



GRAND DESIGN

PERENCANAAN DAN PENGEMBANGAN

KEMARITIMAN

Provinsi Kepulauan Riau
Tahun 2018 – 2021

BADAN PERENCANAAN, PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
PROVINSI KEPULAUAN RIAU

Bekerjasama dengan

FISIP UNIVERSITAS PADJADJARAN



DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	i
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	4
1.3 Tujuan Kajian	4
BAB II DESKRIPSI WILAYAH KAJIAN	5
2.1 Provinsi Kepulauan Riau	5
2.1.1 Sejarah Pembentukan Provinsi Kepulauan Riau	5
2.1.2 Kebijakan dan Strategi Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau.....	6
2.1.3 Potensi Perekonomian Kepulauan Riau	12
2.1.4 Potensi Sumberdaya Maritim di Kepulauan Riau	14
2.2 Kota Tanjungpinang	22
2.3 Kota Batam	27
2.4 Kabupaten Bintan	32
2.5 Kabupaten Natuna.....	35
2.6 Kabupaten Kepulauan Anambas.....	40
2.7 Kabupaten Lingga	45
2.8 Kabupaten Karimun	50
3. BAB III KONDISI EKSISTING DAN ANALISIS	56
3.1 Ekonomi.....	56
3.2 Sumber Daya Maritim	63
3.3 Tata Kelola Pemerintahan dan Kebijakan Publik	68
3.4.1 Aspek Kepentingan, Kebijakan, Kewenangan dan Kelembagaan di Tingkat Nasional	68
3.4.2 Aspek Kepentingan, Kebijakan, Kewenangan dan Kelembagaan di Provinsi Kepulauan Riau	87
3.4 Sosial Budaya	91
3.5.1 Maritim sebagai basis budaya di Kepulauan Riau	92
3.5.2 Sebaran Desa dan Kependudukan di Kepulauan Riau	93
3.5.3 Nelayan di Kepulauan Riau.....	95
3.5.4 Isu Kemiskinan	99



3.5.5	Pola permukiman pesisir (rumah <i>pelantar</i>)	101
3.5.6	Isu kemaritiman dalam pendidikan.....	104
3.5	Politik Internasional dan Keamanan Maritim	109
3.6.1	Posisi Strategis dalam Alur Pelayaran Internasional	109
3.6.2	Migrasi Internasional dan Kejahatan Transnasional	112
3.6.3	Pulau-Pulau Kecil dan Terluar dalam Keamanan Maritim Nasional	114
3.6.4	<i>IUU Fishing</i> dan <i>Fisheries Crime</i>	116
3.6	Tata Ruang	119

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Wilayah maritim, baik dalam pemahaman geografis maupun dalam pemahaman tata kelola, memiliki kompleksitas yang berbeda dengan wilayah daratan. Penelitian ini dibangun dari upaya untuk memahami dan kemudian merumuskan kerangka konseptual yang terkait tata kelola maritim. Dalam kamus Merriam-Webster, maritim diartikan sebagai “segala sesuatu yang berkaitan dengan laut”. Indonesia sebagai negara kepulauan dengan lebih dari dua pertiga wilayahnya merupakan lautan, tentunya menghadapi kompleksitas tata kelola maritim.

Sebagai negara dengan potensi kemaritiman yang besar, pengembangan sektor kemaritiman juga dapat memberikan dampak pada pengembangan perekonomian misalnya, bidang perdagangan dianggap sebagai salah satu sektor penting dalam aktivitas ekonomi maritim (Korbee & Van Tatenhove, 2013). Kompleksitas tatakelola maritim juga berkaitan dengan *marine spatial planning* (MSP) yang mana bersifat lintas batas wilayah (van Tatenhove, 2017).

Di Indonesia setidaknya sejak tahun 1959 kompleksitas ini telah dirasakan, misalnya dengan keluarnya Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1959 tentang Dewan Angkutan Laut. Dewan ini diperlukan sebagai badan koordinasi dalam bidang-bidang pekerjaan dalam pengusahaan kapal niaga, pengusahaan pelabuhan dan peredaran barang. Namun kompleksitas tata kelola maritim tidak hanya berkaitan dengan perdagangan laut, sehingga setahun kemudian dibentuklah Dewan Maritim. Dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1960 tentang Susunan Dewan Maritim, disebutkan bahwa: “*Negara Republik Indonesia sebagai suatu negara maritim mempunyai kedudukan yang sangat penting, sehingga segala masalah yang bersangkutan-paut dengan soal-soal maritim perlu mendapat perhatian yang khusus dan sungguh-sungguh.*” Dewan Maritim sendiri memiliki tugas untuk *memikirkan dan mengkoordinasikan segala upaya dan usaha yang bersangkutan-paut dengan masalah-masalah maritim.*

Lima puluh empat tahun kemudian, Undang-Undang No.32 Tahun 2014 tentang Kelautan disahkan. Dalam penjelasan undang-undang tersebut dijelaskan bahwa “*Pembangunan Kelautan hingga saat ini masih menghadapi berbagai kendala di dalam pelaksanaannya. Hal tersebut disebabkan belum adanya undang-undang yang secara komprehensif mengatur keterpaduan berbagai kepentingan sektor di wilayah Laut.*” Artinya sampai saat ini, kompleksitas tata kelola maritim masih terjadi di Indonesia. Melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, disebutkan bahwa kebijakan kelautan Indonesia terdiri dari Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia; dan Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia. Namun dalam pelaksanaannya, kebijakan ini hanyalah pedoman umum kebijakan kelautan dan langkah pelaksanaannya melalui program dan kegiatan kementerian/lembaga di bidang kelautan. Kemudian disebutkan bahwa pelaksanaan Kebijakan Kelautan Indonesia pada masing-masing kementerian/lembaga diatur lebih lanjut oleh menteri/pimpinan lembaga, sesuai dengan tugas dan kewenangannya masing-masing.

Salah satu akar kompleksitas ini adalah justru karena adanya beberapa undang-undang yang memisahkan permasalahan di bidang kelautan. Setidaknya permasalahan terkait tata kelola maritim dibahas dalam undang-undang berikut:

1. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia;
2. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan;
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
4. Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara;
5. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil; dan
6. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Selain peraturan perundang-undangan utama di atas yang langsung terkait dengan maritim, terdapat beberapa peraturan perundang-undangan yang secara lebih teknis mengatur urusan-urusan spesifik yang berkaitan dengan maritim, antara lain:

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabebaran;
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2011 Tentang Keimigrasian;
3. Undang-Undang Republik Indonesia. Nomor 6 Tahun 2018 Tentang. Kekarantinaan Kesehatan;
4. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1992 Tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan;
5. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia
6. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 Tentang Minyak dan Gas Bumi; dan
7. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Lingkungan Hidup.

Kompleksitas yang terjadi di level pemerintahan pusat, dapat dikatakan menjadi semakin kompleks dengan berlakunya otonomi daerah. Terakhir dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah, maka dimensi *government* dalam tata kelola maritim bertambah variasinya. Pemerintah daerah terbagi menjadi pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota. Otonomi daerah dijalankan melalui tiga asas utama yaitu: desentralisasi, dekonsentrasi dan tugas pembantuan. Artinya jika ruang lingkup tata kelola maritim dikaitkan dengan bahasa urusan pemerintahan, maka setidaknya ada dua puluh urusan yang terkait dengan tata kelola maritim yaitu: politik luar negeri; pertahanan; keamanan; yustisi; moneter dan fiskal; kesehatan; pekerjaan umum dan penataan ruang; tenaga kerja; pangan; lingkungan hidup; pemberdayaan masyarakat dan desa; perhubungan; komunikasi dan informatika; koperasi, usaha kecil, dan menengah; penanaman modal; kelautan dan perikanan; pariwisata; energi dan sumber daya mineral; perdagangan; dan perindustrian.

Provinsi Kepulauan Riau merupakan Provinsi ke-32 di Indonesia yang dibentuk melalui Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2002. Batas-batas wilayah Provinsi Kepulauan Riau berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kepulauan Riau tahun 2017-2037 adalah sebagai berikut: Sebelah Utara berbatasan dengan Negara Vietnam dan Negara Kamboja; Sebelah Timur berbatasan dengan Negara Malaysia dan Provinsi Kalimantan Barat; Sebelah Selatan berbatasan dengan Provinsi Bangka Belitung dan Provinsi Jambi; dan Sebelah Barat berbatasan dengan Negara Singapura, Negara Malaysia dan Provinsi Riau.

Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 56 Tahun 2015 tentang Kode dan Data Wilayah Administrasi Pemerintahan, Provinsi Kepulauan Riau memiliki luas wilayah daratan seluas 8.201,72 km². Sedangkan, untuk luas wilayah laut yang diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2016-2021, luas wilayah laut Provinsi Kepulauan Riau adalah seluas 417.012,97 km². Dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa Provinsi Kepulauan Riau memiliki wilayah laut lebih luas daripada wilayah daratan sebesar 98,07%. Secara geografis, Provinsi Kepulauan Riau merupakan wilayah kepulauan, yang memiliki sebanyak 2.408 buah pulau, dengan jumlah yang bernama 1.350 pulau dan belum bernama sebanyak 1.058 pulau. Dari kondisi ini tergambar bahwa Provinsi Riau memiliki tiga karakteristik utama wilayah maritim: merupakan daerah kepulauan, mayoritas wilayahnya adalah laut, dan berbatasan laut dengan empat negara.

Sebagai wilayah kepulauan yang memiliki luas wilayah laut dengan lebih luas, Provinsi Kepulauan Riau memiliki kebutuhan untuk meningkatkan potensi kemaritiman. Potensi kemaritiman yang dikembangkan oleh Provinsi Kepulauan Riau selama ini adalah pengembangan sumberdaya hayati dan non-hayati. Selain itu, Provinsi Kepulauan Riau juga melakukan pemanfaatan wilayah pesisir, pulau-pulau kecil dan lautan seperti pemanfaatan: pelabuhan, pelabuhan perikanan, bangunan laut, pertambangan, wisata bahari, kawasan konservasi, dan lain sebagainya. Kondisi eksisting yang dikembangkan saat ini menunjukkan bahwa Provinsi Kepulauan Riau memiliki potensi pengembangan wilayah kemaritiman yang sangat kaya.

Mengacu pada dokumen Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (RZWP-3-K) Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2018, isu-isu strategis yang berkembang saat ini di wilayah Provinsi Kepulauan Riau memang mengarah pada isu-isu kemaritiman. Dalam dokumen tersebut, disampaikan bahwa ada beberapa isu strategis dari Provinsi Kepulauan Riau yaitu sebagai berikut :

1. Terjadinya degradasi sumberdaya pesisir dan pulau-pulau kecil.
2. Mitigasi bencana alam dan bencana perubahan iklim di wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil.
3. Pengelolaan potensi sumberdaya pesisir belum optimal.
4. Marjinalisasi dan kemiskinan masyarakat pesisir.
5. Rawan konflik pemanfaatan dan kewenangan di wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil.
6. Rendahnya kepastian hukum dalam pemanfaatan, pengawasan, pengendalian dan pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil.
7. Belum optimalnya penanganan wilayah perbatasan dan pulau-pulau terdepan.

Dengan demikian maka tentunya kompleksitas tata kelola maritim sangat dirasakan oleh Provinsi Kepulauan Riau. Kompleksitas ini dirasakan sebagai salah satu hambatan utama, terutama dalam perwujudan visi Provinsi Kepulauan Riau yaitu: "Terwujudnya Kepulauan Riau sebagai Bunda Tanah Melayu yang Sejahtera, Berakhlak Mulia, Ramah Lingkungan dan Unggul di Bidang Maritim".

Dari gambaran di atas, ternyata pelaksanaan kewenangan pemerintah Provinsi Kepulauan Riau dalam bidang maritim masih belum maksimal. Ada empat model permasalahan yang muncul yaitu:

1. Kewenangan pemerintah pusat yang absolut, misalnya dalam kaitannya dengan pengelolaan blok minyak dan gas bumi di Kabupaten Natuna dan Kabupaten Kepulauan Anambas;
2. Kewenangan penuh pada pemerintah provinsi, namun tanpa dukungan pemerintah pusat. Hal ini terjadi misalnya pada berbagai insiden terkait keberadaan nelayan asing maupun nelayan Indonesia yang melaut di wilayah 12 mil laut dan mengganggu mata pencaharian nelayan lokal;
3. Tumpang tindih kewenangan pemerintah pusat dengan pemerintah provinsi, namun tanpa koordinasi. Misalnya terlihat pada kecelakaan kapal penumpang yang terkategori sebagai perahu rakyat. Di satu sisi, pemerintah pusat bertanggung jawab melalui keberadaan Kantor Kesyahbandaraan dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dibawah Dirjen Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan. Namun pemerintah Provinsi juga berwenang apabila keberangkatan perahu tersebut melalui pelabuhan rakyat; dan
4. Tidak adanya kewenangan yang jelas terhadap masalah yang muncul, sehingga masalah terkait tidak ditangani. Misalnya dalam kasus pencemaran minyak dari perairan Selat Malaka di pantai dan keramba ikan milik masyarakat Provinsi Kepulauan Riau.

Dengan demikian diperlukan sebuah kajian mengenai GRAND DESIGN PERENCANAAN DAN PENGEMBANGAN KEMARITIMAN PROVINSI KEPULAUAN RIAU sebagai langkah komprehensif awal untuk menyelesaikan berbagai permasalahan yang ada.

1.2 Rumusan Masalah

Kajian ini merumuskan arahan *grand design* perencanaan dan pengembangan kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau.

1.3 Tujuan Kajian

1. Mengidentifikasi permasalahan, potensi, peluang & ancaman dalam mengoptimalkan perencanaan, tata kelola dan pengembangan kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau.
2. Melakukan kajian mendalam terhadap peraturan, tata kelola, potensi, dan dinamika kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau, dalam rangka mengoptimalkan perencanaan, tata kelola dan pengembangan kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau.
3. Merumuskan rekomendasi dan masukan berdasarkan temuan hasil kajian *Grand Design* Perencanaan dan Pengembangan Kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau, khususnya tentang hal-hal yang perlu di lakukan Provinsi Kepulauan Riau untuk meningkatkan pengelolaan bidang kemaritiman.

BAB II

DESKRIPSI WILAYAH KAJIAN

2.1 Provinsi Kepulauan Riau

2.1.1 Sejarah Pembentukan Provinsi Kepulauan Riau

Provinsi Kepulauan Riau dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2002 tentang Pembentukan Provinsi Kepulauan Riau, dengan operasional penyelenggaraan pemerintahan baru dimulai pada tanggal 1 Juli 2004. Berdasarkan Dokumen Rencana Pembangunan Jangka Panjang Provinsi Kepulauan Riau, Wilayah Provinsi Kepulauan Riau sekarang mencakup eks Wilayah Kabupaten Kepulauan Riau dan Batam. Sampai dengan Tahun 1982 Kabupaten Kepulauan Riau dengan Ibukotanya Tanjungpinang (Kota Administratif Tanjungpinang) dan Kotamadya Administratif Batam merupakan bagian dari wilayah Provinsi Riau. Sejalan dengan semangat reformasi dan otonomi daerah sejak Tahun 1998, masyarakat Kabupaten Kepulauan Riau secara bersama-sama berkeinginan dan menuntut untuk membentuk kabupaten baru. Keinginan dan tuntutan tersebut akhirnya memberikan hasil yaitu dengan terbentuknya Kabupaten Karimun, Kabupaten Natuna dan Kota Batam berdasarkan Undang-undang Nomor 53 Tahun 1999 menjadi daerah otonom baru disamping Kabupaten Kepulauan Riau sebagai Kabupaten induk. Kota Administratif Tanjungpinang berdasarkan Undang-undang Nomor 5 Tahun 2001 statusnya ditingkatkan dari kota administratif menjadi Kota Tanjungpinang (kota otonom).

Pemekaran ini bertujuan untuk memperpendek rentang kendali pelayanan dan pemerataan pembangunan serta mempercepat peningkatan kesejahteraan masyarakat. Dengan kesepakatan antara Kabupaten Kepulauan Riau, Kabupaten Karimun, Kabupaten Natuna, Kota Batam, dan Kota Tanjungpinang, maka diusulkanlah pembentukan Provinsi Kepulauan Riau yang terpisah dengan Provinsi Riau kepada Pemerintah Pusat, hingga akhirnya dibentuklah Provinsi Kepulauan Riau dengan penetapan Undang-undang diatas pada tanggal 24 September 2002 dengan ibukota Tanjungpinang. Dalam rentang waktu proses berjalannya operasional pemerintahan, terdapat beberapa perubahan dan perkembangan diantaranya pembentukan Kabupaten Lingga melalui Undang-undang Nomor 31 Tahun 2003, perubahan nama Kabupaten Kepulauan Riau menjadi Kabupaten Bintan, serta setelah operasional Pemerintahan Provinsi Kepulauan Riau berjalan, pada tanggal 21 Juli 2008 dibentuk Kabupaten Kepulauan Anambas sebagai pemekaran dari Kabupaen Natuna sesuai dengan Undang-undang Nomor 3 Tahun 2008. Hingga saat ini Provinsi Kepulauan Riau memiliki dua kota yaitu Kota Tanjungpinang dan Kota Batam, serta lima kabupaten yaitu Kabupaten Bintan, Kabupaten Karimun, Kabupaten Natuna, Kabupaten Lingga, dan Kabupaten Kepulauan Anambas.

Berdasarkan hasil Verifikasi Tim Nasional Pembakuan Nama Rupabumi terkait identifikasi pulau-pulau di Provinsi Kepulauan Riau, terdapat perubahan jumlah data pulau-pulau yang mana pada tahun 2002 disebutkan bahwa Provinsi Kepulauan Riau memiliki 2.408 buah pulau dengan jumlah yang bernama 1.350 pulau dan belum bernama sebanyak 1.058 pulau, menjadi 1.796 pulau bernama. Berikut rincian jumlah pulau di Provinsi Kepulauan Riau:

Tabel 2.1 Jumlah Pulau di Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2015

No	Kabupaten/Kota	Jumlah Pulau	Berpenghuni
1	Batam	371	133
2	Tanjungpinang	9	2
3	Bintan	241	48
4	Karimun	251	73
5	Natuna	392	62
6	Lingga	532	76
Jumlah		1.796	394

(Sumber: RPJMD Provinsi Kepulauan Riau 2016 – 2021)

2.1.2 Kebijakan dan Strategi Pembangunan Provinsi Kepulauan Riau

Kebijakan pembangunan di Provinsi Kepulauan Riau telah tertuang ke dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah yang diturunkan ke dalam strategi pembangunan yang berada dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Kepulauan Riau. Untuk melihat sinkronisasi antara kebijakan dan strategi pembangunan tersebut, dapat dilihat pada Visi RPJPD dan RPJMD Provinsi Kepulauan Riau:

Tabel 2.2 Keterkaitan Visi RPJPD dan RPJMD Provinsi Kepulauan Riau

RPJPD 2005 – 2025	RPJMD 2005 – 2010	RPJMD 2010 – 2015	RPJMD 2016 – 2021
Kepulauan Riau Berbudaya, Maju dan Sejahtera	Provinsi Kepulauan Riau Sebagai Salah Satu Pusat Pertumbuhan Ekonomi Nasional dengan Payung Budaya Melayu dan Memiliki Masyarakat yang Sejahtera, Cerdas dan Berakhlak Mulia	Terwujudnya Kepulauan Riau sebagai Bunda Tanah Melayu yang Sejahtera, Berakhlak Mulia dan Ramah Lingkungan	Terwujudnya Kepulauan Riau sebagai Bunda Tanah Melayu yang Sejahtera, Berakhlak Mulia, Ramah Lingkungan dan Unggul di Bidang Maritim

Visi pembangunan jangka menengah merupakan turunan dari visi pembangunan jangka panjang suatu daerah. Provinsi Kepulauan Riau sejak awal pembentukan memiliki visi yang menekankan pada pemanfaatan potensi sumber daya dan budaya yang dimiliki untuk mencapai masyarakat yang sejahtera dan berbudaya. Visi untuk unggul di bidang maritim merupakan salah satu potensi sumber daya yang dimiliki oleh Kepulauan Riau dan diharapkan dapat menjadi salah satu poros peningkatan perekonomian masyarakat. Visi pembangunan Provinsi Kepulauan Riau saat ini fokus pada perwujudan keunggulan daerah di bidang maritim. Unggul di bidang maritim diartikan bahwa dengan sumber daya yang dimiliki, Provinsi Kepulauan Riau diharapkan memiliki keunggulan pada sektor kemaritiman terutamanya sektor kelautan dan perikanan, perhubungan, dan pariwisata yang didukung dengan pembangunan sektor-sektor lainnya dengan berorientasi pada kemaritiman (*maritim oriented*). Pembangunan

kemaritiman diharapkan mampu mewujudkan tujuan pembangunan bidang maritim, yaitu: meningkatkan kesejahteraan masyarakat, khususnya nelayan dan pembudidaya ikan; menghasilkan produk dan jasa kelautan yang berdaya saing tinggi; meningkatkan kontribusi sektor kelautan bagi perekonomian daerah; menciptakan lapangan kerja; meningkatkan konsumsi ikan; dan memelihara daya dukung lingkungan dan kelestarian sumberdaya kelautan. Keunggulan di bidang maritim juga mencakup konektivitas antar pulau dan antar kabupaten/kota, serta pemanfaatan potensi wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil untuk pengembangan pariwisata bahari.

Dalam mencapai tujuan-tujuan pembangunan, visi pembangunan perlu diturunkan menjadi misi-misi sebagai dasar pelaksanaan pembangunan di daerah tersebut. Misi yang dibentuk juga harus disesuaikan dengan perencanaan pembangunan di atasnya, serta diharapkan dapat melanjutkan pembangunan yang belum diselesaikan di tahun-tahun sebelumnya. Berikut merupakan keterkaitan Misi dalam RPJPD dan RPJMD dapat dilihat pada tabel berikut:

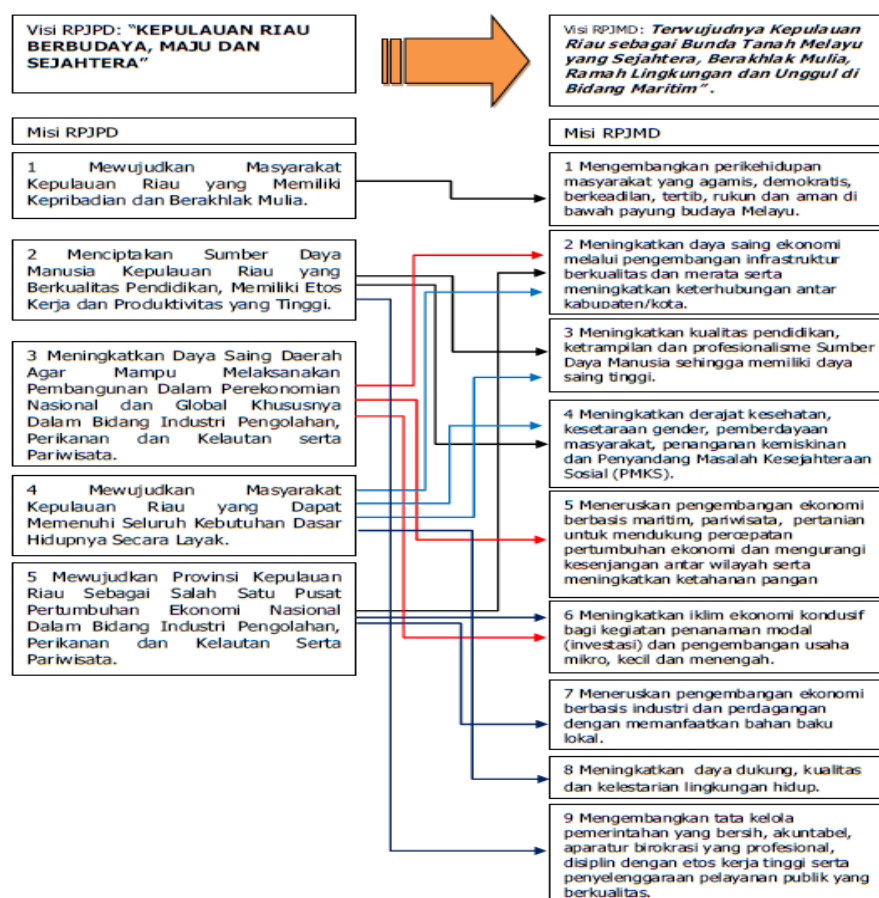
Tabel 2.3 Keterkaitan Misi dalam RPJPD dan RPJMD Provinsi Kepulauan Riau

RPJPD 2005 – 2025	RPJMD 2005 – 2010	RPJMD 2010 – 2015	RPJMD 2016 – 2021
1. Mewujudkan masyarakat Kepulauan Riau yang memiliki kepribadian dan berakhlak mulia 2. Menciptakan Sumber Daya Manusia Kepulauan Riau yang berkualitas pendidikan, memiliki etos kerja dan produktivitas yang tinggi 3. Meningkatkan daya saing daerah agar mampu melaksanakan pembangunan dalam perekonomian nasional dan global khususnya dalam bidang industri pengolahan, perikanan dan kelautan serta pariwisata 4. Mewujudkan masyarakat Kepulauan Riau yang dapat memenuhi seluruh kebutuhan dasar hidupnya secara layak 5. Mewujudkan Provinsi Kepulauan Riau sebagai salah satu pusat pertumbuhan ekonomi	1. Mendorong terciptanya pusat-pusat pertumbuhan ekonomi di seluruh wilayah Provinsi Kepulauan Riau yang akan menumbuhkembangkan kegiatan industri dan pariwisata yang berbasis kelautan 2. Meningkatkan kualitas hidup masyarakat menuju kehidupan yang makmur, sejahtera, sehat, berbudaya dan berkeadilan 3. Menciptakan Sumber Daya Manusia pelaku pembangunan yang unggul dan berakhlak mulia	1. Mengembangkan Budaya Melayu sebagai payung bagi budaya lainnya dalam kehidupan masyarakat 2. Meningkatkan pendayagunaan sumberdaya kelautan, perikanan, dan pulau-pulau kecil terdepan secara efisien, lestari dan untuk kesejahteraan masyarakat 3. Mengembangkan wisata berbasis kelautan, budaya lokal dan keunggulan wilayah 2. Mengembangkan potensi ekonomi lokal dengan keberpihakan kepada rakyat kecil (wong cilik) 3. Meningkatkan investasi dengan pembangunan infrastruktur yang berkualitas 4. Memberdayakan masyarakat melalui pendidikan dan kesehatan yang berkualitas 5. Mengembangkan tata kelola pemerintahan yang baik, etos	1. Mengembangkan perikehidupan masyarakat yang agamis, demokratis, berkeadilan, tertib, rukun dan aman di bawah payung budaya Melayu. 2. Meningkatkan daya saing ekonomi melalui pengembangan infrastruktur berkualitas dan merata serta meningkatkan keterhubungan antar kabupaten/kota. 3. Meningkatkan kualitas pendidikan, keterampilan dan profesionalisme Sumber Daya Manusia sehingga memiliki daya saing tinggi. 4. Meningkatkan derajat kesehatan, kesetaraan gender, pemberdayaan masyarakat, penanganan kemiskinan dan Penyandang Masalah Kesejahteraan Sosial (PMKS). 5. Meneruskan pengembangan ekonomi berbasis maritim, pariwisata, pertanian untuk mendukung percepatan pertumbuhan ekonomi dan mengurangi kesenjangan antar wilayah serta meningkatkan

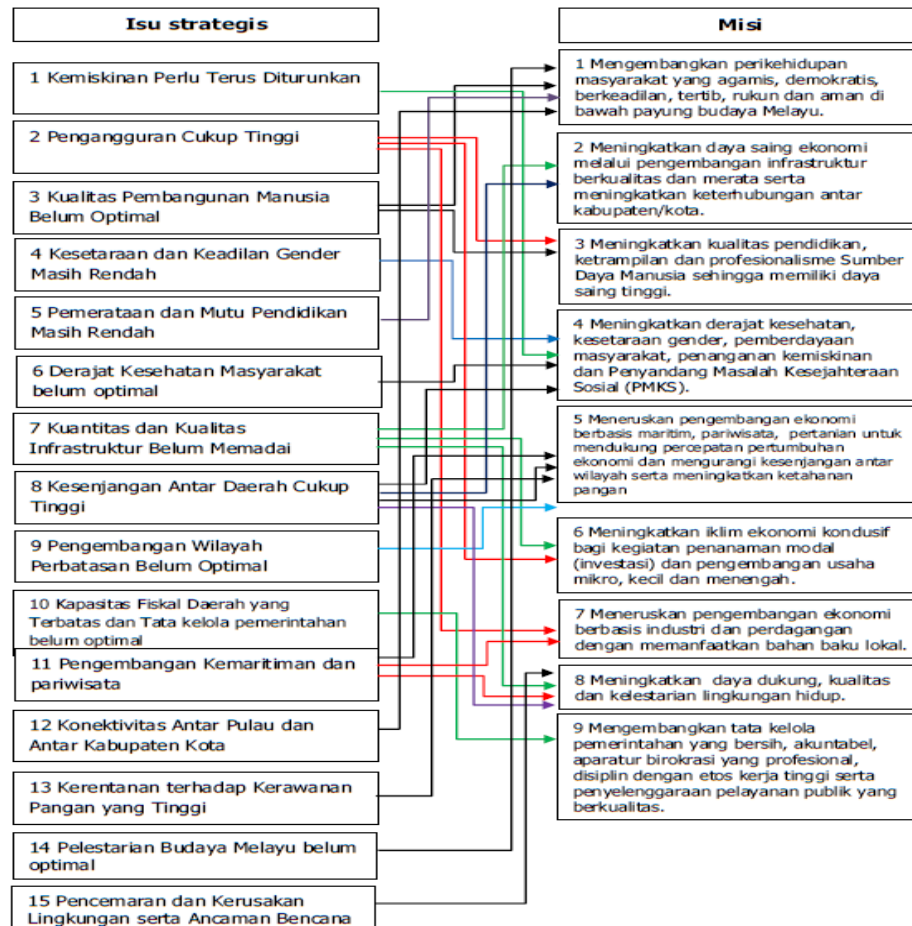
nasional dalam bidang industri pengolahan, perikanan dan kelautan serta pariwisata		kerja, disiplin, budi pekerti, dan supremasi hukum 6. Mewujudkan kehidupan yang demokratis, berkeadilan serta berkesetaraan gender 7. Mengembangkan pembangunan yang ramah lingkungan	ketahanan pangan 6. Meningkatkan iklim ekonomi kondusif bagi kegiatan penanaman modal (investasi) dan pengembangan usaha mikro, kecil dan menengah. 7. Meneruskan pengembangan ekonomi berbasis industri dan perdagangan dengan memanfaatkan bahan baku lokal. 8. Meningkatkan daya dukung, kualitas dan kelestarian lingkungan hidup. 9. Mengembangkan tata kelola pemerintahan yang bersih, akuntabel, aparatur birokrasi yang profesional, disiplin dengan etos kerja tinggi serta penyelenggaraan pelayanan publik yang berkualitas.
--	--	--	---

(Sumber: Dokumen Perencanaan Provinsi Kepulauan Riau)

Keterkaitan misi RPJMD tahun 2016 – 2021 dan misi RPJPD adalah pembangunan di Provinsi Kepulauan Riau masuk ke tahap pembangunan jangka menengah ketiga bertujuan untuk lebih memantapkan pembangunan secara menyeluruh di berbagai bidang dengan menekankan pada peningkatan daya saing ekonomi melalui pengelolaan sumberdaya alam dan sumberdaya manusia serta memanfaatkan ilmu pengetahuan dan teknologi secara terus menerus. Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa misi pembangunan di Provinsi Kepulauan Riau telah disesuaikan dengan rencana pembangunan jangka panjang di Provinsi Kepulauan Riau sebagai dasar pelaksanaan kegiatan pembangunan untuk mencapai tujuan-tujuan daerah. Penentuan misi ini juga harus disesuaikan dengan isu dan permasalahan yang menjadi prioritas di Provinsi Kepulauan Riau. Berikut merupakan keterkaitan misi pembangunan jangka panjang dengan misi pembangunan jangka menengah Provinsi Kepulauan Riau serta keterkaitan misi pembangunan tersebut dengan isu strategis dan prioritas pembangunan di Provinsi Kepulauan Riau:



Gambar 2.1 Skema Keterkaitan Visi Misi RPJMD dengan Visi Misi RPJPD
Sumber: RPJMD Provinsi Kepulauan Riau 2016 – 2021



Gambar 2.2 Skema Keterkaitan Misi RPJMD dengan Isu Strategis
Sumber: RPJMD Provinsi Kepulauan Riau 2016 – 2021

2.1.3 Potensi Perekonomian Kepulauan Riau

Keberhasilan pembangunan di suatu wilayah salah satunya dapat dilihat dari capaian pembangunan ekonomi wilayah tersebut melalui tingkat pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi berkaitan erat dengan peningkatan produksi barang dan jasa, yang diukur melalui Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) pada tingkat Provinsi, Kabupaten atau Kota. Pembangunan ekonomi di Provinsi Kepulauan Riau dapat dilihat dari tingkat pertumbuhan ekonomi dan PDRB Per Kapita Kabupaten/Kota (BPS Kepri, 2018). Struktur perekonomian Provinsi Kepulauan Riau selama kurun waktu 2011 – 2015 didominasi oleh tiga sektor utama yaitu sektor industri pengolahan, sektor konstruksi, dan sektor pertambangan dan penggalian, sedangkan sektor pertanian, kehutanan dan perikanan dalam kurun waktu yang sama hanya memberikan kontribusi sebesar rata-rata 3,6 % (RPJMD Kepulauan Riau 2016 – 2021).

Berikut merupakan perbandingan pertumbuhan ekonomi Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau dan pertumbuhan ekonomi nasional:

Tabel 2.4 Perbandingan Pertumbuhan Ekonomi (Tanpa Migas) Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2012 – 2015 (%)

Kabupaten/Kota		2012	2013	2014	2015
1	Karimun	7,24	7,13	6,97	6,63
2	Bintan	6,58	6,08	8,46	6,60
3	Natuna	6,81	6,73	6,60	5,88
4	Lingga	6,58	6,54	6,80	2,37
5	Kepulauan Anambas	7,36	7,38	7,43	3,65
6	Batam	7,40	7,00	7,99	6,75
7	Tanjung Pinang	7,11	7,91	4,76	5,99
Provinsi Kepulauan Riau		7,99	7,80	8,24	6,01
Nasional		6,16	5,71	5,20	4,98

Sumber: RPJMD Kabupaten Natuna 2016 – 2021

Pertumbuhan ekonomi diluar sektor migas di Kabupaten/Kota di Kepulauan Riau berada dibawah pertumbuhan provinsi meskipun sebagian besar telah berada diatas tingkat pertumbuhan ekonomi nasional. Kota Batam dan Kota Tanjung Pinang merupakan daerah dengan pertumbuhan ekonomi tertinggi dibandingkan daerah lainnya, meskipun terjadi fluktuasi di setiap tahunnya. Hal ini menunjukkan bahwa diluar sektor migas, perkembangan perekonomian di Kota Batam dan Kota Tanjung Pinang lebih bervariasi dibandingkan Kabupaten/Kota lainnya. Sebagai perbandingan perkembangan untuk tingkat perekonomian di Provinsi Kepulauan Riau dapat dilihat dari pertumbuhan ekonomi dan PDRB Per Kapita Kabupaten/Kota:

Tabel 2.5 Pertumbuhan Ekonomi dan PDRB Per Kapita Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2018

Kabupaten/Kota	Pertumbuhan Ekonomi (%)	Pertumbuhan Ekonomi Tanpa Migas (%)	PDRB Per Kapita (juta rupiah)	PDRB Per Kapita Tanpa Migas (juta rupiah)
Karimun	5,02	5,02	54,42	54,42

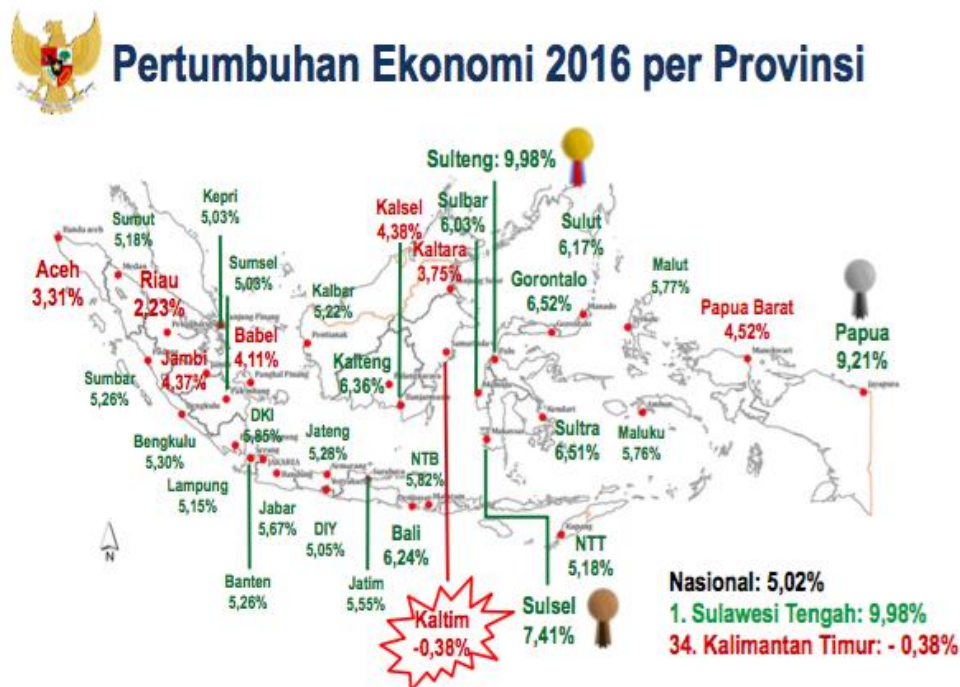
Bintan	4,85	4,85	123,68	123,68
Natuna	2,44	4,17	274,21	75,41
Lingga	4,00	4,00	44,35	44,35
Kepulauan Anambas	-8,21	3,28	401,87	66,47
Batam	4,72	4,72	112,66	112,66
Tanjungpinang	3,21	3,21	91,20	91,20
Rata-rata	2,29	4,18	157,48	81,17

Sumber: Tinjauan Perekonomian Provinsi Kepulauan Riau, 2018

Dari data diatas dapat dilihat bahwa pertumbuhan ekonomi tanpa migas tertinggi dicapai oleh Kabupaten Karimun sedangkan terendah adalah Kota Tanjungpinang. Sedangkan tingkat PDRB per kapita tanpa migas tertinggi adalah Kabupaten Bintan dan terendah adalah Kabupaten Karimun. Dari hasil analisis tingkat perekonomian Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau diatas, dokumen tinjauan perekonomian Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2018 menjelaskan bahwa Pemerintah Daerah diharapkan dapat memberikan perhatian khusus terhadap Kabupaten Natuna, Kabupaten Lingga dan Kabupaten Kepulauan Anambas. Rendahnya pertumbuhan ekonomi dari beberapa kabupaten ini berdampak pada semakin besarnya ketimpangan/disparitas antar wilayah di Provinsi Kepulauan Riau. Meskipun pada tahun 2018 ketimpangan distribusi pendapatan antar wilayah merata, namun jika dibandingkan dengan tahun 2017, ketimpangan distribusi pendapatannya bertambah yaitu dari 0,24 menjadi 0,37 (BPS Kepri, 2018).

Berdasarkan Kajian Ekonomi dan Keuangan Regional Provinsi Kepulauan Riau Mei 2018, peningkatan pertumbuhan ekonomi di Provinsi Kepulauan Riau, ditinjau dari sisi lapangan usaha, dapat ditingkatkan melalui kinerja sektor industri pengolahan; konstruksi; perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan motor; dan pertambangan dan penggalan (Bank Indonesia, 2018).

Dalam konteks Indonesia menuju poros maritim dunia, Indonesia perlu untuk membangun ekonomi maritim yang pesat, berkekuatan maritim yang kokoh, dan mengembangkan peradaban maritim yang kuat. Dapat dilihat pada proyeksi sumbangan ekonomi maritim terhadap PDB meningkat dari 6,4% di tahun 2015 menjadi 12,5% tahun 2045 (PUPR dan Bappenas, 2019). Saat ini, Bank Indonesia (BI) mencatat bahwa sektor maritim hanya menyumbang 4% dari total pertumbuhan ekonomi Indonesia, dan menjadi penyumbang terbesar defisit neraca jasa yaitu sebesar 80% (Bank Indonesia, 2017). Berikut merupakan pertumbuhan ekonomi per provinsi se Indonesia:



Gambar 2.3 Pertumbuhan Ekonomi per Provinsi Tahun 2016

Berdasarkan gambar diatas, Provinsi Kepulauan Riau memiliki angka pertumbuhan ekonomi yang berada sedikit diatas pertumbuhan ekonomi nasional yaitu sebesar 5,03%. Seiring hal tersebut, dapat dilihat pada pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota di Provinsi Kepulauan Riau pada tahun 2014 tertinggi adalah Kota Bintan sebesar 8,46% diikuti oleh Kota Batam sebesar 7,99% dan Kota Tanjungpinang sebesar 6,97%. Sedangkan pertumbuhan ekonomi terendah di Kabupaten Kepulauan Anambas sebesar 2,29% (RPJMD Kepulauan Riau 2016 – 2021).

Selain itu, laju pertumbuhan ekonomi tanpa migas di Provinsi Kepulauan Riau tahun 2013 sebesar 6,24 persen. Hal ini mengindikasikan bahwa perekonomian secara umum yang meliputi sembilan sektor di Provinsi Kepulauan Riau tumbuh sekitar 6,24 persen. Sedangkan untuk kabupaten/kota di Provinsi Kepulauan Riau yang memiliki laju pertumbuhan ekonomi tanpa migas tertinggi dicapai oleh Kabupaten Kepulauan Anambas dengan 7,41 persen dan terendah yaitu Kabupaten Batam dengan 5,83 persen. Pendapatan regional per kapita tanpa migas atas dasar harga berlaku di Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2013 sebesar 42,00 juta rupiah, naik dari tahun sebelumnya yaitu sebesar 39,00 juta rupiah (RPJMD Kabupaten Kepulauan Anambas 2016 – 2021).

2.1.4 Potensi Sumberdaya Maritim di Kepulauan Riau

Provinsi Kepulauan Riau merupakan provinsi dengan berbagai macam gugusan pulau-pulau baik yang berpenghuni maupun tidak berpenghuni, berdasarkan letak geografisnya, Provinsi Kepulauan Riau memiliki posisi strategis di Indonesia dan Internasional serta memiliki sumber daya dalam bidang kemaritiman yang potensial seperti perikanan, industri kemaritiman, perhubungan laut, dan wisata bahari. Meskipun demikian, potensi sumberdaya kemaritiman yang besar ini belum dikelola secara maksimal. Provinsi Kepulauan Riau memiliki lima unsur potensi sumberdaya dasar,

diantaranya (1) Potensi sumberdaya perikanan, mencakup perikanan tangkap, perikanan budidaya dan sentra pengolahan hasil perikanan, (2) Potensi Sumberdaya mineral dan migas (seabed) yang terdapat di perairan laut, (3) Potensi transportasi laut dan industri maritim (4) Potensi ekonomi baru, mencakup: jasa lingkungan (tempat bersejarah, kuliner lokal, budaya lokal masyarakat pulau) wisata bahari, sumberdaya hayati non-ikan (seperti rumput laut dan produk turunannya, biodiversity lokal, dll) dan energi terbaruka serta, (5) Potensi wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil strategis sebagai pusat perdagangan, yang mengatur pola interaksi dari masing-masing unsur sumberdaya tersebut (Kajian Pengembangan Ekonomi Maritim Provinsi Kepulauan Riau, 2018).

Sumberdaya Hayati

Potensi sumberdaya hayati yang terdapat di wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil Provinsi Kepulauan Riau terdiri atas ekosistem mangrove, terumbu karang, padang lamun, ikan pelagis dan ikan demersal, ikan budidaya serta biota laut lainnya.

a. Ekosistem Mangrove

Luas ekosistem mangrove di wilayah pesisir Provinsi Kepulauan Riau adalah 79228.91 ha. Adapun jenis-jenis mangrove yang dominan di masing-masing kabupaten/kota di Provinsi Kepulauan Riau terdiri atas: *Avicennia alba*, *Bruguiera gymnorhiza*, *Xylocarpus granatum*, *Rhizophora apiculata*, *Rhizophora mucronata*, *Sonneratia alba*, *Scyophiphora hydrophyllaceae*, *Lumnitzera littorea*, *Acrostichum aureum*, *Avicennia lanata*, *Bruguiera parviflora*, *Hibiscus tiliaceus*, *Melastoma candidum*, *Scaevola taccada*, *Ceriops tagal*, *Rhizophora stylosa*, *Lumnitzera racemosa*, *Clerodendrum inerme*, *Sesuvium portulacastrum*, *Achantus ilicifolius*, *Pandanus tectorius*, *Excoecaria agallocha*, *Sonneratia ovata*, *Morinda citrifolia*, *Stachytarpetta jamaicensis*, *Terminalia catappa*.

Selain untuk fungsi ekologi dan mitigasi bencana, mangrove juga saat ini telah dijadikan obyek ekowisata. Ekowisata mangrove yang sudah berkembang di Pulau Bintan adalah kawasan mangrove yang terdapat di Desa Busung, Sungai Dompok, Sungai Sebung, Lagoi, dan Sei Kecil, sedangkan kawasan mangrove yang akan dikembangkan lagi di Pulau Bintan adalah kawasan mangrove di sepanjang sungai di Desa Panaga, Kecamatan Teluk Bintan. Kawasan mangrove di Desa Panaga ini rencananya Pemda Kabupaten Bintan akan menjadikannya sebagai kawasan wisata alam terbesar di Asia, namun sampai saat ini kawasan ini masih berstatus kawasan perlindungan mangrove. Oleh karena itu, untuk dapat dijadikan sebagai kawasan wisata alam, status kawasan mangrove tersebut harus dirubah menjadi kawasan konservasi yang menganut sistem zonasi, yang didalamnya diperkenankan ada kegiatan pemanfaatan wisata alam atau ekowisata. Untuk di Kota Batam, kawasan mangrove yang sudah dikembangkan adalah di Wisata AVJ (Anugrah Ventura Jaya) mangrove, di daerah Sei Tering, pulau-pulau di sekitar wilayah Piayu Laut, P. Abang. Sedangkan di Kota Tanjung Pinang terdapat di Hulu Sungai Carang, dan Sei Carang (Sungai Dompok). Beberapa tahun terakhir ini, kawasan mangrove di Kepulauan Riau mengalami penyusutan luas hutan mangrovenya, terutama di Kota Batam dan Kota Tanjung Pinang. Luas hutan mangrove di Pulau Batam menyusut dan menyisakan 4,2 % (dulu 27%) dari luas Pulau Batam (41.500 hektare). Perusakan hutan mangrove terus terjadi, dan hanya menyisakan 1.743 hektare. Luas ini akan terus berkurang apabila perusakannya tidak dicegah. Berdasarkan informasi dari Badan Pengendali Dampak Lingkungan (Bapedal) Kota Batam,

sekitar 800 hektare hutan mangrove Batam hilang akibat berbagai kegiatan. Sebanyak 620 hektare mangrove hilang di kawasan Tembesi, Sagulung, setelah kawasan tersebut beralih fungsi dan dibangun waduk. Sisanya rusak karena penimbunan untuk kepentingan wisata, penambangan pasir, dan penebangan usaha arang. Sebelumnya, kerusakan atau hilangnya mangrove karena alih fungsi sesuai dengan tata ruang seperti yang terjadi di Tembesi. Selain itu, rusaknya mangrove juga mengancam hilangnya mata pencaharian bagi nelayan kecil pencari kepiting, ikan dan udang di mangrove. Sedangkan di Tanjung Pinang, dalam 10 tahun terakhir ini lebih dari 40 persen mangrove telah hilang karena alih fungsi lahan untuk penimbunan, reklamasi, dan pencemaran.

b. Terumbu Karang

Terumbu karang di Kepulauan Riau terdistribusi luas pada pesisir pulau-pulau utama, seperti P. Batam, P. Bintan, P. Natuna, Kepulauan Anambas, P. Lingga, dan sekitar 2000-an pulau-pulau kecil. Luas terumbu karang di Provinsi Kepulauan Riau adalah 132985.99 ha. Genera karang yang dominan hidup Kepulauan Riau adalah *Acanthastrea*, *Acropora*, *Alveopora*, *Astreopora*, *Caulastrea*, *Coeloseris*, *Coscinaraea*, *Ctenactis*, *Cyphastrea*, *Diploastrea*, *Echinophyllia*, *Echinopora*, *Euphyllia*, *Favia*, *Favites*, *Fungia*, *Galaxea*, *Goniastrea*, *Goniopora*, *Heliofungia*, *Heliopora*, *Herpolitha*, *Hydnophora*, *Leptastrea*, *Leptoria*, *Lithophyllon*, *Lobophyllia*, *Merulina*, *Millepora*, *Montastrea*, *Montipora*, *Mycedium*, *Oulastrea*, *Oxypora*, *Pachyseris*, *Pavona*, *Pectinia*, *Platygyra*, *Plerogyra*, *Pocillopora*, *Podabacia*, *Porites*, *Scapophyllia*, *Scolymia*, *Stylocoeniella*, *Stylophora*, *Symphyllia*, *Turbinaria* dengan bentuk pertumbuhan yang dominan adalah *Acropora* branching, *Acropora* tabulate, *Acropora* encrusting, *Acropora* submassive, *Acropora* digitate, Coral branching, Coral massive, Coral encrusting, Coral submassive, Coral foliose, Coral mushroom.

Terumbu karang di Kepulauan Riau telah dimanfaatkan sebagai fishing ground ikan-ikan karang atau ikan demersal ekonomis penting. Selain itu, terumbu karang juga merupakan obyek wisata bahari, khususnya wisata bentang bawah laut, yaitu diving dan snorkeling. Di perairan Kota Batam terdapat beberapa spot diving dan snorkeling yang terkenal dengan pemandangan bawah lautnya, seperti Gugus P. Abang, P. Petong, P. Hantu, P. Labung, P. Beralas Pasir, P. Rantau Abang, P. Labun. Di Kota Tanjung Pinang dive dan snorkeling spot terdapat di Pulau Penyengat. Di Kabupaten Bintang terdapat di P. Bintan (satu dari 10 spot diving terbaik di Indonesia), P. Mapur, Pantai Lagoi, Pantai Trikora, Pantai Sakera, Pantai Nirwana Garden, Pantai Sebong Pereh, Pantai Senggiling, P. Nikoi, P. Pangkil, P. Penyusuk, dan P. Tambelan.

Disamping memiliki potensi yang cukup besar, telah dimanfaatkan sebagai fishing ground ikan-ikan karang/ikan demersal ekonomis penting, dan juga telah dimanfaatkan sebagai obyek wisata diving dan snorkeling, terumbu karang di perairan Kepulauan Riau juga sebagian besar telah mengalami kerusakan. Ada beberapa factor yang menyebabkan kerusakan tersebut, yaitu kegiatan antropogenik (langsung dan tidak langsung), dan factor alami. Kegiatan antropogenik yang umumnya ditemukan adalah kegiatan destructive fishing (penggunaan bahan peledak dan bius/potassium sianida), penambangan karang batu, sedangkan factor alami adalah pemutihan karang/coral bleaching (akibat peningkatan suhu permukaan laut dan penyakit), dan ledakan populasi bintang

berduri/*Acanthaster planci* (akibat pengayaan nutrient). Terumbu karang yang dekat dengan pulau-pulau utama di Kepulauan Riau, terutama yang banyak kegiatan eksploitasi pertambangan di daratannya banyak yang rusak atau mati karena sedimentasi. Begitu juga terumbu karang yang berdekatan dengan areal pertambangan pasir laut (seperti di perairan Kota Batam) banyak yang rusak atau mati karena sedimentasi yang relatif tinggi.

c. Padang Lamun

Luas padang lamun di perairan laut Provinsi Kepulauan Riau adalah 38116.14 ha, dengan rincian di Kabupaten Karimun 0.00 ha (tidak ditemukan), Kabupaten Bintan 1897.74 ha (kondisi sehat), Kabupaten Natuna 468.44 ha, Kabupaten Lingga 5815.57 ha (kondisi miskin-kurang sehat), Kabupaten Kepulauan Anambas 0.00 ha, Kota Batam 29673.20 ha (umumnya kondisi kurang sehat), dan Kota Tanjung Pinang 261.18 ha (kondisi sehat). Jenis-jenis lamun yang hidup di perairan Kepulauan Riau berjumlah 10 jenis, yaitu *Enhalus acoroides*, *Cymodocea rotundata*, *Cymodocea serollata*, *Halodule pinifolia*, *Halodule uninervis*, *Halophila ovalis*, *Halophila spinulosa*, *Syringodium isoetifolium*, *Thalassia hempricii* dan *Thalassodendron ciliatum*, sedangkan jumlah jenis lamun yang ditemukan 13 jenis (7 Genera). Jenis lamun yang tidak ditemukan pada perairan Kepulauan Riau adalah jenis *Halophila decipiens*, *Halophila minor* dan *Halophila sulawesii*. Faktor yang menjadi ancaman penurunan rusak ekosistem padang lamun adalah pengembangan wilayah pesisir. Pengembangan wilayah pesisir yang terjadi di Teluk Bakau adalah wisata bahari dan pembangunan pemukiman diatas perairan. Hal ini mengakibatkan terjadinya tercemarnya lingkungan perairan sebagai akibat aktivitas wisata dan limbah rumah tangga. Kekeruhan perairan yang ditimbulkan oleh aktivitas ini dapat menyebabkan eutrofikasi atau penyuburan berlebihan pada perairan sehingga dapat mengganggu pertumbuhan lamun. Selain itu, aktivitas yang menggunakan fasilitas wisata seperti “speedboat” mengakibatkan terpotongnya daun lamun. Aktivitas yang ada selain pengembangan wilayah pesisir terdapat kegiatan perikanan. Selain itu, penggunaan alat tangkap ikan yang tak ramah lingkungan juga terjadi daerah Teluk Bakau misalnya dengan pukot dasar yang mengeruk dasar laut dan kelong (bagan) tancap. Aktivitas ini apabila tidak dikontrol penggunaannya akan menyebabkan gangguan kehidupan lamun. Selain aktivitas manusia, alam juga memiliki peran untuk menentukan kehidupan lamun. Beberapa faktor alam yang menjadi penentu keberadaan lamun yaitu perubahan iklim dan bencana alam. Perubahan iklim menjadi salah satu faktor yang diakibatkan perubahan suhu bumi yang berlangsung dari tahun ke tahun. Lamun memiliki toleransi suhu optimal perairan berkisar 25o - 30o C. Apabila suhu perairan terus meningkat akan mengakibatkan (Burn) “gosong” pada daun lamun.

d. Sumberdaya Ikan Pelagis

Potensi sumber daya ikan laut di Laut Cina Selatan (Wilayah Pengelolaan Perikanan/WPP 711) diperkirakan sebesar 1.057.050 ton/tahun dan diperkirakan wilayah perairan laut Kepulauan Riau memiliki potensi sumber daya ikan sebesar 860.650,11 ton/tahun meliputi ikan pelagis besar sejumlah 53,802.34 ton/tahun, ikan pelagis kecil sejumlah 506.025,30 ton/tahun, ikan demersal sejumlah 272.594,16 ton/tahun, ikan karang sejumlah 17.562,29 ton/tahun, lainnya (cumi, udang, lobster) sejumlah 10.666,02 ton/tahun. Sementara, dengan

pendekatan hasil survei, diperkirakan total potensi sumber daya ikan di perairan laut Kepulauan Riau sebesar 689.345.17 ton/tahun terdiri dari ikan pelagis besar sejumlah 16.483,29 ton/tahun, ikan pelagis kecil sejumlah 14630934 ton/tahun, ikan demersal sejumlah 491.653,06 ton/tahun, Krustase (Udang, Kepiting, Rajungan, Lobster, Mantis) sejumlah 4402,70 ton/tahun, Moluska (Cumi, Sotong, Gurita) sejumlah 30.496,77 ton/tahun. Potensi perikanan tangkap di Provinsi Kepulauan Riau terbesar berada di perairan Natuna dengan tingkat pemanfaatan baru mencapai 4-6% dari total potensi Kabupaten Natuna sebesar 504.212,85 ton/tahun (58,59% dari total potensi Provinsi Kepulauan Riau), diikuti Kabupaten Bintan, Kabupaten Kepulauan Anambas, dan Kabupaten Lingga.

e. Sumberdaya Ikan Demersal dan Karang

Potensi ikan demersal dari Laut Cina Selatan (LCS) yang merupakan kontribusi produksi Provinsi Kepulauan Riau menyumbang rata-rata 96.808 ton/tahun (75% demersal). Komposisi yang mendominasi 10 besar hasil tangkapan adalah terdiri dari : Kurisi pasir (*Nemipterus* spp.), Ekor kuning (*Caesio cuning*), Gulamah (*Sciaenidae*), Kaci-kaci/Kaneke/seminyak (*Diagramma pictum*), Kuwe (*Caranx* spp.; *Carangodes* spp.; *Seriola rivoliana*.), Pari (*Aetoplatea zonora*; *Dasyatis kuhlii*; *Paeniurallmha* sp), kakap merah (*Lutjanus malabaricus*), Jenaha (L. Johnii), tanda-tanda (L. vitta), bawal hitam (*Formio niger*), Nuri (*Choerodon* spp), Kerapu/sunu (*Epinephelus sexfasciatus*; *Epinephelus areolatus*; *Plectropomus maculatus*), Remang (*Muraenesox cinereus*), Manyung (*Arius thalasinus*), Kapas-kapas (*Gerres kapas*), kakatua (*Scarus* spp.), Biji nangka/Kuniran (*Parupeneus chrysopleuron*), Ayam-ayam (*Abalistes stellatus*), dan Lencam (*Lethrinus lentjan*). Untuk Jenis-jenis ikan yang digolongkan kedalam kelompok ikan karang antara lain: ekor kuning, ikan napoleon, kerapu, karang, kerapu bebek, kerapu balong, kerapu lumpur.

f. Biota Laut Lainnya

Perairan Provinsi Kepulauan Riau juga memiliki biota laut lain yang juga menjadi komoditas tangkap di perairan Provinsi Kepulauan Riau, antara lain seperti kelompok krustase dan moluska seperti udang, lobster dan cumi-cumi

g. Perikanan Budidaya

Potensi lahan perairan laut untuk kegiatan perikanan budidaya laut (marikultur) sekitar 455.853,9 ha yang terdiri dari 54.746 ha untuk marikultur pesisir (*coastal marine culture*) dan 401.107,9 ha untuk marikultur lepas pantai (*offshore marine culture*) yang tersebar di 7 kabupaten/kota se Provinsi Kepulauan Riau.

Sumberdaya Non Hayati

a. Bahan Galian

Potensi sumberdaya bahan galian di perairan pesisir Provinsi Kepulauan Riau terdiri dari bahan mineral logam, mineral bukan logam dan batuan. Bahan galian logam berupa timah dan bauksit. Sedangkan mineral bukan logam berupa pasir laut dan granit. Adapun luas potensi untuk masing-masing komoditas yaitu bauksit 6.325 ha, timah 179.675,92 ha, Granit 888,61 ha, dan pasir laut 63.437,27 ha. Sebaran kandungan mineral logam timah di Kabupaten Karimun berada di sebelah barat Pulau Kundur dan Pulau Karimun, sekeliling Pulau Durai dan sebelah utara pulau Karimun Kecil. Selain itu kandungan timah juga tersebar di perairan pesisir Pulau Singkep.

Potensi sebaran pasir laut terdapat di Kabupaten Karimun yaitu di perairan sebelah utara Pulau Asam, sebelah timur Pulau Karimun dan sebelah selatan perairan Kecamatan Moro. Potensi pasir laut di Kota Batam berada di perairan Kecamatan Belakang Padang, Kecamatan Lubuk baja, dan Kecamatan Batu Ampar. Potensi pasir laut di Kabupaten Lingga terdapat di perairan pesisir Pulau Singkep.

b. Minyak dan Gas

Selain bahan galian, salah satu sumberdaya non hayati di Provinsi Kepulauan Riau adalah minyak dan gas alam. Blok minyak dan gas alam di Provinsi Kepulauan Riau terbesar berada di sebelah utara dan sepanjang pesisir timur Kabupaten Natuna di Laut Natuna Utara yang diprediksi sebagai cadangan minyak dan gas alam dunia. Selain di laut Kabupaten Natuna, potensi minyak dan gas alam juga ditemukan di lepas pantai perairan Kota Tanjungpinang. Dari hasil pertambangan minyak dan gas alam, PDRB Provinsi Kepulauan Riau memperoleh hampir 30 miliar rupiah pada tahun 2016 berdasarkan data yang dikeluarkan BPS Provinsi Kepulauan Riau pada tahun 2017.

c. Sumberdaya Buatan dan Jasa Kelautan

Sumber daya buatan dan jasa kelautan yang dimaksud meliputi infrastruktur laut yang terkait dengan kelautan dan perikanan. Jasa-jasa lingkungan berupa keindahan alam, permukaan dasar tempat instalasi bawah air yang terkait dengan kelautan dan perikanan, serta sumberdaya buatan dan jasa kelautan lain yang ditemukan.

Jasa kelautan baik jasa penyeberangan maupun bongkar muat utamanya dilayani oleh pelabuhan. Pelabuhan merupakan suatu wilayah yang terdiri atas daratan, perairan dengan batas tertentu sebagai tempat untuk melakukan kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat untuk bersandar kapal, berlabuhnya kapal, naik atau turunnya penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda (Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001).

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 130 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan. Wilayah kerja pelabuhan di Provinsi Kepulauan Riau terdiri dari:

1. Wilayah Kerja Kabupaten Karimun;
2. Wilayah Kerja Kabupaten Bintan;
3. Wilayah Kerja Kabupaten Natuna;
4. Wilayah Kerja Kabupaten Lingga;
5. Wilayah Kerja Kota Batam;
6. Wilayah Kerja Kota Tanjungpinang;
7. Wilayah Kerja Kabupaten Kepulauan Anambas.

Industri Perikanan

Berdasarkan roadmap industri agro di wilayah Kepulauan Riau menurut roadmap pengembangan industri agro tahun 2015 dibagi menjadi tiga komoditas yaitu kelapa, rumput laut, dan hasil perikanan. Berdasarkan data dari Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Kepulauan Riau tahun 2016, industri pengolahan hasil laut pada industri kecil dan menengah, bidang usahanya antara lain penggaraman, pemindangan, pengasapan, fermentasi, unit usaha produk segar dan unit usaha produk pengolahan ikan

lainnya. Untuk industri skala besar, bidang usahanya antara lain unit usaha ikan beku dan segar untuk ekspor dan penjualan dalam negeri, unit pengolahan ikan menjadi produk aneka olahan makanan berupa baso, surimi, kaki naga dll, pengolahan cakalang menjadi frozen cooked cakalang loin serta hasil produk sampingan berupa tepung ikan. Sementara untuk industri pengolahan rumput laut walaupun potensi sumber daya industrinya tersebar luas, sebagian besar masih diekspor dalam bentuk kering. Namun saat ini mulai terdapat industri pengolahan rumput laut menjadi suplemen minuman kesehatan yang memiliki teknik pemasaran dan kemasan yang cukup baik di Kepulauan Riau.

Sebaran industri pengolahan hasil perikanan berskala kecil dan menengah di Provinsi Kepulauan Riau tersaji pada Gambar berikut. Jumlah Industri pengolahan hasil perikanan banyak tersebar di Kabupaten Anambas dan Karimun, sebesar 27,66 % dan 23,88 %. Sedangkan jumlah industri pengolahan rumput laut banyak terdapat di Kota Batam, Kabupaten Anambas, dan Natuna masing-masing sebesar 25,00%. Sedangkan untuk Kota Tanjungpinang dan Kabupaten Lingga tidak terdapat industri pengolahan rumput laut.

Produk pengolahan ikan yang terdapat di Kepulauan Riau umumnya didominasi oleh produk kerupuk dan ikan asin masing-masing sebesar 69,65% dan 10,20%. Untuk industri makanan yang berbahan dasar hasil perikanan seperti otak-otak, bakso, ikan asap, terasi, abon dan sebagainya memiliki nilai sebesar 20,15%. Meskipun produk kerupuk usahanya masih dalam skala industri kecil menengah tetapi rata-rata industri ini memiliki kapasitas ekspor yang besar.

Jumlah industri pemasaran hasil perikanan di Kota Batam banyak tersebar mencapai 44,94 %. Hal ini disebabkan Kota Batam selain sebagai kawasan industri, juga menjadi pusat wisata sehingga terdapat banyak usaha hotel, restaurant dan catering. Kabupaten lain yang juga cukup besar jumlah unit usaha pemasaran ikannya adalah Kabupaten Karimun mencapai 15,52 % dan Kota Tanjungpinang sebesar 14,17 %.

Wisata bahari

Wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil mempunyai kekayaan dan keragaman dalam bentuk alam, keragaman ekosistem, hayati, adat/budaya yang dapat dikembangkan untuk menarik wisatawan domestik/nusantara maupun wisatawan asing (mancanegara). Keberadaan pulau-pulau kecil yang berjumlah ribuan menjadi sasaran pengembangan wisata bahari yang berbasis pada pemberdayaan masyarakat pesisir dan masyarakat pulau-pulau kecil. Jenis-jenis kegiatan wisata bahari yang sering dilakukan oleh wisatawan antara lain:

1. Berjemur (*sunbathing*);
2. Berenang (*swimming*);
3. Berperahu (*boating*);
4. Memancing (*fishing*);
5. Menyelam (*diving/scuba diving*), scuba diving adalah kegiatan menyelam yang dilakukan pada perairan dalam dengan menggunakan alat selam yang lebih lengkap seperti masker, snorkel, tabung udara, sepatu coral, fin, dan baju selam
6. *Snorkeling*, kegiatan menyelam yang dilakukan pada perairan dangkal sehingga pemandangan di bawah air dapat dinikmati dengan jelas;
7. Wisata budaya;
8. Wisata riset/minat khusus.

Pengembangan wisata bahari bertujuan menyelenggarakan jasa pariwisata atau menyediakan atau mengusahakan destinasi dan daya tarik wisata bahari yang dapat dikelola secara berkelanjutan. Wisata bahari yang berkelanjutan bertumpu pada pengembangan wisata yang bisa memberikan hiburan dan tambahan pengetahuan, meningkatnya kesadaran untuk dapat menjaga ekosistem yang lestari serta menumbuhkan ekonomi bagi masyarakat lokal. Prinsip utama pengembangan wisata bahari adalah:

1. Bertumpu pada lingkungan alam dan budaya yang belum tercemar;
2. Dapat memberikan manfaat ekologi, sosial dan ekonomi langsung pada masyarakat;
3. Dapat meningkatkan pemahaman akan lingkungan alam dan budaya;
4. Memiliki keberlanjutan ekologi lingkungan baik jangka pendek maupun jangka panjang;
5. Dikelola dengan baik dan menjamin kelestarian lingkungan.

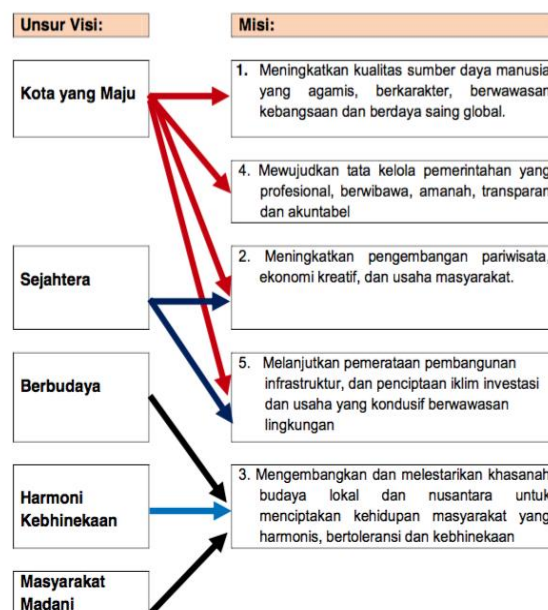
Saat ini potensi sumberdaya alam yang berlimpah belum sepenuhnya termanfaatkan sehingga mengakibatkan masih banyak terdapat daerah tertinggal dan cenderung miskin terutama di daerah pesisir, hal ini sangat ironis bila dihubungkan dengan sumberdaya alam laut yang sangat melimpah. Banyaknya permasalahan yang terjadi di wilayah pesisir dan laut Provinsi Kepulauan Riau mengakibatkan perkembangan yang lambat dalam pemanfaatan sumberdaya alam laut.

2.2 Kota Tanjungpinang

Visi pembangunan daerah dalam dokumen Rancangan Pembangunan Jangka Menengah Daerah tahun 2018 – 2023 adalah **“Tanjungpinang sebagai Kota yang Maju, Berbudaya dan Sejahtera dalam Harmoni kebhinekaan Masyarakat Madani”**. Dalam rangka mencapai visi yang telah ditetapkan, Kota Tanjungpinang memiliki misi-misi yang mendukung yaitu sebagai berikut :

1. Meningkatkan kualitas sumber daya manusia yang agamis, berkarakter, berwawasan kebangsaan dan berdaya saing global.
2. Meningkatkan pengembangan pariwisata dan pengembangan ekonomi kreatif dan usaha masyarakat.
3. Mengembangkan dan melestarikan khasanah budaya lokal dan nusantara untuk menciptakan kehidupan masyarakat yang harmonis, bertoleransi dan kebhinekaan guna mendukung pembangunan berkelanjutan.
4. Mewujudkan tata kelola pemerintahan yang profesional, berwibawa, amanah, transparan dan akuntabel didukung aparatur yang berintegritas dan kompeten.
5. Melanjutkan pemerataan pembangunan infrastruktur, dan penciptaan iklim investasi dan usaha yang kondusif berwawasan lingkungan.

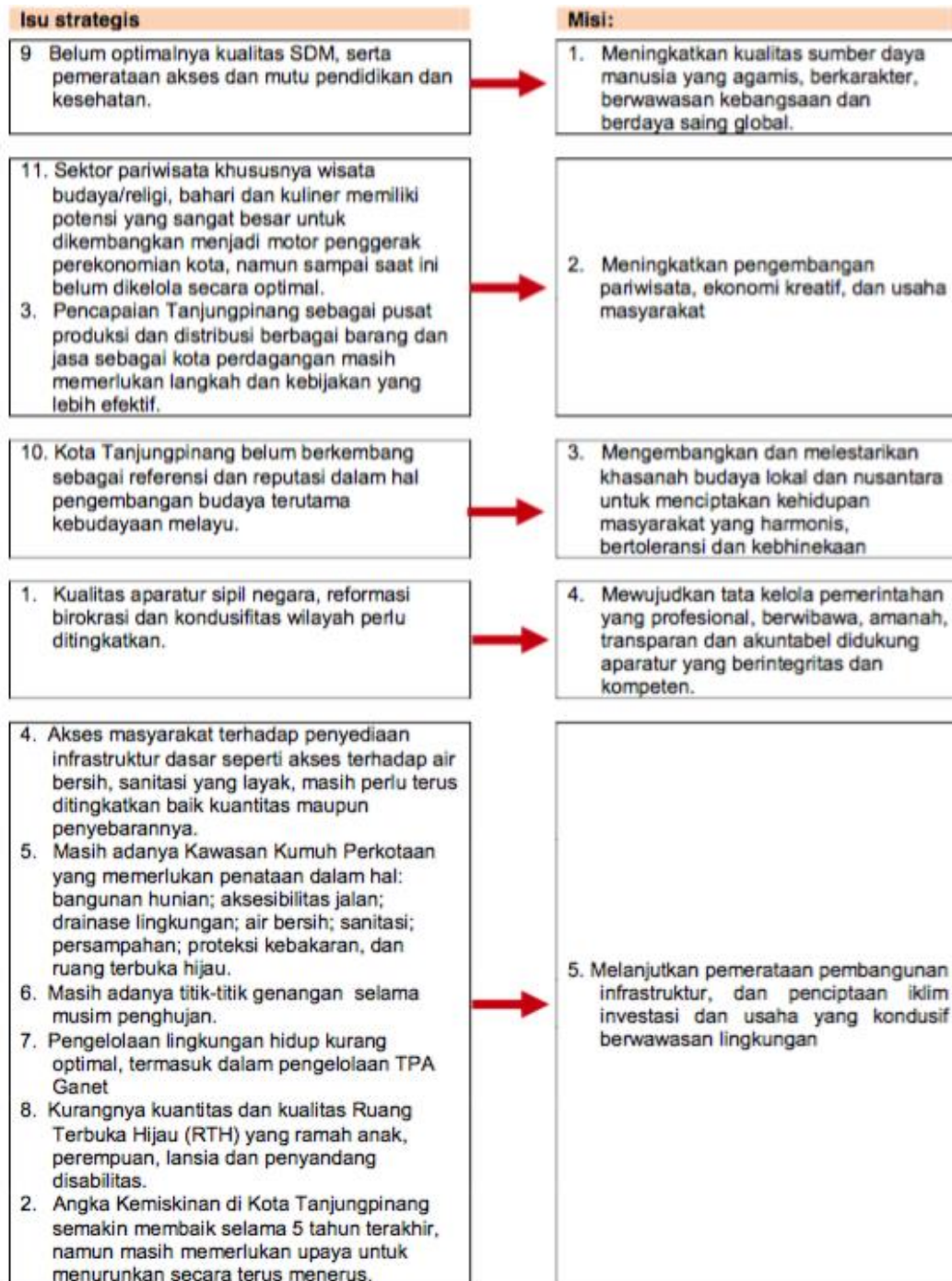
Berikut ini adalah keterkaitan antara visi dan misi jangka menengah yang dimiliki oleh Kota Tanjungpinang :



Gambar 2.4 Keterkaitan Visi dan Misi

Sumber: RPJMD Kota Tanjungpinang, 2018

Meskipun visi dan misi pembangunan dari Kota Tanjungpinang muncul dari visi dan misi kepala daerah yang terpilih, tetapi tetap saja memiliki keterkaitan dengan isu-isu strategis yang berkembang di Kota Tanjungpinang. Berikut ini adalah keterkaitan antara misi jangka menengah di Dokumen RPJMD Kota Tanjungpinang dengan isu-isu strategi dari Kota Tanjungpinang:



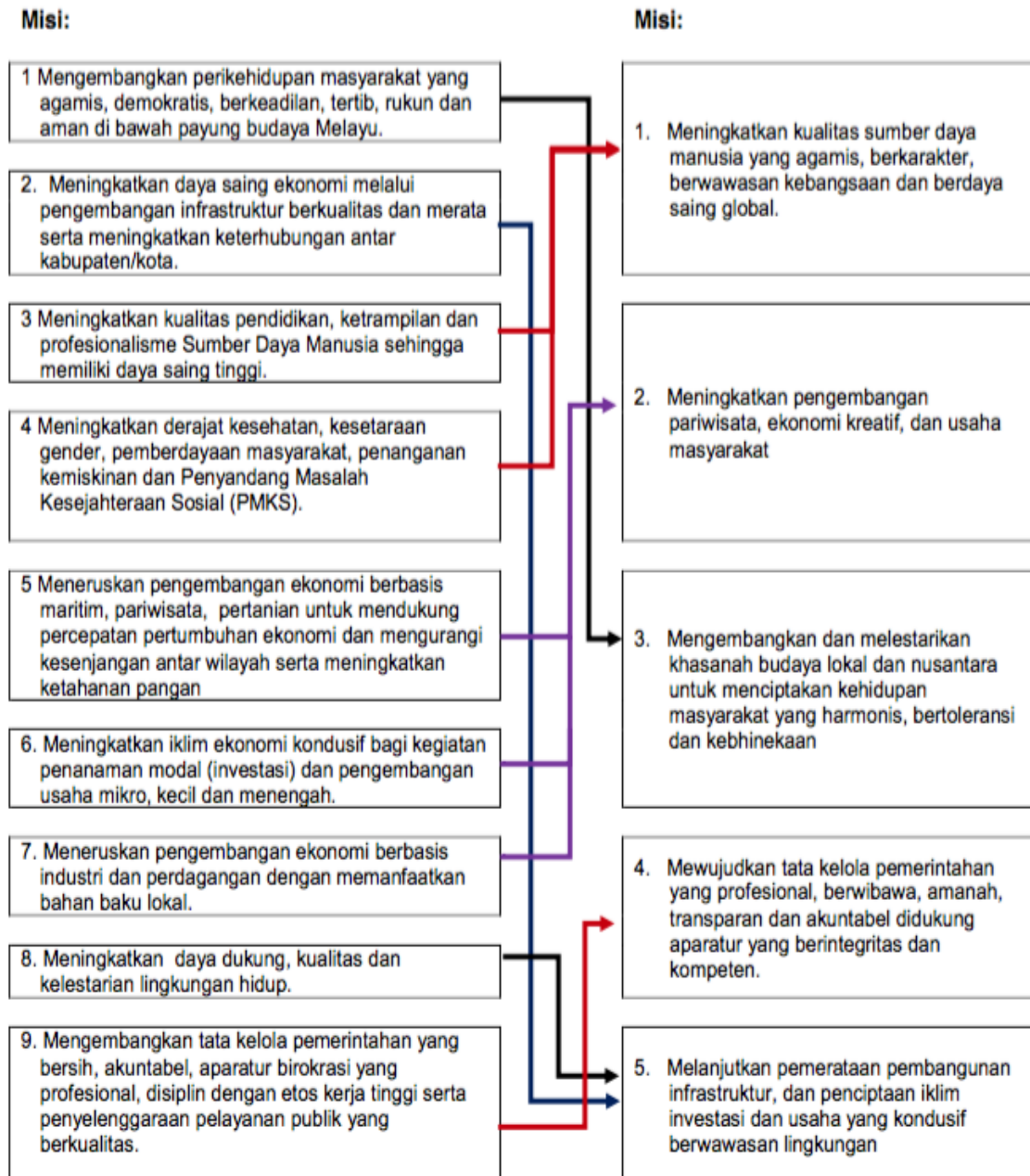
Gambar 2.5 Keterkaitan Misi dengan Isu Strategis

Sumber: RPJMD, 2018

Selain itu, misi jangka menengah dari Kota Tanjungpinang harus memiliki keterkaitan dengan misi RPMD dari Provinsi Kepulauan Riau yang berlaku. Oleh karenanya, berikut ini adalah keterkaitan antara misi dari Kota Tanjungpinang dengan Provinsi Kepulauan Riau tahun 2016-2021:

Provinsi Kepulauan Riau

Kota Tanjungpinang



Gambar 2.6 Keterkaitan Misi Provinsi Kepulauan Riau dengan Kota Tanjungpinang

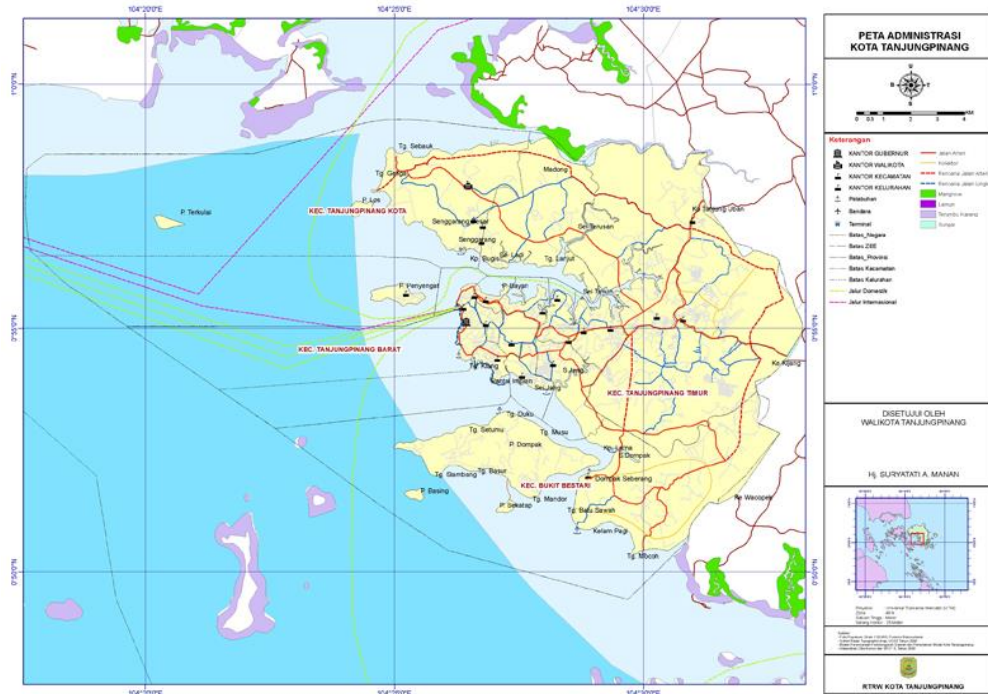
Sumber: RPJMD, 2018

Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 56 Tahun 2015 tentang Kode dan Data Wilayah Administrasi Pemerintahan luas daratan Kota Tanjungpinang adalah 144,56 km². Sedangkan untuk luas wilayah laut Kota Tanjungpinang belum ditetapkan oleh Permendagri sehingga masih mengacu pada perhitungan yang dilakukan oleh Balai Kajian Geomatika Bakosurtanal Tahun 2007 yaitu seluas 149,13 km². Wilayah Kota Tanjungpinang terdiri dari daratan, autan, dan beberapa pulau seperti Pulau Dompok, Pulau Penyengat, Pulau Terkulai, Pulau Los, Pulau Basing, Pulau Sitakap dan Pulau Bayan. Berdasarkan dokumen RPJMD Kota Tanjungpinang, batas wilayah administratif Kota Tanjungpinang adalah sebagai berikut:

- a. Barat : Kelurahan Pangkil, Kecamatan Teluk Bintan, Kabupaten Bintan;

- b. Timur : Kecamatan Bintan Timur dan Kecamatan Toapaya, Kabupaten Bintan;
- c. Utara : Kecamatan Teluk Bintan, Kabupaten Bintan;
- d. Selatan : Kecamatan Mantang, Kabupaten Bintan.

Untuk menggambarkan perbatasan wilayah administratif dari Kota Tanjungpinang, Gambar 2.7 akan menunjukkan peta administratif Kota Tanjungpinang:



Gambar 2.7 Peta Administratif Kota Tanjungpinang

Sumber: RPJMD, 2018

Letak geografis Kota Tanjungpinang dianggap sangat strategis karena berdekatan dengan Kota Batam yang mana merupakan kawasan perdagangan bebas, selain itu juga berdekatan dengan Negara Singapura sebagai pusat perdagangan dunia. Selanjutnya, Kota Tanjungpinang juga berada di posisi silang perdagangan dan pelayaran dunia, antara timur dan barat, yang mana berada di antara Samudera Hindia dan Laut Cina Selatan. Berada pada letak geografis yang strategis, Kota Tanjungpinang memiliki potensi pengembangan wilayah salah satunya kawasan perdagangan dan jasa. Berdasarkan Perpres Nomor 87 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Batam, Bintan, dan Karimun kawasan PBPB NNK mencakup 4 kecamatan di wilayah administratif Kota Tanjungpinang yaitu: Kecamatan Bukit Bestari, Kecamatan Tanjungpinang Barat, Kecamatan Tanjungpinang Timur, dan Kecamatan Tanjungpinang Kota.

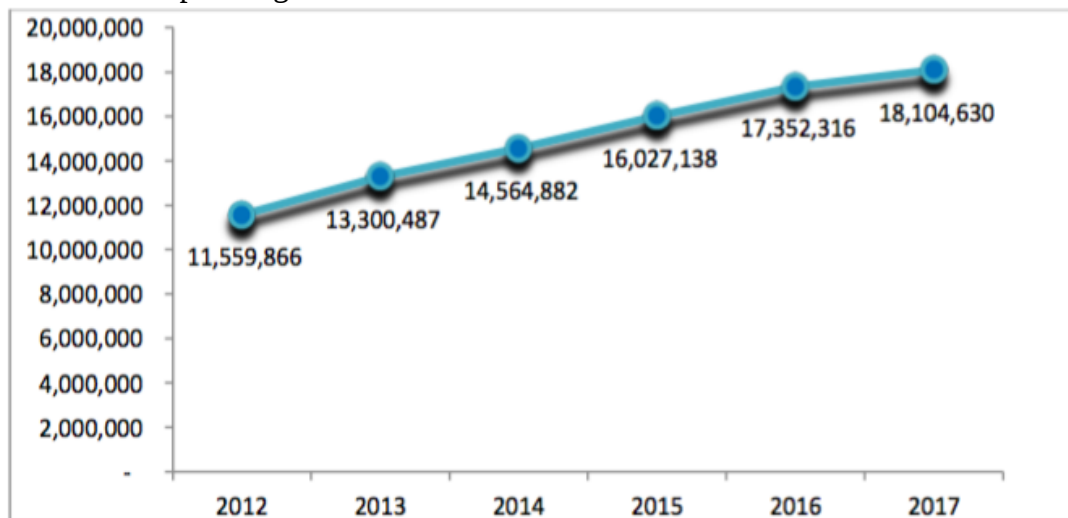
Dari dokumen perencanaan daerah yang dimiliki oleh Pemerintah Kota Tanjungpinang, potensi pengembangan wilayah yang dimiliki Kota Tanjungpinang adalah bidang pariwisata. Pengembangan kegiatan pariwisata di Kota Tanjungpinang sebagai berikut ini :

- a. Kawasan wisata bahari terdapat di pulau Terkulai, Pulau Sekatap, Pulau Los, Pantai Kelam Pagi dan Tanjung Siambang Pulau Dompak;
- b. Kawasan wisata budaya/ sejarah/ religi terdapat di Pulau Penyengat, Kawasan Sungai Carang Hulu Riau (Kota Rebah dan Kota Piring), Pulau Bayan, Klenteng

Senggarang, Pulau Basing, Komplek Makan Sultan/ Yang Dipertuan Muda dan Taman Budaya;

- c. Kawasan wisata ekowisata terdapat di Sungai Dompok, Sungai Terusan, Sungai Carang, Sungai Gesek, Bukit kucing, dan Bukit Manuk; dan
- d. Kawasan wisata berupa wisata belanja dan kuliner terdapat di Pantai Barat Tanjungpinang, Kawasan Kota Lama Tanjungpinang, Pesisir Dompok Lama dan Kawasan Senggarang.

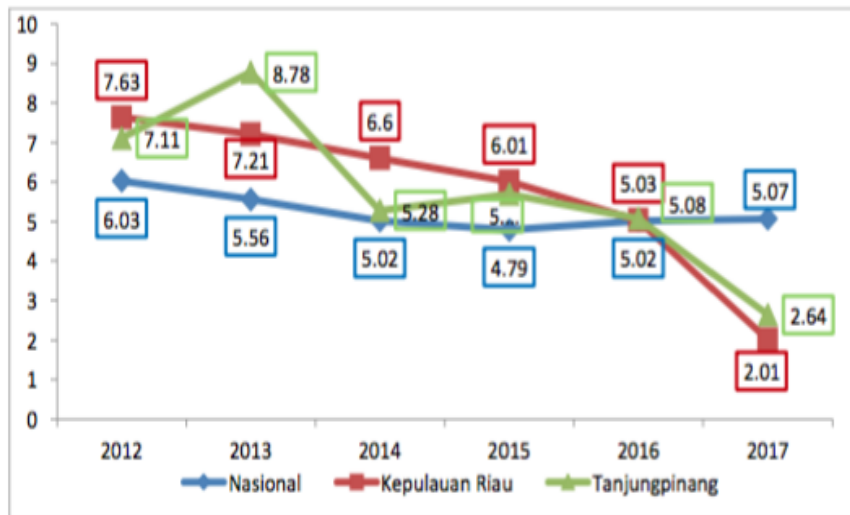
Sejak tahun 2014, perhitungan nilai Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga konstan Kota Tanjungpinang menggunakan tahun dasar tahun 2010. Data dari BPS Kota Tanjungpinang menunjukkan bahwa sejak tahun 2012 sampai dengan tahun 2017 PDRB Kota Tanjungpinang menunjukkan kondisi yang positif yaitu terus meningkat. Dalam dokumen RPJMD Kota Tanjungpinang Tahun 2018 disebutkan bahwa tahun 2012 PDRB Kota Tanjungpinang adalah sebesar Rp 11.559.866 dan terus meningkat setiap tahunnya sehingga mencapai Rp 18.104.603 pada tahun 2017. Gambar di bawah ini akan menunjukkan peningkatan PDRB dari Kota Tanjungpinang sejak tahun 2012 sampai dengan tahun 2018:



Gambar 2.8 Perkembangan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Atas Harga Dasar Harga Berlaku Kota Tanjungpinang (Juta rupiah)

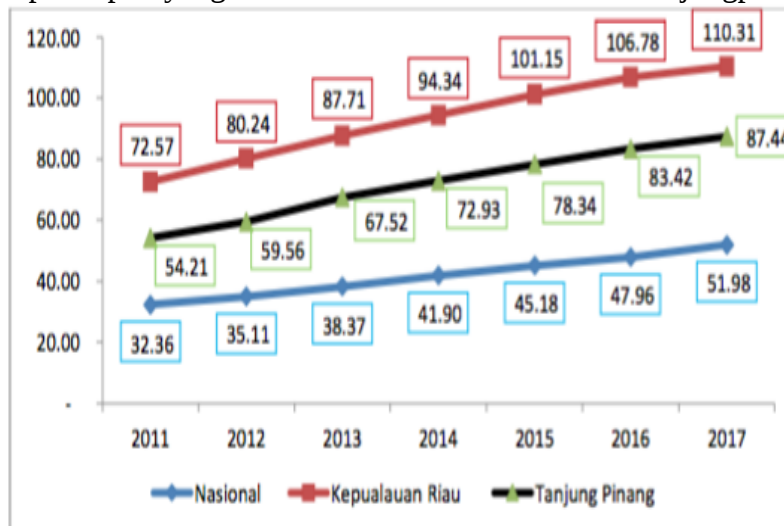
Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Tanjungpinang, 2018

Pertumbuhan ekonomi adalah satu indikator yang digunakan untuk mengukur keberhasilan sebuah pembangunan. Di Kota Tanjungpinang, sejak tahun 2012 sampai dengan tahun 2017, pertumbuhan ekonomi mengalami fluktuasi dengan kecenderungan menurun. Data yang diperoleh dari BPS Kota Tanjungpinang menunjukkan bahwa dari persentase pertumbuhan ekonomi sebesar 7.11% pada tahun 2012, Kota Tanjungpinang mengalami penurunan menjadi 2.64% pada tahun 2013. Secara umum, pertumbuhan ekonomi dari Provinsi Kepulauan Riau memang mengalami penurunan dan Kota Tanjungpinang masih berada di atas angka pertumbuhan ekonomi Provinsi Kepulauan Riau yang hanya sebesar 2.01% pada tahun 2017. Sedangkan dalam skala nasional pertumbuhan ekonomi adalah sebesar 5.07% sehingga Kota Tanjungpinang masih berada di bawah angka pertumbuhan ekonomi nasional. Gambar di bawah ini akan menunjukkan pertumbuhan ekonomi nasional, Provinsi Kepulauan Riau, dan Kota Tanjungpinang sejak tahun 2012 sampai dengan tahun 2017:



Gambar 2.9 Perbandingan Pertumbuhan Ekonomi
Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Tanjungpinang, 2018

Kesejahteraan masyarakat di suatu daerah dapat digambarkan dengan nilai PDRB per kapita. Dari dokumen RPJMD Kota Tanjungpinang Tahun 2018, sejak tahun 2011 sampai dengan tahun 2017 perkembangan PDRB per kapita dari Kota Tanjungpinang terus mengalami peningkatan yaitu dari tahun 2011 yang sebesar Rp 54.207 ribu meningkat menjadi Rp 87.440 ribu pada tahun 2017. Peningkatan yang dimiliki oleh Kota Tanjungpinang sejalan dengan peningkatan pada tingkat nasional dan provinsi yang mana mengalami peningkatan juga. Gambar berikut ini adalah data yang diperoleh tentang PDRB per kapita yang bersumber dari data BPS Kota Tanjungpinang:



Gambar 2.10 Perbandingan PDRB Per Kapita
Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Tanjungpinang, 2017

2.3 Kota Batam

Pemerintah Indonesia mengembangkan Wilayah Batam sebagai pangkalan logistik dan operasional yang berhubungan dengan eksplorasi dan eksploitasi minyak lepas pantai PN Pertamina pada tahun 1969. Selanjutnya, pada tahun yang sama Pemerintah Indonesia membentuk Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam

(OPDIPB) sebagai langkah menjadikan Pulau Batam sebagai daerah industri dan perdagangan, alih kapal, penumpukan dan basis logistik serta pariwisata. Perkembangan bidang industri, perdagangan, alih kapal dan pariwisata di Wilayah Batam membuat Pemerintah Indonesia membentuk Kotamadya Batam yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 1983. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan pelayanan masyarakat dan pembangunan Wilayah Batam.

Perkembangan pesat oleh Kota Batam membuat pemekaran wilayah terjadi, pada tahun 1999 menurut Undang-Undang Nomor 53 Tahun 1999 Kota Batam memiliki 8 kecamatan dan 35 kelurahan kemudian berkembang menjadi 12 kecamatan dan 64 kelurahan pada tahun 2005. Tidak hanya itu, pada tahun 2007 Kota Batam akhirnya ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (*Free Trade Zone*) melalui Peraturan Pemerintah Nomor 46 Tahun 2007. Diberlakukannya aturan tersebut juga menyebabkan OPDIPB berubah menjadi Badan Pengusahaan Kawasan Batam (BP Batam).

Sebagaimana yang disebutkan dalam dokumen Rancangan Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Tahun 2016-2021 Kota Batam memiliki visi sebagai berikut:

“Terwujudnya Batam sebagai Bandar Dunia Madani yang Berdaya Saing, Maju, Sejahtera, dan Bermartabat”

Dalam rangka mewujudkan visi diatas, pemerintah Kota Batam menyusun langkah-langkah yang akan dilakukan ke dalam beberapa misi-misi seperti di bawah ini:

1. Mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik, bersih, transparan, akuntable, dan mengayomi.
2. Mewujudkan Sumber Daya Manusia (SDM) Daerah yang bertaqwa, berdayasaing, dan masyarakat yang sejahtera.
3. Mewujudkan tata ruang kota yang berwawasan lingkungan, infrastruktur kota yang modern, serta pernataan permukiman yang ramah, asri dan nyaman sesuai nilai budaya bangsa.
4. Mewujudkan penguatan sektor industri dan peningkatan peran sektor jasa, perdagangan, pariwisata, alihkapal, maritim dan pertanian/ perikanan dalam menopang perekonomian daerah.
5. Mewujudkan penguatan ekonomi kerakyatan berbasis UMKM dan koerasi yang bersinergi dengan kebutuhan industri dan pasar domestik.
6. Mewujudkan percepatan pembangunan di daerah *hinterland* sebagai penopang dan penyangga perekonomian Kota Batam.

Secara geografis, Kota Batam memiliki luas wilayah sebesar 426.447,06 Ha dengan wilayah laut/ perairan seluas 317.668,97 Ha dan wilayah darat seluas 108.778,09 Ha. Kota Batam memiliki lebih dari 370 pulau dengan beberapa pulau merupakan pulau-pulau terluar di wilayah perbatasan negara. Secara administratif, pembagian wilayah Kota Batam adalah sebagai berikut ini:

Tabel 2.6 Pembagian Wilayah Administratif Kota Batam

No	Kecamatan	Kelurahan	Luas Wilayah (Ha)		
			Darat	Laut	Total
1.	Belakang Padang	6	7.004,62	68.790	75.794,29
2.	Bulang	6	15.911,73	30.101	46.013,20
3.	Galang	8	35.783,60	185.149	220.932,18
4.	Sungai Beduk	4	10.611,66	1.496	12.107,66
5.	Nongsa	4	11.806,92	20.718	32.525,31
6.	Sekupang	7	7.584,09	3.138	10.721,69
7.	Lubuk Baja	5	1.714,22	2.245	3.959,56
8.	Batu Ampar	4	1.425,05	3.119	4.543,79
9.	Batam Kota	6	4.455,79	229	4.684,74
10.	Sagulung	6	6.341,80	643	6.985,06
11.	Batu Aji	4	4.568,43	1.669	6.237,09
12.	Bengkong	4	1.570,18	372	1.942,49
Jumlah		64	108.778,09	317.668,97	426.447,06

Sumber: RPJMD Kota Batam, 2016

Sebagaimana disebutkan sebelumnya, bahwa wilayah Kota Batam memiliki beberapa wilayah yang menjadi perbatasan negara Indonesia dengan negara-negara lain. Hal ini juga menyebabkan Kota Batam menjadi sangat strategis menjadi Kota Perdagangan karena selain berbatasan sangat dekat dengan negara-negara tetangga seperti Singapura dan Malaysia, Kota Batam juga berbatasan dengan Laut Internasional. Jarak Kota Batam dengan Singapura hanya 25 km dapat ditempuh dalam waktu 40 menit dengan transportasi laut, sedangkan dengan Johor Malaysia memiliki jarak sekita 50 km dengan waktu tempuh 1 jam 45 menit. Secara rinci perbatasan wilayah Kota Batam ada sebagai berikut ini:

- Utara : berbatasan dengan Singapura dan Malaysia
- Selatan : berbatasan dengan Kabupaten Lingga
- Timur : berbatasan dengan Kabupaten Bintan dan Kota Tanjungpinang
- Barat : berbatasan dengan Kabupaten Karimun dan Laut Internasional

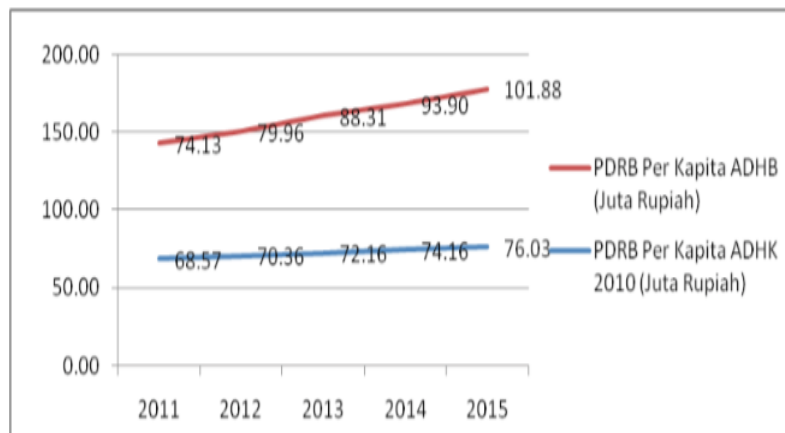
Berada di wilayah yang cukup strategis membuat Kota Batam ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Nasional di bidang ekonomi dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional. Selain itu, sebagaimana sejarah yang awal mula terbentuknya Kota Batam, wilayah ini juga sebagai Kawasan Pelabuhan Bebas dan Perdagangan Bebas (KPBPB) yang selanjutnya bertransformasi menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Lebih jauh lagi hal tersebut membuat arah pengembangan potensi wilayah yang di Kota Batam mengarah pada pengembangan perdagangan. Untuk saat ini kondisi perekonomian Kota Batam dapat dilihat dari Pertumbuhan Domestik Regional Bruto (PDRB). Jenis penilaian PDRB ada dua yaitu: PDRB Atas Dasar Harga Berlaku (ADHB) dan Atas Dasar Harga Konstan (ADHK). Pertumbuhan nilai PDRB ADHB dan PDRB ADHB di Kota Batam mengalami peningkatan dari untuk setiap tahunnya. Tabel di bawah ini akan menunjukkan pertumbuhan nilai PDRB ADHB dan PDRB ADHK dari tahun 2011–2015 :

Tabel 2.7 Pertumbuhan Nilai PDRB di Kota Batam

Tahun	PDRB ADHB (Juta Rupiah)	PDRB ADHK Tahun 2010 (Juta Rupiah)
2011	74.181.300,3	68.621.399,0
2012	83.751.112,9	73.698.072,7
2013*	96.661.045,0	78.991.102,5
2014*	107.213.021,3	84.677.310,4
2015**	121.130.808,7	90.397.099,2

Sumber : RPJMD Kota Batam, 2016

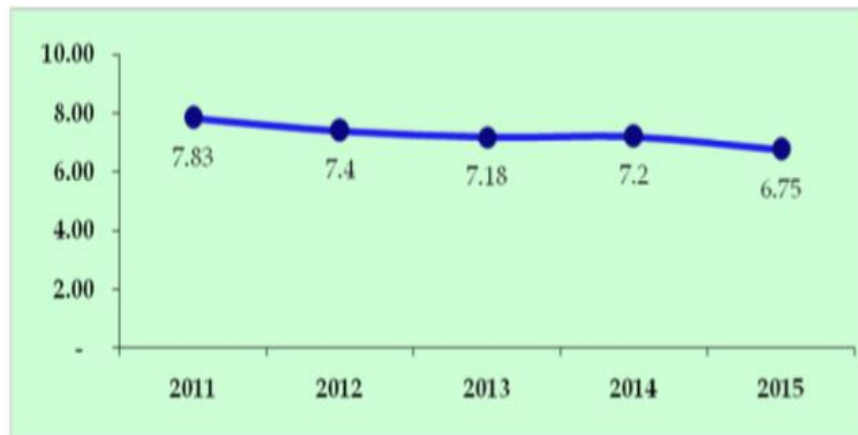
Tabel di atas menunjukkan peningkatan nilai PDRB ADHB dari tahun 2011 sebesar Rp 74.181.300,3 triliun meningkat menjadi Rp 121.130.808,7 pada tahun 2015. Pertumbuhan juga terjadi pada nilai PDRB ADHK yang mana meningkat dari Rp 68.621.399,0 pada tahun 2011 menjadi Rp 90.397.099,2 pada tahun 2015. Peningkatan nilai PDRB yang dimiliki oleh Kota Batam menunjukkan pertumbuhan positif. PDRB pada prinsipnya merupakan jumlah nilai tambah yang dihasilkan oleh seluruh unit usaha dalam suatu daerah tertentu atau jumlah nilai barang dan jasa yang dihasilkan oleh seluruh unit ekonomi. Untuk pertumbuhan PDRB per kapita Kota Batam juga cenderung meningkat. Hal tersebut dapat menunjukkan adanya peningkatan kesejahteraan masyarakat Kota Batam. Gambar di bawah ini akan menunjukkan peningkatan PDRB per kapita Kota Batam mulai tahun 2011 sampai dengan tahun 2015:



Gambar 2.11 PDRB Per Kapita Kota Batam

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Batam, 2016

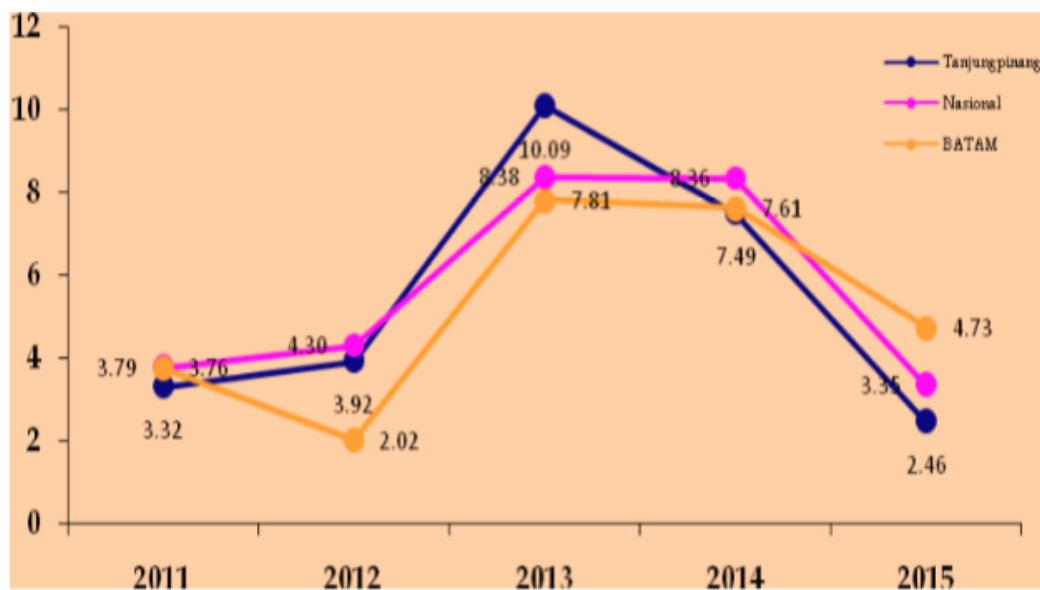
Gambar di atas menunjukkan bahwa setiap tahunnya sejak tahun 2011 sampai dengan tahun 2016 terus mengalami peningkatan yang mana menunjukkan pertumbuhan pendapatan masyarakat yang meningkat. PDRB per kapita ini merupakan indikator untuk mengukur rata-rata pendapatan per kapita penduduk di Kota Batam. Meskipun demikian, data PDRB per kapita belum mampu menunjukkan pendapatan masyarakat secara riil. Secara garis besar pertumbuhan ekonomi Kota Batam memiliki kecenderungan menurun sejak tahun 2011 sampai dengan tahun 2015. Meskipun demikian, pertumbuhan ekonomi pada tahun 2013 ke tahun 2014 mengalami peningkatan dari 7,18% meningkat menjadi 7,2%. Hal tersebut dapat dilihat dari data yang diperoleh di bawah ini :



Gambar 2.12 Pertumbuhan Ekonomi Kota Batam

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Batam, 2016

Berdasarkan dokumen RPJMD Kota Batam, penurunan pertumbuhan ekonomi di Kota Batam yang terjadi disebabkan oleh pesimisme pasar atau ekspektasi pasar yang cenderung pesimis. Lebih jauh lagi, yang menjadi penyebab ekspektasi pasar menjadi pesimis adalah laju inflasi di Kota Batam yang bersifat fluktuatif atau tidak stabil. Berikut ini adalah data tentang laju inflasi Kota Batam :



Gambar 2.13 Laju Inflasi Kota Batam

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Batam, 2016

Data diatas menunjukkan bahwa ada fluktuasi pada tahun 2011 sampai dengan tahun 2015 untuk laju inflasi Kota Batam. Selain itu, data juga menunjukkan perbandingan laju inflasi pada tingkat nasional dan Kota Tanjungpinang sebagai ibukota yang mana pada tahun 2015 laju inflasi Kota Batam lebih tinggi daripada laju inflasi nasional yaitu sebesar 4,73%. Laju inflasi Kota Batam masih termasuk pada kategori inflasi ringan, tetapi laju inflasi tersebut cukup jauh apabila dibandingkan level nasional yang hanya sebesar 3,35% dan Kota Tanjungpinang sebesar 2,46%. Padahal pada tahun sebelumnya, laju inflasi Kota Batam lebih rendah apabila dibandingkan dengan laju inflasi nasional.

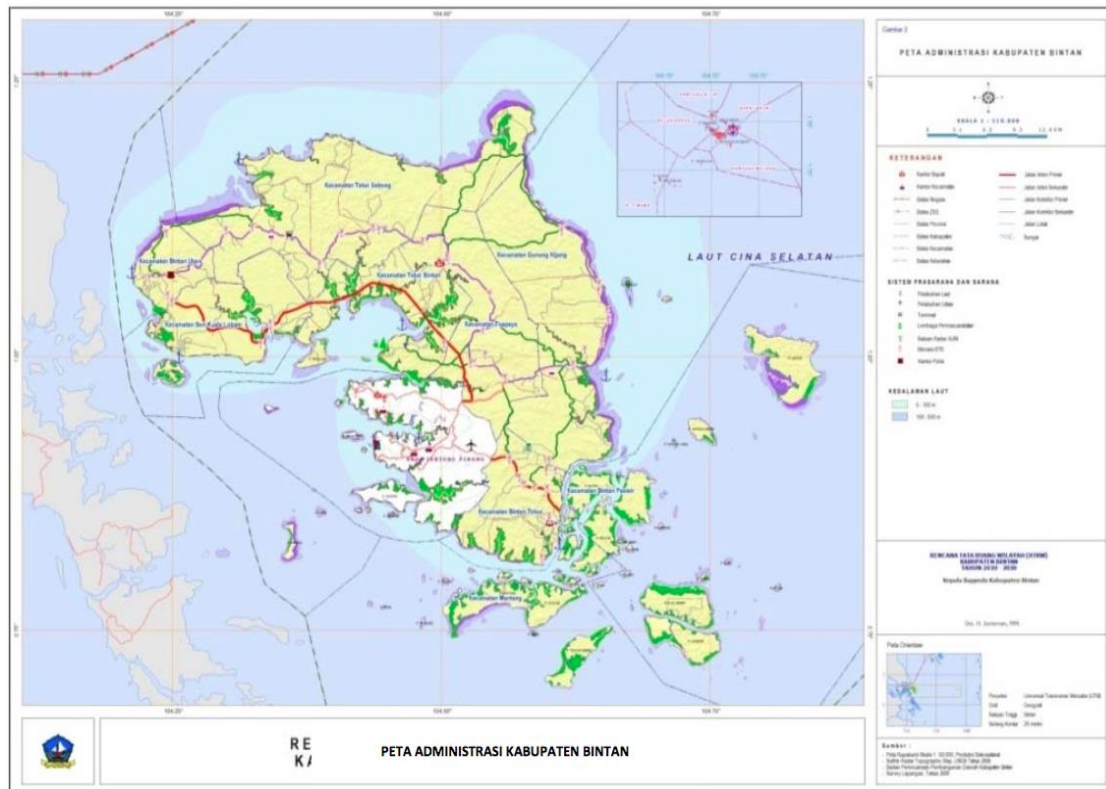
2.4 Kabupaten Bintan

Secara geografis luas wilayah dari Kabupaten Bintan adalah 87.411,92 km² dengan luas daratan seluas 1.319,51 km² dan luas wilayah laut seluas 86.092,41 km² sehingga 98,5% wilayah Kabupaten Bintan adalah lautan. Pada tahun 2007, pemerintah Kabupaten Bintan melakukan pemekaran wilayah yang diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2007 dan Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2007. Hal ini berdampak pada jumlah kecamatan yang berada di Kabupaten Bintan dari berjumlah 6 kecamatan menjadi 10 kecamatan yaitu: Kecamatan Teluk Bintan, Sri Kuala Lobam, Bintan Utara, Teluk Sebong, Bintan Timur, Bintan Pesisir, Mantang, Gunung Kijang, Toapaya, dan Tambelan.

Berdasarkan dokumen RPJMD Kabupaten Bintan Tahun 2016, terdapat 240 buah pulau besar dan pulau kecil di wilayah administratif Kabupaten Bintan. Yang mana sampai tahun 2016, jumlah pulau yang memiliki penghuni adalah sebesar 49 buah pulau sedangkan pulau sisanya dimanfaatkan untuk aktivitas perekonomian seperti: pertanian dan usaha perkebunan. Menjadi bagian dari paparan kontinental, wilayah Kabupaten Bintan dikenal sebagai “Paparan Sunda” dengan batas-batas wilayah sebagai berikut:

- Utara : berbatasan dengan Kabupaten Natuna, Anambas, dan Malaysia
- Selatan : berbatasan dengan Kabupaten Lingga
- Barat : berbatasan dengan Kota Batam dan Kota Tanjungpinang
- Timur : berbatasan dengan Provinsi Kalimantan Barat

Untuk menggambarkan perbatasan wilayah administratif dari Kabupaten Bintan, Gambar x.x akan menunjukkan peta administratif Kabupaten Bintan:



Gambar 2.14 Peta Administratif Kabupaten Bintan

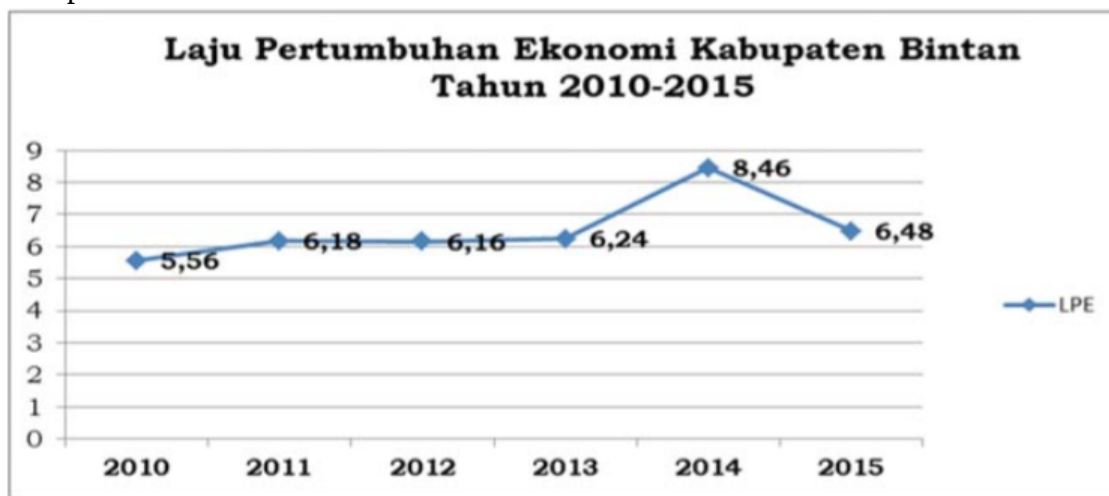
Sumber: RPJMD Kabupaten Bintan, 2016

Berdasarkan luas wilayah administratif diatas, pemerintah daerah Kabupaten Bintan memiliki beberapa potensi pengembangan wilayah yang direncanakan berdasarkan pola pemanfaatan tata ruang wilayah. Potensi pengembangan wilayah yang pertama adalah pemanfaatan kawasan lindung sebagai kawasan hutan lindung dengan luas 4.490,69 Ha berada di area sekitar gunung. Selain itu, kawasan lindung berupa sempadan sungai, sempadan pantai, mata air, dan waduk seluas 37.223,63 Ha. Potensi pengembangan yang lain adalah kawasan budidaya yang meliputi kawasan perkebunan yang tersebar di wilayah administratif Kabupaten Bintan. Pengembangan bidang pariwisata juga merupakan salah satu potensi yang dapat dikembangkan. Sampai saat ini kawasan pariwisata tersebar di beberapa wilayah sebagai berikut :

1. Objek wisata Lagoi di Kecamatan Teluk Sebong dengan luas 23.000 Ha
2. Pantai Tiora di Kecamatan Kijang
3. Pantai Mapur di Kecamatan Bintan Timur dengan luas 5.243,74 Ha

Pengembangan potensi yang cukup besar di Kabupaten Bintan adalah dalam bidang budidaya laut. Ikan-ikan yang mempunyai komoditas ekspor seperti: ikan kerapu dan ikan kakap memiliki permintaan yang terus meningkat baik dalam skala lokal maupun internasional. Mengingat permintaan pasar yang tinggi, maka budidaya ikan di Kabupaten Bintan harus dikembangkan karena lebih jauh lagi hal ini dapat mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut.

Salah satu indikator untuk melihat pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Bintan adalah dengan melihat pertumbuhan PDRB Harga Konstan yang merepresentasikan pertumbuhan ekonomi tanpa dipengaruhi masalah perubahan harga atau inflasi yang terjadi atas barang dan jasa yang diproduksi karena menggunakan harga dasar yang konstan yaitu harga dasar pada tahun 2010. Laju Pertumbuhan Ekonomi (LPE) yang diukur dari kenaikan PDRB ADHK pada tahun 2014 menuju tahun 2015 mengalami penurunan. Hal ini berbeda apabila dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya, sejak tahun 2010 sampai dengan tahun 2013 LPE menunjukkan peningkatan, bahkan meningkat cukup pesat bila dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Pada tahun 2013 LPE dari Kabupaten Bintan adalah sebesar 6,24% dan meningkat cukup tinggi pada tahun 2014 menjadi 8,46%. Berikut ini adalah data secara rinci mengenai LPE Kabupaten Bintan Tahun 2010–2015 :



Gambar 2.15 Laju Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Bintan

Sumber: RPJMD Kabupaten Bintan, 2016

Gambar diatas menunjukkan LPE Kabupaten Bintan sejak tahun 2010 sampai dengan tahun 2015 berdasarkan PDRB ADHK. Lebih jauh lagi dalam bidang ekonomi, Kabupaten Bintan memiliki sektor-sektor dengan nilai kontribusi yang besar terhadap PDRB yaitu sebagai berikut:

1. Sektor industri pengolahan = 50,53%
2. Sektor perdagangan, hotel dan restoran = 20,76%
3. Sektor pertambangan dan penggalian = 9,94%
4. Sektor pertanian = 5,78%
5. Sektor bangunan = 4,58%
6. Sektor pengangkutan dan komunikasi = 3,80%
7. Sektor: listrik, gas, dan air bersih, keuangan, persewaan & jasa = >3,00%

Selain itu, PDRB pendapatan per kapita juga digunakan untuk menghitung kemajuan pembangunan suatu daerah. PDRB per kapita merupakan PDRB atas dasar harga berlaku dibagi dengan jumlah penduduk pertengahan tahun. Pada tahun 2010, PDRB per kapita Kabupaten Bintan adalah sebesar 31,11 juta rupiah dan mengalami peningkatan pada tahun 2012 menjadi 36,28 juta rupiah. Pada tiap tahunnya, PDRB perkapita Kabupaten Bintan terus mengalami peningkatan, misalnya pada tahun 2012 PDRB perkapita meningkat menjadi 36,28 juta rupiah dan meningkat menjadi 39,04 juta rupiah pada tahun 2013 bahkan mencapai angka 41,51 juta rupiah pada tahun 2014. Tabel di bawah ini akan menunjukkan pertumbuhan ekonomi dari tahun 2010 sampai dengan tahun 2014 di Kabupaten Bintan:

Tabel 2.8 Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Bintan

No	Rincian	Tahun				
	(Milyar Rupiah)	2010	2011	2012	2013	2014
1	Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Pasar	3.127,87	3.321,17	3.525,75	3.745,75	3.965,37
2	Penyusutan Barang Modal	140,79	149,49	158,70	168,60	178,48
3	Produk Domestik Regional Netto Atas Dasar Harga Pasar	2.987,08	3.171,68	3.367,06	3.577,15	3.786,89
4	Pajak Tak Langsung Netto	184,87	196,29	203,39	221,39	223,82
5	Produk Domestik Regional Netto Atas Dasar Harga Faktor	2.802,21	2.975,39	3.158,67	3.355,76	3.563,07
6	Per Kapita Produk Domestik Regional Bruto	21.870.144	22.896,62	23.950,18	25.119,012	26.239,38
7	Per Kapita Pendapatan Regional	19.593,15	20.511,86	21.456,63	22.503,76	23.577,23

Sumber : Sumber: RPJMD Kabupaten Bintan, 2016

Arah pembangunan daerah Kabupaten Bintan terlihat dari visi pembangunan daerah pada periode 2016–2021 yaitu sebagai berikut :

“Terwujudnya Kabupaten Bintan yang Madani dan Sejahtera Melalui Pencapaian Bintang Gemilang 2025 (Gerakan Melangkah Maju di Bidang Kelautan, Pariwisata, dan Kebudayaan)”

Dalam rangka mewujudkan visi diatas, pemerintah daerah Kabupaten Bintan menyusun delapan misi pembangunan periode 2016-2021 sebagai berikut:

1. Mewujudkan Kabupaten Bintan sebagai daerah tujuan investasi yang berdaya saing dengan mengoptimalkan potensi ekonomi lokal terutama di bidang pariwisata dan kelautan.
2. Mewujudkan pelayanan infrastruktur daerah yang berkualitas, terintegrasi dan merata.
3. Mewujudkan penyelenggaraan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) dan demokratis sebagai langkah melayani masyarakat dengan sepenuh hati.
4. Meningkatkan kualitas pendidikan, kesehatan serta kualitas SDM agar bisa bersaing dalam kompetisi global.
5. Mewujudkan pembangunan karakter masyarakat yang religius dan berbudaya Melayu sebagai landasan pembangunan masyarakat.
6. Mengoptimalkan pemberdayaan masyarakat, mewujudkan kesejahteraan sosial dan pengarusutamaan gender dalam berbagai aspek pembangunan.
7. Memberdayakan pemuda sebagai pelopor pembangunan di Kabupaten Bintan.
8. Mewujudkan ketahanan pangan dan meningkatkan kualitas pengelolaan lingkungan hidup yang berkelanjutan.

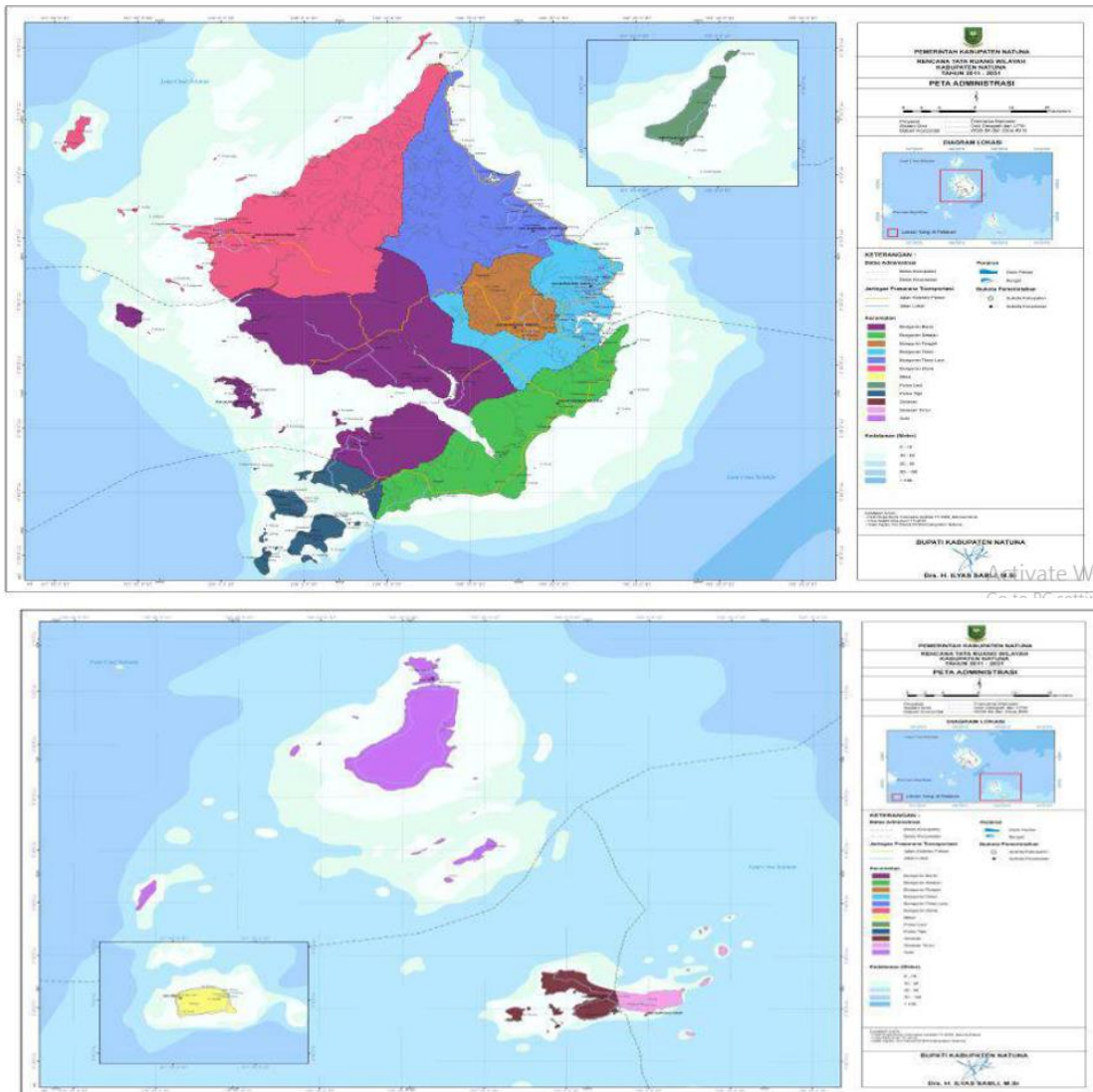
2.5 Kabupaten Natuna

Berdasarkan Dokumen RPJMD Kabupaten Natuna dijelaskan bahwa Kabupaten Natuna merupakan salah satu kepulauan terluar yang berada di wilayah utara Indonesia. sebagai wilayah perbatasan Indonesia sekaligus pintu gerbang menuju kawasan ASEAN, Kabupaten Natuna memiliki peran strategis dalam membangun kawasan penghubung pembangunan antar negara utamanya dalam perekonomian khususnya perdagangan. Kabupaten Natuna dibentuk sebagai daerah otonomi tingkat II berdasarkan Undang-Undang Nomor 53 Tahun 1993, yang dijelaskan bahwa Kabupaten Natuna sebagai hasil pemekaran Kabupaten Kepulauan Riau terdiri dari 6 Kecamatan. Seiring dengan kewenangan otonomi daerah, Kabupaten Natuna melakukan pemekaran daerah kecamatan hingga tahun 2004 menjadi 10 kecamatan dengan penambahan, dan hingga tahun 2007 Kecamatan Natuna telah memiliki 16 Kecamatan dengan total jumlah kelurahan/desa sebanyak 75. Pada tahun 2008, Kabupaten Natuna melakukan pemekaran dengan dibentuknya Kabupaten Kepulauan Anambas, yang diikuti oleh pemekaran desa dan kecamatan lainnya sehingga saat ini Kabupaten Natuna memiliki 15 Kecamatan, 70 Desa dan 6 Kelurahan.

Secara administratif, luas wilayah Kabupaten Natuna mencapai 264.198,37 km², dimana sebagian besar merupakan wilayah perairan yakni seluas 262.167,07 km² dan daratan yang merupakan kepulauan seluas 2.001,30 km². Kabupaten Natuna berbatasan langsung dengan beberapa negara tetangga. Berikut merupakan batas-batas wilayah Kabupaten Natuna:

- Sebelah Utara : Vietnam
- Sebelah Selatan : Kepulauan Bintan

- Sebelah Timur : Malaysia Timur dan Kalimantan Barat
 - Sebelah Barat : Kabupaten Kepulauan Anambas
- Untuk menunjukkan batas administrasi Kabupaten Natuna, dapat dilihat dari Gambar 2.16 berikut:



Gambar 2.16 Peta Administrasi Kabupaten Natuna

Sumber: RPJMD Kabupaten Natuna 2016 – 2021

Sebagai wilayah kepulauan, Kabupaten Natuna memiliki 154 pulau, dengan 27 pulau (17,53%) berpenghuni dan sebagaian besar pulau (127 pulau atau 82,74%) tidak berpenghuni. Pulau-pulau tersebut tersebar di 14 Kecamatan, sedangkan satu kecamatan yaitu Kecamatan Bunguran Tengah sama sekali tidak memiliki pulau. Berdasarkan Keputusan Presiden RI Nomor 78 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Pulau-Pulau Kecil Terluar, dinyatakan bahwa terdapat 19 pulau-pulau kecil terluar di Provinsi Kepulauan Riau dengan 7 pulau terluar diantaranya terdapat di Kabupaten Natuna, yang dapat dilihat pada Tabel 2.9 berikut:

Tabel 2.9 Pulau Terluar/Terdepan di Kabupaten Natuna Tahun 2015

No.	Nama Pulau	Kecamatan	Desa	Perbatasan Negara Tetangga
1	Subi Kecil	Subi	Subi	Malaysia Timur
2	Sekatung	Pulau Laut	Tanjungpala	Vietnam
3	Sebetul	Pulau Laut	Air Payang	Vietnam
4	Semiun	Pulau Laut	Air Payang	Vietnam
5	Tokong Boro	Bunguran Utara	Kelarik Barat	Malaysia Barat
6	Senua	Bunguran Timur	Sepempang	Malaysia Timur
7	Kepala	Serasan Timur	Air Nusa	Malaysia Timur

Sumber: RPJMD Kabupaten Natuna 2016 – 2021

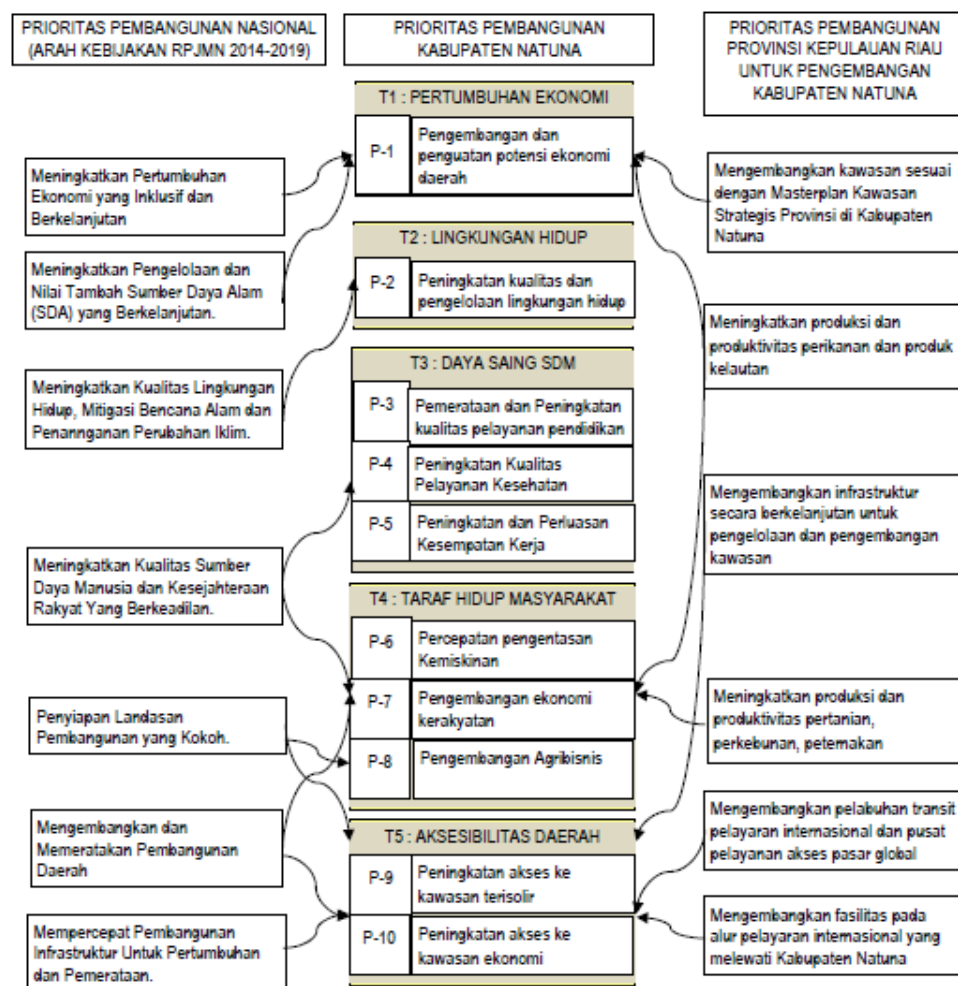
Kabupaten Natuna dalam pemerintahan periode 2016 – 2021, memiliki visi “Masyarakat Natuna yang Cerdas dan Mandiri dalam Kerangka Keimanan dan Budaya Tempatan”. Dalam rangka mewujudkan visi tersebut, Kabupaten Natuna membuat misi sebagai berikut:

- Mewujudkan Perkonomian Berbasis Sumberdaya Alam Potensial Daerah. Perbaikan pengelolaan sumberdaya alam dan pelestarian fungsi lingkungan hidup diarahkan untuk memperbaiki sistem pengelolaan sumberdaya alam agar mampu memberikan manfaat ekonomi, dengan tetap menjamin kelestariannya.
- Memajukan Sektor Pendidikan melalui Penyediaan Sarana dan Prasarana Pendidikan dan Peningkatan Kesejahteraan Tenaga Pendidik dan Anak Didik. Upaya mewujudkan kualitas sumber daya manusia Kabupaten Natuna yang mandiri dan berdaya saing tinggi serta memiliki akhlak mulia menjadi salah satu misi yang tidak terpisahkan dari pembangunan daerah, serta diperlukan sumber daya manusia yang dapat membentuk identitas dan karakter manusia berkualitas.
- Meningkatkan Pendapatan Masyarakat Khususnya Masyarakat Pesisir, Nelayan, dan Petani. Adanya ketimpangan pembangunan antarwilayah berdampak pada kesenjangan tingkat kesejahteraan masyarakat, sehingga hal ini harus menjadi salah satu pertimbangan dalam menyusun formulasi kebijakan pembangunan. Pengembangan dan pembangunan sektor perikanan dan pertanian merupakan konsep dasar yang menjadi andalan Pemerintah Kabupaten Natuna, sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan perekonomian rakyat serta memperkecil ketimpangan kesejahteraan antar wilayah.
- Membuka Keterisoliran Daerah/Desa melalui Penyediaan Sarana dan Prasarana Transportasi Laut dan Pembukaan Jalan. Percepatan pembangunan infrastruktur merupakan faktor penting untuk mendorong konektivitas yang merupakan kunci pertumbuhan suatu wilayah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan daya saing, salah satunya dapat diwujudkan melalui penyediaan jalan darat serta penyediaan sarana dan prasarana transportasi laut.
- Meningkatkan Keimanan dan Mewujudkan Kesadaran Budaya Melayu sebagai Payung Pembangunan Daerah. Saat ini belum optimalnya hasil-hasil pembangunan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat menunjukkan bahwa budaya melayu yang religius belum sepenuhnya diterapkan dan dijadikan sebagai pedoman dalam kebijakan pembangunan daerah. Pembangunan multisektor membutuhkan peranan kebudayaan dan masyarakat yang berbudaya

untuk mendukung suksesnya program-program pemerintah yang dijalankan. Kebudayaan terkait dengan karakter dan mental bangsa yang dapat menentukan keberhasilan pembangunan di Kabupaten Natuna.

- f. Mewujudkan Integritas Aparatur Pemerintah sebagai Pelayan Masyarakat. Dalam peningkatan kapasitas, mutu dan kinerja aparatur di Kabupaten Natuna, dibutuhkan adanya pembenahan manajemen kepegawaian, upaya-upaya terobosan dan pengoptimalan pelaksanaan pengendalian dan evaluasi pembangunan daerah. Upaya ini dilakukan untuk mengawal pencapaian tata kelola pemerintahan yang lebih baik serta peningkatan kualitas pelayanan publik.

Dalam menyusun rencana pembangunan, Kabupaten Natuna juga merujuk kepada prioritas pembangunan di tingkat nasional dan provinsi. Berikut merupakan



sinkronisasi kebijakan RPJMD Kabupaten Natuna dengan Prioritas Nasional dan Provinsi Kepulauan Riau:

Gambar 2.17 Sinkronisasi Kebijakan RPJMD Kabupaten Natuna dengan Prioritas Nasional dan Provinsi Kepulauan Riau

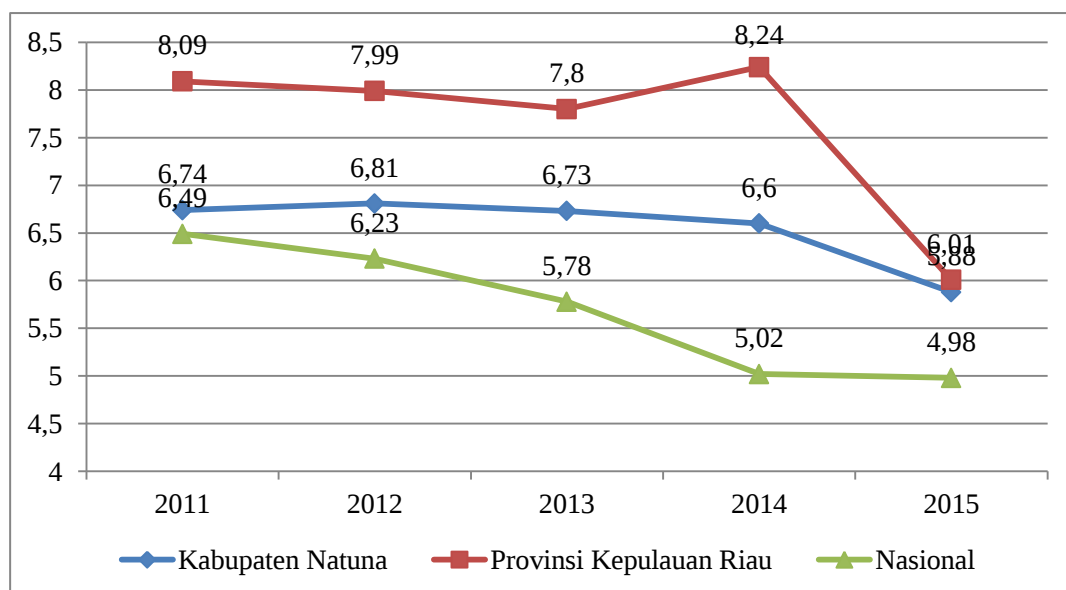
Sumber: RPJMD Kabupaten Natuna 2016 – 2021

Sebagai kabupaten kepulauan, Kabupaten Natuna memiliki potensi sumber daya kelautan dan perikanan yang sangat besar, serta didukung oleh potensi pulau yang sangat banyak dan keindahan alam pantai yang bagus dapat menjadi potensi pengembangan wisata. Hal tersebut dapat menjadi peluang bagi pengembangan industri pengolahan produk perikanan yang berdaya saing tinggi berorientasi ekspor. Selain itu, dengan letak geografis yang sangat strategis, mulai tahun 2016 Kabupaten Natuna menjadi perhatian utama Presiden Joko Widodo melalui program 5 (lima) Pilar Percepatan Pembangunan Natuna di bidang kelautan dan perikanan, pariwisata, industri migas, pertahanan keamanan dan lingkungan hidup.

Berkaitan dengan isu-isu strategis dalam aspek perekonomian di Kabupaten Natuna, di dalam RPJMD Kabupaten Natuna 2016 – 2021 dijelaskan bahwa struktur ekonomi Kabupaten Natuna dikuasai oleh sektor pertambangan dan penggalian utamanya minyak dan gas. Namun jika dilihat dari perekonomian makro non migas, Produk Domestik Regional Bruto menunjukkan terdapat tiga sektor utama penyumbang PDRB yaitu: sektor Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan, sektor Konstruksi dan sektor Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor.

Pada tahun 2015, tercatat PDRB Kabupaten Natuna berdasarkan harga berlaku mencapai Rp 17.624,69 Milyar (dengan Migas) serta sebesar Rp 4.421,47 Milyar pada penghitungan PDRB tanpa migas. Dalam kurun waktu tahun 2011-2015, trend pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Natuna menunjukkan pertumbuhan positif dari tahun ke tahun dan terlihat stabilitas pertumbuhan perekonomian yang mengindikasikan baiknya iklim perekonomian daerah dalam beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2011 pertumbuhan ekonomi daerah (tanpa migas) mencapai 6,74 persen dan terus meningkat, hingga pada tahun 2013 mencapai 6,82 persen. Kemudian pada tahun terakhir yakni 2015, terjadi perlambatan pertumbuhan ekonomi meskipun tidak signifikan dimana pertumbuhan menjadi sebesar 5,88 persen. Tingkat pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Natuna dibandingkan dengan provinsi dan nasional dapat dilihat pada Grafik 2.1 berikut:

Grafik 2.1 Perbandingan Pertumbuhan Ekonomi (Tanpa Migas) Kabupaten Natuna dengan Provinsi Kepulauan Riau dan Nasional Tahun 2011 – 2015 (%)



Sumber: RPJMD Kabupaten Natuna 2016 – 2021

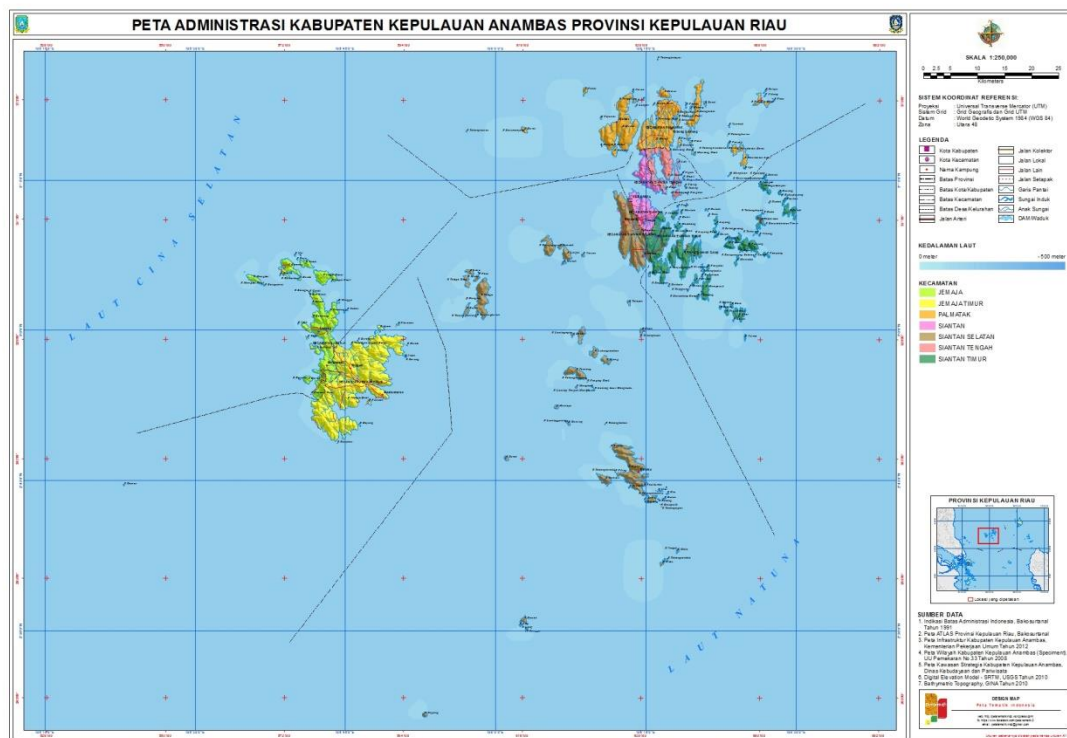
Berdasarkan dokumen RPJMD Kabupaten Natuna, dijelaskan bahwa pertumbuhan ekonomi periode tahun 2011 sampai dengan tahun 2014 didominasi oleh 3 sektor Utama yaitu Sektor Konstruksi, Sektor Informasi dan Komunikasi, serta Sektor Transportasi dan Pegudangan. Namun pada tahun 2015, terjadi perubahan struktur pertumbuhan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi paling tinggi adalah sektor Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor sebesar 10,44 persen dan sektor Transportasi dan Pergudangan sebesar 10,03 persen. Jika dibandingkan dalam regional Provinsi Kepulauan Riau, pertumbuhan ekonomi tanpa migas Kabupaten Natuna masih berada dibawah pertumbuhan ekonomi Provinsi Kepulauan Riau. Selain itu, meskipun terjadi perlambatan pertumbuhan ekonomi, namun angka ini tetap berada di atas pertumbuhan ekonomi Nasional yang mencapai 4,98 persen.

2.6 Kabupaten Kepulauan Anambas

Kabupaten Kepulauan Anambas sebagai salah satu daerah otonom maritim di Provinsi Kepulauan Riau terdiri dari gugusan pulau-pulau besar dan kecil yang tersebar di seluruh wilayah administratifnya dan berbatasan langsung dengan negara lain dan lautan internasional. Secara administratif Kabupaten Kepulauan Anambas termasuk dalam gugusan Kepulauan Anambas di laut China Selatan dengan batas-batas wilayah:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Laut Cina Selatan/Vietnam;
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Bintan;
- Sebelah Barat berbatasan dengan Laut Cina Selatan/Malaysia;
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Natuna.

Kabupaten Kepulauan Anambas memiliki luas wilayah 46.664,14 km², terdiri dari 634,37 km² (1,36%) daratan dan 46.029,27 km² (98,64%) lautan, dengan panjang garis pantai adalah 1.128,57 km, serta memiliki jumlah pulau sebanyak 255 pulau, yang tentunya membutuhkan penanganan khusus terkait dengan otoritas batas wilayah daerah. Berikut merupakan peta wilayah administratif Kabupaten Kepulauan Anambas:



Gambar 2.18 Peta Administrasi Kabupaten Kepulauan Anambas

Sumber: Peta Tematik Indonesia, 2015

Kabupaten Kepulauan Anambas dalam periode 2016 – 2021 memiliki visi pembangunan yaitu “Kepulauan Anambas sebagai Kabupaten Maritim Terdepan yang Berdaya Saing, Maju dan Berakhlakul Karimah” atau yang disingkat menjadi “ANAMBAS BERMADAH 2021”. Untuk mewujudkan visi pembangunan tersebut, Kabupaten Kepulauan Anambas menyusun tujuh misi pembangunan diantaranya:

- Mewujudkan pelayanan pendidikan dan kesehatan yang bermutu dan terjangkau secara merata;
- Membangun infrastruktur dasar air bersih dan listrik yang memadai serta permukiman yang layak;
- Membangun konektivitas (transportasi dan telekomunikasi) wilayah dan sistem logistik daerah yang handal;
- Mengembangkan perikanan dan pariwisata sebagai basis sektor maritim serta pertanian yang berorientasi pada pemenuhan kebutuhan lokal dengan lingkungan yang lestasi;
- Menumbuhkembangkan kewirausahaan serta menciptakan iklim investasi yang kondusif;
- Membangun birokrasi yang bersih, profesional, dan melayani serta memperkuat penyelenggaraan otonomi desa;
- Mengembangkan kehidupan masyarakat yang berakhlakul karimah dan berpayungkan budaya Melayu.

Penyusunan visi dan misi suatu daerah harus disesuaikan dengan isu strategis yang menjadi prioritas di daerah tersebut. Berikut merupakan isu strategis di wilayah Kabupaten Kepulauan Anambas:

- a. Pelayanan Dasar (Pendidikan dan Kesehatan) yang Lebih Berkualitas, Merata dan Terjangkau;
- b. Pengendalian dan Perbaikan Kualitas Lingkungan Hidup;
- c. Penyediaan Utilitas Dasar (Listrik dan Air Bersih);
- d. Pengembangan Sektor Kelautan dan Perikanan serta Pariwisata Bahari;
- e. Ketahanan Pangan dan Kestabilan Harga;
- f. Perbaikan Konektivitas Wilayah;
- g. Pembangunan Kawasan Permukiman;
- h. Peningkatan Integritas Moral, Karakter, dan Budaya.

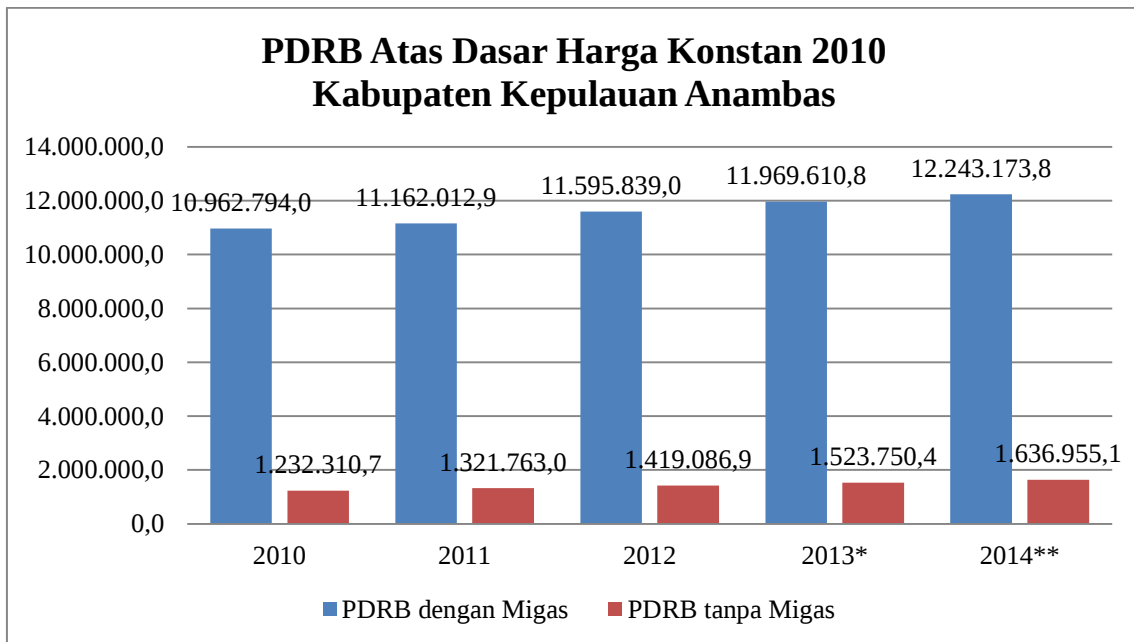
Penyusunan dokumen perencanaan pembangunan daerah harus disesuaikan dengan perencanaan pembangunan tingkat nasional. Arah pembangunan Indonesia dalam RPJMN tahun 2015 – 2019 mengarah pada percepatan perwujudan kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat dalam pembangunan dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan dan kekhasan suatu daerah. Sehubungan dengan hal tersebut, pemerintah pusat memprioritaskan pembangunan pada daerah yang masih tertinggal saah satunya kawasan perbatasan dan pulau-pulau terluar. Kabupaten Kepulauan Anambas sebagai salah satu Kabupaten yang merupakan wilayah perbatasan menjadi salah satu wilayah yang menjadi prioritas pembangunan nasional. Strategi pengembangan kawasan perbatasan diarahkan untuk mewujudkan kemudahan aktiitas masyarakat di kawasan perbatasan dalam berhubungan dengan negara tetangga dan pengelolaan sumber daya. Beberapa strategi pengembangan untuk kawasan perbatasan diantaranya:

- a. Penguatan pengelolaan dan fasilitasi penegasan, pemeliharaan dan pengamanan kawasan perbatasan Sumatera dengan mengembangkan pusat pelayanan kepabeanan, imigrasi, karantina, dan keamanan terpadu (satu atap) di Anambas;
- b. Pengembangan ekonomi lokal dengan meningkatkan nilai potensi pariwisata bahari dan budaya di Anambas melalui pengelolaan pariwisata yang optimal (promosi dan penyediaan infrastruktur penunjang pariwisata);
- c. Penguatan konektivitas dan silognas dengan meningkatkan intensitas dan pelayanan keperintisan yang menghubungkan pulau-pulau di kawasan perbatasan negara, termasuk pulau kecil terluar berpenduduk terutama di Kepulauan Anambas, mengembangkan dermaga keperintisan pada pulau-pulau kecil terluar berpenduduk di Kepulauan Anambas, dan mengembangkan pelayanan transportasi udara internasional dan nasional, khususnya di PKSN Anambas.

Berdasarkan RPJMD Kabupaten Kepulauan Anambas Tahun 2016 – 2021, kondisi perekonomian di Kabupaten Kepulauan Anambas dapat dikatakan membaik, dilihat dari laju pertumbuhan PDRB konstan dalam empat tahun terakhir yang mengalami pertumbuhan positif. Terhitung selama tahun 2010 – 2014, sektor pertambangan dan penggalian menjadi sektor yang memberikan kontribusi terbesar dalam pembentukan PDRB atas dasar harga konstan di Kabupaten Kepulauan Anambas dengan perkembangan nilai dari Rp 8.395.391.800.000 pada tahun 2010 menjadi Rp

9.106.250.800.000 pada tahun 2014. Sektor selanjutnya yang menyumbangkan nilai terbesar kedua adalah sektor industri pengolahan dengan nilai Rp 1.350.605.400.000 pada tahun 2010 menjadi Rp 1.520.024.900.000 pada tahun 2014. Berikut merupakan pertumbuhan PDRB dengan Migas dan tanpa Migas di Kabupaten Kepulauan Anambas:

Grafik 2.2 Perbandingan Pertumbuhan PDRB dengan Migas dan Tanpa Migas di Kabupaten Kepulauan Anambas



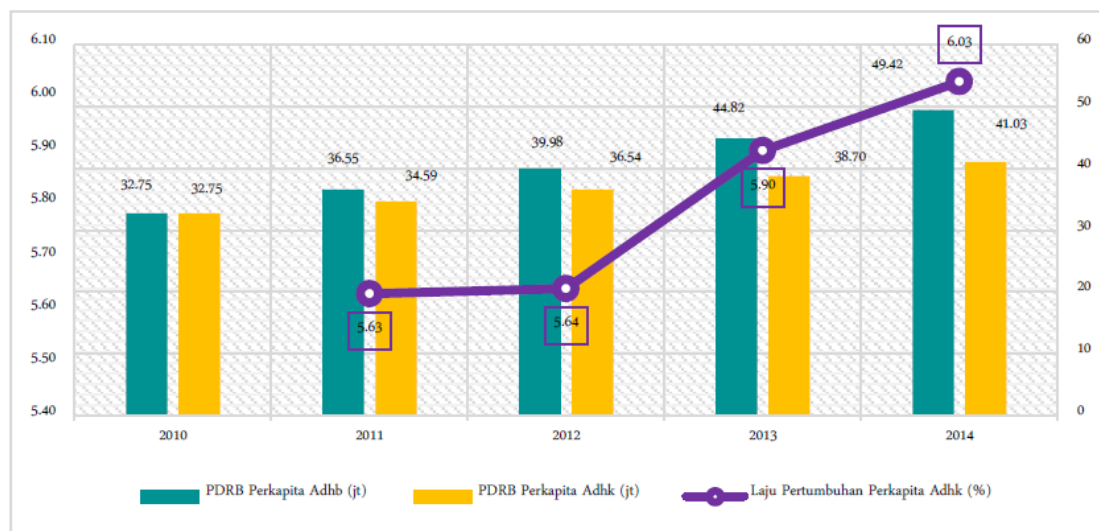
*Angka Sementara

** Angka Sangat Sementara

Sumber: RPJMD Kabupaten Kepulauan Anambas Tahun 2016 – 2021

Sedangkan untuk laju pertumbuhan PDRB per kapita tahun 2010 atas dasar harga konstan juga mengalami peningkatan yaitu sebesar Rp 5.630.000 per jiwa pada tahun 2010 menjadi Rp 6.030.000 per jiwa pada tahun 2014. Berikut merupakan grafik yang memperlihatkan peningkatan PDRB per kapita di Kabupaten Kepulauan Anambas:

Grafik 2.3 PDRB per Kapita Menurut Kategori (Juta Rp.) Tahun 2010 – 2014



Sumber: RPJMD Kabupaten Kepulauan Anambas 2016 – 2021

Sehubungan dengan pertumbuhan PDRB diatas, laju pertumbuhan ekonomi tanpa migas tertinggi diantara kabupaten/kota di Provinsi Kepulauan Riau dicapai oleh Kabupaten Kepulauan Anambas yaitu 7,41 persen dan terendah adalah Kabupaten

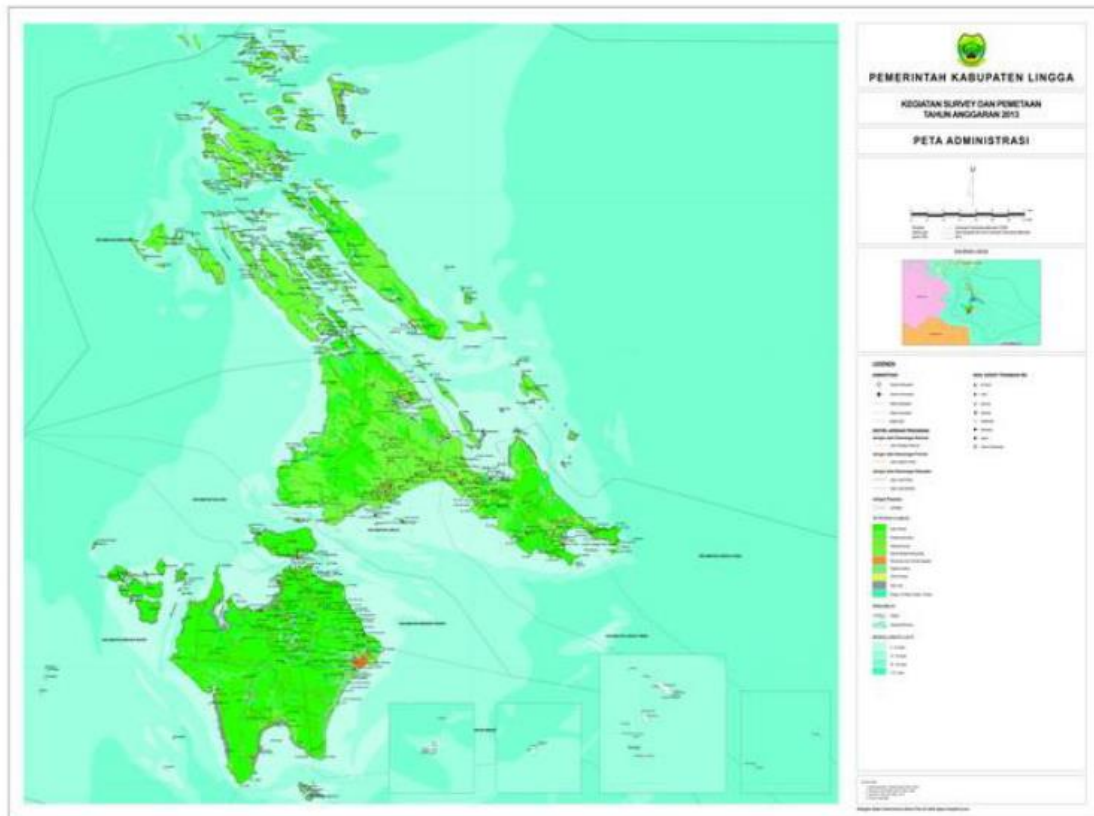
Batam yaitu 5,83 persen. Meskipun demikian, berdasarkan pendapatan regional per kapita tanpa migas atas dasar harga berlaku, kabupaten/kota tertinggi adalah Kota Batam dengan 44,13 juta rupiah, sedangkan Kabupaten Kepulauan Anambas berada di posisi keenam dengan pendapatan regional per kapita sebesar 17,38 juta rupiah.

2.7 Kabupaten Lingga

Kabupaten Lingga dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kabupaten Lingga di Provinsi Kepulauan Riau sebagai pemekaran dari Kabupaten Kepulauan Riau, dengan luas wilayah mencapai 211,772 km² dengan luas daratan 2.117,72 km² (1%) dan luas lautan 209,654 km² (99%). Secara administrasi, Kabupaten Lingga memiliki batas-batas wilayah sebagai berikut:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kota Batam dan Laut Cina Selatan;
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Laut Bangka dan Selat Berhala;
- Sebelah Barat berbatasan dengan Laut Indragiri Hilir;
- Sebelah Timur berbatasan dengan Laut Cina Selatan.

Berdasarkan dokumen RPJMD Kabupaten Lingga 2016 – 2021, dijelaskan bahwa Kabupaten Lingga memiliki 604 buah pulau besar dan kecil yang tersebar di wilayah administratifnya. Tidak kurang dari 86 buah pulau diantaranya sudah dihuni, sedangkan sisanya 518 buah pulau meskipun belum dihuni tetapi sebagiannya sudah dimanfaatkan untuk berbagai aktifitas pertanian, khususnya usaha perkebunan. Berikut merupakan peta wilayah administrasi Kabupaten Lingga:



Gambar 2.19 Peta Administrasi Kabupaten Lingga

Sumber: RPJMD Kabupaten Lingga 2016 – 2021

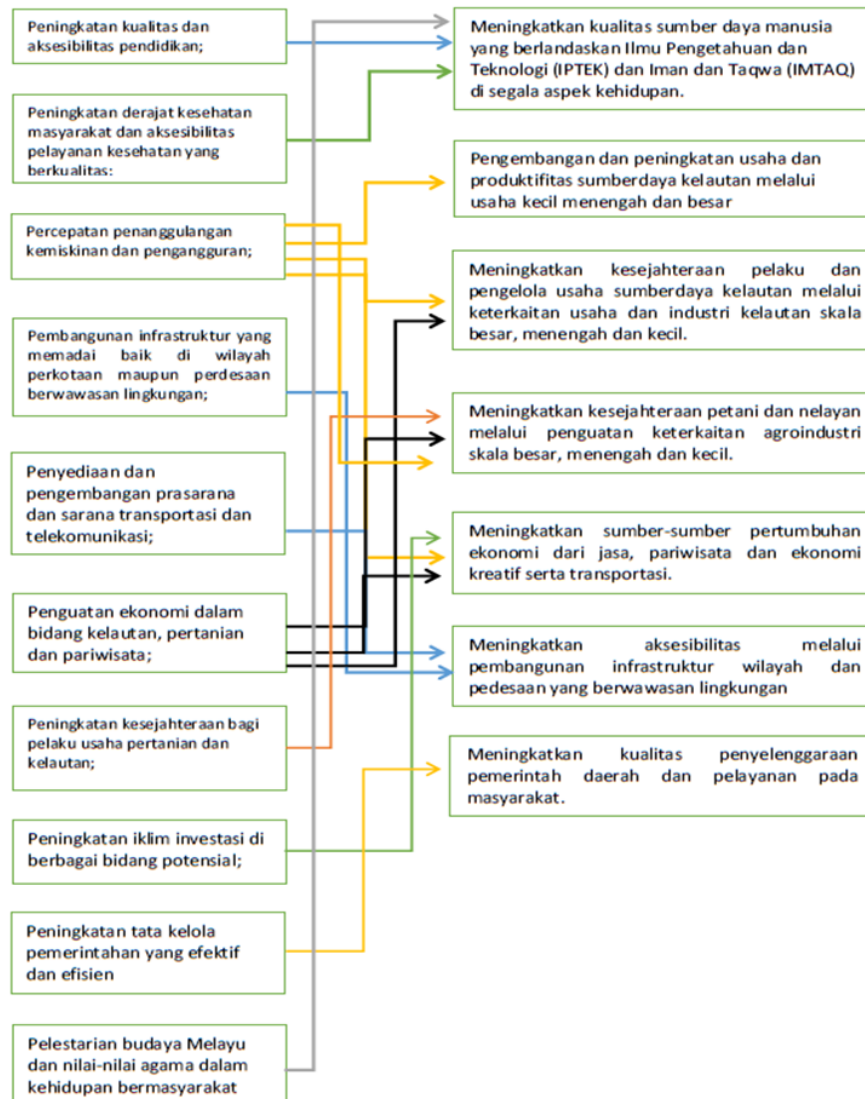
Dalam periode Tahun 2016 – 2021, Kabupaten Lingga memiliki visi yaitu **“Menjadikan Lingga Sebagai Pusat Sumber Daya Kelautan Menuju Masyarakat Maju, Sejahtera, Agamis dan Berbudaya”**. Untuk mewujudkan visi tersebut, dibuatlah misi pembangunan sebagai berikut:

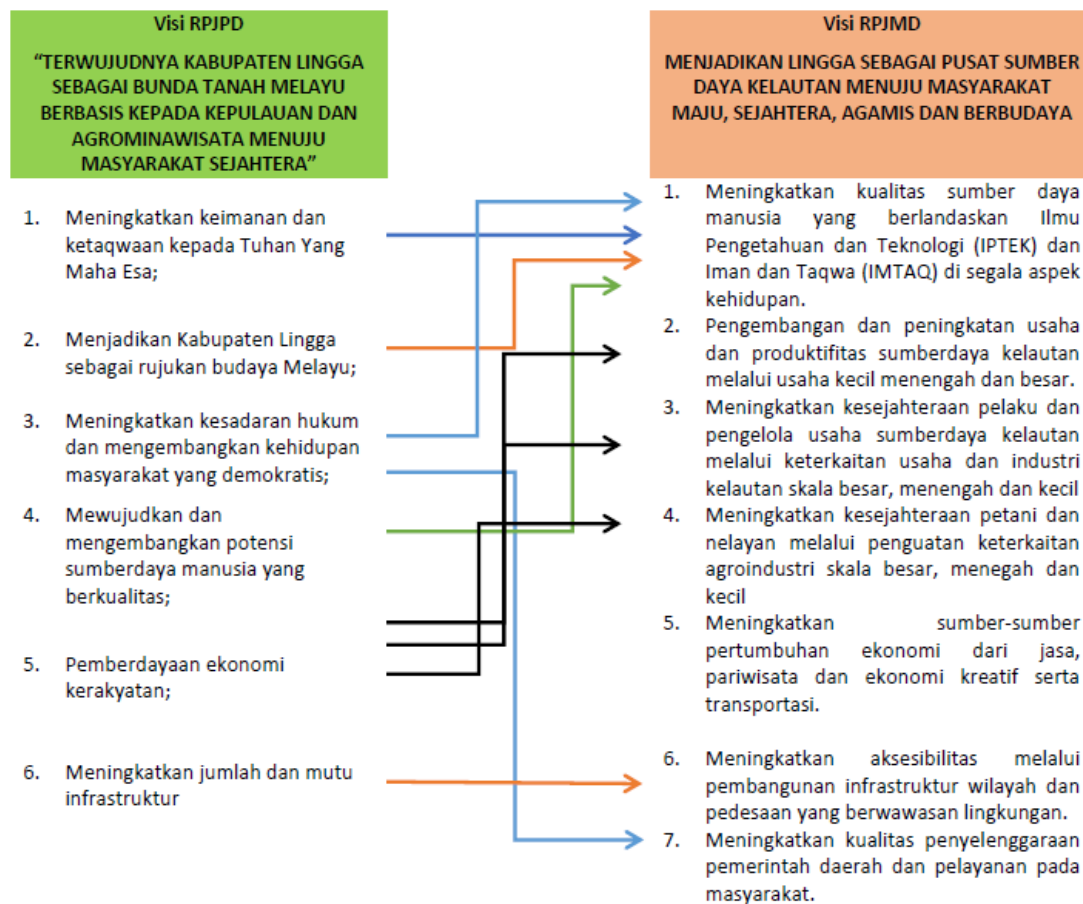
- Meningkatkan kualitas sumber daya manusia yang berlandaskan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK) dan Iman dan Taqwa (IMTAQ) di segala aspek kehidupan;
- Pengembangan dan peningkatan usaha dan produktifitas sumber daya kelautan melalui usaha kecil menengah dan besar;
- Meningkatkan kesejahteraan pelaku dan pengelola usaha sumber daya kelautan melalui keterkaitan usaha dan industri kelautan skala besar, menengah dan kecil;
- Meningkatkan kesejahteraan petani dan nelayan melalui penguatan keterkaitan agroindustri skala besar, menengah dan kecil;
- Meningkatkan sumber-sumber pertumbuhan ekonomi dari jasa, pariwisata dan ekonomi kreatif serta transportasi;
- Meningkatkan aksesibilitas melalui pembangunan infrastruktur wilayah dan pedesaan yang berwawasan lingkungan;
- Meningkatkan kualitas penyelenggaraan pemerintah daerah dan pelayanan pada masyarakat.

Visi yang kemudian diturunkan ke dalam Misi Pembangunan yang bertujuan untuk menyelesaikan isu-isu dan permasalahan strategis yang terjadi di wilayah tersebut. Misi ini dibentuk didasarkan pada dokumen perencanaan sebelumnya dan rencana pembangunan tingkat nasional sehingga pembentukan misi pun harus disesuaikan dan merupakan turunan dari rencana pembangunan di atasnya. Berikut adalah keterkaitan Misi RPJMD dengan Isu Strategis di Kabupaten Lingga:

Gambar 2.20 Skema Keterkaitan Misi RPJMD dengan Isu Strategis

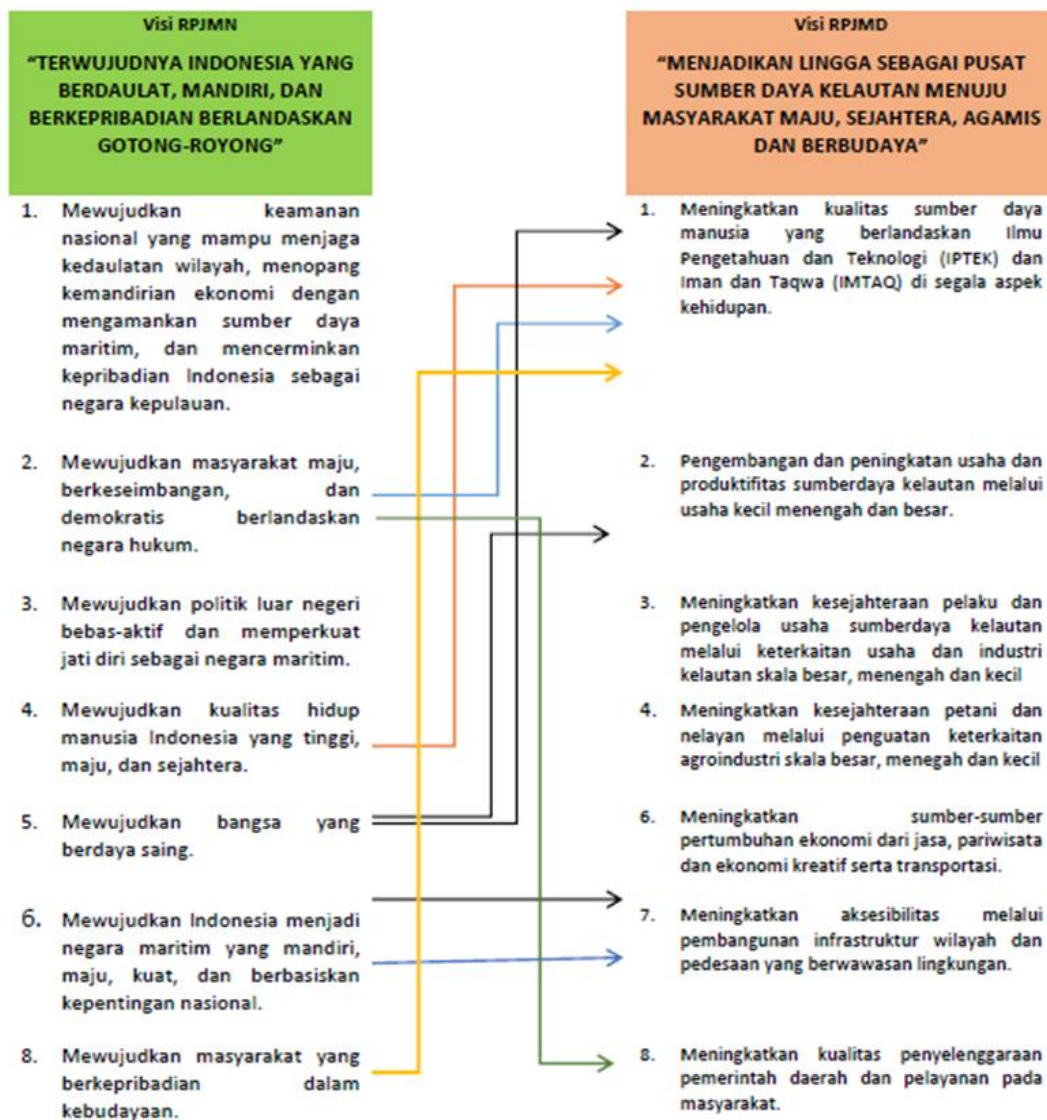
Sumber: RPJMD Kabupaten Lingga 2016 – 2021





Gambar 2.21 Skema Keterkaitan Misi RPJMD dengan Misi RPJPD

Sumber: RPJMD Kabupaten Lingga 2016 – 2021



Gambar 2.22 Skema Keterkaitan Misi RPJMD dengan Misi RPJMN

Sumber: RPJMD Kabupaten Lingga 2016 – 2021

Terkait dengan perwujudan pembangunan dan kesejahteraan masyarakat, dibutuhkan pula pengembangan wilayah sesuai dengan potensi yang dimiliki oleh wilayah tersebut. Kabupaten Lingga memiliki sejumlah potensi yang dapat dikembangkan demi mencapai tujuan tersebut, salah satunya adalah potensi sektor pertanian. Di dalam RPJMD Kabupaten Lingga 2016 – 2021 dijelaskan bahwa meskipun luas daratan di Kabupaten Lingga hanya mencapai sekitar 1% dari luas keseluruhan wilayah, namun lahan yang dimiliki oleh wilayah ini cukup subur dan potensial yang sangat prospektif untuk dikembangkan menjadi wilayah sentra produksi bagi produk pangan dan pertanian.

Selain itu, juga terdapat potensi perkebunan, potensi peternakan dan potensi perikanan yang dapat dikembangkan oleh masyarakat Kabupaten Lingga. Sektor perikanan laut merupakan salah satu sektor andalan di Kabupaten Lingga, dengan volume produksi maupun nilai produksi perikanan yang terus meningkat. Sumberdaya

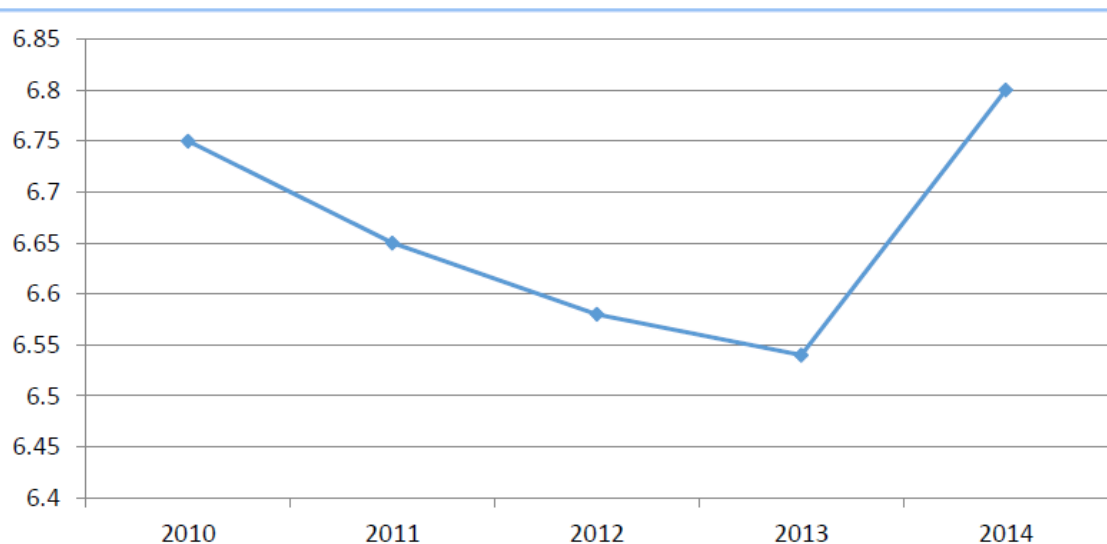
alam yang dimiliki oleh Kabupaten Lingga juga dapat dijadikan sebagai potensi dalam pengembangan pariwisata dan panorama alam, diantaranya tempat-tempat peninggalan bersejarah, serta objek wisata lainnya yang tersebar di seluruh kecamatan di Kabupaten Lingga.

Ditinjau dari segi kesejahteraan masyarakat dan pemerataan ekonomi yang didasarkan pada indikator pertumbuhan ekonomi, PDRB per kapita dan pendapatan per kapita serta penduduk miskin di Kabupaten Lingga, hingga tahun 2014 lajut pertumbuhan ekonomi di wilayah ini adalah sebesar 6,80% yang mengalami peningkatan jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Berikut merupakan grafik laju pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Lingga:

Grafik 2.4 Laju Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Lingga Tahun 2010 - 2014

(Sumber: RPJMD Kabupaten Lingga 2016 – 2021)

Dilihat dari grafik diatas, perekonomian di Kabupaten Lingga telah mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun sebelumnya, namun perlu diperhatikan bahwa



meskipun laju pertumbuhan berdasarkan persentase cukup besar namun secara besaran nominal nilainya masih sangat kecil. Dokumen RPJMD Kabupaten Lingga 2016 – 2021 juga menjelaskan bahwa laju pertumbuhan ekonomi berdasarkan sektor lapangan usaha tertinggi diantaranya sektor industri pengolahan (14,03%), sektor transportasi dan pergudangan (11,47%) dan sektor perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor (11,07%).

2.8 Kabupaten Karimun

Lahirnya Kabupaten Karimun tidak lepas dari sejarah Kabupaten Kepulauan Riau karena sebelum berdiri sendiri sebagai daerah otonomi, Kabupaten Karimun merupakan bagian dari wilayah Kepulauan Riau. Pada tahun 1999, berdasarkan UU No. 53 Tahun 1999 Kabupaten Kepulauan Riau dimekarkan menjadi 3 Kabupaten yaitu Kabupaten Kepulauan Riau, Kabupaten Karimun dan Kabupaten Natuna. Kemudian Karimun diresmikan sebagai Kabupaten yang berdiri sendiri yang terdiri dari 3 (tiga) wilayah kecamatan, 6 (enam) kelurahan dan 24 (dua puluh empat) desa. Selanjutnya berdasarkan Peraturan Daerah No 16 Tahun 2001 Kabupaten Karimun dimekarkan

menjadi 7 (tujuh) wilayah kecamatan dengan 19 (sembilan belas) kelurahan dan 25 (dua puluh lima) desa. Setelah itu Karimun mengalami pemekaran menjadi 9 (sembilan) kecamatan dengan 22 (dua puluh dua) kelurahan dan 32 (tiga puluh dua) desa. Kemudian pada tahun 2012 berdasarkan Peraturan Daerah No 02 tahun 2012, bulan Juli 2012, wilayah Kabupaten Karimun kembali mekar menjadi 12 (dua belas) kecamatan, dengan 42 (empat puluh dua) desa dan 29 (dua puluh sembilan) kelurahan.

Kabupaten Karimun berada pada posisi geografis yang terletak antara $0^{\circ}35'$ – $1^{\circ}10'$ Lintang Utara $103^{\circ}30'$ – 104° Bujur Timur, disebelah utara berbatasan langsung dengan Selat Singapura dan Semenanjung Malaysia, sebelah selatan dengan Kabupaten Inderagiri Hilir, sebelah timur dengan Kota Batam dan Kabupaten Kepulauan Riau serta sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Meranti dan Kabupaten Pelalawan. Wilayah lautan Kabupaten Karimun mencakup sepanjang 4 mil laut dari garis pantai dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Dengan demikian, Kabupaten Karimun ini sangat strategis karena wilayahnya berhadapan langsung dengan jalur pelayaran internasional yaitu Selat Malaka dan Singapura. Secara umum, Kabupaten Karimun mempunyai karakteristik dataran yang datar dan landai dengan ketinggian antara 20-500 m dari permukaan laut (dpl). Namun ada juga bagian yang berbukit-bukit dengan kemiringan sampai 40° .

Wilayah Kabupaten Karimun terdiri atas daratan dan perairan, dengan luas total wilayah mencapai 7.984 Km² dimana luasan perairan memiliki persentase jauh lebih besar (80,91%) dibanding luas daratan (19,09%). Berdasarkan perbandingan luas antar Kecamatan, Kecamatan Moro memiliki luas paling besar dengan persentase daratan 76,56% dan lautan 25,83%. Sebagai wilayah yang terdiri dari banyak pulau besar dan kecil, Kabupaten Karimun memiliki 249 buah pulau yang seluruhnya sudah memiliki nama. Namun, baru sebanyak 54 pulau yang sudah berpenghuni (Data terakhir hasil verifikasi Pemerintah Daerah Kabupaten Karimun). Dua pulau terbesar di Kabupaten Karimun menjadi sentra berbagai kegiatan ekonomi masyarakat dan juga pemukiman penduduk, yaitu Pulau Karimun dan Pulau Kundur.

Tabel 2.10 Luas Wilayah Daratan, Lautan dan Jumlah Pulau Menurut Kecamatan di Kabupaten Karimun

Kecamatan	Daratan		Lautan		Jumlah Pulau
	Km ²	%	Km ²	%	
Moro	441.96	29	1.668,44	25,83	84
Durai	60.96	4	1.480,54	22,92	46
Kundur	91.44	6	449,93	6,96	1
Unggar	243.84	16	NA	NA	22
Karimun	182.88	12	404,06	6,25	23
Kundur Utara	60.96	4	509,15	7,88	11
Belat	106.68	7	NA	NA	NA
Kundur Barat	60.96	4	267,12	4,13	24
Buru	76.20	5	366,88	5,68	6
Meral	60.96	4	515,41	7,98	24
Meral Barat	76.20	5	NA	NA	NA

Tebing	60.96	4	798,47	12,36	5
Kab. Karimun	1.524,00	100	6.460,00	80,91	249

Sumber: Bagian Pemerintahan Umum, Setda Kab.Karimun, Tahun 2017

Tabel 2.11 Peruntukan Lahan di Kabupaten Karimun

No	Penggunaan Lahan	Luas (Ha)
1	Belukar	103.326,438
2	Permukiman	3.796,680
3	Hutan	6.041,797
4	Pertanian	6.041,797
5	Perkebunan	13.829,347
6	Kota baru	1.664,360
7	Hutan Mangrove	11.922,114
8	Pertambangan	1.999,923
9	Lahan terbuka	276,693
10	Industri	300,862
11	Lainnya (Danau/Kolong)	296,006
	Jumlah	152.400,000

Sumber: Fakta dan Analisa-Review RTRW Kab. Karimun Tahun 2008-2027

Dalam melaksanakan pembangunan, Pemerintah Kabupaten Karimun memiliki visi yaitu **“Terwujudnya Kabupaten Karimun Sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi Berbasis Maritim yang Terdepan Berlandaskan Iman dan Taqwa”**, dengan misi pembangunan sebagai berikut:

- Mengembangkan pusat pertumbuhan yang handal dan berdaya saing melalui kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas (Terdepan dalam Daya Saing);
- Membangun ekonomi kerakyatan yang tangguh berbasis sumber daya maritim dan pertanian (Terdepan dalam Bidang Ekonomi);
- Memperkuat konektivitas antar wilayah dan pemerataan pembangunan (Terdepan dalam Infrastruktur);
- Membangun sumber daya manusia yang sehat, cerdas dan kompetitif serta menjawab kebutuhan daerah (Terdepan di Bidang Pendidikan dan Kesehatan);
- Menjaga fungsi dan kelestarian lingkungan hidup (Terdepan dalam Melestarikan Lingkungan Hidup);
- Membangun masyarakat yang berbudaya berlandaskan iman dan taqwa (Terdepan dalam Budaya dan Keagamaan);
- Mewujudkan birokrasi yang profesional, bersih dan melayani (Terdepan dalam Pelayanan Birokrasi).

Pembentukan visi dan misi untuk pembangunan di Kabupaten Karimun tidak terlepas dari isu-isu strategis yang menjadi prioritas untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat, diantaranya:

- Perlunya konektivitas antar pulau untuk menunjang aktivitas ekonomi masyarakat. Kabupaten Karimun sebagai wilayah perbatasan dan daerah

kepulauan memiliki keterbatasan mobilitas dan kelancaran arus barang dan jasa yang dapat mempengaruhi percepatan pencapaian pembangunan dan pemerataan ekonomi masyarakat. Perwujudan konektivitas antar pulau dilakukan dengan:

- i. Mempercepat pembangunan sistem, sarana dan prasarana transportasi yang terintegrasi antara laut, darat dan udara untuk memperlancar arus barang, jasa, penduduk, dan modal;
 - ii. Menerapkan teknologi informasi dan komunikasi untuk memfasilitasi perdagangan dan pertukaran informasi antar wilayah;
 - iii. Mempercepat pemenuhan suplai energi untuk memenuhi kebutuhan domestik dan industri.
- b. Subsektor perikanan dan perkebunan adalah subsektor utama yang perlu dikembangkan sebagai penopang kegiatan produksi rakyat. Subsektor perikanan dan perkebunan merupakan usaha rakyat yang penting untuk dikembangkan karena menjadi tumpuan hidup masyarakat dan berpotensi untuk ditingkatkan produksinya.
- c. Status Kabupaten Karimun sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) dapat mendorong akselerasi pembangunan ekonomi. Peluang pembangunan ekonomi di Kabupaten Karimun dapat didukung oleh posisi geografisnya sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) sehingga juga dapat mengembangkan pengembangan sektor pertanian terutama subsektor perikanan dan perkebunan yang berpotensi untuk menembus pasar internasional melalui pengembangan produk yang terstandarisasi dan berkualitas ekspor.
- d. Pelayanan kesehatan dan pendidikan yang belum optimal dan merata khususnya untuk daerah terpencil dengan aksesibilitas yang terbatas. Adanya ketimpangan pelayanan kesehatan dan pendidikan menunjukkan rendahnya aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan kesehatan dan pendidikan.
- e. Pentingnya pengembangan teknologi dan akses terhadap informasi terkait aktivitas perikanan tangkap. Pengembangan teknologi dan informasi dapat menjadi salah satu strategi dalam meningkatkan produksi dan produktivitas perikanan tangkap. Pendekatan teknologi dan informasi dapat menjadi alternatif yang digunakan agar intensitas nelayan dalam menangkap ikan bisa ditingkatkan.
- f. Perlunya menetapkan zonasi kawasan perikanan tangkap dan budidaya secara partisipatif. Pemerintah daerah diharapkan dapat berperan aktif untuk mengkoordinasikan penyelesaian konflik nelayan daerah dengan provinsi, terlepas dari konflik tersebut berlangsung bukan di ranah kabupaten. Kabupaten Karimun memiliki peluang besar di bidang perikanan. Tercatat produksi perikanan tangkap di Kabupaten Karimun pada tahun 2014 mencapai 131.375,2 ton atau meningkat hingga 75,5 persen dibandingkan dengan tahun sebelumnya yaitu 74.837,4 ton di tahun 2013 (statistik daerah Kabupaten Karimun tahun 2015). Meskipun meningkat, dengan semakin maraknya aktivitas pertambangan di pesisir dikhawatirkan akan menurunkan kualitas perairan sehingga berdampak terhadap menurunnya hasil perikanan tangkap. Hal tersebut sekaligus akan mengancam eksistensi masyarakat yang sebagian besar berprofesi sebagai nelayan tradisional.
- g. Pentingnya menjadi yang terdepan dalam pengembangan potensi pesisir dan pulau-pulau kecil. Kabupaten Karimun memiliki banyak potensi yang dapat

dikembangkan dan memberi manfaat baik bagi daerah dan masyarakat. Pengembangan potensi pesisir dan pulau-pulau kecil di Kabupaten Karimun dapat diarahkan pada:

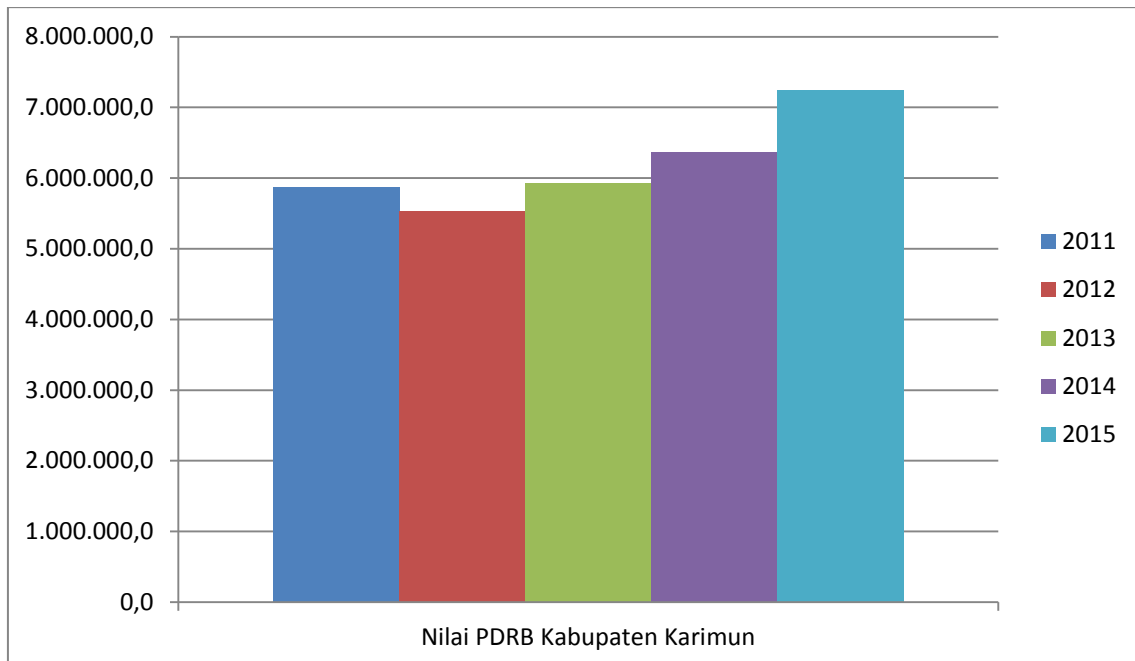
- i. Peningkatan nilai ekonomi di lokasi yang merupakan *fishing ground* yang menguntungkan bagi nelayan-nelayan tradisional;
 - ii. Pengembangan pariwisata;
 - iii. Kekayaan biodiversitas yang menjanjikan sebagai laboratorium penelitian bawah laut;
 - iv. Eksistensi pesisir dan pulau-pulau kecil serta ekosistem di dalamnya harus dijaga sebagai salah satu bentuk kedaulatan bangsa.
- h. Praktek pertambangan di wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil mengancam keseimbangan ekosistem dalam jangka panjang. Aktivitas pertambangan berdampak pada pencemaran pesisir yang mengancam keberlangsungan eksistensi ekosistem pesisir dan entitis pulau-pulau kecil. Kegiatan ini dapat mengancam kelestarian ekosistem yang saling berkaitan dan produktivitas perikanan di Kabupaten Karimun.
- i. Meningkatnya permasalahan sosial kemasyarakatan. Kabupaten Karimun cukup rentan terhadap rusaknya moral akibat pengaruh budaya luar, sedangkan kebijakan peningkatan ekonomi daerah yang bersumber dari sektor pariwisata. Untuk itu, pemerintah dituntut untuk mengantisipasi dampak hal tersebut agar pengaruh-pengaruh negatif dan permasalahan-permasalahan sosial kemasyarakatan.

Selain itu, pembangunan wilayah juga dipengaruhi oleh potensi pengembangan yang dimiliki. Sebagai daerah kepulauan, Kabupaten Karimun memiliki berbagai potensi di berbagai sub sektor bidang yang memanfaatkan sumber daya yang dimilikinya, diantaranya:

- a. Sub sektor bidang kelautan dan perikanan. Kegiatan yang berbasis kelautan dan perikanan merupakan potensi yang sangat strategis untuk mendukung pengembangan wilayah terutama untuk peningkatan ekonomi masyarakat di Kabupaten Karimun;
- b. Sektor pertanian diantaranya terdiri dari sub sektor pertanian tanaman pangan, perkebunan, peternakan, kehutanan, dan perikanan, sehingga sektor pertanian ini merupakan salah satu kegiatan yang menjadi sumber penghasilan utama masyarakat di Kabupaten Karimun.
- c. Sektor energi dan sumber daya mineral. Kabupaten Karimun memiliki potensi sumber daya mineral atau bahan galian yang beragam, namun dalam beberapa tahun terakhir kontribusi pertambangan terhadap PDRB Kabupaten Karimun mengalami penurunan.
- d. Sektor pariwisata. Pengembangan potensi pariwisata di Kabupaten Karimun didukung oleh obyek wisata yang mempengaruhi tingkat kedatangan wisatawan baik domestik maupun mancanegara.

Pertumbuhan perekonomian Kabupaten Karimun dilihat dari PDRB atas dasar harga konstan menunjukkan tren ke arah perbaikan yang ditunjukkan dengan pertumbuhan seri 2010 seama empat tahun terakhir mengalami pertumbuhan positif. Berikut dapat dilihat perkembangan nilai PDRB atas dasar harga konstan Kabupaten Karimun dari tahun 2011 hingga 2015:

**Grafik 2.5 Nilai dalam PDRB Kabupaten Karimun Atas Dasar Harga Konstan
Tahun 2011 – 2015 (dalam juta rupiah)**



Sumber: RPJMD Kabupaten Karimun 2016 – 2021

Dari grafik diatas dapat dilihat bahwa nilai PDRB atas dasar harga berlaku mengalami kenaikan yang cukup signifikan, meskipun sempat mengalami penurunan pada tahun 2012. Pertumbuhan ini disumbangkan oleh peningkatan nilai pada sektor perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor; serta sektor konstruksi dan industri pengolahan. Dari nilai PDRB berdasarkan harga berlaku yang dijelaskan pada dokumen RPJMD Kabupaten Karimun, disebutkan bahwa struktur perekonomian Kabupaten Karimun mengalami pergeseran yang mana pada tahun 2011 hingga 2013, sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan memiliki kontribusi terbesar hingga 17,76 persen. Namun kondisi ini bergeser pada tahun 2014 digantikan sektor perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor yang pada tahun 2015 memiliki kontribusi sebesar 17,66 persen.

BAB III

KONDISI EKSISTING DAN ANALISIS

3.1 Ekonomi

Tiga perempat wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan wilayah perairan. NKRI adalah negara kepulauan dengan jumlah pulau terbanyak di dunia yaitu 17.504 pulau serta mempunyai panjang garis pantai terpanjang kedua di dunia setelah Kanada. Hal tersebut menjadikan laut Indonesia memiliki sumber daya laut dan pesisir serta keanekaragaman hayati yang amat besar. Indonesia mempunyai produksi perikanan tangkap tertinggi kedua di dunia pada perairan laut (FAO, 2016). Penyebaran daerah penangkapan ikan di Indonesia mencapai luas sekitar 5,8 juta km² yang terbagi menjadi 11 Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPPNRI). Disamping potensi perikanan tangkap, wilayah pesisir Indonesia juga memiliki potensi perikanan budidaya laut seluas 12.123.383 hektar.

Selain ikan, kekayaan laut Indonesia di wilayah pesisir berupa sumber daya hayati seperti mangrove, terumbu karang, dan padang lamun. Luas mangrove, terumbu karang, dan padang lamun di Indonesia selama kurun waktu 2014-2016 cenderung fluktuatif namun mempunyai kecenderungan menurun baik luas maupun kondisi. Penurunan kondisi ketiga ekosistem tersebut diakibatkan oleh faktor alami dan faktor aktivitas manusia. Laut juga menyimpan potensi cadangan minyak dan gas bumi serta mineral. Tujuh puluh persen cadangan minyak dan gas bumi terdapat di cekungan-cekungan tersier lepas pantai dan lebih dari separuhnya terletak di laut dalam.

Pada tahun 2016, kontribusi perikanan dalam Produk Domestik Bruto (PDB) sebesar 19,00 persen. Volume ekspor hasil perikanan pada periode 2012-2015 mengalami kenaikan sebesar 1,49 persen per tahun. Sebaliknya volume impor perikanan mengalami penurunan sebesar 6 persen per tahun pada periode yang sama. Selama periode tahun 2011-2015, trend ketersediaan ikan untuk konsumsi terus mengalami kenaikan, yaitu sebesar 8,69 persen atau rata-rata sebesar 9,96 juta ton ikan per tahun. Persediaan ikan untuk konsumsi yang terus mengalami kenaikan kemungkinan berasal dari besarnya impor perikanan dan adanya overfishing. Produksi perikanan tangkap selama kurun tahun 2011-2016 mengalami pertumbuhan sebesar 13,19 persen. Kenaikan tersebut didorong oleh peningkatan produksi perikanan tangkap di laut sebesar 9,49 persen dan peningkatan produksi perikanan tangkap di perairan umum sebesar 3,02 persen. Perikanan budidaya mengalami pertumbuhan hanya sebesar 2,91 persen pada kurun periode yang sama. Aktivitas perikanan budidaya selain membawa dampak positif juga menimbulkan dampak negatif. Pembukaan lahan di wilayah pesisir yang dimanfaatkan untuk kegiatan perikanan budidaya secara berlebihan akan berpengaruh terhadap fungsi ekologis wilayah laut dan pesisir.

Kekayaan maritim di Kepulauan Riau merupakan salah satu yang tertinggi di Indonesia. Bersama dengan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung dan Provinsi xxx, Kepulauan Riau menjadi salah tulang punggung Poros Maritim Dunia, yang dimiliki Indonesia. Namun dalam perjalanannya, sumbangan atau kontribusi ekonomi Bidang Maritim Kepulauan Riau hanyalah sebesar 3-4%. Bandingkan nilainya dengan sumbangan bidang lain yang mencapai hingga 50% dari Pendapatan Domesik Bruto-nya.

Kepulauan Riau terdiri dari 6 Kabupaten. Mayoritas kontribusi diperoleh oleh Kota Batam dan Tanjung Pinang yaitu sebesar 60% dan 30%. Kepulauan Anambas, Kepulauan Bintan menyumbangkan sebesar 8% dan 9%. Kepulauan Natuna dan Kepulauan Lingga sebesar 2%.

Hasil pengamatan di Kepulauan Lingga (Riset di Bulan Agustus 2019), ditemukan adanya kelangkaan ikan sebagai sajian kuliner. Hasil Focus Grup Discussion, mengemuka bahwa ikan adalah produk yang jarang ditemukan di Kepulauan Lingga. Hal ini menggambarkan bahwa Maritim sebagai tulang punggung ekonomi Lingga masih merupakan pekerjaan rumah yang panjang bagi Provinsi Kepulauan Riau.

Dalam Kerangka Pemikiran tergambar bahwa, kajian ini memiliki pondasi utama di sektor ekonomi dan maritim. Ekonomi dan maritim diharapkan akan mencapai sebuah rancangan dan arahan Grand Design Maritim Provinsi Kepulauan Riau. Faktor Ekonomi hanyalah merupakan salah satu pendukung dan penghambat dari terbentuknya arahan *grand design* ini.

Pembangunan Konektivitas Laut yang Efisien dan Efektif

1. Penyumbang terbesar PDRB Kepulauan Riau berasal dari sektor manufaktur, yakni sebesar Rp 91,8 triliun atau 37% dari total PDB. Sektor konstruksi menjadi kontributor terbesar kedua, yakni Rp 46,2 triliun (19%), disusul sektor penggalian dan pertambangan Rp 35,2 triliun (14%).

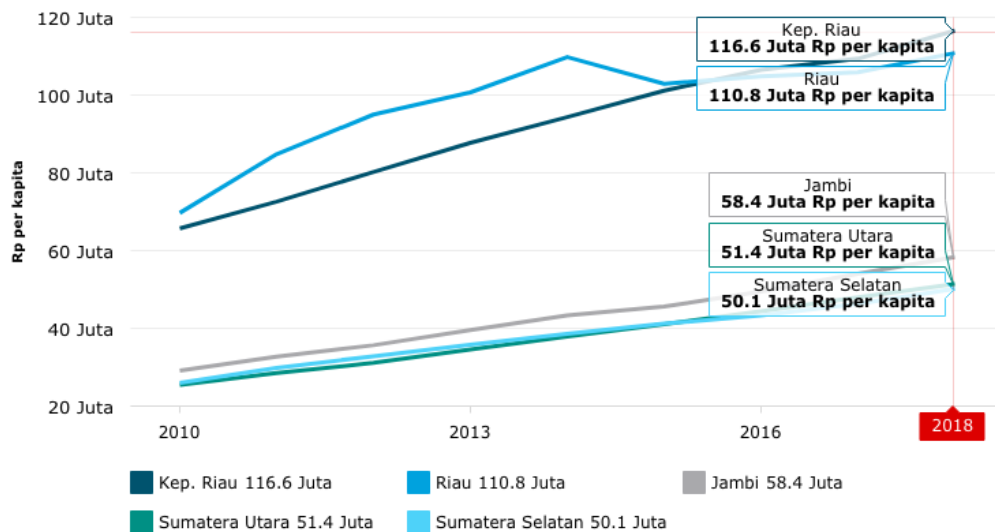
KOTAK 1

Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Kepulauan Riau merilis pertumbuhan ekonomi provinsi itu pada triwulan I/2019 tumbuh 4,76 persen, menguat jika dibanding triwulan I/2018 yang tumbuh sebesar 4,48 persen. "Perekonomian Kepri pada awal 2019 mulai menguat. Kalau pemerintah dan pengusaha industri konsisten, kami yakin tahun ini akan lebih baik dari tahun lalu," kata Kepala BPS Kepri, Zulkifli, Senin (6/5/2019).

2. Penciptaan sumber pertumbuhan ekonomi Kepri triwulan I/2019 dibandingkan dengan triwulan I/2018, industri pengolahan memberikan andil pertumbuhan tertinggi sebesar 1,99 persen, diikuti pertambangan dan penggalian 1,51 persen, serta konstruksi 0,41 persen.
3. Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Kepulauan Riau tercatat sebesar 5.03%.
4. Penyumbang terbesar PDRB Kepulauan Riau berasal dari sektor manufaktur, yakni sebesar Rp 91,8 triliun atau 37% dari total PDB. Sektor konstruksi menjadi kontributor terbesar kedua, yakni Rp 46,2 triliun (19%), disusul sektor penggalian dan pertambangan Rp 35,2 triliun (14%).

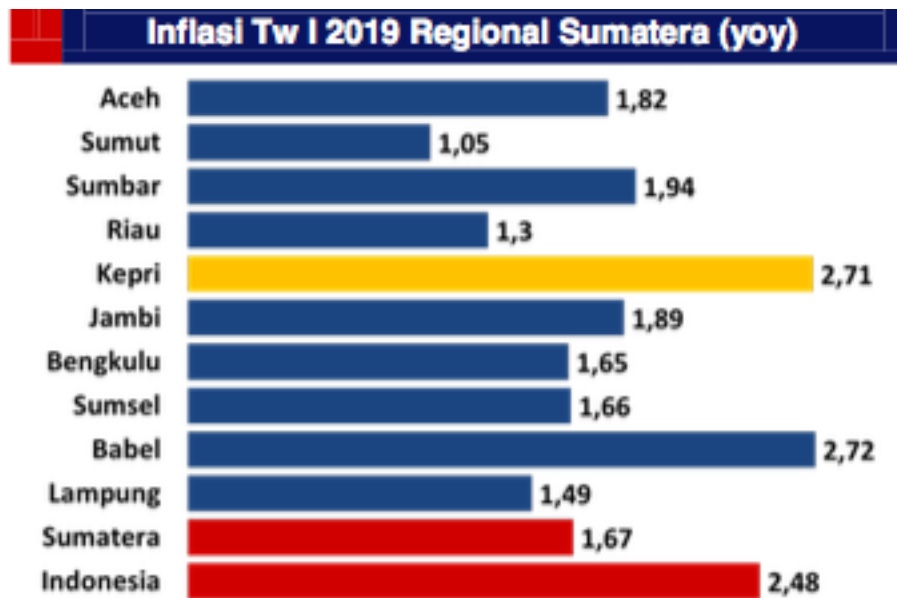
5 Provinsi dengan PDRB per Kapita Tertinggi di Sumatera (2000-2018)

Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS), 2019



Gambar 3.1 Tingkat PDRB di 5 Provinsi di Pulau Sumatera

5. Laju pertumbuhan ekonomi Provinsi Kepulauan Riau adalah sebesar 5,37% pada tahun 2016. Pada tahun 2018, nilai ini hanya sebesar 2,2%. Terjadi penurunan yang signifikan. Salah satu penyebabnya adalah turunnya capaian pendapatan di Kota Batam karena kebijakan di bidang Perkapalan di ALKI I yang melintasi Batam.



Sumber: BPS (data diolah)

Gambar 3.2 Infasi Kepulauan Riau Triwulan 1 (2019)

Industrialisasi Perikanan yang Berkelanjutan dan Berdaya Saing

1. Sumberdaya alam berupa potensi sumberdaya ekonomi maritim, berjumlah 406395 Ton (data tahun 2014). Jumlah ini adalah tergolong sangat besar. Potensi sumberdaya perikanan ini bahkan menarik. negara tetangga untuk mencuri dan menjadi konflik antara negara
2. Produksi maritim khususnya ikan laut dari Provinsi Kepulauan Riau hanya berjumlah 406395 ton. Serapan ikan untuk industri hingga senilai Rp. 13.546.364.535 (tahun 2014). Hal ini artinya kemampuan Kepulauan Riau memiliki potensi 860.650,11 ton/tahun.
3. "12. Perikanan Tangkap. Potensi sumber daya ikan laut di Laut Cina Selatan (WPP 711) diperkirakan sebesar 1.057.050 ton/tahun dan diperkirakan wilayah perairan laut Kepulauan Riau memiliki potensi sumber daya ikan sebesar 860.650,11 ton/tahun meliputi ikan pelagis besar sejumlah 53,802.34 ton/tahun, ikan pelagis kecil sejumlah 506.025.30 ton/tahun, ikan demersal sejumlah 272.594,16 ton/tahun, ikan karang sejumlah 17.562.29 ton/tahun, lainnya (cumi, udang, lobster) sejumlah 10.666,02 ton/tahun. "
4. Lebih dari 95% wilayah Propinsi Kepulauan Riau (Kepri) adalah perairan laut, mengidentifikasikan bahwa potensi sumber daya perikanan laut sangat besar. Secara garis besar, jenis sumber daya ikan yang terdapat di perairan laut Kepri adalah: kelompok sumber daya ikan pelagis (tongkol, tenggiri, kembung, layang, teri dan sebagainya), kelompok sumber daya ikan demersal [kakap merah, kurisi, beloso, bawal, dsb), kelompok sumber daya ikan karang (kerapu, baronang, napoleon, dsb), kelompok sumber daya moluska (cumi-cumi, sotong, dsb), dan kelompok sumber daya krustase [kepiting, rajungan], dan kelompok sumber daya udang.

Budaya Dan Peradaban Maritim

1. Selain ikan, kekayaan laut Indonesia di wilayah pesisir berupa sumber daya hayati seperti mangrove, terumbu karang, dan padang lamun. Luas mangrove, terumbu karang, dan padang lamun di Indonesia selama kurun waktu 2014-2016 cenderung fluktuatif namun mempunyai kecenderungan menurun baik luas maupun kondisi. Penurunan kondisi ketiga ekosistem tersebut diakibatkan oleh faktor alami dan faktor aktivitas manusia. Laut juga menyimpan potensi cadangan minyak dan gas bumi serta mineral.
2. Potensi lain dari keberadaan laut dan pesisir adalah berbagai jasa lingkungan, seperti potensi wisata bahari, perdagangan, dan industri maritim. Peningkatan potensi jasa lingkungan didukung dengan adanya program-program yang dilaksanakan oleh pemerintah yaitu Program Tol Laut, Program Poros Maritim Dunia, dan pemberantasan pencurian ikan dan penyelundupan
3. Peralatan bidang maritim masih terbilang sederhana. Data BPS 2018 menggambarkan jumlah Kapal dengan kapasitas besar yang merupakan penggerak bidang maritim masih sedikit. Dominasi adalah jumlah kapal milik nelayan tradisional yang jumlah tangkapannya sangat sedikit.

Pertahanan dalam Kekuatan Maritim

1. "Total potensi sumber daya ikan di perairan laut Kepri sebesar 689.345.17 ton/tahun terdiri dari ikan pelagis besar sejumlah 16.48329 ton/tahun, ikan pelagis kecil sejumlah 14630934 ton/tahun, ikan demersal sejumlah 491.653,06 ton/tahun, Krustase (Udang, Kepiting, Rajungan,
2. Lobster, Mantis) sejumlah 4402,70 ton/tahun, Moluska (Cumi, Sotong, Gurita) sejumlah 30.496,77 ton/tahun. Potensi perikanan tangkap di Provinsi Kepulauan Riau terbesar berada di perairan Natuna dengan tingkat pemanfaatan baru mencapai 4-6% dari total potensi Kabupaten Natuna sebesar 504.212,85 ton/tahun [58,59% dari total potensi Provinsi Kepulauan Riau) , diikuti Kabupaten Bintan, Kabupaten Kepulauan Anambas, dan Kabupaten Lingga.(MV. SEAFDEC tahun 2006)"
3. Pemanfaatan potensi ekonomi khususnya potensi sumber daya laut dan pesisir harus diawasi agar tetap bersandar pada kepentingan publik dan kelestarian lingkungan. Adanya perangkat hukum dapat dijadikan sebagai acuan dalam mengarahkan berbagai kegiatan pembangunan melalui pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya laut dan pesisir secara selaras dan seimbang.

Keamanan dalam Kekuatan Maritim

1. Untuk meningkatkan kondisi kesejahteraan masyarakat di wilayah pesisir, salah satu upaya yang dilakukan adalah melalui pemberian bantuan serta meningkatkan sarana dan prasarana seperti perumahan, pendidikan, kesehatan baik berupa fasilitas maupun asuransi misalnya BPJS, Jamkesmas, dan Jamkesda, perekonomian, transportasi, dan telekomunikasi, serta pengembangan industri mikro dan kecil. Pengelolaan sumber daya laut dan pesisir serta peningkatan kondisi kesejahteraan masyarakat di wilayah pesisir dipengaruhi oleh besarnya Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Provinsi DKI Jakarta memiliki APBD kelautan dan perikanan terbesar pada tahun 2016, yaitu 499,6 miliar rupiah, namun jika dilihat secara persentase hanya mengambil 0,79 persen dari total keseluruhan APBD. Provinsi Maluku Utara memiliki persentase APBD kelautan dan perikanan terbesar dari total keseluruhan APBD yaitu sebesar 4,18 persen.

Pembangunan Konektivitas Laut yang Efisien dan Efektif

1. Laju pertumbuhan ekonomi Provinsi Kepulauan Riau adalah sebesar 5,37% pada tahun 2016. Pada tahun 2018. Terjadi penurunan yang signifikan. Salah satu penyebabnya adalah turunnya capaian pendapatan di Kota Batam karena kebijakan di bidang Perkapalan di ALKI I yang melintasi Batam.
2. Besarnya PDRB disumbangkan oleh mayoritas Kota Batam sebesar 50%. Sedangkan Kabupaten lain jauh lebih rendah, terendah adalah Lingga 1%.

Tabel 6.8 Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Kepri berdasarkan wilayah kabupaten/kota

Wilayah	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Karimun	66,40	66,82	67,67	68,52	68,72	69,21	69,84	70,26	70,56
Bintan	69,87	70,47	71,01	71,31	71,65	71,92	72,38	72,91	73,41
Natuna	66,29	67,76	68,80	69,39	70,06	70,87	71,23	71,52	72,10
Lingga	57,36	58,51	59,32	60,13	60,75	61,28	62,44	63,45	64,06
Kepulauan Anambas	63,03	63,71	64,32	64,86	65,12	65,86	66,30	67,06	67,53
Batam	76,98	77,82	78,39	78,65	79,13	79,34	79,79	80,26	80,54
Tanjungpinang	73,76	74,86	75,91	76,70	77,29	77,57	77,77	78,00	78,33
Kepulauan Riau	71,13	71,61	72,36	73,02	73,40	73,75	73,99	74,45	74,84

Sumber: BPS (data diolah)

Gambar 3.3 IPM Provinsi Kepulauan Riau

3. Pengelolaan sumber daya laut dan pesisir serta peningkatan kondisi kesejahteraan masyarakat di wilayah pesisir telah dilakukan oleh Provinsi Kepulauan Riau, walau dipengaruhi oleh besarnya Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD).
4. Jumlah pasar dari hasil laut di Kepulauan Riau masih kecil. Dominasi dilakukan ekspor oleh pengusaha nasional yang berada di Jakarta. Hasil dari ekspor pun belum dirasakan oleh masyarakat Kepulauan Riau.

Pembangunan Konektivitas Laut yang Efisien dan Efektif

1. Laju pertumbuhan ekonomi Provinsi Kepulauan Riau adalah sebesar 5,37% pada tahun 2016. Pada tahun 2018. Terjadi penurunan yang signifikan. Salah satu penyebabnya adalah turunnya capaian pendapatan di Kota Batam karena kebijakan di bidang Perkapalan di ALKI I yang melintasi Batam.
2. Besarnya PDRB disumbangkan oleh mayoritas Kota Batam sebesar 50%. Sedangkan Kabupaten lain jauh lebih rendah, terendah adalah Lingga 1%.
3. Pengelolaan sumber daya laut dan pesisir serta peningkatan kondisi kesejahteraan masyarakat di wilayah pesisir telah dilakukan oleh Provinsi Kepulauan Riau, walau dipengaruhi oleh besarnya Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD).
4. Jumlah pasar dari hasil laut di Kepulauan Riau masih kecil. Dominasi dilakukan ekspor oleh pengusaha nasional yang berada di Jakarta. Hasil dari ekspor pun belum dirasakan oleh masyarakat Kepulauan Riau.

Industrialisasi Perikanan yang Berkelanjutan dan Berdaya Saing

1. "Harga produk maritim di Provinsi kepulauan Riau masih terhitung mahal, Hal ini menyebabkan masyarakat lebih memilih produk lain selain ikan untuk konsumsinya (data BPS)
2. Distribusi produk maritim masih mahal."
3. Produksi maritim khususnya ikan laut dari Provinsi Kepulauan Riau hanya berjumlah 406,395 ton. Serapan ikan untuk industri hingga nilai produksinya nilai Rp. 13,546,364,535 (tahun 2018)
4. Data dari Bappenas menyebutkan bahwa biaya logistik di wilayah Indonesia rata-rata masih 7,5 kali dari Jakarta-Singapura. Jumlah ini ditargetkan akan diturunkan hingga 1,25% pada tahun 2030. Biaya logistik ini ditargetkan akan sama pada tahun 2045. (Data Bappenas, Roadmap Menuju Proros Maritim)

Pariwisata Bahari yang Inklusif

1. Promosi Kepulauan Riau sebagai Wilayah Maritim dan Poros Maritim belum berjalan. Tol laut dan industri maritim sebagai unggulan daerah, belum menyentuh Provinsi Kepulauan Riau. Pemerintah pusat masih memprioritaskan Provinsi di luar Provinsi Kepulauan Riau
2. Pasar wisata di Kepulauan Riau masih minim. Kota Batam dan Kepulauan Bintan adalah destinasi wisata Kepulauan Riau yang menyumbang terbanyak .

Budaya Maritim

1. Pemahaman akan pentingnya Maritim sebagai sumber ekonomi bagi masyarakat hanya berskala kecil. Dominasi maritim sebagai jalan hidup, dilakukan oleh sebagian kecil masyarakat di Kepulauan Riau.
2. Jumlah pasar dari hasil laut di Kepulauan Riau masih kecil. Dominasi dilakukan ekspor oleh pengusaha nasional yang berada di Jakarta. Hasil dari ekspor pun belum dirasakan oleh masyarakat Kepulauan Riau
3. Kepulauan Riau sebagai Wilayah Maritim dan Poros Maritim belum berjalan. Tol laut dan industri maritim sebagai unggulan daerah, belum menyentuh Provinsi Kepulauan Riau. Pemerintah pusat masih memprioritaskan Provinsi lain.
4. Keterampilan dan kebijakan pemerintah mengenai ekonomi maritim cukup banyak. Political will pemerintah sudah tergambar dengan dibentuknya unit setingkat kementerian koordinator bidang maritim. Untuk kepulauan Riau, jumlah Peraturan Pemerintah masih sedikit.

Pertahanan

1. Harga produk maritim di Provinsi kepulauan Riau masih terhitung mahal, Hal ini menyebabkan masyarakat lebih memilih produk lain selain ikan untuk konsumsinya.

Keamanan

1. Faktor penyebab rendahnya produksi sektor perikanan selama ini adalah; 1) kasus pencurian ikan (illegal fishing) yang terjadi diwilayah perairan laut Kepulauan Riau, 2) Terjadinya kerusakan ekosistem pesisir dan laut, 3) Teknologi yang digunakan oleh nelayan masih konvesioal, 4) Sumber Daya Manusia masih rendah dan tradisional.
2. Di Indonesia, sekitar 15,61 persen wilayah administrasi setingkat desa/kelurahan berada di tepi laut. Data Podes 2014 mencatat hanya sekitar 21,16 persen desa/kelurahan yang sebagian besar penduduknya mempunyai sumber penghasilan utama pada subsektor perikanan. Itupun lebih didominasi oleh perikanan tangkap (18,19 persen) daripada perikanan budidaya (2,97 persen). Menurut Kementerian Kelautan dan Perikanan (2013), jumlah nelayan di Indonesia hanya sekitar 2.164.969 jiwa. Angka tersebut hanya sekitar 1,95 persen dari jumlah penduduk berumur 15 tahun ke atas yang bekerja (Sakernas, 2013). Kecilnya persentase penduduk yang mempunyai mata pencaharian sebagai nelayan dapat disebabkan karena banyak hal, di antaranya penghasilan nelayan yang tidak pasti dan nilai upah

yang kecil, pemanasan global yang mengakibatkan ketidakpastian cuaca, dan lain-lain.

Pengelolaan Sumberdaya Alam Dan Lingkungan Hidup Berkelanjutan

Pencegahan pencemaran/kerusakan SDALH

Rusaknya ekosistem laut disebabkan terjadinya pencemaran air laut yang mempengaruhi kualitas air laut. Pencemaran air laut berasal dari berbagai sumber, antara lain adanya tumpahan minyak (oil spill), limbah industri, limbah proses pengeboran minyak di lepas pantai, dan lain-lain. Dalam kurun waktu 1998-2017, diperkirakan telah terjadi 37 kasus tumpahan minyak di perairan Indonesia. Berdasarkan data yang dikumpulkan dari Badan Pengendalian Lingkungan Hidup Daerah (BPLHD) di seluruh provinsi, terdapat empat parameter yang digunakan sebagai ukuran kualitas air laut yang sesuai dengan Keputusan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor 51 Tahun 2004 tentang Baku Mutu Air Laut (BMAL). Keempat parameter tersebut sebagian besar menunjukkan kenormalan. Hanya ada di beberapa perairan laut yang melebihi batas normal. Perairan laut Sulawesi Tengah menunjukkan pH yang agak rendah, Timbal (Pb) dan Kadmium di (Kd) perairan laut Provinsi DI Yogyakarta diatas BMAL. Untuk Total Coliform melebihi BMAL di perairan Sumatera Barat, Kalimantan Selatan, dan Maluku

3.2 Sumber Daya Maritim

Sumberdaya pesisir dan pulau-pulau kecil Provinsi Kepulauan Riau menyimpan potensi yang cukup besar untuk kesejahteraan masyarakat, baik sumberdaya hayati, sumberdaya non hayati maupun sumberdaya buatan. Potensi sumberdaya hayati yang terdapat di wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil Provinsi Kepulauan Riau terdiri atas ekosistem mangrove, terumbu karang, padang lamun, ikan pelagis dan ikan demersal, ikan budidaya serta biota laut lainnya, bahan galian.

Fakta yang terjadi di Provinsi Kepulauan Riau adalah SDA yang berada di wilayah laut dan perairan yang melimpah namun masih banyak terdapat daerah tertinggal dan cenderung miskin. Kondisi Provinsi Kepulauan Riau pada tahun 2013 jumlah penduduk miskin hanya menurun di daerah perkotaan yang notabene merupakan daratan, sementara di daerah pedesaan yang cenderung kepulauan terjadi sebaliknya. Tidak hanya jumlah ataupun persentase penduduk miskin yang meningkat. Artinya, jumlah orang miskin di desa bertambah dan mereka semakin jauh dari batas kemiskinan.⁷ Potensi Sumber Daya Laut Nasional (SDLN) yang dimiliki Provinsi Kepulauan Riau menjadi hal strategis ketika mampu dikelola dan dikembangkan secara maksimal dalam menunjang roda pemerintahan dan pembangunan wilayah tersebut (Mirza dkk, 2017)

Kurangnya infrastruktur dan penanganan hasil tangkapan dan pengolahan hasil tangkapan serta tempat pendaratan ikan (TPI) membuat nilai ekonomis dari sumberdaya laut yang ada di Provinsi Kepulauan Riau menjadi rendah, seharusnya dengan sumberdaya yang melimpah harus dibarengi dengan infrastruktur dan penanganan yang memadai supaya nilai ekonomisnya lebih tinggi yang menjadikan masyarakat nelayan bisa meningkatkan kesejahteraannya.

Keadaan ini diperburuk dengan maraknya kegiatan penangkapan ilegal (*Illegal fishing*) pada beberapa perairan di Indonesia (di antaranya Laut Arafura, Laut Sulawesi, dan Laut Cina Selatan) yang dapat memberikan akibat hilangnya data dan informasi

penting (*unreported catch*) yang sangat diperlukan dalam pengkajian stock. Perkembangan kegiatan penangkapan di Indonesia yang sangat beranekaragam baik yang bersifat komersial maupun subsisten, membutuhkan perangkat peraturan dan perundangan yang memadai di mana kenyataan menunjukkan bahwa ada kegiatan perikanan yang belum diatur sebagaimana mestinya (*unregulated fishing*). Seiring dengan pesatnya pembangunan dan perkembangan perikanan tangkap di Indonesia dewasa ini, tuntutan akan dilaksanakannya suatu pengelolaan perikanan semakin menjadi lebih terasa. Gejala kelebihan tangkap sudah terlihat pada beberapa Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP), bahkan beberapa *group* spesies di beberapa WPP telah memperlihatkan lebih tangkap, baik *recruitment over fishing* maupun *growth over fishing*, tanpa adanya suatu pengelolaan yang baik pada gilirannya sumber daya ikan akan mengalami kepunahan.

Penangkapan ikan yang dilakukan oleh masyarakat nelayan di Provinsi Kepulauan Riau masih banyak yang bersifat tradisional karena menggunakan peralatan penangkapan ikan yang sederhana dan kapal-kapal yang kecil dan tidak dilengkapi dengan GPS dan *echosounder* untuk mengetahui dimana posisi ikan banyak berkumpul. Hal ini menjadikan hasil tangkapan nelayan sedikit dan nelayan tidak berani ke perairan laut yang lebih jauh karena ombak di tengah laut yang kuat tidak memungkinkan kapal kecil berlayar ke tengah laut.

Menurut Nurhakim (2009) pengelolaan sumber daya perikanan adalah suatu tindakan melalui pembuatan peraturan yang didasari oleh hasil kajian ilmiah yang kemudian dalam pelaksanaannya diikuti oleh kegiatan *Monitoring*, *Controlling*, dan *Surveillance* di mana tujuan akhirnya adalah suatu kelestarian sumber daya perikanan dan lingkungannya serta memberikan keuntungan secara ekonomi maupun biologi. Arti pengelolaan mencakup pengembangan dan pengendalian di mana acuan yang dianut dalam pelaksanaannya adalah konsep perikanan yang bertanggungjawab (*responsible fisheries*).

Melimpahnya sumberdaya yang ada di Provinsi Kepulauan Riau saat ini tidak dibarengi dengan pemanfaatan yang berkesinambungan untuk kesejahteraan masyarakat Kepulauan Riau. Saat ini masih terfokus pada industri terutama di Kota Batam. Pemanfaatan industri kemaritiman menjadi salah satu indikator untuk pengembangan kemaritiman tetapi harus tetap memperhatikan sektor-sektor lain seperti sumberdaya manusia yang terlibat khususnya masyarakat lokal pesisir, infrastruktur dan pemerintah. Selain itu faktor air bersih sangat menentukan dalam keberlanjutan industri maritim. Wilayah daratan yang dikelilingi oleh laut selalu kesulitan dalam ketersediaan air bersih karena perairan laut yang memiliki salinitas yang tinggi akan mempengaruhi air yang ada di sekitar daratan. Ini menjadikan faktor penghambat dalam kehidupan sehari-hari masyarakat dan industri, masyarakat untuk kebutuhan sehari-hari membeli air bersih atau memanfaatkan air hujan, pengolahan air laut menjadi air tawar membutuhkan biaya yang cukup besar sehingga tidak semua industri bisa membuat instalasi pengolahan air laut menjadi air tawar.

Selain industri pemanfaatan kemaritiman bisa juga dilakukan pada sektor wisata seperti *diving*, *snorkling* dan ekowisata mangrove. Wisata yang saat ini menjadi primadona di Provinsi Kepulauan Riau adalah Pantai Lagoi, tetapi sangat disayangkan tempat wisata ini tidak bisa dinikmati secara utuh oleh masyarakat maupun wisatawan lokal lainnya karena sudah disewakan kepada pihak asing. Kepulauan Riau memiliki pantai yang sangat indah dan terumbu karang yang masih bagus, hal ini menjadi faktor pendukung dalam pengelolaan kemaritiman.

Pemanfaatan industri kemaritiman menjadi salah satu indikator untuk pengembangan kemaritiman tetapi harus tetap memperhatikan sektor-sektor lain seperti sumberdaya manusia yang terlibat khususnya masyarakat lokal pesisir, infrastruktur dan pemerintah.

Selain industri pemanfaatan kemaritiman bisa juga dilakukan pada sektor wisata seperti diving, snorkling dan ekowisata mangrove. Wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil mempunyai kekayaan dan keragaman dalam bentuk alam, keragaman ekosistem, hayati, adat/budaya yang dapat dikembangkan untuk menarik wisatawan domestik/nusantara maupun wisatawan asing (mancanegara). Keberadaan pulau-pulau kecil yang berjumlah ribuan menjadi sasaran pengembangan wisata bahari yang berbasis pada pemberdayaan masyarakat pesisir dan masyarakat pulau-pulau kecil. Jenis-jenis kegiatan wisata bahari yang sering dilakukan oleh wisatawan antara lain:

1. Berjemur (*sunbathing*);
2. Berenang (*swimming*);
3. Berperahu (*boating*);
4. Memancing (*fishing*);
5. Menyelam (*diving/scuba diving*), scuba diving adalah kegiatan menyelam yang dilakukan pada perairan dalam dengan menggunakan alat selam yang lebih lengkap seperti masker, snorkel, tabung udara, sepatu coral, fin, dan baju selam
6. *Snorkeling*, kegiatan menyelam yang dilakukan pada perairan dangkal sehingga pemandangan di bawah air dapat dinikmati dengan jelas;
7. Wisata budaya;
8. Wisata riset/minat khusus.

Wisata yang saat ini menjadi primadona di Provinsi Kepulauan Riau adalah Pantai Lagoi, tetapi sangat disayangkan tempat wisata ini tidak bisa dinikmati secara utuh oleh masyarakat maupun wisatawan lokal lainnya karena sudah disewakan kepada pihak asing. Kepulauan Riau memiliki pantai yang sangat indah dan terumbu karang yang masih bagus, hal ini menjadi faktor pendukung dalam pengelolaan kemaritiman. Selain pantai Lagoi ada juga pantai Trikora yang tidak kalah indahnya dengan pantai Lagoi. Selain wisata pantai ada juga ekowisata dan wisata bahari di Provinsi Kepulauan Riau yaitu ekowisata yang terdapat di Kota Tanjungpinang berupa wisata hutan mangrove dan hutan wisata. Kawasan wisata mangrove di Kota Tanjungpinang terdapat di Sungai Dompok, Sungai Terusan, Sungai Carang, dan Sungai Gesek. Sedangkan kawasan hutan wisata di Kota Tanjungpinang direncanakan di Bukit Manuk. Selain itu ada wisata di sekitar Kota Tanjungpinang yang direncanakan untuk dikembangkan sebagai kawasan wisata bahari meliputi Pulau Terkulai, Pulau Sekatap, Pantai Kelam Pagi, Tanjung Siambang dan Pulau Los.

Kondisi lingkungan laut yang ada di Provinsi Kepulauan Riau saat ini di beberapa tempat telah mengalami kerusakan dikarenakan adanya aktivitas penangkapan ikan yang menggunakan bom yang sudah pasti merusak terumbu karang dan biota-biota lainnya. Selain itu pencemaran limbah hitam kapal juga merusak terumbu karang karena buangan bekas oli dan air balas kapal mengandung zat kimia yang tidak bisa ditolerir oleh terumbu karang dan biota laut lainnya.

Maraknya reklamasi pantai juga mengakibatkan tercemarnya lingkungan dan merusak terumbu karang karena meningkatkan kekeruhan pada perairan sehingga menjadikan oksigen berkurang. Reklamasi pantai saat ini banyak dijadikan alternatif dalam pengembangan kawasan misalnya untuk pembuatan hotel, mall dan fasilitas lainnya. Kegiatan reklamasi bila dilakukan tanpa mempertimbangkan kondisi

lingkungan tentu saja hanya menguntungkan satu pihak dan merugikan pihak yang lain seperti masyarakat nelayan akan mengalami penurunan hasil tangkapan karena kerusakan lingkungan.



Gambar 3.4 Kegiatan Reklamasi Pantai di Kabupaten Karimun
Sumber: Dokumentasi Lapangan, 2019

Saat ini masyarakat masih banyak terdapat di daerah tertinggal dan cenderung miskin terutama di daerah pesisir, hal ini sangat ironis bila dihubungkan dengan sumberdaya alam laut yang sangat melimpah. Provinsi Kepulauan Riau termasuk dalam program COREMAP (*Coral Reef Rehabilitation Program*) yang merupakan program pengembangan maritim dan pesisir khususnya terumbu karang. Program ini adalah program jangka panjang yang diprakarsai oleh Pemerintah Indonesia dengan tujuan untuk melindungi, merehabilitasi, dan mengelola pemanfaatan secara lestari terumbu karang serta ekosistem terkait di Indonesia, yang pada gilirannya akan menunjang kesejahteraan masyarakat pesisir (coremap.go.id).

Program ini tidak hanya fokus pada terumbu karang saja tetapi juga fokus pada masyarakat dan lingkungan pesisir lainnya. Masyarakat diberikan pendampingan untuk bisa mengelola wilayah pesisirnya tanpa merusak terumbu karang dengan kegiatan penyadaran (*awarness*) dan membimbing mereka untuk membuat zona konservasi terumbu karang yang dikelola oleh masyarakat itu sendiri, selain itu juga menciptakan mata pencaharian alternatif bagi masyarakat sehingga diharapkan mereka tidak menangkap ikan di daerah terumbu karang yang dijadikan kawasan konservasi, diharapkan dengan hal ini identitas budaya maritim masyarakat Kepulauan Riau sesuai dengan kondisi kemaritiman dan sistem sosial budaya masyarakat setempat yang menjadikan masyarakat maritim di Provinsi Kepulauan Riau lebih sejahtera.

Banyaknya permasalahan yang terjadi di wilayah pesisir dan laut Provinsi Kepulauan Riau mengakibatkan perkembangan yang lambat dalam pemanfaatan sumberdaya alam laut. Beberapa hal yang menghambat perkembangan kemaritiman diantaranya adalah :

1. Kewenangan yang terpusat pada nasional dan provinsi, terutama untuk pengelolaan laut sehingga kabupaten/kota merasa tidak bertanggung jawab

- terhadap wilayah laut yang ada di kabupaten/kota dan juga kewenangan di pelabuhan
2. Terbatasnya infrastruktur dalam menunjang sumberdaya perikanan dan kelautan seperti pelabuhan yang sesuai dengan standar dan lain-lain
 3. Masih terjadinya ilegal fishing dan over fishing
 4. Perekonomian di wilayah yang berbatasan dengan negara tetangga di dominasi bukan oleh warga asli (pribumi)
 5. Banyaknya pelabuhan-pelabuhan tikus sebagai tempat transaksi hasil sumberdaya alam yang susah di pantau oleh aparat pemerintah
 6. Kegiatan pembinaan dan pendampingan terhadap masyarakat nelayan dan petani ikan belum optimal
 7. Kurangnya data-data tentang oseanografi yang berkaitan dengan peralihan musim yang berpengaruh terhadap kegiatan budidaya dan perikanan tangkap
 8. Sebagian besar masih merupakan nelayan tradisional
 9. Struktur armada penangkapan yang masih didominasi usaha kecil/tradisional dengan kemampuan teknologi dan ilmu pengetahuan yang rendah.
 10. Penanganan hasil tangkapan ikan masih rendah.
 11. Selama masyarakat tidak melaut, kebanyakan nelayan tidak bekerja karena tidak memiliki keterampilan lain, sehingga para nelayan cenderung untuk berutang kepada toke atau pihak lainnya.
 12. Masyarakat pesisir belum semuanya terdata dalam Basis Data Terpadu karena kendala administrasi kependudukan.
 13. Program Bantuan Sosial untuk masyarakat miskin belum terpadu secara menyeluruh.
 14. Tingkat pendidikan yang masih rendah.
 15. Sistem tata niaga hasil tangkapan nelayan yang belum tertata dengan baik.
 16. Pola pikir dan budaya yang telah turun menurun terkait dengan profesi sebagai nelayan tradisional yang mereka geluti hingga saat ini, sehingga mereka tidak memiliki keinginan untuk beralih ke usaha lain.
 17. Kepemilikan lahan untuk berusaha tidak ada.
 18. Kurikulum tentang maritim tidak dimasukkan, pernah ada sekolah maritim (SMK Maritim) tapi kurang peminat sehingga ditutup (ex. Kabupaten Karimun).

Sumberdaya alam yang berlimpah di Provinsi Kepulauan Riau dan kurangnya sarana dan prasarana yang ada mengakibatkan banyaknya terjadi penangkapan ikan secara ilegal (*illegal fishing*), pencatatan data penangkapan yang tidak akurat karena banyak hasil tangkapan yang dijual langsung di tengah laut tanpa ada pencatatan yang bisa menghilangkan data dan informasi penting (*unreported catch*) dan juga kurangnya peraturan-peraturan yang mengikat semua stakeholder yang terlibat dalam pemanfaatan sumberdaya maritim (*unregulated fishing*).

Di tingkat Global, Regional, dan Nasional, permasalahan yang berkaitan dengan kegiatan penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan dan tidak diatur (IUU fishing) sudah merupakan ancaman dunia terhadap kelestarian sediaan ikan yang ada saat ini. Dalam membahas persoalan IUU fishing, seringkali yang lebih diperhatikan adalah unsur penangkapan ikan ilegal (Illegal fishing) dibandingkan dengan unsur penangkapan ikan yang tidak dilaporkan (Unreported fishing) dan penangkapan ikan yang tidak diatur (Unregulated fishing). Fenomena ini merupakan hal umum yang terjadi di berbagai negara dan apabila masalah ini dibiarkan terus, maka dikhawatirkan akan memberikan

informasi yang keliru, terutama dalam hal pengelolaan sumber daya ikan. Seperti halnya dengan sektor lainnya yang mengandalkan bahan alami, maka sumber daya ikan yang ada sudah semakin berkurang ini akan mudah mengalami overfishing dan selanjutnya sediaan ikan tersebut akan mengalami salah kelola apabila data dan informasi yang tersedia tidak akurat.

Sumber daya ikan merupakan salah satu sumber daya alam yang mampu pulih namun bukan tidak terbatas. Mereka dapat mengalami penipisan kelimpahan (abundance), bahkan kemusnahan (collapse) jika dibiarkan dalam keadaan nirkelola. Penyusunan berbagai alternatif/opsi pengelolaan memerlukan sejumlah masukkan data dan informasi terutama yang berkaitan dengan perilaku sumber daya ikan dalam merespon berbagai langkah pengelolaan yang diterapkan.

Dalam proses pemanfaatan sumber daya ikan tersebut, pemantauan, pengendalian, dan pengawasan diterapkan untuk mengamankan sumber daya yang dimanfaatkan dari kegiatan eksploitasi (upaya) yang dilakukan. Pengelolaan perikanan membutuhkan suatu rencana pengelolaan perikanan yang baik dan khususnya rencana tersebut didukung oleh para pemangku kepentingan yang berkepentingan di bidang perikanan. Dengan terlibatnya para pemangku kepentingan dalam perencanaan akan meningkatkan rasa memiliki dan rasa tanggung jawab terhadap pengelolaan.

3.3 Tata Kelola Pemerintahan dan Kebijakan Publik

Dalam menganalisis tata kelola politik dan pemerintahan terkait kemaritiman, ada 3 (tiga) aspek yang akan digunakan dalam riset ini, yakni aspek kepentingan, aspek kebijakan, aspek kelembagaan. Keterkaitan di antara ketiga aspek ini selanjutnya digunakan untuk mengidentifikasi bagaimana maritim dikelola selama ini, baik di tingkat nasional maupun daerah.

3.4.1 Aspek Kepentingan, Kebijakan, Kewenangan dan Kelembagaan di Tingkat Nasional

Indonesia merupakan negara yang memiliki banyak pulau dan laut di antara pulau-pulau, bahkan wilayah lautnya lebih luas dibandingkan daratan. Secara geopolitik dan geo-strategis, Indonesia terletak di antara dua benua, Asia dan Australia dan dua samudera, Hindia dan Pasifik yang merupakan kawasan paling dinamis dalam percaturan dunia baik secara ekonomi dan politik. Posisi strategis tersebut menempatkan Indonesia memiliki keunggulan sekaligus ketergantungan yang tinggi terhadap bidang kelautan, dan sangat logis jika ekonomi kelautan (kemaritiman) dijadikan tumpuan bagi pembangunan ekonomi nasional. Tetapi, potensi laut belum dimanfaatkan secara optimal, khususnya sebagai penghubung antarpulau, sebagaimana dalam konsep negara maritim. Status Indonesia barulah sebatas negara kepulauan berdasarkan Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS) 1982 pada 16 November 1994 (Kadar, 2014). Negara kepulauan yang dimaksud di sini adalah negara yang memiliki sejumlah pulau, sedangkan negara maritim adalah negara yang memanfaatkan laut untuk berbagai aktivitas sosial, ekonomi, dan politik. Perbedaan antara konsep maritim dan kelautan juga tampak dalam kebijakan-kebijakan yang mengatur tentang hal ini, baik di tingkat nasional maupun daerah.

Di tingkat nasional, penggunaan konsep maritim diaktualisasikan dalam visi Pemerintahan Joko Widodo 2014-2019, yakni dalam visi poros maritim dunia. Poros Maritim Dunia adalah suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang

berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional (Perpres No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia). Visi poros maritim dunia lahir sebagai respon terhadap sejumlah kondisi yang berkembang pada tataran global, yakni konstelasi hubungan antarnegara di Asia serta berbagai inisiatif yang ada di kawasan seperti *ASEAN Community*, *One Belt One Road* (OBOR) Republik Rakyat Tiongkok (RRT), *Act East* dari India dan *Re-Balance* dari Amerika (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia, 2017b). Seiring dengan dinamika perubahan tersebut, kepentingan di dalam pengelolaan kelautan Indonesia mengalami perluasan, tidak sekedar untuk kepentingan mempertahankan kedaulatan, tetapi juga untuk membangun identitas bangsa dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui pengelolaan sumber-sumber daya yang ada di wilayah laut Indonesia.

Dalam Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia (2017) yang merupakan penjabaran dari visi poros maritim dunia, diuraikan sejumlah tantangan yang melatarbelakangi kepentingan pengelolaan wilayah laut Indonesia. Tantangan-tantangan tersebut meliputi:

1. Meneguhkan identitas atau jati diri bangsa yang menyatakan bertanah air satu, Indonesia. Tidak mudah menyatakan kepada masyarakat pegunungan bahwa mereka adalah bangsa pelaut atau sebaliknya, untuk itu perlu dilakukan upaya-upaya inovatif dan konsisten guna meneguhkan kembali jati diri bangsa sebagai bangsa penakluk samudera. Usaha meneguhkan identitas sebagai bangsa samudera, perlu didukung melalui program pengembangan sumber daya manusia kelautan yang andal. Di masa depan, pelaut-pelaut Indonesia harus menjadi bagian penting yang mewarnai aktivitas pelayaran internasional.
2. Indonesia sebagai negara kepulauan dengan wilayah laut yang sangat terbuka dan posisi geostrategis yang memiliki tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan lima wilayah choke points (Selat Malaka, Selat Singapura, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Ombai-Wetar) membuat Indonesia rentan terhadap berbagai bentuk ancaman, misalnya jalur pelayaran yang dapat dilalui kapal selam nuklir asing, tindakan kekerasan bersenjata di laut, penyelundupan senjata, perbudakan di laut, penyelundupan manusia, perdagangan manusia, perusakan sumber daya kelautan, pencurian underwater cultural heritage, pencurian Benda Muatan Kapal Tenggelam (BMKT), dan pencurian kekayaan laut. Selain itu, kondisi laut Indonesia yang sangat terbuka juga berpotensi mengalami dampak dari konflik regional di laut. Oleh karena itu, sangat dibutuhkan dukungan sistem pertahanan dan keamanan laut yang kuat dengan postur yang proporsional sesuai dengan luas wilayah dan ancaman yang dihadapi.
3. Peningkatan pengawasan dan tantangan pengamanan di pulau-pulau kecil terdepan dan terisolasi, terutama pulau-pulau yang bertetangga dengan daerah konflik di luar wilayah Indonesia. Aspek pengawasan dan pengamanan ini tidak hanya terkait dengan pengamanan di dalam pulau-pulau tersebut, tetapi juga pengawasan dan pengamanan perairan di sekitarnya dari berbagai kegiatan ilegal. Pengembangan keamanan maritim harus dilakukan secara integratif dengan memperkuat dan membangun sistem nasional untuk kapabilitas pengawasan maritim yang komprehensif agar mampu mengawasi dan menindaklanjuti secara seketika berbagai masalah keamanan maritim, termasuk ancaman pada seluruh wilayah kedaulatan dan yurisdiksi laut nasional.

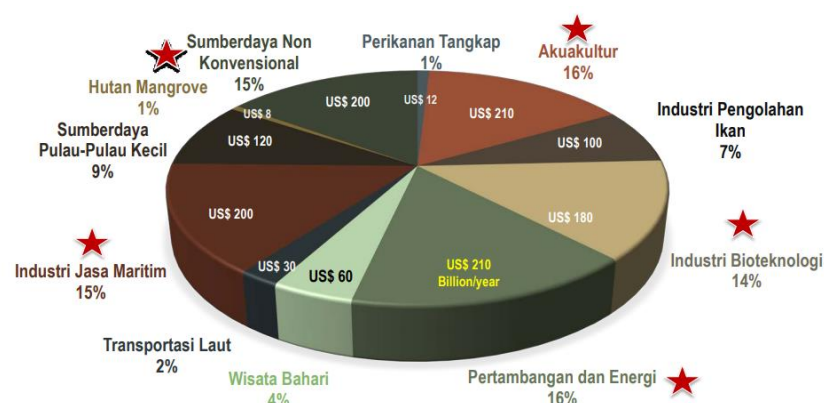
4. Membangun infrastruktur dan konektivitas antarwilayah melalui optimalisasi perhubungan laut untuk menghilangkan kesenjangan sosial dan ekonomi, serta untuk menjalankan berbagai kepentingan nasional yang strategis seperti pemerintahan, keamanan, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, dan komunikasi. Konektivitas yang baik antarwilayah di Indonesia akan mampu memperlancar pergerakan orang, barang, jasa, dan modal. Kesenjangan kesejahteraan yang terjadi karena rendahnya komunikasi antar pulau dapat menciptakan ketegangan di berbagai kawasan Indonesia dan menghalangi terwujudnya masyarakat Indonesia yang adil dan makmur. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur maritim seperti pelabuhan-pelabuhan yang menjadi simpul aktivitas perdagangan dan penyediaan sarana perhubungan berstandar internasional, serta sarana jasa penunjang aktivitas perdagangan di kawasan pinggiran Indonesia, terutama di wilayah Indonesia Timur harus menjadi perhatian. Bitung dan Sorong sebaiknya dikembangkan menjadi pelabuhan hub yang penting di Indonesia Timur, sedangkan Saumlaki perlu diberi penguatan mengingat nilai geostrategisnya yang tinggi. Konektivitas harus menjadi tulang punggung pembangunan yang Indonesiasentris, bukan Jawasentris.
5. Rentang wilayah yang sangat luas juga menuntut Indonesia untuk menyelesaikan batas maritim laut teritorial, ZEE, dan landas kontinen guna mendapatkan kepastian hukum wilayah kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia, selain penetapan perbatasan dalam konteks kepastian dan jaminan hukum internasional atas ruang maritim yang menjadi hak Indonesia.
6. Pengembangan wilayah dan peningkatan aktivitas ekonomi memerlukan tata ruang laut yang komprehensif. Sebagai sebuah negara kepulauan, keterpaduan antara wilayah darat, laut, dan udara di atasnya menjadi sangat penting. Tata ruang laut akan memberikan kepastian hukum dan alokasi ruang bagi pemanfaatan sumber daya kelautan sehingga tidak ada tumpang tindih pemanfaatan di lokasi yang sama. Adanya tata ruang laut juga akan mendukung pemanfaatan sumber daya kelautan secara optimal dan berkelanjutan karena penetapan zona kawasan telah memperhatikan potensi yang ada dalam kawasan tersebut.
7. Sumber daya alam hayati di laut Indonesia seperti perikanan perlu dijaga dengan baik dari praktik-praktik perikanan yang tidak lestari seperti Illegal Unreported and Unregulated Fishing (IUUF) dan *fisheries crimes* baik dilakukan asing maupun domestik. Selain itu, budi daya perikanan laut (*marine aquaculture*) termasuk juga rumput laut perlu dikembangkan secara maksimal. Kekayaan laut di bidang perikanan perlu dimanfaatkan untuk kesejahteraan rakyat, termasuk nelayan melalui kebijakan di bidang perikanan tangkap dan budi daya yang berkelanjutan dengan memberikan kemudahan akses dana dan modal insentif kerja kepada nelayan, serta tidak memberikan izin penangkapan ikan kepada investor asing.
8. Pemanfaatan minyak, gas, mineral, arus, dan ombak untuk keperluan energi dan mineral masa depan. Sumber daya alam nonhayati yang tidak terbarukan seperti minyak, gas, dan mineral, serta sumber daya alam nonhayati yang terbarukan seperti energi angin, arus, dan ombak masih belum dimanfaatkan secara optimal oleh bangsa Indonesia. Sebagai contoh, belum ada pemanfaatan terhadap penambangan mineral (Nikel, Cobalt, Mangan, dan Platinum) di landas kontinen Indonesia. Dengan wilayah laut yang sangat luas, sekitar 5,8 juta km² maka

- kebutuhan energi dan mineral Indonesia di masa depan dapat diusahakan bersumber dari laut. Untuk itu, pemanfaatan sumber daya nonhayati di laut harus menjadi prioritas utama pembangunan Indonesia di masa depan.
9. Hasil tambang energi dan mineral dasar laut, memiliki nilai ekonomi yang sangat tinggi bagi kemajuan dan kesejahteraan Indonesia. Oleh karena itu, Indonesia harus terus menyediakan data, baik secara tekstual maupun geospasial dalam bentuk peta geologi, oseanogra?, hidrogra?, dan keanekaragaman hayati, serta data tentang kandungan kekayaan perairan Indonesia, terutama di laut dalam Indonesia.
 10. Indonesia juga menghadapi tantangan untuk menambah luas yurisdiksi landas kontinen di luar 200 mil laut dan mampu melakukan eksplorasi di wilayah “The Area” yang berada di luar perairan internasional. Usaha ini harus dilakukan bersama-sama dengan usaha mengembangkan kemampuan sumber daya manusia, kemampuan pendanaan, serta kemampuan penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi untuk mengelola sumber daya alam pada kawasan dasar laut internasional.
 11. Pengembangan jasa logistik pelabuhan, galangan kapal, dan wisata bahari. Ekonomi maritim Indonesia tidak hanya dari kekayaan sumber daya alam hayati dan nonhayati, tetapi juga harus mengembangkan bidang jasa logistik pelabuhan kapal niaga, kapal perintis, dan kapal pesiar, wisata bahari, serta galangan kapal modern dan tradisional yang mencerminkan tradisi bahari, ahli navigasi, pelaut, dan awak kapal. Misalnya, untuk memanfaatkan lalu lintas pelayaran internasional di Selat Malaka, Selat Singapura, Selat Philips, dan Pantai Timur Sumatera diperlukan sebuah pelabuhan laut berstandar internasional dan mampu menjadi hub lalu lintas navigasi internasional yang penting. Pengembangan sektor jasa tersebut memerlukan upaya tersendiri, baik dari sisi teknologi, kapasitas sumber daya manusia maupun akses pendanaannya. Laut harus dimanfaatkan secara komprehensif dengan tetap memperhatikan prinsip perlindungan lingkungan hidup.
 12. Kegiatan jasa kemaritiman dan eksploitasi sumber daya alam hayati dan nonhayati secara langsung dalam jangka pendek dan jangka panjang dapat membawa dampak pencemaran lingkungan hidup dan kerusakan keanekaragaman hayati. Luas laut Indonesia juga membawa konsekuensi polusi dari wilayah negara lain, baik polusi darat, polusi kapal maupun anjungan dari kegiatan eksploitasi sumber daya alam.
 13. Penghitungan ekonomi maritim pada tingkat nasional diperlukan untuk menilai secara objektif besaran ekonomi maritim Indonesia secara menyeluruh, termasuk kontribusi sektor maritim pada Produk Domestik Bruto (PDB). Perhitungan tersebut digunakan sebagai dasar perencanaan pembangunan kelautan.
 14. Gerakan desentralisasi kelautan berawal dari era reformasi, dimana pemerintah daerah provinsi diberi kewenangan mengelola sumber daya kelautan, termasuk pulau-pulau kecil dalam radius 12 mil laut, serta kabupaten/kota diberikan hak bagi hasil laut dari pengelolaan sumber daya kelautan dalam wilayah 4 mil laut. Di samping itu, pemerintah daerah dan masyarakat secara terukur dilibatkan dalam pengawasan wilayah laut. Hal tersebut, perlu mendapatkan perhatian khusus dalam desain hubungan pemerintah pusat dan pemerintah daerah, serta masyarakat dalam kaitannya dengan rancang bangun kelembagaan pusat dan daerah.

15. Perkembangan lingkungan strategis Indonesia mengalami perubahan pesat yang tidak pernah terbayangkan satu dekade lalu. Kondisi geopolitik dan geostrategis di Asia Timur dan Asia Tenggara yang diwarnai oleh sejumlah ketegangan berpotensi berkembang menjadi sumber konflik baru yang dapat mengganggu ketahanan regional. Untuk itu, Indonesia harus mampu menunjukkan kepemimpinan (leadership) dalam bidang kelautan regional dan global, meningkatkan kerja sama bilateral dengan negara-negara strategis, serta memainkan peran kepemimpinan dalam menciptakan suatu arsitektur keamanan di Asia. Dimensi maritim yang kuat harus mampu mewakili implementasi politik luar negeri bebas aktif yang tercermin dalam sumber daya diplomasi yang memadai.
16. Kemampuan nasional dalam pendidikan maritim, serta penguasaan dan pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan, dimulai dari penyiapan SDM melalui pendidikan menengah dan tinggi yang diwujudkan dengan pemberian beasiswa sekolah teknis maritim sampai dengan peningkatan kapasitas riset dan pengembangan. Di samping itu, dalam rangka penyiapan sumber daya manusia bidang kelautan dan peningkatan kemampuan pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi, diperlukan juga strategi untuk meningkatkan keseimbangan kualitas sumber daya manusia sektor kelautan antarwilayah di Indonesia, terutama di wilayah pinggiran dan Indonesia Bagian Timur.

Berbagai tantangan yang diuraikan di atas pada dasarnya menunjukkan keragaman kepentingan yang melatarbelakangi lahirnya visi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Secara garis besar, kepentingan-kepentingan tersebut mencakup Pengelolaan Sumber Daya Kelautan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia; Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum, dan Keselamatan di Laut; Tata Kelola dan Kelembagaan Laut; Ekonomi dan Infrastruktur Kelautan dan Peningkatan Kesejahteraan; Pengelolaan Ruang Laut dan Pelindungan Lingkungan Laut; Budaya Bahari; serta Diplomasi Maritim. Kepentingan-kepentingan ini yang kemudian diwadahi dalam pilar kebijakan kelautan Indonesia.

Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, Indonesia memiliki wilayah laut yang lebih luas dibandingkan wilayah daratan (wilayah laut Indonesia mencakup 79% keseluruhan wilayah Indonesia). Dengan luas tersebut, potensi ekonomi maritim Indonesia besar, sekitar US\$ 1,33 T/tahun, namun pemanfaatannya masih minimal, sekitar <10% (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia, 2017a).

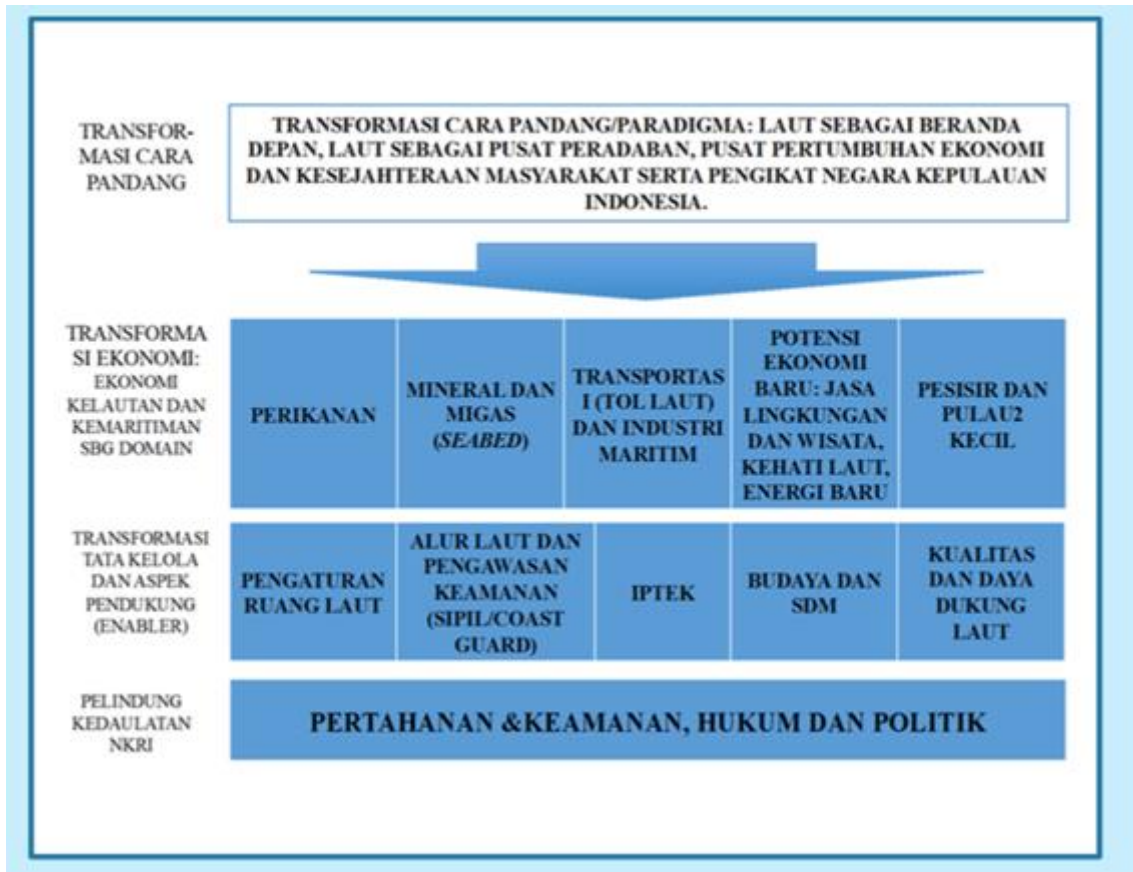


Gambar 3.5 Kontribusi Potensi Ekonomi Maritim

Sumber: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia, 2017a

Permasalahan yang menyebabkan belum optimalnya kontribusi dari ekonomi maritim adalah pendekatan pembangunan yang bias daratan (dengan industri manufaktur sebagai poros) dan terpusatnya aktivitas ekonomi di Pulau Jawa dan Sumatra. Oleh karena itu, dalam rangka menguatkan kepentingan pertumbuhan ekonomi, maka poros maritim dunia menjadi visi yang diharapkan dapat mengatasi dua permasalahan tersebut. Upaya ini diterjemahkan ke dalam pembangunan infrastruktur untuk meningkatkan pertumbuhan dan pemerataan pembangunan, melalui pembangunan pelabuhan-pelabuhan utama; meningkatkan konektivitas untuk menurunkan biaya logistik; serta program tol laut untuk memastikan kehadiran Negara dalam hal ketersediaan (*availability*), keterjangkauan (*accessibility*), dan kemampuan (*affordability*) terhadap bahan-bahan pokok di pulau-pulau terluar, terpencil, dan terbelakang. Pemerintah menyediakan subsidi biaya transportasi dan biaya logistik dengan menggunakan transportasi multimoda, yaitu: laut, udara, darat, dan sungai. Program-program utama yang populer inilah yang tampaknya memunculkan persepsi publik bahwa kepentingan utama dari visi poros maritim dunia adalah pengembangan ekonomi maritim dan pembangunan infrastruktur sebagai penunjang ekonomi maritim. Padahal, jika merujuk pada ketujuh pilar kebijakan kelautan, tampak bahwa kepentingan nasional yang melandasi poros maritim dunia bersifat multidimensional dan menempatkan maritim dalam 3 (tiga) perspektif, yakni sebagai ruang berlangsungnya berbagai aktivitas dan ekosistem; sebagai salahsatu sektor pembangunan; dan sebagai budaya masyarakat.

Ketiga perspektif tersebut berimplikasi pada perubahan cara pandang tentang maritim, yang selama ini cenderung dipahami secara sektoral, yakni pada sisi kelautan dan potensi-potensi yang berkaitan dengannya. Dalam perspektif yang lebih luas, sektor kelautan menjadi potensi yang dikembangkan untuk kepentingan ekonomi, tetapi dengan memperhatikan kehidupan sosial dan budaya masyarakatnya serta didukung oleh penataan ruang yang menjamin kelestarian maritim secara berkelanjutan. Dalam rancangan pembangunan kemaritiman yang diterbitkan Bappenas, visi poros maritim digambarkan sebagai transformasi cara pandang, yakni laut sebagai beranda depan, laut sebagai pusat peradaban, pusat pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat, serta pengikat negara kepulauan Indonesia.



Gambar 3.6 Pengelolaan Maritim sebagai Transformasi Cara Pandang tentang Laut

Sumber: Bappenas (2016)

Pengembangan Poros Maritim perlu dengan jelas mensinergikan pengembangan sektor-sektor kelautan dan kemaritiman sebagai aset yang menjadi andalan Indonesia agar dapat menjadi poros maritim; bagaimana segenap aset dikelola agar dapat dimanfaatkan secara optimal; bagaimana kesemuanya itu diwadahi oleh sistem pertahanan dan keamanan sehingga menjadi kekuatan strategis dan dapat digunakan untuk mewujudkan posisi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Pengelolaan secara integrated terhadap aspek-aspek tersebut di atas, akan menjadi domain kuat Poros Maritim, yang memerlukan dilakukannya 3 (tiga) Transformasi, yaitu: (1) Transformasi Cara Pandang/ Paradigma; (2) Transformasi Ekonomi; dan (3) Transformasi Kelembagaan.

Laut adalah unsur pengikat sehingga konektivitas laut agar dihidupkan; laut dan air (sungai, danau) adalah aset penting yang harus dijaga keberlanjutannya, ditempatkan di depan, dimanfaatkan secara seimbang dari aspek ekonomi dan ekologisnya, sehingga tetap terjaga sampai generasi mendatang; pertahanan dan keamanan baik darat, laut dan udara perlu bersatu menjaga kepentingan nasional dan kedaulatan bangsa di wilayah NKRI. Cara memandang nilai laut ini perlu diinternalkan kesemua aspek pembangunan kelautan dan kemaritiman, agar aspek-aspek penting yang diuraikan di atas, dapat dibangun menjadi “domain” pembangunan menuju Poros Maritim Dunia. Internalisasi paradigma ini berpengaruh pada perlunya transformasi ekonomi, transformasi tata kelola yang di dalamnya termasuk penguasaan teknologi dan transformasi kelembagaan yang meliputi lembaga dan pengaturan di bidang hankam, hukum dan politik.

Transformasi sistem pertahanan termasuk pentingnya sistem pertahanan darat-laut-udara yang dapat mendukung mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim.

Sebagai langkah operasional dari kepentingan transformasi cara pandang dalam pengelolaan laut sebagaimana diuraikan di atas, dirumukan kebijakan kelautan yang menjadi dasar bagi regulasi pembangunan maritim di Indonesia. Kebijakan Kelautan Indonesia disusun dengan mengacu pada Visi Pembangunan Indonesia yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025 dan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Kebijakan Kelautan Indonesia terdiri atas Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia dan Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia. Pemilihan terminologi “kelautan”, bukan kemaritiman atau samudera, lebih pada pertimbangan memperhatikan satu dokumen global yang mengatur berbagai aspek kelautan dan kemaritiman secara komprehensif, yaitu Konvensi Hukum Laut 1982, konstitusi kelautan dunia yang mencakup semua aspek pengaturan laut (Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia, 2017b).

Kebijakan Kelautan Indonesia disusun berdasarkan enam prinsip dasar, yaitu (1) wawasan nusantara; (2) pembangunan berkelanjutan; (3) ekonomi biru; (4) pengelolaan terintegrasi dan transparan; (5) partisipasi; dan (6) kesetaraan dan pemerataan. Wawasan Nusantara merupakan dasar penyelenggaraan pembangunan nasional untuk mencapai tujuan pembangunan yang sebelumnya pernah dimuat dalam Ketetapan MPR Nomor II/MPR/1993 tentang Garis-Garis Besar Haluan Negara. Wawasan Nusantara adalah wawasan nasional yang bersumber pada Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yaitu cara pandang dan sikap bangsa Indonesia mengenai diri dan lingkungannya dengan mengutamakan persatuan dan kesatuan bangsa, serta kesatuan wilayah dalam penyelenggaraan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara. Wawasan Nusantara mencakup perwujudan kepulauan nusantara sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial, budaya, serta pertahanan dan keamanan.

Pembangunan berbagai kegiatan ekonomi harus dapat memenuhi kebutuhan generasi saat ini dan kebutuhan generasi yang akan datang. Untuk itu, pembangunan ekonomi dilaksanakan berdasarkan asas pembangunan berkelanjutan agar pemanfaatan sumber daya tidak melebihi kemampuan regenerasi sumber daya hayati (*renewable*) atau laju inovasi substitusi sumber daya nonhayati (*nonrenewable*), serta pemanfaatan sumber daya nonhayati tidak menghancurkan kelestarian sumber daya hayati; pemanfaatan sumber daya saat ini tidak boleh mengorbankan (kualitas dan kuantitas) kebutuhan generasi yang akan datang; dan pemanfaatan sumber daya yang belum diketahui dampaknya harus dilakukan secara hati-hati dan didukung oleh penelitian ilmiah yang terpercaya. Prinsip pembangunan berkelanjutan juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

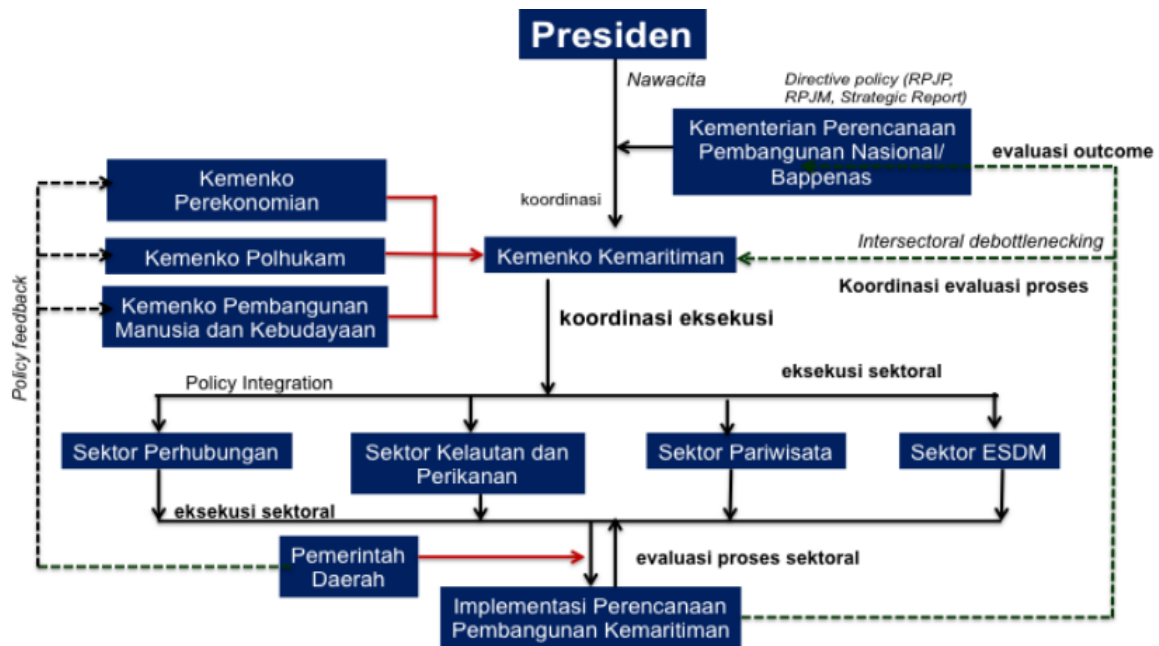
Ekonomi biru merupakan model pembangunan ekonomi yang mengintegrasikan pembangunan darat dan laut dengan memperhitungkan daya dukung sumber daya dan lingkungan. Pada prinsipnya potensi darat, laut, dan udara harus disinergikan sehingga menjadi kekuatan Indonesia. Pasal 14 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan mengatur bahwa pemerintah pusat dan pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya melakukan pengelolaan kelautan untuk sebesar-sebesarnya kemakmuran rakyat melalui pemanfaatan dan pengusaha sumber daya kelautan dengan prinsip ekonomi biru (*blue economy*).

Pengelolaan terintegrasi dilaksanakan secara multidisiplin, antarwilayah, antarsektor, dan lintas sektor. Terintegrasi dengan menempatkan semua aspek pengelolaan ke dalam satu sistem dan tidak sebagai komponen yang terpisah. Sistem pengelolaan bersifat integral dan harus ada keterkaitan antara satu aspek dengan aspek lainnya sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan. Pengelolaan juga perlu dilakukan dengan prinsip transparansi yang berarti menggunakan regulasi yang jelas, terbuka dalam penyusunan dan penerapannya, serta tersedia informasi yang cukup dan mudah dimengerti oleh berbagai pemangku kepentingan.

Prinsip partisipasi penting karena seluruh pemangku kepentingan (*stakeholders*) diharapkan mempunyai peran dalam perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, dan pengendalian sesuai dengan peran masing-masing; memiliki informasi yang terbuka untuk mengetahui kebijakan pemerintah dan mempunyai akses yang cukup untuk memanfaatkan sumber daya; menjamin adanya representasi pemangku kepentingan dalam pengambilan keputusan dan ikut menjadi aktor dalam mengidentifikasi ancaman dan peluang; serta memanfaatkan sumber daya secara adil.

Prinsip dasar pemerataan di dalam pembangunan kelautan Indonesia adalah untuk memastikan individu atau kelompok individu diperlakukan secara adil, setara, dan saling menguntungkan, tanpa memandang suku, ras, agama atau kepercayaan, dan jenis kelamin dengan mengutamakan masyarakat Indonesia yang berada di kawasan terpencil atau yang belum terhubung dengan baik di luar Jawa, Bali, Lombok, dan Sumatera. Oleh karena itu, konektivitas antara pusat perekonomian Indonesia saat ini dengan berbagai kawasan lainnya seperti Sabang, Natuna, Tarakan, Bitung, Miangas, Sorong, Merauke, Saumlaki, Ambon, Timor, dan Flores merupakan suatu hal yang sangat fundamental bagi pembangunan seluruh rakyat Indonesia. Pembangunan Kelautan Indonesia masih berkonsentrasi pada daerah-daerah tertentu, khususnya di sekitar Indonesia Bagian Barat (Jawa, Bali, dan Sumatera). Pembangunan kelautan Indonesia perlu dilakukan dengan pendekatan Indonesiasentris bukan Jawasentris, melalui pembangunan nyata di kawasan pulau terluar dan pinggiran, serta mengutamakan perbaikan nasib nelayan kecil dan mereka yang bekerja pada industri perikanan. Kemajuan tanpa kesetaraan tidak saja berseberangan dengan konstitusi, tetapi juga tidak sejalan dengan esensi utama pembangunan, yaitu peningkatan kualitas hidup manusia. Ketimpangan ekonomi justru akan mengancam keberlanjutan kemajuan itu sendiri, bahkan dapat mengarah pada tindakan-tindakan yang dapat mengancam keamanan masyarakat.

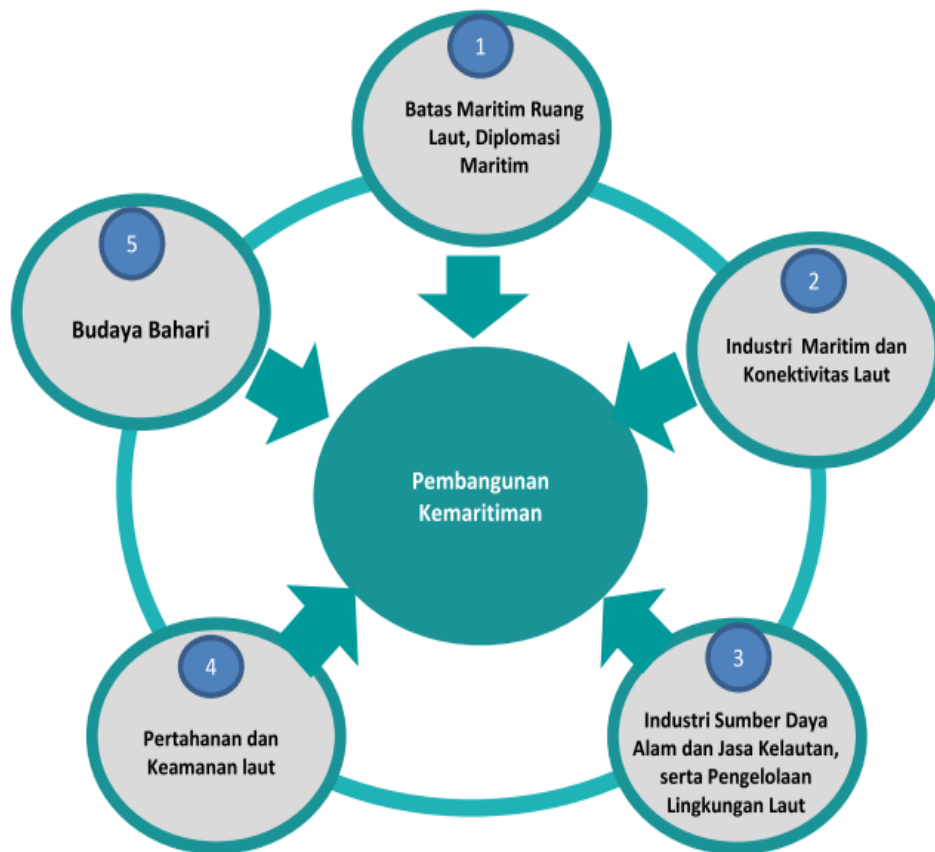
Salahsatu isu strategis di dalam pembangunan kemaritiman adalah penataan tata kelola dan kelembagaan pemerintahan. Penataan tata kerja kelembagaan pada tataran pemerintahan, dalam jangka pendek, memerlukan “modifikasi” yang tepat untuk mendukung perwujudan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Lingkup pembangunan poros maritim melibatkan K/L yang ada di hampir semua Kementerian Koordinator. Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional yang memiliki fungsi koordinasi perencanaan berbagai sektor, tepat untuk berperan sebagai koordinator perencanaan yang bersifat holistik, integrated dan tematik. Sementara Kemenko Kemaritiman berperan dalam koordinasi eksekusi/pelaksanaan program-program kemaritiman, bekerjasama dengan Menko lainnya. Skema kerangka kerja dan struktur kelembagaan yang lebih efektif untuk mengatur pembangunan kemaritiman ke depan disajikan dalam gambar di bawah ini:



Gambar 3.7 Kerangka Alur Kelembagaan Pembangunan Kemaritiman Nasional

Sumber: Bappenas, 2016

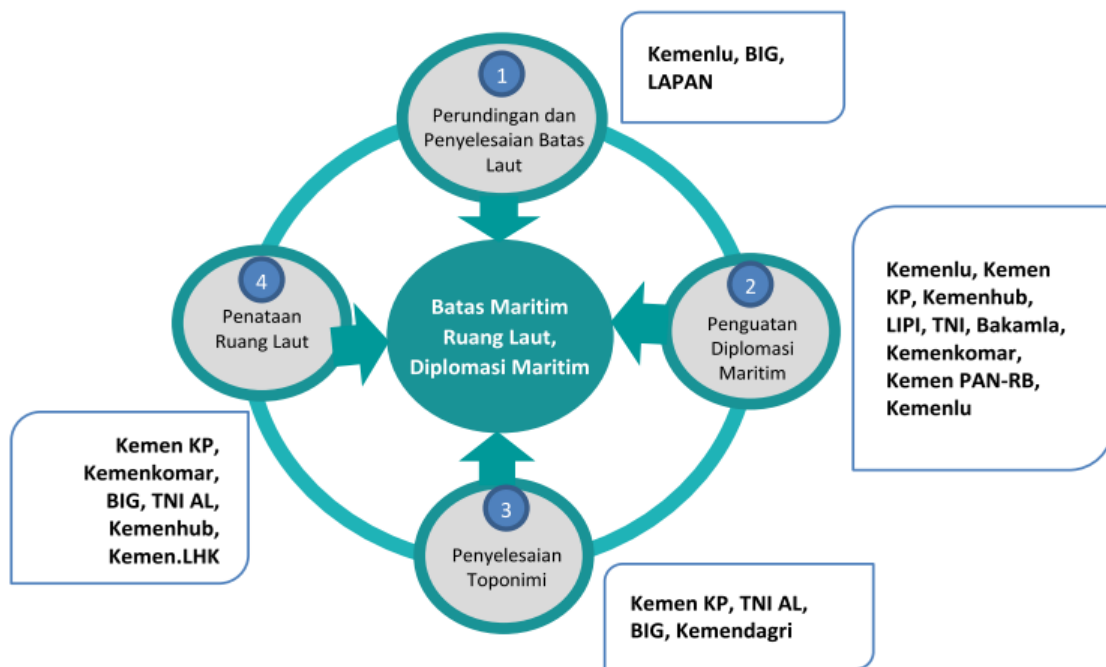
Karakter multidimensional dalam pengelolaan maritim ini ditegaskan kembali dalam Rencana Aksi Program Pembangunan Kemaritiman yang disusun oleh Bappenas Republik Indonesia (2016). Program pembangunan kemaritiman dibagi ke dalam 5 (lima) klaster program prioritas, yaitu: (1) Batas Maritim Ruang Laut, Diplomasi Maritim; (2) Industri Maritim dan Konektivitas Laut; (3) Industri Sumber Daya Alam Dan Jasa Kelautan Serta Pengelolaan Lingkungan Laut; (4) Pertahanan Dan Keamanan Laut; dan (5) Budaya Bahari.



Gambar 3.8 Prioritas Program Pembangunan Kemaritiman

Sumber: Bappenas, 2016

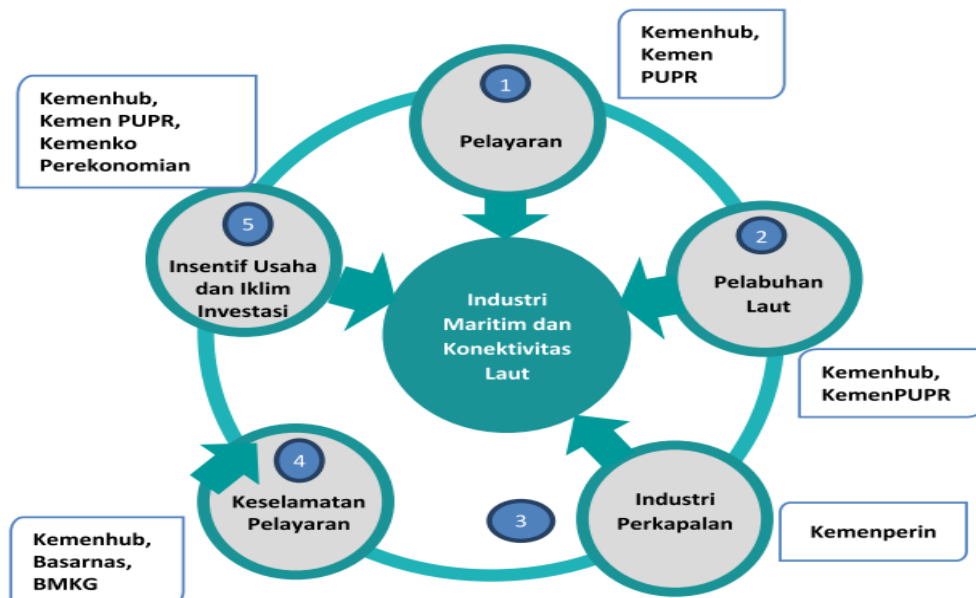
Klaster Program Batas Maritim Ruang Laut, Diplomasi Maritim terdiri dari 4 (empat) kegiatan prioritas, yaitu: (1) Perundingan dan Penyelesaian Batas Laut; (2) Penguatan Diplomasi Maritim; (3) Penyelesaian Toponimi; dan (4) Penataan Ruang Laut.



Gambar 3.9 Kelembagaan dalam Kluster Program Batas Maritim Ruang Laut dan Diplomasi Maritim

Sumber: Bappenas, 2016

Kluster Program Prioritas Industri Maritim dan Konektivitas Laut terdiri dari 5 (lima) kegiatan prioritas, yaitu: (1) Pelayaran; (2) Pelabuhan Laut; (3) Industri Perkapalan; (4) Keselamatan Pelayaran; dan (5) Insentif Usaha dan Iklim Investasi.



Gambar 3.10 Kelembagaan dalam Kluster Program Industri Maritim dan Konektivitas Laut

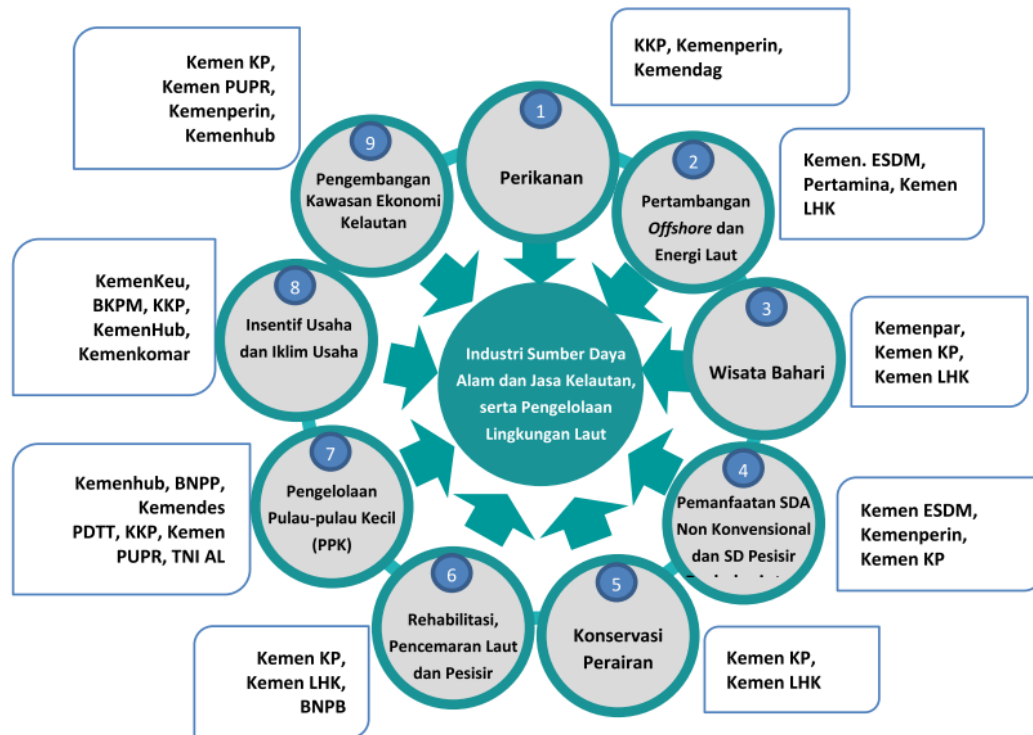
Sumber: Bappenas, 2016

Konektivitas laut yang handal merupakan kebutuhan, mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan yang luas, sehingga konektivitas laut harus mampu menghubungkan titik-titik penting dari Sabang sampai Merauke. Untuk itu, konektivitas

laut perlu didukung oleh penguatan infrastruktur dan industri maritim yang mencakup industri galangan kapal dan komponen perkapalan, pelabuhan dan jasa maritim dan industri pelayaran.

Program pembangunan konektivitas maritim (tol laut) salah satunya dilatarbelakangi upaya untuk mengurangi disparitas regional Barat dan Timur, yang telah mengakibatkan terjadinya ketimpangan pertumbuhan ekonomi, kesenjangan infrastruktur, dan lainnya. Tol laut diharapkan menjadi solusi untuk memperlancar arus pertukaran komoditas antara Barat dan Timur, meningkatkan mobilitas masyarakat, dan pemerataan pembangunan ekonomi. Hal tersebut mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di wilayah Indonesia bagian barat dengan bagian timur yang ditunjukkan oleh ketimpangan sebaran kontribusi PDB antarwilayah yang cukup tinggi. Pada tahun 2013, kontribusi PDB Sumatera mencapai 23,88 %, Jawa mencapai 57,86 %, Bali-Nusa Tenggara mencapai 2,55 %, Kalimantan mencapai 8,93 %, Sulawesi mencapai 4,61 % dan Papua mencapai 2,33 %. Implementasi konsep Tol Laut diantaranya bertujuan untuk meningkatkan kinerja transportasi laut melalui perbaikan jaringan pelayaran domestik dan internasional, penurunan *dwelling time* sebagai penghambat utama kinerja pelabuhan nasional, serta peningkatan peran transportasi laut Indonesia yang saat ini baru mencapai 4% dari seluruh transportasi Indonesia. Sehingga dalam jangka panjang, diharapkan implementasi Tol Laut berdampak terhadap terciptanya keunggulan kompetitif bangsa, terciptanya perkuatan industri nasional di seluruh *hinterland* pelabuhan strategis, pemerataan nasional dan disparitas harga yang rendah.

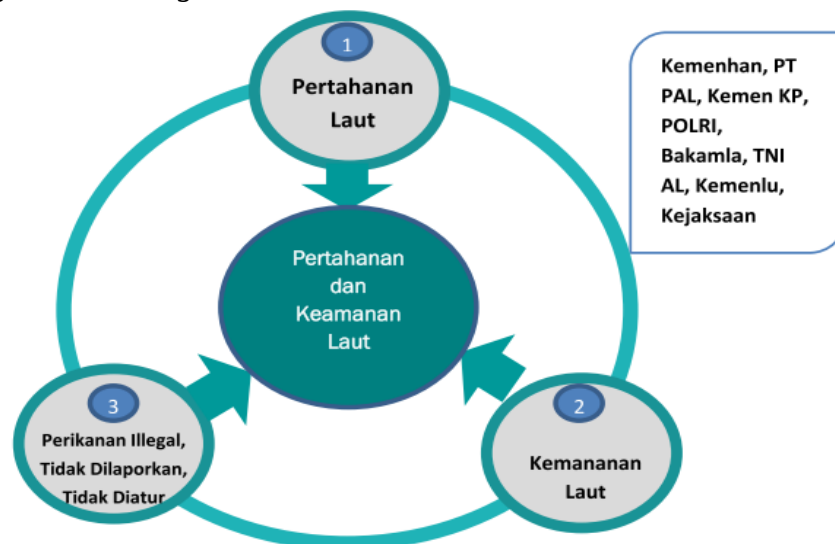
Klaster Program Industri Sumber Daya Alam dan Jasa Kelautan serta Pengelolaan Lingkungan Laut terdiri dari 9 (sembilan) kegiatan prioritas, yaitu: (1) Perikanan; (2) Pertambangan *Offshore* Dan Energi Laut; (3) Wisata Bahari; (4) Pemanfaatan Sumber Daya Alam Non Konvensional dan Sumber Daya Pesisir Berkelanjutan; (5) Konservasi Perairan; (6) Rehabilitasi, Pencemaran Laut Dan Pesisir; (7) Pengelolaan Pulau-Pulau Kecil; (8) Insentif Usaha Dan Iklim Usaha; dan (9) Pengembangan Kawasan Ekonomi Kelautan. Keterkaitan antar programnya dapat dilihat pada diagram di bawah ini:



Gambar 3.11 Kelembagaan dalam Klaster Program Industri Sumber Daya Alam dan Jasa Kelautan serta Pengelolaan Lingkungan Laut

Sumber: Bappenas, 2016

Klaster Program Pertahanan dan Keamanan Laut terdiri dari 3 (tiga) kegiatan prioritas, yaitu: (1) Pertahanan Laut; (2) Keamanan Laut; dan (3) *Illegal, Unreported, And Unregulated Fishing*.



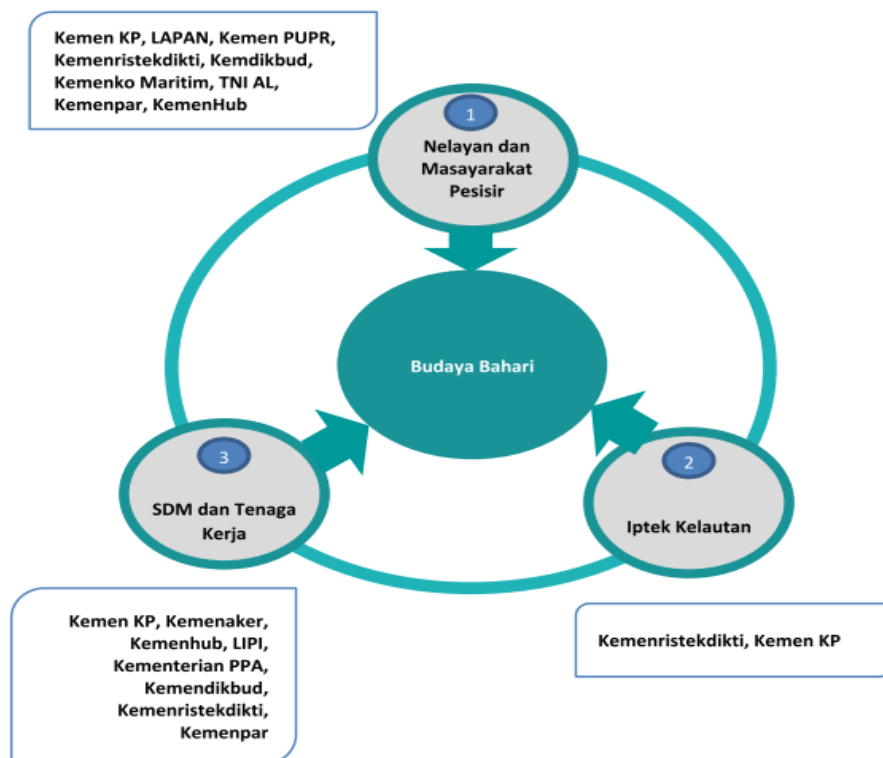
Gambar 3.12 Kelembagaan dalam Klaster Program Pertahanan dan Keamanan Laut

Sumber: Bappenas, 2016

Pengawasan sumber daya perikanan difokuskan pada pengawasan *prosperity* (kesejahteraan), bukan pada pengawasan *security* (keamanan), sehingga penanganannya tidak hanya melalui pendekatan penegakan hukum (*surveillance*), namun juga

komprehensif dan terintegrasi dengan sistem *Monitoring, Controlling, and Surveillance* (MCS). Tujuan dari pengawasan tersebut adalah untuk pengelolaan sumber daya perikanan yang berkelanjutan, sehingga sumber daya perikanan tidak rusak karena pemanfaatan yang berlebihan (*overfishing*) atau merusak. Pengawasan kegiatan IUU *Fishing* masih terkendala oleh terbatasnya sarana dan prasarana pengawasan, belum memadainya sistem pemantauan kelautan dan perikanan yang terintegrasi, serta masih lemahnya koordinasi dan tumpang tindihnya kewenangan antarinstansi yang menangani pengawasan.

Klaster Program Prioritas Budaya Bahari terdiri dari 3 (tiga) kegiatan prioritas, yaitu: (1) Nelayan Dan Masyarakat Pesisir; (2) Iptek Kelautan; dan (3) Sumber Daya Manusia Dan Tenaga Kerja.



Gambar 3.13 Kelembagaan dalam Klaster Program Budaya Bahari

Sumber: Bappenas, 2016

Rencana Aksi Kemaritiman dan Kelautan merupakan upaya untuk mempercepat penguasaan dan pengelolaan sumber daya kelautan dan maritim bagi kesejahteraan rakyat. Kerangka Rencana Aksi yang telah disusun oleh Pemerintah Pusat ini seyogianya ditindaklanjuti atau menjadi dasar bagi penyusunan program dan kegiatan di daerah, yang akan mengikat semua stakeholder kemaritiman dalam sebuah program besar yang terarah.

Selain dokumen rencana aksi kemaritiman dan kelautan, percepatan pembangunan kemaritiman dan kelautan juga didukung oleh RUU Percepatan Pembangunan Daerah Kepulauan. RUU ini bertujuan mewujudkan sinergi dan kepastian hukum antara Pemerintah dan Pemerintah Daerah dalam pengelolaan sumber daya di Provinsi Kepulauan; mempercepat pembangunan di Daerah kepulauan untuk mengurangi kesenjangan pembangunan dan mewujudkan kesejahteraan masyarakat berdasarkan karakteristik khas Daerah Kepulauan; dan menciptakan perencanaan yang

tepat untuk pembangunan bagi tata ruang wilayah Provinsi Kepulauan. Daerah kepulauan yang dimaksud adalah daerah-daerah yang memiliki kriteria: (a) sebagian besar wilayahnya merupakan kepulauan; (b) wilayah laut lebih luas dari wilayah darat; dan (c) pulau-pulau dan/atau bagian pulau yang membentuk gugusan pulau dan menjadi satu kesatuan geografi, ekonomi, politik, dan sosial budaya.

RUU ini lahir sebagai pernyataan komitmen politik Pemerintah Pusat untuk memberikan desentralisasi asimetris bagi daerah-daerah kepulauan. Pada dasarnya provinsi-provinsi yang memiliki karakteristik sebagai suatu Daerah Kepulauan belum mendapat perhatian dari sudut kekhususan dan keragaman daerah, sehingga dapat menjadi satuan pemerintahan daerah yang bersifat khusus. Secara yuridis normatif, pengakuan dan penghormatan Negara terhadap satuan pemerintahan yang bersifat khusus

sebagaimana dimaksud pada Pasal 18B ayat (1) UUD 1945, belum dijabarkan dalam peraturan perundang-undangan maupun praktek penyelenggaraan pemerintahan, pelaksanaan pembangunan maupun pelayanan masyarakat. Oleh karena itu, perlu adanya pengaturan hukum melalui undang-undang terhadap Daerah-Daerah Kepulauan menjadi satuan pemerintahan yang bersifat khusus, sehingga sehingga dapat memacu pertumbuhan dalam dalam penyelenggaraan pemerintahan, pelaksanaan pembangunan dan pelayanan kepada masyarakat.

Pembedaan perlakuan berdasarkan karakteristik Daerah Kepulauan dilakukan melalui pemberian kewenangan yang luas, nyata dan bertanggung jawab kepada Daerah Kepulauan terutama untuk mengelola dan memanfaatkan sumberdaya alam laut bagi kepentingan pembangunan Daerah Kepulauan. Untuk dapat memberikan kewenangan yang luas, nyata dan bertanggung jawab melalui kebijakan yang sepenuhnya memperhatikan kekhususan Daerah Kepulauan, maka dipandang perlu mengatur Daerah Kepulauan dengan undang-undang. Perlunya pengaturan Daerah Kepulauan dalam undang-undang dilakukan, mengingat Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah dan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah setelah dievaluasi, dipandang belum menampung sepenuhnya kekhususan Daerah Kepulauan yang dapat diperlakukan sebagai satuan pemerintahan daerah yang bersifat khusus.

RUU ini merupakan regulasi yang mendasari tata kelola pembangunan kemaritiman dan kelautan dalam konteks hubungan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Berbeda dengan regulasi sebelumnya yang lebih banyak mengatur tata kelola pemerintahan di antara kementerian/lembaga di lingkungan Pemerintah Pusat, RUU ini menjadi dasar hukum yang diharapkan dapat mengatasi persoalan-persoalan tumpang tindih kewenangan atau bahkan keterbatasan kewenangan yang menyulitkan pembangunan kemaritiman terlaksana dengan efektif.

Pelaksanaan pembangunan pada Daerah Kepulauan diutamakan pada pembangunan infrastruktur kelautan dalam rangka percepatan pembangunan di bidang ekonomi, sosial budaya, sumber daya manusia, pembangunan kelautan, dan pembangunan hukum. Secara lengkap, arahan kebijakan bagi sektor-sektor pembangunan tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1 Arah Kebijakan Percepatan Pembangunan Daerah Kepulauan

Sektor	Arah Kebijakan
Ekonomi	Pembangunan ekonomi dilakukan untuk mewujudkan: a. keseimbangan dalam

Sektor	Arah Kebijakan
	pengelolaan sumberdaya alam pada gugusan pulau untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat; dan b. keseimbangan antardaerah gugusan pulau sebagai satu kesatuan ekonomi. • Pembangunan ekonomi Daerah Kepulauan dilaksanakan melalui pengembangan suatu sistem produksi kepulauan berbasis gugusan pulau, yang dikembangkan dalam suatu kawasan industri kepulauan • Pengembangan sistem produksi kepulauan dalam suatu kawasan industri kepulauan dilakukan bersama antara Pemerintah, Pemerintah Daerah Kepulauan, swasta maupun masyarakat.
Sosial-budaya	• Pembangunan sosial budaya pada Daerah Kepulauan dilakukan melalui peningkatan kualitas sumberdaya manusia, bertujuan agar masyarakat pada pulau dan/atau gugusan pulau dapat mengelola dan memanfaatkan sumberdaya alam yang tersedia secara berkelanjutan • Pemerintah dan pemerintahan Daerah Kepulauan harus memanfaatkan nilai budaya, kearifan lokal, dan adat istiadat dari masyarakat Daerah Kepulauan sebagai dasar pembentukan kebijakan pembangunan Daerah Kepulauan • Pemerintah dan Pemerintahan Daerah Kepulauan harus mengatur secara proporsional pengembangan struktur kependudukan, perbaikan terhadap daerah yang terisolasi, dan sosial masyarakat Daerah Kepulauan serta memantapkan budaya pembangunan Daerah Kepulauan.
Sumber Daya Manusia	• Pemerintah dan Pemerintah Daerah Kepulauan memberdayakan masyarakat Daerah Kepulauan dengan: a. meningkatkan kualitas pendidikan, pelatihan, dan penyuluhan masyarakat Daerah Kepulauan; b. menjamin ketersediaan lapangan kerja sesuai potensi Daerah Kepulauan; c. mengutamakan penggunaan dan pengembangan teknologi tepat guna dan ramah lingkungan dengan memanfaatkan kearifan lokal; dan d. menumbuhkembangkan adat-istiadat dan budaya lokal. • Pemerintah dan Pemerintah Daerah Kepulauan dapat melakukan pemberdayaan sesuai dengan perkembangan dan kebutuhan masyarakat Daerah Kepulauan.

Sektor	Arah Kebijakan
Kelautan	• Pemerintah dan Pemerintah Daerah Kepulauan merencanakan dan membangun infrastruktur kelautan dan sarana pelayanan masyarakat secara efektif dan efisien sesuai kebutuhan dan karakteristik Daerah Kepulauan melalui pendekatan gugusan pulau. • Pembangunan infrastruktur kelautan dan sarana pelayanan masyarakat pada Daerah Kepulauan harus dilakukan sebagai prasyarat penciptaan iklim investasi, memacu peningkatan produksi perikanan rakyat serta menjamin kelancaran transportasi umum secara terpadu, aman dan nyaman. • Infrastruktur kelautan dan sarana pelayanan masyarakat meliputi dermaga laut dan fasilitas pelabuhan, fasilitas keamanan pelayaran, pelabuhan pendaratan ikan dan fasilitasnya, laboratorium pengendalian mutu perikanan, sarana pelayaran, bandar udara di Daerah Kepulauan, fasilitas perlistrikan di Daerah Kepulauan, fasilitas transportasi, dan komunikasi. • Pemerintah dan Pemerintah Daerah Kepulauan melakukan pembangunan lingkungan dan ekosistem laut Daerah Kepulauan untuk menjaga dan memelihara keberlanjutan ekosistem laut dan meningkatkan produktivitas sumberdaya kelautan. • Pemerintah memfasilitasi penetapan dan pengembangan kawasan konservasi perairan Daerah Kepulauan sesuai peraturan perundang-undangan. • Pemerintah dan Pemerintah Daerah Kepulauan bertanggung jawab terhadap perlindungan dan pelestarian lingkungan laut Daerah Kepulauan.
Hukum	• Pemerintahan Daerah Kepulauan diberikan kewenangan untuk melakukan pembangunan tata hukum Daerah Kepulauan yang didasarkan pada nilai-nilai hukum adat di masyarakat Daerah Kepulauan dan disesuaikan dengan peraturan perundang-undangan.

Sumber: RUU Percepatan Pembangunan Daerah Kepulauan, pasal 14-23.

Arah kebijakan yang berporos pada kelima sektor tersebut menegaskan bahwa percepatan pembangunan daerah kepulauan diprioritaskan pada sektor ekonomi, sosial-budaya, sumber daya manusia, kelautan, dan hukum. Kelima sektor ini berkaitan dengan kewenangan yang akan dikelola bersama antara Pemerintah Pusat dan daerah. Dalam pasal 7 RUU Percepatan Pembangunan Daerah Kepulauan, dinyatakan bahwa Daerah Kepulauan diberikan kewenangan untuk mengelola dan memanfaatkan

sumberdaya alam di wilayah laut, baik di bawah dasar dan/atau di dasar laut dan/atau perairan di atasnya. Daerah Kepulauan mendapatkan bagi hasil atas pengelolaan sumberdaya alam di bawah dasar dan/atau di dasar laut sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Kewenangan Daerah Kepulauan untuk mengelola sumberdaya di wilayah laut, meliputi:

- a. eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan kekayaan laut;
- b. pengaturan administratif;
- c. pengaturan tata ruang;
- d. penegakkan hukum terhadap peraturan yang dikeluarkan oleh daerah atau yang dilimpahkan kewenangannya oleh Pemerintah;
- e. membantu memelihara keamanan di laut; dan
- f. membantu mempertahankan kedaulatan negara.

Selain kewenangan di atas, Daerah Kepulauan juga mendapat kewenangan membuat kebijakan yang berorientasi meningkatkan pembangunan di bidang pendidikan, kesehatan, pangan, dan infrastruktur.

Kewenangan Daerah Kepulauan untuk mengelola sumber daya di wilayah laut paling jauh 12 (dua belas) mil laut diukur dari garis yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau atau karang terluar suatu Daerah Kepulauan ke arah laut lepas atau perairan kepulauan ditetapkan sebagai berikut:

- a. tidak melebihi 100 (seratus) mil laut, kecuali hingga 3 (tiga) persen dari jumlah garis itu dapat melebihi kepanjangan tersebut, hingga pada suatu kepanjangan maksimum 125 (seratus dua puluh lima) mil laut;
- b. tidak menyimpang dari konfigurasi Daerah Kepulauan tersebut; dan
- c. tidak ditarik dari ke dan dari elevasi surut, kecuali di atasnya telah dibangun mercu suar atau instalasi serupa yang permanen.

Dalam hal wilayah laut antara 2 (dua) Daerah Kepulauan kurang dari 24 (dua puluh empat) mil, kewenangan untuk mengelola sumber daya di wilayah laut dibagi sama jarak atau diukur sesuai prinsip garis tengah dari wilayah antar 2 (dua) provinsi tersebut. Ketentuan-ketentuan di atas tidak berlaku terhadap penangkapan ikan oleh nelayan kecil.

Dalam pengelolaan dan pemanfaatan sumberdaya alam di wilayah laut, Pemerintah Daerah Kepulauan mempunyai kewajiban:

- a. mewujudkan keadilan, pemerataan pembangunan, dan pelayanan kepada masyarakat secara proporsional dan bertanggung jawab;
- b. mengembangkan nilai-nilai kearifan lokal maupun hukum adat ke dalam peraturan perundang-undangan sesuai kewenangannya;
- c. menyusun perencanaan dan tata ruang kepulauan yang mengutamakan pengembangan kelautan sesuai kewenangan dengan berbasis gugusan pulau; dan
- d. melakukan pengelolaan lingkungan kelautan dan pulau-pulau kecil secara terpadu.

Kewajiban Pemerintah Daerah Kepulauan tersebut dilaksanakan berkoordinasi dengan Pemerintah Pusat. Pemerintah Pusat melakukan evaluasi setiap 5 (lima) tahun sekali terhadap pelaksanaan pengelolaan dan pemanfaatan sumberdaya alam yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kepulauan.

Berdasarkan ketentuan-ketentuan di dalam RUU di atas, tampak bahwa orientasi pembangunan kemaritiman dan kelautan di daerah adalah dalam rangka percepatan peningkatan kesejahteraan masyarakat di daerah-daerah kepulauan tersebut. Peningkatan kesejahteraan yang dimaksud adalah dalam arti luas, sehingga mencakup

pertumbuhan ekonomi, penguatan sosial-budaya, peningkatan kualitas sumber daya manusia, pengembangan potensi kelautan, serta kepastian hukum yang keseluruhannya diinisiasi melalui pembangunan infrastruktur dalam kerangka perluasan aksesibilitas dan konektivitas.

3.4.2 Aspek Kepentingan, Kebijakan, Kewenangan dan Kelembagaan di Provinsi Kepulauan Riau

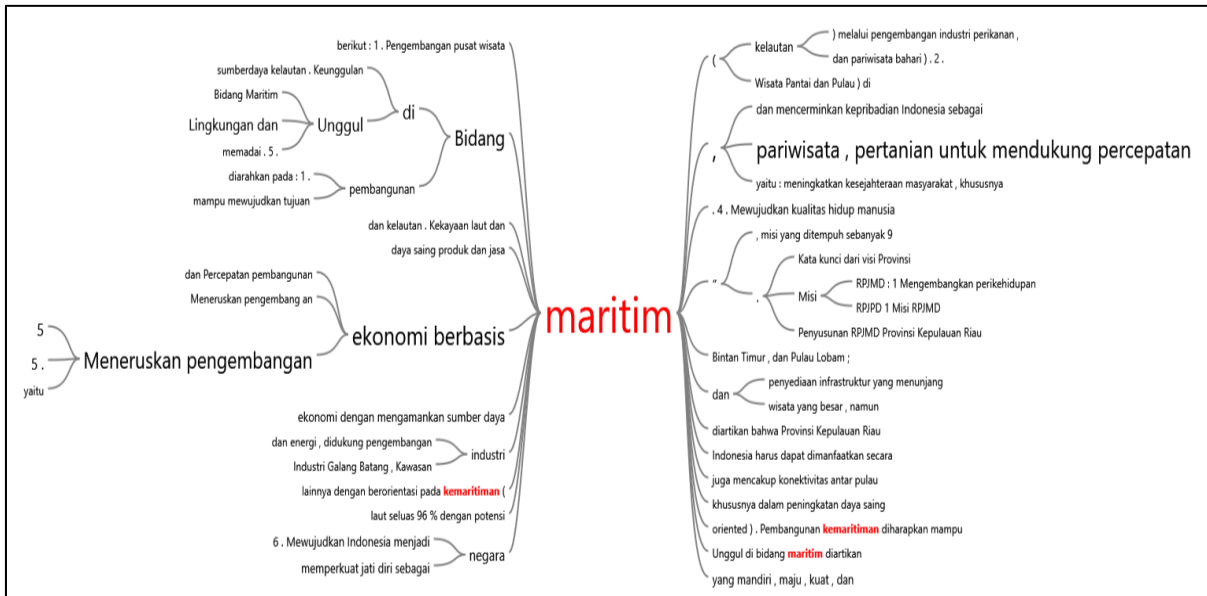
Visi sebagai daerah maritim secara eksplisit ditegaskan oleh Provinsi Kepulauan Riau sebagai salahsatu daerah kepulauan, di dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Tahun 2016-2021, yakni di dalam pernyataan visinya: “Terwujudnya Kepulauan Riau sebagai Bunda Tanah Melayu yang Sejahtera, Berakhlak Mulia, Ramah Lingkungan dan Unggul di Bidang Maritim”. Unggul di bidang maritim diartikan bahwa Provinsi Kepulauan Riau dicita-citakan memiliki keunggulan pada sektor kemaritiman terutama sektor kelautan dan perikanan, perhubungan, dan pariwisata didukung dengan pembangunan sektor-sektor lainnya dengan berorientasi pada kemaritiman (*maritime oriented*).

Pembangunan kemaritiman diharapkan mampu mewujudkan tujuan pembangunan bidang maritim, yaitu: meningkatkan kesejahteraan masyarakat, khususnya nelayan dan pembudidaya ikan; menghasilkan produk dan jasa kelautan yang berdaya saing tinggi; meningkatkan kontribusi sektor kelautan bagi perekonomian daerah; menciptakan lapangan kerja; meningkatkan konsumsi ikan; dan memelihara daya dukung lingkungan dan kelestarian sumberdaya kelautan. Keunggulan di bidang maritim juga mencakup konektivitas antar pulau dan antar kabupaten/kota, serta pemanfaatan potensi wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil untuk pengembangan pariwisata bahari. Visi kemaritiman secara khusus dijabarkan ke dalam Misi kelima, yakni “meneruskan pengembangan ekonomi berbasis maritim, pariwisata, pertanian untuk mendukung percepatan pertumbuhan ekonomi dan mengurangi kesenjangan antar wilayah serta meningkatkan ketahanan pangan”.

Rumusan tujuan dan sasaran yang akan dicapai dari misi kelima ini adalah:

- a. Meningkatkan produksi perikanan, budidaya, perikanan tangkap, dan hasil olahan perikanan, dengan sasaran: Meningkatnya produksi perikanan dan hasil olahan perikanan.
- b. Meningkatkan kunjungan wisata baik nusantara maupun mancanegara dengan sasaran: Meningkatnya jumlah kunjungan wisatawan nusantara dan mancanegara.
- c. Meningkatkan Produksi Pertanian, perkebunan dan peternakan guna memenuhi kebutuhan masyarakat, dengan sasaran: Meningkatnya produksi pertanian, perkebunan dan peternakan.
- d. Meningkatkan Ketahanan Pangan Masyarakat secara merata di seluruh kabupaten/kota dengan sasaran: Meningkatnya ketersediaan, distribusi dan konsumsi pangan yang beragam, bergizi, berimbang dan aman serta terjangkau bagi masyarakat di seluruh wilayah.
- e. Meningkatkan keterpaduan pembangunan wilayah perbatasan dengan sasaran: Meningkatnya pembangunan wilayah perbatasan.

Penjabaran visi ini sebagaimana termuat dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Provinsi Kepulauan Riau, menempatkan kemaritiman sebagai salahsatu sektor dalam pembangunan, yang menunjang sektor pariwisata.



Gambar 3.14 Peta Keterkaitan Maritim dengan Isu Lainnya dalam RPJMD Provinsi Kepulauan Riau 2016-2021

Sumber: RPJMD Provinsi Kepulauan Riau, 2016

Dalam narasi yang termuat di dalam sub bagian tentang capaian kinerja urusan kelautan dan perikanan, tertulis bahwa Kepulauan Riau adalah salahsatu destinasi pariwisata kemaritiman (RPJMD Provinsi Kepulauan Riau, hal. II-96). Pada bagian selanjutnya, tentang isu strategis pembangunan, narasi yang mengaitkan kemaritiman dan pariwisata dipertegas dengan menempatkannya sebagai salahsatu isu strategis pengembangan kemaritiman dan pariwisata (RPJMD Provinsi Kepulauan Riau, hal. IV-22). Bagian penjelasannya menyatakan bahwa pengembangan kemaritiman dan pariwisata didasari argumen geografis, yakni bahwa Kepulauan Riau memiliki luas wilayah laut seluas 96% dengan potensi maritim dan wisata yang besar, namun saat ini belum dikembangkan. Armada perikanan tangkap di Provinsi Riau terdiri dari perahu tanpa motor, motor tempel, dan kapal motor dengan jumlah didominasi oleh perahu tanpa motor. Di samping itu, ada dinamika transaksi ikan di tengah laut di samping melalui pelabuhan tikus yang perlu pengelolaan semi formal dan pengamanan (RPJMD Kepulauan Riau, hal. IV-22).

Meskipun demikian, disadari pula bahwa potensi pariwisata bahari belum sepenuhnya dikembangkan, seperti potensi keindahan alam bawah laut di Kabupaten Kepulauan Anambas, keindahan pasir putih di beberapa kawasan di Kabupaten Natuna dan Lingga, dan kawasan industri pariwisata taraf dunia di Kabupaten Bintan. Rencana kawasan pariwisata di Provinsi Kepulauan Riau seluas 28.324 Ha yang tersebar di seluruh kabupaten/kota (RPJMD Kepulauan Riau, hal. II-97). Adapun arahan Kepariwisata Provinsi Kepulauan Riau diimplementasikan ke dalam 7 (tujuh) Koridor Pariwisata Daerah yang berdasarkan keunggulan kooperatif. Dari ketujuh koridor pariwisata daerah, yang mencakup wisata bahari terdiri dari: (1) Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Batam sebagai kawasan Wisata Kota, Wisata Bahari dan Wisata MICE (Meeting, Incentive, Convention and Exhibition), Wisata Minat Khusus, Wisata Terpadu, Eksklusif, Wisata Agro dan Wisata Alam; (2) Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Natuna sebagai kawasan Wisata Bahari, Ekowisata dan Minat Khusus; (3) Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Anambas sebagai kawasan Wisata Bahari dan Ekowisata; dan (4) Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Lingga sebagai kawasan Wisata

Sejarah, Wisata Budaya, Wisata Alam dan Wisata Bahari. Kabupaten Bintan yang juga turut mengembangkan wisata bahari tidak termasuk ke dalam KPD yang secara khusus diarahkan menjadi kawasan wisata bahari. Tetapi, pada bagian lain dari RPJMD yang membahas tentang pengembangan wilayah, Kabupaten Bintan kembali menjadi salahsatu daerah yang dikembangkan sebagai pusat wisata maritim (wisata pantai dan pulau) (RPJMD Provinsi Kepulauan Riau, hal. VI-30).

Pengembangan kemaritiman juga tidak dapat dilepaskan dari aktivitas-aktivitas pelayaran, pelabuhan, dan perikanan. Armada perikanan tangkap di Provinsi Riau terdiri dari perahu tanpa motor, motor tempel, dan kapal motor dengan jumlah didominasi oleh perahu tanpa motor. Di samping itu, ada dinamika transaksi ikan di tengah laut disamping melalui pelabuhan tikus yang perlu pengelolaan semi formal dan pengamanan.

Tidak hanya berkaitan dengan isu pengembangan kemaritiman dan pariwisata, pengelolaan kemaritiman dalam perspektif Pemerintah Provinsi juga berkaitan dengan sejumlah isu strategis pembangunan lainnya, yakni kesenjangan antardaerah, pengembangan wilayah perbatasan, dan kerentanan terhadap kerawanan pangan. Perspektif ini menegaskan kepentingan Pemerintah Provinsi dalam konteks pengelolaan kemaritiman, yakni menempatkan maritim sebagai poros dalam pembangunan kewilayahan dan pertumbuhan ekonomi. Pengembangan kemaritiman diarahkan untuk mengatasi persoalan konektivitas yang menyebabkan kesenjangan antarwilayah dan belum optimalnya produktivitas sektor kelautan dan perikanan.

Transportasi udara (penerbangan komersial) belum menjangkau seluruh Kabupaten. Transportasi antar pulau belum memadai dari aspek sarpras (dermaga dan kapal angkutan umum). Hal ini ditandai dengan jumlah pelabuhan sebanyak 132 unit, dengan perincian sebanyak 15 pelabuhan terdapat di Kota Batam, 36 pelabuhan di Kabupaten Bintan, 12 pelabuhan di Kabupaten Karimun, 4 pelabuhan di Kabupaten Kepulauan Anambas, 11 pelabuhan di Kabupaten Lingga, 18 pelabuhan di Kabupaten Natuna, dan 28 pelabuhan di Kota Tanjungpinang (RPJMD Provinsi Kepulauan Riau, hal. IV-22).

Persoalan konektivitas menjadi isu penting bagi Provinsi Kepulauan Riau karena karakteristik geografisnya sebagai wilayah kepulauan. Hal ini ditegaskan dalam arah pengembangan wilayah Provinsi Kepulauan Riau yang disusun dengan mengacu pada tema pengembangan wilayah Sumatera dalam RPJMN tahun 2015-2019, yaitu: Salah satu pintu gerbang Indonesia dalam perdagangan internasional, dan percepatan pembangunan ekonomi berbasis maritim (kelautan) melalui pengembangan industri perikanan, pariwisata bahari, industri perkebunan, industri pertambangan. Selain itu arah pengembangan wilayah Provinsi Kepulauan Riau juga berbasis kepada industri perdagangan, industri alih kapal, industri IT dan perbankan. Hal ini juga sejalan dengan misi ke-5 RPJMD Provinsi Kepulauan Riau, yaitu meneruskan pengembangan ekonomi berbasis maritim, pariwisata, pertanian untuk mendukung percepatan pertumbuhan ekonomi, dan mengurangi kesenjangan antar wilayah serta meningkatkan ketahanan pangan.

Isu utama pembangunan wilayah Provinsi Kepulauan Riau adalah masih besarnya kesenjangan antar kabupaten/kota, terutama Kota Batam dengan kabupaten/kota lain. Dalam kurun waktu tahun 2016-2021, arah kebijakan utama pembangunan wilayah Provinsi Kepulauan Riau difokuskan pada upaya mempercepat pengurangan kesenjangan pembangunan antarwilayah dengan mendorong akselerasi pembangunan pada kabupaten/kota yang tertinggal. Akselerasi pembangunan wilayah

tersebut bertumpu pada peningkatan kapasitas sumber daya manusia, peningkatan produktivitas, efisiensi dan nilai tambah sumber daya alam, penguatan kapasitas ilmu pengetahuan dan teknologi, serta penyediaan infrastruktur yang terpadu dan merata.

Kerangka pengembangan wilayah untuk mempercepat pembangunan wilayah Provinsi Kepulauan Riau yaitu sebagai berikut:

i. Pengembangan Kawasan Strategis Nasional di Provinsi Kepulauan Riau

Di Provinsi Kepulauan Riau ditetapkan 2 (dua) Kawasan Strategis Nasional, yaitu: Kawasan Perbatasan Laut RI termasuk 19 pulau kecil terdepan yang terletak di Provinsi Kepulauan Riau (Pulau Sentut, Tokong Malang Biru, Damar, Mangkai, Tokong Nanas, Tokong Belayar, Tokong Boro, Semiun, Sebetul, Sekatung, Senua, Subi Kecil, Kepala, Iyu Kecil/Tokong Hiu Kecil, Karimun Kecil/Karimun Anak, Nipa, Pelampong, Batu Berhanti/Batu Berantai, dan Nongsa/Putri) dengan negara Malaysia/Vietnam/Singapura; dan Kawasan Batam, Bintan, dan Karimun sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas.

Pengembangan Kawasan Perbatasan di Provinsi Kepulauan Riau diarahkan untuk meningkatkan peran sebagai halaman depan negara yang maju dan berdaulat dengan negara Malaysia, Singapura, Vietnam dan Kamboja. Fokus Pengembangan Kawasan Perbatasan diarahkan pengembangan Pusat Kegiatan Strategis Provinsi (PKSN) serta percepatan pembangunan di Kecamatan Lokasi Prioritas (Lokpri).

Pengembangan kawasan perbatasan diarahkan untuk mewujudkan kemudahan aktivitas masyarakat kawasan perbatasan dalam berhubungan dengan negara tetangga dan pengelolaan sumber daya darat dan laut untuk menciptakan kawasan perbatasan yang berdaulat, sehingga terwujud halaman depan negara dan wilayah perbatasan yang mencerminkan NKRI aman, sejahtera, dan antisipatif terhadap perubahan global. Pengembangan infrastruktur diarahkan pada peningkatan konektivitas dengan membangun sistem jaringan jalan lokal di Kecamatan Lokasi Prioritas (Lokpri) dan antar Lokpri yang saling terhubung dengan pusat kegiatan ekonomi, serta pembangunan jalan non status pembuka akses menuju kampung, desa-desa di Kecamatan Lokasi Prioritas (Lokpri).

Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas di Batam, Bintan, Karimun diarahkan untuk mengembangkan kawasan strategis nasional agar menjadi pusat-pusat pertumbuhan ekonomi yang memiliki skala ekonomi dengan orientasi daya saing nasional. Fokus pengembangan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas di Batam, Bintan, Karimun diarahkan pada pengembangan industri manufaktur unggulan kawasan berorientasi ekspor di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, Bintan, dan Karimun, serta industri pariwisata dengan memanfaatkan fasilitas perdagangan bebas dan pelabuhan bebas; serta menyiapkan sarana dan prasarana perdagangan bebas dan pelabuhan bebas.

ii. Pengembangan Kawasan Strategis Provinsi

Kawasan strategis Provinsi Kepulauan Riau meliputi: (1) Kawasan Strategis Provinsi

di Pusat Pemerintahan Provinsi Kepulauan Riau Istana Kota Piring, Kota Tanjungpinang; (2) Kawasan Strategis Provinsi di Kabupaten Kepulauan Anambas; (3) Kawasan Strategis Provinsi di Kabupaten Lingga; dan (4) Kawasan Strategis Provinsi di Kabupaten Natuna. Pengembangan kawasan strategis provinsi diarahkan pada pengembangan potensi sektor-sektor ekonomi yang memiliki keunggulan dan daya saing provinsi terutama pada sektor kelautan dan

perikanan, pariwisata, pertanian, pertambangan dan energi, didukung pengembangan industri maritim dan penyediaan infrastruktur yang menunjang konektivitas antar pulau dan antar kabupaten/kota.

iii. Pengembangan Kawasan Tertinggal

Pembangunan wilayah Provinsi Kepulauan Riau difokuskan pada upaya mempercepat pengurangan kesenjangan pembangunan antarwilayah dengan mendorong akselerasi pembangunan pada kabupaten yang tertinggal. Percepatan Pembangunan Daerah Tertinggal difokuskan pada promosi potensi daerah tertinggal untuk mempercepat pembangunan, sehingga terbangun kemitraan dengan banyak pihak. Promosi daerah tertinggal ini juga akan mendorong masyarakat semakin mengetahui potensi daerah tersebut dan akan aktif dalam membantu pembangunan, upaya pemenuhan kebutuhan dasar dan kebutuhan pelayanan dasar publik dan pengembangan perekonomian masyarakat yang berbasis energi dan hasil bumi yang didukung oleh Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkualitas dan infrastruktur penunjang konektivitas antara daerah pinggiran, seperti daerah tertinggal dan kawasan perbatasan ke pusat pertumbuhan.

iv. Pengembangan Wilayah Perkotaan

Pengembangan perkotaan diarahkan pada perwujudan kota layak huni yang aman dan nyaman, kota layak anak, kota hijau, serta kota cerdas yang berdaya saing didukung dengan penataan dan pemanfaatan ruang yang baik. Pengembangan wilayah perkotaan juga diarahkan sebagai pusat ekonomi daerah dengan fokus pada pengembangan sentra industri pengolahan berbasis potensi perikanan, pertanian dan perkebunan untuk meningkatkan nilai tambah ekonomi. Khusus di Kota Batam, Bintan dan Karimun, perkotaan diarahkan pada sebagai pusat perdagangan dan jasa.

Kawasan strategis Provinsi Kepulauan Riau meliputi: (1) Kawasan Strategis Provinsi di Pusat Pemerintahan Provinsi Kepulauan Riau Istana Kota Piring, Kota Tanjungpinang; (2) Kawasan Strategis Provinsi di Kabupaten Kepulauan Anambas; (3) Kawasan Strategis Provinsi di Kabupaten Lingga; dan (4) Kawasan Strategis Provinsi di Kabupaten Natuna. Pengembangan kawasan strategis provinsi diarahkan pada pengembangan potensi sektor-sektor ekonomi yang memiliki keunggulan dan daya saing provinsi terutama pada sektor kelautan dan perikanan, pariwisata, pertanian, pertambangan dan energi, didukung pengembangan industri maritim dan penyediaan infrastruktur yang menunjang konektivitas antar pulau dan antar kabupaten/kota. Arah pengembangan wilayah disusun berdasarkan potensi dan keunggulan wilayah masing-masing kabupaten/kota. Pengembangan pusat wisata maritim (Wisata Pantai dan Pulau) di Kabupaten Kepulauan Anambas, Kabupaten Bintan, dan Kabupaten Natuna.

3.4 Sosial Budaya

Uraian dalam subbab ini meliputi beberapa hal dalam aspek sosial budaya yang relevan dan dapat menjadi faktor yang secara langsung maupun tidak langsung berpengaruh terhadap pengembangan kemaritiman di Provinsi Kepulauan Riau. Uraian aspek sosial budaya difokuskan pada pokok persoalan keterkaitan masyarakat di Kepulauan Riau dengan lingkungan alam sekitarnya berupa kawasan laut dan wilayah kepulauan.

3.5.1 Maritim sebagai basis budaya di Kepulauan Riau

Dalam perspektif kebudayaan sebagai sistem adaptif (*culture as adaptive system*), sebuah kebudayaan atau “cara hidup masyarakat”, merupakan refleksi adaptif masyarakat terhadap lingkungannya. Dengan kata lain, kebudayaan adalah hasil dari adaptasi yang dilakukan masyarakat terhadap lingkungan, kebudayaan adalah cara hidup masyarakat yang sesuai atau disesuaikan dengan kondisi lingkungan alam di sekitarnya.

Sejalan dengan gagasan tersebut di atas, bagi masyarakat di Kepulauan Riau, cara hidup berbasis maritim merupakan cara hidup yang telah lama dikembangkan, yang sesuai/disesuaikan dengan kondisi lingkungan alamnya berupa kawasan perairan laut dengan pulau-pulainya yang berjumlah lebih dari seribu pulau.

Dokumentasi tentang kelekatan masyarakat di wilayah kepulauan riau dengan kawasan laut di sekitarnya, ditunjukkan antara lain dalam buku yang ditulis Ahmad Dahlan (2014), berjudul Sejarah Melayu, yang menggambarkan sejarah bangsa/suku Melayu di masa lalu dengan menguraikan sejarah berbagai kerajaan Melayu yang ada di Nusantara, termasuk dan terutama yang ada di kawasan kepulauan Riau dan sekitarnya¹. Berbagai uraian tentang kerajaan Melayu di masa lalu, mengindikasikan bahwa kerajaan-kerajaan tersebut membangun kekuasaan dengan sistem ekonomi dan perdagangan yang berbasis laut/maritim. Dari uraian sejarah tersebut, dapat disimpulkan bahwa bagi masyarakat di Kepulauan Riau, kawasan laut/maritim adalah tulang punggung sistem kehidupan mereka; kehidupan maritim adalah budaya mereka.

Berbasis budaya Maritim (laut) dan melalui laut, orang/budaya Melayu berdiaspora ke berbagai wilayah pesisir di Indonesia, melalui perdagangan. Risa Herda Putri (tt) menyebutkan bahwa laut adalah semesta orang Melayu². Sejalan dengan itu, Bondan Kanumoyoso pun mengemukakan bahwa Masyarakat Melayu memiliki budaya maritim dengan kecenderungan karakter maritimnya yang kuat³.

Selain didominasi oleh penduduk dengan latar belakang etnik/sukubangsa Melayu, wilayah kepulauan Riau, juga dihuni oleh penduduk asli (*indigenous people*) dengan etnik yang berbeda, khususnya kelompok masyarakat yang dikenal sebagai Orang Laut atau Suku Orang laut, yang dikenal sebagai komunitas pengelana di laut (nomaden). Di masa lalu, Risa Herda Putri (tt) menyebutkan bahwa tanpa dukungan Suku Orang Laut, penguasa Melayu tidak akan bisa menguasai pelabuhan dan perdagangan⁴.

Gambar 3.15 Suku/Orang Laut, dulu dan sekarang

¹ Rohana dan Harto (2006) menyebutkan bahwa secara historis, wilayah Kepulauan Riau merupakan ‘pusat’ Melayu dengan adanya Kesultanan Melayu.

² <https://historia.id/kultur/articles/sumber-hidup-orang-melayu-DEZIY>

³ <https://nasional.tempo.co/read/445792/pakar-karakter-melayu-itu-cenderung-maritim>, 4 Desember 2012.

⁴ <https://historia.id/kultur/articles/sumber-hidup-orang-melayu-DEZIY>



Sumber:

<https://historia.id/kultur/articles/pengabdian-orang-laut-v27mQ>

<https://www.netralnews.com/news/toba/read/108969/kisah.petualangan.suku.laut.di.kepulauan>

3.5.2 Sebaran Desa dan Kependudukan di Kepulauan Riau

Dengan karakteristik wilayah kepulauan, penduduk Provinsi Kepulauan Riau tinggal di 416 desa; 355 desa atau 85% di antaranya merupakan desa-desa yang terletak di tepi laut. Tabel Sos-1 memperlihatkan bahwa kabupaten dan kota di Provinsi Kepulauan Riau didominasi oleh desa-desa yang terletak di tepi pantai, kecuali Kota Batam.

Di Kota Batam, mayoritas desa/kelurahan yang ada merupakan desa bukan pantai. Dari gambaran tersebut, dapat dipastikan bahwa desa/kelurahan di Kota Batam yang terletak bukan di tepi pantai, merupakan desa/kelurahan yang tumbuh sebagai hasil dari proses industrialisasi di kawasan Pulau Batam dan sekitarnya sejak tahun 1970an.

Tabel 3.2 Karakteristik Desa Berdasarkan Letak Geografis

Kabupaten/Kota	Desa di Tepi Laut	Desa Bukan Tepi Laut	Jumlah
Karimun	66	5	71
Bintan	43	8	51
Natuna	63	13	76
Lingga	75	7	82
Kepulauan Anambas	52	2	54
Kota Batam	12	22	34
Kota Tanjung Pinang	14	4	18
Kepulauan Riau	355	61	416

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Kepulauan Riau, 2018

Berbeda dari gambaran yang ada di Kota Batam, di antara Kabupaten/Kota yang mayoritas desa/kelurahannya terletak di tepi pantai, Kabupaten Kepulauan Anambas merupakan kabupaten dengan desa-desa yang terletak di tepi pantai yang paling banyak, yaitu sekitar 96%. Berikutnya adalah Kabupaten Karimun dan Kabupaten Lingga.

Uraian di atas yang memperlihatkan gambaran tentang dominasi desa/kelurahan yang terletak di tepi pantai, mengindikasikan bahwa sejak lama penduduk di Kepulauan Riau telah menetap di kawasan pesisir dan berinteraksi dengan lingkungan di sekitarnya yang merupakan wilayah pulau-pulau kecil dan laut.

Berdasarkan sebaran jumlah penduduk, Kota Batam merupakan wilayah administratif yang paling banyak jumlah penduduknya dibandingkan dengan kabupaten/kota lainnya di Provinsi Kepulauan Riau. Pada tahun 2017, secara keseluruhan, penduduk Kota Batam mencapai sekitar 61,6% dari penduduk Provinsi Kepulauan Riau (Tabel Sos-2). Penduduk Kota Batam yang berjumlah 2.082.694 jiwa tersebar hanya di 36 Kelurahan/Desa, dengan tingkat Laju Pertumbuhan Penduduk (LPP) sebesar 3,78% antara tahun 2010-2017. Tingginya LPP di Kota Batam, patut diduga sangat dipengaruhi oleh masih tingginya tingkat migrasi masuk ke Kota Batam yang dilakukan para pendatang dengan tujuan untuk mendapatkan pekerjaan di sektor industri, perdagangan dan jasa atau lainnya.

Berbeda dari gambaran kependudukan Kota Batam, data pada Tabel Sos-2, juga memperlihatkan bahwa penduduk lainnya yang berjumlah sekitar 799,498 jiwa (38,39%) tinggal tersebar di 380 Desa/Kelurahan di enam kabupaten/kota lainnya. Rata-rata LPP di kabupaten/kota tersebut, berkisar antara 0.40% hingga 1,21% antara 2010-2017. Kabupaten Lingga merupakan yang terendah LPP-nya. Tingkat LPP yang rendah di Kota/Kabupaten selain Kota Batam, mengindikasikan bahwa pertumbuhan penduduk secara alami lebih besar daripada pertumbuhan penduduk akibat migrasi-masuk, seperti yang terjadi di Kabupaten Bintan, Kabupaten Natuna atau Kabupaten Kepulauan Anambas yang memiliki potensi sumberdaya di sektor industri migas dan pariwisata, yang menarik minat sejumlah pendatang untuk bekerja di sana.

Tabel 3.3 Jumlah dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kabupaten/Kota Di Provinsi Kepulauan Riau, 2010-2017

Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk		Laju Pertumbuhan Penduduk, 2010-2017
	2010	2017	
Karimun	2133479	229194	1,19
Bintan	143020	156313	1,12
Natuna	69416	76192	1,21
Lingga	86513	89330	0,40
Kepulauan Anambas	37629	41412	1,20
Batam	954450	1283196	3,78
Tanjung Pinang	188309	207057	1,13
Kepulauan Riau	1692816	2082694	2,69

Secara kependudukan, Provinsi Kepulauan Riau tampak didominasi oleh penduduk yang memiliki mata pencaharian di sektor industri dan jasa. Namun demikian, berdasarkan pola dan peta distribusi penduduk, gambaran wilayah perdesaan, dan informasi kesejarahan wilayah Kepulauan Riau, dapat dikemukakan bahwa penduduk asli di Kepulauan Riau adalah warga masyarakat yang memiliki keamatan hubungan dengan laut termasuk sumberdaya maritimnya.

3.5.3 Nelayan di Kepulauan Riau

Lingkungan alam berupa kawasan pesisir/laut, memberikan manfaat bagi penduduk di Kepulauan Riau yang tinggal di desa-desa di kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil untuk mengembangkan cara hidup berbasis sumber daya pesisir dan laut. Sehubungan dengan ini, menjadi nelayan merupakan pilihan yang banyak dikembangkan oleh penduduk sebagai sumber penghidupan mereka.

Nelayan skala kecil

Berbagai diskusi dan observasi yang dilakukan selama periode pengumpulan data mengindikasikan bahwa kelompok-kelompok nelayan di Kepulauan Riau didominasi oleh kelompok nelayan dengan kategori nelayan skala kecil (*small scale fishermen*) dengan teknologi yang sederhana, yang aktivitas penangkapan ikannya sangat bergantung pada atau dipengaruhi oleh kondisi musim. Pada musim-musim tertentu, aktivitas penangkapan ikan harus dihentikan atau dikurangi karena kondisi cuaca tidak memungkinkan nelayan untuk melaut. Namun demikian, di beberapa wilayah, aktivitas melaut masih tetap dilakukan, karena wilayah penangkapan ikan terlindungi oleh gugusan pulau. Dengan ukuran perahu yang kecil dan teknologi relatif sederhana, upaya penangkapan ikan relatif tidak memberikan hasil yang besar bagi para nelayan.

Hubungan patron-client

Sebagaimana karakteristik nelayan skala kecil di berbagai wilayah di Indonesia, nelayan-nelayan skala kecil di Kepulauan Riau sangat bergantung dari para *Tauke*

yang menjadi *patront* bagi para nelayan sebagai *client*. Hubungan *patront-client* telah lama mengikat mereka dalam kerjasama usaha penangkapan ikan. Para *tauke* menyediakan pinjaman modal dan atau perlengkapan-perengkapan penangkapan ikan yang diperlukan nelayan. Sebagai imbalannya, nelayan akan menjual hasil tangkapan ikan kepada para *tauke* dengan harga yang disepakati bersama, yang pada umumnya sedikit lebih rendah dari harga yang berlaku di pasar.

Hubungan *patront-client* antara nelayan dan *tauke* sering pula dimanfaatkan nelayan untuk mendapatkan bantuan di luar aktivitas penangkapan ikan. Permintaan pinjaman untuk berbagai kebutuhan rumah tangga nelayan seringkali dengan mudah diperoleh nelayan dari para *tauke*. Sebagai imbalannya, nelayan akan memberikan *kesetiaan* mereka kepada para *tauke*, terutama dalam hal menjual hasil tangkapan ikan atau produk laut lainnya.

Hubungan *patront-client* seperti diuraikan di atas, dianggap oleh sebagian pihak, sebagaimana pula ditulis dalam berbagai literatur, sebagai hubungan yang saling menguntungkan bagi kedua belah pihak (semacam hubungan simbiosis mutualisma), karena nelayan dianggap bisa mendapatkan bantuan dengan mudah manakala mereka membutuhkannya, sementara para *tauke* juga dianggap mendapat keuntungan karena adanya jaminan pasokan hasil laut yang diperlukan para *tauke* dalam usaha dagang mereka. Sebaliknya, adapula yang menganggap bahwa hubungan *patront-client* yang terbentuk, sangat merugikan nelayan karena anggapan bahwa nelayan “dieksploitasi” oleh para *tauke*. Dengan kewajiban untuk menjual hasil laut yang diperoleh dengan harga yang relatif “rendah”. Hubungan sosial seperti ini dianggap sebagai hubungan yang melanggengkan kemiskinan nelayan. Terlepas dari perbedaan pandangan di atas, hubungan *patront-client* antara nelayan dengan *tauke* merupakan hubungan sosial yang telah lama terbangun hingga dewasa ini.

Dualisme dalam sistem penangkapan ikan:

penangkapan tidak ramah lingkungan dan konservasi

Nelayan di Kepulauan Riau merupakan nelayan skala kecil dengan teknologi penangkapan ikan yang sederhana. Terlepas dari karakteristik umum seperti ini, dalam beberapa dekade terakhir, penggunaan alat tangkap yang tidak ramah lingkungan telah digunakan oleh banyak nelayan, walaupun dalam beberapa tahun terakhir ini, dengan adanya pengawasan yang lebih ketat, aktivitasnya menurun.

Penggunaan bahan peledak dan racun potassium dalam penangkapan ikan, telah menjadi salah satu cara penangkapan ikan yang dilakukan sebagian nelayan dengan tujuan untuk mendapatkan hasil yang lebih banyak dalam waktu yang relatif singkat. Tata cara penangkapan ikan ini telah mengakibatkan kehancuran berbagai ekosistem ikan, terutama, ekosistem terumbu karang (*coral reef*) yang merupakan salah satu kekayaan sumberdaya maritim yang potensial di Kepulauan Riau. Laporan yang dikeluarkan oleh Pusat Penelitian Oseanografi LIPI (2017) menunjukkan bahwa kondisi terumbu karang di Kabupaten Natuna, berdasarkan pemantauan di 18 stasiun, semuanya

tidak ada yang terkategori dalam keadaan baik, kondisi terumbu karang di mayoritas stasiun pengamatan ada dalam kondisi yang jelek⁵. Pada umumnya, kerusakan yang terjadi diakibatkan oleh penggunaan racun dan bahan peledak oleh sebagian nelayan.

Penggunaan alat penangkapan ikan yang tidak ramah lingkungan tampaknya juga dipengaruhi oleh masih adanya pemahaman pada sebagian nelayan bahwa sumberdaya alam laut bersifat tak terbatas dan atau dapat muncul/berkembang biak sesuai dengan waktunya. Sebagai contoh, terkait dengan penangkapan bibit ikan *Napoleon wrasse* di wilayah Kabupaten Kepulauan Anambas, sebagian nelayan berpendapat bahwa tidak terlihatnya ikan-ikan tersebut yang berukuran kecil (yang sering ditangkap untuk dijadikan bibit) pada waktu-waktu tertentu dan di perairan tertentu di Kepulauan Anambas, bukan berarti ikan jenis tersebut telah “punah”. Pada musim-musim tertentu, benih-benih ikan akan “berdatangan” ke atau berkembang biak di wilayah di mana nelayan selalu menangkap benih ikan tersebut untuk kemudian dijual kepada pihak-pihak yang memiliki kolam-kolam terapung sebagai tempat memelihara dan membesarkan ikan sebelum dijual kepada para pembeli dari luar negeri.

Terlepas dari masih adanya pemahaman sebagian nelayan bahwa sumberdaya laut akan selalu melimpah, berkembangnya kesadaran sebagian nelayan yang lain untuk menjaga sumberdaya alam laut, merupakan gejala positif untuk menjamin keberlanjutan sumberdaya laut/maritim di wilayah Kepulauan Riau. Upaya nyata yang dilakukan kelompok-kelompok nelayan untuk secara bersama-sama menetapkan kawasan perlindungan laut (khususnya berkaitan dengan aktivitas penangkapan benih ikan *Napoleon wrasse*) seperti yang dilakukan di Kabupaten Anambas,, dapat mendorong upaya pelestarian sumberdaya laut/maritim di Provinsi Kepulauan Riau.

Gambar 3.16 Penggunaan Bom Ikan di perairan Tabelan, Kabupaten Bintan



⁵ Haluankepri.com (18 Juli 2019) melaporkan bahwa kondisi terumbu karang di perairan Jemaja tinggal 40% lagi yang terkategori bagus. Selebihnya dalam kondisi rusak.

Sumber: <http://tanjungpinangpos.id/bom-ikan-kembali-marak-di-tambelan/> (8 Juli 2019)

Pemanfaat mangrove untuk dibuat arang dan diekspor ke Singapore merupakan persoalan lain yang memberikan tekanan yang besar yang mengarah pada terjadinya kerusakan ekosistem mangrove. Sebagai contoh, misalnya, pada tahun 2016, dilaporkan bahwa kondisi kawasan mangrove di Batam kian mengkhawatirkan. Selain karena meningkatnya aktivitas reklamasi, pembuatan dan ekspor arang dianggap menjadi faktor terbesar kerusakan kawasan mangrove di Batam. Pembuatan arang dari kayu pohon bakau dilakukan sejumlah penduduk dengan alasan menurunnya hasil tangkapan ikan yang berakibat pada menurunnya pendapatan mereka. Karena itu, mereka mengalihkan sebagian aktivitas mata pencahariannya menjadi pembuat arang⁶.

Sebaliknya dari persoalan perusakan ekosistem seperti tersebut diatas, teknologi sederhana yang digunakan oleh nelayan skala kecil (misalnya pancing dan perahu dayung atau perahu bermotor yang rendah kapasitasnya), dianggap sebagai bagian dari sistem penangkapan ikan yang menjamin keberlanjutan sumberdaya laut atau maritim lainnya.

Selain sistem penangkapan ikan yang ramah lingkungan, berbagai program konservasi, seperti program penetapan kawasan konservasi laut di Kabupaten Anambas atau kabupaten lainnya, dianggap sebagai program yang sangat potensial mendukung keberlanjutan sumberdaya alam laut/maritim di wilayah Kepulauan Riau.

Keterkaitan nelayan Kepri dalam sistem perdagangan internasional

Dalam konteks sistem ekonomi regional di kawasan Selat Malaka, warga masyarakat Kepulauan Riau, khususnya para nelayan telah memiliki pengalaman panjang berinteraksi dengan pihak-pihak dari negara lain. Secara tradisional, warga masyarakat di Kepulauan Riau memiliki ketergantungan yang relatif tinggi terhadap penduduk di negara lain, khususnya di Malaysia dan Singapura.

Rohana dan Harto (2006) menyebutkan bahwa ketika Singapura masih berada di bawah kekuasaan Inggris, kehidupan sosial ekono masyarakat di kawasan perbatasan Kepulauan Riau sangat dipengaruhi oleh perkembangan Singapura sebagai pusat ekonomi di Asia Tenggara di abad 20. Pada masa itu, Kota Tanjung Pinang sempat dikenal sebagai “surga dollar”.

Perdagangan lintas negara secara tradisional telah sejak lama memberikan manfaat ekonomi yang menguntungkan bagi warga masyarakat. Di sektor kelautan, nelayan di Kepulauan Riau memiliki hubungan yang “kuat” dengan para pembeli hasil laut di negara tetangga, melalui para *tauke*. Sebagian nelayan yang lain, bahkan mendapatkan manfaat yang sangat besar dari

⁶ <https://www.liputan6.com/regional/read/2490663/ekspor-arang-bakau-rusak-mangrove-batam>, 23 April 2016

perdagangan hasil laut, terutama ikan jenis tertentu seperti ikan Napoleon Wrasse yang berharga sangat mahal di pasaran luar negeri. Walaupun sejak lebih dari satu dekade, perdagangan ikan tersebut termasuk yang “dilarang” karena status ikan Napoleon yang dilindungi.

Dalam batas tertentu, keterlibatan sebagian warga masyarakat dalam sistem perdagangan internasional di kawasan perairan Selat Malaka, juga mencakup di dalamnya kegiatan “penyelundupan” yang dianggap merugikan negara/pemerintah Indonesia. Keterlibatan dalam aktivitas ini, sangat dimungkinkan karena relatif “mudahnya” akses untuk keluar dan masuk wilayah negara lain dari kawasan Kepulauan Riau.

3.5.4 Isu Kemiskinan

Penduduk Kepulauan Riau, tinggal di wilayah dengan sumberdaya alam yang sangat kaya. Namun demikian, sumberdaya alam yang melimpah belum memberikan kesejahteraan yang menyeluruh bagi masyarakatnya, khususnya penduduk asli Kepulauan Riau. Dengan mengambil kasus kajian di Kota Batam, Syamsul Bachrum (2018) menyebutkan bahwa pembangunan di wilayah Kepulauan Batam, prosesnya tidak didasarkan pada kebutuhan nyata penduduk lokal. Pembangunan tersebut lebih merupakan proses pembangunan yang didikte dan dikendalikan oleh Pemerintah Pusat. Akibatnya, berbagai dampak yang tidak menguntungkan terjadi dari proses pembangunan yang “keliru” (*mal-development*), terutama terhadap penduduk asli, seperti terjadinya pemindahan penduduk⁷, akses yang terbatas terhadap pembangunan, terjadinya eksploitasi ekonomi dan marginalisasi sosial.

Secara umum, Bachrum mengemukakan bahwa pembangunan ekonomi di Kepulauan Riau, khususnya di kawasan Batam dan sekitarnya, meningkat dengan pesat. Namun demikian, yang menikmati hasil pembangunan adalah hanya kelompok-kelompok masyarakat tertentu seperti penduduk di perkotaan yang kaya, kelompok-kelompok di perdesaan yang memiliki kekuasaan, dan para pekerja migran/pendatang. Warga asli, walaupun banyak yang menikmati hasil pembangunan yang ditunjukkan dengan kesejahteraan yang meningkat, masih relatif lebih banyak yang tidak memperolehnya dan masih terkungkung dengan kemiskinan yang berlarut-larut.

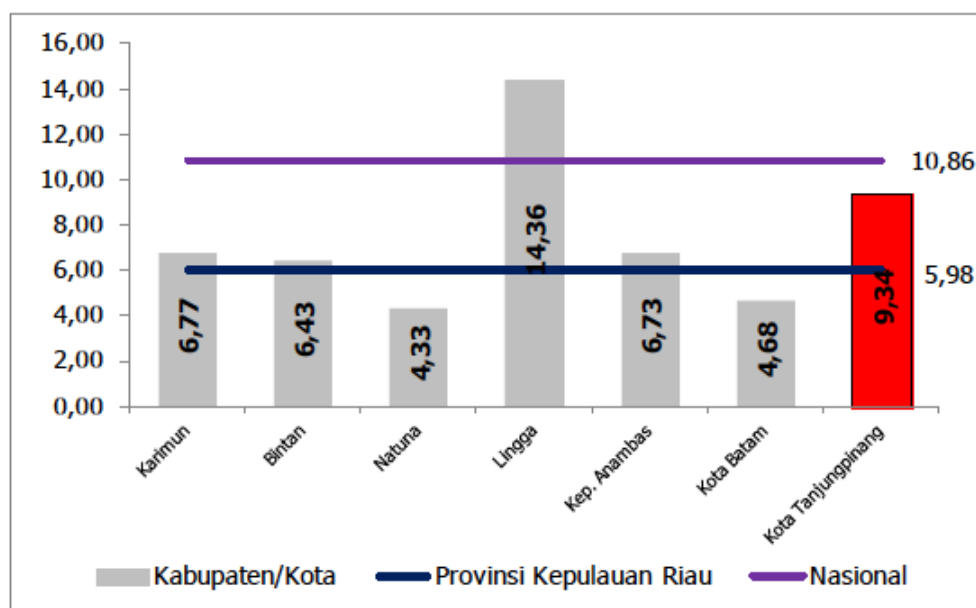
Berkaitan dengan isu kemiskinan penduduk, data memperlihatkan bahwa jumlah penduduk miskin di Provinsi Kepulauan Riau (5,98%), persentasenya lebih rendah dibandingkan dengan persentase kemiskinan di tingkat nasional. Data juga memperlihatkan bahwa di Provinsi Riau persentasenya relatif tinggi di kabupaten/kota selain Kota Batam. Sebagaimana tercantum dalam Gambar Sos-3, Kota/Kabupaten selain Kota Batam, memiliki tingkat kemiskinan dengan kisaran antara 6,43% (Kabupaten Bintan) hingga 14,36% (Kabupaten

⁷ Chris de Wet (2007) menyebutkan proses seperti itu dengan istilah *development induced displacement*, yang seringkali prosesnya mengakibatkan dampak yang merugikan bagi penduduk yang berpindah tempat tinggal karena ketidak-mampuan beradaptasi dengan perubahan yang terjadi akibat pembangunan.

Lingga), kecuali Kabupaten Natuna yang bahkan lebih kecil persentasenya dari Kabupaten Batam.

Dengan menggunakan indeks rasio Gini untuk mengetahui ketimpangan pendapatan masyarakat, Data memperlihatkan bahwa indeks rasio Gini Provinsi Kepulauan Riau lebih rendah dibandingkan indeks rasio Gini Indonesia yang mencapai 0,391 pada tahun 2017. Indeks yang dicapai Provinsi Kepulauan Riau pada tahun yang sama mencapai 0,35. Walaupun lebih rendah dari indeks nasional, angkanya masih relatif lebih tinggi dibandingkan dengan beberapa provinsi lain di wilayah Sumatera (Gambar 3.18).

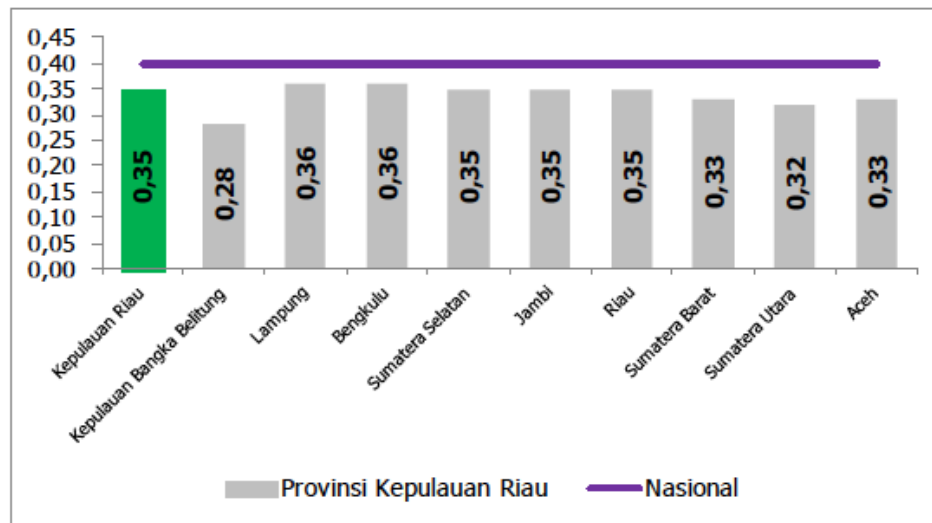
Gambar 3.17 Posisi relatif tingkat kemiskinan Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau, Maret 2016 (%)



Sumber : BPS Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2017

Dengan menggunakan indeks rasio Gini untuk mengetahui ketimpangan pendapatan masyarakat, Data memperlihatkan bahwa indeks rasio Gini Provinsi Kepulauan Riau lebih rendah dibandingkan indeks rasio Gini Indonesia yang mencapai 0,391 pada tahun 2017. Indeks yang dicapai Provinsi Kepulauan Riau pada tahun yang sama mencapai 0,35 (ketimpangan sedang). Walaupun lebih rendah dari indeks nasional, angkanya masih relatif lebih tinggi dibandingkan dengan beberapa provinsi lain di wilayah Sumatera (Gambar 3.18).

Gambar 3.18 Perbandingan indeks gini Provinsi Kepulauan Riau dan provinsi lain di wilayah Sumatera tahun 2016



Sumber : BPS Pusat Jakarta Tahun 2017

Berbagai program pengentasan kemiskinan dan pembangunan desa dilakukan dengan mendapatkan dukungan pendanaan program dari pemerintah pusat maupun pemerintah provinsi dan kabupaten. Sehubungan dengan ini, FGD dan wawancara yang dilakukan di berbagai kabupaten/kota mengindikasikan adanya program-program pemberdayaan yang dinilai tidak sesuai dengan karakteristik masyarakat dan wilayah geografis kepulauan. Program pengembangan budidaya ikan lele, misalnya, mendapat respon yang kurang baik dari masyarakat nelayan karena dianggap tidak sesuai dengan kebiasaan masyarakat yang sangat bergantung pada sumber daya laut yang melimpah. Contoh lain adalah program pengembangan desa yang lebih berorientasi pada pengadaan sarana fisik yang tidak berkaitan dengan konteks kemaritiman/kelautan, yang karena itu dianggap belum efektif untuk memajukan desa-desa yang menjadi sasaran program.

3.5.5 Pola permukiman pesisir (rumah *pelantar*)

Kelekatan sebagian masyarakat dalam interaksi mereka dengan laut mendorong banyak warga di berbagai tempat untuk mengembangkan pola permukiman dan tempat tinggal yang disebut dengan *pelantar*. Pola permukiman dan tempat tinggal seperti ini telah menjadi penciri dan menjadi bagian dari kehidupan masyarakat di berbagai kabupaten di Provinsi Kepulauan Riau. Merujuk pada uraian yang dikemukakan oleh Immanuddin dan Prihatmaji (tt.), dapat disimpulkan bahwa *pelantar* merupakan salah satu tipologi rumah Melayu yang banyak terdapat di wilayah Kepulauan Riau (Rumah Melayu Tepian Sungai dan Pesisir).

Berkaitan dengan itu, dapat diyakini bahwa pola permukiman yang khas di atas laut dengan tonggak-tonggak kayu yang kokoh, dengan *pelantar* yang menjadi

penghubung antar rumah, merupakan hasil adaptasi masyarakat terhadap lingkungan di sekitarnya. Pola permukiman *pelantar* adalah salah satu kekayaan budaya materi masyarakat Melayu, khususnya yang berada di wilayah kepulauan Riau, yang potensial dikembangkan sebagai objek dan daya tarik wisata *heritage*.

Gambar 3.19 Peta Persebaran Rumah Melayu Sekitar Selat Malaka



Sumber: <http://journal.unika.ac.id/files/journals/3/articles/785/supp/785-1641-1-SP.pdf>
(diunduh 15 November 2019)

Gambar 3.20 Pelantar di Kota Batam



Sumber: https://mivecblog.com/2014/08/08/berlebaran-di-belakang-padang-batam-puanassstapi-seru/20140728_125900/ (tt.)

Dengan semakin bertambahnya jumlah penduduk, pola permukiman *pelantar* semakin luas dan padat, namun seringkali tidak disertai dengan infrastruktur sanitasi yang memadai. Salah satu konsekuensi dari hal tersebut adalah munculnya persoalan lingkungan berupa limbah rumah tangga yang tidak terkelola dengan baik di sekitar *pelantar*. Perilaku masyarakat yang tidak sadar lingkungan seringkali dipersalahkan oleh banyak pihak sebagai salah penyebab kekumuhan lingkungan perumahan *pelantar* (Gambar 3.20).

Terlepas dari persoalan limbah rumah tangga dari kawasan *pelantar*, bermunculan pula gerakan lingkungan yang diinisiasi warga masyarakat untuk mengurangi pencemaran akibat buangan limbah padat ke laut. Di desa tertentu di Kabupaten Kepulauan Anambas, telah dirumuskan Peraturan Desa tentang larangan membuang sampah ke laut. Hal ini, selain positif bagi upaya pengelolaan kawasan pesisir, sekaligus menjadi sanggahan terhadap dugaan bahwa persoalan lingkungan yang terjadi tidak sepenuhnya disebabkan oleh rendahnya kesadaran masyarakat, sebagaimana yang sering dipersepsikan oleh aparat pemerintah daerah.

Gambar 3.21 Persoalan sampah di kawasan permukiman *pelantar* di Kota Batam)



Sumber: <https://www.matakepri.com/detail-news/2017/03/12/1692/Kondisi-Pesisir-Batam-Menyedihkan-Segera-Temukan-Kapal-Pengangkut-Sampah-Laut>

3.5.6 Isu kemaritiman dalam pendidikan

Kemaritiman sebagai basis kehidupan (budaya) masyarakat akan terwariskan dari satu generasi ke generasi berikutnya. Namun demikian, orientasi budaya tersebut dapat berubah dan akan senantiasa berubah secara keseluruhan atau sebagian/parsial. Perubahan tersebut dapat terjadi karena faktor lingkungan atau karena pengaruh dari luar dan dalam sistem sosial yang bersangkutan.

Pendidikan formal merupakan salah satu faktor/media terjadinya perubahan budaya (cara hidup) masyarakat. Pendidikan yang berorientasi “darat” atau “umum” dapat menjadi salah satu faktor yang mengubah orientasi nilai dan cara hidup masyarakat, menjauh dari orientasi kelautan/kemaritiman. Sejalan dengan pemikiran ini, pendidikan yang berorientasi pada aspek kemaritiman akan sangat berpengaruh pada pengembangan kemaritiman sebagai basis budaya (cara hidup) masyarakat.

Pendidikan menengah

Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) seringkali dianggap sebagai salah satu program pendidikan yang memegang peranan penting dalam penyiapan tenaga kerja. Sejalan dengan gagasan ini, pendidikan vokasional yang tepat dan sesuai dengan kondisi perkembangan pasar kerja dan atau lapangan kerja yang akan dikembangkan, sangat diperlukan.

Data tentang pendidikan kejuruan di Provinsi Riau memperlihatkan bahwa jumlah sekolah menengah yang menyelenggarakan pendidikan vokasional/kejuruan, jumlahnya relatif cukup banyak dibandingkan dengan penyelenggara pendidikan sekolah menengah umum. Tabel Sos-3 memperlihatkan bahwa dari 219 sekolah menengah yang tersebar di seluruh Provinsi Kepulauan Riau, 94 sekolah di antaranya (43%) merupakan sekolah kejuruan, yang diselenggarakan oleh pihak swasta dua kali lebih banyak dari pemerintah.

Tabel 3.4 Jumlah Sekolah Menengah Atas dan Kejuruan di Provinsi Kepulauan Riau, Tahun 2019

Kabupaten/Kota	SMA		SMK		Jumlah
	Negeri	Swasta	Negeri	Swasta	
Karimun	14	3	5	5	27
Bintan	10	2	4	4	20
Natuna	14		5	3	22
Lingga	12		4	1	17
Kepulauan Anambas	5		4	-	9
Batam	21	32	8	48	109
Tanjung Pinang	6	6	5	5	22
Kepulauan Riau	82	43	30	64	219

Sumber:

BPS Provinsi Kepulauan Riau (2019)

<http://datapokok.ditpsmk.net/dashboard>

Sebagaimana disajikan pada Tabel 3.4, secara statistik jumlah sekolah menengah kejuruan cukup banyak. Namun demikian, data pada Tabel 3.5 memperlihatkan hanya 31 SMK (33% di antara SMK) yang melaksanakan pendidikan dengan bidang keahlian atau memiliki program studi/keahlian di sektor kemaritiman/kelautan dan kepariwisataan.

Orientasi pendidikan SMK yang mengembangkan pembelajaran berorientasi industri (non kelautan dan pariwisata), sangat mungkin dipengaruhi oleh pertumbuhan ekonomi di Provinsi Kepulauan Riau yang berorientasi industri manufaktur dan jasa lainnya. Data pada Tabel 3.5 juga memperlihatkan sebaran SMK yang berpusat di Kota Batam dan di Kabupaten Bintan serta Kabupaten Karimun.

Tabel 3.5 Jumlah Sekolah Kejuruan di Provinsi Kepulauan Riau, Tahun 2019

Kabupaten/Kota	Kemaritiman/perkapalan		Kepariwisataan		Jumlah
	Negeri	Swasta	Negeri	Swasta	
Karimun	2	2	1	-	5
Bintan	1	2	2	1	6

Natuna	1	-			1
Lingga	1	-	1	1	3
Kepulauan Anambas	1	-	1	-	2
Batam	1	3	1	6	11
Tanjung Pinang	1	-	2	-	3
Kepulauan Riau	8	7	8	8	31

BPS Provinsi Kepulauan Riau (2019)

<http://datapokok.ditpsmk.net/dashboard>

Perguruan tinggi

Pada level perguruan tinggi, isu kemaritiman tidak banyak disentuh secara langsung oleh berbagai perguruan tinggi yang ada. Data menunjukkan bahwa, di bawah Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, terdapat sekitar 38 perguruan tinggi di Provinsi Kepulauan Riau. Seperti halnya di tingkat sekolah menengah, mayoritas perguruan tinggi terkonsentrasi di Kota Batam dan Tanjung Pinang

Data memperlihatkan bahwa hanya terdapat dua perguruan tinggi negeri di antara 38 perguruan tinggi. Mayoritas perguruan tinggi tersebut melaksanakan pendidikan pada berbagai bidang kecuali kemaritiman dan kepariwisataan. Hanya sedikit yang menjadikan isu kemaritiman dan kepariwisataan sebagai konsentrasi utama dalam program pendidikannya. Dari seluruh perguruan tinggi tersebut, pada tahun 2019, belum ada satupun lembaganya yang terakreditasi A menurut versi Kementerian Riset, Teknologi dan Pendidikan Tinggi.

Di antara semua perguruan tinggi yang ada di Kepulauan Riau, Universitas Maritim Raja Ali Haji, sesuai dengan namanya, merupakan satu di antara sedikit perguruan tinggi yang dengan sengaja menjadikan isu kemaritiman sebagai salah satu “*core competence/issue*” pendidikan di universitas tersebut. Dalam kerjasama riset di bidang kelautan, UMRAH telah mengembangkan berbagai kerjasama kajian dan pengembangan kemaritiman, khususnya di wilayah Kepulauan Riau. Perguruan tinggi lain yang menjadikan isu yang relevan dengan kemaritiman adalah Sekolah Tinggi Pariwisata Sahid di Bintan.

Kurikulum “miskin” orientasi kemaritiman

Lingkungan wilayah Provinsi Kepulauan Riau yang merupakan wilayah pesisir/laut dan pulau-pulau kecil menegaskan suatu gagasan bahwa orientasi pendidikan yang seharusnya dikembangkan dalam kurikulum adalah orientasi pendidikan berbasis laut/maritim. Terverlepas dari gagasan ini, FGD dan berbagai wawancara yang dilakukan dengan pihak terkait di tingkat provinsi maupun kabupaten/kota mengisyaratkan bahwa kurikulum yang dikembangkan

secara umum masih belum memasukkan muatan lokal yang menjadi ciri khas di wilayah Kepulauan Riau.

Walaupun di beberapa kabupaten/kota, isu maritim/kelautan telah menjadi bagian dari muatan lokal, namun demikian, intensitas atau kedalamannya dianggap masih kurang. Tidak saja kurikulumnya yang masih terbatas orientasi kelautan/kemaritimannya, beberapa pendidikan vokasional yang berbasis laut/maritim bahkan telah ditutup karena kekurangan peminat. Selain karena kurang menarik, infrastruktur pendidik yang diperlukan untuk mengembangkan sistem pendidikan pun dianggap belum memadai. Keterbatasan infrastruktur pendidikan berorientasi kelautan/kemaritiman ini menyebabkan proses pendidikan menjadi tidak optimal dan berakhir dengan penutupan sekolah.

Program beasiswa

Pengembangan pendidikan bagi masyarakat, termasuk mereka yang berada di kawasan terpencil di Kepulauan Riau merupakan kebutuhan utama dalam upaya meningkatkan kualitas SDM. Untuk itu diperlukan dukungan pemerintah agar semakin banyak warga masyarakat yang memperoleh pendidikan yang lebih baik.

Menimbang pentingnya pengembangan SDM melalui pendidikan, pemerintah Provinsi Kepulauan Riau telah berkomitmen untuk meningkatkan anggaran pendidikan dari RP.477 M pada tahun 2019 menjadi Rp.600 M pada tahun 2020⁸.

Peningkatan anggaran diyakini akan berdampak positif terhadap program pendidikan di Kepulauan Riau. Namun demikian, diyakini pula bahwa peningkatan anggaran tersebut belum akan mencukupi kebutuhan yang seharusnya, misalnya untuk memenuhi anggaran untuk membantu warga masyarakat melanjutkan pendidikan mereka melalui program beasiswa.

Berkaitan dengan bantuan beasiswa, terdapat sejumlah program beasiswa yang dapat diakses oleh warga masyarakat di Provinsi Kepulauan Riau. Antara lain adalah beasiswa Coremap-CTI terkait dengan program pengembangan maritim dan pesisir, yang diselenggarakan oleh Bappenas untuk strata pendidikan S2. Untuk tahun anggaran 2019-2021, Coremap-CTI menyediakan beasiswa program Strata-2 bagi pegawai negeri sipil yang bekerja di lokasi kegiatan Coremap-CTI.

Beasiswa lain yang dapat diperoleh adalah Beasiswa Daerah Afirmasi untuk program magister dan doctoral yang diperuntukkan bagi kelompok masyarakat yang berasal dari daerah afirmasi, dengan persyaratan umum antara lain adalah domisili calon penerima beasiswa di wilayah tertinggal atau daerah perbatasan dan sedang mengabdikan diri di institusi pemerintahan di daerah perbatasan atau wilayah tertinggal.

⁸ <https://kumparan.com/kepriedia/2020-anggaran-pendidikan-dan-kesehatan-kepri-naik-rp100-milyar-1rwWGSr25T7>

Kebijakan pemerintah untuk mengembangkan pendidikan di daerah wisata

Provinsi Kepulauan Riau, secara geografis memiliki potensi wisata alam (laut) yang sangat potensial. Kabupaten tertentu, seperti Kabupaten Kepulauan Anambas, seringkali mendapat kunjungan wisatawan yang ingin mendapatkan pengalaman berwisata yang menarik, termasuk yang dilakukan oleh sejumlah wisatawan yang menggunakan perahu Yacht melintas dan singgah di Provinsi Kepulauan Riau untuk waktu yang relatif cukup lama. Eksotisme sumberdaya alam laut dan pesisir di kabupaten-kabupaten lain juga menarik perhatian para wisatawan untuk berkunjung.

Gambar 3.22 Kunjungan wisatawan ke Kabupaten Kepulauan Anambas dengan menggunakan perahu Yacht.



Namun demikian, secara keseluruhan, sebagaimana mengemuka dalam FGD dan wawancara mendalam dengan sejumlah pemangku kepentingan di bidang kepariwisataan, kegiatan wisata yang ada belum berkembang secara kuantitatif maupun kualitatif memenuhi standard kepariwisataan internasional. SDM pariwisata yang memenuhi kualifikasi sangat terbatas, sementara peran masyarakat juga sama terbatasnya. Upaya melibatkan masyarakat belum “dilakukan”, sehingga sistem nilai wisata belum terbentuk menjadi sistem nilai yang berkembang di masyarakat.

Gejala kepariwisataan yang terdapat di Provinsi Kepulauan Riau tampaknya adalah gejala yang banyak terjadi di Indonesia. Sehubungan itu, Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/Kepala Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif 2019-2024, dalam bahan paparannya mengemukakan bahwa akan dilakukan upaya penguatan Pendidikan *hospitality* dan ekonomi kreatif di daerah wisata, bekerjasama dengan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.

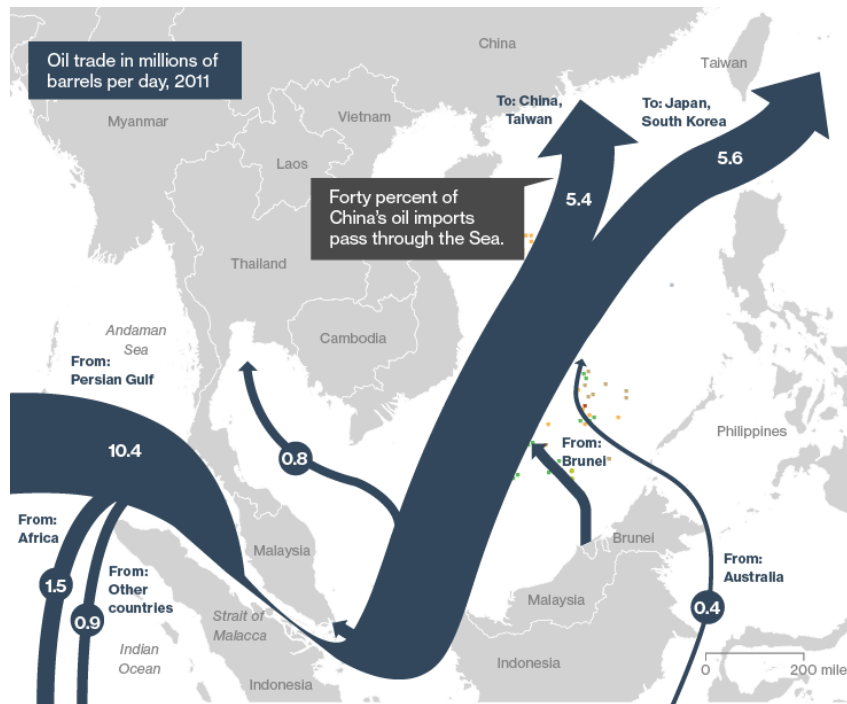
3.5 Politik Internasional dan Keamanan Maritim

3.6.1 Posisi Strategis dalam Alur Pelayaran Internasional

Pantai Timur Sumatera serta kepulauan Riau merupakan wilayah dilalui selat Malaka sebagai jalur laut komunikasi (*Sea Lane of Communication*) yang penting bagi dunia. Tidak kurang dari 300 kapal per hari melewati Selat Malaka, di antaranya, sekitar 50 kapal termasuk kapal tanker VLCC (*Very Large Crude Cruiser*) yang membawa minyak ke Asia Timur dari Teluk Persia. Alur laut internasional melalui Selat Malaka penting bagi kesejahteraan ekonomi dan politik miliaran orang di seluruh dunia.

Signifikansi komersial dan strategis wilayah di sekitar Selat Malaka perlu lebih berdayakan sehingga peran Laut sebagai sumber makanan utama bagi wilayah disekitar Selat Malaka, dan jalur laut sebagai jalur kehidupan di wilayah Asia Tenggara khususnya. Dimana perkembangan ekonomi sangat tergantung pada akses tanpa hambatan ke bahan baku dan peluang pasar dan investasi di seluruh wilayah. Selain itu, meskipun berakhirnya perang dingin, kepentingan strategis selat Malaka sebagai selat internasional yang penting untuk kekuatan global dianggap sangat vital bagi kepentingan militer internasional terutama sebagai alur laut yang menjadi jalur penyebaran angkatan laut di laut regional atau sub-regional yang berbeda. Dan ketika saling ketergantungan antar negara terus tumbuh, masalah kerja sama dan komunikasi yang konkret untuk pengelolaan dan pengamanan bagian-bagian ini menjadi sangat diperlukan dalam agenda politik berbagai negara di wilayah sekitar Selat Malaka seperti Indonesia, Singapura dan Malaysia serta negara-negara pengguna jalur pelayaran tersebut. Bagi negara negara tersebut keberadaan lingkungan maritime terutama di sekitaran selat malaka memiliki peranan penting bagi pembangunan ekonomi dan keamanan nasionalnya.

Pentingnya lingkungan maritim bagi negara-negara di kawasan Asia Tenggara juga terlihat dalam keprihatinan mereka yang semakin besar terhadap isu-isu maritim lainnya, seperti sumber daya lepas pantai, perdagangan melalui laut, hak penangkapan ikan, hukum laut, keamanan laut dan masalah lingkungan serta kemampuan pertahanan maritim.

**Gambar 3.23**

Sumber: U.S. Energy Information Administration, Council on Foreign Relations, Southeast Asian Fisheries Development Center.

Saat ini keramaian dari SLOC di Selat Malaka, belum dinikmati oleh semua negara di wilayah Selat Malaka, sementara permasalahan yang timbul di Selat Malaka memiliki imbas yang sama dirasakan oleh semua negara. Saat ini Singapura merupakan negara yang paling diuntungkan dengan jalur pelayaran melewati selat Malaka ini. Selat Singapura dan Pelabuhan Singapura merupakan pelabuhan internasional yang terpadat yang memberikan lebih dari 7% dari total PDB Singapura. Pelabuhan Singapura saat ini adalah pelabuhan terbesar kedua di dunia dalam hal kapasitas TEU (*The twenty-foot equivalent unit*) yang mencapai 36.60 juta TEU pada tahun 2018, sebagai pusat transshipment dan proses *bunkering* atau proses pengisian bahan bakar dari tongkang atau penyuplai ke kapal yang terbesar di dunia.

Singapura saat ini adalah pelabuhan terbesar kedua di dunia dalam hal kapasitas TEU, pusat transshipment terbesar, dan pemimpin dunia dalam bunkering, lebih dari 45 juta ton bunker diangkat di Singapura. Singapura terhubung dengan baik ke 600 pelabuhan di lebih dari 120 negara. Setiap tahun, lebih dari 130.000 kapal menelepon di Singapura. Saat ini, ada lebih dari 5.000 perusahaan maritim yang menyumbang sekitar 7% untuk produk domestik bruto Singapura, dan mempekerjakan lebih dari 170.000 personel.⁹

Secara geografis, kedekatan provinsi Kepulauan Riau memiliki potensi untuk terlibat dan menikmati keuntungan dari keramaian lalu lintas di Selat Malaka. Kedekatan dengan wilayah Singapura dan Johor menjadikan hubungan trilateral dalam upaya pembangunan ketiga negara menjadi prioritas. Segitiga pertumbuhan yang melibatkan

⁹ <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports/>

ketiga negara dalam bentuk kerjasama SIJORI-GT pada tahun 1994. Pemikiran yang melandasi dari kerjasama ini adalah untuk mendistribukiskan keunggulan komparatif regional diantara negara-negara yang berada dikawasan, dimana keberadaan modal dan kemampuan industri serta teknologi dari Singapura, dengan tenaga kerja dan lahan yang memadai tersedia di Indonesia dan Malaysia.

Kerjasama ini lebih bersifat asimetris, dimana maksimal lebih banyak mengalir ke Singapura, sementara kepulauan Riau dan Johor masih sebagai penopang bagi pengembangan ekonomi di Singapura. Terlepas dari pro-kontra keuntungan yang didapat masing-masing negara tidak sama, akan tetapi kerjasama ini menunjukkan bahwa sekat perbatasan diantara ketiga wilayah ini sudah menjadi sangat terbuka sehingga dapat dimaksimalkan untuk pendapatan ketiga negara atau wilayah tidak terkecuali dengan Kepulauan Riau.

Kemampuan yang mulai jenuh dari Singapura sebagai negara dengan keterbatasan lahan, harga tenaga kerja yang sangat tinggi serta perputaran ekonomi yang sangat cepat, maka Singapura sebagai pelabuhan peti kemas yang terbesar kedua, setelah sanghaï memerlukan orientasi regional untuk memperthankan peran globalnya, terutama dalam permasalahan industri dan pelabuhan internasionalnya. Hal ini merupakan potensi besar yang dapat ditawarkan oleh Kepulauan Riau yang memiliki lahan dan tenaga kerja murah yang melimpah untuk dapat menjadi bagian dari pusat perekonomian di Singapura.

Saat ini yang paling banyak menikmati dari limpahan pelabuhan internasional singapura adalah Malaysia, dimana pelabuhan Pelabuhan Klang dan Pelabuhan Tanjung Lepas menerima 20 juta TEU pertahun, bila dibandingkan dengan Tanjung Priok yang hanya 6 Juta TEU pertahun, terlihat bahwa pelabuhan di selat Malaka lebih tinggi dibandingkan setelah masuk ke ALKI 1, yang juga alur laut internasional (SLOC). Pembangunan pelabuhan internasional atau pendukung dari pelayaran internasional di selat Malaka dapat memberikan nilai tambah bagi pembangunan di Kepulauan Riau.

Pulau Bintan dan Batam telah menjadi pusat investasi terbesar di kepulauan Riau dari kerjasama ini, terutama dalam industri di Batam yang menyediakan lokasi-lokasi industri dan galangan kapal serta pariwisata pariwisata di Pulau Bintan. Sementara Pulau Sambu dimanfaatkan oleh Pertamina bekerjasama dengan Freepoint Commodities untuk masuk dalam bisnis *bunkering* yang menunjang bagi Pelabuhan Singapura. Keberadaan Provinsi Kepulauan Riau yang berada di jalur pelayaran internasional selat Malaka, serta berdekatan dengan selat Singapura memiliki potensi untuk memberikan peran dalam pelayanan penunjang pelayaran seperti suplai kebutuhan logistic kapal (makan dan air tawar) serta layanan pelabuhan lainnya.

Keberadaan Pulau Bintan dan Pulau Batam merupakan wilayah yang memiliki potensi investasi internasional, hanya masih terdapat permasalahan terkait dengan batas wilayah antara Indonesia dengan beberapa negara tetangga yang belum terselesaikan, seperti Batas Laut Teritorial dengan Singapura dan Malaysia di perairan sebelah Utara Pulau Bintan dan di Selat Malaka bagian Selatan ataupun zona ekonomi eksklusif dengan Vietnam.

Letak strategis Kepulauan Riau terkait dengan alur pelayaran di selat Malaka ini belum sepenuhnya termanfaatkan dengan baik, potensi-potensi ekonomi yang masih

terpusat di Batam dan Bintan tidak banyak mengeksplorasi kemungkinan keuntungan ekonomi dari jalur pelayaran yang padat di selat Malaka yang menjadi kewenangan pemerintah pusat, sementara ancaman efek negatif yang muncul dari kepadatan pelayaran di selat Malaka ini, secara langsung berimbas terhadap masyarakat dan lingkungan di kepulauan Riau, misalnya terkait dengan polusi dan kerusakan lingkungan laut yang diakibatkan kepadatan jalur pelayaran.

Sementara pada sisi lain, nilai strategis jalur pelayaran di selat Malaka, mungkin tidak bertahan lama, mengingat rencana dari kerjasama Thailand dan China untuk membuka Kra Kanal yang membelah Thailand Utara dan Selatan, akan mempersingkat jalur pelayaran dari Samudra Pasifik ke Samudra Hindia. Pembukaan kanal ini, bila terjadi, maka akan menghilangkan atau mengurangi nilai strategis jalur selat Malaka, karena tidak akan dilewati jalur pelayaran lagi. Pembangunan kanal ini akan secara drastis mengurangi waktu transit melintasi rute pengiriman maritim tersibuk di Selat Malaka. Perusahaan-perusahaan Cina sangat tertarik untuk mempercepat proyek ini karena lebih dari 80 persen aliran impor minyak Cina melewati Selat Malaka. Kepentingan China sangat besar untuk mewujudkan kanal ini sebagai bagian dari strategi jalur Sutra Maritim China dalam kerangka *one belt one road* dari kebijakan luar negeri China. Perkembangan-perkembangan ini perlu menjadi pertimbangan dari Pemerintah Daerah Kepulauan Riau dalam mengkaji peran dan kedudukan strategisnya di Selat Malaka pada masa depan.

Positioning Indonesia sebagai poros maritim dunia

Peran Indonesia dalam politik bebas aktif, perkembangan politik global,

3.6.2 Migrasi Internasional dan Kejahatan Transnasional

Selain itu penetapan status pelabuhan bebas dan wilayah perdagangan bebas untuk Pulau Batam, Bintan dan Karimun, juga berpotensi mendorong pertumbuhan ekonomi di kepulauan Riau. Peluang pertumbuhan ekonomi ini menjadi daya Tarik dari imigrasi pendudukan ke kepulauan Riau, atau menjadikan kepulauan Riau sebagai pintu masuk dan keluar dari migrasi penduduk di ketiga negara tersebut. Kedekatan geografis antara Singapura, Malaysia dan Kepulauan Riau memberikan nilai tambah dan meningkatkan mobilitas penduduk diantara ketiga negara tersebut. Jarak yang relatif dekat antara Singapura dengan Batam, yang dapat ditempuh dengan waktu yang singkat, atau pun Singapura-Johor yang dihubungkan dengan sebuah jembatan, semakin memudahkan mobilitas antara penduduk selain juga telah dimudahkan dengan prosedur keimigrasian yang diberlakukan khusus dikawasan.

Kunjungan wisatawan singapura mendominasi kedatangan warga negara asing di Kepulauan Riau, jumlah kunjungan wisatawan asing ke Provinsi Kepulauan Riau pada periode Januari hingga Mei 2019 mencapai 1.137.976 orang. Angka itu naik 15,67 persen jika dibandingkan dengan periode yang sama pada tahun 2018. (BPS, 2019). Berdasarkan data keimigrasian pada tahun 2017 dominasi warga negara asing yang masuk ke kepulauan Riau selain dari singapura, juga dari Malaysia dan China. Tingginya kedatangan WNA ini berpotensi juga disertai beberapa pelanggaran yang umum dilakukan antara lain: Melebihi batas waktu tinggal, penyalahgunaan izin tinggal serta kejahatan narkoba.

Sebaliknya dari Indonesia ke negara-negara tetangga seperti Singapura dan Malaysia, selain untuk berwisata, kepulauan Riau juga menjadi pintu keluar yang sering dipergunakan oleh para TKI yang akan bekerja di Singapura atau Malaysia. Keberangkatan TKI Ilegal umumnya dilakukan terutama melalui pelabuhan-pelabuhan tidak resmi yang banyak terdapat di Kepulauan Riau. Mereka berangkat secara legal untuk melakukan kunjungan keluarga/wisata/ziarah dan lain-lain, setelah sampai di luar negeri mereka bekerja secara non procedural (hal ini banyak dilakukan baik secara terorganisir ataupun tidak) selain itu juga banyak yang memanfaatkan keberadaan pelabuhan-pelabuhan “tikus” untuk keberangkatan yang tidak resmi, artinya sejak keberangkatannya mereka sudah melakukan pelanggaran secara administrasi dan tidak legal.

Kedekatan dan kemudahan akses serta daya Tarik wisata bagi masyarakat Singapura dan Malaysia menjadikan kepulauan Riau sebagai wilayah dengan potensi pariwisata yang menunjang perekonomian daerah dan nasional. Akan tetapi dibalik hal tersebut muncul pula beberapa hal yang menjadi perhatian terkait dengan tingginya tingkat kejahatan perdagangan manusia, baik untuk ke luar negeri maupun yang terjadi di wilayah Kepulauan Riau. Tingginya tingkat permasalahan yang terkait dengan perdagangan manusia dan tenaga kerja Indonesia yang bermasalah di luar negeri, kepulauan Riau sering menjadi pintu masuk tindakan deportasi yang dilakukan oleh Singapura, Malaysia dan Vietnam terhadap para tenaga kerja Indonesia yang bermasalah ataupun korban perdagangan manusia.

Laporan tahun kedutaan besar Amerika Serikat terkait dengan perdagangan manusia yang terjadi di Indonesia, menunjukkan bahwa kepulauan Riau menjadi salah satu Provinsi yang rawan terjadinya praktek perdagangan manusia, diantaranya terkait dengan penangkapan ikan, pemrosesan ikan, dan konstruksi; pada perkebunan, termasuk perkebunan kelapa sawit, pertambangan dan manufaktur. Pelaku perdagangan manusia mengeksploitasi perempuan dewasa dan anak-anak dalam perbudakan rumah tangga. Pelaku perdagangan seks sering menggunakan utang atau menawarkan pekerjaan di restoran, pabrik, atau asisten rumah tangga, untuk memaksa dan menipu perempuan dewasa dan gadis remaja, serta mengeksploitasi mereka dalam seks komersial di seluruh Indonesia terutama di Batam dan Jakarta¹⁰. RPTC di Kepulauan Riau hanya melayani warga negara Indonesia yang mengalami masalah di Malaysia dan Singapura, dan pada tahun 2018, rumah perlindungan tersebut menangani dan memulangkan 2.755 warga Indonesia, hal ini cukup besar dibandingkan dengan RPTC di Jakarta yang menangani 490 warga negara Indonesia korban TPPO pada tahun yang sama.

Kejahatan perdagangan manusia juga banyak terjadi di perairan Indonesia, sebagai pekerja-pekerja dikapal-kapal penangkapan ikan berbendera Taiwan, Thailand, Malaysia, dan Filipina yang beroperasi di perairan Indonesia, ataupun di perairan wilayah negara lain seperti Thailand, Srilanka, dan India. Mereka umumnya mengalami kerja paksa, gaji yang tidak dibayarkan, bahkan berujung pada penyiksaan ataupun kematian. Kejahatan perikanan berkembang menjadi kejahatan transnasional yang sangat serius dan terorganisir. Banyak pihak yang melakukan kejahatan pencurian ikan terlibat dalam aktivitas kejahatan transnasional terorganisir lain, seperti pencucian uang,

¹⁰ <https://id.usembassy.gov/id/our-relationship-id/official-reports-id/laporan-tahunan-perdagangan-orang-2019/>

suap, penyelundupan narkoba, penyelundupan senjata, perdagangan orang, kerja paksa, kejahatan perpajakan, penyelundupan barang, dan sebagainya¹¹.

Permasalahan lain yang dihadapi oleh Kepulauan Riau terkait dengan migrasi penduduk, adalah keberadaan para pengungsi dan pencari suaka yang cenderung mengalami peningkatan. Letak kepulauan Riau yang berdekatan dengan jalur pelayaran internasional, memiliki aksesibilitas yang lebih terbuka, sehingga memudahkan mereka untuk masuk melalui jalur laut. Umumnya para pencari suaka ini menggunakan Indonesia sebagai transit untuk menunggu negara ketiga yang dapat menampung mereka. Keberadaan mereka di kepulauan Riau merupakan tanggung jawab dari IOM (*International Organization for Migration*). Keberadaan mereka di kepulauan Riau umumnya ditempatkan di Hotel-hotel yang telah ditentukan baik di Batam dan Tanjung Pinang. Di Tanjung Pinang diantaranya di tampung di Hotel Badra sebanyak 455 orang. Pada rentang pukul 06.00 – 18.00 para imigran tersebut diperkenankan keluar dari *Community House* dan berinteraksi dengan masyarakat. Hal ini sering menimbulkan permasalahan sosial dimasyarakat seperti kasus Asusila. Hal ini menjadi perhatian masyarakat, dan menimbulkan keresahan. Pihak Imigrasi tidak dapat menahan para pengungsi dan pencari suaka didalam Rudenim, karena dianggap menyalahi konvensi internasional, karena mereka bukan pelaku kejahatan yang bisa ditahan di Rumah Ditensi Imigrasi (Rudenim).

Rumah Ditensi Imigrasi di Tanjung Pinang sendiri, berisi para pelanggar keimigrasian, yang di dominasi oleh pelaku kejahatan *illegal fishing* di sekitaran Kepulauan Riau, seperti Tarempa dan Ranai. Mereka merupakan para awak kapal asing yang melakukan pencurian ikan di wilayah kepulauan riau dan sekitarnya.

Potensi pariwisata dan maritim di kepulauan Riau memiliki peran yang sangat penting dalam pembangunan perekonomian, hal ini memerlukan upaya yang intensif dari semua kementerian dan Lembaga untuk meminimalisir permasalahan yang mungkin terjadi dengan tingginya lintas batas manusia melalui Kepulauan Riau.

3.6.3 Pulau-Pulau Kecil dan Terluar dalam Keamanan Maritim Nasional

Provinsi Kepulauan Riau didominasi oleh lautan dibandingkan daratan, dengan karakteristik beberapa pulau kecil yang tersebar dalam gugusan pulau-pulau yang mencapai 2.408 pulau. Jumlah pulau yang telah berpenghuni sejumlah 385 pulau, 19 pulau merupakan pulau terdepan yang berbatasan langsung dengan negara lain¹². Keberadaan pulau-pulau kecil dan terluar ini memiliki potensi ekonomi dan pertahanan bagi Indonesia, dengan sumberdaya alam yang berlimpah terutama sumberdaya maritime. Pada sisi yang lain keberadaan pulau-pulau kecil dan terluar ini berpotensi menjadi lokasi terjadinya aktifitas-aktifitas ilegal, seperti penyelundupan, menjadi persinggahan atau persembunyian perompak, serta kegiatan ilegal lainnya.

Sebelum tahun 2014/2015 kegiatan pembajakan di Asia Tenggara terutama Selat Malaka telah diakui sebagai ancaman serius bagi keamanan regional. Untuk mengatasi hal tersebut, negara-negara litoral seperti Indonesia, Malaysia dan Singapura, serta beberapa organisasi internasional Biro Maritim Internasional (IMB), telah berhasil

¹¹ Santosa, Mas Achmad, 2019, Combating Transnational organized Crime In Fisheries, Workshop International on IUU Fishing and Organized Crimes in the Fishing Industry, Jakarta

¹² <https://barenlitbangkepri.com/potensi-kepri/>

menunjukkan pembajakan sebagai ancaman terhadap keselamatan navigasi, perdagangan maritim, keamanan energi, dan sumber potensial terorisme yang perlu diselesaikan secara bersama-sama, bukan saja negara litoral tetapi juga negara-negara pengguna alur pelayaran. Hal ini melahirkan kerja sama militer antar negara-negara dikawasan untuk berpatroli di Selat Malaka, yang berhasil menurunkan jumlah serangan pembajakan secara substansial pada tahun 2016, 2017 dan 2018 tercatat tidak terjadi adanya pembajakan karena peningkatan dan agresif patroli oleh otoritas negara litoral.

Keberadaan pulau-pulau terluar ini juga memiliki arti penting dalam keamanan Indonesia, terutama kepulauan Riau yang berbatasan dengan wilayah konflik di Laut China Selatan yang melibatkan berbagai negara diantaranya, china, Vietnam, Thailand, Filipina dan Malaysia. Selain itu kedudukan Natuna yang berbatasan langsung dengan wilayah klaim dari Sembilan garis putus (*nine dash lines*) pelayaran tradisional China di laut china selatan dan perbatasan laut dengan Vietnam dan Malaysia menjadi wilayah yang berpotensi menyebabkan konflik antar negara. Arti penting kedudukan kepulauan Riau bagi Indonesia adalah sebagai batas terluar dari wilayah kedaulatan negara yang perlu di jaga dari kemungkinan klaim negara lain, serta aktifitas ilegal lainnya.

Sengketa wilayah dengan China dan Vietnam, berimplikasi pada pergesekan kekuatan di WPP NRI 711 yang meliputi Selat Karimata, Laut Natuna dan Laut China Selatan. Di wilayah yang meliputi sebagian Wilayah Provinsi Kepulauan Riau ini banyak terjadi pelanggaran wilayah laut yang dilakukan oleh angkatan laut China atau Vietnam yang mengawal kapal-kapal pencari ikan negara mereka. Hal ini tidak terlepas dari klaim sepihak ataupun sengketa wilayah yang belum terselesaikan terutama untuk batas laut dengan Vietnam.

Upaya untuk menjaga wilayah-wilayah terluar ini pemerintah menjadikan keberadaan pulau-pulau terluar dan wilayah perbatasan lainnya sebagai lokasi prioritas yang mendapat perhatian dalam pembangunan wilayah dalam kerangka kesejahteraan maupun keamanan. Pemerintah sendiri mengalokasi peningkatan anggaran pertahanan untuk penguatan Alutsista pertahanan negara, serta pengembangan startegi pertahanan di pulau-pulau terluar Indonesia diantaranya dengan membangun pangkalan baru TNI yang disebut sebagai Satuan Terintegrasi di Natuna, sebagai proyek rintisan untuk pengembangan operasional pertahanan terpadu ketiga satuan TNI.

Pembangunan pangkalan terintegrasi dilakukan di Natuna, seperti pembangunan dan penambahan fasilitas pangkalan udara yang mampu dipergunakan untuk Sukhoi Su-27, batalion untuk memperkuat pangkalan angkatan laut yang sudah ada di Natuna, akan menambah jumlah personel AD hingga 2.000, serta fasilitas penunjang lainnya seperti rumah Sakit, asrama dan rumah dinas bagi personel militer yang ada. Keberadaan Natuna sebagai salah satu pangkalan satuan terintegrasi, tentunya akan memberikan nilai tambah bagi upaya pembangunan di Kabupaten Natuna khususnya dan Provinsi Kepulauan Riau Pada umumnya. Penambahan personel militer akan turut mengembangkan perputaran ekonomi terutama kebutuhan bahan pokok bagi masyarakat. Peningkatan fasilitas pertahanan seperti pangkalan udara dan pangkalan angkatan laut dapat menjadi fasilitas pendukung bagi koneksitas antar pulau terutama dari dan ke Natuna, serta pulau-pulau terluar lainnya. Keberadaan satuan terintegrasi di Natuna ini dengan sendirinya akan meningkatkan keamanan maritim bagi kepulauan Riau dan Indonesia secara umum.

Pada sisi lain, upaya pemerintah dalam menjaga keutuhan wilayah di pulau-pulau terluar adalah dengan memajukan wilayah-wilayah tersebut secara ekonomi. Kekalahan Indonesia dalam sengketa wilayah di Sipadan-Ligitan menjadi pelajaran penting untuk mengutamakan pembangunan di pulau-pulau terluar Indonesia. Wilayah-wilayah perbatasan yang menjadi konsentrasi pengembangan untuk mempercepat pertumbuhan di Lokasi-lokasi prioritas. Hampir seluruh wilayah kepulauan Riau merupakan wilayah konsentrasi pengembangan dengan kurang lebih 40 lokasi Prioritas, dengan beberapa pulau-pulau kecil terluarnya menjadi lokasi prioritas dalam pembangunan wilayah perbatasan. Bagian dari program pemerintah adalah dengan memberikan perlakuan khusus ke wilayah perbatasan yang berbeda dengan wilayah lain. Pemerintah pusat telah memberikan ruang khusus dengan adanya Prioritas Nasional Daerah Perbatasan sebagai forum untuk membahas usulan pembangunan kawasan perbatasan, hal inilah yang seharusnya perlu dimanfaatkan oleh wilayah untuk mengedepankan pembangunan wilayah didasarkan kebutuhan khas daerah perbatasan.

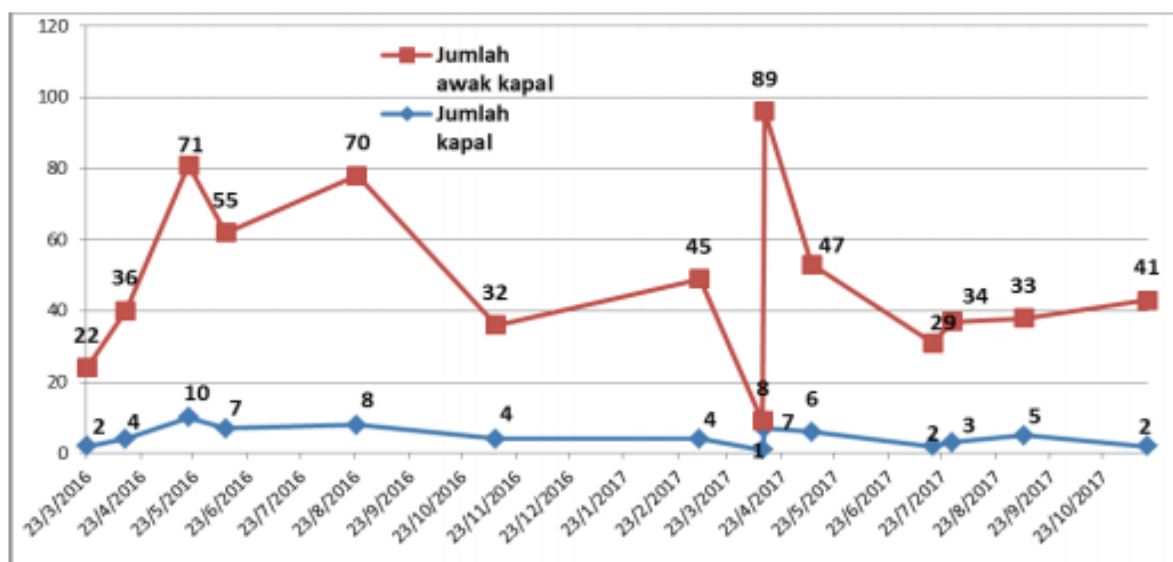
Kabupaten Natuna merupakan salah satu wilayah perbatasan yang menjadi lokasi prioritas pengembangan diantaranya di Selat Lampa dan PLB di Serasan sebagai salah satu lokasi Pembangunan SKPT berbasis pulau-pulau kecil dan/atau kawasan perbatasan mengintegrasikan kegiatan di hulu dan hilir serta kelembagaan dalam suatu proses pembangunan kelautan dan perikanan mendorong kegiatan ekspor secara langsung (*gateway ekspor*). Pembangunan kawasan perbatasan terutama pulau-pulau terluar, perlu mengintegrasikan pertimbangan ekonomi dan keamanan secara bersamaan seperti yang dilakukan dalam pembangunan di Kabupaten Natuna yang telah dilaksanakan sejak tahun 2015, yaitu (i) pembangunan sentra perikanan tangkap dan pengolahan terpadu di Selat Lampa; (ii) pembangunan sentra perikanan budidaya kerapu dan rumput laut di Pulau Sedana dan Pulau Tiga; (iii) penguatan pengawasan sumber daya kelautan dan perikanan di Lanal Ranai. Perlunya mensinergikan pembangunan ekonomi dan keamanan di wilayah perbatasan Kepulauan Riau, dikarenakan adanya kebutuhan dan kondisi khusus yang dihadapi oleh daerah perbatasan di Provinsi Kepulauan Riau.

3.6.4 IUU Fishing dan Fisheries Crime

Provinsi Kepulauan Riau merupakan kawasan perbatasan yang mayoritas terdiri dari lautan, hal ini cukup berbeda dengan provinsi perbatasan lainnya yang masih didominasi dengan daratan. Kondisi geografis provinsi kepulauan ini yang dominan lautan ini menyebabkan permasalahan ancaman yang dihadapi juga berbeda dengan provinsi lainnya yang mayoritas daratan. Kepulauan Riau dihadapkan dengan permasalahan yang terkait dengan *illegal, Undocumented and Unreported Fishing* ataupun kejahatan lainnya yang terkait dengan perikanan seperti, kerusakan lingkungan yang disebabkan oleh cara dan alat penangkapan yang tidak sesuai, ataupun kejahatan-kejahatan lain yang menggunakan perairan/lautan seperti penyelundupan.

Kapal-kapal ikan asing (KIA) banyak beroperasi di wilayah pengelolaan perikanan yang masuk kedalam wilayah provinsi Kepulauan Riau (WPPNRI 711). Kapal-kapal Eks Asing umumnya memiliki kapasitas yang besar (200-600 GT) dan alat tangkap yang mengeksploitasi sumberdaya kelautan dan perikanan Indonesia. Terdapat kurang lebih 60 kapal eks Asing di Kepulauan Riau yang melakukan pelanggaran diwilayah perairan kepulauan Riau diantaranya berupa: Posisi tidak diketahui, *Double flagging*, VMS dimatikan, Badan Hukum Fiktif, serta penggunaan alat tangkap ilegal.

Wilayah perairan laut ZEE kepulauan Riau berbatasan langsung dengan Laut Cina Selatan yang berbatasan dengan sejumlah negara, sehingga memudahkan praktek IUUF dengan *transshipment* dari kapal ikan Indonesia di tengah laut. Laut Natuna merupakan salah satu dari lima wilayah laut paling rawan dengan aksi pencurian ikan, tercatat, Natuna merupakan daerah paling banyak yang dimasuki pencuri ikan, dalam waktu seminggu bisa 3 hingga 5 kapal ditangkap, Mayoritas kapal tersebut berasal China, Vietnam, dan Thailand¹³. Hal ini tidak lepas dikarenakan Kepulauan Riau merupakan salah satu wilayah jalur pelayaran Kapal Ikan Asing china dan Taiwan (Laut Natuna – Selat Singapura (transit) – Selat Malaka – Samudra Hindia). Sementara dikalangan masyarakat di wilayah perbatasan perdagangan tradisional yang melintasi batas negara, secara turun temurun telah dilakukan oleh para nelayan terutama di pulau-pulau terluar seperti Serasan, yang secara langsung menjual ke Malaysia atau Kalimantan barat, sehingga tidak terdokumentasi (*Unreported*).



Gambar 3.24 Praktek Ilegal Fishing Tahun 2016-2017 di perairan ZEEI - Laut Cina Selatan¹⁴

Tingginya *illegal fishing* yang dilakukan oleh kapal ikan asing di perairan Indonesia mendorong Kementerian Kelautan dan Perikanan mengeluarkan peraturan yang mengenai larangan *transshipment* (alih muatan) di laut dan penghentian sementara (moratorium) usaha perikanan tangkap yang tertuang dalam PERMEN KP No. 56 dan PERMEN KP No.57. Upaya pemerintah yang melarang beroperasinya kapal-kapal eks Asing, pada satu sisi dapat menurunkan kerusakan lingkungan dan *overfishing*, akan tetapi pada sisi lain, menyebabkan terjadinya PHK terhadap para pekerja di kapal-kapal tersebut yang banyak berasal dari para nelayan kecil Indonesia (dan Provinsi Kepulauan Riau).

¹³ <http://satgas115.id/wilayah-perbatasan-jadi-daerah-operasional-satgas-illegal-fishing/>

¹⁴ (Ismail, Kusasi, & Fitriana, 2018)

Berbagai upaya dilakukan pemerintah untuk meningkatkan pengawasan di wilayah perairan Indonesia, serta pembentukan satuan tugas 115 yang bertugas mengembangkan dan melaksanakan operasi penegakan hukum dalam upaya pemberantasan penangkapan ikan secara ilegal. Satgas ini mengIntegrasikan 5 (lima) instansi penegak hukum yang diharapkan mampu memaksimalkan kemampuan mendeteksi dan merespon pelanggaran dengan lebih cepat.

Selain mengoptimalkan peran satuan tugas dan Lembaga keamanan maritim yang ada seperti Bakamla dan KPLP yang menangani permasalahan keselamatan pelayaran. Pemerintah Indonesia juga berupaya menyelesaikan permasalahan IUUF ini melalui jalur kerjasama bilateral dan multilateral. Berbagai aturan internasional tentang upaya pencegahan IUUF yang selama ini ada, tidak memberikan efek yang cukup untuk mengurangi praktek IUUF di dunia. Hal ini antara lain yang mendorong pemerintahan Indonesia berupaya untuk menjadikan isu IUUF di tingkat internasional, sebagai sebuah kejahatan transnasional yang terorganisir.

Upaya Indonesia meyakinkan dunia internasional untuk menjadikan IUUF sebagai kejahatan transnasional terorganisir akan mendorong implikasi hukum yang lebih luas, dimana para pemilik kapal pelaku IUUF bisa dimintai pertanggungjawaban, bukan hanya sekedar penyitaan dan penenggelaman kapal saja. Hal ini membutuhkan komitmen dari negara-negara lain, terutama mereka yang bergantung kepada hasil perikanan untuk perekonomiannya.

3.6 Tata Ruang

Dalam konteks pembangunan nasional, grand strategy Provinsi Kepulauan Riau tidak dapat dilepaskan dari sasaran pembangunan nasional sebagaimana terdapat pada RPJMN 2015-2019 khususnya pada bagian maritime dan kelautan, dimana di dalamnya, konsep dari grand strategy Provinsi Kepulauan Riau sudah selayaknya berkesesuaian dengan upaya pengejawantahan dari sasaran pembangunan sektor unggulan di luar sasaran unggulan makro, sasaran pembangunan manusia dan masyarakat, sasaran pembangunan dimensi pemerataan, sasaran pembangunan kewilayahan dan antarwilayah, serta sasaran pembangunan politik, hukum, pertahanan dan keamanan. Dalam hal ini, sasaran pembangunan sektor unggulan nasional itu sendiri meliputi: kedaulatan pangan, kedaulatan energi, maritime dan kelautan, pariwisata dan industri manufaktur, serta ketahanan air, infrastruktur dasar dan konektivitas. Dengan demikian, seiring dengan sasaran pembangunan sektor unggulan tersebut, maka pengembangan maritime dan kelautan di Provinsi Kepulauan Riau harus secara sistemik berhubungan dengan sasaran pembangunan sektor unggulan nasional lainnya yang meliputi kedaulatan pangan, kedaulatan energi, pariwisata dan industri manufaktur, serta ketahanan air, infrastruktur dasar dan konektivitas. Sasaran pembangunan sektor unggulan di bidang maritime dan kelautan itu sendiri meliputi beberapa cakupan berikut ini:

1. Memperkuat jatidiri sebagai negara maritime, yang meliputi:
 - a. Penyelesaian pencatatan atau deposit pulau-pulau kecil ke Perserikatan Bangsa-Bangsa.
 - b. Penyelesaian batas maritime antar negara.
2. Pemberantasan tindakan perikanan liar, khususnya terkait dengan meningkatnya ketaatan pelaku perikanan.
3. Membangun konektivitas nasional.
 - a. Pembangunan pelabuhan dan menunjang tol laut.
 - b. Pengembangan pelabuhan penyeberangan.
 - c. Pembangunan kapal perintis.
4. Pengembangan ekonomi maritime dan kelautan.
 - a. Produksi hasil perikanan (juta ton).
 - b. Pengembangan pelabuhan perikanan.
 - c. Peningkatan luas layanan konservasi laut.

Masih berkaitan dengan sasaran pembangunan nasional, penanganan akan pulau-pulau dan kepulauan pun tidak hanya semata berkaitan dengan cakupan kemaritiman dan perikanan dari sektor unggulan pembangunan nasional, tetapi terdapat pula pada sasaran pembangunan kewilayahan dan antarwilayah, terutama meliputi:

1. Peran wilayah dalam pembentukan pendapatan domestik bruto nasional. Bahwa masing-masing wilayah pulau, termasuk di dalamnya Sumatera (dimana Provinsi Kepulauan Riau terdapat), bersama-sama dengan enam wilayah pulau lainnya (Jawa, Bali-Nusatenggara, Kalimantan, Sulawesi, Maluku-Papua) harus dapat memberikan kontribusi terhadap pembentukan pendapatan domestik bruto nasional sesuai dengan peran wilayahnya masing-masing.
2. Pembangunan perdesaan. Pengembangan grand strategy Provinsi Kepulauan Riau harus mampu pula memberikan kontribusi atas penurunan desa tertinggal dan

peningkatan peran desa-desanya itu sendiri, baik desa-desa yang terdapat di wilayah daratan, maupun di pesisir dan pulau-pulau kecil.

3. Pengembangan kawasan perbatasan. Tidak dapat dipungkiri bahwa Provinsi Kepulauan Riau perlu selaras dengan program pengembangan pusat ekonomi perbatasan (pusat kegiatan strategis nasional/PKSN) nasional, dimana secara nasional terdapat 187 lokasi. Selain itu penting pula untuk meningkatkan keamanan dan kesejahteraan masyarakat perbatasan (termasuk pula di dalam hal ini untuk tidak mengesampingkan isu wilayah berupa ketimpangan dari pulau-pulau kecil yang berada di Kepulauan Riau, dimana secara nasional terdapat 92 pulau kecil terluar/terdepan).
4. Pembangunan daerah tertinggal. Senada dengan pengembangan kawasan perbatasan, pembangunan daerah tertinggal ini, setidaknya memperhatikan lima hal, yaitu: penurunan kuantitas jumlah daerah tertinggal, mengentaskan kemiskinan pada tataran kabupaten (secara nasional dari 70 ke 80), meningkatkan rata-rata pertumbuhan ekonomi di daerah tertinggal (dari 7,1% ke 7,24%), mengurangi persentase penduduk miskin di daerah tertinggal (dari 16,64% ke 14,00%), serta meningkatkan indeks pembangunan manusia (IPM) di daerah tertinggal dari 68,46% ke 69,59%.
5. Pembangunan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi di luar Jawa. Pembangunan di Provinsi Kepulauan Riau sangat penting untuk menunjang pengembangan kawasan ekonomi khusus di luar Jawa dimana secara nasional akan ditingkatkan dari 7 menjadi dua kali lipatnya (14), demikian pula dengan target pengembangan 14 kawasan industri, serta implementasi empat kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas (KPBPB).
6. Pembangunan kawasan perkotaan. Terdapat empat fokus pengembangan kawasan perkotaan yang perlu mendapatkan perhatian bagi pembangunan dan pengembangan grand strategy di Provinsi Kepulauan Riau, yaitu bahwa pengembangan kawasan di Provinsi Kepri perlu menunjang pembangunan metropolitan di luar Jawa sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dan Pusat investasi (dimana secara nasional akan dikembangkan menjadi 7 lokasi), turut mendorong kota otonomi berukuran sedang di luar Jawa sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) ataupun Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) dan penyangga urbanisasi di luar Jawa (dimana secara nasional terdapat 20 lokasi yang perlu dioptimalkan perannya), penguatan pusat pertumbuhan sebagai Pusat Kegiatan Lokal (PKL) atau Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) terutama secara nasional terdapat di 39 pusat pertumbuhan yang ditargetkan untuk diperkuat, serta turut mendorong pembangunan kota baru publik yang secara nasional akan dikembangkan di 10 lokasi. Berdasarkan uraian fokus pembangunan kawasan perkotaan, Provinsi Kepulauan Riau dapat berperan aktif untuk menjadi pelaku utama ataupun sebagai perantara dalam menunjang prioritas nasional pembangunan kawasan perkotaan tersebut mengingat lokasi Provinsi Kepulauan Riau yang berbatasan dengan Singapura yang sangat strategis.

Perhatian akan sisi tata ruang bagi grand strategy Provinsi Kepulauan Riau tidak dapat dilepaskan dari sasaran-sasaran pembangunan nasional lainnya yang menyangkut pula sisi lain dari grand strategy Provinsi Kepulauan Riau, diantaranya ialah seperti yang telah disinggung pada perhatian akan pembangunan kawasan perkotaan di atas maka sisi tata ruang dalam konteks kemaritiman pun dapat dilihat sebagai suatu upaya pelaksanaan sasaran politik luar negeri bebas aktif, kemaritiman di Provinsi Kepulauan Riau merupakan upaya mempercepat pengelolaan dan penataan perbatasan Indonesia

dengan negara tetangga untuk meningkatkan integritas wilayah NKRI, kedaulatan maritime dan keamanan/kesejahteraan pulau-pulau terdepan, serta mengamankan sumber daya alam dan zone ekonomi eksklusif.

Masih berkaitan dengan pembangunan tata ruang wilayah dan perkotaan di Provinsi Kepulauan Riau, interpretasi yang dapat diambil dari RPJMN 2015-2019 buku II ialah bahwa pembangunan tata ruang wilayah dan perkotaan di Provinsi Kepulauan Riau sudah selayaknya memiliki tema pembangunan yang berkaitan erat dengan prioritas penanganan kesehatan dan gizi masyarakat, terutama dalam hal percepatan perbaikan status gizi masyarakat, hal ini mengingat bahwa terdapat indikator kesehatan Provinsi Kepulauan Riau pada tataran nasional yang harus segera ditangani dan diselesaikan. Fakta menunjukkan bahwa variasi stunting antar provinsi menunjukkan status yang paling rendah di Kepulauan Riau (26,3%) dan paling tinggi di Nusa Tenggara Timur (51,7%). Sementara itu, variable terkait lainnya ialah bahwa Provinsi Kepulauan Riau bersama-sama dengan Maluku dan Gorontalo masih memiliki ketersediaan obat dan vaksin di bawah 80% (masih harus ditingkatkan dibandingkan dengan Kalimantan Barat, Jawa Timur dan Yogyakarta yang sudah mencapai 100%). Melalui tema wilayah dan kota sehat, maka diharapkan dapat menjadi pengungkit daya saing dan kesejahteraan bagi Provinsi Kepulauan Riau dibandingkan dengan provinsi-provinsi lainnya secara nasional.

Secara nasional, perhatian tata ruang dalam konteks sumberdaya hayati telah dinyatakan secara lebih jelas (lihat gambar di bawah). Ternyata bukan hanya eksplorasi di wilayah laut saja yang menjadi perhatian bagi Provinsi Kepulauan Riau, dinyatakan bahwa di samping Pulau Enggano, eksplorasi akan dilaksanakan di beberapa wilayah seperti di Sulawesi Barat, Taman Nasional Lorentz di Papua, pulau-pulau terluar di Kepulauan Riau dan Maluku Tenggara, dan kawasan Lesser Sunda (Bali, NTB, NTT).

Inovasi penataan kawasan pun lekat dengan pengembangan Provinsi Kepulauan Riau, dimana disebutkan bahwa dimotori oleh Kementerian Perindustrian akan membangun sejumlah science park dan techno park di beberapa provinsi, termasuk di Kota Batam (Provinsi Kepulauan Riau). Selain itu, Kementerian Kelautan dan Perikanan akan membangun sejumlah science park dan techno park di beberapa provinsi/kabupaten/kota, termasuk diantaranya ialah di Kabupaten Bintan (Provinsi Kepulauan Riau). Inovasi pembangunan lainnya yang layak untuk dipikirkan secara sinergis dengan penataan ruang wilayah dan kota di Provinsi Kepulauan Riau ialah konsekuensi dari adanya strategi nasional dalam memperkuat diplomasi maritime untuk mempercepat penyelesaian perbatasan Indonesia dengan 10 negara tetangga, menjamin integritas wilayah NKRI, kedaulatan maritime dan keamanan/kesejahteraan pulau-pulau terdepan, dan mengamankan sumberdaya alam dan zone ekonomi eksklusif. Di dalamnya terdapat posisi penting Provinsi Kepulauan Riau dalam hal menegosiasikan pengembalian pengelolaan *flight information region* (FIR). Hal ini dapat diinterpretasikan bahwa grand strategy perlu pula untuk mendorong pengembangan sumberdaya manusia dalam hal ilmu pengetahuan dan teknologi menuju penguasaan teknologi informasi dan komunikasi sebagai atribut dalam pengembangan wilayah dan kota secara berkelanjutan dan berdaya saing. Konsekuensi perumusan penataan ruang dalam grand strategy pun perlu ditambahkan pula dengan implementasi dari wajib belajar 12 tahun dnegan memperluas dan meningkatkan pemerataan Pendidikan menengah yang berkualitas untuk mempercepat ketersediaan sumberdaya manusia

terdidik untuk memenuhi kebutuhan pasar kerja. Dalam hal ini RPJMN 2015-2019 Buku II menjelaskan bahwa bagian dari pengembangan kemaritiman nasional ialah melalui peningkatan ketersediaan SMA/SMK/MA di kecamatan-kecamatan yang belum memiliki satuan Pendidikan menengah, melalui pembangunan USB (unit sekolah baru) dan penambahan RKB (renovasi kelas baru), dan terutama pembangunan SMP/MTs-SMA/MA satu atap, serta ketersediaan SMK yang mendukung pembangunan berbagai bidang, termasuk diantaranya kemaritiman selain pertanian, pariwisata, industri manufaktur dan ekonomi kreatif. Tidak hanya Pendidikan dasar dan menengah yang perlu mendapatkan perhatian dalam pengembangan prasarana sarana dan utilitas

Kebijakan tersebut dilaksanakan seiring dengan termasuknya Kepulauan Riau sebagai salah satu dari 18 provinsi di Indonesia yang masuk ke dalam daftar lokasi pengembangan kawasan strategis bidang ekonomi yang sudah terbentuk. Di dalam RPJMN tersebut disebutkan bahwa untuk Provinsi Kepulauan Riau fokus kepada kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas Batam, Bintan, dan Karimun.



Gambar 3.25 Konservasi dan Pemuliaan Sumberdaya Hayati

Sumber: RPJMN 2015-2019 buku II.

Dalam konteks pulau-pulau besar sebagaimana arahan kebijakan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019, Provinsi Kepulauan Riau termasuk ke dalam wilayah Sumatera dengan beberapa potensi dan keunggulan wilayah sebagai berikut:

1. Pulau Sumatera sebagai lumbung pangan nasional. produksi padi tahun 2013: 16,74 juta ton (23,49 persen produksi nasional), jagung 3.985.308 ton (21,53 persen produksi nasional), kopi 492.670 ton (71,28 persen produksi nasional), teh 22.550 ton (15,72 persen produksi nasional), ikan 1.728.565 ton (29,65 persen produksi nasional) dengan produksi ikan patin di Sumsel 220.577 ton, sawit 17.933.720 ton (68,93 persen produksi nasional) dengan 70 persen lahan kelapa

- sawit Indonesia berada di Sumatera sehingga di Indonesia merupakan produsen kelapa sawit terbesar di dunia dengan memproduksi 43 persen CPO.
2. Pulau Sumatera sebagai pusat perkebunan kelapa sawit. Sebesar 70 persen lahan penghasil kelapa sawit nasional berada di Wilayah Sumatera, dengan produksi kelapa sawit di tahun 2013 mencapai 18.895.449 ton per tahun atau 68,10 persen dari jumlah produksi kelapa sawit di Indonesia. Sementara itu, Wilayah Sumatera juga menjadi produsen karet di Indonesia dengan kontribusi sebesar 65 persen dari produksi karet nasional serta memiliki 14 persen luasan lahan perkebunan karet nasional. Dalam perkembangannya, karet yang diproduksi kemudian menjadi konsumsi bagi 15 persen industri hilir nasional
 3. Pulau Sumatera sebagai pusat pertambangan dan penggalian yaitu batu bara, gas bumi dan minyak bumi, serta bijih timah, bauksit (bijih aluminium), serta kaolin. Perkembangan produksi batu bara nasional tahun 2004-2011 meningkat dengan produksi batubara hingga akhir tahun 2011 mencapai 290 juta ton. Total sumber daya batubara nasional tahun 2011 adalah sebanyak 105.187,44 juta ton, yang sebagian besar terdapat di Wilayah Sumatera sebanyak 52.483,2 juta ton atau sebesar 49,89 persen dari total cadangan batubara nasional. Sementara itu, kandungan timah Indonesia merupakan salah satu yang terbesar di dunia. Indonesia memasok sekitar 30 persen dari kebutuhan timah dunia dengan 27 persen di antaranya berasal dari Provinsi Bangka Belitung. Komoditas timah terdapat di Sungai Liat (Pulau Bangka), Manggara (Pulau Belitung), Dabo (Pulau Singkep), Provinsi Kepulauan Riau, dan Bangkinan (Provinsi Riau). Sementara itu, penambangan bauksit atau bijih aluminium di Wilayah Sumatera terdapat di Kepulauan Riau, dan Provinsi Bangka Belitung. Potensi kaolin di Wilayah Sumatera juga cukup besar untuk dikembangkan dengan potensi 34,9 persen dari cadangan nasional. Indonesia merupakan penghasil kaolin terbesar ke-5 di dunia. Kandungan kaolin yang cukup besar di Wilayah Sumatera terdapat di Provinsi Bengkulu sebesar 162,5 miliar ton dan Sumatera Utara sebesar 91,8 miliar ton.
 4. Pulau Sumatera sebagai pusat pengembangan klaster industri pengolahan timah dan aluminium. Hal ini sangat bermanfaat dalam mendukung industri manufaktur yang memproduksi barang kompleks seperti elektronik, peralatan listrik, kendaraan bermotor, mesin dan komponennya. Sementara itu, industri kaolin dapat dikembangkan lebih lanjut sebagai bahan baku dalam produksi barang kompleks pada industri otomotif, industri elektronik, dan industri peralatan laboratorium.
 5. Pulau Sumatera sebagai sentra produksi dan pengolahan hasil bumi. Sektor industri pengolahan juga memberikan kontribusi yang cukup besar pada perekonomian Wilayah Sumatera tahun 2012 sebesar 19,48 persen. Persebaran industri pengolahan yang berbasis komoditas unggulan di Wilayah Sumatera diantaranya: industri kelapa sawit, industri karet dan barang dari karet di Provinsi Sumatera Utara, Provinsi Sumatera Selatan dan Provinsi Bengkulu; Industri pulp dan kertas di Provinsi Riau; Industri dasar besi dan baja dan industri logam dasar bukan besi di Provinsi Sumatera Utara dan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung; Industri Pangan, Kopi, Kakao di Provinsi Lampung.

6. Pulau Sumatera memiliki potensi kehutanan. Suaka Margasatwa 23 Lokasi, Cagar Alam (Darat dan Laut) 27 Lokasi, Taman Nasional (Darat dan Laut) 12 Lokasi, Tahura 7 Lokasi, Taman Wisata Alam (Darat dan Laut) 14 Lokasi dan Taman Buru 5 lokasi (Provinsi Aceh, Sumatera Utara, Kepulauan Riau dan Bengkulu (2 lokasi). Dengan jenis potensi kawasan yaitu: Kawasan Suaka Alam dan Pelestarian Alam: $\pm 5,1$ juta ha (11,63 persen), Kawasan Hutan Lindung: ± 6 juta ha (13,65 persen) dan Kawasan Hutan Produksi (26,27 persen), diharapkan dengan fungsi lindung 80 persen yang diperkirakan ± 15 persen

Berdasarkan keenam potensi dan unggulan Pulau Sumatera tersebut, maka pengembangan grand strategy Provinsi Kepri sudah selayaknya untuk menyesuaikan dan mengambil manfaat dari potensi dan unggulan wilayah Sumatera tersebut. Hal ini dapat dilakukan dengan cara mengidentifikasi dan menganalisis kegiatan-kegiatan ekonomi yang secara langsung berupa keenam potensi dan unggulan wilayah tersebut, ataupun kegiatan-kegiatan ekonomi turunan dari keenam potensi dan unggulan wilayah Sumatera tersebut. Sebagai ilustrasi ialah bagaimana Provinsi Kepulauan Riau memilih aktivitas ekonomi yang sinergis dengan lumbung pangan nasional yang diemban oleh wilayah Sumatera, kegiatan ekonomi apa yang dapat dikembangkan dari potensi perkebunan wilayah Sumatera, kegiatan pertambangan, serta industri apa yang dapat dikembangkan dari hasil tambang tersebut sesuai dengan pohon industri Kementerian Perindustrian. Demikian pula terkait dengan pengembangan aktivitas ekonomi dari minyak bumi dan potensi kehutanan.

Selanjutnya, masih dalam tataran wilayah Sumatera, pada dasarnya telah ditetapkan tema pembangunan bagi wilayah Sumatera di mana di dalamnya terdapat Provinsi Kepulauan Riau, dengan demikian grand strategy Provinsi Kepulauan Riau pun selayaknya dapat mendetailkan tema pengembangan ini secara lebih spesifik disesuaikan dengan kekhasan Provinsi Kepulauan Riau yang akan diarahkan sebagai provinsi maritime. Adapun tema tersebut ialah:

1. Salah satu pintu gerbang Indonesia dalam perdagangan internasional.
2. Lumbung energi nasional termasuk pengembangan energy terbarukan biomas.
3. Pengembangan hilirisasi komoditas batu bara
4. Industri berbasis komoditas kelapa sawit, karet, timah, bauksit, dan kaolin.
5. Percepatan pembangunan ekonomi berbasis maritim (kelautan) melalui pengembangan industri perikanan, pariwisata bahari, industri perkebunan, dan industri pertambangan.