiji telah menubuhkan Jabatan Galakkan perindustrian (Kangyo-Kyoku)¹² dan Jabatan Galakkan Perdagangan (Kansho-Kyoku) di bawah urusan Kementerian Dalam Negeri. Pusat-pusat ini menggalakkan pedagang-pedagang kecil dan besar berkerjasama meningkatkan perdagangan Jepun secara kolektif.

Bagaimanapun beberapa syarikat perkapalan yang dibantu secara tidak langsung oleh pemerintah Meiji di dalam perkapalan perdagangan import eksport telah mengalami kegagalan. Ini telah membebankan kepada pedagang-pedagang Jepun. Keadaan ini telah menguntungkan syarikat-syarikat perkapalan asing seperti British, Amerika Syarikat yang memonopoli eksport-import. Atas kesedaran ini, pada tahun 1875, Menteri Dalam Negeri Okubo Toshimichi, telah mengemukakan tiga cadangan bagi meningkatkan

perindustrian perkapalan Jepun. Pertama dasar perkapalan bebas; kedua memberi perlindungan ke atas syarikat-syarikat perkapalan swasta melalui penglibatan pemerintah Meiji; dan Ketiga, memiliki kapal-kapal perdagangan secara langsung oleh pemerintahan Meiji. Cadangan kedua telah diterima bagi membaiki¹³ kemerosotan perkapalan perdagangan Jepun.

Kemudian pada tahun 1876, Pemerintah Meiji telah menubuhkan Pusat Galakan Perdagangan untuk menyelaraskan aktiviti-aktiviti perdagangan di seluruh negara. Pusat ini ditugaskan mencari peluang-peluang perdagangan yang baru, menyusun kemudahan pengangkutan dan mengkaji masalah-masalah perdagangan di dalam dan diluar negeri.¹⁴ Biro Kejuruteraan turut dibina bagi memudahkan segala urusan perindustrian dan pembinaan dermaga-dermaga kapal, pelabuhan-pelabuhan baru dan perkara-perkara lain yang bersangkutan perindustrian perkapalan moden.

Seterusnya pada tahun 1885, Pemerintah Meiji telah mengeluarkan undang-undang yang tidak membenarkan kapal-kapal Style Jepun dibina lebih daripada 500 koku selepas 1888.¹⁵ Undang-undang ini mengkehendaki setiap kapal-kapal yang hendak dibina mencontohi bentuk kapal-kapal buatan barat dan berteknologi tinggi. Arahan ini bertujuan mengurangi kapal-kapal Jepun yang sering menghadapi masalah teknikal apabila belayar di lautan dalam. Undang-undang ini telah ditandatangani Perdana Menteri Jepun, Sanetomi Sanjo dan Menteri Perdagangan dan Perindustrian Tsugumichi Saigo pada 8hb. Januari 1885.

Hasil daripada galakkan dan polisi perlindungan perkapalan telah membangunkan pertumbuhan syarikat-syarikat perkapalan di seluruh Jepun. Syarikat-syarikat itu antaranya seperti berikut:

- i) Syarikat perkapalan Kaisho, Dis 1869;¹⁶
- ii) Syarikat perkapalan Yubin Jokisen, Pertengahan 1872;
- iii) Syarikat perkapalan Kaisho, Toriatsu 1871;
- iv) Syarikat perkapalan Tsukomo 1870 yang bertukar kepada Syarikat Perkapalan Mitsubishi Feb. 1873;
- v) Syarikat perkapalan Tokyo 1881;
- vi) Syarikat perkapalan Kiodo Unyu 1883;
- vii) Syarikat perkapalan Hokkaido Unyu 1882;
- viii) Syarikat perkapalan Osaka Shoshen 1884;
- ix) Syarikat perkapalan Toyo Kisen April 1896 dan lain-lain lagi.

Bagaimanapun syarikat-syarikat ini banyak mengimpot kapal-kapal daripada negara-negara barat sebagai langkah permulaan memajukan industri perkapalan terutama pada tahun 1890an seperti yang ditunjukkan di bawah ini.

Tahun	Kapal diimport	Kapal yang dibina dalam negeri
1893	4,930 tan	3,436 tan
1894	8,064 tan	3,425 tan
1895	60,180 tan	3,866 tan
1896	43,117 tan	8,474 tan
1897	22,059 tan	6,738 tan
1898	41,818 tan	12,431 tan
1899	44,110 tan	14,627 tan
1900	24,486 tan	15,421 tan
1901	28,492 tan	12,828 tan
1902	19,344 tan	32,385 tan
1903	20,684 tan	15,541 tan
1904	33,440 tan	37,314 tan
1905	77,298 tan	23,264 tan
1906	138,706 tan	33,039 tan
1907	30,142 tan	32,300 tan
1908	32,009 tan	28,838 tan
1909	19,178 tan	72,759 tan
1910	8,032 tan	63,475 tan
1911	40,264 tan	24,479 tan
1912	29,454 tan	41,229 tan ¹⁷

Peristiwa yang lebih bermakna di dalam Sejarah pembinaan perkapalan Jepun berlaku pada bulan Januari 1896 melalui pengenalan dua akta iaitu undang-undang Galakan Pelayaran [Kokai Shoreiho] dan undang-undang Galakan Perkapalan [Zosen Shoreiho] oleh Parlimen [Diet] Jepun.¹⁸ Kelulusan kedua-dua akta ini bagi meningkatkan kemampuan pembinaan-pembinaan kapal tempatan bersaing dengan syarikat-syarikat perkapalan asing.

Menerusi akta Galakan Pelayaran (Kokai Shoreiho) pemerintah Meiji memberi bantuan kewangan sebanyak 12 yen setan ke atas kepada pembina-pembina kapal tempatan yang membina kapal-kapal dagangan yang melebihi 700 tan.¹⁹ Penambahan subsidi sebanyak 12 yen juga diberikan kepada pembina-pembina kapal yang membuat enjin di dermaga-dermaga tempatan. Bantuan-bantuan ini diberikan selama 15 tahun. Hanya pada 1909, kedua-dua akta ini diperbaharui dengan meningkatkan kadar 700 kepada 1,000 tan bagi sesebuah kapal untuk mendapatkan bantuan subsidi daripada pemerintahan Meiji.²⁰

Bantuan ini diperkenalkan kerana syarikat-syarikat perkapalan barat terutamanya British dan Amerika Syarikat mempunyai kedudukan kewangan

yang mantap, kukuh, luas pengalaman dan boleh menurunkan kadar tambang pengangkutan di dalam masa-masa tertentu yang sekaligus mengancam kegiatan perdagangan syarikat-syarikat kecil di Jepun.

Kesan positif kedua-dua akta ini dapat dilihat pada tahun 1897 melalui akta Galakan Perkapalan yang berjaya meningkatkan jumlah tan kapal. Contoh pada tahun 1897 nilai tan ialah 12,000 tan, 1901 32,000 tan dan 1908 kepada 72,000 tan. Begitu juga terjadi kepada akta galakan pelayaran yang berjaya meningkatkan syarikat-syarikat perkapalan tempatan membuka jalan-jalan baru perdagangan di arena antarabangsa. Pada tahun 1896, semasa program ini diperkenalkan hanya sebuah kapal sahaja yang belayar ke Eropah (Kapal Tosa Maru) dari syarikat Perkapalan Tsukomo. Angka ini telah meningkat kepada 10 buah kapal yang disumbangkan oleh sebuah daripada syarikat perkapalan perdagangan Osaka, 4 buah daripada Mitsui Bussan dan selebihnya daripada syarikat perkapalan Tsukomo. Kadar ini terus meningkat kepada 29 buah pada tahun 1899 dan 292 buah pada tahun 1911.²¹

Di sini secara jelas, pemerintah Meiji bersungguh-sungguh membantu secara langsung mengembangkan perkapalan perdagangan Jepun. Pemberian subsidi yang juga dilancarkan pada 1896 berkesan membantu syarikat-syarikat perkapalan kecil dan besar berkembang maju. Di antara syarikat-syarikat yang paling banyak menerima subsidi adalah seperti berikut:

Nama Syarikat	Tahun				
	1907	1908	1909	1910	1911
Nihon Yusen	4,598,751	4,561,591	3,896,730	4,985,909	4,824,336
Osaka Kisen	1,201,168	1,178,449	1,830,758	2,046,411	2,499,780
Toyo Kisen	1,056,191	1,174,531	2,316,144	2,530,846	2,811,892
Nisshin Kisen	791,943	796,588	308,323	799,159	799,526 ²²

Bantuan kewangan yang diterima oleh syarikat-syarikat perkapalan di atas telah membantu membuka laluan-laluan baru perdagangan bagi meningkatkan perdagangan antarabangsa Jepun. Sebagai contoh, Syarikat Nihon Yusen (N.Y.K) menjalankan perdagangan melalui laluan berikut:

- i. Yokohama - Kobe - Shimonoseki - Nagasaki - Shanghai - Sekali Setiap Minggu
- ii. Kobe - Shimonoseki - Nagasaki - Pusan (Korea Selatan) - Sekali Setiap Minggu

- iii. Kobe - Shimoseki - Nagasaki - Tsushima - Pusan - Inchon - Chefoo - Tientsin - Nyuchen - Sekali Setiap Minggu.²³

Syarikat Osaka Shoshen menjalankan perdagangan antara:

- i) Kobe - Shimonoseki - sebanyak sekali pada setiap bulan.
- ii) Osaka - Tokushima - sebanyak sekali pada setiap bulan.
- iii) Moji - Hagi - Hamada - Sekali sebanyak 4 kali pada setiap bulan.

Sementara syarikat perkapalan Toyo menjalankan perdagangan ke:

- i) Amerika Selatan.
- ii) Hong Kong - Valparaiso.²⁴

Kejayaan membuka pelabuhan-pelabuhan baru ini kerana bantuan subsidi daripada pemerintahan Meiji bagi meningkatkan perdagangan eksport-import. Ini disebabkan negara Jepun memerlukan banyak bahan-bahan mentah bagi memenuhi permintaan industri-industri yang tumbuh begitu pesat di seluruh negara.

Situasi ini telah mendorong secara giat pembina-pembina kapal seperti syarikat perkapalan Kawasaki, Mitsubishi Nagasaki, Ishikajima, Kilang Besi Osaka mengeluarkan kapal-kapal berteknologi tinggi. Contohnya, Syarikat Mitsubishi Nagasaki berjaya membina kapal Hitachimaru dan Awamaru yang beratnya 5,000 tan setiap satu bagi kegunaan ke Eropah. Seterusnya, syarikat ini berjaya membina kapal-kapal yang lebih besar pada tahun 1901 seperti kapal Kagamaru dan Iyomaru 6,300 tan setiap satu. Ini diikuti oleh Kapal Suzuranmaru 5068 tan dan Atsutamaru, 8,500 tan.²⁵

Berikut adalah bilangan kapal-kapal yang telah dibina oleh syarikat-syarikat perkapalan Jepun di limbungan-limbungan tempatan.

Nama limbungan	Bil. kapal	Tan
Mitsubishi	43	207,366
Kawasaki	34	96,738
Kilang Besi Osaka	30	30,494
Ishikawajima	2	2,516
Kilang Besi Ono	1	792
Uraga	2	2,653
Jumlah	113	340,559 ²⁶

Bagi menggiatkan perkembangan pembinaan perkapalan, pemerintah Meiji telah menubuhkan institusi-institusi perkapalan bagi melatih rakyat

Jepun mahir di dalam industri perkapalan dan pelayaran. Kolej perkapalan pertama yang ditubuhkan ialah Kolej perkapalan Mitsubishi pada tahun 1875 di Tokyo.²⁷

Kolej-kolej perkapalan turut dibina di Osaka, Nagasaki, Kobe, Yokohama, Yokosuka dan lain-lain lagi. Pada peringkat awal penubuhan kolej-kolej ini, pakar-pakar daripada luar seperti dari Perancis, German, Britain dan lain-lain lagi telah diambil untuk menjadi tenaga pensyarah.

Menjelang tahun 1890-an, pakar-pakar asing ini telah digantikan dengan kepakaran anak-anak tempatan yang lulus daripada institusi-institusi perkapalan tempatan. Perkara-perkara yang diajar meliputi pembelajaran asas perkapalan, Ilmu pelayaran, Fizik, Mekanikal, Matematik, Bahasa Inggeris, Bahasa Jepun dan Sejarah Jepun. Selepas menamatkan pengajian, mereka akan menjadi jurutera, ahli-ahli pelayaran, pensyarah dan lain-lain lagi.

Jumlah para pelajar yang tamat pengajian mereka adalah seperti berikut:

i.	Pegawai kejuruteraan laut	48 orang
ii.	Pegawai kejuruteraan di Syarikat-syarikat perkapalan	134 orang
iii.	Pegawai penyelarasan kelautan di Syarikat-syarikat	21 orang
iv.	Pegawai Teknikal di pelabuhan dan Kementerian Pengangkutan	31 orang
v.	Pensyarah atau pengajar di Kolej	6 orang
vi.	Pelbagai jawatan di pihak kerajaan dan syarikat-syarikat	57 orang
vii.	Tiada diketahui dimana bekerja (tiada membuat laporan)	10 orang ²⁸

Di samping itu, pemerintah Meiji telah menubuhkan kilang-kilang besi dan besi waja untuk membekalkan bahan-bahan ini kepada pembina-pembina perkapalan tempatan. Contohnya pada tahun 1897, kilang besi Yawata ditubuhkan di Fukuoka dan lain-lain lagi. Pada tahun 1899, Jepun terpaksa mengimpot bekalan besi daripada kilang besi Tayeh, China sebanyak 50,000 tan setiap tahun bagi menampung industri pembinaan perkapalan.²⁹

Pada tahun 1885,³⁰ Menteri Kewangan ketika itu, Matsukata Masayoshi meminta Syarikat Perkapalan Kyodo Unyu Kaisha bergabung dengan Syarikat Perkapalan Mitsubishi membentuk Syarikat Perkapalan Nihon (N.Y.K). Penggabungan kedua-dua syarikat ini adalah bertujuan untuk menguatkan syarikat perkapalan Jepun. Di samping ianya untuk mengelakkan persaingan sesama sendiri dan mengalami terus kerugian. Sebaliknya syarikat-syarikat perkapalan asing mengaut keuntungan yang besar di pelabuhan-pelabuhan

Jepun. Melalui penggabungan ini, pemerintah Meiji memberi bantuan sebanyak 880,000 yen setiap tahun. Bantuan kewangan ini bertujuan mengukuhkan keupayaan syarikat ini belayar ke negara-negara lain sekaligus akan meningkatkan perdagangan Jepun.

Pada tahun 1880an, memperlihatkan tanda-tanda kemajuan yang memberangsangkan kepada industri pembinaan perdagangan perkapalan Jepun. Faktor ini disebabkan sistem yang bersistematik dilaksanakan oleh pemerintah Meiji. Contohnya Kapal Asahi Maru dibina pada tahun 1885, Yoshiara Maru 1887, Minatogawa Maru 1888, Kizugawa Maru 1889 dan Kamogawa Maru 1890.³¹ Kejayaan ini mendorong persaingan sengit kepada syarikat-syarikat perkapalan asing. Malah pemimpin Meiji telah melarang pedagang-pedagang Jepun menggunakan kapal-kapal asing walaupun bayaran pengangkutan lebih murah sedikit. Seruan ini telah disambut oleh pedagang-pedagang Jepun hingga menyebabkan syarikat perkapalan British dan Amerika Syarikat terpaksa mengundurkan dari setengah-setengah pelabuhan di Jepun.

Seterusnya pada awal 1890an, syarikat-syarikat perkapalan Jepun diminta menjalankan kegiatan eksport-import secara terus di pelabuhan-pelabuhan Asia dan Eropah. Perkara ini berlaku hasil daripada gesaan-gesaan para pedagang yang berada di Tokyo dan Osaka. Pedagang-pedagang yang berada di kedua-dua bandar ini adalah pusat daripada seluruh pedagang-pedagang kecil yang menjalankan kegiatan perkapalan Jepun, pedagang-pedagang dapat mengimpor terus barang-barang daripada luar. Ini akan memberi keuntungan yang lebih besar berbanding bergantung kepada syarikat-syarikat perkapalan asing. Selanjutnya, pemerintah Meiji di minta menubuhkan bank-bank industri bagi membiayai eksport-import, menubuhkan pusat kawalan mutu perdagangan dan menghantar para pelajar Jepun mempelajari perdagangan antarabangsa di luar negeri.³²

Di dalam membangunkan perindustrian dan perkilangannya, Jepun banyak mengimpor barang-barang seperti besi dan keluli, barang-barang logam, jentera-jentera, kain, kapas dan lain-lain lagi. Manakala bahan-bahan eksport Jepun terdiri daripada barang-barang pertanian, seperti beras, sekoi, teh sutera mentah dan lain-lain lagi.

Perdagangan luar Jepun mencatat sejarah apabila syarikat perkapalan Nihon Yusen (NYK) berjaya membuka laluan perdagangan terus ke Pelabuhan Bombay pada bulan November 1893.³³ Kejayaan syarikat ini berjaya meningkatkan imej syarikat perkapalan Jepun kepada pedagang-pedagang dari Barat.

Pelabuhan ini mempunyai kedudukan yang strategi dan menjadi pusat pertukaran barang-barang dari Asia - Eropah - Jepun. Kini pedagang-pedagang Jepun mudah mendapat berbagai-bagai bekalan mentah, terutama kapas mentah bagi membekal industri-industri kain dan pakaian di seluruh Jepun. Hal ini telah memecahkan monopoli penguasaan kapas mentah di Bombay oleh Syarikat perkapalan British, Itali dan Amerika Syarikat. Kejayaan

mengambil peluang di dalam perdagangan kapas adalah disebabkan hubungan intim para pemimpin Meiji, memberi bantuan subsidi dan kecekapan pegawai-pegawai perkapalan Nihon Yusen sendiri.

Sementara itu, kapal-kapal yang dibina oleh syarikat-syarikat perkapalan tempatan sebanyak 1,000 buah yang beratnya berjumlah 100,000 tan. Manakala kapal-kapal yang diimport daripada luar berjumlah 350 buah yang berjumlah 150,000 tan yang membekalkan 40% kepulauan tempatan. Walaupun jumlah kapal-kapal yang dibina banyak tetapi sebahagian besar kapal-kapal ini berukuran kecil berbanding kapal-kapal yang diimport.³⁴ Purata kapal-kapal yang dibina ketika ini di bawah 2,000 tan. Sebagai contoh, Limbungan perkapalan Nagasaki membina kapal Kosuge Maru berjumlah 1,496 tan, Syarikat perkapalan Mitsubishi Nagasaki membina kapal Shinanogawa Maru seberat 701 tan dan kapal Suma Maru sejumlah 1561 tan pada tahun 1891.³⁵

Kegiatan ekonomi dan perdagangan luar Jepun telah berhenti seketika kerana syarikat-syarikat perkapalan di seluruh Jepun diminta memberi bantuan kepada angkatan tentera laut di dalam perang China-Jepun 1894-95. Kapal-kapal dagangan ini berperanan sebagai pembawa makanan, ubat-ubatan, peralatan senjata dan sebagai hospital bagi merawat tentera-tentera yang cedera di dalam peperangan. Syarikat perkapalan N.Y.K. sendiri menyumbangkan sebanyak 59 buah kapal berjumlah 134,20 tan. Di dalam peperangan ini, pemerintah Meiji yang menghadapi keadaan genting telah mengimport kapal-kapal dari luar sejumlah 87 buah yang berjumlah 133,000 tan.³⁶

Selepas tamat peperangan perkembangan perdagangan luar Jepun turut meningkat melalui pembukaan pelabuhan-pelabuhan di China seperti Canton, Tientsin, Shanghai, Hong Kong dan lain-lain lagi. Syarikat-syarikat perkapalan ini menguasai pasaran barang-barang dagangan di pelabuhan-pelabuhan ini.

Pada tahun 1896, sekali lagi perkembangan perkapalan Jepun terus mencipta sejarah di dalam perdagangan antarabangsa Jepun. Kapal Tosa Maru telah berlayar pada bulan March daripada Yokohama ke London dan Antwerp. Ini diikuti oleh kapal-kapal dagangan Idzumi Maru, Kagoshima Maru dan Ryojun Maru.³⁷ Pada tahun yang sama, N.Y.K. membuka laluan perdagangan ke Australia. Kapal dagangan Yamashiro Maru berlepas daripada Yokohama pada 3hb Oktober 1896. Ini diikuti kapal Omi Maru dan Tokio Maru pada 1898, peningkatan kapal-kapal dagangan ditingkatkan menerusi pelayaran Kasuga Maru, Futanami Maru dan Yawota Maru.³⁸

Kecemerlangan Syarikat N.Y.K. di dalam perdagangan antarabangsa terus berkembang pesat pada tahun 1898 apabila sebanyak 12 buah kapal-kapal perdagangan ke pelabuhan-pelabuhan di Eropah. Pelayaran ini didahului oleh kapal Kanagamaru pada 14hb, Mei 1898. Ini diikuti kapal-kapal Hakota Maru, Kawachi Maru, Wakasa Maru, Kamakura Maru, Sanuki Maru, Inaba Maru, Tamba Maru, Birgo Maru, Hitachi Maru, Sado Maru dan Awa Maru.³⁹

Sementara itu, pada tahun-tahun 1890-an pelabuhan-pelabuhan di seluruh Jepun telah mengalami pertumbuhan yang pesat. Antara kehadiran kapal-kapal Barat adalah seperti berikut:

Negara	Bil. Kapal	Jumlah Tan
British	1644	4,680,583
German	385	1,192,153
Rusia	284	455,243
Norway	188	240,906
Amerika	175	404,724
Perancis	154	303,690 ⁴⁰

Sementara nilai perdagangan luar dengan negara-negara Barat adalah seperti berikut:

Negara	Nilaian Yen
Amerika Syarikat	72,000,000
China dan Hong Kong	40,000,000
Perancis	27,000,000
Britain	11,000,000
Korea	11,000,000
British India	9,000,000 ⁴¹

Di dalam mengendalikan perdagangan luar, Syarikat N.Y.K. lebih berpengaruh daripada lain-lain syarikat tempatan disebabkan mempunyai kapal-kapal yang besar, kedudukan wang yang mantap di samping bantuan subsidi daripada pemerintah Meiji. Pada tahun 1903, Syarikat perkapalan N.Y.K. telah menjalankan hubungan sebanyak 24 destinasi seperti ke China, Australia, Amerika Syarikat dan lain-lain pelabuhan di Eropah.

Bagaimanapun pada tahun 1904-05, sekali lagi kecergasan kegiatan perdagangan terhenti. Pada waktu ini hampir kesemua kapal-kapal yang menjalankan perdagangan jauh telah dikerahkan membantu angkatan tentera laut yang menghadapi perang dengan Rusia. Hanya beberapa buah kapal dagangan ke Amerika Syarikat dibenarkan menjalankan perdagangan eksport-import Jepun. Syarikat N.Y.K. telah membantu menghantar kapal-kapalnya berjumlah 42 buah kapal (125,327) tan daripada 76 buah kapal (249,235) tan kapal-kapal yang dimiliki kapal-kapal yang selebihnya beroperasi di dalam

negeri sahaja. Kesan teruk daripada peperangan ini ialah terputusnya perdagangan kain daripada pelabuhan Bombay.⁴²

Selepas Jepun berjaya di dalam peperangan ini, peningkatan perdagangan luar terus berkembang pesat. Imej Jepun sebagai negara Asia yang pertama menewaskan kuasa barat telah berjaya meluaskan lagi pasaran barang-barangan Jepun. Pada ketika ini pula, pembina-pembina syarikat perkapalan tempatan berjaya membina kapal-kapal dagangan yang berteknologi tinggi oleh anak-anak tempatan.

Kapal-kapal yang dibina ialah:

- i Kamo Maru dibina di limbungan Mitsubishi 8 Jul-1908;
- ii Hirano Maru dibina di limbungan Mitsubishi 3 Dis-1908;
- iii Mishima Maru dibina di limbungan Kawasaki 25 Dis.1908.⁴³

Keadaan ini merupakan kejayaan-kejayaan yang disusun secara sistematik oleh pemerintah Meiji.

Kesimpulannya, sejarah permulaan industri perkapalan di Jepun telah dibantu secara padu oleh pemerintahan Meiji menerusi akta galakan pelayaran, akta galakan perkapalan dan dasar subsidi. Dengan adanya ketiga-tiga dasar ini telah membantu pertumbuhan pesat limbungan-limbungan perkapalan tempatan membina kapal-kapal perdagangan yang berteknologi tinggi, bersaiz besar dan dapat bersaing dengan syarikat-syarikat perkapalan asing. Adalah amat dikagumi di dalam rentetan sejarah Jepun kerana daripada tidak mempunyai sistem perkapalan yang moden (kapal-kapal kecil yang dibuat daripada kayu) akhirnya memiliki kapal-kapal besi yang bermutu tinggi. Era ini berlaku secara pesat pada tahun-tahun 1890an di mana laluan-laluan perdagangan Jepun meluas di seluruh dunia.

Industri perkapalan ternyata telah meningkatkan negara Jepun daripada sebuah negara pertanian melompat ke sebuah negara industri menerusi program revolusi industri yang dilancarkan pada tahun 1870an. Program ini secara langsung telah meningkatkan perdagangan luar Jepun di seluruh pelusuk pelabuhan di dunia. Ini bertepatan dengan slogan Fokoku-Kyohei yang dilancarkan oleh pemimpin-pemimpin Meiji bagi mengukuhkan ekonomi dan menguatkan kedudukan tentera dapat dicapai pada zaman Meiji. Hal ini dapat dibuktikan dengan kemunculan golongan Zaibatsu yang menjadi nadi penggerak di dalam meningkatkan ekonomi Jepun menerusi membangunkan bangunan-bangunan industri, membina sistem keretapi dan jalanraya, mendirikan institusi-institusi kewangan dan lain-lain industri termasuk membina perkapalan moden Jepun.

Keadaan ini telah menggerakkan seluruh negara Jepun maju dengan kemunculan berbagai-bagai industri yang mendapat bekalan bahan-bahan

mentah secara mudah kerana mempunyai sistem pengangkutan perkapalan yang dipunyai oleh orang-orang Jepun sendiri. Tidak dinafikan, diperingkat awal Jepun terpaksa mengimport kapal-kapal daripada luar untuk menampung pembinaan kapal di dalam negeri yang belum mencukupi. Pada ketika ini, dapat penulis menyatakan bahawa pemerintah Meiji, menjadi pelopor kepada pembinaan kapal-kapal perdagangan yang moden yang mana sebelum ini tidak dimimpikan oleh orang-orang Jepun hasil daripada polisi buka pintu.

Di dalam hal ini orang-orang Jepun telah berjaya memanfaatkan semaksima mungkin segala aspek politik, ekonomi dan sosial untuk membangunkan negara Jepun setanding dengan negara-negara Barat. Di dalam masa pemerintahan Meiji, industri perkapalan telah mendapat tempat yang utama di dalam lain-lain sistem pengangkutan. Di dalam hal ini, penulis berpendapat pemerintah Meiji seorang pemimpin yang melihat keperluan dan kehendak negara di masa hadapan tanpa awal-awal lagi bergantung kepada kapal-kapal asing bagi urusan eksport dan import. Caragaya kepimpinan ini benar-benar telah menyumbangkan faedah yang besar kepada kejayaan ekonomi Jepun pada hari ini.

¹Tsunehiko Yui & Keiichiro Nakagawa, *Japanese Management in Historical Perspective*, Tokyo, University of Tokyo, Press, 1989, p. 96.

²Takeaki Teratani, *Japanese Business and Government in the Take-off Stage in Keiichiro Nakagawa, Government and Business*, University of Tokyo, 1980, p. 69.

³Toshio Noh & John C. Kimura, *Japan: A Regional Geography of An Island Nation*, Teikoku Shoin Tokyo, 1985, p. 2. Lihat juga Keiichiro Nakagawa ed., "Business Strategy and Industrial Structure in pre-World War II in Strategy and structure of Big Business," Tokyo, University of Tokyo Press, 1985, p.3.

⁴Neil Skene Smith, *Material on Japanese Social and Economic History Tokugawa, Japan* (1), 1979, p. 107.

⁵Anthony J. Watts and Brian G. Gordon, *The Imperial Japanese Navy*, Mac on, London, 1971, p. 29.

⁶Toshio Noh & John C. Kimura, *Japan: A Regional Geography...*p. 2.

⁷Otsuka Hisao, "Modernization Reconsidered with Special Reference to Industrization" in Tobata Seeichi, *The Modernization of Japan I*, The Institute of Asian Economic Affairs, 1966, pp. 56-57.

⁸Shibusawa Keizo, *Japanese Society in the Meiji Era*, Tokyo, Obunsha, Tokyo, 1958, p. 108.

⁹Teratani Takeaki, "Nihon Kindai Zosen Shijosetsu" (An Introduction to the History of Modern Shipbuilding in Japan), Gannando Shoten, Tokyo, 1979, p. 32.

¹⁰*Ibid.*, p. 33.

¹¹William W. Lockwood, "Japan's New Capitalism" in William W. Lockwood, ed., *The State and Economic Enterprise in Japan*, Princeton University Press, Princeton New Jersey, 1970, pp. 495-496.

¹²Shibusawa Keizo, *Japanese Society...*, 9,483

¹³Takeaki Teratani, *Japanese Business and Government in the Take-off Stage...*, p. 58

¹⁴Shibusawa Keizo, *Japanese Society...*pp. 109-110

¹⁵Teratani Takeaki, "Nihon Kindao Zosen Shijosetsu..." p. 33.

¹⁶William D. Wray, *Mitsubishi and the N.Y.K. Line: 1870-1894: The Beginning of the Modern Japanese Shipping Industry*, Harvard University Press, 1976, pp. 30-33.

¹⁷Shibusewa Keizo, *Japanese Society...*, p. 326.

¹⁸Susumu Tominaga, "Teikoku Zosen Hogo Seisakuroni" (The Protection Policies and Imperial Shipbuilding) *Nihon Kaiji Gakkai*, Tokyo, 1928, pp. 515-520.

¹⁹*Ibid.*

²⁰Edwin M. Bacon, A.M., *Manual of Ship Subsidies*, A.C. Mclurg & Co, Chicago, London, 1911, p. 64

²¹Takeaki Teratani, *Japanese Business and Government...*, p.66.

²²Shibusewa Keizo, *Japanese Society...*, p. 391.

²³*Ibid.*, p. 376-400.

²⁴Takeaki Teratani, *Japanese Business and Government...*, p. 69.

²⁵*Ibid.*, pp. 77-78.

²⁶*Ibid.*

²⁷"A History of the Mercantile Marine in Japan," *Mercantile Bureau Department of Communications*, Tokyo, 1983, p. 12.

²⁸Edwin M. Bacon, A.M. *Manual of Ship Subsidies*, pp. 64-65

²⁹Shibusewa Keizo, *Japanese Society...*, p.147.

³⁰Keiichiro Nakagawa, *Strategy and Structure of Big Business*, University of Tokyo Press, Tokyo, 1985, pp. 7-11.

³¹Teratani Takeaki, "Nihon Kindai Zosen Shijosetsu" pp. 38-40.

³²Matao Miyamoto, "The Development of Business Association in pre-War Japan" in Hiroaki Yamazaki & Matao Miyamoto, ed., *Trade Association in Business History*, University of Tokyo Press, Tokyo, 1988, p. 14.

³³Nippon Yusen Kaisha, "Golden Jubilee History of Nippon Yusen Kaisha 1885-1935", Tokyo, 1936, pp. 14-15.

³⁴Takeaki Teratani, "Nihon Kindai Zosen Shijosetsu ...", pp. 62

³⁵*Ibid.*, pp. 64-65.

³⁶*Ibid.*, p. 62.

³⁷Nippon Yusen Kaisha "Golden Jubilee History ...", p. 27.

³⁸*Ibid.*, p. 39.

³⁹*Ibid.*, p. 40.

⁴⁰F.T. Jane, *The Imperial Japanese Navy*, United Kingdom, Canway Maritime Press, 1964, pp. 249-250.

⁴¹*Ibid.*, p. 251.

⁴²Nippon Yusen Kaisha, "Golden Jubilee History ...", p 42.

⁴³*Ibid.*, p. 51.