

Laporan Pertanggung-jawaban Politik 2014



PRANANDA SURYA PALOH ANGGOTA DPR RI 2014 - 2019



Disusun oleh: Tim Manajemen Politik PSP - Jakarta

Laporan Pertanggung-jawaban Politik 2014



PRANANDA SURYA PALOH

ANGGOTA DPR RI 2014 - 2019



Disusun oleh: Tim Manajemen Politik P5P - Jakarta

DAFTAR ISI

I.	Pendahuluan	1
II.	Agenda Kegiatan Politik	2
III.	Laporan Rapat Kerja	4
	a. Rapat dengar pendapat umum.....	4
	b. Rapat BKSAP - Myanmar.....	4
	c. Rapat komisi 1 - Spanyol.....	4
	d. Rapat komisi 1 - RRT	4
IV.	Kunjungan Kerja Komisi.....	6
V.	Laporan Kegiatan Reses; Sosialisasi – RDP – Penyerapan Aspirasi.....	7
	a. Laporan RDP Reses tentang Pancasila	8
	b. Laporan RDP Reses II	12
	c. Laporan Penyerapan Aspirasi Masyarakat dalam rangka Kunjungan Kerja Perseorangan Fraksi Partai NasDem Masa Persidangan I Tahun 2014-2015.....	18
VI.	Catatan Penting tahun 2014 ; Membuat Pedoman Kerja Manajemen	41
VII.	Kesimpulan 2014 dan Harapan 2015	43
VIII.	Lampiran.....	44
	a. Materi RDPU	44
	b. Materi Rapat BKSAP Myanmar	101
	c. Materi Rapat Komisi I Spanyol.....	113
	d. Materi Komisi I – China	120
	e. Materi Kunker Komisi Penyiaran	151

DAFTAR FOTO

Foto 1.	Parlemen RRT	5
Foto 2.	KPI.....	6
Foto 3.	Sosialisasi Kebangsaan SD Santo Yoseph	11
Foto 4.	Narasumber menyampaikan materi sosialisasi Pancasila, UUD NRI Tahun 1945, NKRI dan Bhinneka Tunggal Ika	15
Foto 5.	Moderator membuka sesi tanya jawab	15
Foto 6.	Mahasiswa memberikan pertanyaan kepada Narasumber	16
Foto 7.	Foto bersama dengan peserta Sosialisasi 4 Pilar Kebangsaan	16
Foto 8 -	Penyerapan Aspirasi Sibolangit	17
Foto 9 -	Sosialisasi dan Penyerapan aspirasi di Radio LaFemme	17
Foto 10 -	Diskusi di rumah aspirasi PSP Center bersama Komunitas Turun Tangan.....	17
Foto 11.	Kedatangan di Desa Rumah Pil-pil, Kecamatan Sibolangit didampingi oleh Anggota DPRD Kabupaten Deli Serdang, Wilson Kuzu Tarigan.....	26
Foto 12.	Berdiskusi dengan masyarakat Desa Pil-pil secara Adat Karo dengan berkumpul bersama dan duduk di atas tikar	27
Foto 13.	Pertanyaan dan pernyataan dari salah satu petani yang menginginkan adanya pembangunan irigasi yang memadai.....	27
Foto 14.	Menyerahkan bantuan semen dan pasir untuk perbaikan pengairan di Desa Pil-pil.....	28
Foto 15.	Berfoto bersama Camat Sibolangit dan masyarakat di area pemeliharaan jalan yang rusak	28
Foto 16.	Melakukan diskusi dengan masyarakat Desa Bandar Baru mengenai pertanian dan kesejahteraan	29

Foto 17. Menebar pupuk untuk kesuburan lahan kopi milik masyarakat.....	29
Foto 18. Berfoto bersama para petani kopi dan penyerahan pupuk secara simbolis	30
Foto 19. Menebar pupuk di lahan sewaan seorang ibu buruh tani kopi yang berjuang meraih kesejahteraan yang lebih baik	30
Foto 20. Berpamitan dengan masyarakat Desa Bukum	31
Foto 21. Penyerapan aspirasi bersama dengan Anggota DPRD Kabupaten Deli Serdang di Kecamatan Sibiru-biru	31
Foto 22. Berfoto bersama beberapa sahabat Tim Pemenangan Desa Sido Mulyo dan Desa Bandar Sandi Rejo	32
Foto 23. Berfoto bersama salah seorang Tokoh Masyarakat Karo Kecamatan Sibiru-biru	32
Foto 24. Berdiskusi mengenai pembangunan lapangan serba guna untuk dipergunakan masyarakat Kecamatan Sibiru-biru	33
Foto 25. Menyerahkan bantuan pembangunan lapangan serba guna	33
Foto 26. Berdiskusi dengan salah seorang Tokoh Masyarakat Kecamatan Sibiru-biru yang menyarankan pentingnya efek jera terhadap koruptor	34
Foto 27. Ketimpangan pembangunan yang sangat menyedihkan, areal ini hanya berjarak 1 jam perjalanan dari Kota Medan (Desa Sidodadi).....	34
Foto 28. Menjawab berbagai pertanyaan dari masyarakat di Desa Sidodadi Kecamatan Sibiru-biru	35
Foto 29. Bertemu kangen dengan seorang adik yang sangat luar biasa, Albar	35
Foto 30. Menerima Ibu Mita Simbolon, seorang Tokoh Perempuan yang sangat gigih berjuang	36
Foto 31. Berdiskusi dengan mahasiswa di Hotel Menara Lexus Medan	36
Foto 32. Pertanyaan kritis selalu keluar dari pikiran jernih para mahasiswa, mempertanyakan kesiapan Indonesia menghadapi MEA.....	37
Foto 33. Berfoto bersama para mahasiswa.....	37
Foto 34. Menerima komunitas Turun Tangan Medan yang dengan bangga turut berpartisipasi dalam dunia politik	38
Foto 35. Berkunjung ke Stasiun Televisi kebanggaan Indonesia, TVRI SUMUT, diterima dengan baik oleh Ibu Kepala Stasiun.....	38
Foto 36. Mencoba meringankan sedikit beban keluarga Alm. Ruslin Nasution, seorang sosok bersahaja Ketua Ranting NasDem Kel. Tembung, Kec. Medan Tembung.....	39
Foto 37. Berdiskusi ringan dengan Sekretaris DPW NasDem SUMUT, Bang Iskandar ST	39
Foto 38. Sejenak mengunjungi rumah duka Kader Nasdem yang telah pergi kembali ke Rahmatullah.....	40
Foto 39. Acara sosialisasi bersama Tokoh Masyarakat	40

DAFTAR TABEL

Tabel 1 - Pedoman Kerja Manajemen	42
---	----

I. Pendahuluan

Salam Restorasi – salam perubahan Indonesia !

Laporan Tahunan 2014 tentang kegiatan saya, Prananda Surya Paloh anggota no 3 DPR RI adalah sebuah bentuk pertanggung jawaban dan transparansi tentang apa yang saya kerjakan sebagai tugas konstitusional saya.

Ini bukan hal yang baru, namun juga bisa dikatakan ini hal yang sangat jarang dilakukan oleh para legislator di Indonesia. Sementara saya setidaknya memandangi bahwa kita sebagai legislator mempunyai pertanggung jawaban terhadap public dan untuk itu public harus dapat mengakses informasi mengenai aktifitas kita terkait dengan tugas legislator. Untuk itu saya memutuskan untuk melakukan pembuatan Laporan Tahunan 2014 sebagai tradisi transparansi dan demokrasi di Indonesia. Ini akan disampaikan kepada Partai, DPR, MPR, Kepala Negara dan juga kepada Publik dalam bentuk PDF.

Pada bidang Politik, harus diakui belum banyak yang bisa dikerjakan menunggu konflik politik mereda di DPR. Ini cukup lama dan praktis melumpuhkan fungsi legislasi formal DPR. Ini terbilang baru dalam sejarah perpolitikan di Indonesia, dimana DPR terpecah menjadi dua kubu besar dan satu partai penyeimbang. Namun sekarang Alhamdulillah semenjak pertengahan November 2014 sudah mulai mencair dan sekarang dibuka permulaan baru yang menjanjikan.

Pada bidang Koalisi, saya ingin menggaris bawahi bahwa koalisi yang dibangun sangat solid dan Alhamdulillah mendapat legitimasi kuat dari publik. Meskipun demikian, adalah bijaksana jika kehidupan berparlemen tidak disertai dengan dikotomi kekuasaan yang sempit dan hegemoni yang tak bermanfaat untuk kehidupan masyarakat. Partai-partai seharusnya menjadi mitra sanding ketimbang lawan tanding. Pertandingan kita sudah usai dan seharusnya partai-partai darimanapun juga mampu mengawal kontrak sosial utama dari Kepala Negara kepada rakyat dan tugas konstitusional kita untuk mengawasinya bersama.

Pada bidang Pembangunan, saya ingin melakukan perkuatan pada bidang pertahanan dan hubungan luar negeri yang semoga berpengaruh positif pada pertumbuhan ekonomi. Internasional tidak saya pandang sebagai ancaman, sebaliknya mereka adalah kesempatan. Dimana jika kita mampu melolanya dengan baik, maka Insya Allah kita bisa melakukan kerjasama positif bagi semua pihak. Untuk itu peran legislatif sangat penting dan ini yang menjadi tugas saya bersama rekan-rekan politisi di Komisi I serta kementerian terkait.

Terakhir saya ingin menekankan pada Sistem. Legislator bagi saya bukanlah semata perorangan, namun sebuah kinerja dari sebuah sistem. Untuk itu saya membutuhkan sebuah tim kerja yang memiliki metode kerja terbaik dan profesional. Sekarang jumlah team yang mendukung saya adalah 6 orang dimana sebagian masih saya gaji dari uang saya pribadi. Ini saya lakukan untuk mendapatkan hasil yang optimum dari masa jabatan saya, dengan menerapkan manajemen yang punya kapasitas dalam mendukung semua visi, kebijakan dan strategi saya dalam menjalankan tugas keparlemen saya.

Demikian dari saya, selamat membaca laporan tahunan ini.

Terimakasih, Salam Hangat.

Prananda Surya Paloh

II. Agenda Kegiatan Politik

Oktober 2014

			1 RAPAT PARIPURNA DPR RI KE-1 dan 2	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22 Sidang Paripurna Penetapan anggota fraksi di AKD. Rapat Tim MP membahas strategi pada masa reses di daerah pemilihan	23	24	25
26	27	28	29 Rapat darurat koalisi Indonesia Hebat	30	31	

November 2014

						1
2	3	4 Rapat paripurna Koalisi Indonesia hebat.	5	6	7	8
9	10	11	12	13 Rapat sosialisasi MPR	14	15
16	17	18 Seminar mengenai SLOC (diwakilkan Jasin dan Piebo)	19	20	21	22
23	24 RDPU Komisi 1 mengenai poros maritim dunia pemerintahan Jokowi-JK	25 Pertemuan antara Badan Kerjasama Antar- Parlemen dengan Parlemen Myanmar dan OECD.	26	27	28	29
30						

Desember 2014

	1 Kunjungan Kerja Komisi 1 ke Lembaga Sensor Film dan Komisi Penyiaran Indonesia	2	3	4 Rapat komisi 1 menyambut delegasi dari Kongres Rakyat Nasional RRT	5 Rapat Paripurna pengesahan revisi UU MD3 dan penutupan masa sidang pertama	6
7	8	9	10	11 Reses (Sosialisasi MPR dan kunjungan ke Dapil)	12 Reses (Kegiatan di PSP Center dan kunjungan ke Dapil)	13 Reses (Sosialisasi MPR)
14	15 Reses (Wawancara dengan media setempat dan bertemu mahasiswa)	16 Reses (Kunjungan ke Dapil)	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

III. Laporan Rapat Kerja

a. Rapat dengar pendapat umum

RDPU antara komisi 1 dengan beberapa pakar terkait konsep Poros Maritim Dunia Pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla

Rapat diselenggarakan tanggal 24 November 2014 di ruang komisi 1 gedung Nusantara II lantai 2 kompleks DPR RI, Senayan. Para pakar yang diundang adalah Ichsanudin Noorsy, Hikmahanto Juwana, Y. Paongan, dan Agus Suhartono. (detail terlampir)

b. Rapat BKSAP - Myanmar

Rapat BKSAP dengan Delegasi Parlemen Myanmar

Rapat diselenggarakan di gedung nusantara 3 lantai 4 pada tanggal 25 November 2014. Rapat membahas pengalaman Indonesia terkait penataan hubungan sipil dan militer pasca reformasi. (Detail terlampir)

c. Rapat komisi 1 - Spanyol

Rapat Komisi I dengan delegasi Parlemen Spanyol 3 Desember 2014.

Rapat ini dilangsungkan di Nusantara 2 ruang rapat Mahkamah kehormatan dewan. Pertemuan dengan delegasi parlemen Spanyol tersebut membahas peningkatan hubungan bilateral antara Republik Indonesia dengan Kerajaan Spanyol.

d. Rapat komisi 1 - RRT

Rapat Komisi I dengan delegasi Konggres Rakyat Nasional RRT 4 Desember 2014.

Rapat ini dilangsungkan di ruang Mahkamah Kehormatan Dewan Gedung Nusantara 2 DPR RI. Rapat ini membahas peningkatan hubungan kerjasama antar kedua negara terutama di bidang Ekonomi dan Geopolitik. Rapat ini kemudian dilanjutkan dengan jamuan makan malam Parlemen RRT di Hotel Mulia Jakarta.



Foto 1. Parlemen RRT

Keterangan Gambar

1. Penyerahan tanda mata dari Parlemen Tiongkok kepada Komisi 1 DPR RI (Kiri atas)
2. Komisi 1 DPR RI menerima paper dari Parlemen Tiongkok (Kanan atas)
3. Suasana pertemuan antara Komisi 1 dengan Parlemen Tiongkok (Kanan bawah)
4. Suasana Tanya jawab antara Komisi 1 dengan Parlemen Tiongkok (Kiri bawah)

IV. Kunjungan Kerja Komisi

Kunjungan kerja komisi 1 dilaksanakan pada tanggal 1 Desember 2014 dengan mengunjungi Lembaga Sensor Film dan Komisi Penyiaran Indonesia. Agenda kunjungan tersebut untuk melakukan koordinasi awal antara komisi 1 dengan mitra kerja yaitu LSF dan KPI.

Kunjungan Komisi 1 ke Lembaga Sensor Film dan Komisi Penyiaran juga dimaksudkan untuk mendengar pendapat LSF dan KPI terkait revisi UU Perfilman dan UU Penyiaran. Dalam kesempatan tersebut KPI juga menyerahkan draft usulan mereka terkait revisi UU Penyiaran.

Rombongan
Komisi 1 tiba
di Kantor
Lembaga
Sensor Film



Rapat
Komisi 1
dengan
Komisi
Penyiaran



Rombongan
Komisi 1 tiba
di Kantor
Komisi
Penyiaran



Foto 2. KPI

V. Laporan Kegiatan Reses; Sosialisasi – RDP – Penyerapan Aspirasi

Reses dimulai dari tanggal 11 Desember 2014 sampai 16 Desember 2014 di Daerah Pemilihan Sumatera Utara I. Agenda reses adalah untuk menyerap aspirasi masyarakat di daerah pemilihan dan melakukan sosialisasi empat pilar kebangsaan.

Reses pada tanggal 11 Desember 2014 dimulai dengan sosialisasi empat pilar kebangsaan di SD Santo Yoseph, Medan dilanjutkan dengan kunjungan ke daerah pemilihan yaitu Desa Loknya, Sibolangit dan Rumah Pil-pil, Sibolangit dalam rangka penyerapan aspirasi. Kegiatan kemudian dilanjutkan pada tanggal 12 Desember 2014 dengan diawali oleh kegiatan di PSP Center dengan menemui balita penderita Hydrosepalus bernama Albar dan bertemu Ibu Mita untuk menerima laporan terkait pelayanan BPJS untuk diteruskan langsung kepada Presiden Joko Widodo.

Setelah kegiatan di PSP Center, kegiatan dilanjutkan dengan kunjungan ke Hamparan Perak, Deli Serdang dan Desa Tandem Hilir untuk penyerapan aspirasi. Reses pada tanggal 13 Desember 2014 mengagendakan sosialisasi MPR pada tokoh masyarakat di Hotel Menara Lexus, Kota Medan.

Agenda reses selanjutnya adalah wawancara dengan Radio La Femme dan bertemu dengan relawan turun tangan pada tanggal 15 Desember 2014. Reses kemudian ditutup dengan kunjungan ke Desa Tembung, Kecamatan Percut Setuan dalam rangka penyerapan aspirasi.

Berikut adalah Laporan untuk MPR dan DPR RI tentang kegiatan reses ini terkait dengan sosialisasi, rapat dengar pendapat, pertemuan masyarakat dan penyerapan aspirasi masyarakat sebagai bahan untuk melakukan tugas konstitusional legislasi di DPR.

Kemudian dilampirkan sejumlah foto foto di lapangan pada kurun waktu reses ini.

a. Laporan RDP Reses tentang Pancasila

LAPORAN KEGIATAN DENGAR PENDAPAT DENGAN MASYARAKAT TENTANG PANCASILA, UNDANG-UNDANG DASAR NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1945, NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA, DAN BHINNEKA TUNGGAL IKA TAHUN 2014

A. PENDAHULUAN

MPR terdiri atas anggota DPR dan anggota DPD yang dipilih melalui pemilihan umum. MPR merupakan lembaga permusyawaratan rakyat yang berkedudukan sebagai lembaga negara. Berdasarkan ketentuan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2014 tentang MPR, DPR, DPD, dan DPRD, MPR, mempunyai tugas:

- a. Memasyarakatkan ketetapan MPR;
- b. Memasyarakatkan Pancasila, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan Bhinneka Tunggal Ika;
- c. Mengkaji sistem ketatanegaraan, Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia, serta pelaksanaannya; dan
- d. Menyerap aspirasi masyarakat berkaitan dengan pelaksanaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Dalam rangka melaksanakan tugas tersebut, Anggota MPR berkewajiban melaksanakan sosialisasi kepada masyarakat yang salah kegiatannya adalah dengar pendapat dengan masyarakat di daerah pemilihannya.

Kegiatan dengar pendapat yang dilakukan oleh setiap Anggota MPR dengan masyarakat, merupakan wadah untuk dialog dengan masyarakat agar Anggota MPR lebih dekat dengan masyarakat serta sebagai wadah untuk menampung saran dan pendapat dari masyarakat mengenai pelaksanaan nilai-nilai luhur bangsa dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara sebagaimana terdapat pada Pancasila, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan Bhinneka Tunggal Ika.

B. DASAR HUKUM

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- b. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2014 tentang MPR, DPR, DPD, dan DPRD.
- c. Peraturan MPR Nomor 1 Tahun 2014 tentang Tata Tertib Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia.

C. TUJUAN

1. Untuk mendapatkan masukan dan saran dari masyarakat terhadap pelaksanaan Pancasila, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan Bhinneka Tunggal Ika dalam kehidupan masyarakat;

2. Lebih memasyarakatkan dan membudayakan pentingnya membangun komunikasi antara masyarakat dengan wakilnya dalam penyelenggaraan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

Dalam hal memasyarakatkan dan membudayakan Pancasila, terdapat tujuan-tujuan yang harus dicapai, yaitu:

- a. Ketuhanan; Ketuhanan yang lapang dan toleran, bukan ketuhanan yang saling menyerang dan mengucilkan.
- b. Kemanusiaan; Kemanusiaan yang berkeadilan dan berkeadaban, bukan kemanusiaan yang menjajah, menindas, dan memeras/eksploitatif.
- c. Persatuan; Persatuan yang menghargai perbedaan, bukan persatuan yang meniadakan perbedaan. Karena bangsa Indonesia direkat dengan rasa, bukan paksa *red.
- d. Demokrasi; Demokrasi yang mengembangkan semangat musyawarah mufakat, bukan demokrasi yang didikte oleh suara mayoritas atau minoritas elit penguasa-modal.
- e. Keadilan; Keadilan yang mengembangkan partisipasi dan emansipasi di bidang ekonomi dengan semangat kekeluargaan, bukan visi kesejahteraan yang berbasis individualisme-kapitalisme, dan bukan pula yang mengekang kebebasan individu; Kebebasan yang bertanggung jawab.

Dalam hal memasyarakatkan dan membudayakan UUD 1945, Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), dan Bhinneka Tunggal Ika terdapat tujuan-tujuan yang harus dicapai, yaitu:

- a) Terwujudnya nilai-nilai agama dan nilai-nilai budaya bangsa sebagai sumber etika dan moral dalam kehidupan benegara dan bermasyarakat.
- b) Terwujudnya Persatuan Nasional yang kokoh.
- c) Terwujudnya Penyelenggaraan negara yang mampu mengakomodasi segala bentuk kemajemukan dan perbedaan.
- d) Tegaknya hukum yang didasarkan atas prinsip kebenaran, keadilan, kesetaraan, manfaat, ketertiban, dan kepastian hukum.
- e) Membaiknya perekonomian nasional dan semakin kecilnya tingkat kesenjangan sosial.
- f) Terwujudnya Sistem politik yang Demokratis.
- g) Terwujudnya Peralihan kekuasaan yang berlangsung secara demokratis, tertib, dan damai.
- h) Terwujudnya Demokrasi yang menjamin hak dan kewajiban masyarakat.
- i) Terselenggaranya otonomi daerah secara adil sehingga daerah memiliki kewenangan untuk mengelola daerahnya sendiri tanpa mengabaikan persatuan dan kesatuan nasional.

- j) Meningkatnya rasa kepercayaan yang tinggi masyarakat terhadap pemerintah dalam menyelenggarakan negara.

D. PELAKSANAAN

1. Nama Instansi/ Organisasi/Dapil : SD Santo Yosep/ SUMUT I
2. Provinsi/Kab./Kota : Sumatera Utara/ Kota Medan
3. Tempat Pelaksanaan : SD Santo Yosep, Jl. Pemuda No. 3 Medan
4. Tanggal Pelaksanaan : 11 Desember 2014
5. Narasumber Anggota : Prananda Surya Paloh
6. Jumlah Peserta : 100 (seratus) orang

E. PERTANYAAN PESERTA

Pertanyaan peserta berkisar hal hal yang paling mendasar dan sederhana, ini mengingat kapasitas anak anak masih terbatas namun dengan rasa ingin tahu yang tinggi.

F. MASUKAN DAN SARAN

Program ini harus dilaksanakan secara rutin dan melibatkan sebanyak mungkin pemangku adat dan insttusi pendidikan sebagai stake holder sublimasi nilai nilai Pancasila

G. PENUTUP

Dengan terlaksananya kegiatan dengar pendapat dengan masyarakat diharapkan sebagai umpan balik bagi anggota dalam rangka meningkatkan pengetahuan dan pemahaman masyarakat terhadap nilai-nilai kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara yaitu Pancasila, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan Bhinneka Tunggal Ika, sehingga dapat diimplementasikan dalam kehidupan sehari-hari.

Demikian laporan kegiatan ini dibuat dengan harapan laporan ini dapat memberikan gambaran mengenai pelaksanaan kegiatan dengar pendapat dengan masyarakat.

Medan, 12 Desember 2014

Anggota MPR RI,

Prananda Surya Paloh

LAMPIRAN:



Foto 3. Sosialisasi Kebangsaan SD Santo Yoseph

b. Laporan RDP Reses II

**LAPORAN KEGIATAN
DENGAR PENDAPAT DENGAN MASYARAKAT
TENTANG
PANCASILA, UNDANG-UNDANG DASAR NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1945, NEGARA KESATUAN
REPUBLIK INDONESIA, DAN
BHINNEKA TUNGGAL IKA
TAHUN 2014**

A. PENDAHULUAN

MPR terdiri atas anggota DPR dan anggota DPD yang dipilih melalui pemilihan umum. MPR merupakan lembaga permusyawaratan rakyat yang berkedudukan sebagai lembaga negara. Berdasarkan ketentuan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2014 tentang MPR, DPR, DPD, dan DPRD, MPR, mempunyai tugas:

- a. Memasyarakatkan ketetapan MPR;
- b. Memasyarakatkan Pancasila, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan Bhinneka Tunggal Ika;
- c. Mengkaji sistem ketatanegaraan, Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia, serta pelaksanaannya; dan
- d. Menyerap aspirasi masyarakat berkaitan dengan pelaksanaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Dalam rangka melaksanakan tugas tersebut, Anggota MPR berkewajiban melaksanakan sosialisasi kepada masyarakat yang salah kegiatannya adalah dengar pendapat dengan masyarakat di daerah pemilihannya.

Kegiatan dengar pendapat yang dilakukan oleh setiap Anggota MPR dengan masyarakat, merupakan wadah untuk dialog dengan masyarakat agar Anggota MPR lebih dekat dengan masyarakat serta sebagai wadah untuk menampung saran dan pendapat dari masyarakat mengenai pelaksanaan nilai-nilai luhur bangsa dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara sebagaimana terdapat pada Pancasila, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan Bhinneka Tunggal Ika.

B. DASAR HUKUM

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- b. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2014 tentang MPR, DPR, DPD, dan DPRD.
- c. Peraturan MPR Nomor 1 Tahun 2014 tentang Tata Tertib Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia.

C. TUJUAN

1. Untuk mendapatkan masukan dan saran dari masyarakat terhadap pelaksanaan Pancasila, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan Bhinneka Tunggal Ika dalam kehidupan masyarakat;
2. Lebih memasyarakatkan dan membudayakan pentingnya membangun komunikasi antara masyarakat dengan wakilnya dalam penyelenggaraan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

Dalam hal memasyarakatkan dan membudayakan Pancasila, terdapat tujuan-tujuan yang harus dicapai, yaitu:

- a. Ketuhanan; Ketuhanan yang lapang dan toleran, bukan ketuhanan yang saling menyerang dan mengucilkan.
- b. Kemanusiaan; Kemanusiaan yang berkeadilan dan berkeadaban, bukan kemanusiaan yang menjajah, menindas, dan memeras/eksploitatif.
- c. Persatuan; Persatuan yang menghargai perbedaan, bukan persatuan yang meniadakan perbedaan. Karena bangsa Indonesia direkat dengan rasa, bukan paksa *red.
- d. Demokrasi; Demokrasi yang mengembangkan semangat musyawarah mufakat, bukan demokrasi yang didikte oleh suara mayoritas atau minoritas elit penguasa-modal.
- e. Keadilan; Keadilan yang mengembangkan partisipasi dan emansipasi di bidang ekonomi dengan semangat kekeluargaan, bukan visi kesejahteraan yang berbasis individualisme-kapitalisme, dan bukan pula yang mengekang kebebasan individu; Kebebasan yang bertanggung jawab.

Dalam hal memasyarakatkan dan membudayakan UUD 1945, Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), dan Bhinneka Tunggal Ika terdapat tujuan-tujuan yang harus dicapai, yaitu:

- a) Terwujudnya nilai-nilai agama dan nilai-nilai budaya bangsa sebagai sumber etika dan moral dalam kehidupan benegara dan bermasyarakat.
- b) Terwujudnya Persatuan Nasional yang kokoh.
- c) Terwujudnya Penyelenggaraan negara yang mampu mengakomodasi segala bentuk kemajemukan dan perbedaan.
- d) Tegaknya hukum yang didasarkan atas prinsip kebenaran, keadilan, kesetaraan, manfaat, ketertiban, dan kepastian hukum.
- e) Membaiknya perekonomian nasional dan semakin kecilnya tingkat kesenjangan sosial.
- f) Terwujudnya Sistem politik yang Demokratis.
- g) Terwujudnya Peralihan kekuasaan yang berlangsung secara demokratis, tertib, dan damai.
- h) Terwujudnya Demokrasi yang menjamin hak dan kewajiban masyarakat.
- i) Terselenggaranya otonomi daerah secara adil sehingga daerah memiliki kewenangan untuk mengelola daerahnya sendiri tanpa mengabaikan persatuan dan kesatuan nasional.
- j) Meningkatnya rasa kepercayaan yang tinggi masyarakat terhadap pemerintah dalam menyelenggarakan negara.

D. PELAKSANAAN

1. Nama Instansi/ : Politeknik Unggul LP3M Medan
SUMUT I Organisasi/Dapil
2. Provinsi/Kab./Kota : Sumatera Utara/ Kota Medan
3. Tempat Pelaksanaan : Café Menara Lexus,
Jl. Sisingamangaraja No. 127 Medan
4. Tanggal Pelaksanaan : 8 Desember 2014

5. Narasumber Anggota : Prananda Surya Paloh, Ganda Manurung,
Zulhamdani Napitupulu, dan King Anderson Jr
6. Jumlah Peserta : 140 (seratus) orang

E. PERTANYAAN PESERTA

1. Apa keadilan terhadap Masyarakat dan umat beragama pada zaman Sekarang ?
2. Mengapa Penegakan Hukum di Negara kita masih sangat kurang ?
3. Mengapa BBM harus pada saat ini harus dinaikan ?
4. Kenapa masih terjadi perbedaan perlakuan terhadap agama dan suku tertentu pada Negara kita ?

F. MASUKAN DAN SARAN

Masukan dan saran yang diberikan pada saat acara sosialisasi penyampaian 4 Pilar Kebangsaan pada saat di Café Menara Lexus adalah pada zaman ini urgensi untuk melaksanakan sosialisasi 4 Pilar Kebangsaan kepada masyarakat agar masyarakat bias lebih memahami arti dari 4 Pilar Kebangsaan, perlu juga mensosialisasikanapa undang-undang yang berhubungan dengan masyarakat, kenaikan BBM juga perlu dijelaskan kepada masyarakat kenapa terjadi, begitu juga dengan sosialisasi arti dari Bhineka Tunggal Ika Kepada Masyarakat agar masyarakat tidak ada lagi perpecahan dan konflik atas dasar perbedaan.

G. PENUTUP

Dengan terlaksananya kegiatan dengar pendapat dengan masyarakat diharapkan sebagai umpan balik bagi anggota dalam rangka meningkatkan pengetahuan dan pemahaman masyarakat terhadap nilai-nilai kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara yaitu Pancasila, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Negara Kesatuan Republik Indonesia, dan Bhinneka Tunggal Ika, sehingga dapat diimplementasikan dalam kehidupan sehari-hari.

Demikian laporan kegiatan ini dibuat dengan harapan laporan ini dapat memberikan gambaran mengenai pelaksanaan kegiatan dengar pendapat dengan masyarakat.

Medan, 10 Desember 2014

Anggota MPR RI,

Prananda Surya Paloh

LAMPIRAN:

- Dokumentasi kegiatan



Foto 4. Narasumber menyampaikan materi sosialisasi Pancasila, UUD NRI Tahun 1945, NKRI dan Bhinneka Tunggal Ika



Foto 5. Moderator membuka sesi tanya jawab



Foto 6. Mahasiswa memberikan pertanyaan kepada Narasumber



Foto 7. Foto bersama dengan peserta Sosialisasi 4 Pilar Kebangsaan

- Dokumentasi Reses



Foto 8 - Penyerapan Aspirasi Sibolangit



Foto 9 - Sosialisasi dan Penyerapan aspirasi di Radio LaFemme



Foto 10 - Diskusi di rumah aspirasi PSP Center bersama Komunitas Turun Tangan

c. Laporan Penyerapan Aspirasi Masyarakat dalam rangka Kunjungan Kerja Perseorangan Fraksi Partai NasDem Masa Persidangan I Tahun 2014-2015



DEWAN PERWAKILAN RAKYAT

REPUBLIK INDONESIA

2014

LAPORAN KUNJUNGAN KERJA

PERSEORANGAN FRAKSI PARTAI NASDEM

MASA PERSIDANGAN I

TAHUN 2014-2015

PRANANDA SURYA PALOH

ANGGOTA DPR / MPR RI

NO. ANGGOTA: A – 03

Dewan Perwakilan Rakyat

Republik Indonesia

2014

I. PENDAHULUAN

A. Dasar Kunjungan Kerja

Berdasarkan Peraturan DPR-RI No. 1 Tahun 2014 Tentang Tata Tertib BAB II tentang Susunan dan Kedudukan serta Fungsi, Wewenang, dan Tugas Bagian Ketiga Hak dan Kewajiban Anggota Pasal 12 Anggota berkewajiban menyerap dan menghimpun aspirasi konstituen melalui kunjungan kerja secara berkala dan BAB XIII tentang Representasi Rakyat dan Partisipasi Masyarakat Bagian Kesatu Representasi Rakyat Pasal 211 ayat 1, 2 dan 3 mengenai kunjungan kerja ke daerah pemilihan pada masa reses. Selain itu, berdasarkan surat tugas No: A3/D/KUNKER RESES/DEWAN/2014 dan No: F-NasDem.034/DPR-RI/XII/2014 tentang pelaksanaan Kunjungan Kerja Perseorangan dan pelaksanaan tugas kunjungan kerja perseorangan, kami melakukan kunjungan kerja pada masa reses ke Daerah Pemilihan Sumatera Utara I (Dapil SUMUT I).

B. Ruang Lingkup

Kunjungan Kerja pertama yang dilakukan pada masa persidangan 2014-2015 ini terkonsentrasi pada titik-titik pendulang suara terbanyak pada Pemilihan Legislatif 2014 (Pileg 2014), yaitu pada Kabupaten Deli Serdang dan Kotamadya Medan.

Pada kesempatan yang pertama ini, kami dengan terbuka membuka untuk umum kantor aspirasi *PSP Center* yang terletak di Kota Medan menjadi pusat kegiatan penyerapan aspirasi di Daerah Pemilihan I (DAPIL I) Sumatera Utara. Hal ini guna memaksimalkan proses penyerapan dan masyarakat dapat menyalurkan aspirasinya kapanpun. Selain itu, pada Kunker pertama ini, antusiasme konstituen dirasakan sangat besar di berbagai sosial media, sehingga kegiatan utama dilakukan di Kota Medan dan Kabupaten Deli Serdang sebagai ibukota dan penyangga ibukota Provinsi Sumatera Utara. Penyerapan aspirasi ditargetkan pada pemilih, kader partai yang duduk di DPRD Kabupaten/Kota, kader partai, dan mahasiswa. Pentingnya keselarasan antara rakyat dan wakil-wakilnya harus terus dijaga guna meningkatkan partisipasi rakyat dalam proses politik nasional maupun lokal. Penjelasan-penjelasan mengenai ruang lingkup kerja, visi Restorasi Indonesia, fungsi, dan kegiatan keanggotaan menjadi awal sosialisasi dimana masyarakat dapat memahami hal-hal berikut. Peningkatan pengetahuan dan perluasan informasi mengenai keanggotaan dewan menjadi salah satu tujuan dari Reses Dapil kali ini. Penyaluran aspirasi secara menyeluruh dan terstruktur diharapkan dapat tercapai agar gerbang informasi baik dari masyarakat ke *PSP Center* maupun sebaliknya.

Dalam kunjungan kerja ini juga dilakukan sosialisasi 4 Pilar Kebangsaan yang dihadiri oleh 167 siswa SD Santo Yosep. Antusiasme siswa dalam mendengarkan dan menjawab berbagai pertanyaan membangun semangat untuk terus mendalami dan memahami Pancasila sebagai cara hidup, Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai bentuk negara, Undang-Undang Dasar

(UUD) sebagai landasan hukum (konstitusi), dan Bhinneka Tunggal Ika sebagai pemersatu Bangsa.

Kunjungan dilaksanakan di dua kecamatan pada Kabupaten Deli Serdang dengan penduduk terbesar dan terletak jauh dari pusat pemerintahan Kabupaten, yaitu Kecamatan Sibolangit dan Kecamatan Sibiru-biru. Selain itu, kegiatan utama yang dilakukan di Kota Medan adalah bertemu dengan anak pengidap Hydrocephalus, bertemu dengan Tokoh Perempuan, dan pemuda yang bergerak dalam Komunitas Turun Tangan di *PSP Center*. Pertemuan juga dilakukan dengan mahasiswa dan juga pengurus Dewan Pimpinan Wilayah (DPW) NasDem Sumut. Penyerapan aspirasi dilakukan mulai dari petani, pemuda (Turun Tangan Medan), mahasiswa (LP3EM), ibu-ibu pedagang, tokoh masyarakat, Kepala Desa, Camat, Anggota DPRD dari Partai NasDem dan Walikota terkait dengan pembangunan dan keluhan-keluhan yang ada di Daerah Pemilihan.

C. Jadwal Kegiatan

12 Desember – 20 Desember 2014 (Terlampir)

II. ISI LAPORAN

A. Identifikasi Masalah/Data

Kedatangan Prananda Surya Paloh disambut antusias oleh konstituen yang mengharapkan perubahan. Penyerapan aspirasi rakyat masih berkuat pada masalah dasar pemenuhan kebutuhan masyarakat yang harus dipenuhi negara, baik dokumen negara (KTP, KK, maupun Kartu Pintar, Kartu Sehat, Kartu Keluarga Sejahtera), infrastruktur, pertanahan, kenaikan harga BBM, hingga Masyarakat Ekonomi ASEAN. Permasalahan klasik yang didominasi dari absennya negara dalam memenuhi kebutuhan dasar masyarakat menyebabkan keluhan-keluhan yang diterima tidak dapat langsung ditanggulangi. Meskipun demikian, keberadaan Camat dan Anggota DPRD dari Partai Nasdem pada setiap pertemuan yang dilangsungkan di Kabupaten Deli Serdang dapat ditindaklanjuti dengan segera.

Guna memetakan permasalahan di atas, masalah dikelompokkan berdasarkan bentuk wilayah, pedesaan dan perkotaan. Perbedaan pandangan mengenai apa yang dianggap masalah menjadi landasan pengelompokan ini. Hal ini digunakan agar dapat dengan mudah memahami dengan jernih konteks permasalahan yang terjadi di Daerah Pemilihan yang mempunyai dua Kabupaten dan dua Kotamadya.

1. Pedesaan

Kegiatan penyerapan aspirasi masyarakat dilakukan di delapan desa di Kabupaten Deli Serdang yang tersebar di dua kecamatan (Kecamatan Sibolangit dan Kecamatan Sibiru-biru).

Serapan aspirasi yang disampaikan masyarakat yang umumnya petani adalah permasalahan infrastruktur (jalan, jembatan, dan irigasi) dan pertanahan yang menjadi masalah dominan di Sumatera Utara, khususnya Kabupaten Deli Serdang yang mempunyai penduduk terbanyak dengan wilayah yang cukup luas. Dengan lahan tani yang sangat minim, para petani alih profesi menjadi buruh tani dimana mereka hanya akan mendapatkan upah dari bekerja di lahan milik perorangan maupun perusahaan yang tersebar di Sumatera Utara. Hal ini sangat menonjol di Kecamatan Sibiru-biru khususnya. Di lain pihak, para petani kopi yang berada di Kecamatan Sibolangit mengeluhkan merosotnya harga kopi di pasar pada saat panen raya.

2. Perkotaan

Masyarakat, pemuda, dan mahasiswa di Kota Medan mempertanyakan beberapa kebijakan pemerintah baru, seperti Kartu Sakti Jokowi, kenaikan harga BBM, Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA), dan perhatian terhadap pemanfaatan Sumber Daya Manusia (SDM) dan Sumber Daya Alam (SDA) yang dimiliki untuk kepentingan bangsa dan negara. Tiga topik ini menjadi kerisauan kalangan masyarakat perkotaan dimana ketidakjelasan data yang menjadi masalah pada masyarakat yang berhak dan tidak berhak mendapatkan Kartu Sakti Jokowi. Permasalahan kartu ini dilihat sebagai sebuah polemik yang tidak berkesudahan, dimana pemerintah dilihat hanya memberikan kompensasi atas kenaikan harga BBM.

Selain itu, pengalihan subsidi BBM ke sektor lain seperti pembangunan infrastruktur, Kartu Sakti, perbaikan fasilitas kesehatan dan pendidikan menjadi tagihan dari masyarakat, khususnya mahasiswa. Mahasiswa juga menyoroti pentingnya penguatan dan pemberdayaan pemuda untuk dapat bersaing dalam MEA yang akan mulai berlaku pada tahun 2015 mendatang. Kekhawatiran ini disambut baik mengingat ruang lingkup kerja pada Komisi I yang membidangi Hubungan Luar Negeri dimana pentingnya menyiapkan seluruh aspek pertahanan, perekonomian, dan kebudayaan dalam Komunitas ASEAN 2015.

Bonus demografi yang dihadapi oleh Indonesia pada 10-20 tahun mendatang menjadi tantangan tersendiri bagi pengembangan SDM di Indonesia. Perhatian mahasiswa tertuju pada investasi SDM untuk dapat menghadapi berbagai tantangan (termasuk MEA) untuk memaksimalkan SDA yang sudah tidak dapat disebut melimpah lagi. Hal ini menyebabkan pentingnya peranan negara dalam melihat pemuda sebagai aset bangsa yang harus terus diperhatikan.

B. Pembahasan

1. Pedesaan

Perlunya elaborasi dan kerjasama berbagai pihak dalam penyelesaian sengketa tanah, pembangunan infrastruktur, dan pembukaan lapangan pekerjaan yang baru telah diterima dengan baik dan langsung juga disampaikan kepada Anggota DPRD Kabupaten Deli Serdang untuk dikawal dan ditindaklanjuti.

Selain itu, sektor pertanian masih menjadi sektor utama penopang perekonomian di Kabupaten Deli Serdang. Perhatian terhadap petani dan buruh tani diharapkan dapat menyelesaikan berbagai masalah yang telah menyebabkan kemunduran dan kemiskinan menjangkiti. Alih teknologi dan penyediaan pendampingan untuk memaksimalkan lahan, bibit, pupuk, dan teknologi untuk meningkatkan penghasilan dan pengetahuan para petani dan buruh tani menjadi sorotan utama. Mimpi swasembada pangan hanya tinggal mimpi jika kita tidak berpihak kepada para petani dan mengangkat buruh tani menjadi petani di tanahnya sendiri.

Untuk masalah pertanahan yang telah sejak lama dihadapi oleh masyarakat Deli Serdang khususnya, dan menjadi isu paling hangat pada setiap Pilkada Sumut, perlu adanya ketegasan dan kesiapan dari pemerintah untuk dengan segera menyelesaikan masalah yang tak kunjung selesai ini. Hak Guna Usaha (HGU) yang didominasi oleh Perseroan Terbatas Perkebunan Nusantara (PTPN) dan Perusahaan Swasta menjadikan petani tidak mendapatkan akses lahan yang cukup karena sulitnya bersaing dengan dua kekuatan dominan tersebut. Keberpihakan pemerintah diharapkan dapat memberikan sedikit ruang untuk melakukan distribusi kekayaan melalui memberikan nilai sewa yang dapat diakses oleh kelompok tani yang tersebar di Sumatera Utara khususnya.

2. Perkotaan

Perhatian masyarakat yang cukup tinggi terhadap kenaikan harga BBM, Kartu Sakti Jokowi, MEA, dan pengembangan SDM dan SDA yang ada tampak sangat rasional dengan keadaan dewasa ini. Kenaikan harga BBM memang sangat dirasakan rakyat, khususnya masyarakat perkotaan pengguna kendaraan pribadi untuk aktivitasnya sehari-hari, namun kenaikan ini juga mempunyai aspek rasionalitas sendiri dimana perubahan status dari pengeksport menjadi pengimpor minyak seharusnya dapat mengubah pola pikir kita. Hal ini signifikan karena pada masa Pemerintahan Soeharto, Indonesia menjadi salah satu pengeksport minyak dunia, namun hari ini kita harus menutupi kekurangan dari konsumsi nasional. Tercatat hingga September 2014 produksi minyak kita hanya mencapai 840.000 barrel per hari sedangkan konsumsi justru menembus angka 1.448.000 barrel per hari.

Perhatian masyarakat juga tertuju pada kemana aliran dana pengalihan subsidi BBM yang akan disalurkan pemerintah. Hal ini berkaitan dengan Kartu Sakti Jokowi yang juga menjadi perhatian masyarakat. Oleh sebab itu, penyusunan dan pengalihan arah subsidi ini pada sektor produktif harus pada tempatnya. Pembangunan infrastruktur yang menjadi salah satu prioritas pemerintah harus terus diawasi arah pembangunannya, agar tidak terjadi pembangunan yang tidak berkelanjutan dan tumpang tindih pembangunan seperti halnya yang terjadi dewasa ini. Pemerataan pembangunan, penyediaan fasilitas pendidikan dan kesehatan yang berkualitas tinggi menjadi arah pengalihan subsidi dan harus terus dilakukan pengawasan terhadap alokasi anggaran oleh DPR.

Untuk menghadapi MEA dan pengembangan SDM unggul yang dapat bersaing di tingkat internasional, kita masih menghadapi banyak ketidaksiapan dan permasalahan domestik yang harus segala diselesaikan. Munculnya kekhawatiran ini dari mahasiswa merupakan hal yang sangat wajar, negara tampak membiarkan dan tidak melakukan akselerasi untuk mengejar ketertinggalan dari negara tetangga. Persaingan ekonomi hari ini masih didominasi oleh Jakarta, namun dalam waktu dekat Singapura, Kuala Lumpur, dan Bangkok dapat mendominasi pasar Indonesia yang dikenal cukup besar dan konsumtif. Elaborasi dari semua elemen masyarakat untuk terus meningkatkan daya saing menjadi sangat penting. Kementerian-kementerian terkait (Kementerian Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan, Kementerian Luar Negeri, Kementerian Pendidikan dan Budaya, Kementerian Pendidikan Tinggi dan Ristek, dan Kementerian Pemuda dan Olahraga) bersama DPR dan lembaga-lembaga penelitian harus mengeluarkan suatu kebijakan strategis untuk melakukan sosialisasi seluas-luasnya mengenai MEA dan memberikan peningkatan daya saing bagi pemuda.

III. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil kunjungan di atas, perlu rasanya akselerasi kerja nyata dari baik Anggota DPR secara individu, maupun Lembaga DPR secara kolektif kolegial untuk mempercepat agenda pembangunan yang merata di seluruh pelosok Nusantara. Permasalahan di pedesaan dan perkotaan juga masih berkulat pada pembangunan dan penyediaan layanan dasar masyarakat (pendidikan dan kesehatan yang berkualitas). Permasalahan-permasalahan klasik yang masih dihadapi masyarakat juga harus segera diselesaikan. Bukan lagi waktunya petani mengkhawatirkan lahan, bibit, dan teknologi pertanian, namun sudah saatnya petani khawatir hasil olahan taninya yang sudah melalui penambahan nilai diekspor ke negara mana atau diterima di gerai modern apa. DPR harus segera mendorong industrialisasi pertanian dan meningkatkan kesejahteraan petani melalui UU strategis dan terus melakukan kontrol terhadap kebijakan-kebijakan pemerintah yang selama ini masih bersifat parsial dan tidak menyeluruh. Hal ini juga menjadi permasalahan dalam tidak sampainya informasi mengenai MEA kepada masyarakat dengan baik.

IV. SARAN/REKOMENDASI

- 1) Berdasarkan kunjungan kerja pertama ini, kami merekomendasikan agar pada periode baru Wakil Rakyat dan Presiden Rakyat keseriusan dan keberpihakan terhadap rakyat (melalui pembangunan infrastruktur, penyaluran dana desa, alih teknologi masuk

desa, dan ketersediaan fasilitas pendidikan dan kesehatan berkualitas yang merata) menjadi prioritas untuk menyelesaikan masalah rakyat.

2) Sebagai partai pendukung pemerintah, ada keharusan bagi kami untuk meneruskan aspirasi rakyat kepada pemangku kebijakan (dalam hal ini Badan Pertanahan Nasional). Banyaknya masalah pertanian dan pertanahan di Kabupaten Deli Serdang dapat kita lihat sebagai cermin masalah nasional yang tak kunjung terselesaikan sejak zaman penjajahan.

3) Untuk kebijakan eksekutif yang sudah diambil pada awal masa tugas ini, masyarakat perkotaan mempertanyakan dan ingin memastikan pengalihan subsidi BBM ke arah yang tepat. Sedangkan pada masyarakat pedesaan, kebijakan Kartu Sakti Jokowi menjadi pertanyaan mengenai siapa yang berhak dan tidak, perlunya sosialisasi pra-syarat penerima kartu tersebut dan pendataan ulang dapat menjadi rekomendasi terhadap pemerintah.

4) Optimisme rakyat terhadap perubahan dan kemajuan bangsa menjadi modal besar untuk membuktikan kinerja terbaik. Untuk itu, rekomendasi ini juga ditujukan kepada Anggota yang berada di Komisi II, IV, V, IX, dan X dimana pengawasan dan perbaikan pada sektor infrastruktur, pertanian, pengembangan desa, pertanahan, pendidikan, dan kesehatan. Pembangunan infrastruktur merata di seluruh wilayah Nusantara sangat penting guna meningkatkan kesejahteraan rakyat dan persaingan dengan dunia internasional di kemudian hari.

V. PENUTUP

Demikian laporan ini kami sampaikan, besar harapan untuk dapat terus menjadi penyambung lidah rakyat. Perwakilan yang terus diawasi oleh rakyat dan didukung oleh rakyat adalah sebenar-benar perwakilan. Aspirasi rakyat untuk mendapatkan pemerataan pembangunan dan perhatian lebih dari negara menjadi tanggung jawab bersama. Kesiapan menghadapi persaingan di dunia internasional yang semakin terbuka menjadi suatu kewajiban kita semua. Kehampaan aktivitas yang terjadi di DPR beberapa bulan terakhir menjadi pelajaran bagi kita semua untuk dapat lebih menempatkan kepentingan bangsa dan negara di atas kepentingan kelompok dan ambisi pribadi. Pertemuan-pertemuan yang dilangsungkan sedikit banyak mempertanyakan egoisme perseteruan di lembaga perwakilan tertinggi di negara ini. Kanalisasi informasi lintas komisi untuk penindaklanjutan dari aspirasi yang telah diserap merupakan hal yang sangat penting untuk diperjuangkan agar dapat ditindaklanjuti pada masa sidang.

Jakarta, 23 Desember 2014

Prananda Surya Paloh

Anggota DPR-RI A-03

LAMPIRAN

KABUPATEN DELI SERDANG



Foto 11. Kedatangan di Desa Rumah Pil-pil, Kecamatan Sibolangit didampingi oleh Anggota DPRD Kabupaten Deli Serdang, Wilson Kuzu Tarigan



Foto 12. Berdiskusi dengan masyarakat Desa Pil-pil secara Adat Karo dengan berkumpul bersama dan duduk di atas tikar



Foto 13. Pertanyaan dan pernyataan dari salah satu petani yang menginginkan adanya pembangunan irigasi yang memadai



Foto 14. Menyerahkan bantuan semen dan pasir untuk perbaikan pengairan di Desa Pil-pil



Foto 15. Berfoto bersama Camat Sibolangit dan masyarakat di area pemeliharaan jalan yang rusak



Foto 16. Melakukan diskusi dengan masyarakat Desa Bandar Baru mengenai pertanian dan kesejahteraan



Foto 17. Menebar pupuk untuk kesuburan lahan kopi milik masyarakat



Foto 18. Berfoto bersama para petani kopi dan penyerahan pupuk secara simbolis



Foto 19. Menebar pupuk di lahan sewaan seorang ibu buruh tani kopi yang berjuang meraih kesejahteraan yang lebih baik



Foto 20. Berpamitan dengan masyarakat Desa Bukum



Foto 21. Penyerapan aspirasi bersama dengan Anggota DPRD Kabupaten Deli Serdang di Kecamatan Sibiru-biru



Foto 22. Berfoto bersama beberapa sahabat Tim Pemenangan Desa Sido Mulyo dan Desa Bandar Sandi Rejo



Foto 23. Berfoto bersama salah seorang Tokoh Masyarakat Karo Kecamatan Sibiru-biru



Foto 24. Berdiskusi mengenai pembangunan lapangan serba guna untuk dipergunakan masyarakat Kecamatan Sibiru-biru



Foto 25. Menyerahkan bantuan pembangunan lapangan serba guna



Foto 26. Berdiskusi dengan salah seorang Tokoh Masyarakat Kecamatan Sibiru-biru yang menyarankan pentingnya efek jera terhadap koruptor



Foto 27. Ketimpangan pembangunan yang sangat menyedihkan, areal ini hanya berjarak 1 jam perjalanan dari Kota Medan (Desa Sidodadi)



Foto 28. Menjawab berbagai pertanyaan dari masyarakat di Desa Sidodadi Kecamatan Sibiru-biru

KOTAMADYA MEDAN



Foto 29. Bertemu kangen dengan seorang adik yang sangat luar biasa, Albar



Foto 30. Menerima Ibu Mita Simbolon, seorang Tokoh Perempuan yang sangat gigih berjuang



Foto 31. Berdiskusi dengan mahasiswa di Hotel Menara Lexus Medan



Foto 32. Pertanyaan kritis selalu keluar dari pikiran jernih para mahasiswa, mempertanyakan kesiapan Indonesia menghadapi MEA



Foto 33. Berfoto bersama para mahasiswa



Foto 34. Menerima komunitas Turun Tangan Medan yang dengan bangga turut berpartisipasi dalam dunia politik



Foto 35. Berkunjung ke Stasiun Televisi kebanggaan Indonesia, TVRI SUMUT, diterima dengan baik oleh Ibu Kepala Stasiun



Foto 36. Mencoba meringankan sedikit beban keluarga Alm. Ruslin Nasution, seorang sosok bersahaja Ketua Ranting NasDem Kel. Tembung, Kec. Medan Tembung



Foto 37. Berdiskusi ringan dengan Sekretaris DPW NasDem SUMUT, Bang Iskandar ST



Breaking News @TweetPalopo · 40 dtk

#RESES Prananda Paloh: Kunjungi Rumah Duka on.fb.me/1vURVc5 ~ [Lagi Berasa Capek] 8



Foto 38. Sejenak mengunjungi rumah duka Kader Nasdem yang telah pergi kembali ke Rahmatullah



Foto 39. Acara sosialisasi bersama Tokoh Masyarakat

VI. Catatan Penting tahun 2014 ; Membuat Pedoman Kerja Manajemen

Sementara dalam kevakuman kegiatan politik di DPR, saat yang tepat untuk melakukan konsolidasi internal dan pembuatan Protap. Untuk itu team PSP telah melakukannya dan menjadikan ini sebagai sebuah prosedur tetap atau pedoman kerja manajemen dalam mendukung kinerja politik dan sosial dari PSP.

Pedoman Kerja Manajemen ini dibuat dalam sebuah tabel sebagai berikut:

PEDOMAN KERJA MANAJEMEN

Pekerjaan	Alur Kerja					Keterangan
		Tahap 1	Tahap 2	Tahap 3	Tahap 4	
Rapat Komisi/Badan/ Paripurna	Nama Bagian	RR Komisi I Nusantara II	Kantor PSP Nusantara I	Kantor PSP Nusantara I		RR tergantung agenda yang diajukan
	Input/Proses	Bahan rapat dibagikan – Dampingi PSP – beri info jika diminta	Semua Bahan Rapat dikumpulkan - Scan PDF	Materi di evaluasi dan analisis untuk keperluan rapat berikutnya		RR Paripurna di Nusantara II, RR BKSAP di Nusantara III Lantai 7
	Proses/Output	Risalah Rapat	Arsip PDF → DropBox	Simpan PDF → Dropbox		Komisi I: Mas Jaka, 0811189233. BKSAP: No Name, 08111996556
Pengambilan DOP	Nama Bagian	Pengambilan terkait honor rapat, dana reses & dapil, dan perjalanan dinas	Kantor PSP Nusantara I	Kantor PSP Nusantara I		DOP MPR diambil di Sekre Fraksi dan/atau Nusantara III lantai 6
	Input/Proses	DOP diambil	Pembuatan Surat Kuasa	Tanda Tangan DOP dan Surat Kuasa	Mempersiapkan fotocopy KTP Pemberi dan Penerima Kuasa	DOP DPR diambil di Setjen lantai 1, ruang 1 dan 2
	Proses/Output				DOP siap dicairkan	Sekre Fraksi NasDem MPR: Mas Fahmi, 081315595932
Pencairan DOP	Nama Bagian	MPR Nusantara III lantai 6, DPR Setjen lantai 1	MPR Nusantara III lantai 6, DPR Setjen lantai 1	Kantor PSP Nusantara I	Whatsapp group, OK Fachru & PSP	
	Input/Proses	DOP, Surat Kuasa dan	Tanda tangan dan Nomor	Menerima dana	Foto lembar kuning	

		Fotocopy KTP	Telepon pada lembar hijau DOP		dengan nominal uang	
	Proses/Output					
Pengajuan Reses	Nama Bagian	Kantor PSP Nusantara I	Kantor PSP Nusantara I	Setjen DPR lantai 1 (perjalanan)	Kantor PSP Nusantara I & PSP Center Medan	Setjen DPR (perjalanan): Tyo, 081317750632
	Input/Proses	Rapat penentuan tanggal dan Kegiatan di Dapil	Surat pemberitahuan matriks kegiatan Reses	Penyerahan surat pemberitahuan dan pengajuan TA	Rapat fiksasi kegiatan & agenda Reses Dapil	PSP Center Medan: Gandi, 085261684114
	Proses/Output	Agenda, Anggaran & Matriks	Arsip Surat PSP	Penyebaran agenda Dapil (internal)	Agenda, Anggaran & Matriks Final	Dropbox Uploaded
Pelaporan Reses	Nama Bagian	PSP Center Medan	Kantor PSP Nusantara I	Setjen DPR lantai 1 dan Sekre Fraksi (DPR)	Kantor PSP Nusantara I	Sekre Fraksi NasDem DPR: Kasdi, 08128913281
	Input/Proses	Pelaksanaan Agenda Reses Dapil	Pembuatan Laporan Reses	Cap Penda Setempat pada Surat Tugas	Evaluasi	
	Proses/Output	Data Reses Dapil	Laporan Reses Fraksi Nasdem	Laporan SPPD	Laporan Internal	Dropbox Uploaded
Dengar Pendapat MPR	Nama Bagian	Sekre Fraksi NasDem MPR	Gudang MPR	PSP Center Medan	Kantor PSP Nusantara I	Sekre Fraksi NasDem MPR: Mas Fahmi, 081315595932
	Input/Proses	Pengambilan DOP	Pengambilan bahan sosialisasi	Pelaksanaan kegiatan sosialisasi	Evaluasi Dengar Pendapat	Kegiatan Dengar Pendapat bersamaan dengan Reses DPR
	Proses/Output	DOP cair (lihat pencairan DOP)	Pengiriman bahan sosialisasi	Laporan Sosialisasi MPR	Pelaporan kepada Sekre MPR dan Honor MPR	
Tokoh Masyarakat MPR	Nama Bagian	Kantor PSP Nusantara I	Bag. Persidangan Nusantara III lantai 7	Bag. Perjalanan Nusantara III lantai 6	Nusantara III lantai 6	Pelaporan Tokoh Masyarakat sama dengan Dengar Pendapat
	Input/Proses	Menerima surat pemberitahuan dari MPR	Mengajukan surat pengajuan (matriks reses)	Menyerahkan surat pengajuan + matriks	Pencairan DOP	
	Proses/Output	Membuat surat pengajuan sosialisai Tokoh Masy (5 lbr)	Ditandatangani & copy 5 lbr	Diberikan DOP perjalanan dan kegiatan	Dana dan pelaksanaan	Sekre Fraksi NasDem MPR: Mas Fahmi, 081315595932
Undangan	Nama Bagian	Kantor PSP Nusantara I	Kantor PSP Nusantara I			
	Input/Proses	Menerima undangan	Upload whatsapp (cc: OK)			
	Proses/Output	Foto undangan	Penjadwalan agenda PSP			

Tabel 1 - Pedoman Kerja Manajemen

VII. Kesimpulan 2014 dan Harapan 2015

Kesimpulan yang dapat diambil pada 2014 adalah;

1. Ketidak efektifan Parlemen dalam mengemban misi dan visinya masing masing serta bekerja sesuai tanggung jawab konstitusionalnya.
2. Diiringi dengan mencairnya deadlock, masih ada yang bisa dikerjakan yaitu adoption process atau proses mengadopsi aspirasi masyarakat serta begitu juga mitra kerja Komisi I. Kemudian tugas untuk sosialisasi yang diamanatkan konstitusi tentang prinsip berbangsa dan bernegara.
3. Tugas perubahan sangat berat sehingga membutuhkan kerja keras dan cerdas, untuk itu diperlukan kemampuan out of the box untuk memecah kondisi lama dan menanamkan sistem baru.
4. Disimpulkan juga bahwa tantangan global sangat membutuhkan penyikapan dan persiapan yang matang dan cepat. Mulai dari tantangan ekonomi sampai keamanan menunggu untuk disikapi secara holistik, arif dan bijaksana.

Harapan 2015

1. Harapan dapat memenuhi janji politik kepada konstituen dan lebih dari itu, mewujudkan apa yang menjadi keinginan konstituen dipanggung parlemen, bekerja sama dengan rekan satu fraksi atau komisi yang terkait.
2. Harapan ada pada kerja cepat DPR dalam menyiapkan berbagai peraturan, anggaran dan undang undang yang diperlukan oleh Pemerintah dalam bekerja.
3. Harapan bahwa semua pihak, terutama Nasdem tidak mempunyai skandal yang dapat menurunkan kepercayaan publik. Untuk itu kontrol sosial sangat diperlukan, termasuk bimbingan Partai menjadi vital. Untuk terus mengingatkan para kader Nasional, Regional maupun Lokal agar senantiasa mengingat tujuan utama perjuangan Partai di politik.
4. Memperluas pergaulan Internasional dan mengambil peran aktif dalam perkuatan kepentingan nasional.

Untuk tanggapan serta komunikasi lebih jauh dan erat saya membuka beberapa saluran komunikasi, silahkan berkunjung dan berkomunikasi dengan saya;

- Email di PSPDPR@gmail.com
- TWITTER di [@Pranandapaloh](https://twitter.com/Pranandapaloh)
- Facebook di www.facebook.com/PranandaOfficial
- Website di <http://Pranandapaloh.info>

Terimakasih atas perhatiannya dan dengan ucapan Alhamdulillah saya menutup laporan pertanggung jawaban ini.

Wassallamuallaikum warramatullahiwabarakatuh

VIII. Lampiran

a. Materi RDPU

Berikut ini adalah paparan dari keempat pakar tersebut;

Maritim Indonesia Untuk Siapa

Dr. Ichsanuddin Noorsy B.Sc, SH, MSI

RDPU Komisi I DPR RI

Jakarta 24 November 2014

MARITIM INDONESIA UNTUK SIAPA

Dr Ichsanuddin Noorsy B.Sc., SH., M.Si
RDPU Komisi I DPR-RI
Jakarta, 24 Nov 2014

THE NATION
SECURITY STRATEGY
OF THE
UNITED STATES
OF AMERICA



SEPTEMBER 2002

The great struggles of the twentieth century between liberty and totalitarianism ended with a decisive victory for the forces of freedom—and a single sustainable model for national success: freedom, democracy, and free enterprise. In the twenty-first century, only nations that share a commitment to protecting basic human rights and guaranteeing political and economic freedom will be able to unleash the potential of their people and assure their future prosperity.

Finally, the United States will use this moment of opportunity to extend the benefits of freedom across the globe. We will actively work to bring the hope of democracy, development, free markets, and free trade to every corner of the world. The events of September 11, 2001, taught us that weak states, like Afghanistan, can pose as great a danger to our national interests as strong states. Poverty does not make poor people into terrorists and murderers. Yet poverty, weak institutions, and corruption can make weak states vulnerable to terrorist networks and drug cartels within their borders.

The United States will stand beside any nation determined to build a better future by seeking the rewards of liberty for its people. Free trade and free markets have proven their ability to lift whole societies out of poverty—so the United States will work with individual nations, entire regions, and the entire global trading community to build a world that trades in freedom and therefore grows in prosperity. The United States will deliver greater development assistance

Freedom is the non-negotiable demand of human dignity; the birthright of every person—in every civilization. Throughout history, freedom has been threatened by war and terror; it has been challenged by the clashing wills of powerful states and the evil designs of tyrants; and it has been tested by widespread poverty and disease. Today, humanity holds in its hands the opportunity to further freedom's triumph over all these foes. The United States welcomes our responsibility to lead in this great mission.

Barack Obama

THE WHITE HOUSE,
September 17, 2002

NATIONAL SECURITY STRATEGY

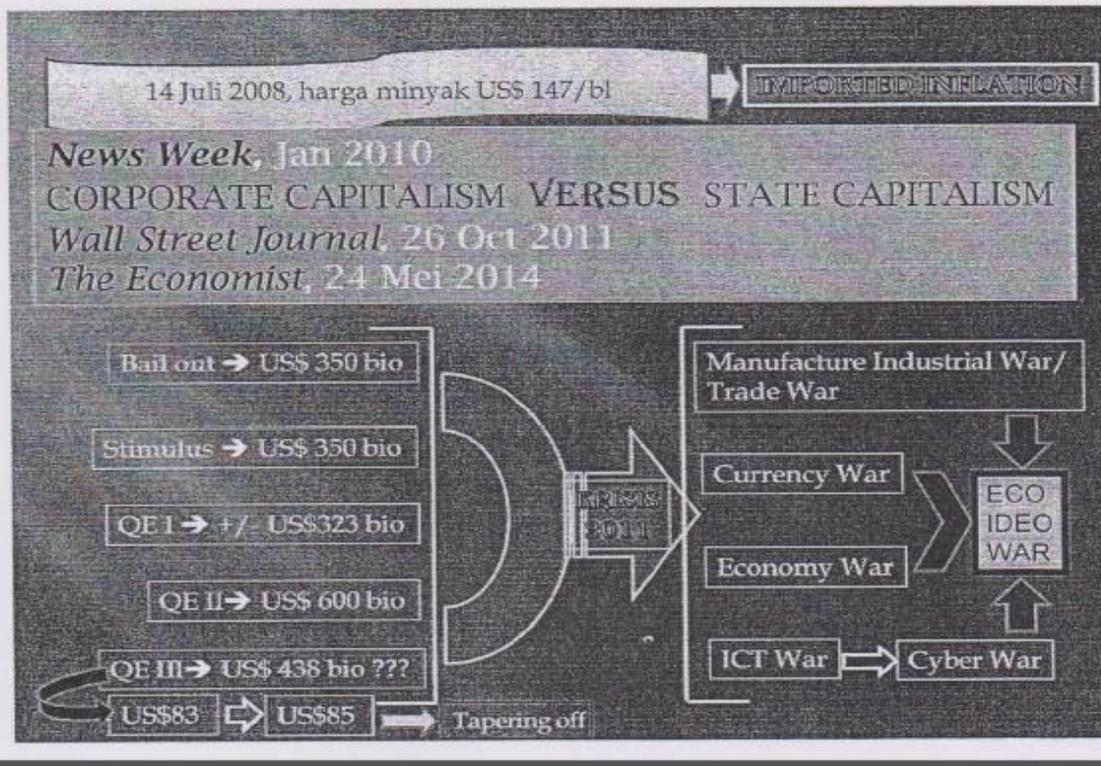
May 2010

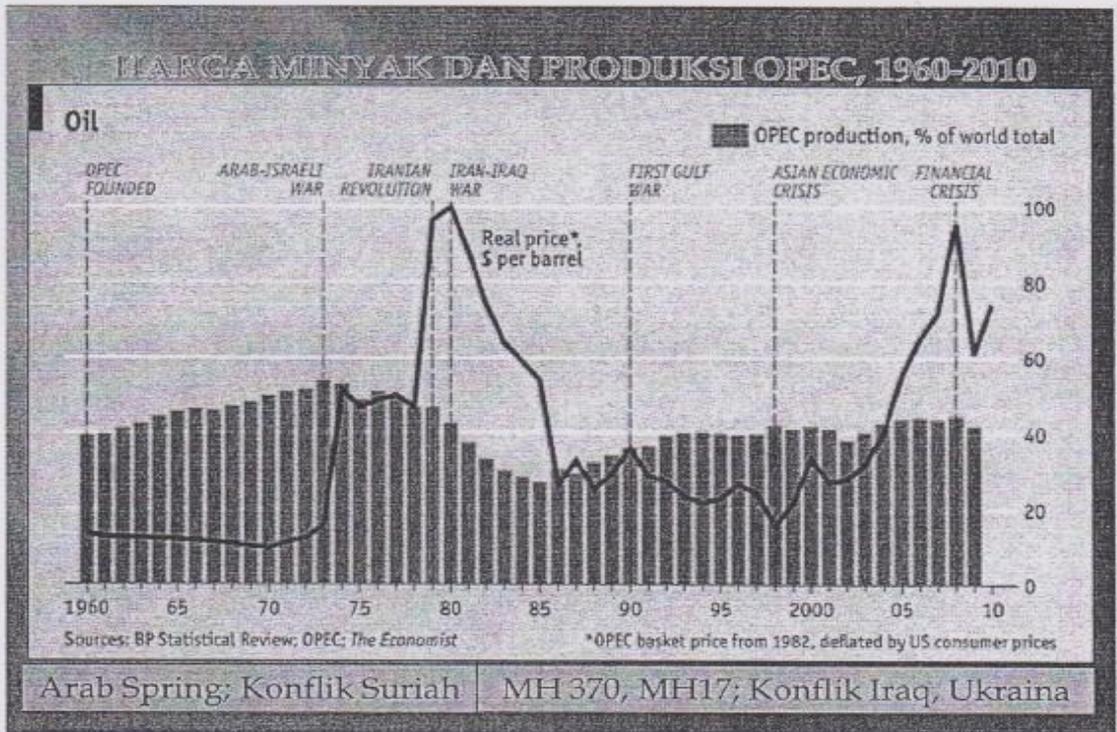
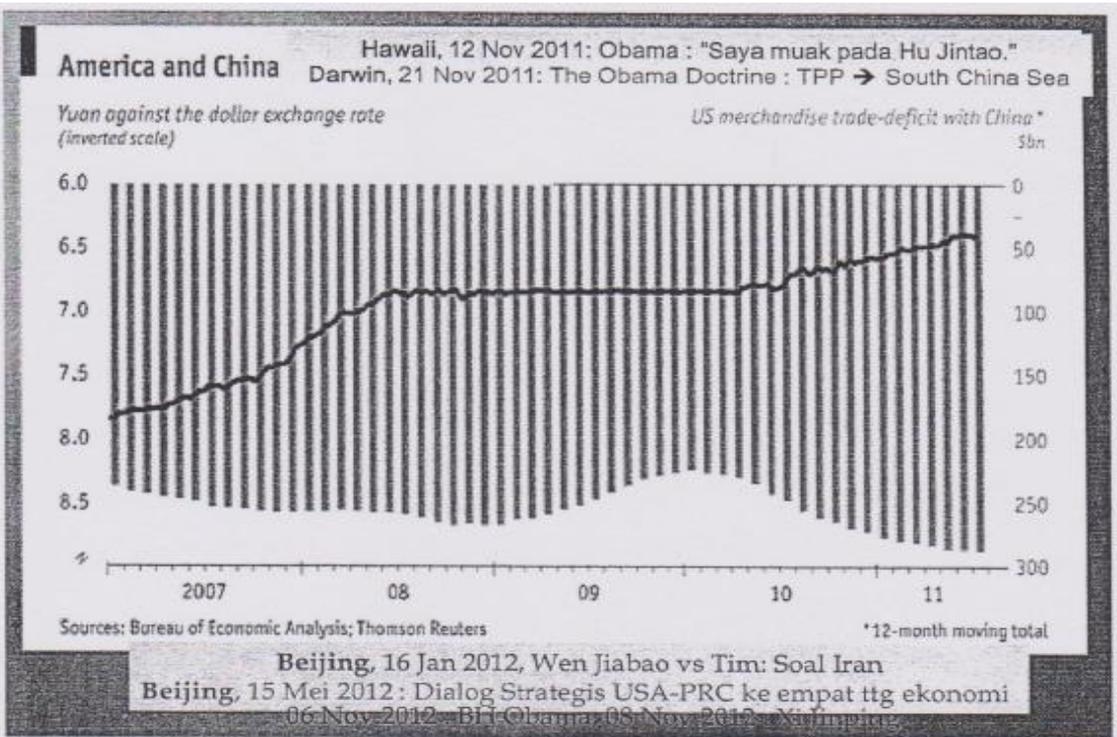
Barack Obama

Our national security strategy is, therefore, focused on renewing American leadership so that we can more effectively advance our interests in the 21st century. We will do so by building upon the sources of our strength at home, while shaping an international order that can meet the challenges of our time. This strategy recognizes the fundamental connection between our national security, our national competitiveness, resilience, and moral example.

TABLE OF CONTENTS

- I. OVERVIEW OF AMERICA'S INTERNATIONAL STRATEGY.....3
- II. CREATION ASPIRATIONS FOR HUMAN DIGNITY.....5
- III. STRENGTHEN ALLIANCES TO DEFEAT GLOBAL TERRORISM AND WORK TO PREVENT ATTACKS AGAINST US AND OUR FRIENDS.....9
- IV. WORK WITH OTHERS TO DEFLUSE REGIONAL CONFLICTS.....10
- V. PREVENT OUR ENEMIES FROM THREATENING US, OUR ALLIES, AND OUR FRIENDS WITH WEAPONS OF MASS DESTRUCTION.....13
- VI. IGNITE A NEW ERA OF GLOBAL ECONOMIC GROWTH THROUGH FREE MARKETS AND FREE TRADE.....17
- VII. EXPAND THE CIRCLE OF DEVELOPMENT BY OPENING SOCIETIES AND BUILDING THE INFRASTRUCTURE OF DEMOCRACY.....21
- VIII. DEVELOP AGENCIES FOR COOPERATIVE ACTION WITH THE OTHER MAIN CENTERS OF GLOBAL POWER.....25
- IX. TRANSFORM AMERICA'S NATIONAL SECURITY INSTITUTIONS TO MEET THE CHALLENGES AND OPPORTUNITIES OF THE TWENTY-FIRST CENTURY.....20





2013 : Corporate Capitalism vs State Capitalism terus berlanjut
 Currency War terus berlanjut
 ICT War berlanjut

2014 : BRICS against Washington Consensus
 BRICS membangun bank tandingan Bank Dunia dengan modal USD 100mil, juga negara-negara Amerika Latin
 Melakukan transaksi perdagangan bukan dengan USD
 Kasus Ukraina dan Laut China Selatan → Fokus Asia Pasifik
 Gagal juga membangun jalur KA Cepat dibanding RRC dan Eropa
 Health care meningkatkan defisit anggaran
 Obama dipandang gagal dalam soal Suriah dan pemberontak Ukraina
 Dianggap tidak punya nyali untuk melanjutkan perang dingin dengan Rusia

2015 : → Fed rate akan naik menjadi 2 persen hingga 2,5-3 persen
 → Sistem Nilai Tukar Mengambang bebas dipertahankan
 → TPP menguat dikampanyekan → free trade, corporate capitalism
 → Perubahan iklim dipasarkan
 → AS berhasil memproduksi shale minyak dan gas → akan menjadi produser utama Migas → Minyak membanjir, struktur ekspor dan utilisasi energi berubah

Geopolitik mengubah Unipolar → Multipolar, kekuatan kumulatif yg utama Indonesia tetap penting dalam kebijakan strategis AS di ASEAN

**HUMAN EXISTENT DEPEND ON THE PROPERTY
 THE PROPERTY DEPEND ON THE ASSET :**

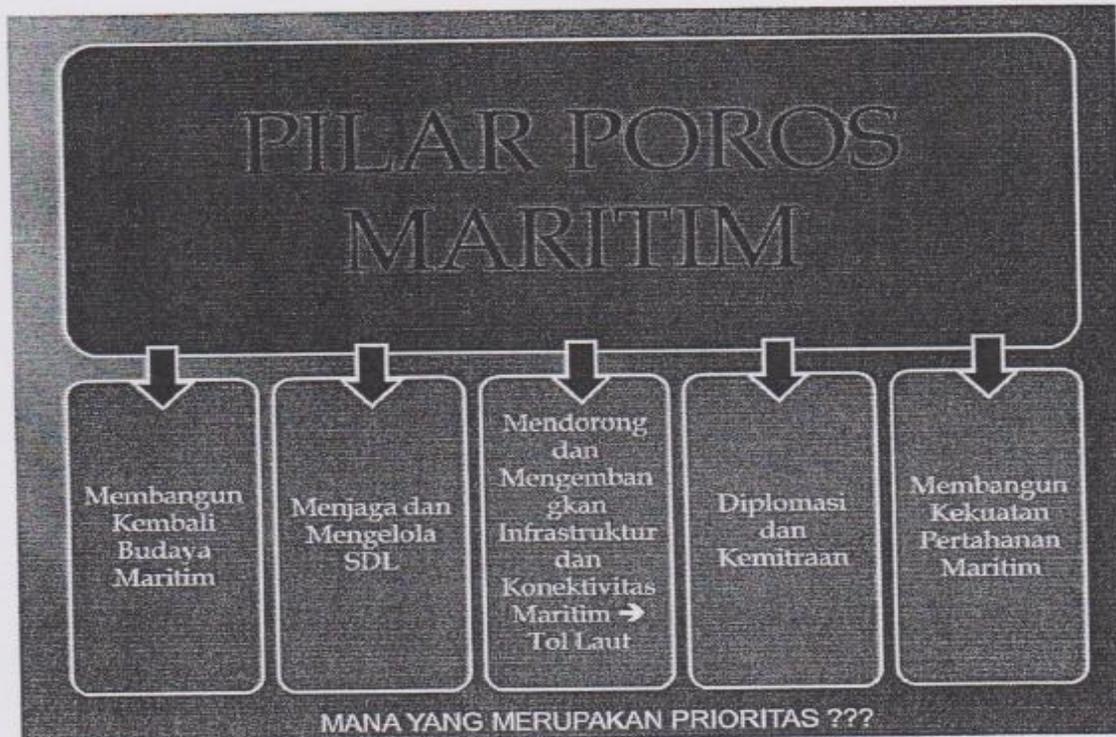
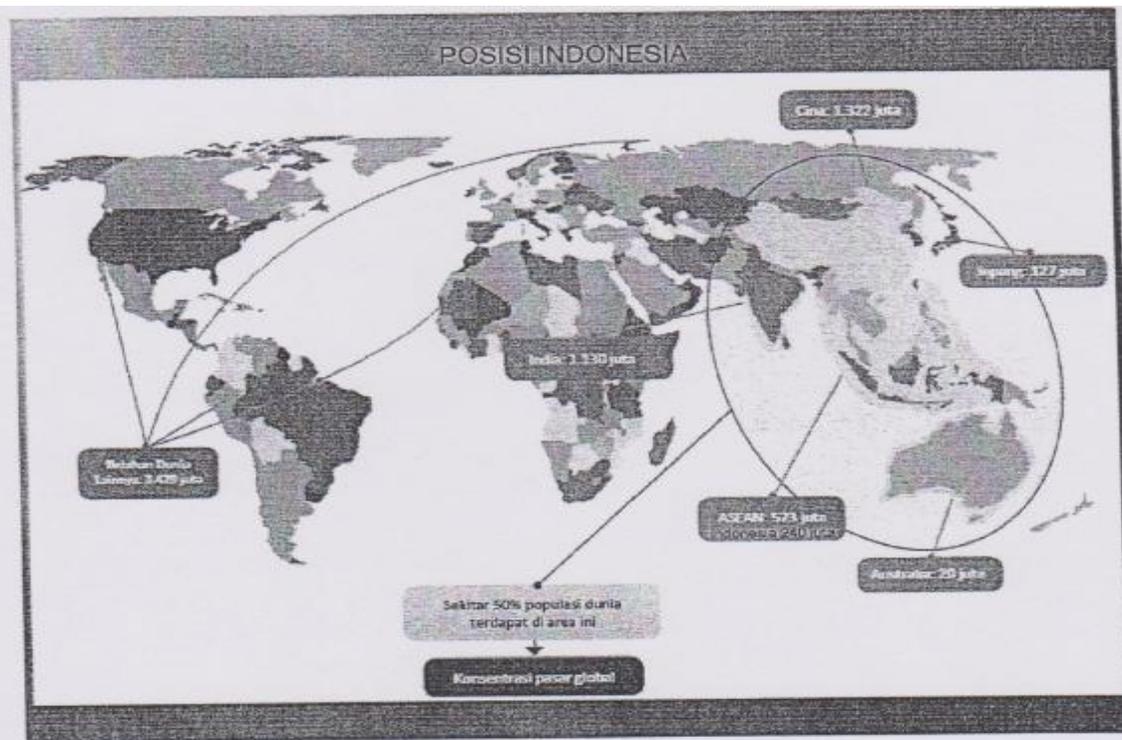
IKKS	Wil Kerja	Minyak	%	Gas	%	Migas	%	
Total E&P	Mahakam	75,4	8,4	307	22,6	382,2	16,91	Penguasaan Pertambangan lain
Chev Pas	Rokan Siak	335	37,2	-	-	335	14,82	70% dikuasai asing
Pertamina EP	All	132,3	14,7	158	11,6	290,3	12,85	Penguasaan asing pada industri perbankan
BP Tangguh	Berau dsb	6,2	0,7	191	14,0	196,9	8,71	62%
ConPhi Grissi	Corridor	9,4	1,0	164	12,1	173,6	7,68	Kepemilikan investor asing pada saham yang dicatat dan diperdagangkan di BEI
ConPhi Ind'sia	Natuna B	34,2	3,8	60,3	4,4	94,5	4,18	70%
VICO	Sanga2	15	1,7	67,3	4,9	82,3	3,64	75% Broadband dikuasai asing
PHE ONWJ	ONWJ	36,4	4,0	35,3	2,6	71,7	3,17	Semua BUMN yang diprivatisasi, kepemilikan asing rerata 60%
PHE West Mdr	WMd Offsh	25,1	2,8	31	2,3	56,1	2,48	Industri Semen dikuasai asing 42%
PetroChina	Jabung	20,9	2,3	33,4	2,5	54,3	2,40	
CNOOC	SE Sumatra	35	3,9	13,1	1,0	48	2,12	
Chev Ind Co	E Kalimant	27,3	3,0	17,4	1,3	44,7	1,98	
Hess(Ind.P) Ltd	Pangkajene	13,2	1,5	14,3	1,1	27,5	1,22	
Mobil Cepu Ltd	Cepu	23,3	2,6	-	-	23,3	1,03	
Medco E&P	SCS	6,4	0,7	14,8	1,1	21,3	0,94	
43KKS Lainnya		105	11,7	259	19,0	358,4	15,86	
Est TOTAL		900	100,0	1.360	100,0	2.260	100,00	

Sumber: Kemendagri, 10 Sept 2012, diolah

K I L A S M A S A L A H D O M E S T I K	Bilang	Kondisi Mawafiq
	Politik	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pergumulan tanpa panutan → the winner takes all 2. Rendahnya kepercayaan terhadap Parpol 3. <i>Zero sum game, Delegitimation, Transaksional - Politik uang</i> 4. Pemerintahan tak nyaman (<i>Ra popo</i>); 5. Wibawa semu
	Hukum	<ol style="list-style-type: none"> 1. Positivism - wibawa formal 2. Diperdagangkan (material - immaterial) 3. Korupsi merebak → Hambalang, Bank Century, SKK Migas 4. Buruknya penegakkan hukum, aparat alat korporat 5. Penegakkan hukum dipengaruli kekuasaan politik
	Sosial	<ol style="list-style-type: none"> 1. Siranya panutan; 2. Ruang dan fasilitas publik mengindividuu 3. Distrust-Disorder-Disobedient → Konflik Pusat-Daerah 4. Permisif sebagai dampak liberalisme 5. Moral publik larut dalam hedonis kekuasaan, kekayaan dan kemasam; 6. Konflik sosial meningkat
	Ekonomi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Belum pernah naik kelas (<i>middle low income, HDI</i>) 2. Rapuh → Gejolak nilai tukar (abnormal adalah biasa) 3. <i>Business as usual</i> 4. <i>Demand Side → Supply Side ???</i> 5. Triple F (<i>food, fuel, finance</i>) crisis → Ruang Fiskal Sempit 6. Ketimpangan terus meningkat 7. Galau pijakan Orientasi Globalisasi (<i>inward or outward</i>)

Proyeksi Makro Ekonomi INDONESIA 2013-2016

Uraian	2013	Target	2014	2015	2016
	Proyeksi INN (131212)		Proyeksi INN (140114)		
Pertumbuhan Ekonomi (%)	6 (±0,2)	6,4	6,3 ± 0,2	5,5 ± 0,2	6,4 (±0,2)
Inflasi (Yoy- %)	9	4,9	6,0-6,0	6,0-7,0	5,3-6,5
Suku Bunga SPN 3 Bln (%)	7	5,0	5,5-6,5	5,5-6,5	4,0-5,0
Nilai Tukar Rp/USD	11.000	9300	10rb-12rb	11.500-12.500	11rb-12rb
Harga Minyak Mentah Indonesia (USD/1 bl)	95-105	100	95-105	75-85	60-70
Lifting Minyak Bumi	830-890	900	870-870	840-890	870-900
Lifting Gas Bumi	1.325-1.390	1.360	1.360-1.390	1.440-1.500	1.500-1.560
Kemiskinan (%)	11,9	11,0	12,2	11,8	10,9
Pengangguran - TPT (%)	6,4	6	6,4-7,0	6,2-6,8	5,8-6,2
Penyerapan Naker UMKM	97,1		97,4	97,7	97,9
Gini Ratio	0,42		0,43	0,44	0,45



MARITIM - Berknaan dengan laut; berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan (KBBI, hlmn 716. Jkt, 2002)

Maritime Law : *That system of law which particularly relates to marine commerce and navigation, to business transacted at sea or relating to navigation, to ships and shipping, to seamen, to transportation of person and property by sea, and to marine generally.*

The law relating to harbor, ships, and seamen, divided into a variety of subject areas: such asthose concerning harbors, property of ships, duties and rights of master and seamen, contracts of affreightment, average, salvage...etc. (Black Law Dict, 873. St Paul, Minn, 1984)

Laut → (UU Kelautan: Adalah ruang perairan di muka bumi)

Kumpulan air asin (dalam jumlah yang banyak dan luas) yang menggenangi dan membagi daratan atas benua atau pulau (KBBI, hlmn 644. Jkt, 2002)

→Laut bebas

→Laut teritorial

Sea: The ocean. In marine insurance, sea includes not only the highs seas, but the bays, inlet, and rivers as high up as the tide ebbs and flows.

•High seas → three miles from the coast of any country

•Main sea → the open, uninclosed ocean

P
A
S
A
L
4
(1,
2)
U
U
K
E
L
A
U
T
A
N

VS

UU 25/2014 :

→ Hasil Laut

→ Wisata Laut

→ ESDM → Sumur lepas pantai dan sumur laut dalam:
Arus laut sebagai sumber energi

→ Alur Laut

→ Pertahanan → antara lain kawasan perbatasan

Proyek :

Membangun Pelabuhan Belawan (Sum-UT), Tanjung Priok (Jakarta) dan Perluasannya (Cilamaya ?), Makassar (Sul-Sel), Sorong (Papua Barat).

Pelabuhan penerima Impor : Sabang, Belitung, Sorong.
Intermoda Transportasi

Tol laut : → Kapal (Feeder and Mother Vessel)

1. Industri baja
2. Industri galangan kapal
3. Pelabuhan
4. Industri mesin dan IT
5. Industri keuangan

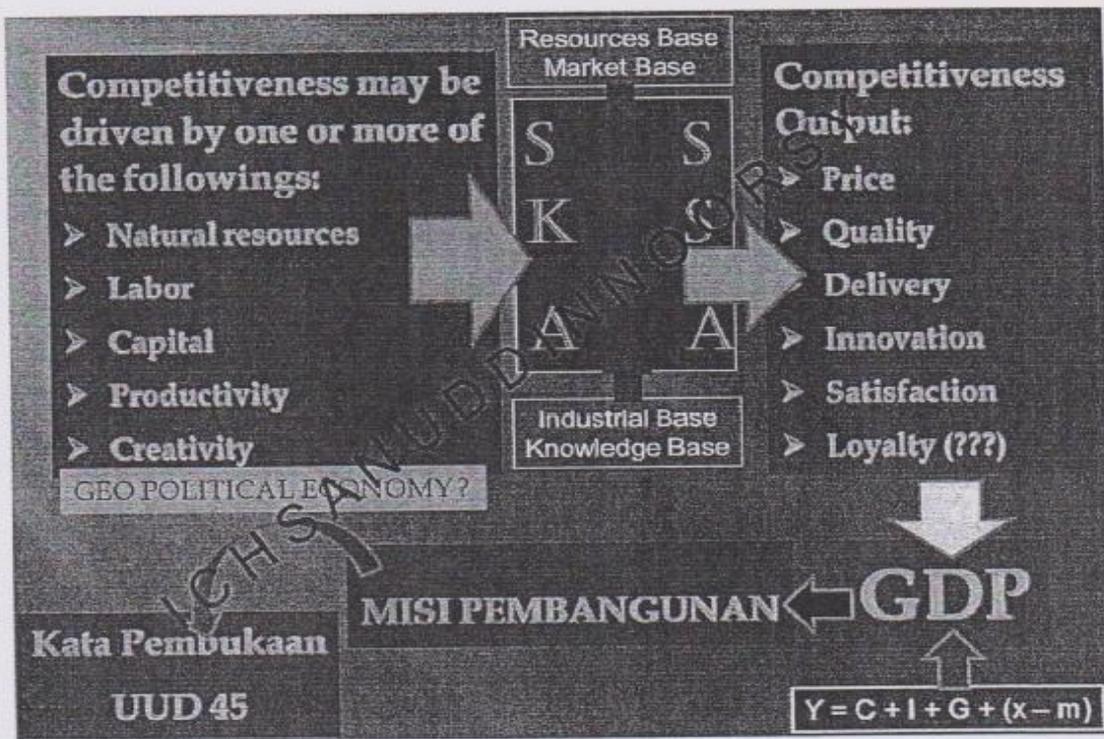
**SIAPA PEMILIK SUMBER DAYA
SIAPA PRODUSENNYA**

Galangan kapal yang berkembang hanya di Batam
 Bea masuk komponen kapal 5 – 12,5 persen atau 10 persen atas penyerahan kapal
 Kapal di Indonesia lebih mahal 20-25 persen dibanding produksi RRC

Malaysia : kredit sektor perikanan 3 persen
 Indonesia : 9 – 12 persen vs Imbal hasil SUN 9 persen

Caratan lain:
 UU PERTAHANAN
 UU KEPOLISIAN
 UU BEA & CUKAI

Pasal 33 (1,2,3) UUD 1945



Merancang Indonesia menjadi Negara maritime yang berdaulat, bermartabat dan berdaya saing

RDPU Komisi I

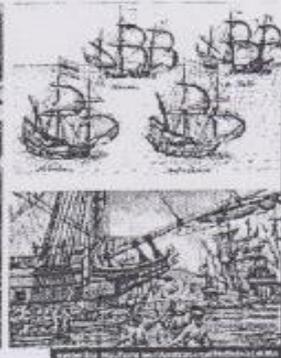
Dr Y. Paonangan, S.Si, M.Si

Jakarta 24 November 2014

MERANCANG INDONESIA MENJADI NEGARA MARITIM YANG BERDAULAT, BERMARTABAT DAN BERDAYA SAING

DR. Y. PAONGANAN, S.SI., M.SI.
DIREKTUR EKSEKUTIF INDONESIA MARITIME INSITUTE

DISAMPAIKAN DALAM RAPAT DENGAR PENDAPAT UMUM
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA
SENIN, 24 NOVEMBER 2014



Semangat Maritim
Luntur

Akibat Kolonialisme
Belanda

Untuk Mengembalikan
Semangat Maritim, di
butuhkan Kebijakan
Maritim (*Maritim Policy*)





Sriwijaya
(683-1030 M)

o Majapahit
(konsep *Cakrawala Mandala Dwijantara* 1375)

Dasar Kebijakan

- penguasaan alur pelayaran
- jalur perdagangan
- Penguasaan wilayah-wilayah strategis sebagai pangkalan kekuatan laut.

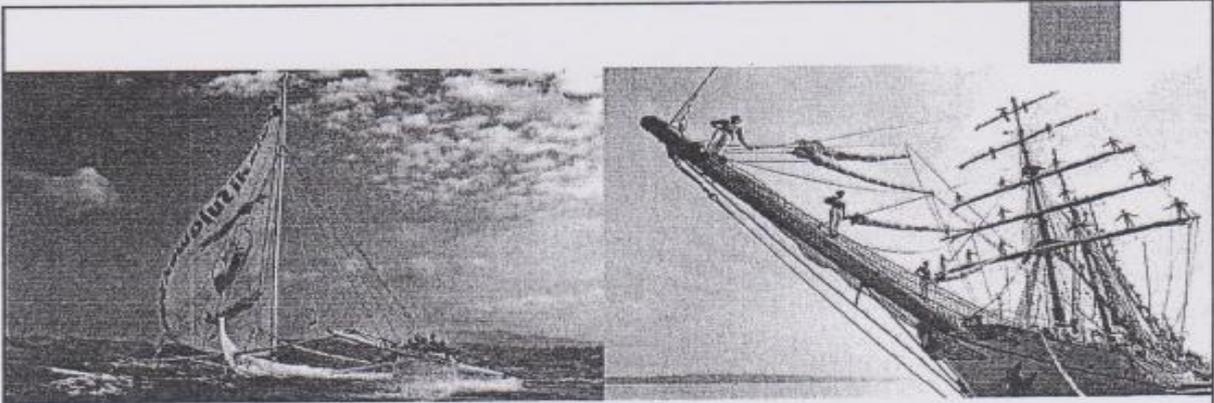
Nusantara



Sejak saat itu kebudayaan Indonesia di-setting dengan format kebudayaan agraris, yang cenderung terpaku pada alam, kekuatan adikodrati, feodalistik, yang membagi masyarakat pada strata-strata kekuasaan. Budaya tersebut sengaja dihembuskan kaum penjajah untuk mencengkramkan kakinya di Bumi Khatulistiwa. Masyarakat Indonesia dibuat lupa terhadap kekuatannya.



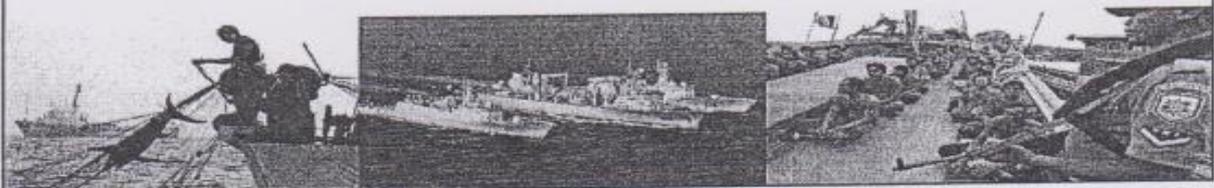
Dijadikan budak, kuli, dan buruh di negeri sendiri. Kehormatan mereka terampas



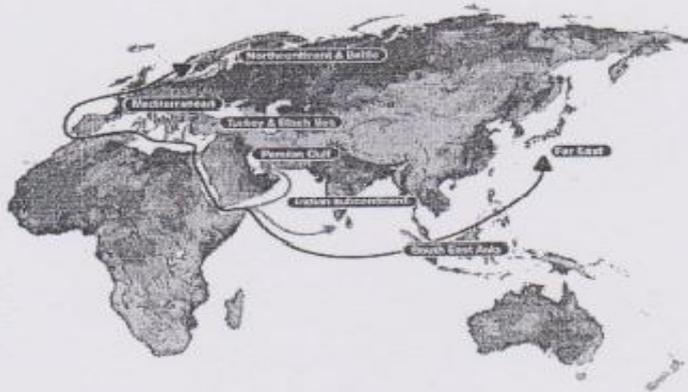
Memasuki era kemerdekaan, bangsa Indonesia mulai menata kembali untuk bisa mengembalikan jiwa kebaharian dan melaksanakan pembangunan kelautan. Hal ini didasari kesadaran akan ancaman yang mungkin timbul karena faktanya wilayah laut Indonesia merupakan wilayah terbuka, sehingga dengan leluasa kekayaan laut Indonesia berpotensi dimanfaatkan bangsa lain tanpa ada kemampuan untuk melindungi.

Ancaman dan gangguan lainnya yang mungkin dihadapi Indonesia ke depan, antara lain :

- penyeludupan,
- *illegal fishing*,
- pencemaran
- merusak ekosistem,
- imigran gelap,
- pembajakan/perampokan,
- aksi radikalisme,
- konflik komunal
- dampak bencana alam



Negara kepulauan yang mempunyai posisi geostrategis sangat unggul

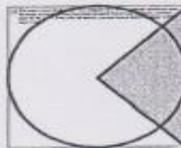


↓
Negara
Maritim

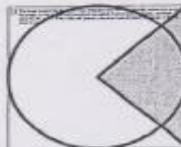


Geographical Position, Physical Confirmation, Extent of Territory, Number of Population, Character of the People, And Character of Government

Contoh Negara yang besar dengan kekuatan maritimnya



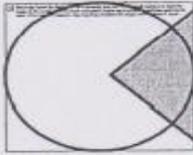
Inggris yang terkenal dengan *Britain Rules the Waves* kini telah mengembangkan postur angkatan lautnya tidak lagi *to control the seven seas*



Jepang membangun kekuatan maritimnya disiapkan untuk mengamankan garis suplai BBM (bahan bakar minyak) dari Timur Tengah ke Jepang, di samping untuk memperkuat pertahanannya

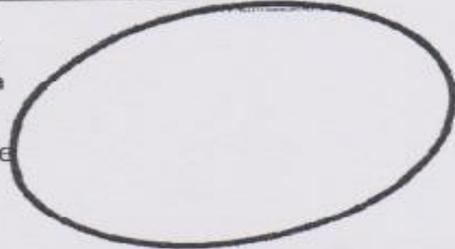


China membangun strategi *Chain of Pearl*, yang bertujuan mengamankan jalur suplai BBM dari Timur Tengah ke China. Berdasarkan peta sejarah, China akan memperkuat dan mengembalikan kejayaan maritimnya di masa lampau



India juga telah menerbitkan dokumen *Freedom to Use the Seas: Maritime Military Strategy*, berisikan tentang aspirasi geopolitik India hingga strategi *deployment* di masa damai maupun konflik, serta strategi pembangunan kekuatan angkatan laut India.

Sedangkan negara-negara yang disebut bangsa maritim terlihat bagaimana pola kehidupan masyarakat dan bagaimana penataan lingkungan yang bersumber ke arah laut. Kota-kota besar di dunia, seperti Sydney, New York, London, Amsterdam, Singapura dan sebagainya tampak indah dengan hembusan angin yang membawa *yacht*, perahu-perahu layar membawa nuansa kehidupan bahari.

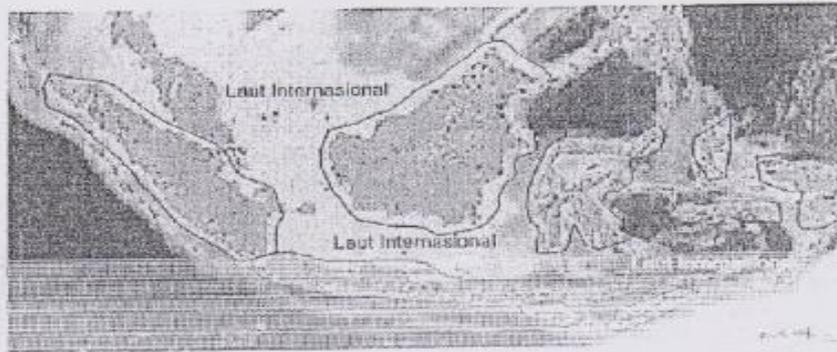


Indonesia

Sampan nelayan miskin yang rusak, ongkongan sampah dimana-mana, dan kawasan kumuh. Kondisi demikian mencerminkan laut bukan bagian terdepan dari kehidupan bangsa, dan tidak mencerminkan bangsa maritim yang besar.

Deklarasi Djuanda

13 Desember 1957. "Bagi keutuhan teritorial dan untuk melindungi kekayaan Negara Indonesia, semua kepulauan serta laut terletak diantaranya harus dianggap sebagai suatu kesatuan jang bulat"



Indonesia Sebelum deklarasi Djuanda, Indonesia dipisahkan oleh lautan dan wilayah teritorialnya hanya 3 mil, setelahnya adalah perairan internasional

Sebagai konsekuensi dari pengakuan tersebut maka sebagai negara kepulauan diwajibkan menyiapkan alur pelayaran yang aman bagi pelayaran internasional, maka dibentuklah ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia)



Prospek Kemaritiman Indonesia : Sebuah Tantangan dan Peluang

Penyusunan Action Plan dan Implementasi Pembangunan Maritim

- ▶ Menyusun Tata Kelola Laut dalam konsepsi Negara Maritim
- ▶ Pengembangan IPTEK Maritim
- ▶ Pengembangan Infrastruktur Maritim
- ▶ Pemerataan Ekonomi serta Pembangunan Industri dan Jasa Maritim di seluruh wilayah NKRI
- ▶ Pembangunan Sistem Transportasi Laut yang Sinkron dengan Sistem Logistik Nasional
- ▶ Membangun Sistem Pertahanan dan Keamanan Maritim yang tangguh dan berkelas dunia
- ▶ Pengembangan Perikanan Laut yang Berdaya Saing

- ▶ Optimalisasi Potensi Migas dan Mineral di laut serta Ocean energy (*Energi Pasang Surut / Tidal Energy, Energi Panas Laut/Ocean Thermal Energy Conversion, Energi Gelombang Laut/Wave Energy, Energi Ganggang Laut,*
- ▶ Pelestarian Lingkungan Maritim
- ▶ Pembangunan Sistem Mitigasi Bencana sebagai Konsekuensi Indonesia Ada di Ring of Fire

**Pidato Ir. Soekarno saat peresmian
Institut Angkatan Laut (IAL)
di Surabaya (1953).**

Usahakanlah agar kita menjadi bangsa pelaut kembali.

Ya..., bangsa pelaut dalam arti yang seluas-luasnya.

Bukan sekadar menjadi jongos-jongos di kapal ...

B U K A N I

Tetapi bangsa pelaut dalam arti kata cakrawati samudera.

Bangsa pelaut yang mempunyai armada niaga.

Bangsa pelaut yang mempunyai armada militer.

Bangsa pelaut yang kesibukannya di laut
menandingi irama gelombang lautan itu sendiri.

TERIMA KASIH

Pendahuluan

Semangat dan jiwa maritim bangsa Indonesia saat ini telah luntur. Pengaruh kolonialisme yang menjajah Indonesia lebih dari 350 tahun telah mengikis jati diri bangsa Indonesia. Untuk mengembalikan itu semua dibutuhkan kebijakan maritim (*maritime policy*) guna mengubah paradigma dan membangun kembali semangat maritim bangsa Indonesia.

Pasang surut perjalanan rakyat Indonesia dalam sejarah menjadi bukti yang harus dipelajari. Pada masa kerajaan Sriwijaya, Majapahit hingga Demak, nusantara menjelma menjadi negara maritim yang kuat. Bahkan, Sriwijaya (683-1030 M) telah mendasarkan kebijakan pemerintahannya pada penguasaan alur pelayaran, jalur perdagangan, serta wilayah-wilayah strategis sebagai pangkalan kekuatan laut.

Selanjutnya, nakhoda nusantara di bawah Kertanegara kembali mengukir kejayaan maritim yang besar dan kuat dengan konsepsi *Cakrawala Mandala Dwipantara*. Konsep besar pun terwujud pada 1375 saat Kerajaan Majapahit lahir di bawah Raja Hayam Wuruk dan Maha Patih Gajah Mada.

Berpijak pada sejarah di atas, negeri ini maju bukan sebagai bangsa agraris, tetapi negara maritim. Selama ini kebudayaan Indonesia di-*setting* dengan format kebudayaan agraris, yang cenderung terpaku pada alam, kekuatan adikodrati, feodalistik, yang membagi masyarakat pada strata-strata kekuasaan. Budaya tersebut sengaja dihembuskan kaum penjajah untuk mencengkramkan kakinya di Bumi Khatulistiwa. Masyarakat Indonesia dibuat lupa terhadap kekuatannya. Walhasil, bangsa ini menjadi budak, kuli, dan buruh di negeri sendiri. Kehormatan mereka terampas.

Memasuki era kemerdekaan, bangsa Indonesia mulai menata kembali untuk bisa mengembalikan jiwa kebaharian dan melaksanakan pembangunan kelautan. Hal ini didasari kesadaran akan ancaman yang mungkin timbul karena faktanya wilayah laut Indonesia merupakan wilayah terbuka, sehingga dengan leluasa kekayaan laut Indonesia berpotensi dimanfaatkan bangsa lain tanpa ada kemampuan untuk melindungi.

Perkiraan ancaman dan gangguan lainnya yang mungkin dihadapi Indonesia ke depan, antara lain kejahatan lintas negara seperti, penyeludupan, pelanggaran ikan ilegal, pencemaran dan perusakan ekosistem, imigrasi gelap, pembajakan/perampokan, aksi radikalisme, konflik komunal dan dampak bencana alam.

Mencermati dinamika tersebut, perlu perumusan kebijakan kebijakan strategi pengamanan wilayah nasional, yang bertujuan merumuskan kebijakan strategi pengamanan wilayah nasional, terutama laut, sebagai negara kepulauan yang mempunyai posisi geostrategis sangat unggul. Sasaran yang ingin dicapai dari perumusan kebijakan ini adalah tersusunnya kebijakan strategi pengamanan wilayah nasional, yang dapat dijadikan masukan dalam perumusan *maritime policy* secara keseluruhan.

Sebagai gambaran ada enam elemen penting dalam membangun kekuatan maritim, yaitu *Geographical Position, Physical Confirmation, Extent of Territory, Number of Population, Character of the People, dan Character of Government*. Elemen-elemen sebagai unsur budaya merupakan modal utama dalam membangun negara maritim. Kemudian bagaimana dengan *Character of Government* negara yang erat kaitannya dengan *style of government*.

Banyak bangsa besar berkat kekuatan maritimnya. Inggris yang terkenal dengan *Britain Rules the Waves* kini telah mengembangkan postur angkatan lautnya tidak lagi *to control the seven seas*. Jepang membangun kekuatan maritimnya disiapkan untuk mengamankan garis suplai BBM (bahan bakar minyak) dari Timur Tengah ke Jepang, di samping untuk memperkuat

pertahanannya. China membangun strategi *Chain of Pearl*, yang bertujuan mengamankan jalur suplai BBM dari Timur Tengah ke China. Berdasarkan peta sejarah, China akan memperkuat dan mengembalikan kejayaan maritimnya di masa lampau. India juga telah menerbitkan dokumen *Freedom to Use the Seas: Maritime Military Strategy*, berisikan tentang aspirasi geopolitik India hingga strategi *deployment* di masa damai maupun konflik, serta strategi pembangunan kekuatan angkatan laut India.

Perbandingannya dengan negeri ini adalah ketika negara-negara besar dan maju dengan kekuatan maritimnya, laut diubah menjadi obrolan-obrolan maritim yang membanggakan. Begitu lazim dan menduniannya istilah maritim dalam obrolan sehari-hari, definisi maritim lebih dikenal dibandingkan dengan laut itu sendiri. Bahkan, dalam konteks sebagai instrumen kekuatan nasional.

Perbandingan di atas tampak jelas saat negara-negara yang disebut bangsa maritim terlihat bagaimana pola kehidupan masyarakat dan bagaimana penataan lingkungan yang bersumber ke arah laut. Kota-kota besar di dunia, seperti Sydney, New York, London, Amsterdam, Singapura dan sebagainya tampak indah dengan hembusan angin yang membawa *yacht*, perahu-perahu layar membawa nuansa kehidupan bahari.

Jika melihat kota-kota besar di Indonesia, mulai dari laut Jakarta, Surabaya, Makassar dan lainnya bukan keindahan yang terlihat. Sampan nelayan miskin yang rusak, ongkongan sampah dimana-mana, dan kawasan kumuh. Kondisi demikian mencerminkan laut bukan bagian terdepan dari kehidupan bangsa, dan tidak mencerminkan bangsa maritim yang besar. Bangsa ini tidak hanya tersesat tapi benar-benar terdampar di negara kepulauan.

Ini menjadi pekerjaan rumah "PR" bagi pemerintah negeri ini. Pemerintah dituntut bisa membuat kebijakan maritim yang mengayomi bangsanya sesuai dengan kodrat dan potensi sumber daya alam yang dimiliki Indonesia.

Dalam berbagai kesempatan, pakar hukum laut internasional, Prof Hasjim Djalal telah mengingatkan, sudah saatnya Indonesia memiliki konsep *maritime policy*. Konsep maritim yang dimaksud adalah negara mampu memanfaatkan dan menjaga laut untuk menyejahterakan rakyatnya.

Menurutnya, banyak negara kepulauan, tapi bukan negara maritim. Ada negara yang lautnya sedikit, tapi memiliki predikat negara maritim. Sebagai contoh China dan Amerika. Ada juga negara yang tidak memiliki laut tapi menguasai samudera, seperti Belanda. Mereka menjajah Indonesia selama 350 tahun karena mampu menguasai laut.

Deklarasi Djuanda

Beberapa rekam sejarah diatas sudah dapat memberikan bukti bahwa pada saat itu, Nusantara berhasil memaksimalkan laut untuk memperluas pengaruhnya di berbagai kawasan strategis dunia. Walaupun, tren positif tersebut akhirnya kandas dengan salah satu titik baliknya ketika Perjanjian Giyanti tahun 1775 antara Belanda (VOC) dan Raja Surakarta serta Raja Yogyakarta menyepakati perdagangan hasil wilayahnya harus diberikan kepada Belanda. Kemudian, secara berangsur-angsur Belanda mampu melakukan hegemoni untuk mengubah nalar bangsa Indonesia berorientasi ke darat.

Pada masa Presiden Soekarno, letupan-letupan mengembalikan kejayaan bangsa maritim sedikit demi sedikit mulai dihidupkan kembali. Salah satu pidato yang menandai langkah tersebut disampaikan pada saat membuka Institut Angkatan Laut (IAL) di Surabaya (1953). Dalam pidatonya Bung Karno berpesan, "Usahakanlah agar kita menjadi bangsa pelaut kembali. Ya, bangsa pelaut dalam arti seluas-luasnya. Bukan sekadar menjadi *jongos* di kapal. Bukan! Tetapi bangsa pelaut dalam arti yang seluas-luasnya, bangsa pelaut yang mempunyai armada militer, bangsa pelaut yang kesibukannya di laut menandingi irama gelombang laut itu sendiri."

Pada masa yang sama, meneruskan keinginan Presiden Soekarno untuk kembali membangun bangsa maritim, Perdana Menteri Djuanda membuat deklarasi yang sama-sama kita kenal dengan nama Deklarasi Djuanda, pada 13 Desember 1957. "*Bagi keutuhan teritorial dan untuk melindungi kekayaan Negara Indonesia, semua kepulauan serta laut terletak diantaranya harus dianggap sebagai suatu kesatuan jang bulat*", demikian salah satu kutipan dari Deklarasi.

Deklarasi ini membangun wawasan nusantara yang bertujuan menyatukan wilayah Indonesia dalam satu kekuatan hukum untuk menghindari disitegrasi bangsa. Deklarasi Djuanda mempunyai nilai yang sangat tinggi sebagai pemersatu dan persatuan bangsa. Bayangkan di masa Hindia Belanda, laut-laut antara pulau dianggap sebagai perairan bebas. Artinya, siapa saja boleh mengambil kekayaan alam, termasuk ikan, orang bebas melakukan segala hal di kawasan itu.

Pernyataan yang dibacakan Djuanda dalam sidang kabinet, menjadi landasan hukum bagi penyusunan Rancangan Undang-Undang (RUU) yang dipergunakan untuk menggantikan *Territoriale Zee and Maritime Kringen Ordonantie* pada 1939 *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie* (TZMKO) 1939, yang dijiwai prinsip *Mare Liberum* (Freedom of The Sea) seorang genius hukum dan juga bapak hukum internasional asal Belanda, Hugo Grotius (1604). Terutama, pasal 1 ayat 1 yang menyatakan wilayah teritorial Indonesia hanya 3 mil diukur dari garis air rendah setiap palung. Hal ini mengakibatkan wilayah perairan antara pulau-pulau di Indonesia menjadi kantung-kantung internasional yang dapat dimanfaatkan oleh pihak luar. Faktanya, pada waktu itu banyak kapal perang Belanda yang melintasi laut-laut menuju Irian Barat dengan memanfaatkan hukum teritorial laut 1939.

Pemerintah Indonesia mengumumkan Deklarasi Djuanda tanggal 13 Desember 1957 yang menyatakan bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau di dalamnya, dengan tidak memandang luas atau lebarnya merupakan wilayah NKRI. Meskipun awalnya mendapat penolakan dunia internasional, tetapi akhirnya mendapat respons pada pengakuan internasional melalui Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tentang Hukum Laut di Montego Bay Jamaica tahun 1982 atau UNCLOS 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982).

Pemerintah Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 dengan undang-undang nomor 17 tahun 1985 tentang pengesahan United Nations Convention of the Law of the Sea (Konvensi PBB tentang hukum laut). UNCLOS 1982 merupakan bentuk pengakuan formal dari dunia terhadap kedaulatan NKRI sebagai negara kepulauan dan mulai berlaku sebagai hukum positif sejak 16 November 1994. Artinya, butuh 37 tahun Deklarasi Djuanda diakui oleh dunia internasional. Deklarasi Djuanda menjadikan luas perairan NKRI mencapai 3.257.483 km² (belum termasuk perairan ZEE). Panjang garis pantainya mencapai 81.497 km², merupakan garis pantai terpanjang di dunia. Jika ditambah dengan ZEE, maka luas perairan Indonesia sekitar 7,9 juta km² atau 81% dari luas wilayah Indonesia keseluruhan.

Berkat Deklarasi Djuanda, laut kini menjadi penghubung antar-bangsa, antar-pulau. Deklarasi Djuanda menegaskan antara darat, laut, dasar laut, udara, dan seluruh kekayaan, semua dalam satu kesatuan wilayah Indonesia. Pada masa Belanda, bahwa yang dimaksud tanah air, hanya tanah dan air yang ada di darat, dan di sepanjang pantai. Namun, Djuanda melihat jauh ke depan. Dia berani mengumumkan kepada dunia bahwa segala perairan di sekitar, di antara, dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk dalam daratan Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas atau lebarnya, adalah bagian dari wilayah NKRI.

Wilayah perairan Indonesia meliputi Wilayah Laut Teritorial, Zona Ekonomi Eksekutif (ZEE), dan Batas Landas, Kontinen.

a. Wilayah Laut Teritorial.

Wilayah laut teritorial Indonesia ditetapkan sejauh 12 mil diukur dari garis pantai terluar. Apabila laut yang lebarnya kurang dari 24 mil dikuasai oleh dua negara maka penentuan wilayah laut teritorial tiap-tiap negara dilakukan dengan cara menarik garis yang sama jauhnya dari garis pantai terluar.

b. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

Zona Ekonomi Eksklusif yaitu perairan laut yang diukur dari garis pantai terluar sejauh 200 mil ke arah laut lepas. Apabila Zona Ekonomi Eksklusif suatu negara berhimpitan dengan Zona Ekonomi Eksklusif negara lain maka penetapan melalui perundingan dua negara. Di dalam zona ini, bangsa Indonesia mempunyai hak untuk memanfaatkan dan mengolah segala sumber daya alam yang terkandung di dalam

c. Batas Landas Kontinen

Batas landas kontinen adalah garis batas yang merupakan kelanjutan dari benua yang diukur dari garis dasar laut ke arah laut lepas hingga kedalaman 200 meter di bawah permukaan air laut. Sumber daya alam yang terkandung di dalam Landas Kontinen Indonesia merupakan kekayaan Indonesia. Pemerintah Indonesia berhak untuk memanfaatkan sumber daya alam tersebut

Prinsip-prinsip dalam Deklarasi Djuanda ini kemudian dikukuhkan dengan Undang-undang Nomor 4 Tahun 1960, yang isinya sebagai berikut:

- a. Untuk kesatuan bangsa, integritas wilayah, dan kesatuan ekonominya ditarik garis-garis pangkal lurus yang menghubungkan titik-titik terluar dari kepulauan terluar.
- b. Termasuk dasar laut dan tanah bawahnya maupun ruang udara di atasnya dengan segala kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.
- c. Jalur laut wilayah laut territorial selebar 12 mil diukur dari garis-garis lurusnya.
- d. Hak lintas damai kapal asing melalui perairan nusantara (*archipelagic waters*).

Isi Deklarasi Juanda yang ditulis pada 13 Desember 1957

1. Bahwa Indonesia menyatakan sebagai negara kepulauan yang mempunyai corak tersendiri
2. Bahwa sejak dahulu kala kepulauan nusantara ini sudah merupakan satu kesatuan
3. Ketentuan ordonansi 1939 tentang Ordonansi, dapat memecah belah keutuhan wilayah Indonesia dari deklarasi tersebut mengandung suatu tujuan :
 - a. Untuk mewujudkan bentuk wilayah Kesatuan Republik Indonesia yang utuh dan bulat
 - b. Untuk menentukan batas-batas wilayah NKRI, sesuai dengan azas negara Kepulauan
 - c. Untuk mengatur lalu lintas damai pelayaran yang lebih menjamin keamanan dan keselamatan NKRI

Prospek Kemaritiman Indonesia: Sebuah Tantangan dan Peluang

Atas kondisi tersebut diatas, tentu saja keanekaragaman sumberdaya maritim Indonesia baik hayati dan non hayati, seperti minyak bumi dan gas alam, mineral-mineral langka, sumberdaya perikanan, dan lainnya dapat dieksploitasi untuk kemaslahatan masyarakat. Tapi, jika merujuk pada data sesungguhnya, dalam beberapa aspek seperti ekonomi maritim, transportasi laut, pertahanan dan keamanan, serta kebijakan politik, pemanfaatan tersebut selain peluang juga masih menghadapi beberapa tantangan yang harus segera dicarikan solusinya. Sebab itu, pembahasan selanjutnya akan fokus membahas tantangan-tantangan yang muncul dari aspek-aspek tersebut.

A. Ekonomi Maritim

Jika melihat melalui perspektif geopolitik, Indonesia memiliki posisi strategis untuk menghubungkan negara-negara ekonomi dunia melalui selat-selat yang digunakan sebagai jalur perdagangan. Karena dari beberapa selat strategis yang ada di dunia, Selat Sunda, Selat Malaka, Selat Lombok, Selat Makassar dan Selat Ombai-Wetar berada di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Melalui jalur-jalur perdagangan tersebut, seharusnya investasi-investasi berbasis maritime, seperti investasi perikanan, investasi perkapalan dan investasi pariwisata dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan pendapatan per kapita Indonesia.

Pertumbuhan produk domestik bruto (PDB) perikanan 2013 mencapai 6,45%, melampaui PDB nasional yang hanya 5,82%. Capaian itu masih di bawah target 7% yang dicanangkan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP). Meski demikian, laju pertumbuhan PDB perikanan masih di atas pertumbuhan PDB pertanian 3,27% dan PDB nasional 5,82%.

Dari sembilan indikator, ada enam target yang dapat dilampaui dan tiga indikator meleset. Pencapaian yang melampaui target adalah produksi kelautan dan perikanan sebesar 19,56 juta ton atau mencapai 112% dari target. Tingkat konsumsi ikan dalam negeri mencapai

101% dari target atau 35,6 kg per kapita/tahun. Sedangkan, target yang belum berhasil diraih adalah nilai tukar nelayan sebesar 104,8, lebih rendah dari target 110. Kemudian ekspor hasil perikanan hanya senilai 4,16 miliar dolar AS, di bawah target 4,5 miliar dolar AS atau 92% dari sasaran awal.

Namun, bila dibandingkan dengan tahun 2012 sampai triwulan III, nilai PDB perikanan naik sebesar 6,42 persen, yakni dari Rp 42,8 triliun menjadi Rp 45,4 triliun pada 2013. Berdasarkan data Pusat Kajian Sumber Daya Pesisir dan Lautan (PKSPL) IPB serta Badan Perencanaan Pembangunan Nasional dan Puslitbang Oseanologi LIPI pada tahun 1997-1998, *Incremental Capital Output Ratio* (ICOR) untuk sektor perikanan berkisar antara 2,75-3,95. Melalui data tersebut, terdapat indikasi bahwa sektor perikanan mempunyai prospek yang baik untuk pengembangan ekonomi maritim. Namun, untuk mencapai pengelolaan investasi perikanan yang mapan, terdapat tiga kendala utama yang harus segera ditangani.

Kendala pertama datang dari bahan baku yang tidak selalu tersedia bagi industri perikanan. Diperkirakan utilitas pabrik hanya mencapai 45% karena rata-rata penangkapan ikan langsung dikirim ke luar negeri terutama Thailand dan Jepang. Akibatnya, terletak pada lemahnya kontribusi ekspor sektor industri perikanan di Indonesia. Pada 2011, ekspor ikan hanya sebesar 3,34 miliar dolar AS, walaupun pada 2013 diperkirakan naik hingga 5 miliar dolar AS. Dalam upaya menangani hal tersebut, sebetulnya pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No 5/2008 yang melarang ekspor langsung hasil tangkapan dan mewajibkan adanya kemitraan antara perusahaan nasional dan perusahaan asing untuk mengolah hasil tangkapan. Namun tetap saja pada tataran implementasi masih mengalami hambatan serius.

Kendala kedua yakni masih maraknya penangkapan ikan secara ilegal. Dari data yang diperoleh, KKP mengutip data Badan Pangan PBB (FAO) mengatakan dalam kurun waktu 10 tahun kerugian akibat penangkapan ikan secara ilegal menunjukkan angka Rp30 Triliun, yang berarti berkisar Rp3 triliun per tahun (Susanto, 2012). Namun, dari data rilis Indonesia Maritime Institute mengutip data Forum Pers Pemerhati Pelanggaran Perikanan Nasional (FP4N) kerugian dari penangkapan ikan secara ilegal ditaksir mencapai Rp218 triliun per tahun. Data ini berdasarkan asumsi bahwa praktek penangkapan ikan secara ilegal selalu disertai dengan pemberian izin penangkapan secara ilegal (*illegal license*). Modus *illegal license* dapat berupa pemalsuan ijin penerbitan hingga penyalahgunaan ijin kapal penangkap ikan. Dengan asumsi ijin 5.000 kapal impor eks asing yang bukan berbasis industri, serta mengacu pada harga ikan kualitas rendah di Thailand, maka kerugian negara ditaksir mencapai Rp218 triliun per tahun.

Kendala ketiga adalah lemahnya infrastruktur pendukung kegiatan industri perikanan di Indonesia. Dalam industrialisasi perikanan, bukan hanya diartikan dengan membangun pabrik-pabrik pengolahan ikan baik untuk pasar domestik maupun ekspor. Namun dalam arti luas, industri perikanan harus diarahkan pada transformasi yang mengarah pada terciptanya *competitive advantage* sehingga nilai tambah yang diciptakan melalui proses produksi dapat mempunyai nilai kompetitif dengan industri-industri perikanan global. Namun, untuk mencapai pada tahapan tersebut, banyak kendala teknis yang masih menjadi batu ganjalan bagi pengembangan industri perikanan lokal.

Salah satu kendala teknis selain pasokan ikan dan bahan baku misalnya minimnya pasokan listrik. Gudang ikan kapasitas 30 ton atau seukuran kontainer 40 feet dengan biaya Rp1,5 miliar, memerlukan pasokan listrik kurang lebih 40 ribu watt dan biaya operasional Rp20 Juta per bulan. Hingga sekarang, pasokan listrik sebesar itu belum tersedia di pulau-pulau kecil ataupun daerah pesisir Indonesia.

Investasi selanjutnya yang dapat menunjang ekonomi maritim adalah perkapalan. Memiliki laut sangat luas, Indonesia sangat membutuhkan transportasi kapal yang dapat menjangkau lebih dari 17.504 pulau. Hal ini mengindikasikan sebagai negara kepulauan, Indonesia harus mampu mengembangkan industri perkapalan nasional. Pengembangan ini sebetulnya sudah didukung dengan adanya Inpres No 5/2005 mengenai angkutan laut dalam

negeri harus diangkut oleh kapal berbendera Indonesia. Karena itu, kesempatan ini harus dimaksimalkan sebaik-baiknya.

Berdasarkan data yang dilaporkan *World Shipbuilding Statistic*, Juni 2007, Indonesia ditempatkan di urutan 21 dari 22 negara pembangun kapal. Bahkan, terdapat indikasi pelayaran nasional kini diincar akibat dari diberlakukannya peraturan *safety of life at sea* (SOLAS) yang membuat perusahaan galangan kapal asing mengalami kelebihan pesanan. SOLAS merupakan peraturan yang mewajibkan agar kapal tanker menggunakan konstruksi lambung ganda (*double hull*) dan regulasi *common structural rules* (CSR) dari *International of Classification Societies* (IACS). Dengan demikian, galangan-galangan kapal di empat kluster, yakni Karimun, Jawa Tengah, Jawa Timur, dan Sulawesi Selatan harus segera diberikan prioritas. Ditambah, Dubai Docks World juga turut membangun galangan kapal senilai 500 juta dolar AS. Melihat secara sekilas fakta-fakta tersebut, tentu saja kesempatan emas itu harus segera diberi respon agar pertumbuhan ekonomi maritim dari sektor perkapalan dapat segera dirasakan. Walaupun dalam praktiknya ada beberapa kendala yang harus segera diberikan perhatian lebih oleh pemerintah untuk masa depan industri perkapalan nasional.

Merujuk dari catatan Dewan Kelautan Indonesia (DEKIN), bahwa daya angkut armada nasional untuk muatan dalam negeri menunjukkan angka 54,5% dan ekspor hanya 4%, selebihnya masih dikuasai kapal-kapal berbendera asing. Keadaan ini sangatlah kontras ketika dahulu Indonesia Lloyd, Sumatera Lloyd, Jakarta Lloyd masih mendunia (Dewan Kelautan Indonesia, 2012). Lesunya industri perkapalan Indonesia, salah satunya diakibatkan faktor finansial yakni kebijakan sektor perbankan yang sangat tidak mendukung untuk terciptanya iklim industri maritim yang sehat. Hal tersebut dikarenakan, bunga pinjaman sangat tinggi, berkisar antara 11-12% per tahun dengan 100% kolateral.

Padahal, jika dibandingkan dengan kebijakan di Singapura dan Thailand, mengutip salah satu pernyataan pakar ekonomi laut Son Damar, "Kita bandingkan dengan singapura yang ingin membangun armadanya. Di negeri jiran itu, kalau beli kapal bisa pinjam ke bank, tidak usah pakai agunan (kapal yang harganya antara Rp100-500 miliar). Begitu pula di Thailand, ketika beberapa nelayan atau pengusaha ingin membuat kapal, perusahaan galangan kapal siap membuatnya dan bank berebut menawarkan kreditnya. Nah, di Indonesia, kalau beli kapal seharga Rp500 miliar, maka agunannya senilai Rp350 miliar. Menurut aturan bank Indonesia, angka itu setara dengan 30 hektar kebun kelapa sawit atau bangunan gedung bertingkat 20. Apakah dengan kondisi ini memungkinkan orang Indonesia (apalagi para nelayan) bisa mempunyai kapal? Di Singapura, kalau ada bank yang meminta jaminan, pemerintah akan memberikan jaminan itu." (Dewan Kelautan Indonesia, 2012). Jika merujuk pada pernyataan tersebut, tidak heran jika pengusaha-pengusaha kapal nasional sulit mengembangkan investasi perkapalan.

Kedua, kembali terkait dengan finansial, sesuai dengan Kepmenkeu No 370/KMK 03/2003 tentang Pelaksanaan Pajak Pertambahan Nilai yang Dibebaskan Atas Impor dan/atau Penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan/atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu, bahwa sektor perkapalan mendapat pembebasan pajak. Namun semua pembebasan pajak itu kembali harus dibayar jika melanggar pasal 16, tentang Pajak Pertambahan Nilai yang terutang pada impor atau pada saat perolehan Barang Kena Pajak Tertentu disetor kas negara apabila dalam jangka waktu 5 (lima) tahun sejak impor digunakan tidak sesuai dengan tujuan semula atau dipindahtangankan. Kebijakan ini tentu saja memberatkan, karena pengusaha yang menjual kapalnya sebelum 5 tahun harus membayar pajak kepada negara sebesar 22,5% dari harga penjualan. Padahal rata-rata kontrak kapal yang digunakan di Indonesia habis setelah 2 tahun.

Kemudian kendala terakhir yang memberatkan perkembangan industri perkapalan Indonesia adalah persoalan klasifikasi industri maritim yang berada di tangan BUMN dan Kementerian perhubungan. Disinyalir, sertifikasi kapal yang dilakukan tidak diterima oleh asuransi internasional, walaupun diakui pemilik kapal harus membayar premi asuransi yang sangat mahal. Kondisi ini diakibatkan proses standardisasi klasifikasi yang masih tidak profesional. Akibatnya pemilik kapal lebih memilih melakukan registrasi di Hongkong atau Singapura.

Sebetulnya, masih banyak kendala yang harus segera ditangani jika industri perkapalan di Indonesia ingin segera bersaing secara profesional. Namun, jika ketiga kendala utama tersebut dapat dijadikan pokok prioritas penanganan, terutama pada poin revitalisasi dan deregulasi sektor fiskal, perlahan namun pasti Industri perkapalan Indonesia akan berdaya saing tinggi di kancah internasional.

Investasi berikutnya yang dapat menjadi ujung tombak ekonomi maritim, yakni investasi pariwisata bahari. Pada hakikatnya, wisata bahari adalah upaya untuk mengembangkan serta memanfaatkan objek-objek menarik di kawasan pesisir dan luatan Indonesia. Apalagi Indonesia mempunyai berbagai jenis terumbu karang, padang lamun, hutan mangrove dan berbagai bentang alam pesisir atau coastal landscape yang unik.

Menurut penilaian Badan Pariwisata Dunia (World Tourism Organization), perairan laut Raja Ampat tercatat sebagai 10 tempat terindah di dunia untuk kegiatan menyelam. Sementara empat taman laut di Indonesia yakni Padaido, Supiori, Takabonarate, dan Tukang Besi mendapat skor 35. Jika dibandingkan dengan *Great Barrier Reef* di Queensland, lokasi tersebut hanya mendapatkan skor 28. Kemudian dari laporan yang sama, Haiti dan Kaledonia Baru hanya mencapai skor 32 (UNWTO, 2011).

Melalui pengakuan tersebut, tentu saja tersimpan sebuah potensi yang luar biasa untuk segera dikembangkan. Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (dulu Kemenbudpar) sebetulnya telah menangkap peluang tersebut dengan mencitrakan 12 destinasi unggulan wisata bahari Indonesia. Kedua belas destinasi tersebut di antaranya, Kepulauan Padaido, Kepulauan Selayar, Kepulauan Nias dan Mentawai, Kepulauan Raja Ampat, Kepulauan Ujung Kulon dan Anak Krakatau, Pulau Komodo, Teluk Tomini, Kepulauan Bali dan Lombok, Balerang, Kepulauan Seribu, Kepulauan Wakatobi, dan Kepulauan Derawan. Namun, Menurut Laode salah satu pakar ekonomi maritim, jika melihat peta pengembangan wisata bahari di Indonesia, sebetulnya terdapat 21 titik yang dapat dikembangkan secara optimal.

Titik pengembangan pertama adalah jalur lingkaran luar, yang terdiri dari Pulau Weh (Sabang) Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam yang cocok untuk obyek wisata bahari andalan, seperti *game fishing*. Kemudian, Pulau Nias (Sumatera Utara) yang cocok untuk wisata selancar angin. Pulau Siberut (Sumatera Barat) untuk objek wisata andalan *game fishing* dan selancar angin. Pulau Enggano (Bengkulu) untuk objek *game fishing* dan selancar angin. Ujung Kulon (Banten) dan Cilacap (Jawa Tengah) untuk wisata pantai. Sendang Biru (Jawa Timur) untuk wisata selam. Pulau Rote (NTT) dan Pulau Biak (Papua) untuk objek *game fishing* dan wisata selam (Dewan Kelautan Indonesia, 2012).

Titik pengembangan kedua, yakni lingkaran dalam terdiri dari Pulau Seribu (Jakarta) untuk objek wisata bahari. Kepulauan Karimun (Jawa Tengah) untuk objek wisata pantai, selam, selancar dan *game fishing*. Pulau Bali dan Lombok untuk objek wisata bahari. Pulau Moyo (NTB) untuk *game fishing*. Pulau Bonerate (Sulsel), Selayar (Sulsel), Pulau Wakatobi (Sulteng), Pulau Banda (Maluku), Sangir Talaud (Sulut) dan Pulau Bitung (Sulut) untuk objek wisata selam dan *game fishing*. Kemudian titik ketiga yakni jalur tengah terdiri dari Pulau Belitung (Bangka Belitung), Gunung Krakatau (Banten), Pulau Karimata (Banten), Pulau Rupa (Bengkalis), Pulau Batam, dan Natuna sangat baik dikembangkan untuk wisata pantai dan *game fishing* (Dewan Kelautan Indonesia, 2012).

Melalui pernyataan tersebut, cakupan pariwisata lebih banyak mengarah pada wisata pantai, selam dan wisata olahraga. Tetapi, jika ingin dikembangkan lebih lanjut pesona wisata bahari Indonesia dapat dibangun pada sektor wisata bisnis, wisata budaya, wisata alam, dan wisata kapal pesiar. Sebagai contoh misalkan wisata pesiar, dari data *Global Trend in Coastal Tourism* (2007) secara global kapal pesiar menjadi tren yang paling cepat pertumbuhannya serta keuntungannya. Dari data tersebut, 50% kunjungan berada di kawasan Karibia dan sampai sekarang terus mencari destinasi baru. Ukuran kapal yacht atau kapal pesiar semakin besar dengan kapasitas penumpang perkapal hingga 2.500 orang. Jika diperkirakan ± 50.000 kapal berlayar setiap harinya di kawasan ASEAN dan Pasifik, seharusnya Indonesia dapat menyerap sekurang-kurangnya ± 10.000 atau 20% kunjungan kapal.

Segala potensi tersebut sekiranya masih banyak menghadapi kendala. Karena dalam mengembangkan pariwisata bahari, sangat tergantung dengan infrastruktur yang ada di lapangan, seperti ketersediaan transportasi, ketersediaan sarana listrik dan ketersediaan sarana komunikasi. Namun, jika kendala-kendala tersebut dapat menjadi perhatian khusus pemerintah, 25-30 persen devisa pariwisata dapat disumbangkan dari sektor bahari.

B. Transportasi Laut

Melihat dari struktur geografis Indonesia yang terdiri dari 17.504 pulau dan 75 persen wilayahnya adalah laut, transportasi laut merupakan komponen terpenting untuk membuka keterisolasian daerah-daerah terpencil dan terluar di Indonesia. Padahal, banyak dari daerah-daerah tersebut memiliki potensi yang sangat menguntungkan. Sebagai contoh Maluku Utara, memiliki potensi budidaya rumput laut sekitar 560.000 ton per tahun dengan nilai ekonomi sekitar 280 juta dolar AS. Hal ini tentu saja hanya dapat dikembangkan jika terdapat jalur distribusi pelayaran nasional mempunyai infrastruktur yang baik.

Dalam menunjang pelayaran Indonesia, sebetulnya asas *cabotage* telah berlaku di Indonesia pada 7 Mei 2011. Asas ini memberikan kekuatan, bahwa penyelenggaraan pelayaran dalam negeri sepenuhnya berada pada negara tersebut atau negara pantai. Dengan demikian, negara pantai berhak melarang kapal-kapal asing berlayar dan berdagang di sepanjang wilayahnya kecuali untuk jalur kapal bantuan dan memiliki izin untuk alasan yang sah. Selibuhnya, asas ini didukung oleh hukum laut internasional, berkaitan dengan kedaulatan dan yurisdiksi negara pantai atas wilayah laut. Walaupun dalam praktiknya, asas *cabotage* ini dianggap sangat terlambat, kebijakan ini patut diapresiasi dan didukung untuk implementasi yang konsisten.

Dalam konteks perkembangan transportasi laut, diberlakukannya asas *cabotage* lebih mengasumsikan bahwa infrastruktur transportasi laut Indonesia sudah mapan. Namun kenyataannya ada dua masalah utama dalam pembangunan transportasi laut Indonesia. Pertama, tata kelola pelabuhan yang amburadul dan kedua sistem logistik nasional yang tidak terkendali.

Salah satu masalah utama dalam tata kelola pelabuhan terletak pada persoalan perebutan pengelolaan antara PT Pelindo dan pemerintah daerah, menyusul gugatan uji materiil (*judicial review*) terhadap PP No 69/2001 tentang pelaksanaan teknis kepelabuhanan, yang dikabulkan MA. Puncak konflik terjadi dengan dikeluarkannya Kepmendagri No 112/2003 tentang pembatalan Perda No 1/2001; tentang Kepelabuhanan Kota Cilegon dan Kepmendagri No 53/2003 tentang pembatalan Perda No 1/2001; tentang Kepelabuhanan Cilacap. Karena desentralisasi sudah menjadi komitmen nasional, maka upaya resentralisasi ini sebetulnya tidak dapat dibenarkan. Pemerintah harus segera mencari solusi *win win*, agar dikemudian hari tidak terdapat konflik kepentingan yang dapat merugikan negara. Terdapat dua solusi yang bisa ditawarkan pertama mengembalikan pola desentralisasi dengan proses pengawalan secara teknis kepada daerah, atau kedua revisi UU No 22/1999.

Masalah lain dalam tata kelola pelabuhan terletak pada persoalan teknis yang tak kunjung usai. Masih ingat bagaimana berita-berita antrean truk di pelabuhan merak berkali-kali terjadi. Hingga disinyalir salah satu sebab dari terjadinya inflasi pangan tahun 2011 karena distribusi yang terhalang akibat tata kelola pelabuhan yang buruk. Kerugian yang diakibatkan pun mencapai Rp1,7 triliun dalam waktu dua minggu. Bisa dibayangkan, angka kerugian tersebut baru disumbangkan oleh satu pelabuhan saja, bagaimana jika hampir diseluruh pelabuhan mengalami tata pengelolaan yang sama.

Kendala selanjutnya dalam membangun transportasi laut yakni sistem logistik nasional yang masih lemah. Berdasarkan laporan *Logistic Performance Index* (2012) dalam kinerja logistik, Indonesia menempati urutan 59 dari 155 negara. Posisi ini sangat jauh dibandingkan dengan beberapa negara tetangga seperti Singapura (1), Filipina (52), Malaysia (29), Thailand (35), dan Vietnam (53) (The World Bank, 2012). Permasalahan mendasar dari sistem logistik yang lemah ini adalah masih kurang memadai sarana dan

prasarana dibanding dengan permintaan pelayanan jasa transportasi. Penyediaan, kepemilikan, pengoperasian dan pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi masih dikuasai BUMN, yang tarif layanannya cenderung dibawah harga. Akibatnya kinerja dan pelayanan transportasi di Indonesia umumnya masih sangat buruk.

Kondisi tersebut dengan diperparah dengan buruknya kemampuan pemerintah dalam melakukan pemeliharaan aset. Kemudian iklim investasi pun tidak distimulus secara baik sehingga investasi baru untuk memenuhi pertumbuhan permintaan pelayanan tidak dapat dipenuhi. Implikasinya adalah terjadi *excess demand* yang dicirikan dengan *overcrowded* dan kemacetan transportasi. Iklim investasi yang lesu ini diakibatkan ketidakpastian dalam penetapan tarif awal atau dalam rangka penyesuaian terhadap inflasi, pajak pembelian kapal, dan suku cadang. Tarif yang berlaku hampir diseluruh subsektor saat ini tidak bisa merefleksikan biaya. Sedangkan kebijakan subsidisi silang tidak bisa menyelesaikan masalah karena terganjal persoalan transparansi.

C. Pengembangan IPTEK dan SDM Maritim

Bicara mengenai laut, tidak lepas dari segala sumber kekayaan alam yang belum dimanfaatkan secara maksimal oleh masyarakat Indonesia. Seharusnya, sumber alam yang berlimpah ini bisa memberikan andil besar bagi kesejahteraan rakyat.

Padahal, laut Indonesia dapat menghasilkan ratusan triliun devisa dengan berbagai potensi energi terbarukan. Negeri ini juga memiliki sumber daya hayati beranekaragam, meliputi 2.000 spesies ikan, lebih dari 80 genera terumbu karang atau sekitar 17,95 persen di dunia, 850 jenis sponge, padang lamun, dan hutan mangrove yang menyimpan potensi 6,5 juta ton ikan (dapat dimanfaatkan nelayan 5,01 juta ton ikan di hamparan laut seluas 5,8 juta km persegi). Sebaliknya negeri tetangga, Malaysia banyak memanfaatkan potensi kelautan Indonesia dengan meningkatkan penguasaan teknologi penangkapan ikan, sehingga negara ini mengalami kerugian lebih dari Rp100 miliar per tahun.

Ada dua faktor paling mendasar yang diperlukan dalam membangun sektor maritim, yaitu sumber daya manusia (SDM) dan kemampuan teknologi. Pengalaman beberapa negara dan wilayah lain yang sukses membangun sektor kelautan, karena bertumpu pada kedua faktor tersebut, sumber daya manusia berkualitas dan pengembangan teknologi.

Norwegia dan Chili dapat menjadi acuan dalam pengembangan sektor kelautan. Norwegia pada mulanya adalah negara miskin di Eropa, yang hanya mengandalkan minyak bumi. Tapi, perlahan negara tersebut semakin maju. Norwegia saat ini menjadi penghasil ikan salmon terbesar di dunia. Produk perikananannya dihasilkan melalui proses budidaya Salmon yang didukung kegiatan penelitian dan pengembangan SDM. Tidak heran, mereka mampu menghasilkan devisa negara jutaan, bahkan miliaran dolar AS, dari satu jenis ikan Salmon.

Demikian halnya dengan Chili, negara tersebut telah mampu memproduksi vaksin untuk perikanan budidaya, memiliki pakan sendiri, dan produk perikananannya berstandar internasional. Produk mereka laku di pasar ekspor dan memberikan devisa bagi negaranya.

Ironisnya, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan sumber daya alam berlimpah, bangsa Indonesia belum mampu memanfaatkan potensi yang dimilikinya. Kondisi ini terjadi karena rendahnya kualitas SDM di bidang maritim. Salah satunya, Indonesia masih kekurangan tenaga pelaut.

Krisis tenaga pelaut di Tanah Air hingga kini masih menjadi masalah serius. Jumlah lulusan pendidikan tersebut belum seimbang dengan kebutuhan di bidang pelayaran. Di sektor angkutan laut kondisinya minim tenaga pelaut. Para lulusan pelaut di tingkat perwira hampir 75% memilih bekerja di kapal asing atau berbendera asing ketimbang mengabdikan diri untuk perusahaan pelayaran nasional dengan alasan yang masuk akal yakni penghasilan yang lebih besar.

Kondisi seperti itu membuat miris dan menjadi perhatian penuh Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Kementerian Perhubungan. Sehingga, perlu ada restandar gaji dan ada perbaikan gaji bagi para pelaut. Bekerjasama dengan

bersahabat dengan alam. Fenomena alam mereka pelajari dan dijadikan sebagai penunjuk dalam berlayar.

Terlebih, abad ini telah terjadi pergeseran besar dalam pendekatan bagaimana memvisualisasikan lautan dan profesi pelaut. Lahirnya teknologi canggih, kapal *hi-tech* menuntut kualitas SDM yang tinggi untuk mengoperasikan kapal.

Sumber daya hayati dan non hayati harus dapat dikelola secara optimal. Potensi itu meliputi potensi perikanan, sumber daya wilayah pesisir, bioteknologi, wisata bahari, minyak bumi dan transportasi. Dalam mengelolanya diperlukan sumber daya manusia berkualitas yang memahami dan mengerti terhadap potensi laut yang dimilikinya.

Menurut Bonar Simangunsong, Tenaga Ahli Bidang SDM Bahari dan Iptek Kelautan, Dewan Kelautan Indonesia. Indonesia tidak bisa hanya mengandalkan kemajuan iptek harus ada sumber daya manusia yang mengelolanya dengan baik. SDM kelautan berorientasi global diperlukan karena laut menganut hukum nasional dan internasional, *human heritage*, dan masa depan dunia ada di laut.

Pembangunan kelautan kini diarahkan untuk mewujudkan potensi laut menjadi kenyataan yang membutuhkan kapasitas SDM memadai. Masyarakat masih berorientasi *land based development* (pembangunan darat), pelayaran nasional hanya 54 persen, sisanya masih dipegang perusahaan asing. Masih banyak yang belum kita capai dalam pengelolaan dan pemanfaatannya.

SDM diperlukan sehingga dapat tersebar baik dipemerintahan maupun masyarakat serta akademisi. SDM Bahari harus menjadi salah satu fokus karena mereka yang mengelola dan memanfaatkan potensi laut. Dalam hal ini, DEKIN merumuskan rekomendasi umum mengenai kelautan kepada Presiden. Untuk SDM Bahari, Bonar sendiri ingin segera melakukan pendataan yang memadai berapa dan di mana saja potensi SDM tersebut berada. Selama ini DEKIN sendiri telah beberapa kali membentuk kelompok kerja. Dengan adanya kelompok kerja, yang dapat mempertemukan antar *stakeholder* sehingga koordinasi dapat terjalin.

Melihat besarnya potensi laut nusantara, Indonesia mestinya mempunyai infrastruktur maritim yang kuat, seperti pelabuhan yang lengkap dan modern, sumber daya manusia di bidang maritim berkualitas serta kapal berkelas, mulai untuk jasa pengangkutan manusia, barang, migas, kapal penangkap ikan sampai dengan armada TNI Angkatan Laut. Apabila hal ini dikelola dengan baik, potensi kelautan diperkirakan dapat memperkuat pertumbuhan ekonomi Indonesia.

D. Pertahanan dan Keamanan Maritim

Dalam aspek pertahanan dan keamanan khususnya untuk negara kepulauan seperti Indonesia, terdapat dua aspek untuk melihat pola pengembangan pertahanan dan keamanan laut. Aspek pertama yakni keamanan konvensional yang berbasis militer dan keamanan non konvensional yang berbasis keamanan manusia. Jika diperhatikan dalam kurun waktu 10 tahun ancaman serangan langsung secara militer antar negara-negara di Asia Tenggara hampir tidak ditemukan. Praktis dalam kurun waktu 10 tahun eskalasi tertinggi yang dapat meningkat menjadi ancaman perang hanya konflik Laut China Selatan. Namun sebelum sedikit membahas kisruh Laut China Selatan penjelasan akan menyentuh bagaimana aspek non konvensional mempengaruhi keamanan maritim.

Merujuk pada buku putih pertahanan 2008, fokus ancaman utama lebih diarahkan pada konflik non konvensional menjadi ancaman komunal dan separatisme, kejahatan lintas batas termasuk penyelundupan manusia, dan perompak laut, senjata dan obat terlarang, terorisme, dan pencurian ikan. Berdasarkan hal tersebut, mayoritas ancaman utama versi buku putih pertahanan menggunakan laut sebagai komponen utama.

Pada tahun 2003 – 2004 pelaporan terhadap aktivitas perompakan menunjukkan angka tertinggi dalam kurun waktu 10 tahun. Ada indikasi pada tahun 2003 serangan terhadap menara kembar di AS menjadi pemicu tingginya serangan perompak di kawasan

asia tenggara. Terlebih laporan dari intelijen Singapura, terdapat korelasi antara perompak asia tenggara dengan jaringan Al-Qaeda. Hingga saat ini, dari data tersebut memang menunjukkan penurunan yang cukup signifikan terhadap aktivitas perompakan di khususnya di jalur perdagangan seperti Selat Malaka. Namun, data tersebut harus disikapi secara terus menerus sehingga koordinasi keamanan terus dilakukan untuk menekan angka laporan perompakan di Asia Tenggara.

Kemudian beralih kepada isu pertahanan dan keamanan yang cukup menyita perhatian negara-negara kawasan maupun dunia, yaitu Laut China Selatan. Secara aspek terlihat, konflik ini memang bisa dimasukkan kedalam konflik konvensional, karena menyebabkan perlombaan alat utama sistem senjata bagi negara-negara yang terlibat. Tetapi secara keseluruhan, dimensi konflik ini juga menyentuh non konvensional khususnya isu ekonomi.

Dalam sistem pelayaran internasional, Laut China Selatan sudah menjadi area vital dalam *Sea Lanes of Communication* (SLOC) dan *Sea Lanes of Trade* (SLOT). Disamping potensi ekonomi luar biasa khususnya di Pulau Sparty. Ada tiga hal mengapa Pulau ini sangat strategis. Pertama klaim kedaulatan terhadap pulau ini akan mempengaruhi perundingan Zone Ekonomi Eksklusif. Kedua wilayah Kepulauan Sparty merupakan bagian dari jalur perdagangan baik untuk kapal dagang maupun militer sehingga akan mempengaruhi posisi geostrategis dari negara tersebut. Ketiga, potensi sumber daya alam pulau ini diduga mengandung minyak dan gas bumi yang sangat besar, sehingga menimbulkan potensi perebutan kekayaan alam.

Pulau Sparty dapat dikatakan sebagai *center of gravity* dalam kisruh Laut China Selatan. Pada tahun 1991, menlu Ali Alatas sudah memperingatkan ASEAN bahwa Pulau Sparty mempunyai potensi konflik masa depan yang sangat mengganggu stabilitas kawasan tersebut (Johnson, 1997). Peringatan Ali Alatas terbukti ketika tahun 2011 China menggelar latihan militer di Pulau Sparty. Langkah China tersebut ternyata direspon secara keras oleh Vietnam yang menganggap latihan tersebut sebagai pelanggaran kedaulatan. Ketegangan semakin tereskalasi manakala kapal eksplorasi minyak PetroVietnam dirusak oleh kapal militer China pada Mei dan Juni 2011. Sebagai tindakan balasan, Vietnam kemudian menggelar serangkaian "latihan militer rutin tahunan" di Laut China Selatan pada 12-13 Juni 2011.

China sejak beberapa tahun terakhir meningkatkan tensi dan secara sepihak dan terang-terangan mengklaim sebagai pemilik seluruh Laut China Selatan. Kantor Administrasi Kelautan Negara China, dalam pernyataannya mengemukakan, dua kapal intai, Haijian 75 dan Haijian 167, ditugaskan berpatroli di Laut China Selatan. Kedua kapal tersebut tergabung dalam armada intai, terdiri dari Haijian 50, Haijian 51, Haijian 66 dan Haijian 137. Masalah semakin meruncing dengan diberlakukannya peraturan hukum baru China terhadap kapal-kapal asing yang memasuki seluruh Laut China Selatan berdasarkan peta *Nine Dash Line*. Dari peraturan baru tersebut, polisi provinsi selatan Hainan dapat mencegah, memeriksa, menahan, menyita, melumpuhkan, dan mengusir kapal-kapal asing yang memasuki perairan China secara "ilegal".

Jika melihat peta klaim kebijakan China, ancaman utama bagi Indonesia ada pada perairan Natuna. Pada tahun 1993, klaim terhadap perairan Natuna sudah terang-terangan dilakukan oleh China. Disinyalir perairan Natuna menyimpan ± 210 Milliar kubik gas alam yang membuat negara tersebut tertarik untuk melakukan eksploitasi. Klaim – klaim yang dilakukan China pada saat itu tetap mengambil aspek histori sebagai landasan (Johnson, 1997). Sampai dengan sekarang, Indonesia khususnya TNI tetap mewaspadaai kemungkinan klaim sejarah tersebut. TNI AL melalui KSAL juga menggelar kekuatan laut di Laut China Selatan dengan menggerakkan Armada RI Wilayah Barat (Armabar). Hal itu dilakukan agar konflik di sana tidak menjalar ke perairan Natuna.

asia tenggara. Terlebih laporan dari intelijen Singapura, terdapat korelasi antara perompak asia tenggara dengan jaringan Al-Qaeda. Hingga saat ini, dari data tersebut memang menunjukkan penurunan yang cukup signifikan terhadap aktivitas perompakan di khususnya di jalur perdagangan seperti Selat Malaka. Namun, data tersebut harus disikapi secara terus menerus sehingga koordinasi keamanan terus dilakukan untuk menekan angka laporan perompakan di Asia Tenggara.

Kemudian beralih kepada isu pertahanan dan keamanan yang cukup menyita perhatian negara-negara kawasan maupun dunia, yaitu Laut China Selatan. Secara aspek terlihat, konflik ini memang bisa dimasukkan kedalam konflik konvensional, karena menyebabkan perlombaan alat utama sistem senjata bagi negara-negara yang terlibat. Tetapi secara keseluruhan, dimensi konflik ini juga menyentuh non konvensional khususnya isu ekonomi.

Dalam sistem pelayaran internasional, Laut China Selatan sudah menjadi area vital dalam *Sea Lanes of Communication* (SLOC) dan *Sea Lanes of Trade* (SLOT). Disamping potensi ekonomi luar biasa khususnya di Pulau Spatly. Ada tiga hal mengapa Pulau ini sangat strategis. Pertama klaim kedaulatan terhadap pulau ini akan mempengaruhi perundingan Zone Ekonomi Eksklusif. Kedua wilayah Kepulauan Spatly merupakan bagian dari jalur perdagangan baik untuk kapal dagang maupun militer sehingga akan mempengaruhi posisi geostrategis dari negara tersebut. Ketiga, potensi sumber daya alam pulau ini diduga mengandung minyak dan gas bumi yang sangat besar, sehingga menimbulkan potensi perebutan kekayaan alam.

Pulau Spatly dapat dikatakan sebagai *center of gravity* dalam kisruh Laut China Selatan. Pada tahun 1991, menlu Ali Alatas sudah memperingatkan ASEAN bahwa Pulau Spatly mempunyai potensi konflik masa depan yang sangat mengganggu stabilitas kawasan tersebut (Johnson, 1997). Peringatan Ali Alatas terbukti ketika tahun 2011 China menggelar latihan militer di Pulau Spatly. Langkah China tersebut ternyata direspon secara keras oleh Vietnam yang menganggap latihan tersebut sebagai pelanggaran kedaulatan. Ketegangan semakin tereskalasi manakala kapal eksplorasi minyak PetroVietnam dirusak oleh kapal militer China pada Mei dan Juni 2011. Sebagai tindakan balasan, Vietnam kemudian menggelar serangkaian "latihan militer rutin tahunan" di Laut China Selatan pada 12-13 Juni 2011.

China sejak beberapa tahun terakhir meningkatkan tensi dan secara sepihak dan terang-terangan mengklaim sebagai pemilik seluruh Laut China Selatan. Kantor Administrasi Kelautan Negara China, dalam pernyataannya mengemukakan, dua kapal intai, Haijian 75 dan Haijian 167, ditugaskan berpatroli di Laut China Selatan. Kedua kapal tersebut tergabung dalam armada intai, terdiri dari Haijian 50, Haijian 51, Haijian 66 dan Haijian 137. Masalah semakin meruncing dengan diberlakukannya peraturan hukum baru China terhadap kapal-kapal asing yang memasuki seluruh Laut China Selatan berdasarkan peta *Nine Dash Line*. Dari peraturan baru tersebut, polisi provinsi selatan Hainan dapat mencegah, memeriksa, menahan, menyita, melumpuhkan, dan mengusir kapal-kapal asing yang memasuki perairan China secara "ilegal".

Jika melihat peta klaim kebijakan China, ancaman utama bagi Indonesia ada pada perairan Natuna. Pada tahun 1993, klaim terhadap perairan Natuna sudah terang-terangan dilakukan oleh China. Disinyalir perairan Natuna menyimpan ± 210 Milliar kubik gas alam yang membuat negara tersebut tertarik untuk melakukan eksploitasi. Klaim – klaim yang dilakukan China pada saat itu tetap mengambil aspek histori sebagai landasan (Johnson, 1997). Sampai dengan sekarang, Indonesia khususnya TNI tetap mewaspadaai kemungkinan klaim sejarah tersebut. TNI AL melalui KSAL juga menggelar kekuatan laut di Laut China Selatan dengan menggerakkan Armada RI Wilayah Barat (Armabar). Hal itu dilakukan agar konflik di sana tidak menjalar ke perairan Natuna.

asia tenggara. Terlebih laporan dari intelijen Singapura, terdapat korelasi antara perompak asia tenggara dengan jaringan Al-Qaeda. Hingga saat ini, dari data tersebut memang menunjukkan penurunan yang cukup signifikan terhadap aktivitas perompakan di khususnya di jalur perdagangan seperti Selat Malaka. Namun, data tersebut harus disikapi secara terus menerus sehingga koordinasi keamanan terus dilakukan untuk menekan angka laporan perompakan di Asia Tenggara.

Kemudian beralih kepada isu pertahanan dan keamanan yang cukup menyita perhatian negara-negara kawasan maupun dunia, yaitu Laut China Selatan. Secara aspek terlihat, konflik ini memang bisa dimasukkan kedalam konflik konvensional, karena menyebabkan perlombaan alat utama sistem senjata bagi negara-negara yang terlibat. Tetapi secara keseluruhan, dimensi konflik ini juga menyentuh non konvensional khususnya isu ekonomi.

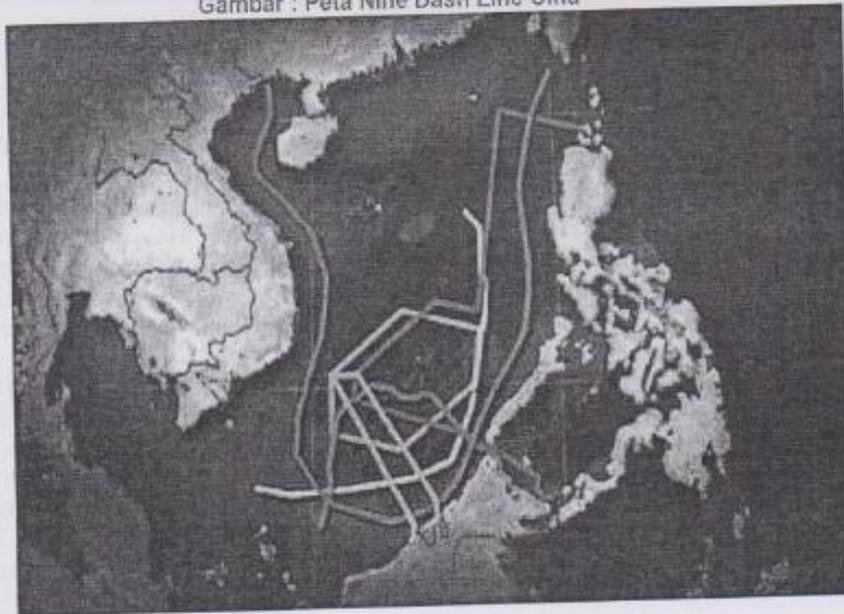
Dalam sistem pelayaran internasional, Laut China Selatan sudah menjadi area vital dalam *Sea Lanes of Communication* (SLOC) dan *Sea Lanes of Trade* (SLOT). Disamping potensi ekonomi luar biasa khususnya di Pulau Sparty. Ada tiga hal mengapa Pulau ini sangat strategis. Pertama klaim kedaulatan terhadap pulau ini akan mempengaruhi perundingan Zone Ekonomi Eksklusif. Kedua wilayah Kepulauan Sparty merupakan bagian dari jalur perdagangan baik untuk kapal dagang maupun militer sehingga akan mempengaruhi posisi geostrategis dari negara tersebut. Ketiga, potensi sumber daya alam pulau ini diduga mengandung minyak dan gas bumi yang sangat besar, sehingga menimbulkan potensi perebutan kekayaan alam.

Pulau Sparty dapat dikatakan sebagai *center of gravity* dalam kisruh Laut China Selatan. Pada tahun 1991, menlu Ali Alatas sudah memperingatkan ASEAN bahwa Pulau Sparty mempunyai potensi konflik masa depan yang sangat mengganggu stabilitas kawasan tersebut (Johnson, 1997). Peringatan Ali Alatas terbukti ketika tahun 2011 China menggelar latihan militer di Pulau Sparty. Langkah China tersebut ternyata direspon secara keras oleh Vietnam yang menganggap latihan tersebut sebagai pelanggaran kedaulatan. Ketegangan semakin tereskalasi manakala kapal eksplorasi minyak PetroVietnam dirusak oleh kapal militer China pada Mei dan Juni 2011. Sebagai tindakan balasan, Vietnam kemudian menggelar serangkaian "latihan militer rutin tahunan" di Laut China Selatan pada 12-13 Juni 2011.

China sejak beberapa tahun terakhir meningkatkan tensi dan secara sepihak dan terang-terangan mengklaim sebagai pemilik seluruh Laut China Selatan. Kantor Administrasi Kelautan Negara China, dalam pernyataannya mengemukakan, dua kapal intai, Haijian 75 dan Haijian 167, ditugaskan berpatroli di Laut China Selatan. Kedua kapal tersebut tergabung dalam armada intai, terdiri dari Haijian 50, Haijian 51, Haijian 66 dan Haijian 137. Masalah semakin meruncing dengan diberlakukannya peraturan hukum baru China terhadap kapal-kapal asing yang memasuki seluruh Laut China Selatan berdasarkan peta *Nine Dash Line*. Dari peraturan baru tersebut, polisi provinsi selatan Hainan dapat mencegah, memeriksa, menahan, menyita, melumpuhkan, dan mengusir kapal-kapal asing yang memasuki perairan China secara "ilegal".

Jika melihat peta klaim kebijakan China, ancaman utama bagi Indonesia ada pada perairan Natuna. Pada tahun 1993, klaim terhadap perairan Natuna sudah terang-terangan dilakukan oleh China. Disinyalir perairan Natuna menyimpan ± 210 Milliar kubik gas alam yang membuat negara tersebut tertarik untuk melakukan eksploitasi. Klaim – klaim yang dilakukan China pada saat itu tetap mengambil aspek histori sebagai landasan (Johnson, 1997). Sampai dengan sekarang, Indonesia khususnya TNI tetap mewaspadaai kemungkinan klaim sejarah tersebut. TNI AL melalui KSAL juga menggelar kekuatan laut di Laut China Selatan dengan menggerakkan Armada RI Wilayah Barat (Armabar). Hal itu dilakukan agar konflik di sana tidak menjalar ke perairan Natuna.

Gambar : Peta Nine Dash Line Cina



Konflik Laut China Selatan merupakan satu fenomena yang harus segera diberikan fokus khusus. Karena walaupun Indonesia belum terlalu masuk dalam pertarungan Laut China Selatan, strategi pertahanan dan keamanan mutlak harus dipikirkan secara matang. Secara konstelasi global, Indonesia amat rentan dari serangan, karena aliansi secara langsung dengan negara lain tidak pernah terbentuk dalam konteks keamanan. Upaya terbaik dalam kurun waktu kedepan, Indonesia harus segera memenuhi MEF yang sudah dirumuskan dan membangun manajemen perbatasan.

Dalam persoalan perbatasan, hingga saat ini RI belum memiliki perjanjian ZEE dengan Malaysia, Filipina, Palau, Timor Leste, India, Singapura dan Thailand. RI dan Vietnam sudah memiliki perjanjian namun belum pada tataran teknis karena masih menunggu proses ratifikasi oleh kedua negara. Sementara dengan Australia sudah disepakati yaitu meliputi Samudera Hindia, Laut Arafura, dan Laut Timor. Namun, dalam pengelolaan perbatasan pembangunan pulau-pulau kecil terdepan juga harus mendapatkan perhatian lebih.

E. Kebijakan Politik Berbasis Maritim

Posisi Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia seharusnya menjadi kekuatan penting yang dapat dimaksimalkan dalam pembangunan. Kekayaan alam yang terkandung di dalamnya merupakan potensi ekonomi yang mampu memberikan kontribusi besar bagi perekonomian Indonesia. Berbagai kekayaan laut ini telah dieksploitasi dan dimanfaatkan sejak dahulu hingga sekarang baik melalui metode produksi tradisional maupun berbasis teknologi. Namun, lemahnya kebijakan pemerintah terhadap pembangunan laut berbasis *maritime policy* menjadikan pembangunan ekonomi bangsa Indonesia tidak maksimal.

Dari berbagai penelitian, nilai ekonomis kekayaan sumber daya alam laut Indonesia melebihi potensi kekayaan di daratan. Bahkan, ada yang menyebutkan kekayaan laut Nusantara tidak akan pernah habis. Pertanyaannya apakah kekayaan laut tersebut mampu didayagunakan sebagai modal pembangunan untuk mencapai kesejahteraan bangsa, dan kemajuan ekonomi masyarakat?

Namun, dengan kekayaan laut yang berlimpah pembangunan ekonomi nasional belum mampu memberikan dampak positif yang besar bagi kesejahteraan masyarakat. Gambaran nyata kondisi ini sejalan dengan pendapat bahwa pengelolaan sektor kelautan

belum digarap dengan penuh perhatian. Ironisme paling terlihat potret sebagian besar nelayan Indonesia yang masih bergelut dengan kemiskinan. Padahal produksi perikanan terus mengalami peningkatan. Daya saing domestik lemah menyebabkan kegiatan pengangkutan (transportasi laut) maupun eksploitasi sumber daya mineral di wilayah perairan nasional masih lebih banyak dilakukan pihak asing. Kekalahan dalam kompetisi ekonomi berbasis maritim juga terjadi di sektor industri dan jasa kelautan mulai dari hulu (*upstream*) maupun hilir (*downstream*).

Pertama, belum adanya terobosan kebijakan yang mampu mengikat dan memayungi instrumen ekonomi maritim, seperti sektor perikanan, pertambangan dan energi lepas pantai, pariwisata bahari, transportasi laut dan kepelabuhanan, serta sumber daya manusia di sektor maritim.

Dampaknya, persepsi tentang ekonomi maritim secara kelembagaan masih sangat parsial, sehingga tolok ukur ekonomi maritim dilihat hanya dari satu organisasi kementerian, yaitu Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP). Padahal dari segi tupoksi dan kewenangan, kapabilitas departemen ini sangat terbatas untuk mengakomodir urusan lintas sektoral dan instansi kelembagaan pemerintah lainnya dalam mengembangkan ekonomi maritim.

Kedua, kebijakan maritim (*maritime policy*) tidak menjadi payung politik bagi pembangunan ekonomi sehingga kelembagaan yang terlibat dalam sektor maritim mengalami disorientasi. Padahal, kepentingan kolektif maritim perlu diorganisir secara terpadu. Untuk itu, negara perlu berani menegaskan kebijakan maritim sebagai platform pembangunan ekonomi.

Ketiga, terjadinya *backwash* efek secara massive yang menempatkan sektor maritim khususnya perikanan sebagai sektor pengurusan sebagai akibat dari tingkat kebocoran sektoral (*sectoral leakages*) yang terjadi sehingga menyebabkan sektor perikanan menjadi kerdil dan marjinal. Kebocoran sektoral ini dimaknai dalam dua hal, yaitu (1) Hubungan antara pemilik kapal dengan nelayan, yang cenderung menempatkan pemilik kapal sebagai pihak yang menikmati benefit lebih banyak dari pada nelayan yang hanya memenuhi standar hidup minimum kebutuhannya; (2) *Feedback* nilai ekonomi perikanan terhadap perbaikan infrastruktur publik di komunitas nelayan sulit terjadi.

Keempat, faktor Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang diharapkan menjadi saluran membagi kemakmuran secara adil nampaknya masih sulit diwujudkan karena wajah APBN yang *continental oriented*, dan selalu menempatkan sektor maritim termasuk provinsi berbasis maritim dan pulau-pulau kecilnya, termarginalisasi dalam pembagian sarana dan prasarana pembangunan.

Kepemimpinan dengan visi yang kuat terhadap pembangunan berbasis maritim diyakini dapat menjadi jalan keluar untuk mempercepat kemajuan ekonomi nasional. Hal ini sejalan dengan realitas yang mendera sektor sumber daya daratan yang dari waktu ke waktu mengalami penurunan nilai ekonomi. Fenomena kompetisi perebutan ekonomi di darat terus meningkat seiring dengan penambahan penduduk.

Konflik kepentingan yang eksekutif terhadap penguasaan sumber daya di daratan juga telah menyebabkan ketidakseimbangan ekologis mengkhawatirkan, yang berujung pada tingginya intensitas bencana alam di daratan seperti banjir, longsor, kekeringan, kebakaran hutan, polusi udara dan wabah penyakit.

Potensi ekonomi maritim yang belum digarap maksimal menjadi tantangan strategis yang harus dijawab. Keprihatinan terhadap sektor kelautan nasional mengharuskan adanya kebijakan strategis untuk mempercepat pengembangan keunggulan di berbagai sub-sektor kelautan. Kesadaran terhadap pergeseran paradigma pembangunan yang berorientasi kontinental (*land-based development*) pada orientasi laut (*ocean-based development*) semestinya dapat diwujudkan dalam bentuk dukungan kebijakan yang bersifat komprehensif, konkret, sistematis, tidak parsial apalagi sporadis. Ekonomi kelautan atau berbasis kemaritiman tidak lagi dijadikan sektor pinggir, melainkan sebagai arus utama dalam kebijakan pembangunan.

Pola pikir pembangunan yang selama ini terlalu dominan secara kontinental nyata-nyata tidak mampu membawa kesejahteraan karena itu diperlukan kepemimpinan yang berani

untuk mengaktualisasikan reorientasi semangat kelautan dalam kebijakan-kebijakan strategis. Sehingga, kebangkitan ekonomi maritim tidak lagi sekadar jargon di setiap pergantian pemerintahan tapi adalah visi nyata.

Strategi Indonesia Menuju Negara Maritim

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, dengan jarak bila dipetakan belahan bumi lain antara Irak hingga Inggris (Timur-Barat) atau Jerman hingga Aljazair (Utara-Selatan), Indonesia sapatutnya menjadi negeri adidaya. Namun saat ini Indonesia belumlah bisa dikatakan sebagai negara maritim karena sejatinya sebuah negara bisa dikatakan sebagai negara maritim jika sudah memiliki kemampuan memanfaatkan lautan sebagai sumber kesejahteraan rakyatnya.

Letaknya yang seksi, ditopang potensi sumber daya alam berlimpah, membuat negara-negara yang berkepentingan tergoda menguasai kekayaan alam bumi khatulistiwa ini. Tak heran, ancaman dan gangguan terus menerpa Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Dalam mengatasi tantangan tersebut, seluruh komponen bangsa harus segera membangkitkan maritime domain awareness, atau kesadaran lingkungan maritim. Hal itu dibutuhkan karena bangsa Indonesia tidak lagi memiliki budaya bahari. Sehingga, perlu dibangun kembali upaya penyadaran yang efektif terhadap segala sesuatu menyangkut lingkungan maritim, mulai dari aspek keamanan, keselamatan, ekonomi dan lingkungan hidup bangsa Indonesia.

Namun membangun kembali kejayaan maritim Nusantara tidaklah semudah membalikan telapak tangan, banya pekerjaan rumah yang menumpuk dan harus diselesaikan. Menata kembali puing-puing maritim yang berserakan memerlukan keseriusan seluruh komponen bangsa tentu diawali dengan sebuah perencanaan yang matang, bukan memulainya dengan sebuah jargon politik tanpa konsep yang jelas. Ibarat ingin membangun kembali sebuah reruntuhan rumah, tentu akan dimulai dengan mengidentifikasi kerusakannya, lalu membuat sebuah perencanaan (*grand design*) yang matang dan selanjutnya diimplementasi dengan tahapan-tahapan yang benar. Paling mendasar dari semua tahapan itu tentunya menata kembali pondasinya agar bangunan yang akan kelak kita bangun kembali tidak mudah roboh.

A. Mengubah Paradigma Bangsa

Seperti diketahui, dalam catatan sejarah terekam bukti-bukti bahwa nenek moyang bangsa Indonesia menguasai lautan besar. Bahkan, mampu mengarungi samudera luas hingga ke pesisir Madagaskar, Afrika Selatan. Penguasaan lautan baik di masa kejayaan Kerajaan Sriwijaya, Majapahit maupun kerajaan-kerajaan Bugis-Makassar, lebih merupakan penguasaan *de facto* atas suatu konsepsi kewilayahan dan hukum.

Sejarah telah menunjukkan bangsa Indonesia mencintai laut, dan menjadi bagian masyarakat bahari. Tetapi pada masa penjajahan kolonial, bangsa Indonesia digiring hidup di daratan. Hal ini mengakibatkan menurunnya jiwa bahari. Padahal, nenek moyang masyarakat Indonesia telah memahami dan menghayati arti dan kegunaan laut sebagai sarana yang menjamin kepentingan bangsa, seperti perdagangan dan komunikasi.

Dalam strategi besar Majapahit mempersatukan wilayah Indonesia melalui Sumpah Amukti Palapa dari Mahapatih Gajah Mada. Kerajaan Majapahit telah banyak mengilhami pengembangan dan perkembangan nilai-nilai luhur kebudayaan Bangsa Indonesia sebagai manifestasi sebuah bangsa bahari yang besar. Sayangnya, setelah mencapai kejayaan, Indonesia terus mengalami kemunduran, terutama setelah masuknya kolonial Belanda.

Sejak itu, terjadi penurunan semangat dan jiwa bahari bangsa Indonesia. Namun, budaya bahari Indonesia tidak boleh hilang karena alamiah Indonesia sebagai negara kepulauan terus menginduksi, dan membentuk budaya maritim bangsa Indonesia.

Catatan penting sejarah maritim ini menunjukkan, dibandingkan negara-negara tetangga di kawasan Asia Tenggara, Indonesia memiliki keunggulan budaya bahari secara alamiah. Berkurangnya budaya bahari lebih disebabkan berkurangnya perhatian pemerintah terhadap pembangunan maritim.

Paradigma bangsa telah bergeser yang dulu sangat kental dengan semangat maritim, telah luntur akibat peran kolonial yang telah merampas dan merampok segala bentuk kehidupan yang sangat kental dengan lautan. Kolonialisme telah mengubah cara hidup dan cara pandang bangsa Indonesia dari lautan ke daratan untuk memenuhi ambisi mereka untuk memperoleh rempah-rempah untuk kepentingan negara para kaum kolonial kejam tersebut.

Mengubah paradigam bangsa kembali menjadi bangsa maritim tentu tidaklah mudah, dibutuhkan strategi dan waktu yang tidak sedikit. Untuk melakukan perubahan paradigma bangsa perlu penyusunan kurikulum berbasis maritim mulai dari jenjang pendidikan terendah hingga perguruan tinggi.

B. Membuat Maritime Policy

Dalam membangun kembali tonggak kejayaan bangsa maritim yang besar, pemerintah memiliki peran utama dengan menetapkan *National Maritime Policy*. Hal ini dalam rangka pemanfaatan laut bagi kemakmuran bangsa, sekaligus mengembangkan kembali budaya bahari yang bertujuan akhir pada penguasaan laut nasional.

Pakar hukum laut internasional, Prof Hasjim Djalal mengemukakan, sudah selayaknya Indonesia memiliki konsep negara maritim (*maritime policy*). Konsep maritim yang dimaksud adalah negara mampu memanfaatkan dan menjaga laut untuk menyejahterakan rakyatnya. Namun, negeri ini belum mampu memanfaatkan.

Untuk itu, dibutuhkan konsep strategi negara maritim yang tangguh dan berdaulat. Di mana negara maritim adalah negara yang mampu memanfaatkan dan menjaga lautnya. Banyak negara kepulauan, tapi bukan negara maritim. Ada negara yang lautnya sedikit tapi memiliki predikat negara maritim. Sebagai contoh China dan Amerika. Ada juga negara yang tidak memiliki laut tapi menguasai samudera, seperti Belanda. Mereka menjajah Indonesia selama 350 tahun karena mampu menguasai laut.

Diakui atau tidak, kebijakan pemerintah terhadap pembangunan maritim selama ini kurang serius. Pemimpin bangsa kurang memaknai perjuangan Djuanda atau yang dikenal Deklarasi Djuanda 1957. Deklarasi ini mempersatukan Nusantara, tidak melihat laut Jawa, Sulawesi, Maluku sebagai laut bebas. Tidak mudah memperjuangkan itu. Seluruh dunia ketika itu memprotes. Tapi dengan kesabaran selama bertahun-tahun kita berhasil memperluas kekayaan dan wilayah Indonesia.

Setelah 57 tahun Deklarasi Djuanda, ke mana arah bangsa ini mau pergi. Pada 1957, penduduk Indonesia masih sekitar 80 juta jiwa, sekarang lebih dari 240 juta jiwa. Untuk 50 tahun yang akan datang ke mana mau kita bawa lagi bangsa ini. Djuanda dulu membawanya ke masa depan Kesatuan Nusantara.

Untuk itu, pemerintah harus memikirkan masa depan bangsa dalam 50 tahun ke depan. Selama ini, pemerintah hanya memikirkan pembangunan jangka pendek. Pemerintah sudah harus memikirkan program jangka panjang. Bangsa ini mau di bawah kemana? Jangan hanya 5 tahun pemilu selesai, setelah itu berantakan.

Diperlukan sinkronisasi berbagai kebijakan pembangunan dibidang maritim, baik itu UU, Peraturan Pemerintah dan lain sebagainya yang realtif tumpang tindih serta mereviatlisasi fungsi-fungsi lembaga yang terkait dengan sektor maritim.

Selanjutnya membuat grand desain pembangunan maritim Indonesia dalam program jangka pendek, menengah dan jangka panjang serta menentuka skala prioritas pembangunan maritim. Grand desain ini akan tertuang dalam maritime policy yang akan dibuat agar sektor maritim bisa menjadi kekuatan utama bangsa dalam membangun Indonesia menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, bermartabat dan berdaya saing.

C. Penyusunan Action Plan dan Implementasi Pembangunan Maritim

Langkah selanjutnya adalah menyusun *action plan* dan implemntasi pembangunan maritim berdasarkan grand desain yang telah dibuat. Tahapan-tahapan dalam pembangunan

maritim harus realitis dan melalui tahapan-tahapan dengan sebuah perencanaan yang matang yang meliputi bidang pengembangan:

1. Menyusun Tata Kelola Laut dalam konsepsi Negara Maritim

Kerusakan laut di Indonesia cukup tinggi. Ekosistem mangrove merupakan tingkat kerusakan yang paling parah sebesar 57,6% dari keseluruhan luas 9,2 juta hektare. Selanjutnya, terumbu karang mengalami kerusakan 30,58% dan padang lamun sebesar 10%. Kerusakan itu salah satunya akibat tekanan dari aktivitas di darat, seperti pembuangan sampah rumah tangga dan limbah industri melalui sungai atau langsung ke laut.

Dalam mengurangi kerusakan tersebut, diperlukan tata kelola pesisir dan laut secara terpadu yang meliputi dua aspek, yakni elemen tata kelola pembangunan pesisir dan kelautan, serta aspek pembangunan berkelanjutan.

Langkah tersebut sebagai bentuk komitmen pemerintah terhadap Konferensi PBB tentang lingkungan dan pembangunan pada 1992 di Brasil, dan kesepakatan regional bersama 11 negara ASEAN dalam Deklarasi Putrajaya pada 12 Desember 2003, yang menyetujui pengelolaan kawasan pesisir sampai 2015.

Sejalan dengan itu, pemerintah harus melakukan pembenahan berkaca pada Undang-Undang No 26/2007 yang mengamanatkan bahwa tata ruang itu meliputi wilayah darat, laut dan udara. Namun pada kenyataannya sebagian besar tata ruang lebih dominan di wilayah darat.

Tata ruang laut Indonesia menganut Undang-Undang No 27/2007 yang istilahnya bukan tata ruang, tapi disebut rencana zonasi. Rencana zonasi itu sama dengan di darat mengatur alokasi ruang laut untuk berbagai kebutuhan sektor laut. Melihat luas laut yang besar, bisa dibayangkan jika tidak ada pengaturan akan terjadi dominasi sektor-sektor tertentu. Selain itu, ada pemanfaatan ruang yang tidak sinergi, misalnya di darat ada pabrik, dan di laut ada budidaya. Ini akan berpengaruh buruk bagi budidaya ikan.

Sehingga, regulasi tentang tata kelola laut mutlak diperlukan agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan dan peraturan perundangan dari masing-masing Kementerian/Lembaga. Saat ini terdapat dua masalah strategis di bidang kelautan yang harus segera diselesaikan secara tuntas, yaitu evaluasi, sosialisasi serta bagaimana implementasi Undang-Undang tentang Kelautan dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019.

2. Pengembangan IPTEK Maritim

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki sumber daya alam sangat besar. Namun, dalam pengelolaan dan pemanfaatan kekayaan alam masih kurang maksimal. Ini karena minimnya penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi (Iptek), khususnya di bidang maritim.

Kekayaan alam yang terkandung di wilayah laut Indonesia juga belum mampu diinventarisasi secara baik. Banyak potensi sumber daya kelautan belum mampu dipahami nilai kemanfaatan dan ekologiannya. Lebih jauh, ada kemungkinan sebagian potensi sumber daya kelautan kita belum diketahui eksistensi keberadaannya.

Jika ditelusuri lebih mendalam, terindikasi bahwa dari jumlah aktivitas riset sumber daya kelautan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) tidak terlalu banyak, hanya 11 persen yang diperankan oleh institusi dalam negeri. Negara asing justru yang paling banyak menunjukkan minat dalam melakukan penelitian di bidang kemaritiman.

Keunikan dan berbagai daya tarik yang dimiliki negeri ini memunculkan keinginan dunia internasional untuk menjadikan wilayah laut NKRI sebagai "laboratorium lapangan" dari berbagai disiplin ilmu. Hal ini perlu diantisipasi secara positif, jangan sampai Indonesia hanya menjadi ladang subur tumbuh kembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi, tetapi para akademisi dan peneliti negeri ini hanya menjadi "pemain figuran". Akademisi Indonesia wajib menjadi tuan di negeri sendiri.

Penguasaan teknologi kelautan oleh pakar dalam negeri sangat krusial. Tanpa penguasaan teknologi Indonesia tidak akan pernah mengetahui secara tepat dan komprehensif tentang 'apa' dan 'berapa banyak' sumber daya yang dimiliki. Ketidapahaman ini akan menempatkan Indonesia pada posisi lemah dalam setiap forum diplomasi internasional. Argumen baik tidak akan mampu dibangun di atas fondasi ilmu pengetahuan dan teknologi Diplomasi untuk memperjuangkan harkat martabat bangsa tak akan dapat diraih jika tanpa amunisi pemahaman tentang potensi sumber daya seluruh wilayah Indonesia dan potensi manusianya. Sebagai negara maritim sudah saatnya memulai secara sungguh-sungguh meningkatkan penguasaan tekno-ekologinomi laut.

3. Pengembangan Infrastruktur Maritim

Infrastruktur masih menjadi persoalan klasik yang dihadapi masyarakat dan pelaku usaha di berbagai sektor, terutama maritim. Infrastruktur yang dibangun pemerintah tidak mampu mengimbangi pertumbuhan ekonomi yang terus maju.

Pemerintah sendiri telah menargetkan sejumlah investasi melalui program Masterplan Percepatan Pembangunan Pemerataan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2013, yang tumbuh sebesar Rp545,7 triliun. Pemerintah menawarkan 82 proyek pembangunan infrastruktur sebesar Rp143,08 triliun.

Selain Jakarta, sebaran proyek infrastruktur terdapat di daerah Sumatera, yaitu 33 proyek dengan nilai Rp36 triliun, Jawa Rp115,7 triliun, Kalimantan Rp108,8 triliun, Sulawesi Rp10,7 triliun, Bali, Nusa Tenggara Barat dan Timur Rp43,72 triliun, kemudian Papua Barat dan Maluku Rp204,56 triliun.

Namun, dalam pelaksanaannya masih lambat, terutama di Kawasan Timur Indonesia (KTI). Bahkan, Direktorat Jenderal Transportasi Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Bappenas menyebutkan saat ini KTI membutuhkan pembangunan infrastruktur maritim untuk menunjang konektivitas.

Melalui pembangunan infrastruktur maritim, wilayah-wilayah pantai di nusantara akan terhubung. Tanpa faktor ini, industri di kawasan pantai dan lepas pantai akan sulit berkembang. Infrastruktur maritim juga penting bagi *sustainability* kota-kota di sepanjang garis pantai.

Strategi pembangunan infrastruktur maritim sendiri ditujukan pada dua titik pengembangan, yaitu pusat pelabuhan internasional di Kuala Tanjung, di Sumatera, untuk bagian Barat Indonesia, serta pusat pelabuhan internasional di Bitung, di Sulawesi, untuk bagian Timur Indonesia.

Berdasarkan kajian Bappenas, pembangunan infrastruktur maritim mempunyai *forward and backward linkage* atau manfaat ke depan dan akibat kegiatan yang di belakangnya paling tinggi dibanding moda transportasi lain.

4. Pemerataan Ekonomi serta Pembangunan Industri dan Jasa Maritim di seluruh wilayah NKRI

Pembangunan maritim harus dilaksanakan dalam ruang lingkup pengembangan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Salah satunya dengan pemerataan pembangunan industri dan jasa maritim, yaitu dengan membentuk institusi *finance* pengembang armada, fiskal *incentives* bagi perusahaan pelayaran, *dock* dan maritim yang mengembangkan sumber daya manusia (SDM) di lingkungannya.

Konsep di atas hanya dapat dijalankan oleh pemimpin yang memiliki visi dan wawasan maritim yang luas, sehingga pembangunan negara terlaksana dengan baik, tidak akan ada lagi kesenjangan pembangunan antara wilayah barat dan timur, seperti yang terjadi sekarang. Termasuk daerah yang berada di pulau-pulau terluar.

Patut diketahui, sistem pengelolaan arus distribusi barang dan jasa di suatu negara sangatlah penting eksistensinya. Kegiatan pendistribusian barang maupun jasa pada suatu negara yang berjalan dengan baik, teratur dan terintegrasi secara langsung

dapat memperbaiki tingkat kesejahteraan rakyatnya. Tidak hanya berhenti di situ, suatu negara yang mampu menjalankan bisnis berskala internasional dalam bidang penyediaan jasa pendistribusian barang atau logistik, akan dapat menguasai jalur-jalur perdagangan di seluruh dunia yang pada akhirnya akan diperoleh pula pendapatan yang cukup besar.

Pembangunan Terminal Petikemas Indonesia, dengan konsep Pendulum Nusantara (PN) di berbagai daerah yang digaungkan baru-baru ini menjadi konsep yang baik dalam menekan biaya logistik nasional yang tinggi. Saat ini biaya logistik di Indonesia mencapai 40% dari harga barang, sehingga membebani pelaku industri maritim. Padahal, di negara lain biaya logistik hanya 10%. Konsep PN ini diharapkan wilayah Indonesia mulai dari bagian barat hingga Indonesia bagian timur dapat saling terhubung melalui enam pelabuhan yang disiapkan. Di mana enam pelabuhan tersebut akan berperan sebagai pintu gerbang.

Kenyataan saat ini menunjukkan bahwa perdagangan yang melibatkan jasa pelayanan kepelabuhan masih dikuasai perdagangan internasional (ekspor-impor). Sementara untuk perdagangan nasional, masih terpusat di Pulau Jawa. Untuk itu, perlunya meningkatkan kontribusi perdagangan domestik sekaligus pemerataan pembangunan di Indonesia dengan membangun sentra-sentra industri dan pengembangan ekonomi yang merata diseluruh wilayah Indonesia. Dengan demikian distribusi logistik akan balance dimana kapal yang berlayar pada semua arah akan mendapatkan barang/angkutan yang seimbang sehingga biaya logistik bisa ditekan.

Sebagai contoh, karena tingginya biaya logistik dari Jawa ke wilayah Timur Indonesia bukan semata karena masalah kurangnya infrastruktur pelabuhan dan kecilnya ukuran kapal, tapi juga karena kapal-kapal yang berlayar ke wilayah Timur Indonesia membawa barang-barang produksi dari Jawa, sebahagian besar kembali kosong. Sementara biaya operasional kapal dengan jarak yang begitu jauh tentu akan membebani pengusaha jasa transportasi laut, sehingga beban pembiayaan tentu akan di share lebih besar dengan pemilik barang yang diangkut, terjadilah biaya logistik yang tinggi.

5. Pembangunan Sistem Transportasi Laut yang Sinkron dengan Sistem Logistik Nasional

Dalam upaya meningkatkan pembangunan nasional di bidang maritim, sektor logistik memiliki peran sangat penting. Perbaikan kinerja logistik berguna dalam menurunkan biaya transportasi barang dan meningkatkan daya saing.

Sampai saat ini, kinerja logistik Indonesia masih di bawah negara tetangga. Hal tersebut terlihat dari *Logistic Performance Index* yang dipublikasikan Bank Dunia (2010). Di mana Indonesia menempati kinerja sektor logistik pada urutan 75 dari 155 negara. Posisi yang jauh di bawah dibandingkan negara tetangga, seperti Singapura, Malaysia, Thailand, Vietnam, Filipina. Padahal, negara ini memiliki kondisi geografis relatif sama dengan wilayah nusantara, bahkan lebih luas. Tetapi, sistem logistik transportasi laut Indonesia amburadul.

Dalam sistem logistik kapal laut pengembangan teknologi dan manajemen transportasi merupakan salah satu fokus yang harus mendapat perhatian serius dari semua pihak. Hal ini bukan saja karena fakta masih terbatasnya pasokan teknologi transportasi, tetapi juga adanya kenyataan masih buruknya manajemen transportasi dalam memenuhi kebutuhan masyarakat.

Transportasi laut merupakan komponen penting bagi pencapaian tujuan pembangunan nasional masa kini dan mendatang. Berbagai studi telah menunjukkan bahwa negara-negara yang berhasil dalam pencapaian tujuan pembangunan adalah negara-negara yang memiliki sistem transportasi yang memadai dalam memenuhi kebutuhan penduduknya, *vice versa*. Permasalahan mendasar dari sistem logistik transportasi laut Indonesia adalah masih kurang memadainya sarana dan prasarana dibandingkan dengan permintaan pelayanan jasa transportasi. Untuk itu, saat ini perlu segera dibangun sistem transportasi dan logistik yang baik. Tentu dibarengi dengan

pemerataan pertumbuhan ekonomi dan sentra industry di seluruh wilayah NKRI, tanpa itu tentu akan sulit meski pembangunan infrastruktur transportasi laut ditingkatkan.

6. Membangun Sistem Pertahanan dan Keamanan Maritim yang tangguh dan berkelas dunia

Global Fire Power (GFP) menerbitkan rating negara-negara berdasarkan kekuatan militernya. Penentuan ranking tersebut didasarkan pada analisis dari parameter-parameter yang mencapai puluhan variable. Pada 2013, Indonesia berada di urutan ke-15 dari 68 negara yang disurvei GFP. Posisi Indonesia saat ini mengalami kenaikan dari 2012, yang berada di posisi ke-18.

Ini menjadi sebuah kemajuan bila dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Namun, untuk mendorong kembali posisi Indonesia sebagai negara maritim yang tangguh dibutuhkan dukungan dan peran dari semua pihak. Terutama sosok pemimpin yang memiliki visi maritim, yang dapat menakhodai bangsa ini berlayar dan berkibar di kancan internasional. Hal tersebut dalam upaya menancapkan kembali tonggak kebesaran bangsa Indonesia, salah satunya dengan mengusung konsep *World Class Navy*.

TNI Angkatan Laut sebagai garda terdepan dalam pertahanan dan keamanan maritim nasional berupaya meraih prediket terbaik dengan melaksanakan *inward looking* dan *outward looking*. *Inward looking* yang dimaksud adalah peningkatan kemampuan sumber daya manusia melalui pendidikan dan militer di dalam dan luar negeri. Penugasan melalui *tour of duty* juga termasuk di dalamnya. Dari kekuatan alat perang, produksi alutsista dalam dan luar negeri perlu di tingkatkan. Saat ini, Indonesia telah menambah 39 kapal perang. Panambahan kekuatan ini sangat diperlukan mengingat luasnya wilayah NKRI.

Sementara *outward looking*, berkaitan dengan analisis mendalam terhadap perkembangan lingkungan strategis. Khususnya di kawasan Asia Pasifik dan langkah-langkah antisipatif untuk menghadapi setiap bentuk ancaman faktual maupun potensial yang diakibatkan.

7. Pengembangan Perikanan Laut yang Berdaya Saing

Bangsa Indonesia belum mampu memanfaatkan potensi kekayaan lautnya secara maksimal. Salah satunya adalah sumber daya ikan. Data FAO (2014) menunjukkan, pada periode 2000-2012, pertumbuhan produksi perikanan mencapai 9,34 persen per tahun. Dalam periode tersebut, pertumbuhan perikanan budi daya tercatat mencapai 20,59 persen per tahun dan perikanan tangkap hanya 2,93 persen per tahun.

Indonesia sendiri memiliki potensi produksi perikanan terbesar di dunia sekitar 65 juta ton per tahun, namun baru 20% yang dimanfaatkan. Indonesia juga mempunyai potensi perikanan budidaya laut pada areal sekitar 8,36 juta hectare, tetapi yang dimanfaatkan sampai saat ini baru 3,60 persen sehingga peluang usaha di sektor ini masih sangat luas.

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2015--2019 yang merupakan landasan pembangunan perikanan budidaya dalam 5 tahun ke depan, menuntut disusunnya kebijakan strategis. Tujuannya adalah untuk mendukung pembangunan perikanan budidaya khususnya budidaya payau dan laut yang memiliki banyak peluang untuk dikembangkan.

Dalam pembangunan perikanan laut terdapat beberapa langkah yang perlu dilakukan, yakni pengembangan kemampuan armada penangkapan ikan nasional, dari yang bersifat *hunting* menjadi lebih bersifat *harvesting*. Ini memerlukan penguasaan dan penerapan lptek (sensor system, remote sensing, *decision support system*, dan teknologi penangkapan lainnya) termasuk oseanografi. Pengembangan teknologi budidaya laut (*mariculture*), termasuk *sea ranching*, untuk sumberdaya ikan yang sudah dibudidayakan maupun belum. Penerapan bioteknologi untuk budidaya laut, termasuk teknik ekstraksi

bioactive substances atau *marine natural products* untuk industri pangan, obat-obatan dan kosmetika. Pengembangan teknologi pengelolaan (konservasi) sumberdaya perikanan dan lingkungan laut, serta rehabilitasi habitat ikan yang telah rusak, sehingga kelestarian produksi dapat terpelihara.

8. Optimalisasi Potensi Migas dan Mineral di laut serta Ocean energy

Indonesia adalah negeri yang kaya dengan migas dan mineral. Salah satu sumber yang belum terkuak adalah di bawah laut. Banyak potensi alam yang belum dimanfaatkan secara maksimal karena ketidaktahuan dan ketidakmampuan dalam mengelola sumber daya mineral.

Dalam praktiknya pembangunan kelautan di bidang ini, bukan sektor tunggal melainkan multi sektor dan multi fungsi, sehingga dalam pemanfaatan diperlukan sinergi antar pengelola sumber kekayaan alam (SKA) di laut dan koordinasi lintas sektoral yang terkait serta kompeten di bidang kelautan. Ditinjau dari geopolitik dan geostrategis, pengelolaan kelautan ini sangat logis jika dijadikan tumpuan dalam sektor pembangunan ekonomi nasional.

Prospek pengelolaan SKA di lepas pantai semakin memberikan peluang mengingat ditemukannya indikasi baru potensi mineral *hydrothermal* di dasar laut dalam. Pembentukan sumber daya mineral hidrotermal ini dipengaruhi kegiatan magmatisme di dasar laut. Indikasi adanya *hydrothermal* deposit di perairan Indonesia ditemukan di perairan Sulawesi Utara, Selat Sunda dan perairan Wetar (gunung api bawah laut Komba, Abang Komba, dan Ibu Komba). Para ahli geologi kelautan menaruh perhatian dan harapan karena diyakini bahwa lubang hidrotermal ini membawa larutan mineral yang selanjutnya mengawali proses mineralisasi pada suatu cebakan mineral dasar laut, terutama mineral oksida emas (dengan ciri adanya *white smoker*) dan tembaga (dengan ciri adanya *black smoker*).

SKA lainnya yang masih dalam tahapan eksplorasi adalah pemanfaatan "gas biogenik". Gas biogenik merupakan salah satu sumber energi alternatif yang relatif murah, bersih lingkungan dan mudah dikelola. Pemetaan geologi kelautan sistematis di wilayah perairan Laut Jawa dan Selat Madura yang dilakukan oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Geologi Kelautan, Departemen Energi dan Sumberdaya Mineral sejak tahun 2001-2004 memperlihatkan indikasi sumber gas biogenik yang terperangkap pada sedimen *Holocene*. Lapisan pembawa gas ini umumnya ditemukan pada kedalaman antara 20-50 meter di bawah dasar laut.

Pemetaan secara horizontal menunjukkan bahwa hampir seluruh kawasan perairan dangkal terutama di muara sungai-sungai purba ditemukan indikasi sedimen mengandung gas (gas charged sediment) yang diduga merupakan akumulasi gas biogenik yang berasal dari maturasi tumbuhan rawa purba yang tertimbun sedimen Resen. Gas biogenik ini umumnya didominasi oleh gas metan (CH₄) yang dikenal sebagai salah satu sumber energi alternatif yang ramah lingkungan (Qilun Yang, 1995).

Selain itu potensi *ocean energy* yang dimiliki Indonesia sangatlah besar. Karena itu, *ocean energy* merupakan sumber energi baru yang memiliki potensi besar untuk dikembangkan di Indonesia. Salah satunya listrik, di mana potensi energi laut ini mampu memenuhi empat kali kebutuhan dunia. Tidak mengherankan bila negara-negara maju berlomba memanfaatkan energi laut sebagai sumber energi alternatif.

Energi Pasang Surut (*Tidal Energy*)

Teknologi pembangkit listrik pasang surut (PLPS) mungkin sudah dikuasai penuh para ilmuwan di Indonesia. Karena, pada prinsipnya teknologi tersebut tidak berbeda dengan pembangkit listrik tenaga air (PLTA), seperti yang diterapkan di waduk Jatiluhur dan waduk-waduk lainnya. Di mana air laut ketika pasang ditampung dalam suatu wilayah yang di bendung dan pada waktu pasang surut air laut dialirkan kembali ke laut.

Pemutaran turbin dilakukan dengan memanfaatkan aliran air ketika masuk ke dalam dam dan ketika keluar dari dam menuju laut.

Kendala utama penerapan teknologi PLPS ini ada dua. Pertama, pemerintah belum pernah memanfaatkan energi pasang surut untuk menghasilkan listrik, sehingga tenaga ahli Indonesia yang telah menguasai teknologi pembangkit listrik tenaga air belum pernah merancang dan menerapkan atau membangun secara langsung dari awal.

Kedua, untuk pembangunan wilayah ini akan merendam wilayah daratan yang luas. Apalagi bila harus merendam beberapa desa di sekitar muara atau kolam. Di sini akan muncul masalah sosial, bukan hanya masalah teknologi.

Beberapa hal yang perlu diperhatikan para ahli Indonesia untuk penerapan teknologi ini adalah efisiensi propeler ketika air masuk dan air keluar. Kalau di PLTA arah air penggerak turbin hanya satu arah, sedangkan pada pembangkit listrik pasang surut ini dari dua arah. Selain itu, yang patut menjadi perhatian, adalah material yang digunakan. Untuk air laut diperlukan material khusus disesuaikan dengan kadar garam dan kecepatan airnya

Kapasitas listrik yang dihasilkan PLPS sebaiknya untuk kapasitas besar, di atas 50 Mega Watt, agar bisa ekonomis seperti PLTA. Sumber energi PLPS ini banyak berada wilayah timur Indonesia, mulai dari Ambon hingga ke Papua. Di wilayah ini kebutuhan listrik masih kecil dan membutuhkan **power cable** bawah laut yang sangat panjang untuk bisa membawa listrik ke pulau Sulawesi yang membutuhkan listrik dalam jumlah besar.

Di negara lain, beberapa pembangkit listrik sudah beroperasi menggunakan ide ini. Salah satu PLPS terbesar di dunia terdapat di muara sungai Rance di sebelah utara Prancis. Pembangkit listrik ini dibangun pada 1966, dengan kapasitas 240 Mega Watt.

PLPS La Rance didesain dengan teknologi canggih dan beroperasi secara otomatis, sehingga hanya membutuhkan dua orang saja untuk pengoperasian pada akhir pekan dan malam hari. Sementara PLPS terbesar kedua di dunia terletak di Annapolis, Nova Scotia, Kanada dengan kapasitas yang mencapai 160 Mega Watt.

Energi Panas Laut (*Ocean Thermal Energy Conversion*)

Perbedaan temperatur di bawah laut sebenarnya telah menjadi ide pemanfaatan energi dari laut. Jika menyelam ke bawah permukaan, airnya akan semakin dingin. Temperatur di permukaan laut lebih hangat karena panas dari sinar matahari diserap air.

Tapi, di bawah permukaan temperatur akan turun cukup drastis. Inilah sebabnya mengapa penyelam menggunakan pakaian khusus ketika menyelam jauh ke dasar laut. Pakaian tersebut dapat menangkap panas tubuh sehingga menjaga mereka tetap hangat.

Pembangkit listrik yang dapat memanfaatkan perbedaan temperatur tersebut untuk menghasilkan energi adalah ***Ocean Thermal Energy Conversion*** (OTEC). Perbedaan temperatur antara permukaan yang hangat dengan air laut dalam yang dingin dibutuhkan minimal sebesar 77 derajat Fahrenheit (25 °C) agar dapat dimanfaatkan untuk membangkitkan listrik dengan baik. Adapun proyek-proyek demonstrasi dari OTEC sudah terdapat di Jepang, India, dan Hawaii.

Berdasarkan siklus yang digunakan, OTEC dapat dibedakan menjadi tiga macam, yaitu siklus tertutup, siklus terbuka, dan siklus gabungan (hybrid). Pada alat OTEC dengan siklus tertutup, air laut permukaan yang hangat dimasukkan ke dalam alat penukar panas untuk menguapkan fluida, seperti amonia. Uap amonia akan memutar turbin yang menggerakkan generator.

Selanjutnya, dikondensasi dengan air laut yang lebih dingin dan dikembalikan untuk diuapkan kembali. Pada siklus terbuka, air laut permukaan yang hangat langsung diuapkan pada ruang khusus bertekanan rendah. Kukus yang dihasilkan digunakan sebagai fluida penggerak turbin bertekanan rendah. Kukus keluaran turbin selanjutnya dikondensasi dengan air laut yang lebih dingin dan sebagai hasilnya diperoleh air desalinasi.

Pada siklus gabungan, air laut yang hangat masuk ke dalam ruang vakum untuk diuapkan dalam sekejap (***flash-evaporated***) menjadi kukus (seperti siklus terbuka). Kukus

tersebut kemudian menguapkan fluida kerja yang memutar turbin (seperti siklus tertutup). Selanjutnya kukus kembali dikondensasi menjadi air desalinasi.

Fluida kerja yang populer digunakan adalah amonia karena tersedia dalam jumlah besar, murah, dan mudah ditransportasikan. Namun, amonia beracun dan mudah terbakar. Senyawa seperti CFC dan HCFC juga merupakan pilihan yang baik. Sayangnya, menimbulkan efek penipisan lapisan ozon. Hidrokarbon juga dapat digunakan, akan tetapi menjadi tidak ekonomis karena menjadikan OTEC sulit bersaing dengan pemanfaatan hidrokarbon secara langsung.

Selain itu, yang juga perlu diperhatikan adalah ukuran pembangkit listrik OTEC bergantung pada tekanan uap dari fluida kerja yang digunakan. Semakin tinggi tekanan uapnya maka semakin kecil ukuran turbin dan alat penukar panas yang dibutuhkan. Sementara ukuran tebal pipa dan alat penukar panas bertambah untuk menahan tingginya tekanan terutama pada bagian evaporator.

Kelebihan dari OTEC adalah penggunaannya tidak menghasilkan gas rumah kaca ataupun limbah lainnya, tidak membutuhkan bahan bakar, biaya operasi rendah, dan produksi listrik stabil. Di samping itu, penggunaannya juga dapat dikombinasikan dengan fungsi lainnya, seperti menghasilkan air pendingin, produksi air minum, suplai air untuk aquaculture, ekstraksi mineral, dan produksi hidrogen secara elektrolisis.

Sementara kekurangannya, adalah belum ada analisa mengenai dampaknya terhadap lingkungan. Terlebih, jika menggunakan amonia sebagai bahan yang diuapkan menimbulkan potensi bahaya kebocoran. Belum lagi biaya pembangunannya yang tidak murah.

Energi Gelombang Laut (*Wave Energy*)

Peneliti Universitas Oregon, AS mempublikasikan temuan teknologi terbarunya yang diberi nama **Permanent Magnet Linear Buoy**. Nama **Buoy** karena pada prinsip dasarnya teknologi terbaru tersebut dipasang untuk memanfaatkan gelombang laut di permukaan. Berbeda dengan **Buoy** yang digunakan untuk mendeteksi gelombang laut yang menyimpan potensi tsunami.

Peneliti Oregon menjelaskan prinsip dasar **Buoy** penghasil listrik, yaitu dengan mengapungkannya di permukaan. Gelombang laut yang terus mengalir dan berirama bolak-balik dalam **Buoy** akan diubah menjadi gerakan harmonis listrik.

Sekilas bila dilihat dari bentuknya, **Buoy** ini mirip dengan dinamo sepeda. Bentuknya silindris dengan perangkat penghasil listrik pada bagian dalamnya. **Buoy** diapungkan di permukaan laut dengan posisi sebagian tenggelam dan sebagian lagi mengapung.

Kuncinya, terdapat pada perangkat elektrik berupa koil (kuparan yang mengelilingi batang magnet di dalam **Buoy**). Saat ombak mencapai pelampung, maka pelampung tersebut akan bergerak naik dan turun secara relatif terhadap batang magnet sehingga bisa menimbulkan beda potensial dan listrik dibangkitkan.

Dalam percobaan sistem ini diletakkan kurang lebih satu atau dua mil laut dari pantai. Kondisi ombak yang cukup kuat dan mengayun dengan gelombang yang besar akan menghasilkan listrik dengan tegangan yang lebih tinggi. Berdasarkan hasil penelitian Universitas Oregon, setiap pelampung mampu menghasilkan daya sebesar 250 kilowatt.

Penjelasan di atas menggunakan teknik koil yang bergerak naik turun, tetapi bisa juga dengan teknik batang magnet yang bergerak naik turun. Pilihan kedua dengan menggunakan pelampung, penempatan koil dan batang magnet bisa juga ditempatkan di dasar atau di permukaan laut.

Dibandingkan dengan energi angin atau matahari, energi gelombang laut kerapatannya jauh lebih tinggi. Peneliti yang sama dari OSU, Alan Wallace menyebutkan penyediaan energi gelombang ini dengan hanya 200 **Buoy** yang diapungkan, satu buah pelabuhan atau kota besar seperti Portland yang besarnya hampir dua kali Jakarta, sudah dapat memanfaatkan energinya dengan sangat melimpah tanpa harus menarik bayaran.

Di samping nilai ekonomis yang cukup menjanjikan ada hal-hal lain yang dapat memberikan keuntungan di bidang lingkungan hidup. Energi ini ramah lingkungan, tidak menimbulkan polusi suara, emisi CO₂, maupun polusi visual dan sekaligus mampu memberikan ruang kepada kehidupan laut untuk membentuk koloni terumbu karang di sepanjang jangkar yang ditanam di dasar laut. Pada kasus-kasus seperti ini biasanya lebih menguntungkan karena ikan dan binatang laut selalu lebih banyak berkumpul.

Penempatan **Buoy** dengan ukuran yang tidak terlalu besar juga tidak mengganggu pelayaran. Rata-rata dengan besar **Buoy** kurang dari dua meter, kapal besar atau kecil bisa melihat objek tersebut dan dapat menghindarinya.

Energi Ganggang Laut

Alga atau dikenal sebagai tanaman ganggang termasuk tumbuhan yang bisa hidup di perairan mana saja. Selain tidak memerlukan air tawar untuk tumbuh, alga juga dapat ditanam di lahan yang tidak subur, dan perairan laut dangkal yang banyak terdapat di Indonesia.

Walaupun tidak memerlukan lahan luas, potensi hayati yang dimiliki alga dinilai luar biasa oleh para ahli biologi. Beberapa waktu lalu, pemerintah Amerika Serikat mengumumkan akan mengambil sumber hayati tersebut sebagai salah satu cadangan untuk menggantikan BBM fosil, yang dalam waktu tidak lama diperhitungkan akan habis dari perut bumi.

Dalam operasionalnya, mikroalga menggunakan sinar matahari, air dan karbon dioksida untuk menghasilkan oksigen dan **biofuel** melalui fotosintesis. Tanaman, yang tampak tumbuh di permukaan air ini dapat dibudidayakan pada lahan marginal atau di mesin-mesin khusus yang disebut inkubasi **photobioreactors**, yang menggunakan emisi karbon dioksida dari industri makanan.

Sesuai dengan hasil penelitian, ganggang disebut-sebut lebih produktif daripada tanaman lain karena mereka terus membuat bahan bakar terlepas dari cuacanya. Semua kebutuhan bahan bakar transportasi Amerika Serikat secara teori bisa dipenuhi oleh ganggang yang dibudidayakan di suatu daerah seukuran nagara Belgia. Tanaman ini merupakan salah satu "generasi kedua" dari **biofuel**, yang dirancang untuk mengatasi kekurangan bahan bakar dari biji-bijian.

Hebatnya, selain bisa dimanfaatkan sebagai **biofuel** atau bahan bakar minyak, alga juga ternyata bisa menjadi sumber listrik yang potensial dan cukup berharga bagi kehidupan masa depan manusia. Para ahli bioelektro dari Stan-ford University (AS) dan Yonsei University, Seoul, Korea Selatan beberapa waktu lalu ternyata berhasil menemukan sumber energi listrik masa depan yang dihasilkan dari sel alga.

Tanaman sederhana yang selama beberapa tahun diteliti oleh para ahli gabungan dari perguruan tinggi terkenal di kedua negara itu, mampu menghasilkan energi listrik. Sumber energi listrik dari tanaman sederhana ini sangat spektakuler karena bisa dikembangkan menjadi sumber listrik yang lebih besar untuk kebutuhan yang lebih luas dan lebih ekonomis.

Dalam proses fotosintesis tanaman, ada proses konversi sinar matahari menjadi energi kimia. Ini merupakan langkah awal untuk menghasilkan energi listrik berefisiensi tinggi. Dari sel yang berfotosintesis inilah elektroda elektron dikumpulkan. Kemudian secara tidak langsung diberi energi dari cahaya matahari hingga menghasilkan arus listrik kecil.

Pada tahap penelitian ilmiah itu, Prof Ryu, rekannya dari Yonsei University membuktikan bisa memanen elektron listrik. Tanaman menggunakan fotosintesis untuk mengubah energi cahaya menjadi energi kimia, yang kemudian disimpan dalam ikatan gula yang mereka gunakan untuk makanan. Proses ini berlangsung dalam kloro-plas. Sinar matahari yang menembus kloroplas dan elektron, mengubahnya ke tingkat energi yang tinggi. Sementara rangkaian protein, secara cepat meraih mereka dan mengubahnya jadi listrik.

Elektron diturunkan pada serangkaian protein, yang berturut-turut menangkap lebih banyak energi elektron untuk menyintesis gula hingga semua elektron dihabiskan. Dalam penelitian ini, para peneliti menyadap elektron setelah mereka "dimasak" oleh cahaya dan berada di tingkat tertinggi energi. Mereka meletakkan elektroda emas dalam kloroplas sel alga, dan elektronnya dipindahkan untuk menghasilkan arus listrik kecil.

Produk sampingan dari fotosintesis adalah proton dan oksigen. Ini berpotensi jadi salah satu sumber energi bersih untuk pembangkit listrik. Yang jadi pertanyaan adalah, sampai sejauh mana tingkat ekonomisnya bila dieksploitasi secara besar? Untuk membangkitkan energi, ditarik elektron dari setiap sel hanya satu picoampere. Jumlah listrik yang sangat kecil ini, masih bisa diperkaya dengan photosyn-thesizing triliun sel selama satu jam. Pada tahap awal ini, energi yang dihasilkan hanya untuk menyamai energi yang tersimpan dalam baterai.

9. Pelestarian Lingkungan Maritim

Tingkat pencemaran di beberapa wilayah perairan Indonesia pada saat ini telah berada pada kondisi yang tidak terkendali, serta laju sedimentasi yang masuk ke perairan juga terus meningkat. Sementara usaha kelautan dan perikanan adalah kegiatan berbasis sumber daya alam. Kerusakan lingkungan perairan akan menjadi malapetaka, baik saat ini maupun masa depan.

Penurunan kualitas lingkungan akibat *deforestasi* dan ancaman kelestarian alam di wilayah perairan laut Indonesia tidak hanya membahayakan berbagai spesies yang tinggal di dalamnya, tetapi juga berdampak pada kerusakan lingkungan yang mengancam kehidupan manusia.

"World Risk Report 2012" atau Laporan Risiko Dunia 2012 yang dikeluarkan *German Alliance for Development Works (Alliance)*, *United Nations University Institute for Environment and Human Security (UNU-EHS)* dan *The Nature Conservancy (TNC)* mengkaji siapa saja yang berisiko terhadap bencana alam, apa saja yang menyumbang risiko, dan apa saja yang bisa dilakukan atas masalah tersebut?

Dunia mencatat rekor yang cukup mengkhawatirkan selama dekade 2002-2011, yaitu terjadi 4.130 bencana, lebih dari satu juta kematian, dan kerugian ekonomi sedikitnya 1.195 triliun dolar AS. Dalam laporan tersebut terungkap kondisi rentan Indonesia yang berada di peringkat ke-33 dunia, dengan nilai 10,74%. Sebagai Negara Kepulauan, Indonesia berisiko tinggi terkena empat jenis bencana alam, yaitu gempa bumi, badai, banjir, dan kenaikan air laut.

Belajar dari peristiwa tsunami di Aceh, dan kawasan pesisir lainnya di Asia Tenggara, menunjukkan keterkaitan antara pengurangan risiko bencana dan pelestarian lingkungan hidup. Sejumlah kawasan pesisir dengan tingkat kelebatan hutan mangrove yang tinggi, ternyata mampu menekan laju gelombang pasang. "Risiko yang diakibatkan tidak akan sebesar kawasan pesisir lain yang tak memiliki mangrove.

Sebagai vegetasi endemik yang hidup di antara transisi daerah laut dan daratan di kawasan pesisir, keberadaan hutan mangrove menjadi penting sebagai sabuk hijau bagi area pesisir dan sekitarnya. Mangrove memiliki fungsi fisik, ekonomi, sosial-budaya, dan lingkungan bagi masyarakat di kawasan pesisir. Melestarikan mangrove sama dengan melakukan upaya preventif mengurangi dampak buruk dari risiko bencana, abrasi, dan pencemaran lingkungan.

Terkait dengan pencegahan pencemaran lingkungan, perlu mendorong masyarakat untuk berperan serta dalam pengendalian kerusakan laut, terutama melalui penerapan pola hidup efisien dengan penerapan metode 4R (*reduce, reuse, recycle dan replant*), memilah sampah organik dan nonorganik sejak dari sumber guna mendapatkan nilai ekonomis dari pemanfaatannya serta kegiatan lainnya yang relevan, terutama yang terkait dengan pengelolaan limbah baik cair maupun padat. Mendorong masyarakat untuk memulai dari diri sendiri melakukan upaya untuk mengurangi terjadinya pencemaran laut,

dan melembagakannya menjadi suatu aktivitas berkelanjutan. Selain itu, perlu ada sanksi tegas bagi pelaku industri yang dengan sengaja membuang limbah berbahaya ke laut.

10. Pembangunan Sistem Mitigasi Bencana sebagai Konsekuensi Indonesia Ada di Ring of Fire

Selain memiliki potensi sumber daya alam yang berlimpah, Indonesia juga dikenal sebagai negeri bencana. Posisi Indonesia yang terletak di pertemuan tiga lempeng, yaitu lempeng Eurasia, lempeng Pasifik dan lempeng Indo-Australia menjadikan negeri ini pusat pergerakan bumi. Tak heran, jika wilayah ini memiliki potensi bencana alam besar, baik artificial maupun non artificial.

Selain itu, Indonesia juga berada di cincin api atau *ring of fire*, sehingga memiliki potensi bencana tektonik. Keberadaan gunung api yang terhampar hampir di seluruh kepulauan dan laut menjadikan negeri ini berada di lingkaran api, yang sewaktu-waktu bisa meletus. Hal ini menjadi Indonesia sebagai pemilik gunung berapi terbanyak di dunia, yaitu 130 gunung atau 10% dari jumlah gunung berapi di muka bumi. Dari jumlah tersebut 17 di antaranya masih aktif.

Menanggapi kondisi tersebut Indonesia harus memiliki sistem manajemen bencana terpadu dan terintegrasi untuk meminimalisir dampak dari yang ditimbulkan, mencakup hubungan antara komponen-komponen ancaman (*hazard*), kerentanan (*vulnerability*), dan kemampuan dalam mengelola ancaman.

Potensi bencana pesisir yang kerap terjadi, adalah tsunami, *rip current*, banjir rob, gempa bumi dasar laut dan abrasi. Hal ini beberapa kali menyapa wilayah pesisir hingga menimbulkan banyak korban jiwa karena ketidaksiapan masyarakat terhadap bencana.

Divergensi dalam cara pandang memaknai kebencanaan menelurkan ego-ego sektoral yang hal ini berimbas pada terganggunya sistem keterpaduan penanganan bencana secara parsial. Manajemen bencana tidak bisa ditangani secara teknis-parsial, tapi harus lebih holistic-komperhensif. Manajemen bencana yang terpadu dan terintegrasi merupakan salah satu alternatif upaya mengurangi potensi risiko bencana di pesisir Indonesia.

Upaya-upaya dalam manajemen bencana berfungsi untuk menyeleraskan fungsi kehidupan manusia agar bisa hidup berdampingan dengan bencana yang kerap kali terjadi tanpa bisa diprediksi atau *living harmony with the disaster*. Salah satu elemen terpenting dalam siklus manajemen bencana adalah upaya mitigasi bencana struktural serta non struktural. Masing-masing wilayah pesisir memiliki karakteristik potensi bencana berbeda, sehingga perlakuan upaya mitigasi antar daerah juga tidak sama. Terlebih, masing-masing daerah memiliki *local knowledge* atau *local wisdom* berbeda dalam menyikapi sapaan alam. Persepsi dan sikap masyarakat tersebut akan mempengaruhi perbedaan strategi adaptasi masyarakat.

Ada beberapa upaya mitigasi yang secara umum dilakukan di daerah pesisir untuk mereduksi risiko ancaman kerugian yang ditimbulkan akibat tsunami maupun bencana alam pesisir lainnya, seperti penataan ruang berbasis bencana dengan desain sabuk hijau atau wanamina. Selain itu, bisa juga dengan memperbaiki posisi bangunan di mana sebisa mungkin tegak lurus dengan pantai. Pemetaan daerah rawan bencana juga bisa dilakukan sebagai bentuk upaya mitigasi non struktural.

Kesadaran dan pemahaman hubungan antara bencana dan kebutuhan masyarakat adalah hal yang sangat penting dalam meningkatkan kesiapsiagaan masyarakat dalam mengurangi risiko bencana. Bencana alam lahir dari interaksi manusia dengan alamnya. Apabila gejala yang timbul dari alam tersebut sudah memasuki ranah kehidupan manusia dengan segala kerusakannya, maka akan timbul *damage + hazard = vulnerability*.

Dalam menghadapi bencana, masyarakat harus bisa mengantisipasi, meminimalisasi, dan menyerap potensi stres atau kekuatan destruktif melalui adaptasi atau

resistensi. Selain itu, juga harus bisa mengelola atau menjaga fungsi dan struktur dasar tertentu, selama peristiwa bencana, serta mampu memulihkan pasca-bencana.

Penutup

Sebagai bangsa yang memiliki wilayah yang sangat strategis dan kekayaan sumberdaya alam yang melimpah khususnya di lautan, maka sudah sepantasnya jika Indonesia kembali menata ulang dan merancang Indonesia menjadi sebuah Negara Maritim yang berdaulat, bermartabat dan berdaya saing tinggi. Tentu ini bukanlah sebuah mimpi, tapi jika dilakukan dengan serius dan melalui perencanaan dan tahapan yang benar maka hal itu sangat mungkin terealisasi.

Sebagai implemtasi dari perjuangan Djuanda tentu kita harus mencermati secara seksama nilai luhur yang terkandung di dalamnya, bukan hanya melihat sebagai sebuah produk hukum atau sebatas sebuah peta buta tak bermakna. Nilai luhur yang terkandung dalam perjuangan Djuanda ini adalah bagaimana bangsa ini terlahir menjadi sebuah kekuatan dunia dengan segala potensi yang dimilikinya.

Jadi apa lagi yang harus kita tunggu, mari kita bersatu padu, duduk bersama menumpahkan semua pikiran dan tenaga kita merancang Indonesia menjadi sebuah Negara Maritim yang suatu waktu kelak Indonesia akan menjelma menjadi sebuah kekuatan baru di dunia. Tentu tidaklah seperti membalikkan telapak tangan atau melalui sebuah proses instat apalagi jika hanya jadi pemanis dalam sebuah janji kampanye tanpa pemahaman yang utuh.

Salam Maritim: Jaya di Laut, Sejahtera di Darat dan Perkasa di Udara.....!

KEMAMPUAN NEGARA DALAM MENGONTROL WILAYAH LAUT INDONESIA

Pengantar

Sesuai dengan undangan RDPU hari ini, tema yang dibahas adalah Kemampuan Negara dalam Mengontrol Wilayah Laut Indonesia. Dari tema tersebut ada tiga pokok bahasan yang perlu kita cermati yaitu pertama tentang Kemampuan Negara, kedua yang berkaitan dengan aktifitas mengontrol dan ketiga tentang Wilayah Laut Indonesia.

Pembahasan tentang Kemampuan Negara setidaknya mencakup masalah organisasi, sarana dan prasarana, peraturan perundangan, anggaran serta sumberdaya manusianya. Sedangkan mengontrol merupakan rangkaian kegiatan tata kelola operasi mulai dari pendeteksian dan pengolahan data, pengendalian, penindakan dan proses hukum. Wilayah laut Indonesia terdiri atas wilayah perairan meliputi perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial, wilayah yurisdiksi meliputi Zona Tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan Landas Kontinen. Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki kedaulatan pada perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial, memiliki yurisdiksi tertentu pada Zona Tambahan serta memiliki hak berdaulat pada Zona Ekonomi Eksklusif dan Landas Kontinen.

Agar dapat mengontrol wilayah laut Indonesia yang sangat luas, diperlukan kemampuan yang memadai agar semua pengguna laut dapat dimonitor keberadaannya dan aktifitasnya, dijamin keamanan dan keselamatannya, dapat melaksanakan hak dan kewajibannya serta para pelanggar hukum dapat ditindak sesuai peraturan perundangan yang berlaku.

Siapa Yang Dikontrol ?

Pertanyaan yang perlu kita cermati adalah siapa yang dikontrol? Dengan memahami pokok bahasan tentang kemampuan mengontrol laut maka yang harus dikontrol adalah para pengguna laut yaitu kapal permukaan dan kapal

bawah permukaan dan pesawat udara yang sedang menikmati hak lintasnya atau sedang melakukan kegiatan tertentu di wilayah laut Indonesia.

Konsekuensi Indonesia sebagai negara kepulauan harus mengakomodasikan kepentingan internasional khususnya pelayaran dan penerbangan melalui perairan kepulauan dan laut teritorialnya. Sesuai dengan konvensi hukum laut, setidaknya ada tiga jenis lintas yang diatur yaitu lintas damai, lintas alur laut kepulauan dan lintas transit serta negara kepulauan diminta untuk menghormati hak negara tetangga terkait dengan kegiatan/kepentingan yang sah di perairan kepulauannya di antaranya lintas pelayaran dan penerbangan.

Indonesia telah mengakomodasikan empat jenis lintas bagi kapal dan pesawat udara asing. Pengakuan akan hak lintas ini telah sesuai dengan konvensi hukum laut dan dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996. Pelaksanaan hak lintas damai telah diakomodasi dalam Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002, hak lintas alur laut kepulauan diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002. Indonesia memberikan akses kepada kapal dan pesawat udara Malaysia untuk melaksanakan hak lintas akses dan komunikasi sebagaimana tertuang dalam Perjanjian Bilateral yang telah diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1983.

Hak lintas transit diterapkan di Selat Malaka, Selat Philips dan Selat Singapura yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau ZEE dan bagian laut lepas atau suatu ZEE lainnya. Lintas transit berarti pelaksanaan kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin. Kapal dan pesawat udara sewaktu melaksanakan hak lintas transit harus:

- lewat dengan cepat melalui atau diatas selat,
- menghindarkan diri dari ancaman atau penggunaan kekerasan apapun terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara yang berbatasan dengan selat atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas hukum internasional yang tercantum dalam Piagam PBB,

- menghindarkan diri dari kegiatan apapun selain transit secara terus menerus langsung dan secepat mungkin dalam cara normal kecuali diperlukan karena *force majeure* atau karena kesulitan.

Hak lintas damai diterapkan di laut teritorial dan perairan kepulauan untuk keperluan kapal asing melintas dari satu bagian laut bebas atau ZEE ke bagian lain laut bebas atau ZEE tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut, atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman, untuk keperluan melintas dari laut bebas atau ZEE ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman. Pelaksanaan hak lintas damai dilakukan dengan menggunakan alur laut yang lazim digunakan untuk pelayaran internasional dan memperhatikan pedoman pelayaran yang dikeluarkan oleh instansi berwenang di bidang keselamatan pelayaran. Setiap kapal asing yang melaksanakan lintas damai wajib berada dalam batas-batas alur pelayaran yang wajar dengan kecepatan dan arah yang sesuai dengan navigasi yang normal dalam rangka menuju tempat tujuan pelayaran. Dalam melaksanakan lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan, kapal asing tidak boleh melakukan salah satu kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

- melakukan perbuatan yang merupakan ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, kemerdekaan politik Negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam PBB,
- melakukan latihan atau praktek dengan senjata macam apapun,
- melakukan perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan dan keamanan negara.
- melakukan perbuatan yang merupakan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan dan keamanan negara,
- meluncurkan, mendaratkan, atau menaikkan suatu pesawat udara dari atau ke atas kapal,
- meluncurkan, mendaratkan atau menaikkan suatu peralatan dan perlengkapan militer dari atau ke atas kapal,
- hilir mudik di laut teritorial dan perairan kepulauan atau kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.

Dalam melaksanakan lintas damai melalui laut teritorial dan perairan kepulauan, kapal asing tidak boleh melakukan kegiatan-kegiatan:

- membongkar atau memuat setiap komoditi, mata uang atau orang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan kepabeanan, fiskal, keimigrasian, atau saniter,
- kegiatan perikanan,
- kegiatan riset atau survey,
- perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi, setiap fasilitas atau instalasi komunikasi lainnya,
- perbuatan pencemaran yang dilakukan dengan sengaja dan menimbulkan pencemaran yang parah,
- kapal asing juga tidak boleh merusak atau mengganggu alat dan fasilitas navigasi serta fasilitas atau instalasi navigasi lainnya, melakukan perusakan terhadap sumberdaya hayati, atau merusak/mengganggu kabel dan pipa laut.

Hak lintas alur laut kepulauan berlaku di alur laut atau ruang udara di atas alur laut yang ditetapkan sebagai alur laut kepulauan yaitu ALKI-1, ALKI-2 dan ALKI-3 untuk pelayaran kapal atau penerbangan pesawat udara asing dari satu bagian laut bebas atau ZEE ke bagian lain laut bebas atau ZEE melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia. Hak dan kewajiban kapal dan pesawat udara asing dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan:

- kapal dan pesawat udara asing harus melintas secepatnya melalui atau terbang di atas alur laut kepulauan dengan cara normal, semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung, cepat dan tidak terhalang,
- selama melintas tidak boleh menyimpang lebih dari 25 mil laut ke dua sisi dari garis sumbu alur laut kepulauan, dengan ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang dekat ke pantai kurang dari 10% jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut kepulauan tersebut,
- kapal dan pesawat udara asing tidak boleh melakukan ancaman atau menggunakan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, atau kemerdekaan politik Republik Indonesia, atau dengan cara lain apapun

yang melanggar asas-asas hukum internasional yang terdapat dalam Piagam PBB,

- kapal dan pesawat udara asing tidak boleh melakukan latihan perang-perangan atau latihan menggunakan senjata macam apapun dengan menggunakan amunisi,
- kecuali dalam keadaan *force majeure* atau dalam hal musibah, pesawat udara tidak boleh melakukan pendaratan di wilayah Indonesia,
- semua kapal asing tidak boleh berhenti atau berlabuh jangkar atau mondar mandir kecuali dalam keadaan *force majeure* atau dalam keadaan musibah atau memberikan pertolongan kepada orang atau kapal yang sedang dalam keadaan musibah,
- kapal dan pesawat udara asing tidak boleh melakukan siaran gelap atau melakukan gangguan terhadap sistem komunikasi dan tidak boleh melakukan komunikasi langsung dengan orang atau kelompok orang yang tidak berwenang dalam wilayah Indonesia,
- kapal atau pesawat udara asing, termasuk kapal atau pesawat udara riset atau survey hidrografi tidak boleh melakukan kegiatan riset kelautan atau survey hidrografi, baik dengan mempergunakan peralatan deteksi maupun peralatan pengambil contoh, kecuali telah memperoleh ijin untuk hal itu,
- kapal asing termasuk kapal penangkap ikan tidak boleh melakukan kegiatan perikanan,
- kapal dan pesawat udara asing tidak boleh menaikkan ke atas kapal atau menurunkan dari kapal, orang, barang, mata uang dengan cara bertentangan dengan perundang-undangan kepabeanan, keimigrasian, fiskal, dan kesehatan, kecuali dalam keadaan *force majeure* atau dalam keadaan musibah,
- kapal asing dilarang membuang minyak, limbah minyak, dan bahan-bahan perusak lainnya ke dalam lingkungan laut, dan atau melakukan kegiatan yang bertentangan dengan peraturan dan standar internasional untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran laut yang berasal dari kapal,
- kapal asing dilarang melakukan dumping di Perairan Indonesia.

Sedangkan pengguna laut yang sedang melaksanakan kegiatan tertentu seperti kapal survey dan pemetaan, kapal penangkap ikan, kapal pengangkat benda berharga dari kapal tenggelam, kapal memasang kabel laut dan kapal pengangkut barang tertentu serta kapal yang melaksanakan tugas khusus lainnya, harus mematuhi peraturan perundangan yang berlaku. Dari sekian banyak kapal

yang kehadirannya dan kegiatannya telah memiliki ijin, masih banyak ditemukan adanya beberapa yang melaksanakan kegiatan secara illegal.

Kemampuan Mengontrol Wilayah Laut

Tujuan mengontrol wilayah laut pada dasarnya adalah:

- termonitornya keberadaan para pengguna laut beserta aktifitasnya di seluruh wilayah Indonesia,
- terjaminnya keamanan dan keselamatan pelayaran/penerbangan selama melintas di wilayah Indonesia,
- terlaksananya hak dan kewajiban para pengguna laut yang sedang menikmati hak lintasnya,
- terlaksananya penindakan terhadap pengguna laut yang melakukan pelanggaran hukum, dan memonitor proses hukum oleh aparat yang berwenang sesuai peraturan perundangan yang berlaku.

Untuk dapat mencapai tujuan tersebut maka kemampuan mengontrol wilayah laut harus terus dibangun dan dikembangkan, antara lain yang berkaitan dengan organisasi, sarana dan prasarana, peraturan perundangan, anggaran dan sumberdaya manusia. Untuk memahami kondisi kemampuan mengontrol wilayah laut, dapat dipetakan berdasarkan elemen elemen tersebut sebagai berikut:

Organisasi,

Peraturan perundangan memberikan kewenangan kepada beberapa instansi pemerintah untuk melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum yang pada umumnya merupakan tindak pidana tertentu sehingga kewenangannya hanya terbatas pada satu bidang tertentu. Bila dikaitkan dengan penegakan hukum di laut, maka kewenangan kapal sebagai sarana penegakan hukum hanya difokuskan untuk bidang yang menjadi kewenangannya saja (multy agency single task) sehingga tidak efektif dan berbiaya tinggi, disisi lain kapal dapat diberikan wewenang yang lebih luas. Untuk mensinergikan kegiatan berbagai instansi di laut, dilaksanakan oleh Bakorkamla yang dalam pelaksanaannya menerima penugasan kapal dari instansi terkait untuk dioperasikan dengan waktu/ lama operasi yang masih terbatas. Meskipun telah disinergikan dan dibawah pengendalian Bakorkamla, namun pada dasarnya kewenangan masing-masing kapal masih tetap sama hanya satu bidang sesuai kewenangan instasinya.

Berdasarkan UU RI No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan dinyatakan bahwa dalam rangka penegakan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi, khususnya dalam melaksanakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah

perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia, dibentuk Badan Keamanan Laut. Wewenang Badan Keamanan Laut adalah pertama: melakukan pengejaran seketika, kedua: memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut, dan ketiga: mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. Badan Keamanan Laut harus sudah ditetapkan dalam waktu paling lama 6 (enam) bulan sejak undang-undang ini ditetapkan. Lahirnya undang-undang ini memberikan harapan baru dalam penegakan hukum di laut karena kapal-kapal yang berada di bawah Bakamla akan memiliki wewenang lebih luas dan tidak hanya menangani satu tindak pidana tertentu (*single agency multy task*) sehingga akan lebih efektif dan efisien. Tantangan yang dihadapi adalah instansi yang saat ini membina kapal patroli harus ikhlas menyerahkan kapalnya kepada Bakamla untuk dibina dan digunakan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia.

Sarana dan Prasarana,

Kemampuan deteksi dan pengolahan data terhadap para pengguna laut di wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia didukung oleh radar pantai, radar dari kapal yang sedang melaksanakan patroli, *vessel monitoring system* (VMS) yang terpasang di kapal ikan, dan *automatic identification system* (AIS) yang terpasang di seluruh kapal komersial, sedangkan pengolahan data masih tersebar diberbagai instansi sesuai dengan kepentingannya. Radar pantai yang telah terpasang meliputi sepanjang Selat Malaka, Selat Philips, Selat Singapura, pantai Kalimantan Timur dan pantai barat laut Sulawesi. Radar pantai tersebut dibina dan dikendalikan oleh TNI AL, pengolahan data untuk Selat Malaka berada di Batam berdampingan dengan pengolahan data khusus untuk Selat Singapura bekerjasama dengan AL Singapura. Instansi lain juga memiliki beberapa radar pantai dan pengolahan data untuk mendukung kepentingannya masing-masing, bahkan ada radar pantai yang letaknya saling berdekatan, disisi lain beberapa lokasi masih memerlukan adanya radar pantai seperti Alur Laut Kepulauan. Dengan terbentuknya Bakamla maka sudah saatnya radar pantai ditata ulang dan semuanya dibawah binaan dan penggunaan Bakamla, demikian pula pengolahan datanya perlu diintegrasikan dan instansi yang berkepentingan masih dapat memonitor.

Konfigurasi peralatan deteksi yang telah tergelar dibandingkan luas wilayah yang harus dikontrol masih akan ditemui daerah yang tidak teramati. Meskipun VMS dan AIS memberikan informasi keberadaan kapal melalui satelit, namun keberadaan kapal yang tidak memasang VMS dan AIS tidak dapat terdeteksi dan pada umumnya kapal yang melaksanakan kegiatan ilegal tidak memasang peralatan tersebut. Oleh karena itu penginderaan menggunakan satelit merupakan salah satu pilihan karena cakupannya dapat meliputi seluruh wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia.

Kemampuan pengendalian ditujukan untuk menjamin keselamatan pelayaran bagi para pengguna laut dari bahaya navigasi maupun bahaya lainnya. Untuk kepentingan pengendalian diperlukan stasiun pantai yang tersebar diseluruh wilayah dan terdaftar dan diakui IMO sehingga keberadaan dan perannya diakui dan ditaati oleh pengguna laut. Radar pantai yang telah tergelar dapat ditingkatkan menjadi stasiun pantai dan didaftarkan ke IMO, namun seyogyanya pembinaan dan penggunaan radar pantai dialihkan dari TNI AL kepada Bakamla.

Kemampuan penindakan diperlukan untuk menindak para pengguna laut yang tidak mematuhi kewajibannya saat menikmati hak lintasnya dan para pengguna laut yang melanggar peraturan perundangan saat melaksanakan kegiatannya di wilayah laut Indonesia. Penindakan ini hanya dapat dilaksanakan oleh kapal laut dan pesawat udara yang memenuhi syarat. Sesungguhnya jumlah kapal laut yang dimiliki negara saat ini dari sisi jumlah cukup banyak namun dihadapkan luas wilayah laut Indonesia relatif masih perlu penambahan, sedangkan dari sisi kualitas dan bobotnya masih perlu ditingkatkan. Disisi lain kapal-kapal tersebut tersebar diberbagai instansi sehingga pola operasinya hanya difokuskan untuk kepentingan instansinya saja. Dengan adanya Bakamla diharapkan kapal-kapal tersebut dapat disatukan dalam pembinaan dan penggunaannya sehingga wilayah laut Indonesia dapat dikontrol setiap saat. Agar proses hukum dapat berjalan dengan baik maka setiap kapal harus mampu melaksanakan proses penyidikan mulai dari kapal, oleh karena itu setiap kapal perlu dilengkapi dengan penyidik (PPNS) dari berbagai bidang. Sedangkan proses hukum selanjutnya diserahkan kepada instansi yang berwenang, namun perkembangannya harus dapat terus dimonitor. Untuk mendukung kepentingan kapal diperlukan pangkalan dan fasilitas pemeliharaan kapal yang saat ini pada umumnya masih belum memiliki.

Peraturan Perundangan,

Dengan diundangkannya UU tentang Kelautan, maka semua peraturan perundangan yang memberi kewenangan kepada instansi sebagai penegak hukum di laut perlu ditinjau kembali untuk diselaraskan dengan UU tentang Kelautan khususnya yang berkaitan dengan Bakamla. Beberapa Peraturan Pemerintah sebagaimana diamanatkan dalam UU Kelautan perlu segera dibuat. Berkenaan dengan bantuan dari luar negeri juga perlu mendapat perhatian mengingat banyaknya negara-negara pengguna laut berkepentingan untuk membantu agar keselamatan pelayarannya terjamin. Pemberian bantuan tersebut perlu diatur mekanismenya (satu pintu?), bila perlu dengan peraturan perundangan agar penggunaannya lebih terarah dan tidak duplikasi sehingga dapat menghindari terjadinya penempatan peralatan yang saling berdekatan.

Anggaran,

Anggaran pengadaan sarana dan prasarana maupun anggaran untuk mendukung kegiatan operasi yang tersebar di berbagai instansi penegak hukum di laut, bila disatukan akan lebih fokus untuk mencapai tahapan pembangunan sesuai cetak biru penegakan hukum di laut dan menunjang kegiatan sesuai strategi operasi yang dirancang. Meskipun demikian, anggaran yang ada tersebut masih belum dapat memenuhi kebutuhan untuk mampu mengontrol wilayah laut Indonesia. Sebagai gambaran TNI AL pernah menghitung untuk kepentingan penegakan hukum di laut diperlukan lebih kurang 44 kapal patroli setiap hari harus berlayar diseluruh wilayah laut Indonesia. Hal tersebut mengisyaratkan bahwa setidaknya 88 kapal patroli harus dimiliki dengan siklus operasi 50% operasi dan 50% perawatan dan latihan serta anggaran operasi yang dapat menghadirkan 44 kapal setiap hari sepanjang tahun.

Sumberdaya Manusia,

Dalam rangka pembentukan Bakamla, maka sumberdaya manusia yang berada di Bakorkamla dapat seluruhnya mengawaki Bakamla. Bila seluruh kapal patroli yang dimiliki instansi penegak hukum di laut disatukan kedalam Bakamla dan kewenangannya bertambah, maka setiap kapal perlu ditempatkan penyidik tindak pidana di laut. Permasalahan yang akan muncul pada proses penyatuan antara lain pemindahan personel dari instansi ke Bakamla tidak berjalan mulus mengingat standar penggajian pada beberapa instansi tidak sama, sebagai contoh tentang tunjangan kinerja.

Rekomendasi

- Agar negara memiliki kemampuan mengontrol wilayah laut Indonesia, maka organisasi Bakamla perlu direalisasikan sebagaimana diamanatkan dalam UU no. 32 tahun 2014 tentang Kelautan.
- Bakamla perlu menyusun cetak biru pembangunan sistem deteksi, sarana dan prasarana serta sumberdaya manusia.
- Seluruh kapal patroli yang dimiliki oleh instansi penegak hukum di laut disatukan dalam wadah Bakamla, oleh karena itu perlu kebesaran jiwa dari institusi yang terlibat demi kepentingan negara.
- Seluruh stasiun radar pantai perlu dipertimbangkan untuk di satukan di bawah Bakamla.
- Indonesia sudah saatnya memiliki satelit penginderaan untuk kepentingan mengontrol wilayah laut.
- Peraturan Perundangan yang mengatur kewenangan instansi penegak hukum di laut perlu diselaraskan dengan UU tentang Kelautan.
- Anggaran pembangunan kekuatan Bakamla perlu disediakan untuk mencapai setidaknya 88 kapal patroli dan pangkalannya, sistem deteksi disepanjang jalur pelayaran kapal yang sedang menikmati hak lintasnya dan diseluruh wilayah laut Indonesia.
- Anggaran operasi perlu disediakan untuk mendukung kegiatan operasi 44 kapal setiap hari sepanjang tahun.
- Sumberdaya manusia Bakorkamla dapat mengawaki langsung Bakamla.
- Pada setiap kapal patroli perlu ditempatkan penyidik tindak pidana di laut.
- Agar proses pemindahan personel dapat berjalan lancar maka perlu dipertimbangkan menggunakan standar penggajian terbaik dari berbagai institusi yang terlibat

Penutup

Undang-undang tentang Kelautan telah terbit dan mengamanatkan dalam waktu 6 bulan Bakamla harus sudah terbentuk menggantikan Bakorkamla. Kehadiran Bakamla diharapkan akan dapat mewujudkan *single agency multy task* dalam mengotrol wilayah laut Indonesia dan untuk mewujudkannya perlu keikhlasan dari berbagai instansi yang memiliki kewenangan penegakan hukum di laut. Terima kasih dan semoga bermanfaat.

Laksamana TNI (Purn) Agus Suhartono, SE.
Kasal 2009-2010, Panglima TNI 2010-2013.

b. Materi Rapat BKSAP Myanmar

Berikut ini merupakan bahan rapat antara BKSAP dengan delegasi parlemen Myanmar;

Myanmar

Nama Resmi	: Republik Uni Myanmar/ <i>The Republic of the Union of Myanmar</i>
Bentuk Negara	: Negara Kesatuan
Ibu Kota	: Naypyidaw (sejak Nov.2005)
Luas Wilayah	: 676.578 km ² (lebih besar dari P.Kalimantan 539.460 km ²)
Lagu Kebangsaan	: Gba Majay Bma
Populasi	: 55 juta jiwa
Agama	: Buddhisme (89,4%), Kristen Protestan dan Katolik (4,9%), Islam (3,9%), Animisme (1,2%), Hindu (0,5%); lainnya (0,1%)
Bahasa	: Bahasa Myanmar
Mata Uang	: Kyat (Ks)
Hari Nasional	: 4 Januari
Komoditas Ekspor Utama	: Gas alam, produk kayu, pulses, kacang-kacangan, ikan, beras, pakaian, giok dan batu permata/ <i>natural gas, wood products, pulses, beans, fish, rice, clothing, jade and gems</i>
Komoditas Impor Utama	: Kain, barang-barang petroleum, pupuk, barang-barang plastik, mesin, peralatan transportasi, semen, bahan-bahan konstruksi, <i>crude oil</i> , makanan dan minyak yang bias dikonsumsi/ <i>fabric, petroleum products, fertilizer, plastics, machinery, transport equipment; cement, construction materials, crude oil; food products, edible oil</i>
Keikutsertaan dalam Organisasi Internasional	: ADB, APT, ARF, ASEAN, BIMSTEC, CP, EAS, FAO, G-77, IAEA, IBRD, ICAO, ICRM, IDA, IFAD, IFC, IFRC, IHO, ILO, IMF, IMO, Interpol, IOC, ISO (correspondent), ITU, NAM, OPCW (signatory), SAARC (observer), UN, UNCTAD, UNESCO, UNIDO, UPU, WCO, WFTU, WHO, WIPO, WMO, WTO

1. Hubungan diplomatik secara resmi dijalin sejak dibukanya kantor *Indonesian Office* di Yangon pada tanggal 27 Desember 1949 yang kemudian ditingkatkan menjadi Kedutaan Besar pada bulan April 1950. Pada tahun 1951, Indonesia dan Myanmar menandatangani "*Treaty of Friendship*". Oleh karenanya, hubungan kedua negara pada masa-masa ini meraih titik kulminasi tertinggi sehingga dalam lawatan Presiden Sukarno ke Yangon pada tahun 1950, Presiden Soekarno menyatakan Myanmar sebagai "sahabat seperjuangan dan sepenanggungan untuk cita-cita kemerdekaan sejati".
2. Hubungan kerjasama RI-Myanmar di bidang sosial budaya tampak masih terbatas dan selama ini dilaksanakan dalam kerangka kerjasama ASEAN atau Kerjasama Teknik Antar Negara Berkembang (KTNB). Kerjasama kebudayaan dan pariwisata Indonesia-Myanmar selama ini dilaksanakan dalam kerangka *Cultural Heritage Tourism Cooperation*, yang melibatkan negara-negara yang memiliki latar belakang historis agama Budha yaitu Indonesia, Myanmar, Kamboja, Laos, Viet Nam dan Thailand.

Study visit to Australia and Indonesia
16 - 27 November 2014

List of Participants					
No	Name	Party & Constituency	Designation	Contact Phone No	Passport No & Date of Expiry
Kachin	1 U N Hpaun Gan	Union Solidarity and Development Party, Hpa Kan Constituency (1)	Chairperson, Legislation Committee	09 470 22759	Under processing
	2 U Sai Nau	National Unity Party, Moa Mauk Constituency (1)	Chairperson, Municipal, Education, Health and Social Affairs Committee	09 4000 26410	Under processing
Sagaing	3 U Aung Shwe	Union Solidarity and Development Party, Ban Mauk (1)	Chairperson, National Races Affairs Committee	010 429 5145	Under processing
	4 U Soe Tin Aung	Union Solidarity and Development Party, Ye U (2)	Secretary, Legislation Committee	09 647 0139	Under processing
	5 U Kyaw Tin	Union Solidarity and Development Party, Ngazun (1)	Secretary, Vetting Committee	09 402 509 835	Under processing
	6 Daw Tin Tin Mai	Democratic Party, Chan Aye Tha Zan (2)	Member, Social and Cultural Committee	09 330 64551	M 910971
Mandalay	7 Daw King Win Kyi	Hlutaw Office	Assistant Director, Mandalay Region Hlutaw	09 330 64622	Under processing
	8 U Aung Nang Oo	All Mon Region Democracy Party, Chaug Zon (1)	Chairperson, Legislation, Proposal, Question Undertakings, Vetting Committee		Under processing
Mon	9 U Thein Zaw	Union Solidarity and Development Party, Thakton (2)	Secretary, Legislation Committee	09 872 0478	Under processing
	10 U Tun Tun Nang	Hlutaw Office	Director, Mon State Hlutaw	057 27493	Under processing
	11 U Myint Shwe	Union Solidarity and Development Party, Waw Constituency, Bago Region	Pyithu Hlutaw		
	12 Dr Soe Htun	Union Solidarity and Development Party, Constituency (1), Mandalay Region	Amyotha Hlutaw		
UNDP	13 Daw Thi Thi Nwe	Pyidaungsu Hlutaw	Deputy Director General, Office of Pyidaungsu Hlutaw	09 250 101 515	
	14 Emma Morley		Democratic Governance Team Leader, UNDP Myanmar		
	15 Edin Elgasserher		Parliamentary Specialist, UNDP Myanmar		
16 Thei Mon See		Programme Associate			

**POINTERS PERTEMUAN BKSAP, BALEG, DAN KOMISI II DPR RI
DENGAN DELEGASI PARLEMEN MYANMAR**

25 November 2014

1. Komisi

Komisi dibentuk oleh DPR dan merupakan alat kelengkapan DPR yang bersifat tetap.

Jumlah, ruang lingkup tugas, dan mitra kerja komisi ditetapkan dengan keputusan DPR. Komisi dapat mengusulkan perubahan jumlah, ruang lingkup tugas, dan mitra kerja komisi kepada Badan Musyawarah. Komisi dapat membentuk subkomisi dalam rangka pelaksanaan tugas sesuai dengan ruang lingkup dan mitra kerja komisi.

Tugas komisi dalam bidang pembentukan undang-undang adalah mengadakan persiapan, penyusunan, pembahasan, dan penyempurnaan rancangan undang-undang.

Tugas komisi dalam bidang anggaran adalah:

- a. mengadakan pembicaraan pendahuluan rancangan anggaran pendapatan dan belanja negara yang meliputi rencana kerja pemerintah (RKP) serta rencana kerja dan anggaran kementerian dan lembaga (RKAKL) dalam ruang lingkup tugas komisi dan usulan Anggota mengenai program pembangunan daerah pemilihan bersama dengan Pemerintah;
- b. mengadakan pembahasan dan mengajukan usul penyempurnaan rancangan anggaran pendapatan dan belanja negara serta mengusulkan perubahan rencana kerja dan anggaran kementerian dan lembaga (RKAKL) yang termasuk dalam ruang lingkup tugas komisi dan usulan Anggota mengenai program pembangunan daerah pemilihan bersama dengan Pemerintah;

- c. membahas dan menetapkan alokasi anggaran untuk fungsi dan program kementerian/lembaga yang menjadi mitra kerja komisi;
- d. menyampaikan hasil pembicaraan pendahuluan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan menyampaikan hasil pembahasan sebagaimana dimaksud dalam huruf b, dan huruf c kepada Badan Anggaran untuk disinkronisasi;
- e. membahas dan menetapkan alokasi anggaran untuk fungsi dan program kementerian/lembaga yang menjadi mitra kerja komisi berdasarkan hasil sinkronisasi alokasi anggaran kementerian/lembaga oleh Badan Anggaran;
- f. menyerahkan kembali kepada Badan Anggaran hasil pembahasan komisi sebagaimana dimaksud dalam huruf e untuk bahan akhir penetapan APBN;
- g. membahas dan menetapkan alokasi anggaran per program yang bersifat tahunan dan tahun jamak yang menjadi mitra komisi bersangkutan;
- h. mengadakan pembahasan laporan keuangan negara dan pelaksanaan APBN; dan
- i. membahas dan menindaklanjuti hasil pemeriksaan BPK yang berkaitan dengan ruang lingkup tugas komisi.

Tugas komisi dalam bidang pengawasan meliputi:

- a. melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan undang-undang, termasuk APBN, serta peraturan pelaksanaannya yang termasuk dalam ruang lingkup tugasnya;
- b. membahas dan menindaklanjuti hasil pemeriksaan BPK yang berkaitan dengan ruang lingkup tugasnya;
- c. memberikan masukan kepada BPK dalam hal rencana kerja pemeriksaan tahunan, hambatan pemeriksaan, serta penyajian dan kualitas laporan berkaitan dengan ruang lingkup tugasnya;
- d. melakukan pengawasan terhadap kebijakan Pemerintah;
- e. membahas dan menindaklanjuti usulan DPD; dan

- f. menjalin hubungan luar negeri, baik dengan institusi negara maupun swasta, sesuai dengan bidang tugas setiap komisi dan dikoordinasikan oleh Badan Kerjasama Antar-Parlemen.

Komisi dalam melaksanakan tugas dapat mengadakan:

- a. rapat kerja dengan Pemerintah yang diwakili oleh menteri/pimpinan lembaga;
- b. konsultasi dengan DPD;
- c. rapat dengar pendapat dengan pejabat Pemerintah yang mewakili instansinya;
- d. rapat dengar pendapat umum, baik atas permintaan komisi maupun atas permintaan pihak lain;
- e. rapat kerja dengan menteri atau rapat dengar pendapat dengan pejabat Pemerintah yang mewakili instansi yang tidak termasuk dalam ruang lingkup tugasnya apabila diperlukan;
- f. kunjungan kerja;
- g. rapat kerja gabungan; dan/atau
- h. kunjungan kerja gabungan.

2. Badan Legislasi

Badan Legislasi dibentuk oleh DPR dan merupakan alat kelengkapan DPR yang bersifat tetap.

Badan Legislasi bertugas:

- a. menyusun rancangan Prolegnas yang memuat daftar urutan rancangan undang-undang beserta alasannya untuk 5 (lima) tahun dan prioritas tahunan di lingkungan DPR;
- b. mengoordinasikan penyusunan Prolegnas yang memuat daftar urutan rancangan undang-undang beserta alasannya untuk 5 (lima) tahun dan prioritas tahunan antara DPR, Pemerintah, dan DPD;
- c. melakukan pengharmonisasian, pembulatan, dan pemantapan konsep rancangan undang-undang yang diajukan Anggota, komisi,

- atau gabungan komisi sebelum rancangan undang-undang tersebut disampaikan kepada Pimpinan DPR;
- d. memberikan pertimbangan terhadap rancangan undang-undang yang diajukan oleh Anggota, komisi, atau gabungan komisi di luar prioritas rancangan undang-undang atau di luar rancangan undang-undang yang terdaftar dalam Prolegnas;
 - e. melakukan pembahasan, perubahan, dan/atau penyempurnaan rancangan undang-undang yang secara khusus ditugasi oleh Badan Musyawarah;
 - f. melakukan pemantauan dan peninjauan terhadap undang-undang;
 - g. menyusun, melakukan evaluasi, dan menyempurnakan peraturan DPR;
 - h. mengikuti perkembangan dan melakukan evaluasi terhadap pembahasan materi muatan rancangan undang-undang melalui koordinasi dengan komisi dan/atau panitia khusus;
 - i. melakukan sosialisasi Prolegnas; dan
 - j. membuat laporan kinerja dan inventarisasi masalah di bidang perundang-undangan pada akhir masa keanggotaan DPR untuk dapat digunakan oleh Badan Legislasi pada masa keanggotaan berikutnya.

3. **Badan Anggaran**

Badan Anggaran dibentuk oleh DPR dan merupakan alat kelengkapan DPR yang bersifat tetap. Badan Anggaran hanya membahas alokasi anggaran yang sudah diputuskan oleh komisi. Anggota komisi dalam Badan Anggaran harus mengupayakan alokasi anggaran yang diputuskan komisi dan menyampaikan hasil pelaksanaan tugas kepada komisi melalui rapat komisi.

Badan Anggaran bertugas:

- a. membahas bersama Pemerintah yang diwakili oleh menteri untuk menentukan pokok-pokok kebijakan fiskal secara umum dan

- prioritas anggaran untuk dijadikan acuan bagi setiap kementerian/lembaga dalam menyusun usulan anggaran;
- b. menetapkan pendapatan negara bersama Pemerintah dengan mengacu pada usulan komisi yang berkaitan;
 - c. membahas rancangan undang-undang tentang APBN bersama Presiden yang dapat diwakili oleh menteri mengenai alokasi anggaran untuk fungsi dan program Pemerintah dan dana alokasi transfer daerah dengan mengacu pada keputusan rapat kerja komisi dan Pemerintah;
 - d. melakukan sinkronisasi hasil pembahasan di komisi dan alat kelengkapan DPR lainnya mengenai rencana kerja dan anggaran kementerian/lembaga;
 - e. melakukan sinkronisasi terhadap usulan program pembangunan daerah pemilihan yang diusulkan komisi;
 - f. membahas laporan realisasi dan perkiraan realisasi yang berkaitan dengan APBN; dan
 - g. membahas pokok-pokok penjelasan atas rancangan undang-undang tentang pertanggungjawaban pelaksanaan APBN.

**BADAN LEGISLASI
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

PENDAHULUAN

Amandemen atas Undang-Undang Dasar Republik Indonesia tahun 1945 membawa perubahan mendasar terhadap tugas dan fungsi Dewan Perwakilan Rakyat (DPR). Salah satunya adalah pembentukan Badan Legislasi sebagai salah satu alat kelengkapan DPR yang bersifat tetap pada periode keanggotaan DPR tahun 1999-2004. Pembentukan Badan Legislasi diharapkan memperkuat fungsi legislasi DPR, sebagai implementasi konkret Amandemen Undang-Undang Dasar Republik Indonesia (Pasal 20 Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945).

Badan Legislasi beranggotakan 74 (tujuh puluh empat) orang berdasarkan proporsi jumlah anggota dalam tiap fraksi. Anggota Badan Legislasi ditetapkan oleh DPR dalam Rapat Paripurna yang dilakukan pada permulaan masa keanggotaan DPR, permulaan tahun sidang, dan setiap masa sidang. Fraksi karena alasan-alasan tertentu dapat mengganti anggotanya di Badan Legislasi.

Tabel di bawah ini merupakan data anggota Badan Legislasi periode 2009-2014:

NO	FRAKSI	Jumlah Keterwakilan Anggota Fraksi di Badan Legislasi
1	Fraksi Partai Demokrasi Indonesia Perjuangan	15
2	Fraksi Golongan Karya	12
3	Fraksi Partai Gerakan Indonesia Raya	10
4	Fraksi Partai Demokrat	8
5	Fraksi Partai Kebangkitan Bangsa	6
6	Fraksi Partai Amanat Nasional	6
7	Fraksi Partai Keadilan Sejahtera	5
8	Fraksi Partai Nasional Demokrat	5
9	Fraksi Partai Persatuan Pembangunan	5
10	Fraksi Partai Hati Nurani Rakyat	2
	Total	74

Kepemimpinan Badan Legislasi bersifat kolektif kolegial, dipilih dari dan oleh anggota Badan Legislasi dalam satu paket yang bersifat tetap berdasarkan usulan Fraksi sesuai dengan prinsip musyawarah untuk mufakat. Pimpinan Badan Legislasi terdiri dari 1 (satu) orang ketua dan 3 (tiga) orang wakil ketua. Pimpinan Badan Legislasi ditetapkan dengan keputusan Pimpinan DPR.

Dalam menjalankan tugas dan fungsinya, Badan Legislasi didukung oleh sekretariat Badan Legislasi, Tenaga Ahli, Peneliti, dan Perancang UU yang sekurang-kurangnya berpendidikan master/S-2 di bidang hukum, politik, sains, ekonomi dan disiplin keilmuan lainnya yang dibutuhkan.

TUGAS BADAN LEGISLASI

Berdasarkan Pasal 105 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2014 tentang Majelis

Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dan Pasal 65 Peraturan Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia tentang Tata Tertib (Tatib DPR), tugas Badan Legislasi adalah sebagai berikut:

1. Menyusun rancangan program legislasi nasional yang memuat daftar urutan Rancangan Undang-Undang beserta alasannya untuk 5 (lima) tahun dan prioritas tahunan di lingkungan DPR;
2. Mengoordinasi penyusunan Prolegnas yang memuat daftar urutan RUU beserta alasannya untuk 5 tahun dan prioritas tahunan antara DPR, Pemerintah, dan DPD;
3. Melakukan pengharmonisasian, pembulatan, dan pematapan konsep Rancangan Undang-Undang yang diajukan anggota, komisi, atau gabungan komisi, sebelum Rancangan Undang-Undang tersebut disampaikan kepada pimpinan DPR;
4. Memberikan pertimbangan terhadap Rancangan Undang-Undang yang diajukan oleh anggota, komisi, gabungan komisi, diluar prioritas Rancangan Undang-Undang atau diluar Rancangan Undang-Undang yang terdaftar dalam Program Legislasi Nasional;
5. Melakukan pembahasan, pengubahan, dan/atau penyempurnaan Rancangan Undang-Undang yang secara khusus ditugaskan oleh Badan Musyawarah;
6. Melakukan pemantauan dan peninjauan terhadap UU;
7. Menyusun, melakukan evaluasi, dan penyempurnakan peraturan DPR RI;
8. Mengikuti perkembangan dan melakukan evaluasi terhadap pembahasan materi muatan Rancangan Undang-Undang melalui koordinasi dengan komisi dan/atau panitia khusus;
9. Melakukan sosialisasi Prolegnas; dan
10. Membuat laporan kinerja dan inventarisasi masalah di bidang perundang-undangan pada akhir masa keanggotaan DPR untuk dapat digunakan oleh Badan Legislasi pada masa keanggotaan berikutnya.

PROGRAM LEGISLASI NASIONAL (PROLEGNAS)

Prolegnas memuat rencana daftar perundang-undangan yang akan dibahas antara pemerintah dengan DPR, baik lima tahunan (*draft panjang/ long list*) maupun satu tahunan (*daftar pendek/short list*). Prolegnas disusun secara terencana, terpadu dan sistematis.

Penyusunan Prolegnas di DPR dikoordinasikan oleh Badan Legislasi, sedangkan di

Pemerintah koordinasi dilakukan oleh Menteri Hukum dan HAM. Pembahasan Prolegnas dilakukan antara Menteri Hukum dan HAM dan Badan Legislasi di DPR yang kemudian disetujui oleh rapat pleno Badan Legislasi dan dilaporkan kepada rapat paripurna DPR untuk selanjutnya ditetapkan dalam Keputusan DPR.

Setiap usulan Rancangan Undang-Undang yang diajukan untuk masuk ke dalam Prolegnas harus disampaikan secara tertulis dengan menyebutkan judul Rancangan Undang-Undang disertai alasan yang memuat:

- a. Urgensi dan tujuan penyusunan;
- b. Sasaran yang ingin diwujudkan;
- c. Pokok pikiran, lingkup, atau obyek yang akan diatur; dan
- d. Jangkauan serta arah pengaturan.

Dalam keadaan tertentu, pengusul Rancangan Undang-Undang (baik itu Pemerintah atau DPR) dapat mengajukan Rancangan Undang-Undang dan luar daftar prolegnas. Keadaan tertentu yang dimaksud meliputi:

- Meratifikasi konvensi atau perjanjian internasional;
- Mengisi kekosongan hukum akibat putusan Mahkamah Konstitusi;
- Mengatasi keadaan luar biasa, keadaan konflik, atau bencana alam; atau
- Keadaan tertentu lainnya yang memastikan adanya urgensi nasional atas suatu Rancangan Undang-Undang yang dapat disepakati oleh Badan Legislasi dengan menteri yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang peraturan perundang-undangan.

Rancangan Undang-Undang (yang diajukan diluar Prolegnas) harus terlebih dahulu disepakati oleh Badan Legislasi dan selanjutnya Badan Legislasi melakukan koordinasi dengan menteri yang tugas dan tanggung jawabnya dibidang peraturan perundang-undangan untuk mendapatkan persetujuan bersama, dan hasilnya dilaporkan dalam rapat paripurna untuk ditetapkan.

PENGHARMONISASIAN, PEMBULATAN, DAN PEMANTAPAN KONSEP RANCANGAN UNDANG-UNDANG.

Salah satu tugas Badan Legislasi adalah melakukan pengharmonisasian, pembulatan, dan pemantapan konsepsi Rancangan Undang-Undang yang diajukan anggota, komisi, atau gabungan komisi. Dalam melakukan harmonisasi, pembulatan, dan pemantapan konsep Rancangan Undang-Undang yang dilakukan dalam jangka waktu paling lama 20 (dua puluh) hari masa sidang sejak Rancangan Undang-Undang diterima oleh Badan Legislasi. Rancangan Undang-Undang yang telah selesai dilakukan pengharmonisasian, pembulatan, dan pemantapan konsepsi, selanjutnya dikembalikan kepada pengusul yang untuk selanjutnya disampaikan ke rapat paripurna DPR oleh pengusul.

TAHAPAN PEMBAHASAN RANCANGAN UNDANG-UNDANG DI DPR

Pembahasan Rancangan Undang-Undang dilakukan melalui 2 (dua) tingkat pembicaraan.

Pembicaraan Tingkat I

Pembahasan dilakukan dalam rapat komisi, rapat gabungan komisi, rapat Badan Legislasi, rapat panitia khusus, atau rapat Badan Anggaran bersama dengan Menteri yang mewakili Presiden. Agenda Pembicaraan Tingkat I adalah sebagai berikut:

- a. Pengantar musyawarah;
- b. Pembahasan daftar inventarisasi masalah;
- c. Penyampaian pendapat mini sebagai sikap akhir, dan
- d. Pengambilan Keputusan.

Pembicaraan Tingkat II

Hasil akhir dari pembahasan Rancangan Undang-Undang di Pembicaraan Tingkat I kemudian diteruskan ke Pembicaraan Tingkat II, pada rapat paripurna. Agenda utama dari tahap ini adalah pengambilan keputusan, yang didahului oleh:

- a. Penyampaian laporan yang berisi proses, pendapat mini fraksi, pendapat mini DPD, dan hasil Pembicaraan Tingkat I
- b. Pernyataan persetujuan atau penolakan dari tiap-tiap fraksi dan anggota secara lisan yang diminta oleh pimpinan rapat paripurna DPR; dan
- c. Pendapat akhir presiden yang disampaikan oleh menteri yang mewakilinya.

RUU yang telah disetujui bersama oleh DPR dan Presiden yang diwakili oleh menteri disampaikan oleh Pimpinan DPR kepada Presiden untuk disahkan menjadi UU.

Jakarta, 26 Nopember 2013

c. Materi Rapat Komisi I Spanyol

Berikut ini adalah poin-poin yang dibahas dalam pertemuan tersebut;

POINTERS

DISKUSI KOMISI I DPR RI DENGAN DELEGASI PARLEMEN SPANYOL

3 DESEMBER 2014 pk. 10.30

1. Kerja sama bilateral Indonesia - Spanyol

- Indonesia dan Spanyol telah menjalin hubungan bilateral sejak tahun 1958 dan mengalami peningkatan sejak dibukanya Perwakilan RI di Madrid, Spanyol, pada tahun 1976.
- Perdana Menteri Spanyol saat ini Mariano Rajoy Brey (21 Desember 2011 – sekarang) dengan pemerintahan sosialisnya berupaya untuk mengoptimalkan hubungan Spanyol dengan Asia Pasifik (kebijakan *Asia Action Plan*), khususnya dengan Cina dan Indonesia. Indonesia masuk dalam "Plan of action for Asia Pacific (PoA)" untuk tahun 2009-2012 sebagai negara prioritas dalam hubungan bilateral Spanyol dengan negara-negara Asia Pasifik. Penekanan PoA ada pada kebijakan kerja sama, dukungan kepada pengusaha Spanyol untuk lebih aktif di Indonesia, pemajuan kerja sama keamanan, pendidikan dan kebudayaan.
- Kedua negara sepakat untuk meningkatkan kerja sama di bidang perdagangan dan investasi. Spanyol tertarik untuk melaksanakan kerja sama di bidang "*renewable energy*", perikanan, pendidikan dan infrastruktur. Kedua negara juga sepakat untuk mengidentifikasi prioritas kerja sama di masa mendatang melalui pembentukan semacam "*framework cooperation*".
- Raja Juan Carlos I memberikan perhatian khusus terhadap perkembangan rekonstruksi Aceh yang telah berlangsung 10 tahun dan mengharapkan proyek-proyek tersebut bermanfaat bagi masyarakat Aceh. Ratu Sofia pernah mengunjungi Indonesia pada 5-7 Februari 2007 untuk meninjau beberapa proyek bantuan Spanyol di Aceh, Nias, dan Taman Nasional Gunung Leuser. Pada tanggal 4 Februari 2014, KBRI Madrid meluncurkan buku bertajuk "Indonesia-Spanyol: 55 Tahun Persahabatan". Dalam rangka memperingati hubungan bilateral Indonesia dan Spanyol yang tepat

memasuki usia 55 tahun pada tahun 2013. Buku tersebut diluncurkan melalui acara "El Almuerzo de Los Amigos de Indonesia" (Makan Siang bersama Sahabat Indonesia) yang diselenggarakan di KBRI Madrid (4/02).

- Indonesia dan Spanyol merencanakan kerja sama pembebasan visa bagi para pemegang paspor diplomatik dan paspor dinas. Spanyol diharapkan dapat mendukung rencana Indonesia menjadi negara anggota tidak tetap DK PBB periode 2019 -2020.

2. Ekspektasi Indonesia terhadap hubungan bilateral RI – Spanyol

- **Peningkatan hubungan kerjasama di bidang pertahanan.**

Nota Kesepahaman telah dirintis oleh kedua negara pada tahun 2007 dalam rangka meningkatkan kerja sama di bidang ilmu pengetahuan terkait penggunaan sistem dan peralatan militer, kerja sama operasi militer selain perang dan teknologi serta kerjasama dalam pengembangan industri penerbangan.

- Memorandum of Understanding (MoU) kerjasama di bidang pertahanan kedua negara ditandatangani 15 Februari 2013 di Jakarta, oleh Menteri Pertahanan RI saat itu, Purnomo Yusgiantoro, bersama Menhan Spanyol Pedro Morenes Eulate. Kedua negara telah sepakat untuk meningkatkan hubungan pertahanan melalui kerja sama teknologi dan pengetahuan, promosi dan pendekatan di bidang Industri kedirgantaraan dalam pengadaan pesawat CN 235, CN 295, dan pesawat terbaru CN 212- 400.
- Indonesia dan Spanyol memiliki hubungan baik di bidang kerja sama pesawat terbang. Ditandai dengan produksi pesawat jenis Cassa sipil dan militer. PT Dirgantara Indonesia telah membangun kerjasama dengan Airbus Defense and Space untuk pembelian pesawat maupun memproduksi bersama pesawat angkut jenis CN-295. Pemerintah Spanyol memberikan Lisensi Produk pembuatan pesawat kepada industri pesawat PT. Dirgantara Indonesia, sebagai tindak lanjut 9 produksi pesawat C295 yang dipesan Indonesia dari Spanyol, 3 pesawat dikerjakan di Bandung

2

- dalam kerangka produksi bersama PT DI dan Airbus Military untuk meningkatkan alutsista TNI. Demikian juga dengan order angkatan ke-2 sebanyak 7 unit dikerjakan di Bandung.
- Ini merupakan perkembangan yang signifikan setelah pada era tahun 1970-an dimana kedua negara membentuk kerjasama antara PT Nurtanio dengan CASA yang menghasilkan pesawat jenis CN-212 dan CN-235.
 - MoU tersebut juga menyepakati kerjasama operasi militer selain perang. Salah satunya adalah kerjasama *Humanitarian Assistance dan Disaster Relief*. Kerjasama ini dinilai sangat penting karena memadukan kombinasi dari keterlibatan elemen militer dan elemen sipil.
 - Upaya peningkatan kerjasama pertahanan lainnya adalah di bidang Maritim dalam hal pembangunan industri perkapalan. Peluang kerjasama maritim ini terkait dengan program modernisasi peralatan dan sistem pertahanan nasional Indonesia, salah satunya adalah rencana penggantian kapal latih (Schooling Ship) KRI Dewaruci dengan kapal latih buatan galangan kapal di Vigo, Spanyol.
 - Kerja sama bidang pertahanan yang juga perlu ditingkatkan selanjutnya terkait pendidikan, perencanaan, inovasi, dukungan logistik, dan akuisisi produk pertahanan. Selain itu juga kerja sama bidang sains dan teknologi berkaitan dengan akuisisi penggunaan sistem dan perangkat militer terkait teknologi Badan Usaha Milik Negara Industri Strategis.

3. Dukungan Peraturan perundang-undangan dalam kerja sama bilateral RI – Spanyol di bidang ekonomi

a. Penghindaran Pajak Berganda

- *Agreement Between the Republic of Indonesia and the Kingdom of Spain for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with Respect to Taxes on Income and on Capital.* (Persetujuan antara Republik Indonesia dan Kerajaan Spanyol Untuk Penghindaran Pajak Berganda dan Pencegahan Pengelakan Pajak

yang Berhubungan dengan Pajak-pajak Atas Penghasilan dan Atas Modal).

- Tempat dan tanggal penandatanganan: Jakarta, 30 Mei 1995.
- Diratifikasi melalui Keppres No.36 tanggal 7 Mei 1999 tentang Pengesahan Persetujuan antara RI dan Kerajaan Spanyol untuk Penghindaran Pajak Berganda & Pencegahan Pengelakan Pajak yang Berhubungan dng Pajak-pajak atas Penghasilan & atas Modal beserta Protokol (LN No.65).

b. Investasi.

- *Agreement Between the Republic of Indonesia and the Kingdom of Spain on the Reciprocal Promotion and Protection of Investments.* (Persetujuan antara Republik Indonesia dan Kerajaan Spanyol Mengenai Peningkatan dan Perlindungan Secara Resiprokal Atas Penanaman Modal).
- Tempat dan tanggal penandatanganan: Jakarta, 30 Mei 1995.
- Diratifikasi melalui Keppres No.53 tanggal 31 Juli 1995 tentang Pengesahan Persetujuan antara RI dengan Kerajaan Spanyol mengenai Peningkatan dan Perlindungan secara Resipokal atas Penanaman Modal (LN No.41).

c. Finansial

- *Memorandum of Understanding Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Kingdom of Spain Concerning Financial Cooperation.* (MoU antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Kerajaan Spanyol Mengenai Kerjasama Keuangan).
- Tempat dan tanggal penandatanganan: Jakarta, 27 Oktober 1997.

d. Perkembangan perdagangan bilateral Spanyol dengan Indonesia

- Investasi Spanyol di Indonesia masih sangat kecil dibandingkan dengan besarnya potensi Indonesia.
- Pada tahun 2012, komoditi ekspor utama Indonesia ke Spanyol adalah hasil tambang seperti batubara, aluminium, bijih tembaga, besi dan timah. komoditi non migas yang diekspor Indonesia ke Spanyol antara lain palm oil, karet alami, alas kaki, kelapa, mebel, pakaian wanita, perangkat elektronik, benang dan buah-buahan.
- Pada bulan Januari 2013, total perdagangan Spanyol dengan Indonesia tercatat senilai US\$ 266,49 juta, meningkat sebesar 21,15% dibandingkan dengan total perdagangan bulan Januari tahun 2012, dengan nilai US\$ 219,97 juta. Realisasi total perdagangan tersebut terdiri dari perdagangan ekspor senilai US\$ 28,76 juta, dan impor sebesar US\$ 237,73 juta. Apabila dibandingkan dengan bulan Januari tahun 2012, untuk ekspor turun sebesar 6,26%. Namun, untuk impor meningkat sebesar 25,60%.
- Ekspor Spanyol ke Indonesia pada bulan Januari 2013, terdiri dari beberapa produk utama diantaranya, meliputi Bahan Pewarna untuk Keramik; Produk Kimiawi, Karbon Elektroda & Lampu Karbon; Kertas untuk Rokok; Traktor, Aluminium (bentuk kasar); Pakaian laki2 tdk dirajut, dlsb; Suku-cadang & Aksesoris Kendaraan, Kain Katun, Pakaian Wanita tdk dirajut.
- Volume pedagangan bilateral senilai yang saat ini dicapai 1.265 juta dolar AS belum mencerminkan potensi kedua pihak (2014) dan masih dapat ditingkatkan. Peluang untuk peningkatan kerjasama masih terbuka di bidang investasi konstruksi infrastruktur mengingat Spanyol mempunyai kapasitas di bidang tersebut, sementara Indonesia mempunyai Master Plan Percepatan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) (2011 - 2025) yang pada awal tahapannya difokuskan pada pembangunan infrastruktur (bandara, pelabuhan laut, jalan raya, jalur KA) untuk merealisasikan program ASEAN Connectivity

- Spanyol merupakan salah satu negara terdepan dalam pengembangan **energi baru dan terbarukan (EBT)**. Tahun 2010 Spanyol merupakan yang terdepan dalam pembangkit listrik tenaga surya dan tenaga angin. Tahun 2010, produksi listrik dari angin menghasilkan 42.976 GWh, menyumbang 16.4% energi listrik Spanyol. Energi terbarukan lain yang digunakan di Spanyol adalah pembangkit listrik tenaga air, biomassa, dan laut (2 pembangkit dalam pembangunan). Bidang EBT sangat berpotensi untuk dikembangkan, mengingat Indonesia saat ini merupakan negara pengimpor minyak dengan permintaan domestik yang sangat tinggi sementara Spanyol mempunyai kapasitas di bidang energi terbarukan (energi angin, panas matahari). Peningkatan kerja sama di bidang EBT dengan Spanyol akan sangat bermanfaat bagi bidang pertahanan sebagai solusi teknologi pengadaan energi di kawasan perbatasan.

4. Isu-isu lain terkait kepentingan bersama

- **Kerja sama bidang pemberitaan** Perjanjian ini ditandatangani di Madrid pada 23 November 2007. Antara Kantor berita negara ANTARA dengan kantor berita Spanyol EFE untuk pertukaran berita, produk berita, teknologi, dokumentasi, dan berbagai perkembangan kantor berita lainnya.
- **Kerja sama bidang pendidikan**, Pada 3 Desember 2004 di Madrid, Spanyol, kedua negara telah sepakat membentuk Komisi Bersama Bidang Kebudayaan dan Pendidikan. Namun hingga tahun 2014 kesepakatan tersebut belum terealisasikan. Perlu pembaharuan di bidang Kerjasama Kebudayaan dan Pendidikan antara kedua negara dalam membentuk dan menyusun Komisi Bersama yang diamatkan dalam persetujuan tersebut. Peningkatan kerja sama pendidikan yang diharapkan di bidang iptek.
- Kendala bahasa menjadi hambatan dalam kerja sama di bidang pendidikan dan masih rendahnya jumlah beasiswa yang ditawarkan dari pihak Spanyol. Secara umum jumlah mahasiswa Indonesia yang saat ini sedang melanjutkan pendidikan di Spanyol pada program S1, S2, dan S3 tidak banyak. Sebagian besar dari para mahasiswa tersebut merupakan penerima beasiswa Erasmus Mundus yang diberikan oleh Uni Eropa

dalam rangka meningkatkan kualitas pendidikan tinggi dan kerja sama pendidikan antara negara-negara di Eropa dengan negara-negara lainnya di dunia.

- **Promosi Pariwisata** Wisatawan Spanyol ke Indonesia rata-rata 30 ribu orang setiap tahun. Tempat tujuan wisatawan utama adalah Bali serta berbagai tempat untuk menyelam seperti Raja Ampat, Bunaken, Lombok dan berbagai laut di Flores. wisatawan Indonesia yang berkunjung ke Spanyol umumnya merupakan paket liburan Eropa maupun paket wisata agama (kunjungan ke Granada, Sevilla, dan Cordoba) dengan jumlah rata-rata berkisar antara 75 ribu 100 ribu wisatawan.
- Kendala promosi pariwisata Indonesia di Spanyol, krisis ekonomi Spanyol, belum ada penerbangan langsung dari Spanyol ke Indonesia dan kurangnya dukungan dari Kemenparekraf (Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif) dalam hal promosi wisata berupa bahan-bahan promosi dalam Bahasa Spanyol dari sisi kualitas dan kuantitas.

d. Materi Komisi I - China

Berikut ini adalah pointers kerjasama antara kedua negara dalam rapat tersebut;

   Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia SNAPSHOT HUBUNGAN BILATERAL INDONESIA – REPUBLIK RAKYAT TIONGKOK		
FAKTA SINGKAT		
Nama Negara	REPUBLIK RAKYAT TIONGKOK	
Ibu Kota	Beijing	
Sistem Politik	Republik	
Kepala Negara	Presiden Xi Jinping	(14 Maret 2013)
Kepala Pemerintahan	Perdana Menteri Li Keqiang	(15 Maret 2013)
Menteri Luar Negeri	Wang Yi	(16 Maret 2012)
Duta Besar Tiongkok	Xie Feng	(22 Juli 2014)
Duta Besar RI	Soegeng Rahardjo	(Februari 2014)
Hubungan Diplomatik	13 April 1950	(63 tahun)
Bahasa Resmi	Mandarin / Putonghoa	
Hari Nasional	1 Oktober	
Agama	Taoisme, Buddha, Katholik, Kristen Protestan, Islam	
Luas Wilayah	9.596.960 km ² (negara terluas ketiga setelah Rusia dan Kanada)	
Populasi	1.357.000.000 milyar jiwa	(2013 - World Bank)
GDP	USD 9,24 triliun	(2013 - World Bank)
GDP (PPP) per Kapita	USD 6.853	(2013 - World Bank)
Pertumbuhan GDP	7,7 %	(2013 - World Bank)
Komoditas ekspor utama RI ke RRT	Batu bara, bijih nikel, bijih alumunium, otomotif, karet dan produk karet, sawit, produk hasil hutan, produk laut, kakao	(Kemdag RI)
Komoditas impor utama RI dari RRT	Bijih tembaga, kapas, produk pertanian, perangkat elektronik, mesin, produk plastik, mainan, container, pakaian jadi, alas kaki, perhiasan, tas	(Kemdag RI)
Nilai Perdagangan	US\$ 52,45 miliar (defisit RI US\$ 7,247	(Kemdag RI)

Bilateral	milyar) (2013)	
Nilai Investasi	RRT di RI: 411 proyek sejumlah US\$ 296,9 juta (2013) RI di RRT: US\$ 126,23 juta (Januari – Juni 2013)	(2013 – BKPM RI) (Sumber Mofcom RRT)
Jumlah Wisatawan RRT ke Indonesia	2013: 747.921 wisatawan	(2013)
Forum Bilateral	Kemitraan Strategis (2005), Kemitraan Strategis dan Komprehensif (2013), Konsultasi Bilateral Sidang Komisi Bersama RI – RRT (terakhir tahun 2012), Dialog Bilateral Menko Polhukam- <i>State Councilor</i> , Konsultasi Bilateral Menteri Perdagangan; Dialog Pertahanan dan Keamanan; Komite Kerjasama Maritim, <i>Consular Meeting</i> RI – RRT.	

HIGHLIGHTS HUBUNGAN BILATERAL RI - RRT

✓ Politik

- ❑ Deklarasi Bersama Kemitraan Strategis oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dan Presiden Hu Jintao yang ditandatangani di Jakarta pada April 2005 menjadi titik pijak perkembangan pesat hubungan kedua negara.
- ❑ Hubungan kemitraan ini semakin diperkokoh dengan ditandatanganinya *Plan of Action* Kemitraan Strategis 2010-2015; *Joint Communiqué* Presiden RI-PM RRT April 2011 di Jakarta; dan *Joint Statement* Presiden RI-Presiden RRT di Beijing Maret 2012.
- ❑ Pada kunjungan kenegaraan Presiden RRT, Xi Jinping ke Indonesia tanggal 2 – 3 Oktober 2013, kedua pemimpin telah menyetujui peningkatan hubungan bilateral menjadi kemitraan strategis yang komprehensif.

✓ Ekonomi

- ❑ Hubungan ekonomi RI – RRT diwarnai utamanya dengan upaya Pemri mendorong investasi RRT pada proyek MP3EI di Indonesia dan upaya kedua negara mengelola isu ketidakseimbangan neraca perdagangan dan akses bagi produk-produk Indonesia.

✓ Sosial budaya

- ❑ Kerjasama sosial budaya RI – RRT semakin meningkat dengan telah ditandatanganinya MoU kerja sama pendidikan tahun 2010, pembaruan MoU di bidang pariwisata tahun 2013 dan dilaksanakannya berbagai program terkait di bidang sosial budaya antara lain pertukaran pemuda, kerjasama *sister cities/provinces* pelaksanaan promosi *Trade, Tourism and Investment* (TTI) di kedua negara.

KEPENTINGAN UTAMA RI

a. Ekonomi

- Mitra dagang utama Indonesia (2013: US\$ 52,45 milyar; 2012: US\$ 51,05 milyar);
- Sumber FDI ke-15 (prospek ke depan menjanjikan);
- Salah satu pendukung pembangunan infrastruktur Indonesia:
 - ✓ *Preferential buyer's credit* RRT telah digunakan US\$ 1,8 milyar;
 - ✓ Komitmen tambahan pinjaman US\$ 1 milyar (April 2011);
 - ✓ Komitmen tambahan pinjaman US\$ 4 milyar (apabila Indonesia butuhkan)
- Mitra kerja sama keuangan a.l *currency swap arrangement*;

b. Sosial Budaya

- Sumber wisatawan asing ke Indonesia (2013: 747.921 orang);
- Salah satu negara tujuan sekolah WNI (2013:10.000 pelajar);
- Mitra kerja sama pertahanan terdepan, termasuk industri pertahanan;
- Mitra ketahanan pangan dan energi;
- Pertalian budaya (jumlah WNI keturunan Tionghoa terbesar di dunia, pertalian sejarah budaya: Cengho, Wali Songo dll);
- Intensifikasi kerja sama ristek.

KEPENTINGAN UTAMA RRT

- Indonesia memiliki arti strategis dan menjadi prioritas utama dalam kerja sama ekonomi, perdagangan, pertahanan keamanan di antara negara ASEAN.
- RRT memerlukan pasokan energi, sumber alam, mineral, tenaga kerja dari Indonesia dan pasar Indonesia yang besar dan menjanjikan.
- Indonesia bagian dari *sea lane* untuk suplai energi dan akses pasar bagi RRT.

ISU PENDING

- Seiring dengan peningkatan kerja sama bilateral di bidang ekonomi, keuangan dan pembangunan, Indonesia memandang perlu untuk membentuk forum dialog bilateral tingkat Menko Perekonomian RI/Wakil PM RRT bidang perekonomian.
- Perlu didorong revitalisasi mekanisme bilateral di bidang pertanian, bidang pendidikan dan pariwisata.
- Ratifikasi Perjanjian Ekstradisi 2009 serta Persetujuan tentang Kerjasama

Aktivitas dalam Bidang Pertahanan tahun 2007.

- Komitmen untuk menyeimbangkan neraca perdagangan RI – RRT secara berkelanjutan. (Sejak tahun 2008 RI mengalami defisit nilai perdagangan)
- Pembuatan *Plan of Action* untuk Kemitraan Strategis Komprehensif RI – RRT.
- Realisasi MoU di bidang kerjasama *counter terrorism*.
- Implementasi *Indonesia – China Maritime Fund*.
- Perjanjian Bebas Visa bagi pemegang paspor biasa.
- Rencana pertukaran satwa Komodo dan Panda.
- Rencana pembukaan konsulat RI di RRT (Chengdu/Xiamen/Xianjiang)

BACKGROUND INFORMATION
HUBUNGAN BILATERAL RI - RRT

Negara	: Republik Rakyat Tiongkok
Kepala Negara	: Presiden Xi Jinping (sejak 14 Maret 2013)
Kepala Pemerintahan	: Perdana Menteri Li Keqiang (sejak 15 Maret 2013)
Ketua Parlemen	: Zhang Dejiang (sejak 14 Maret 2013)
Wakil Presiden	: Li Yuannchao (sejak 14 Maret 2013)
Menteri Luar Negeri	: Wang Yi (sejak 14 Maret 2013)
Duta Besar RI	: H.E. Soegeng Rahardjo (20 Maret 2014)
Duta Besar RRT	: H.E. Xie Feng (22 Juli 2014)
Penduduk	: 1,357 milyar (2013, World Bank)
GDP	: USD 9,24 trilyun (2013, World Bank)
Income per kapita	: USD 6.853 (2013, World Bank)

HUBUNGAN EKONOMI DENGAN INDONESIA

Volume Perdagangan 2013	: US\$ 52,45 Milyar
Ekspor Indonesia ke RRT	: US\$ 22,60 Milyar
Impor Indonesia dari RRT	: US\$ 29,84 Milyar
Volume Perdagangan 2012	: US\$ 51,04 Milyar
Ekspor Indonesia ke RRT	: US\$ 21,65 Milyar
Impor Indonesia dari RRT	: US\$ 29,38 Milyar

PERBANDINGAN RRT DENGAN INDONESIA

Pembanding	Indonesia	RRT
Luas Wilayah	1.904.569 km ²	9.596.960 km ²
Penduduk	247,4 juta jiwa (2013)	1,354 milyar (2013) *World Bank
GDP Per Kapita	US\$ 3.499 (2013) *IMF	US\$ 6.853 (2013) *World Bank
GDP Nominal	US\$ 867milyar (2013) *IMF	US\$ 9,325 triliun (2013) *World Bank
Cadangan Devisa	US\$ 99,4 milyar (2013) *Bank Indonesia	US\$ 3,82 triliun (2013) *Central Bank of China
<i>Foreign Direct Investment</i>	US\$ 21,2 milyar (2013) *BKPM RI	US\$ 117.59 milyar (2013) * Ministry of Commerce
Total Perdagangan Internasional 2013	US\$ 369 milyar (defisit US\$ 1.6 milyar) *Kemendag RI	US\$ 4,14 triliun *General Administrations of China Customs

PERKEMBANGAN TERKINI RRT

POLITIK

1. Bulan Maret 2014 menandakan satu tahun pemerintahan Xi Jinping sejak resmi dilantik sebagai Presiden RRT tanggal 14 Maret 2013. Presiden Xi Jinping dan PM Li Keqiang adalah generasi ke-5 pemimpin nasional RRT.
2. Dengan berpanduan pada doktrin *Chinese Dream*, Presiden Xi Jinping memiliki visi membangun bangsa Tiongkok yang beradab, makmur dan memiliki kepercayaan diri menjadi warga dunia. Gagasan ini sebagai kelanjutan "*Peaceful Development*" RRT yang berhasil mendorong kemajuan pembangunan ekonomi tiga dekade terakhir ini.
3. Mengawali satu tahun pertama, Presiden Xi Jinping telah melakukan sejumlah langkah konsolidasi yang berorientasi pada kestabilan kebijakan guna memastikan transisi kepemimpinan nasional baik di tingkat partai (Partai Komunis Tiongkok/PKT, pemerintahan dan militer dapat berjalan aman dan sukses. Ditambah lagi, pemerintahan generasi kelima ini mulai menjabat pada paruh akhir Rencana Pembangunan Nasional ke-12 (2010-2015), sehingga belum terdapat perubahan mendasar visi pembangunan nasional, sampai saat disusunnya Rencana Pembangunan Nasional ke-13 (2016-2020) tahun 2016.
4. Di tingkat partai, Presiden Xi Jinping berupaya mempererat hubungan kader dengan massa serta berkomitmen menegakkan disiplin dan citra positif kader partai yang selama ini dikenal eksklusif, bergaya hidup mewah, "jauh" dan korup. Bertindak sebagai Sekretaris Jenderal PKT, Presiden Xi Jinping bertekad membawa ke pengadilan para "*tigers*" dan "*flies*", yaitu mengacu pada pejabat/kader partai senior dan berkuasa (*tigers*) dan pejabat rendahan (*flies*) yang terbukti terlibat kasus korupsi. Sebagai catatan, kasus penangkapan dan pengadilan terbuka Bo Xilai, kader berpengaruh dan populer, menunjukkan keseriusan tekad Presiden Xi Jinping menegakkan disiplin partai.
5. Dalam pemerintahan, Presiden Xi Jinping mengusung kebijakan "memperdalam reformasi dan keterbukaan" dengan fokus pada penguatan aspek pembangunan domestik dalam menciptakan ekonomi Tiongkok yang mampu bertahan menghadapi tren pelemahan ekonomi dunia. Langkah ini terbukti mampu mengawal pelambatan pertumbuhan ekonomi RRT dari 7,8% (2012) menjadi 7,6% (2013) sehingga tidak terjadi "*hard landing*" seperti yang diperkirakan banyak pihak di awal tahun 2013. Kestabilan ekonomi yang menjamin 1,35 milyar penduduk RRT merupakan indikator penting keberhasilan pemerintah, yang pada akhirnya berimplikasi pada kestabilan politik.
6. Untuk memperkuat sistem pertahanan, modernisasi militer RRT dilakukan tidak saja mencakup peningkatan kapasitas dan teknologi senjata dan alutsista, juga mengubah paradigma pertahanan dan keamanan di Abad 21 yang bertumpu pada "*diversified employment of military forces*" dengan meliputi pemberdayaan angkatan militer di era teknologi informasi dan masa damai. Sebagai konsekuensi logis modernisasi tersebut, anggaran pertahanan Tiongkok meningkat 12,2% mencapai 808,23 miliar yuan (USD 132 miliar) di tahun 2014.

(Catatan: Tidak seperti pendahulunya yang harus menunggu paling tidak masa transisi dua tahun, Xi Jinping langsung menjabat sebagai Ketua Komisi Militer Pusat. Sejak tahun 2013, mantan Presiden Hu Jintao memutuskan untuk menyerahkan jabatan Ketua Komisi Militer Pusat langsung kepada Presiden baru, Xi Jinping. Dengan demikian Presiden Xi Jinping memegang tiga posisi penting sekaligus yaitu dalam partai (Sekjen PKT), pemerintahan (Presiden) dan militer / Ketua Komisi Militer Pusat)

7. Memasuki tahun kedua pemerintahan, Presiden Xi Jinping dari segi kebijakan akan menitikberatkan implementasi doktrin *Chinese Dream* baik dalam aspek pembangunan dalam negeri maupun diplomasi demi meningkatkan postur Tiongkok sebagai negara penting di kawasan. Dengan demikian, Pemerintah RRT akan semakin percaya diri dalam menegaskan posisinya sehingga berdampak pada perubahan geo-politik dan geo-ekonomi kawasan.

EKONOMI

1. Pada tahun 2014, pemerintah RRT mencanangkan pertumbuhan ekonomi sebesar 7,5%, angka yang termasuk tinggi untuk negara berkembang. Disamping itu, langkah penting guna memperdalam reformasi dicapai dengan memperkuat struktur ekonomi dan pasar domestik. Kebijakan ini antara lain ditandai dengan pembukaan Shanghai Free Trade Zone (SFTZ) Area yang menjadi tempat uji coba bagi kalangan industri/bisnis lokal untuk meningkatkan kemampuan bersaing dan inovasi dalam menghadapi liberalisasi perdagangan global.

2. SFTZ akan menerapkan: pertama, zero tariff termasuk produk pertanian; kedua, perlindungan HAKI dan standar keamanan produk internasional; ketiga, penghapusan perlakuan khusus/subsidi guna mendorong kompetisi industri tertentu termasuk BUMN; keempat, liberalisasi sektor keuangan dan jasa yang memungkinkan pergerakan yuan yang fleksibel.

(Catatan: Diperkirakan pendirian SFTZ bertujuan sebagai langkah awal persiapan internasionalisasi Renminbi yang banyak dinilai berjalan lambat dan tidak sebanding dengan postur kekuatan ekonomi RRT. Hal ini merupakan kunci perang mata uang antara RRT dan Amerika Serikat (AS) yang menganggap nilai apresiasi Renminbi terhadap Dolar AS belum menunjukkan nilai riil. Sikap RRT yang cukup "reserved" dengan menaikkan nilai apresiasi mata uangnya secara bertahap sementara membangun kesiapan mekanisme regional yang mapan)

9. Sebagai upaya menyinergikan pembangunan desa dan kota, Presiden Xi Jinping akan mengendalikan urbanisasi melalui penerapan reformasi pertanahan, meningkatkan sistem jaminan sosial, kesehatan dan pendidikan terutama bagi kelompok pekerja migran. Pemerintah juga akan meningkatkan pembangunan berwawasan lingkungan guna mengurangi tingkat polusi udara dan air sebagai akibat industrialisasi yang masif selama ini.
10. Dalam konteks ini, diplomasi RRT akan berupaya pada pemajuan diplomasi ekonomi yang sejalan dengan prinsip "One China Policy" dan kebijakan hidup bertetangga yang baik.

Aspek konektivitas kawasan akan menjadi perhatian utama melalui gagasan Silk Road Economic Belt yang mengintegrasikan *maritime silk road* dan *land silk road*.

(Catatan: Tiongkok saat ini tengah mengusulkan pembentukan Asian Investment Infrastructure Bank (AIIB) guna mendukung pembangunan infrastruktur yang terkoneksi dalam kawasan)

SOSIAL BUDAYA

1. Jumlah penduduk RRT, belum termasuk Hong Kong, Macau dan Taiwan mencapai lebih dari 1,3 milyar (sekitar 20% dari penduduk dunia). Tantangan demografi yang dihadapi RRT saat ini antara lain populasi yang menua, ketidakseimbangan *sex ratio* dan tingginya tingkat cacat lahir di wilayah tertentu. Pertumbuhan penduduk di RRT akan terus meningkat tajam mulai dari tahun 2016 sampai tahun 2040. Mulai 1 November 2010, Pemerintah RRT melaksanakan sensus penduduk ke-6 dengan perhitungan hasil akhir tahun 2013.
2. Sebanyak 40,7 juta penduduk Tiongkok hidup di bawah garis kemiskinan dengan pendapatan per orang setahun sebesar 1.196 yuan atau US\$ 180. Untuk itu, Pemerintah RRT menyusun rencana program pengentasan kemiskinan 10 tahun ke depan.
3. Reformasi sistem pendidikan telah disahkan dan diberlakukan pada 29 Juli 2010 dengan tujuan menjadikan RRT sebagai negara yang kaya dengan manusia berbakat, memperluas kesempatan pendidikan serta meningkatkan kualitas pendidikan. Dalam sepuluh tahun ke depan (2010-2020), anggaran pendidikan akan dinaikkan menjadi 4% dari GDP.
4. Menurut data statistik Kementerian Pendidikan RRT, jumlah mahasiswa Tiongkok yang belajar ke luar negeri tahun 2009 sebanyak 229.300, naik 27,5 persen. Jumlah pelajar asing di RRT sejak 1949–2009 telah mencapai 1,69 juta pelajar dari 190 negara. 68% pelajar tersebut berasal dari Asia, 15% dari Eropa, 10,7% dari Amerika, 5% dari Afrika dan 1,1% dari Oceania. 10 negara dengan jumlah mahasiswa terbanyak adalah Korea, AS, Jepang, Vietnam, Thailand, Rusia, India, **Indonesia**, Kazakhstan dan Pakistan. Dalam rencana pendidikan jangka panjang 2010–2020, RRT akan menjadi daerah tujuan belajar terbesar di Asia, dengan target 500 ribu pada tahun 2020.
5. Pemerintah RRT telah membuka 282 *Confucius Institute* di 88 negara di dunia. Jumlah orang yang belajar bahasa Mandarin telah mencapai 40 juta orang. Setiap tahunnya dikirim 5000 tenaga pengajar bahasa Mandarin ke seluruh negara di dunia. Di negara berkembang dan maju seperti Amerika Serikat (AS) jumlah penduduknya yang belajar bahasa Mandarin di RRT dalam kurun waktu 10 tahun terakhir meningkat 500 persen.
6. Pemerintah RRT mengeluarkan pedoman kebijakan nasional untuk meningkatkan dukungan keuangan bagi industri-industri budaya nasional di Tiongkok yang melibatkan inovasi budaya, produksi film, publikasi, iklan, hiburan, pameran, digital dan animasi. Saat ini RRT merupakan negara yang kaya akan warisan budaya dengan 29 kategori warisan budaya yang termasuk dalam daftar ICH UNESCO. Industri pariwisata RRT mengalami pertumbuhan yang fenomenal, termasuk *outbound tourism*.

7. Jumlah wisatawan Tiongkok yang berkunjung ke luar negeri (*outbound tourist*) tahun 2013 diperkirakan mencapai 97 juta (2011: 70 juta, 2010: 54 juta, 2009: 47 juta). Dengan memperhatikan pertumbuhan ekonomi dan perkembangan pasar wisata RRT saat ini, UNWTO (World Tourism Organization) memprediksi RRT akan menjadi sumber turis internasional terbesar di dunia pada tahun 2020. Sedangkan CNTA sendiri optimis bahwa jumlah *outbound tourist* Tiongkok akan mencapai 100 juta pada tahun 2015. Pengeluaran wisatawan Tiongkok tahun 2012 diluar negeri diperkirakan mencapai US\$ 102 miliar, menjadikannya sebagai salah satu *'the biggest spenders'*. Tujuan wisata yang banyak dikunjungi wisatawan Tiongkok adalah 10 negara ASEAN, Australia dan Taiwan.
8. Internet yang penggunaanya terus membengkak menjadi salah satu sorotan Pemerintah RRT. Pasca kasus kerusuhan Xinjiang, situs-situs yang berpotensi mengganggu keamanan dan stabilitas nasional RRT, seperti *Facebook*, *Twitter*, dan blog diblokir. Media terus dihimbau untuk meningkatkan pelaporan tentang isu-isu yang berkaitan dengan rencana pembangunan di Tiongkok selama lima tahun ke depan dan mempromosikan pengembangan ilmu pengetahuan dan transformasi pola pertumbuhan ekonomi bangsa.
9. Pemerintah RRT juga semakin agresif membangun kerajaan media massa yang berorientasi pasar dan mendorong perusahaan penerbit berinvestasi ke luar negeri. Khusus untuk investasi ke luar negeri, dimaksudkan agar informasi mengenai RRT dapat lebih berimbang dan positif dibandingkan saat ini yang banyak bersumber dari media barat.

ISU REGIONAL DAN GLOBAL

1. RRT menyadari tantangan realisasi *Chinese Dream* akan menambah dinamika kawasan yang semakin kompleks. Untuk itu, Tiongkok berkomitmen untuk terus berperan secara aktif dan konstruktif dalam mendorong penciptaan tatanan dunia yang berdasarkan prinsip perdamaian dan kemakmuran bersama. Dengan demikian Tiongkok akan semakin aktif memanfaatkan mekanisme kerjasama regional yaitu APEC, G20, BRICs, ASEAN-China Free Trade Zone, ASEAN Plus Three dan East Asia Summit.
2. Sebagai mitra komprehensif strategis, Indonesia terus mengikuti perkembangan ekonomi dan politik dalam negeri Tiongkok yang mempengaruhi kebijakan Tiongkok baik secara bilateral maupun regional. "Kebangkitan" Tiongkok (*peaceful development*) yang lebih sering diterima sebagai sikap asertif Tiongkok harus dihadapi dengan mengedepankan *trust* dan pemahaman antar budaya dalam mengelola potensi konflik dan ancaman menjadi peluang kerjasama.
(Catatan: Tiongkok dengan tegas menyatakan akan senantiasa berpegang pada tatanan dunia pasca kemenangan di Perang Dunia ke II sebagai panduan penjelasan sejarah atas berbagai sengketa klaim wilayah di Laut China Selatan/Timur dan ketegangan di Semenanjung Korea)

TINJAUAN UMUM HUBUNGAN BILATERAL RI-RRT

Deklarasi Bersama Kemitraan Strategis (Strategic Partnershhip) oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono dan Presiden Hu Jintao yang ditandatangani di Jakarta pada April 2005 menjadi titik pijak perkembangan pesat hubungan kedua negara.

Hubungan kemitraan ini semakin diperkokoh dengan ditandatanganinya *Plan of Action* Kemitraan Strategis 2010-2015; *Joint Communiqué* Presiden RI-PM RRT April 2011 di Jakarta; dan *Joint Statement* Presiden RI-Presiden RRT di Beijing Maret 2012.

Pada kunjungan Presiden RRT, Xi Jinping ke Indonesia tanggal 2 – 3 Oktober 2013, terdapat beberapa raihan yang dihasilkan antara lain, mencakup peningkatan Kemitraan Strategis RI - RRT menjadi Kemitraan Strategis Komprehensif (Comprehensive Strategic Partnership) yang tertuang dalam dokumen *Future Direction of Indonesia-China Comprehensive Strategic Partnership*; penguatan kerjasama ekonomi dan pembangunan dengan ditandatanganinya program pembangunan ekonomi dalam 5 tahun mendatang, pembangunan kawasan industri terpadu, kerja sama pariwisata, kerja sama perikanan dan kerja sama keuangan (*bilateral swap arrangement*); serta kerja sama riset dan teknologi di bidang ruang angkasa, meteorologi dan iklim.

A. KERJA SAMA BILATERAL POLITIK

Saling Kunjung

1. Utusan khusus Tiongkok, Madam Yan Junqi, *vice chairwoman of the National People's Congress of China*, hadir dalam pelantikan Presiden RI terpilih, Joko Widodo, pada 20 Oktober 2014.
2. Wakil Ketua CPPCC sekaligus Menteri Hubungan Luar Negeri PKT, Y.M. Wang Jiarui, pada tanggal 16 September 2014, melakukan kunjungan kehormatan dengan Presiden RI, Susilo Bambang Yudhoyono. Sehari sebelumnya (15/09), Y.M. Wang Jiarui telah melakukan kunjungan kehormatan kepada Presiden dan Wakil Presiden RI terpilih, Bapak Joko Widodo dan Bapak Jusuf Kalla, serta kunjungan dengan Ketua PDI-P, Ibu Megawati Soekarnoputri, secara terpisah.
3. Presiden RRT, Y.M Xi Jinping, telah melakukan kunjungan kenegaraan ke Indonesia tanggal 2-3 Oktober 2013. Kunjungan ini adalah Kunjungan Kenegaraan yang pertama ke negara Asia Tenggara. Setelah Indonesia, Presiden RRT melanjutkan lawatan kenegaraan ke Malaysia tanggal 4-5 Oktober 2013 dan kemudian kembali berkunjung ke Indonesia untuk menghadiri *APEC Summit* di Bali tanggal 7-8 Oktober 2013. Presiden RRT melakukan kunjungan kehormatan kepada Ketua DPR RI, Ketua MPR RI dan menerima kunjungan kehormatan Wakil Presiden RI. Presiden RRT juga menyampaikan pidato di DPR RI dan menghadiri *business luncheon*, bersama dengan Presiden RI (catatan: telah ditandatangani perjanjian bisnis senilai US\$ 20 milyar).
4. Pada tanggal 22-24 Maret 2012, Presiden Republik Indonesia telah mengadakan Kunjungan Kenegaraan ke RRT. Dalam kunjungan tersebut Presiden RI telah bertemu dengan Presiden Hu Jintao, Wu Bangguo, dan PM Wen Jiabao. Dalam setiap pertemuan tersebut, telah dibahas berbagai kemajuan dalam hubungan bilateral RI-RRT, utamanya yang terkait dengan implementasi kemitraan strategis diantara kedua negara.

Mekanisme Dialog Bilateral

1. Saat ini mekanisme dialog bilateral tertinggi di antara kedua negara adalah antara **forum dialog bilateral antara Menko Polhukam RI dengan State Councilor RRT**. Pertemuan keempat tingkat Menko Polhukam RI/State Councilor RRT telah diselenggarakan tanggal 19 September 2013 di Jakarta. Forum tersebut dipandang penting dalam mengkoordinasikan berbagai kerja sama politik-hukum-keamanan dan berkontribusi dalam memajukan kemitraan strategis kedua negara.
(Catatan: Pertemuan kelima tingkat Menko Polhukam RI/State Councilor RRT yang sedianya diselenggarakan pada tahun 2014 di RRT masih belum dapat terlaksana)
2. Seiring dengan peningkatan kerja sama bilateral di bidang ekonomi, keuangan dan pembangunan, Indonesia memandang perlu untuk membentuk forum dialog bilateral tingkat Menteri Koordinator Perekonomian RI/Wakil PM RRT bidang perekonomian.
(Catatan: Forum dialog tingkat Menko Perekonomian RI/Wakil PM RRT bidang Perekonomian masih belum dapat terlaksana hingga akhir tahun 2014)
3. **Pertemuan antar Menlu kedua negara berlangsung intensif**, baik di sela-sela forum regional dan internasional maupun juga melalui jalur "hotline" teleconference yang terakhir kali dilaksanakan oleh kedua Menlu pada tanggal 1 Maret 2013 yang lalu.
(Catatan: Menlu Wang Yi diindikasikan akan berkunjung ke Indonesia untuk bertemu dengan Presiden Joko Widodo dan juga Menlu RI yang baru)
4. Forum *Joint Commission for Bilateral Cooperation (JCBC) RI-RRT* yang merupakan wahana bagi kedua Menlu untuk secara lebih komprehensif, fokus dan terperinci membahas hubungan dan kerja sama kedua negara telah dilaksanakan 2 (dua) kali. Pertemuan terakhir adalah pada bulan Agustus 2012.
(Catatan: Pertemuan ke-3 JCBC yang sedianya diselenggarakan pada tahun 2014 di RRT masih belum dapat terlaksana)
5. Pada tingkat SOM dan *working level*, forum dialog bilateral diantara Kemlu kedua negara juga telah terselenggara secara baik. JCBC tingkat SOM terakhir dilakukan di Beijing pada Maret 2011, sedangkan *working level*, telah terselenggara *working level focus group discussion* di antara Kemlu kedua negara di Yogyakarta tanggal 10 -11 Februari 2012 dalam rangka implementasi *MoU on Joint Activities* yang ditandatangani oleh Menlu kedua negara di Jakarta pada April 2011.
6. Kedua negara juga secara berkelanjutan terus menyelenggarakan **pertemuan Consular Consultation** yang merupakan wahana konsultasi kekonsuleran RI-RRT. Pertemuan ini diselenggarakan dengan tujuan untuk membahas masalah-masalah teknis dari aspek kekonsuleran kedua negara. Pertemuan *6th Indonesia-China Consular Consultation* telah diselenggarakan di Surabaya pada tanggal 15-17 Oktober 2012. Sementara Pertemuan *7th Indonesia - China Consular Consultation* diselenggarakan di Beijing pada tanggal 27 November 2013.
7. Selain mekanisme bilateral di atas, RI - RRT juga memiliki **mekanisme bilateral tingkat Menteri Perdagangan, Pertahanan dan Teknologi**.
(Catatan: Perlu didorong revitalisasi Komisi Bersama bidang pertanian, bidang pendidikan dan pariwisata)

Kerja Sama Saling Dukung

1. RRT meminta dukungan Indonesia atas rencana pencalonan kembali RRT sebagai anggota UNESCO *Executive Board* (2013 – 2017) yang pemilihannya akan dilakukan pada 37th *Session of General Conference* bulan November 2013.
2. RRT meminta dukungan Indonesia atas rencana pencalonan Mr. Zhao Haoulin (Wakil Sekretaris Jenderal International Telecommunication Union (ITU) untuk periode 2015 – 2018 serta pencalonan RRT sebagai Anggota Dewan ITU yang pemilihannya akan dilaksanakan dalam *Plenipotentiary Conference* di Busan, Republik Korea pada tanggal 20 Oktober – 7 November 2014.
3. RRT meminta dukungan Indonesia atas rencana pencalonan kembali Mr. Shun Chi Ming, Direktur Hongkong Observatory sebagai Presiden *WMO Commission for Aeronautical Meteorology (CAeM)* yang pemilihannya akan dilaksanakan pada Sidang ke-15 CAeM di Kota Montreal, Kanada pada tanggal 15 – 16 Juli 2014.

B. HUBUNGAN KERJA SAMA EKONOMI DAN PERDAGANGAN

Kerjasama Perdagangan dan Investasi

1. Dua aspek utama dalam hubungan ekonomi RI-RRT: (a) upaya Pemri mendorong investasi RRT pada proyek MP3EI di Indonesia, dan (b) upaya kedua negara mengelola isu ketidakseimbangan neraca perdagangan.
(Catatan: Dalam kunjungan Menko Perekonomian ke RRT pada bulan Juni 2011 telah disepakati pembentukan gugus kerja (*working group*) MP3EI)
 2. Di bidang perdagangan, menurut data Kementerian Perdagangan RI, nilai perdagangan RI – RRT tahun 2013 mencapai US\$ 52,45 milyar, sementara pada tahun 2012 perdagangan kedua negara senilai US\$ 49,15 milyar. Defisit perdagangan RI terhadap RRT masih tinggi, yakni sebesar US\$ 7,24 milyar, namun turun dari tahun 2012 yang senilai US\$ 7,73 milyar.
(Catatan: Volume perdagangan pada tahun 2012 menurut data RRT adalah sebesar US\$ 66,23 Milyar)
 3. Masalah perbedaan data perdagangan kedua negara cukup mencolok dan perlu mendapatkan perhatian khusus kedua negara. Hal ini penting mengingat Pemimpin kedua negara pada tanggal 29 April 2011 telah menetapkan target nilai perdagangan sebesar US\$ 80 milyar pada tahun 2015.
(Catatan: Mengingat data perdagangan RRT selama ini selalu melampaui data perdagangan RI, dikhawatirkan RRT akan memproklamkan pencapaian target perdagangan jauh lebih awal dibanding RI. Hal ini tentunya akan merugikan RI)
 4. Di bidang investasi, berdasarkan informasi dari Kemlu RRT, nilai investasi RI di RRT hingga tahun 2011 secara akumulatif telah mencapai US\$ 2 milyar, sedangkan investasi RRT di RI secara akumulatif baru mencapai US\$ 1,2 milyar. Sementara, pada tahun 2012 nilai aktualisasi investasi RRT sebesar US\$ 231,12 juta dengan 259 proyek.
-

5. Dalam menyikapi beberapa masalah di atas, dalam berbagai kesempatan pertemuan bilateral, Pemri selalu meminta RRT untuk lebih mengintensifkan upayanya dalam mewujudkan komitmennya dalam membantu mengurangi dampak besarnya defisit perdagangan RI terhadap RRT.
6. Pada kunjungan Presiden RRT ke Jakarta bulan Oktober 2013, kedua negara menyepakati **Five-Year Development Program for Trade and Economic Cooperation** sebagai tindak lanjut dari komitmen kedua negara untuk penguatan kerja sama di bidang ekonomi.
(Catatan: kedua belah pihak telah sepakat untuk melakukan kerjasama di sektor pertanian, perikanan, energi, pertambangan, infrastruktur transportasi dan pekerjaan umum, komunikasi, manufaktur, industri metalurgi, jasa dan pengembangan kawasan ekonomi yang terdapat dalam MP3EI)
7. Memperhatikan dinamika kerja sama ekonomi RI dan RRT, pihak RI juga telah menyampaikan harapannya agar dapat dibentuk *strategic dialog* antara Menko Perekonomian RI dengan Wakil PM RRT namun hingga kini belum mendapatkan tanggapan resmi dari pihak RRT.
(Catatan: Seiring dengan peningkatan kerja sama ekonomi dan pembangunan RRT, kompleksitas dan masalah di bidang kerja sama ini juga meningkat. Tidak sedikit dari komitmen kerja sama dan bantuan RRT sulit direalisasikan oleh Pemerintah RRT karena faktor keterbatasan wewenang dan perlunya koordinasi Kementerian Perdagangan RRT dengan instansi RRT lain terkait. Forum Konsultasi Bersama tingkat Menko Perekonomian dan Wakil PM diharapkan dapat mempercepat proses pengambilan keputusan di pihak RRT. Saat ini RRT memiliki forum serupa dengan India, Jepang, Korea Selatan dan AS)

Kerja Sama Kelautan dan Perikanan

1. Pada tahun 2013, kedua negara telah menandatangani MoU Kerja Sama Perikanan RI-RRT dan memperkuat kerja sama bilateral di sektor kelautan dan perikanan kedua negara.
2. Pada 29 April 2011, kedua negara meningkatkan kerja sama maritim dengan membentuk *Maritime Cooperation Committee* (MCC) dan RRT telah menyediakan dana awal RMB 1 milyar untuk MCC. Pertemuan pertama MCC telah diselenggarakan di Beijing, RRT pada tanggal 5-6 Desember 2012 yang dihadiri oleh Wamenlu kedua negara.
3. Kedua belah pihak berkomitmen untuk memperkuat kerjasama dalam *safety of navigation, marine environment, maritime security, navy to navy cooperation, ship building, maritime capacity building and fishery* dan memperkuat koordinasi dan kerjasama termasuk dalam *International Maritime Organization*.
4. Dengan visi dari Pemerintah RI untuk menjadi Poros Maritim Dunia dan juga rencana Pemerintah RRT untuk membangun Jalur Sutra Laut (*Maritime Silk Road*) diharapkan kerja sama di bidang kelautan akan dapat lebih ditingkatkan, khususnya dalam merealisasikan *inter-maritime connectivity* di kawasan.

Kerja Sama di Bidang Perhubungan

1. Pada tanggal 26 -28 Februari 2014, Menteri Negara BUMN Dahlan Iskan didampingi delegasi PT. Pelabuhan Indonesia II telah melakukan kunjungan kerja ke Beijing guna melakukan peninjauan peluang kerja sama pembangunan proyek terminal 2 dan 3 New Priok tahap pertama. Menteri BUMN RI telah melakukan pertemuan terpisah dengan Wakil Menteri Transportasi RRT Weng Mengyong dan wakil dari 3 BUMN kepelabuhan di Tiongkok yaitu China Merchants, China Shipping Line dan China Ocean Shipping (group) Company (COSCO).
(Catatan: Hasil kunjungan positif, terlihat dengan dukungan yang diberikan terhadap rencana pengembangan proyek pembangunan pelabuhan New Priok)
2. Di bidang kerja sama perhubungan udara, di tahun 2013, PT. Sriwijaya Air telah ditunjuk sebagai *designated airlines* untuk melakukan penerbangan ke/dari RRT. Penunjukan tersebut didasarkan atas Air Transport Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republic of China, khususnya terkait *Article III* mengenai *operating authorization*.

C. KERJA SAMA SOSIAL BUDAYA

Kerja Sama Pendidikan

1. Memorandum kesepahaman tentang kerja sama pendidikan RI-RRT telah ditandatangani pada 3 Agustus 2010. Di samping itu juga kesepakatan mengenai pengajaran bahasa Mandarin dan pendirian Pusat Bahasa Mandarin di Indonesia telah ditandatangani antara 6 universitas di Indonesia dengan 6 universitas di RRT.
(Catatan: perlu terus dijajaki pendirian Pusat Studi Indonesia di berbagai perguruan tinggi atau Rumah Indonesia di Tiongkok guna memaksimalkan perluasan jaringan "Friends of Indonesia" sebagai duta diplomasi non-negara)
2. Indonesia secara rutin memberikan beasiswa melalui skema program Darmasiswa, beasiswa Seni Budaya Indonesia (BSBI) dan Kemitraan Negara Berkembang (KNB) untuk program S1/S2.
(Catatan: Jumlah beasiswa yang secara resmi diberikan oleh Pemerintah RRT selama ini kepada Indonesia utamanya hanya untuk program studi bahasa Mandarin *non-degree*. Hal ini dirasakan sangat tidak memadai dari segi jumlah maupun pilihan studi)
3. PM RRT pada pertemuan bilateral dengan Presiden RI di Jakarta April 2011 telah menyampaikan komitmen Pemerintah RRT untuk memberikan beasiswa kepada 1000 pelajar di negara-negara ASEAN dalam kurun waktu 5 (lima) tahun. Menurut data dari atase Pendidikan KBRI Beijing, Hingga bulan November 2012 jumlah mahasiswa Indonesia penerima beasiswa dari pemerintah Tiongkok melalui beasiswa CSC (*china scholarship council*) sebanyak 81 pelajar.
(Catatan: Mengingat minat pelajar Indonesia untuk melanjutkan studi di RRT semakin meningkat, promosi program CSC ini perlu lebih digalakkan)
4. Berdasarkan data dari *Department of International Cooperation and Exchanges Division of Asian and African Affairs, Ministry of Education (MOE)*, RRT, mahasiswa Indonesia yang belajar di RRT

berjumlah 4380 orang per Januari 2013. Para mahasiswa tersebut tersebar di 218 universitas di 28 provinsi dan kota di RRT.

5. Sedangkan jumlah siswa Indonesia yang belajar di Sekolah Menengah Umum, Sekolah Menengah Kejuruan dan kursus bahasa Mandarin (*short program*) berjumlah 5159 orang.

Kerja Sama Pariwisata dan Budaya

1. Di bidang pariwisata, jumlah wisatawan RRT ke Indonesia terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2013, jumlah wisatawan RRT adalah sebanyak 747.921 dan merupakan contributor ke-4 terbesar wisatawan asing ke Indonesia.
(Catatan: Kedua negara menetapkan target untuk meningkatkan jumlah kunjungan menjadi sebesar 2 juta wisatawan pada tahun 2015)
2. Beberapa upaya yang telah dilakukan untuk meningkatkan *cross cultural understanding*, diantaranya adalah:
 - a. Penyelenggaraan pertunjukan *Quanzhou Marionette Troupe* pada tanggal 24-25 Maret 2013 di Jakarta.
 - b. Pendirian dan peresmian *House of Indonesia* di Nanning, pembangunan *City of Indonesia* di kota Guiping, serta rencana pembukaan *Indonesia Cultural Center* di Beijing dan Hangzhou
 - c. Promosi *Trade, Tourism, Investment (TTI)* di Urumqi, Prov. Xinjiang, RRT oleh KBRI Beijing bekerja sama dengan KJRI Shanghai, Guangzhou dan Hong Kong serta BUMN RI seperti Garuda Indonesia dan BNI pada tanggal 4 Juni 2013.
(Catatan: Pada tahun 2013 perwakilan di RRT telah melaksanakan 6 (enam) kegiatan TTI yaitu di Xi'an, Urumqi, Wuxi, Guangzhou, Dalian, dan Hong Kong.
 - d. Penyelenggaraan Malam Kebudayaan Indonesia (MKI) 2014 dengan tema adat Sunda dengan judul "Hajat Manten Kabayan Iteung" oleh Himpunan Mahasiswa Indonesia di Guangxi Normal University (HIMIGNU) dan KJRI Guangzhou.
 - e. Rangkaian *road show* "Promosi Wonderful Indonesia" (PWI) oleh KJRI Shanghai di 6 (enam) kota di wilayah kerja.
 - f. Kunjungan kerja Menteri Parekraf, Mari Elka Pangestu, ke Guangzhou dalam rangka pembukaan *China (Guangdong) International Tourism Industry Expo (CITIE) 2014* pada tanggal 29 Agustus 2014.
(Catatan: Dalam pertemuan bilateral dengan Gubernur Guangdong, disepakati untuk mewujudkan fasilitasi perjalanan wisatawan yang cepat dan aman (*fast and secure travel*) untuk meningkatkan arus wisatawan antar kedua negara)
3. Menghadapi diplomasi RRT yang memanfaatkan ikatan budaya masyarakat diaspora keturunan Tionghoa di seluruh dunia, Indonesia kiranya perlu secara khusus menaruh perhatian pada pembinaan WNI keturunan Tionghoa dalam memajukan diplomasi ekonomi Indonesia terhadap RRT.

Kerja Sama di Bidang Kesehatan

1. Penguatan kerja sama saling tukar tenaga medis dan mengembangkan teknologi kesehatan berbasis sumber daya alam. Sementara itu, Pemerintah Daerah Sumatera Selatan dan *State*

Administration of Traditional Chinese Medicine (SATCM) juga sepakat bekerja sama dalam pengembangan pengobatan tradisional, termasuk pembangunan laboratorium TCM di Sumatera Selatan.

(Catatan: Tenaga medis dan pelajar dari Indonesia yang belajar kedokteran di RRT terus meningkat setiap tahun)

2. Kerja sama kesehatan juga direalisasikan melalui bantuan RRT senilai RMB 20 juta untuk penanggulangan flu burung di Indonesia, bantuan tenaga medis, alat-alat kesehatan, dan obat-obatan penanggulangan bencana, gempa bumi, dan letusan gunung berapi.

Rencana Kerja Sama Pertukaran Satwa Komodo – Panda

1. Taman Safari Indonesia (TSI) dan *Chinese Association of Zoological Gardens (CAZG)* merupakan dua lembaga yang ditunjuk oleh Kementerian Kehutanan RI dan *State Forestry Administration China (SFAC)* untuk melakukan komunikasi langsung dalam rangka mempersiapkan proses implementasi kerja sama pertukaran Komodo dan Panda antara Indonesia-Tiongkok.
2. Saat ini kerja sama pertukaran Komodo dan Panda berjalan stagnan, dikarenakan ada klausul dari Pemerintah RRT yang menyatakan bahwa pihak Indonesia harus menyediakan US\$ 1 juta per tahun untuk 'giant panda conservation fund' serta konsekuensi biaya lainnya dari pendataan dan keberadaan panda di lembaga konservasi Indonesia.
(Catatan: Rencana pertukaran komodo dan panda ini merupakan prakarsa kedua pemimpin negara untuk kepentingan konservasi Ex-Situ yang dilaksanakan melalui mekanisme tukar menukar satwa)
3. Penggunaan istilah tukar menukar satwa atau *animal exchange* terdokumentasi pada:
 - a) Pertemuan Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono dengan PM RRT Wen Jiabao pada saat kunjungan kenegaraan Presiden RI ke Tiongkok, 22-24 Maret 2012;
 - b) Pertemuan Wakil Presiden RI Boediono dengan Wakil Perdana Menteri RRT Hui Liangyu di Jakarta, 10 April 2012;
 - c) *Joint Press Statement Indonesian Foreign Minister H.E. DR. Marty Natalegawa and Chinese Foreign Minister H.E. Mr. Yang Jiechi, the 2nd Joint Commission for Bilateral Cooperation, Jakarta, 10 August 2012;*
 - d) Pertemuan Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono dengan Presiden RRT Hu Jintao di sela-sela *APEC Economic Leaders' Meeting (AELM)*, Vladivostok – September 2012;

Kerja Sama Pertukaran Pemuda

1. Pada tahun 2012, telah terjalin program pertukaran 120 pemuda-pemudi Indonesia dan Tiongkok yang merupakan buah kerjasama antara Kementerian Pemuda dan Olahraga RI dan All-China Youth Federation.

Kerja Sama Sister Province/City

1. Sampai saat ini, terdapat 9 (sembilan) kerja sama *sister province* yang telah terjalin antara Pemerintah Provinsi di Indonesia dengan Tiongkok. Sedangkan untuk kerja sama *sister city* terdapat 22 (dua puluh dua) Pemerintah Daerah setingkat Kota/Kabupaten. Daftar kerja sama *sister province/city* dimaksud dapat dilihat pada tabel berikut :

Daftar Sister Province Indonesia-RRT

No.	Nama provinsi di Indonesia	Nama Provinsi di Tiongkok	Dimulainya kerja sama
1	Provinsi Jawa Tengah	Provinsi Fujian	24 Desember 2001
2	Provinsi Sumatra Utara	Provinsi Guangdong	27 Februari 2002
3	Provinsi Jawa Timur	Provinsi Shanghai	21 Oktober 2002
4	Provinsi Bali	Provinsi Yunnan	25 September 2003
5	Provinsi Jawa Barat	Provinsi Heilongjiang	23 Maret 2010
6	Provinsi Banten	Provinsi Zhejiang	20 Agustus 2010
7	Provinsi NTB	Provinsi Hunan	-
8	Provinsi Papua	Provinsi otonomi Guangxi	-
9	Provinsi Maluku	Provinsi Henan	-

Daftar Sister City Indonesia-Tiongkok

No.	Nama provinsi di Indonesia	Nama Provinsi di Tiongkok	Dimulainya kerja sama
1	Jakarta	Beijing	4 Agustus 2002
2	Jakarta	Shanghai	2013
3	Banjarmasin	Chongqing	
4	Batam	Shenzhen	
5	Pekanbaru	Beijing	
6	Yogyakarta	Hefei	
7	Surabaya	Fuzhou	18 Juli 2009
8	Surabaya	Beijing	
9	Surabaya	Kunming	
10	Surabaya	Guangzhou	26 Juli 2005
11	Surabaya	Xiamen	24 Februari 2006
12	Bandung	Liuzhou	15 Oktober 2004
13	Bandung	Yingkuo	21 September 2006
14	Bandung	Shenzhen	
15	Bogor	Nanning	
16	Bogor	Shenzhen	2005
17	Medan	Tianjin	
18	Medan	Chengdu	20 Desember 2001
19	Kupang	Zhuhai	

20	Palembang	Zhangzhou	15 April 2002
21	Semarang	Beihai (Guangxi)	
22	Deli Serdang	Shanwei	30 Juli 2009
23	Kabupaten Karo	Kunming	11 Juli 2008

Daftar Sister Province/City Indonesia-Tiongkok dalam pembahasan

No.	Nama provinsi di Indonesia	Nama Provinsi di Tiongkok
1	Denpasar	Guilin
2	Denpasar	Haikou
3	Jakarta Barat	Nanning
4	Payakumbuh	Nantong
5	Wonogiri	Wuming
6	Sragen	Dongguan
7	Provinsi Kalimantan Timur	Provinsi Fujian
8	Provinsi Bali	Provinsi Hainan
9	Provinsi DI Yogyakarta	Provinsi Henan

2. Telah terdapat *East Java Exchange Center* di kota Tianjin, RRT sejak 12 September 2014. Kantor ini dimaksudkan untuk dapat membantu mempromosikan potensi dan kerjasama lebih lanjut antar kedua daerah, dengan adanya restoran Jawa Timur, *display* produk-produk Jawa Timur, tempat sebagian pengusaha Jawa Timur untuk melakukan penetrasi pasar di RRT melalui Tianjin, serta menjadi pusat informasi dan promosi dagang, turisme dan investasi.

(Catatan: Hingga saat ini, Jawa Timur telah melakukan kerjasama dengan 5 provinsi atau kota setingkat provinsi yakni Shanghai, Guanxi, Shandong, Zhejiang dan Tianjin)

04-12-14;15:20 Shanghai-La

= 1 / 1

**Name list of the National People's Congress Delegation of
The People's Republic of China**

1. Ms. FU Ying Member of the National People's Congress (NPC)
Standing Committee, Chairwoman of
the NPC Foreign Affairs Committee
2. Mr. CHONG Quan Member of the NPC Foreign Affairs Committee
(Former Deputy International Trade Representative of
China, Vice Ministerial Level)
3. Ms. FANG Hong Vice Director-General, the Office of the
NPC Foreign Affairs Committee
4. Mr. LIU Bing Vice Director, the Office of the
NPC Foreign Affairs Committee
5. Ms. CHEN Fangfang Interpreter, International Communication Office of the
NPC Foreign Affairs Committee

Scholarship
Program
- di percepat

POINTERS

DISKUSI KOMISI I DPR RI DENGAN DELEGASI PARLEMEN TIONGKOK

4 DESEMBER 2014 pk. 16.30

1. Kerja sama bilateral Indonesia – Tiongkok

- Hubungan diplomatik RI-RRC dimulai pada 13 April 1950, dibekukan pada 30 Oktober 1967 setelah G 30 S PKI, kemudian dibuka kembali dengan ditandatanganinya MOU on the Resumption of Diplomatic Relations RI-RRC di Jakarta, pada tanggal 8 Agustus 1990. Sejak dibukanya kembali hubungan diplomatik, kunjungan kenegaraan Presiden kedua negara telah beberapa kali terjadi.
- Deklarasi Kemitraan Strategis (*Strategic Partnership*) kedua negara disepakati pada 25 April 2005 di Jakarta, saat Presiden Hu Jintao berkunjung ke Indonesia dalam rangka peringatan 50 tahun KAA di Bandung. Kemitraan strategis ini mencakup kerjasama di bidang politik, keamanan, pembangunan, ekonomi, sosial budaya serta bidang lainnya. Kedua negara telah menyepakati untuk membentuk "*Plan of Action (PoA)*" sebagai acuan dan *road map* dalam mengimplementasikan hubungan bilateral kedua negara secara konkrit. Sebagai mitra strategis yang komprehensif kedua negara bersepakat untuk meningkatkan cakupan kerjasama dan kemitraan seluas-luasnya di berbagai bidang. Baik itu kerjasama bilateral maupun kerjasama pada tingkat kawasan maupun tingkat dunia.
- Bulan Maret 2014 Pemerintahan Presiden SBY secara resmi mengubah penyebutan negara Republik Rakyat Cina menjadi Republik Rakyat Tiongkok. Perubahan itu ditetapkan dalam Keputusan Presiden No. 12/2014 tentang Pencabulan Surat Edaran Presidium Kabinet Ampera No. 6/1967. Pokok SE Presidium Kabinet Ampera yang diterbitkan pada 28 Juni 1967 adalah keputusan pemerintah untuk mengganti kata 'Tionghoa/Tiongkok' menjadi kata 'Cina'. Dalam Keppres No. 12/2014, Presiden menyatakan perubahan istilah 'Tionghoa' menjadi 'Cina' telah menimbulkan dampak diskriminatif dalam hubungan sosial WNI beretnis Tionghoa. Penggunaan kata 'Cina' juga dinilai bertentangan dengan semangat konstitusi. Pendiri bangsa Indonesia terbukti memilih penggunaan istilah 'Tionghoa' di dalam penjelasan Pasal 26 UUD 1945. Pertimbangan tersebut menjadi dasar

Presiden untuk mencabut dan menyatakan tidak berlaku SE Presidium Kabinet Ampera No. 6/1967. Kepala Negara menetapkan penggunaan istilah orang/komunitas 'Tionghoa' untuk menggantikan sebutan 'Cina' dalam semua kegiatan penyelenggaraan pemerintahan. Selain itu, pemerintah menetapkan perubahan penyebutan negara Republik Rakyat China menjadi Republik Rakyat Tiongkok.

- Tiongkok menyadari pentingnya posisi Indonesia bagi pertumbuhan ekonomi dan kepentingan politik kedua negara. Pemerintah Tiongkok juga menyampaikan apresiasi kepada DPR yang telah memberi bantuan signifikan atas terjalinnya hubungan baik kedua negara ini.
- Tiongkok diharapkan dapat mendukung rencana Indonesia menjadi negara anggota tidak tetap DK PBB periode 2019 - 2020.
- Masalah Tionghoa dan Cina perantauan di Indonesia masih sensitif dalam hubungan bilateral kedua negara karena berbagai alasan. Pemerintah Tiongkok menyatakan keprihatinannya atas kekerasan terhadap keturunan Tiongkok pada peristiwa Mei 1998 dan meminta pemerintah Indonesia untuk melakukan penyelidikan menyeluruh atas insiden tersebut dan mengambil langkah-langkah efektif untuk melindungi hak-hak dan kepentingan etnis Tiongkok yang sah di Indonesia.

2. Ekspektasi Indonesia Terhadap Hubungan Bilateral RI – Tiongkok

Kerjasama Maritim Pada kunjungan Menlu Tiongkok pada 3 November 2014 di Kemenlu, Tiongkok menawarkan pembangunan jalur sutera maritim di abad ke-21 kepada pemerintah Indonesia. Tawaran ini sebagai wujud partisipasi Tiongkok dalam pembangunan Indonesia sesuai kebijakan pemerintah Indonesia. Jalur sutera maritim merupakan keinginan pihak Tiongkok untuk membangun kerjasama yang saling menguntungkan dengan negara-negara di Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Salah satu bidang utama kerjasama dalam kerangka Jalur Sutera Maritim adalah infrastruktur. Pemerintah Tiongkok memaparkan sejatinya Jalur Sutera Maritim sudah menjadi bagian penting dari perdagangan antara Tiongkok dan ASEAN serta negara lainnya. Jalur itu meliputi perjalanan darat panjang dari Xi'an hingga Konstantinopel, melintasi Gurun Taklamakan dan daratan Eurasia.

Indonesia menyambut keinginan tersebut sepanjang hal itu dapat menjadi dorongan untuk mempercepat pembangunan dan visi Indonesia sebagai Negara Maritim. Pemerintahan Presiden Joko Widodo berkeinginan kerja sama kedua negara dapat membantu mempercepat pembangunan nasional. Kerja sama yang akan dikembangkan adalah kerja sama produktif, berkualitas, seimbang dan sejajar, dan saling menguntungkan.

Kemitraan Strategis

Tiongkok merupakan salah satu negara mitra strategis Indonesia. Postur Tiongkok di kancah politik internasional dan ekonomi dunia yang terus meningkat dengan indikator ekonomi terbesar kedua dunia (GDP 2011 US\$ 7,3 trilyun), negara berpenduduk terbesar (1,33 milyar jiwa), cadangan devisa terbesar (US\$ 3,3 trilyun), peningkatan kemampuan militer setiap tahun, dan posisi Tiongkok sebagai anggota tetap Dewan Keamanan PBB, merupakan faktor pertimbangan yang mendorong Indonesia membangun kemitraan strategis dengan Tiongkok.

- Deklarasi Kemitraan Strategis RI – RRT ditandatangani oleh kedua Kepala Negara pada 25 April 2005 dengan prioritas kerjasama di bidang ekonomi dan pembangunan, ketahanan pangan dan energi, kerjasama maritim, kerjasama pertahanan, dan *people to people*.
- Kemitraan Strategis diperkuat pada tahun 2013 dengan kesepakatan kedua Kepala Negara untuk meningkatkan kerjasama bilateral menjadi Kemitraan Strategis Komprehensif.

Kerjasama di bidang Pertahanan

- Dalam kunjungan Menhan RI ke Beijing, September 2014, Menteri Pertahanan RRT menyatakan kesiapannya untuk mendukung modernisasi TNI, baik personel melalui kerjasama pendidikan dan pelatihan, maupun sistem pertahanan melalui kerjasama industri pertahanan.
- Sebagai bagian dari kerjasama di bidang pertahanan, angkatan bersenjata kedua negara telah beberapa kali melakukan latihan bersama. Latihan bersama antara Kopassus TNI AD dengan Pasukan Khusus PLA dengan sandi *Sharp Knife* dilaksanakan tahun 2011 di Batujajar, Bandung, dan pada 2012 di Beijing. Latihan bersama tahun 2013 juga melibatkan Satuan Lintas Udara dari Kopaskhas TNI AU dan PLA dilaksanakan di Indonesia.

Tim Hubungan Internasional
P3DI

3

- Kedua negara memiliki kerjasama di bidang pendidikan dan pelatihan militer. Setiap tahun TNI menerima tawaran pendidikan dan latihan militer dari lembaga-lembaga pendidikan di lingkungan PLA (*People's Liberation Army*). Banyak perwira TNI lulusan lembaga pendidikan PLA saat ini telah menduduki jabatan penting di lingkungan Kemhan dan TNI.
- Penerbang-penerbang pesawat Sukhoi TNI AU juga telah melaksanakan *simulator training* di Tiongkok.
- Di samping itu, RI-Tiongkok juga tergabung dalam berbagai latihan bersama yang dilakukan secara multilateral.
- RI-Tiongkok memiliki forum dialog antar Angkatan, yaitu *Navy to navy talks* yang banyak membicarakan *Maritime Security*.

Kerjasama di bidang Industri Pertahanan

Indonesia-Tiongkok juga melakukan kerjasama di bidang industri pertahanan. Salah satu bentuk kerjasama bidang industri pertahanan adalah pengadaan alutsista Kemhan RI dengan pihak State Administration for Science, Technology dan Industry for National Defence (SASTIND). SASTIND adalah badan negara yang membawahi perusahaan industri pertahanan strategis Tiongkok. Beberapa produk industri pertahanan Tiongkok telah digunakan TNI, antara lain Rudal C-802, C-705, Rudal QW-1 dan QW-3. Menurut pihak TNI, rudal produksi Tiongkok cukup baik bagi Indonesia dari segi kualitas, kuantitas, dan harga.

- Saat ini Kemhan RI dan SASTIND sedang membangun kerjasama produksi bersama dan transfer teknologi industri pertahanan. Kemhan dan SASTIND telah menandatangani MoU dan Lol tentang kerjasama industri pertahanan pada 22 Maret 2011. Delegasi Tiongkok—yang terdiri dari SASTIND dan sejumlah industri pertahanan Tiongkok seperti CETC, CSOC, CPMIEC, ALIT, dan NORINCO—telah beberapa kali melakukan kunjungan ke industri-industri strategis Indonesia sebagai peninjauan peluang-peluang kerjasama di bidang industri pertahanan kedua negara.
- Indonesia dan Tiongkok saat ini sedang mengembangkan bersama peluru kendali jarak menengah C-705 yang akan digunakan pada kapal-kapal cepat rudal TNI AL.

3. Posisi dan Sikap Pemerintah Indonesia dalam konflik Laut China Selatan

Tumpang tindih klaim

- Laut Tiongkok Selatan merupakan wilayah laut yang sangat luas, yaitu mencapai 3.5 juta km persegi yang terletak di kawasan Samudera Pasifik, terbentang dari Singapura dan Selat Malaka di barat daya hingga Selat Taiwan di timur laut. Kawasan ini terdiri dari ratusan pulau kecil tak berpenghuni, atol dan karang, yang sebagian besar berada di gugusan Kepulauan Paracel dan Spratly. Selain itu terdapat Pulau Prata, Macclesfield Bank, dan Scarborough Shoal. Wilayah LTS merupakan jalur perdagangan laut dunia yang sangat penting, memiliki kekayaan sumber daya perikanan yang berlimpah, serta diperkirakan mengandung potensi cadangan migas yang sangat besar. Wilayah strategis ini dipersengketakan beberapa negara di sekitarnya, yaitu Tiongkok, Brunei Darussalam, Filipina, Malaysia, dan Vietnam. Taiwan juga memiliki klaim terhadap kawasan ini, tetapi dalam pandangan pemerintah Indonesia, Taiwan merupakan bagian dari Tiongkok.

Upaya Penyelesaian Sengketa

- Berupaya menjaga perdamaian dan stabilitas di kawasan LTS, para Menlu negara-negara anggota ASEAN mengeluarkan *ASEAN Declaration on the South China Sea* yang ditandatangani di Manila, 22 Juli 1992. Deklarasi ini menekankan perlunya penyelesaian sengketa secara damai, dan mendorong dilakukannya eksplorasi kerjasama terkait dengan *safety of maritime navigation and communication*, perlindungan atas lingkungan laut, koordinasi *search and rescue*, upaya memerangi pembajakan di laut dan perampokan bersenjata serta perdagangan gelap obat-obatan.
- Pada tahun 2002, di Phnom Penh, Kamboja, ASEAN bersama Tiongkok mengeluarkan *Declaration on Conduct of the Parties in the South China Sea* (DOC). Deklarasi ini merupakan komitmen dari negara-negara anggota ASEAN dan Tiongkok untuk mematuhi prinsip-prinsip hukum internasional, menghormati kebebasan navigasi di LTS, menyelesaikan sengketa secara damai, dan menahan diri dari tindakan yang dapat meningkatkan eskalasi konflik. DOC menjadi pedoman bertindak bagi negara anggota ASEAN dan Tiongkok dalam

menjaga perdamaian dan stabilitas di wilayah yang menjadi sengketa dengan semangat kerjasama dan saling percaya.

- Hingga saat ini negara-negara ASEAN bersama Tiongkok sedang berupaya menyusun suatu *Code of Conduct in the South China Sea (CoC)* yang akan berfungsi sebagai mekanisme operasional pencegahan konflik dan bertujuan untuk mengatur tata perilaku negara secara efektif.

Posisi Indonesia

- Indonesia berkomitmen untuk menciptakan kawasan LTS yang aman, damai, dan stabil melalui berbagai upaya diplomasi. Indonesia telah berada dalam *confidence building measure* di LTS selama lebih dari 20 tahun dan akan terus menjaga komitmen yang ada. Indonesia mendukung implementasi secara menyeluruh terhadap DoC.
- Pada KTT ASEAN ke 25 di Nay Pyi Taw, Myanmar, November lalu, Pemerintah Indonesia menekankan pentingnya negara-negara di kawasan untuk saling menghormati kedaulatan masing-masing, menyelesaikan masalah dengan cara-cara damai, dan menyerukan semua pihak yang terlibat isu LTS untuk menahan diri, menjalankan DoC, dan mempercepat penyusunan tata cara berperilaku di LTS atau CoC.

4. Isu-isu lain terkait kepentingan bersama

- **Pariwisata.** Perjanjian yang Berkaitan dengan Scheduled Air Transport ditandatangani pada bulan Januari 1991. Air China, China Selatan Airlines dan Garuda Indonesia membuka penerbangan penerbangan langsung antara kedua negara. Komitmen untuk meningkatkan kerjasama pariwisata antara Indonesia dan China diwujudkan dengan ditandatanganinya MoU mengenai kerjasama pariwisata antara Dpbudpar RI dengan China National Tourism Administration (CNTA) di Jakarta tanggal 10 Juli 2000. Pemerintah Tiongkok secara resmi meratifikasi Indonesia sebagai tujuan wisata warga negaranya ke luar negeri. Salah satu tindak lanjut hal tersebut, periode kementerian berikutnya akan memberikan pelatihan bahasa serta budaya Tiongkok kepada siswa-siswa jurusan pariwisata Indonesia yang telah memiliki dasar bahasa Mandarin dengan belajar langsung di Tiongkok.
- **Pemberitaan.** Kementerian Radio, Film dan Televisi China dan Departemen Penerangan Indonesia menandatangani MOU kerjasama informasi pada

*Tim Hubungan Internasional
P3DI*

6

bulan Januari 1992. Xinhua News Agency of China dan Antara Pers Indonesia mendirikan kantor-kantor cabang mereka masing-masing di Jakarta dan Beijing menurut artikel yang relevan dari MOU.

- **Kerjasama Budaya** Bidang budaya merupakan upaya untuk memperkuat hubungan bilateral. Percepatan kerja sama kebudayaan salah satunya membangun rumah budaya yang sifatnya timbal balik atau resiprokal. Proyek negara dan pemerintah Tiongkok dalam mengenalkan kebudayaan Tionghoa melalui bahasa untuk berperan di dunia (Conficius Institute) sudah ada di Indonesia, namun belum terdapat rumah budaya.
- **Kerja sama dalam bidang hukum** antara Republik Indonesia dan Republik Rakyat Tiongkok sudah berjalan dan untuk lebih memperkuat kerja sama tersebut, maka pada tanggal 24 Juli 2000 kedua negara menandatangani Perjanjian antara Republik Indonesia dan Republik Rakyat Tiongkok mengenai Bantuan Hukum Timbal Balik dalam Masalah Pidana (*Treaty Between the Republic of Indonesia and The People's Republic of China on Mutual Legal Assistance in Criminal Matters*). Perjanjian ini diratifikasi menjadi Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2006 Tentang Pengesahan Perjanjian Antara Republik Indonesia Dan Republik Rakyat China Mengenai Bantuan Hukum Timbal Balik Dalam Masalah Pidana (*Treaty Between The Republic Of Indonesia And The People's Republic Of China On Mutual Legal Assistance In Criminal Matters*).

5. Dukungan Peraturan Perundang-undangan dalam Kerja Sama bilateral RI – Tiongkok di Bidang Ekonomi

1. Perdagangan

- a) *Trade Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republic of China*. (Persetujuan Perdagangan Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Rakyat China). Lokasi penandatanganan: Jakarta, 8 Agustus 1990.

2. Finansial

- a) *Agreed Minutes of Discussions Between Officials of the Republic of Indonesia and the People's Republic of China on Technical Matters Relating to the Settlement of Outstanding Debt Between the Two Countries*. (Butir-Butir

Kesepakatan pada Diskusi Antara Pejabat-Pejabat Republik Indonesia Dan Republik Rakyat China Mengenai Masalah Teknik Tentang Penyelesaian Saling Pengertian Hutang-Hutang Antara Kedua Negara).

Lokasi penandatanganan: Beijing, 28 Maret 1990.

- b) *Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republic of China on the Settlement of Indonesia's Debt Obligation to the People's Republik of China.* (Persetujuan Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Rakyat China Mengenai Penyelesaian Kewajiban Hutang- Hutang Indonesia Kepada Republik Rakyat China).
- Lokasi penandatanganan: Beijing, 2 Juli 1990.
- c) *Memorandum of Understanding on Grant Assistance in Relation to Economic and Technical Cooperation Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republik of China.* (Memorandum Saling Pengertian Mengenai Bantuan Hibah yang Berkenaan dengan Kerjasama Ekonomi Dan Teknik Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Rakyat China).
- Lokasi penandatanganan: Jakarta, 28 Desember 1999.
- d) *Memorandum of Understanding on Grant Assistance in Relation to Economic and Technical Cooperation Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republik of China.* (Memorandum Saling Pengertian Mengenai Bantuan Hibah yang Berkenaan dengan Kerjasama Ekonomi Dan Teknik Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Rakyat China). Lokasi penandatanganan: Beijing, 24 Maret 2002.
- e) *Memorandum of Understanding on Grant Assistance in Relation to Economic and Technical Cooperation Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republik of China.* (Memorandum Saling Pengertian Mengenai Bantuan Hibah yang Berkenaan dengan Kerjasama Ekonomi Dan Teknik Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Rakyat China).
- Lokasi penandatanganan: Bali, 6 Oktober 2003.
- f) *Memorandum of Understanding on Grant Assistance in Relation to Economic and Technical Cooperation Between the Government of the Republic of*

Indonesia and the Government of the People's Republic of China. (Memorandum Saling Pengertian Mengenai Bantuan Hibah yang Berkenaan dengan Kerjasama Ekonomi Dan Teknik Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Rakyat China).

Lokasi penandatanganan: Jakarta, 5 November 2004.

- g) *Memorandum of Understanding on Grant Assistance in Relation to Economic and Technical Cooperation Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republic of China. (Memorandum Saling Pengertian Mengenai Bantuan Hibah yang Berkenaan dengan Kerjasama Ekonomi Dan Teknik Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Rakyat China).*

Lokasi penandatanganan: Jakarta, 2 April 2005.

- h) *Memorandum of Understanding Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republic of China on Financial Cooperation. (Memorandum Saling Pengertian Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Rakyat China Mengenai Kerjasama Keuangan).*

Lokasi penandatanganan: Jakarta, 25 April 2005.

- i) *Memorandum of Understanding on Grant Assistance in Relation to Economic and Technical Cooperation Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republic of China. (Memorandum Saling Pengertian Mengenai Bantuan Hibah yang Berkenaan Dengan Kerjasama Ekonomi Dan Teknik Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Rakyat China).*

Lokasi penandatanganan: Jakarta, 4 Juli 2007.

3. Ekonomi

- a) *Agreed Minutes of the Discussion on Trade and Economic Cooperation Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republic of China Held in Beijing on November 13, 1990. (Butir-Butir Kesepakatan pada Diskusi Mengenai Kerjasama Ekonomi Dan Perdagangan Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Rakyat China diselenggarakan di Beijing pada 13 November 1990).*

Lokasi penandatanganan: Beijing, 17 November 1990.

- b) *Agreed Minutes of the Fourth Session of the Joint Commission on Economic, Trade and Technical Cooperation Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republic of China.* (Butir-Butir Kesepakatan pada Pertemuan Keempat Komisi Bersama Mengenai Kerjasama Ekonomi, Perdagangan Dan Teknik Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Rakyat China).

Lokasi penandatanganan: Jakarta, 9 Juli 1997.

- c) *Agreement on Economic and Technical Cooperation Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republic of China.* (Persetujuan Mengenai Kerjasama Ekonomi Dan Teknik Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Rakyat China).

Lokasi penandatanganan: Beijing, 28 Juli 2005.

- d) *Memorandum of Understanding Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republic of China on the Economic and Technical Cooperation.* (Memorandum Saling Pengertian Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Rakyat China Mengenai Kerjasama Ekonomi Dan Teknik).

Lokasi penandatanganan: Bali, 6 Oktober 2006.

4. Investasi

- a) *Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republic of China Concerning the Promotion and Protection of Investments.* (Persetujuan Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Rakyat China Mengenai Peningkatan Dan Perlindungan Atas Penanaman Modal).

Lokasi penandatanganan: Jakarta, 18 November 1994.

Diratifikasi Melalui Keppres No.5 tahun 1995 tanggal 27 Januari 1995 tentang Pengesahan Persetujuan Antara Pemerintah RI Dan Pemerintah Republik Rakyat China Mengenai Peningkatan Dan Perlindungan Atas Penanaman Modal, Beserta Protokol (LN No. 5).

- b) *Memorandum of Understanding Between the Ministry of Trade of the Republic of Indonesia and the Ministry of Commerce of the People's Republic of China on the Establishment of a Joint Investment Promotion Committee.*

(Memorandum Saling Pengertian Antara Departemen Perdagangan Republik Indonesia Dan Kementerian Perdagangan Republik Rakyat China Mengenai Pembentukan Komite Bersama Promosi Penanaman Modal).

Lokasi penandatanganan: Bali, 6 Oktober 2006.

5. Pajak Berganda

- a) *Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republic of China for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with Respect to Taxes on Income.* (Persetujuan Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Rakyat China Tentang Penghindaran Pajak Berganda Dan Pencegahan Pengelakan Pajak yang Berkenaan dengan Pajak Atas Penghasilan).

Lokasi penandatanganan: Jakarta, 7 November 2001.

Diratifikasi melalui Keppres No.58 tahun 2003 tanggal 21 Juli 2003 tentang Pengesahan Persetujuan Antara Pemerintah Rida n Pemerintah Republik Rakyat China Untuk Penghindaran Pajak Berganda dan Pencegahan Pengelakan Pajak yang Berkenaan dengan Pajak Atas Penghasilan (LN No.88).

6. Keuangan

- a) *Memorandum of Understanding on Grant Assistance in Relation to Economic and Technical Cooperation Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the People's Republic of China.* (Memorandum Saling Pengertian Mengenai Bantuan Hibah yang Berkenaan dengan Kerjasama Ekonomi Dan Teknik Antara Pemerintah Republik Indonesia Dan Pemerintah Republik Rakyat China).

Lokasi penandatanganan: Jakarta, 7 November 2001.

e. **Materi Kunker Komisi Penyiaran**

Berikut ini adalah draft usulan KPI terkait UU Penyiaran



USULAN REVISI UU NO. 32 TAHUN 2002 TENTANG PENYIARAN

Landasan Filosofis

- Reformasi sistem ketatanegaraan dan amandemen UUD 1945 --
 - demokratisasi:
 - Ciri negara demokratis pada modern state (*reinventing government*) meninggalkan paham trias politica
 - meminimalisir intervensi PEMERINTAH terhadap ranah publik, mengembalikan urusan-urusan publik kepada publik.
 - Penyiaran adalah domain publik: spektrum frekuensi radio dan *main stakeholder* adalah publik.
 - Demokratisasi penyiaran berbasis *Diversity of Ownership* – *Diversity of Content*

Landasan Normatif

UU No. 32 Tahun 2002 tentang Penyiaran,

Pasal 6 Ayat (4) :

“Untuk penyelenggaraan penyiaran, dibentuk komisi penyiaran.”

Pasal 7 Ayat (1):

“Komisi penyiaran sebagaimana dimaksud dalam pasal 6 ayat (4) disebut Komisi Penyiaran Indonesia, disingkat KPI.”

Pasal 7 Ayat (2):

“KPI sebagai lembaga negara yang bersifat independen mengatur hal-hal mengenai penyiaran”

Landasan Sosiologis (Anomali Hukum)

- KPI tidak berwenang membuat peraturan pelaksana undang-undang
- KPI tidak memiliki “legal standing”
- KPI dinegasikan kewenangannya oleh Peraturan Pemerintah
- KPI hanya sebatas memberikan rekomendasi kelayakan
- KPI hanya mengatur soal “isi siaran”

Visi Revisi UU Penyiaran

Meneguhkan kembali konstruksi Komisi Penyiaran Indonesia sebagai lembaga negara yang bersifat independen (*independent state body*) yang mempunyai otoritas utama sebagai regulator penyiaran.

Usulan Revisi

- Filosofi dasar pembentukan UU Penyiaran tidak diubah yaitu berdasarkan demokrasi, desentralisasi, keberagaman kepemilikan, keberagaman program dan lembaga pengatur independen.
- KPI mengatur “segala hal” tentang penyiaran, kecuali pengalokasian spektrum frekuensi oleh Menteri.
- Seluruh peraturan pelaksana UU Penyiaran yang dibutuhkan akan diatur oleh Peraturan KPI.

Usulan Revisi

KELEMBAGAAN:

- Status dan kedudukan Komisioner sebagai pejabat negara.
- Masa jabatan 5 (lima) tahun
- Calon Anggota KPI tidak boleh berasal dari industri dan partai politik minimal 3 (tiga) tahun terakhir.
- KPI terdiri dari KPI Pusat dan KPI Daerah.
- Hubungan administratif KPI Pusat dan KPI Daerah bersifat struktural dan hubungan fungsional bersifat koordinatif.

- Penetapan calon anggota KPID diseleksi oleh KPI Pusat dan Pemilihan Anggota KPID dilakukan oleh DPRD (Fit and Proper Test).
- KPID memiliki otonomi dalam pelaksanaan fungsional, berdasar pada Peraturan KPI.
- Anggaran pembiayaan KPI (Honorarium KPID) melalui APBN, pembiayaan program KPID dan sekretariat KPID oleh APBD.
- Sekretariat KPI Pusat setingkat Sekretariat Jenderal, sekretariat KPID setingkat Eselon III A
- Sekretariat fungsinya fasilitasi dan penentuan serta pengisian posisi jabatan Sekretariat dilakukan oleh Rapat Pleno KPI.
- KPI Memiliki mata anggaran tersendiri dalam APBN.

Isi Siaran

- KPI berwenang menyusun format siaran bagi setiap lembaga penyiaran berdasarkan minat, kebutuhan dan kejenuhan (kompetisi).
- Isi siaran wajib berdasarkan format siaran yang telah disetujui melalui Evaluasi Dengar Pendapat (EDP), perubahan dan atau penggantian format siaran wajib menyampaikan laporan dan memperoleh persetujuan KPI.
- Promosi rokok dalam bentuk apapun dilarang.
- Lembaga sensor film wajib menggunakan P3SPS dalam melakukan sensor terhadap film, iklan dan video yang akan ditayangkan melalui lembaga penyiaran.
- Pelanggaran terhadap ketentuan isi siaran dapat dikenakan Denda Administratif yang ditetapkan oleh Peraturan KPI.
- KPI berwenang menetapkan lembaga survey/rating yang digunakan oleh lembaga penyiaran

Infrastruktur Perizinan

- KPI memiliki kewenangan untuk menyusun Grand Desain Penyiaran Indonesia, dengan melibatkan seluruh stakeholders, termasuk penggunaan teknologi termutakhir dalam bidang penyiaran.
- Izin dan perpanjangan izin diberikan oleh KPI setelah memperoleh izin stasiun radio (ISR) dari pemerintah.
- KPI berwenang menetapkan “peluang perizinan” berdasarkan format siaran.
- Tata cara dan persyaratan perizinan ditetapkan dengan Peraturan KPI.
- Forum Rapat Bersama (FRB) dapat dilakukan di daerah oleh KPID bersama Pemerintah Daerah dan Balai Monitoring.

TERIMA KASIH