



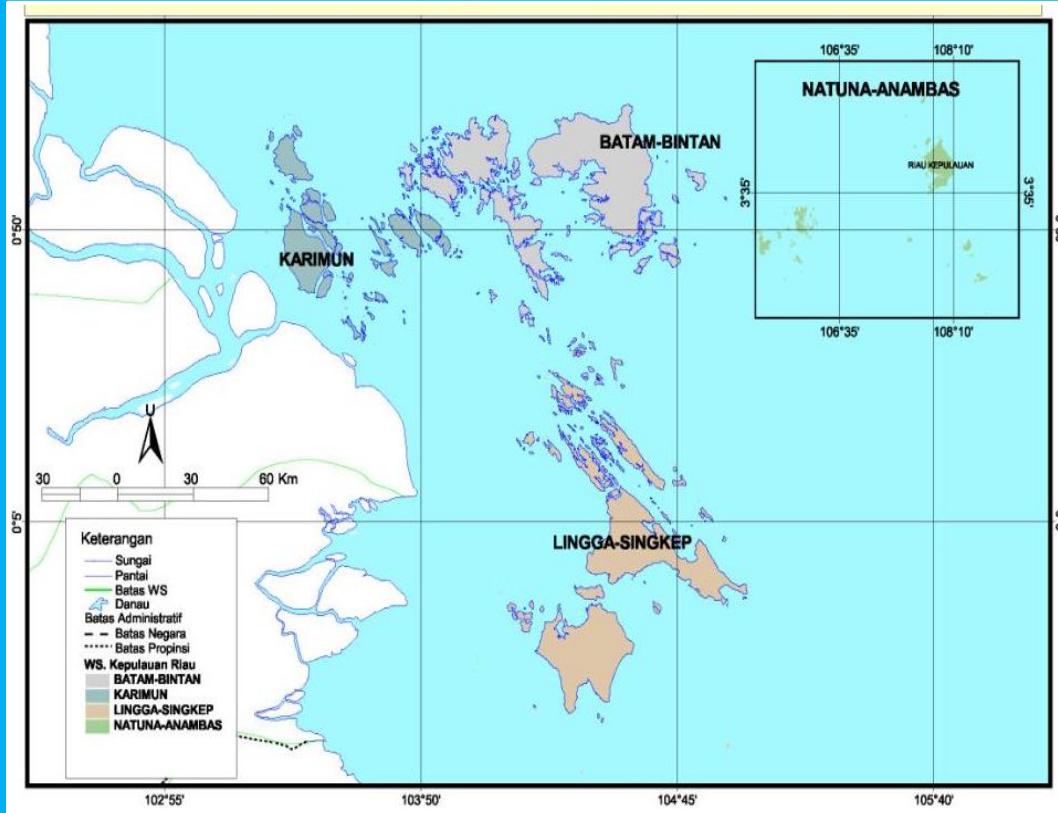
KAJIAN OPTIMALISASI POTENSI KEMARITIMAN PROVINSI KEPULAUAN RIAU

BADAN PERENCANAAN, PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
PROVINSI KEPULAUAN RIAU
TAHUN 2021



Laporan Akhir

KAJIAN OPTIMALISASI POTENSI KEMARITIMAN PROVINSI KEPULAUAN RIAU



Desember, 2021

KATA PENGANTAR

Dengan Rahmat Tuhan Yang Maha Esa, Laporan Akhir Kajian Optimalisasi Potensi Kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau ini dapat diselesaikan berkat dukungan dari berbagai pihak. Kegiatan ini merupakan kerjasama Badan Perencanaan, Penelitian dan Pengembangan (*Barenlitbang*) Provinsi Kepulauan Riau dengan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Maritim Raja Ali Haji (UMRAH).

Kajian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting potensi kemaritiman yang ada di Provinsi Kepulauan Riau kemudian menganalisa strategi berdasarkan sektor potensial tersebut untuk dapat diembangkan lebih optimal lagi. Metode yang dilakukan pada kajian ini adalah dengan melakukan pemetaan di setiap Kabupaten/ Kota yang ada di Provinsi Kepulauan Riau dan melihat pada tujuh belas subsektor turunan dari indikator spekturm kemaritiman. Dari subsektor tersebut akan dianalisa dalam beberapa kategori yakni unggulan, berkembang, terbelakang dan potensial sebagai acuan pemerintah dalam mengambil kebijakan optimalisasi potensi kemaritiman kedepannya.

Ucapan terima kasih disampaikan kepada semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan laporan akhir ini. Semoga hasil kajian ini nantinya dapat menjadi rujukan dalam pengambilan keputusan serta kebijakan dalam mengembangkan potensi maritim daerah di Provinsi Kepulauan Riau.

Tanjungpinang, Desember 2021

Tim Penyusun

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	I-2
DAFTAR ISI.....	I-3
DAFTAR TABEL.....	I-6
DAFTAR GRAFIK.....	I-10
DAFTAR GAMBAR.....	I-11
BAB I PENDAHULUAN	I-12
1.1. LATAR BELAKANG.....	I-12
1.2. MAKSUD KAJIAN.....	I-22
1.3. TUJUAN KAJIAN.....	I-22
1.4. LUARAN KAJIAN.....	I-22
1.5. DASAR HUKUM KAJIAN	I-23
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	II-25
2.1. PENGANTAR.....	II-25
2.2. PERIKANAN DAN KELAUTAN.....	II-28
2.3. PARIWISATA BAHARI	II-33
2.4. INFRASTRUKTUR MARITIM.....	II-34
2.5. INDUSTRI MARITIM.....	II-37
BAB III METODE KAJIAN	III-40
3.1. TEKNIK ANALISIS	III-40
3.1.1 Metode <i>Location Quotient</i>	III-40
3.1.2 Metode Pergeseran (<i>Shift-Share</i>)	III-41
3.1.3 Analisis Overlay dan Pendekatan Tipologi Klassen	III-45
3.2. Metode Pengumpulan Data	III-48
3.3. Konsep Operasional	III-48
3.2 SISTEMATIKA PENULISAN	III-54
BAB IV GAMBARAN UMUM PROVINSI KEPULAUAN RIAU.....	IV-55
4.1 ADMINISTRASI PEMERINTAHAN	IV-55
4.2 KONDISI DEMOGRAFI	IV-58
4.3 PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO (PDRB).....	IV-60
4.4 PERTUMBUHAN EKONOMI.....	IV-67
4.5 POTENSI PENGEMBANGAN WILAYAH.....	IV-69
4.5.1 Kawasan Peruntukan Hutan Produksi	IV-69

4.5.2	Kawasan Peruntukan Pertanian	IV-69
4.5.3	Kawasan Peruntukan Perikanan	IV-71
4.5.4	Kawasan Peruntukan Pertambangan.....	IV-74
4.5.5	Kawasan Peruntukan Industri.....	IV-75
4.5.6	Kawasan Peruntukan Pariwisata	IV-76
4.5.7	Kawasan Peruntukan Permukiman	IV-78
4.5.8	Pemanfaatan Ruang Laut	IV-78
BAB V KONDISI EKSISTING POTENSI KEMARITIMAN PROVINSI KEPULAUAN RIAU.....		V-81
5.1	KONDISI EKSISTING PERIKANAN	V-81
5.1.1	Perkembangan Produksi Perikanan	V-82
5.1.2	Rumah Tangga Perikanan, Nelayan dan Kapal Perikanan	V-86
5.1.3	Perkembangan Nilai Tukar Nelayan.....	V-88
5.2	KONDISI EKSISTING PARIWISATA BAHARI.....	V-90
5.2.1	Perkembangan Ekonomi Sektor Pariwisata	V-92
5.2.2	Perkembangan Sumber Daya Manusia Pariwisata.....	V-95
5.3	KONDISI EKSISTING TRASNPORTASI LAUT	V-97
5.3.1	Perkembangan Angkutan Laut.....	V-98
5.3.2	Armada, Trayek Dan Arus Barang Pada Transportasi Laut	V-99
BAB VI PEMETAAN DAN OPTIMALISASI POTENSI KEMARITIMAN		VI-101
6.1	PEMETAAN POTENSI KEMARITIMAN	VI-101
6.1.1	Analisis Sektor Basis dan Non Basis	VI-101
6.1.2	Analisis Shift-Share	VI-104
6.1.3	Sektor Unggulan Maritim Kabupaten/Kota	VI-108
6.2	SEKTOR UNGGULAN MARITIM KABUPATEN/KOTA.....	VI-119
6.3	OPTIMALISASI POTENSI KEMARITIMAN.....	VI-132
6.3.1	Kabupaten Karimun.....	VI-132
6.3.2	Kabupaten Bintan	VI-133
6.3.3	Kabupaten Natuna.....	VI-134
6.3.4	Kabupaten Lingga.....	VI-136
6.3.5	Kabupaten Kepulauan Anambas	VI-137
6.3.6	Kota Batam.....	VI-138
6.3.7	Kota Tanjungpinang	VI-139
BAB VII PENUTUP		VI-141
7.1	KESIMPULAN	VI-141

Laporan Akhir
Kajian Optimalisasi Potensi Kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau

7.2	REKOMENDASI	VI-145
DAFTAR PUSTAKA.....		VI-147
LAMPIRAN		VI-150

DAFTAR TABEL

Tabel I-1 Data Lokasi dan Rencana Lokasi Pelabuhan Pengumpulan Regional	I-15
Tabel I-2 Jumlah Nelayan Perikanan Tangkap Provinsi Kepulauan Riau	I-16
Tabel I-3 Jumlah Nelayan Perikanan Budidaya Provinsi Kepulauan Riau	I-17
Tabel I-4 Jumlah Kunjungan Wisatawan Ke Provinsi Kepulauan Riau	I-18
Tabel I-5 Pertumbuhan % Kontribusi Sektor Penyedia Akomodasi dan Makan Minum Terhadap PDRB Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2016 - 2020	I-19
Tabel III-1 Pengelompokan Tipologi Klassen	III-46
Tabel III-2 Rumusan Teori-Konsep Operasional	III-50
Tabel III-3 Rasio Alokasi Sektor Maritim Provinsi Kepulauan Riau	III-51
Tabel IV-1 Luas Wilayah Provinsi Kepulauan Riau	IV-55
Tabel IV-2 Jumlah Pulau di Provinsi Kepulauan Riau	IV-56
Tabel IV-3 Jumlah Kecamatan dan Desa / Kelurahan di Provinsi Kepulauan Riau	IV-57
Tabel IV-4 Jumlah Penduduk Provinsi Kepulauan Riau menurut Kabupaten/Kota Tahun 2015-2020	IV-58
Tabel IV-5 Jumlah Penduduk dan LPP Provinsi Kepulauan Riau menurut Kabupaten/Kota Tahun 2019-2020	IV-59
Tabel IV-6 Komposisi Penduduk Provinsi Kepulauan Riau Berdasarkan Usia Tahun 2020	IV-59
Tabel IV-7 Nilai dan Kontribusi Sektor Dalam PDRB Tahun 2016-2020 Atas Dasar Harga Konstan 2010 Tahun 2015-2020 Provinsi Kepulauan Riau	IV-61
Tabel IV-8 Nilai dan Kontribusi Sektor dalam PDRB Tahun 2015-2020 Atas Dasar Harga Berlaku Tahun 2015-2020 Provinsi Kepulauan Riau	IV-62
Tabel IV-9 Kontribusi dan Pertumbuhan Sektor Ekonomi Provinsi Kepulauan Riau Dibandingkan Nasional Tahun 2019-2020	IV-63
Tabel IV-10 PDRB Atas Dasar Harga Berlaku menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau dan Persentase Kontribusi terhadap Jumlah PDRB seluruh Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2015-2020	IV-64
Tabel IV-11 PDRB Atas Dasar Harga Konstan 2010 menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau dan Laju Pertumbuhan PDRB Atas Dasar Harga Konstan 2010 menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2015-2020	IV-66
Tabel IV-12 Pertumbuhan Ekonomi Kepulauan Riau per Kabupaten/Kota	IV-68

Tabel IV-13 Laju Pertumbuhan PDRB Menurut Sektor/Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2015-2020 Provinsi Kepulauan Riau.....	IV-68
Tabel V-1Produksi Perikanan Tangkap Provinsi Kepulauan Riau 2016-2020	V-84
Tabel V-2 Produksi Perikanan Budidaya Provinsi Kepulauan Riau 2016-2020	V-85
Tabel V-3 Jumlah Nelayan Perikanan Tangkap Provinsi Kepulauan Riau 2016-2019.....	V-87
Tabel V-4 Jumlah Nelayan Perikanan Budidaya Provinsi Kepulauan Riau 2016-2019....	V-87
Tabel V-5 Tingkat Konsumsi Ikan di Provinsi Kepulauan Riau 2016-2019	V-87
Tabel V-6 Jumlah Kapal Perikanan Provinsi Kepulauan Riau 2016-2019	V-88
Tabel V-7 Perkembangan NTN dan NTPi di Provinsi Kepulauan Riau 2015-2019	V-89
Tabel V-8 Trend Jumlah Wisatawan dibandingkan dengan PDRB Sektor Pariwisata di Provinsi Kepulauan Riau untuk tahun 2016-2020	V-93
Tabel V-9 Jumlah Hotel di Provnsi Kepri Berdasarkan Kabupaten/Kota Tahun 2016-2020	V-93
Tabel V-10 Jumlah Kamar Hotel di Provnsi Kepri Berdasarkan Kabupaten/Kota Tahun 2016-2020	V-94
Tabel V-11 Jumlah Rumah Makan/Restoran di Provnsi Kepri Berdasarkan Kabupaten/Kota Tahun 2016-2020.....	V-94
Tabel V-12 Jumlah Event Pariwisata, Tingkat Hunian Hotel dan SDM Bersertifikasi dibidang Pariwisata di Provnsi Kepri Berdasarkan Kabupaten Kota Tahun 2016-2020	V-95
Tabel V-13 Jumlah Sekolah dan Pendidikan Tinggi yang Bergerak dibidang Pariwisata di Provinsi Kepulauan Riau	V-96
Tabel V-14 Jumlah Pelabuhan Laut di Provinsi Kepulauan Riau 2016-2020	V-97
Tabel V-15 Data Lokasi dan Rencana Lokasi Pelabuhan Pengumpulan Regional di Provinsi Kepulauan Riau	V-97
Tabel V-16 Arus Perkembangan Angkutan Laut di Provinsi Kepulauan Riau 2016-2020.....	V-98
Tabel V-17 Jumlah Ijin Trayek Penyebrangan Laut di Provinsi Kepulauan Riau 2016-2020	V-99
Tabel V-18 Jumlah Trayek Penyebrangan Laut di Provinsi Kepulauan Riau 2016-2020	V-99
Tabel V-19 Jumlah Armada Penyebrangan Laut di Provinsi Kepulauan Riau 2016-2020....	V-100
Tabel V-20 Arus Barang Menggunakan Transportasi Laut di Provinsi Kepulauan Riau 2016-2020	V-100

Tabel V-21 Jumlah Pendapatan Retribusi (Rp) Bidang Perhubungan Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2016-2020	V-100
Tabel VI-1 LQ Sektor Maritim Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau Menurut 17 Sub-Sektor Maritim Tahun 2020	VI-102
Tabel VI-2 Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS) Sektor Maritim Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2020	VI-106
Tabel VI-3 Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS) Kabupaten Karimun Menurut Sub-Sektor Maritim Tahun 2020	VI-109
Tabel VI-4 Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS) Kabupaten Bintan Menurut Sub-Sektor Maritim Tahun 2020	VI-111
Tabel VI-5 Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS) Kabupaten Natuna Menurut Sub-Sektor Maritim Tahun 2020	VI-112
Tabel VI-6 Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS) Kabupaten Lingga Menurut Sub-Sektor Maritim Tahun 2020	VI-114
Tabel VI-7 Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS) Kabupaten Anambas Menurut Sub-Sektor Maritim Tahun 2020	VI-115
Tabel VI-8 Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS) Kota Batam Menurut Sub-Sektor Maritim Tahun 2020	VI-117
Tabel VI-9 Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS) Kota Tanjungpinang Menurut Sub-Sektor Maritim Tahun 2020	VI-118
Tabel VI-10 Pengelompokan Tipologi Klassen Sektor Maritim Kabupaten Karimun Tahun 2020	VI-120
Tabel VI-11 Pengelompokan Tipologi Klassen Sektor Maritim Kabupaten Bintan Tahun 2020	VI-122
Tabel VI-12 Pengelompokan Tipologi Klassen Sektor Maritim Kabupaten Natuna Tahun 2020	VI-124
Tabel VI-13 Pengelompokan Tipologi Klassen Sektor Maritim Kabupaten Lingga Tahun 2020	VI-126
Tabel VI-14 Pengelompokan Tipologi Klassen Sektor Maritim Kabupaten Kepulauan Anambas Tahun 2020	VI-128
Tabel VI-15 Pengelompokan Tipologi Klassen Sektor Maritim Kota Batam Tahun 2020	VI-130

Tabel VI-16 Pengelompokan Tipologi Klassen Sektor Maritim Kota Tanjungpinang Tahun 2020	VI-131
Tabel VI-17 Strategi Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Kabupaten Karimun	VI-132
Tabel VI-18 Strategi Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Kabupaten Bintan	VI-134
Tabel VI-19 Strategi Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Kabupaten Natuna	VI-135
Tabel VI-20 Strategi Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Kabupaten Lingga	VI-136
Tabel VI-21 Strategi Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Kabupaten Kepulauan Anambas	VI-137
Tabel VI-22 Strategi Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Kota Batam	VI-139
Tabel VI-23 Strategi Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Kota Batam	VI-139

DAFTAR GRAFIK

Grafik IV-1 Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Kepri (2015-2020)	IV-67
Grafik V-1 Perkembangan Produksi Perikanan Provinsi Kepri 2017-2020	V-83
Grafik V-2 Perkembangan Rumah Tangga Perikanan Berdasarkan Jenis Kapal Provinsi Kepri 2016-2019	V-86
Grafik V-3 Perkembangan NTPi 3 Provinsi Tertinggi dan Terendah di Indonesia	V-89

DAFTAR GAMBAR

Gambar I.1 Peta Lokasi Labuh Jangkar di Perairan Kepulauan Riau.....	I-20
Gambar I.2 Sebaran Titik Labuh Jangkar di Perairan Provinsi Kepulauan Riau	I-21
Gambar II.1 Konsep “Mainstreaming Ocean Policy” kedalam Rencana Pembangunan Nasional	II-32
Gambar III.1 Profil Pertumbuhan Sektor Maritim	III-44
Gambar III.2 Diagram Pengelompokan TS dan LQ.....	III-47
Gambar IV.1 Peta Administrasi Provinsi Kepulauan Riau.....	IV-57

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Geography is destiny (geografis adalah takdir) demikian ungkapan Walter Isard, pemenang Nobel dari Cornell University. Secara geografis Indonesia dikelilingi oleh lautan, dua pertiga wilayahnya adalah laut. Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia. Luas perairan pedalaman dan perairan kepulauan Indonesia sebesar 3,110,000 km², luas laut teritorial 290,000 km², dengan luas zona tambahan Indonesia adalah 270,000 km², luas zona ekonomi eksklusif sebesar 2,800,000 km², luas landas kontinen 6,400,000 km², maka secara keseluruhan Luas NKRI (darat + perairan) adalah 8,300,000 km², dengan panjang garis pantai Indonesia adalah 108,000 km. Jumlah pulau di Indonesia lebih kurang 17,504 dan yang sudah dibakukan dan disubmisi ke PBB berjumlah 16,056 pulau¹.

Mc Kinsey Global Institute, dalam laporannya *“The Archipelago Economy: Unleashing Indonesia's Potential”* menyebutkan, sektor kelautan dan perikanan merupakan salah satu sektor utama (di samping sektor jasa, pertanian, dan sumberdaya alam) yang akan menghantarkan Indonesia sebagai negara yang maju perekonomiannya pada 2030². Pada tahun 2019 subsektor perikanan berkontribusi terhadap PDB Indonesia sebesar 2,31% atau Rp. 252 triliun (BPS, 2019;1). Namun jika dibandingkan dengan negara maritim lain, seperti RRC, AS, dan Norwegia, yang sudah memanfaatkan laut sedemikian rupa, sektor kelautan telah memberikan kontribusi di atas 30 persen terhadap PDB nasional mereka³.

Besarnya potensi kelautan di Indonesia belum cukup dimanfaatkan untuk meningkatkan kemakmuran rakyat Indonesia. Bahkan, kegiatan kelautan di

¹ <http://www.big.go.id/berita-surta/show/rujukan-nasional-data-kewilayahan-luas-nkri-8-3-juta-kilometer-persegi>

² Heru Dian Setiawan1, M. Dimyati Sudja, (2021), Kompetensi Sumber Daya Manusia Kelautan Di Indonesia, Jurnal Ilmu dan Budaya, Volume 42, Nomor 2.

³ Ibid.

Indonesia tergolong masih sangat rendah mulai dari pemanfaatan sektor perikanan, tambang, pariwisata, hingga transportasi dengan jasa pelayaran⁴.

Provinsi Kepulauan Riau adalah provinsi yang memiliki luas lautan sebesar 96% dengan didukung 5 kabupaten, yakni Kabupaten Bintan, Kabupaten Karimun, Kabupaten Lingga, Kabupaten Natuna dan Kabupaten Kepulauan Anambas serta memiliki 2 kota administratif yakni Kota Tanjungpinang dan Kota Batam. Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 72 Tahun 2019 tanggal 8 Oktober 2019, luas wilayah masing-masing kabupaten/kota Provinsi Kepulauan Riau, yaitu:

1. Karimun (912,75 Km²)
2. Bintan (1.318,21 Km²),
3. Natuna (2.009,04 Km²),
4. Lingga (2.266,77 Km²),
5. Kepulauan Anambas (590,14 Km²)
6. Kota Batam (960,25 Km²)
7. Kota Tanjungpinang (144,56 Km²)

Luasnya wilayah kemaritiman yang dimiliki oleh Provinsi Kepulauan Riau pada kenyataannya belum dapat dimaksimalkan secara optimal dikarenakan berbagai kendala seperti ketersediaan sarana prasarana, keterbatasan sumberdaya manusia, keterbatasan anggaran serta tumpang tindih aturan yang mengatur kewenangan pengelolaan kemaritiman antara pemerintah pusat dan daerah .

Pada kenyataannya, salah satu Potensi kemaritiman dari aspek potensi Perikanan dan Kelautan belum dapat menjadi penyumbang PAD unggulan Provinsi Kepulauan Riau. Sejalan dengan itu, menurut Krugman⁵, keunikan fitur geografi pulau-pulau kecil memiliki faktor *advantages* atau *disadvantages* tersendiri. Kondisi geografi diidentifikasi sebagai salah satu faktor yang menjelaskan kinerja

⁴ Umi Salamah, (2021), Perlunya Optimalisasi Tol Laut Sebagai Sarana Penunjang Peningkatan Pembangunan Ekonomi Indonesia, Jurnal Pena Wimaya, Volume 1, No. 1 Juni 2021.

⁵ Paul Krugman, (1998), What's New About The New Economic Geography?, Oxford Review Of Economic Policy, Vol. 14, No. 2.

ekonomi. Secara ekonomi-politis, sangat logis jika bidang kelautan dijadikan tumpuan dalam pembangunan ekonomi (Kusumastanto, 2003). Merujuk kepada provinsi lain yang memiliki kemiripan geografis dengan Provinsi Kepulauan Riau, seperti Provinsi Maluku, dimana hasil penelitian Matitaputty (2012), Kembauw, Sahusilawane, & Sinay (2015)⁶, justru tidak memperlihatkan peranan bidang kelautan terhadap pertumbuhan ekonomi. Dengan demikian keunikan geografi yang dimiliki khususnya potensi bidang kelautan belum menjadi sumber pertumbuhan ekonomi di wilayah Maluku⁷.

Jika dilihat dari sektor transportasi dan perniagaan, aktivitas transportasi laut di Indonesia masih sangat rendah yakni hanya 4% dari total keseluruhan transportasi di Indonesia. Padahal 90% kegiatan perdagangan di dunia, baik domestik maupun internasional menggunakan transportasi laut sebagai sarana distribusi (Bappenas, 2019: 5).

Dalam laporan *Review of Maritime* yang diterbitkan oleh *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) pada 3 Oktober 2018 mengenai *Fleet Ownership by dwt* atau kepemilikan kapal secara tonase, Indonesia berada di peringkat ke-8 dengan jumlah 1.948 unit kapal, dan berada di urutan ke-20 jika dihitung berdasar tonase dengan kisaran 20 juta dwt. Hal ini memicu permasalahan lainnya, yakni menyebabkan tingginya antrian sandaran kapal karena minimnya pelabuhan dan tidak meratanya aktivitas bongkar muat logistik.

Sejalan dengan itu juga, pengembangan sektor kemaritiman di Provinsi Kepulauan Riau tidak dapat dilepaskan dari keberadaan pelabuhan-pelabuhan yang ada di Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau baik sebagai pelabuhan barang, pelabuhan penumpang maupun sebagai pelabuhan pengumpulan. Keberadaan pelabuhan-pelabuhan yang ada di Provinsi Kepulauan Riau tentunya memiliki arti yang sangat penting dalam mengoptimalkan potensi kemaritiman

⁶ Esther Kembauw, Aphrodite Milana Sahusilawane, Lexy Janzen Sinay, (2015), Sektor Pertanian Merupakan Sektor Unggulan Terhadap Pembangunan Ekonomi Provinsi Maluku, Agriekonomika, Volume 4, Nomor 2.

⁷ Amin Nasrun Renur, Achmad Fahrudin, Dadang Solihin dan Tridoyo Kusumastanto, (2019), Penataan Kelembagaan Pembangunan Ekonomi Kelautan Di Provinsi Maluku, J. Sosek KP, Vol. 14 No. 1, hlm. 93-100.

yang ada. Wujud nyata dalam konteks ini adalah fungsi strategis pelabuhan-pelabuhan yang ada guna memperlancar arus barang dan orang. Untuk itu, dalam perencanaan yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau telah merancang beberapa lokasi strategis pelabuhan pengumpulan regional di Provinsi Kepulauan Riau sebagaimana tabel berikut:

Tabel I-1 Data Lokasi dan Rencana Lokasi Pelabuhan Pengumpulan Regional di Provinsi Kepulauan Riau

No	Kabupaten/Kota	Pelabuhan
1	Batam	Bengkong
2	Batam	Tanjung Sauh
3	Karimun	Kundur
4	Natuna	Teluk Buton
5	Kepulauan Anambas	Air Bini (Siantan Selatan)
6	Kepulauan Anambas	Teluk Durian

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Riau, 2021

Pemerataan distribusi logistik di Indonesia hingga saat ini masih menemui hambatan yang seringkali disebabkan oleh minimnya fasilitas penghubung antarwilayah. Laut yang seharusnya dijadikan sebagai sarana utama konektivitas pulau-pulau di Indonesia, belum dapat dimanfaatkan secara maksimal. Fasilitas pelabuhan masih sangat minim dan biaya penanganan logistik di pelabuhan masih tinggi. Fasilitas yang dimaksud dapat berupa infrastruktur dan aksesibilitas yang kurang memadai maupun armada yang jumlahnya tidak seimbang⁸.

Rencana pembangunan lokasi pelabuhan pengumpulan oleh Provinsi Kepulauan Riau di atas sejalan dengan teori pembangunan yang menjelaskan bahwa investasi modal fisik (*physical capital*) seperti infrastruktur memegang peranan penting bagi tingkat *output* produksi agregat serta pertumbuhan ekonomi jangka panjang suatu negara. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa jika suatu negara ingin memiliki *competitiveness power* dalam pencatutan ekonomi

⁸ Umi Salamah, (2021), Perlunya Optimalisasi Tol Laut Sebagai Sarana Penunjang Peningkatan Pembangunan Ekonomi Indonesia, *Jurnal Pena Wimaya*, Volume 1, No. 1 Juni 2021.

global serta mencapai pertumbuhan ekonomi yang berkualitas maka bangsa tersebut harus memperkuat basis pembangunan infrastrukturnya⁹.

Transportasi laut memiliki peranan sebagai sarana paling penting dalam rangka menggerakkan roda ekonomi Indonesia, khususnya daerah 3TP (terdepan, terluar, tertinggal,dan perbatasan). Pembangunan infrastruktur yang memadai diperlukan untuk menjembatani mobilitas penduduk antarpulau.

Rakhmindyarto dan Wesly F. Sinulingga, Ditjen Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, menyebutkan bahwa berdasarkan Statistik Perikanan dan Akuakultur Tahun 2012 dari *Food and Agriculture Organization* (FAO), Indonesia menduduki peringkat kedua dalam produksi perikanan tangkap dan peringkat keempat dalam produksi perikanan budidaya. Indonesia juga tercatat sebagai negara kedua terbanyak dalam hal jumlah kapal yang dimiliki setelah Tiongkok. Dari sisi penyerapan tenaga kerja, sektor perikanan tercatat menampung 2.748.908 tenaga kerja pada tahun 2012¹⁰.

Ketergantungan masyarakat nelayan terhadap pengembangan kemaritiman yang ada di Provinsi Kepulauan Riau sangat bergantung kepada kebijakan yang akan dikeluarkan oleh Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau dalam hal ini terkait dengan upaya untuk mengoptimalkan potensi kemaritiman yang ada saat ini. Pada sektor perikanan diketahui bahwa jumlah nelayan perikanan tangkap dan nelayan perikanan budidaya sangat banyak, hal ini dapat dilihat pada tabel berikut ini.

**Tabel I-2 Jumlah Nelayan Perikanan Tangkap Provinsi Kepulauan Riau
Tahun 2016 - 2019**

Provinsi	Tahun			
	2016	2017	2018	2019
Kepulauan Riau	85.618 Orang	90.270 Orang	72.810 Orang	65.767 Orang

Sumber: Database Nasional Satu Data KKP, 2021

⁹ Frenky Kristian Saragi, Desi Albert Mamahit, Tri Yoga Budi Prasetyo (2018), Implementasi Pembangunan Tol Laut Untuk Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia, *Jurnal Keamanan Maritim*, Volume 4, Nomor 1.

¹⁰ Dwi Ardiyanti, (2018), *Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia: Tantangan dan Peluang Keamanan dan Ekonomi Era Jokowi*, Resolusi Vol. 1 No. 2.

Dari data di atas terdapat 65.767 masyarakat Provinsi Kepulauan Riau yang berprofesi sebagai nelayan perikanan tangkap hal ini sama dengan ± 5,8% dari total penduduk Provinsi Kepulauan Riau.

Potensi perikanan berupa ikan kecil (pelagis) dengan potensi sekitar 513.000 ton namun pemanfaatannya baru sekitar 65%. Ikan demersal potensi 656.000 ton baru dimanfaatkan 75%. Lobster dan cumi-cumi dengan potensi masing-masing 400 ton dan 2.700 ton. Ikan karang dan ikan hias dengan potensi 27.600 ton dan 293.600 ton, dimana yang baru dimanfaatkan pada tahun 2008 tercatat 225.439 ton atau sebesar 97,23%¹¹.

Rencana pengembangan perikanan tangkap di Provinsi Kepulauan Riau yaitu tersebar pada seluruh wilayah pesisir dan kelautan Provinsi Kepulauan Riau terutama pada kawasan perikanan tangkap yang potensial dan tidak melanggar batas Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia (ZEEI) yang berada di wilayah perbatasan dengan negara lain.

Selanjutnya jumlah nelayan perikanan budidaya di Provinsi Kepulauan Riau dapat dilihat pada tabel berikut ini.

**Tabel I-3 Jumlah Nelayan Perikanan Budidaya Provinsi Kepulauan Riau
Tahun 2016 - 2019**

Jenis Budidaya	Tahun			
	2016	2017	2018	2019
Budidaya Laut	27.035 Orang	27.035 Orang	11.106 Orang	11.994 Orang
Budidaya Payau	613 Orang	613 Orang	120 Orang	552 Orang
Budidaya Tawar	10.103 Orang	10.103 Orang	4.828 Orang	9.945 Orang

Sumber: Database Nasional Satu Data KKP, 2021

Pada tahun 2019 terdapat 22.491 nelayan perikanan budidaya di Provinsi Kepulauan Riau hal ini setara dengan ± 2% penduduk Provinsi Kepulauan Riau. Pengembangan perikanan budidaya yang meliputi usaha pemberian sampai pemanfaatan teknologi budidaya sangat cocok di provinsi ini. Potensi perikanan

¹¹ Dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2021-2026

budidaya yang dimiliki Provinsi Kepulauan Riau meliputi budidaya laut seluas lebih kurang 435.000 ha, rumput laut lebih kurang 38.520 ha, tambak seluas lebih kurang 4.948 ha¹².

Pada sektor pariwisata, Provinsi Kepulauan Riau menunjukkan grafik yang baik dimana pada tahun-tahun sebelum Covid-19, kunjungan wisatawan mancanegara ke Kepulauan Riau menempati posisi nomor 2 dari daerah kunjungan pariwisata lainnya. Kondisi geografis Kepulauan Riau yang dikelilingi laut menjadikan destinasi wisata maritim menjadi salah satu destinasi wisata unggulan selain destinasi yang lainnya. Berikut ini disajikan jumlah wisatawan yang berkunjung ke Provinsi Kepulauan Riau dalam kurun waktu 2016 sampai dengan 2020.

**Tabel I-4 Jumlah Kunjungan Wisatawan Ke Provinsi Kepulauan Riau
Tahun 2016-2020**

No	Jenis Wisatawan	Jumlah Wisatawan				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	Jumlah Wisatawan Mancanegara (Orang)	1.920.232	2.139.962	2.635.664	2.864.795	411.248
2	Jumlah Wisatawan Nusantara	1.482.000	2.891.123	3.547.971	4.247.512	7.189.143

Sumber: BPS, Olahan 2021

Dari jumlah kunjungan wisatawan ke Provinsi Kepulauan Riau sebagaimana ditampilkan di atas memberikan dampak terhadap pertumbuhan pada sektor penyediaan akomodasi dan makan minum di Provinsi Kepulauan Riau terhadap PDRB Provinsi Kepulauan Riau tahun 2016 – 2020. Hal ini dapat dilihat pada tabel berikut ini.

¹² Dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2021-2026

Tabel I-5 Pertumbuhan % Kontribusi Sektor Penyedia Akomodasi dan Makan Minum Terhadap PDRB Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2016 - 2020

Indikator	2016	2017	2018	2019	2020
Pertumbuhan % Kontribusi Sektor Penyedia Akomodasi dan Makan Minum	1.94%	2.13%	2.26%	2.36%	1.6%

Sumber: BPS, Olahan 2021

Kawasan peruntukan pariwisata merupakan kawasan yang diperuntukkan bagi kegiatan pariwisata. Adapun arahan Kepariwisataan Provinsi Kepulauan Riau diimplementasikan ke dalam 7 (tujuh) Koridor Pariwisata Daerah yang berdasarkan keunggulan komparatif terdiri dari¹³:

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) Bintan sebagai kawasan Wisata Terpadu, Eksklusif, Kawasan Wisata Terbuka Umum dan Wisata Minat Khusus;
3. Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Karimun sebagai kawasan Wisata Alam, Wisata Minat Khusus dan Wisata Agro;
4. Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Tanjungpinang sebagai kawasan Wisata Sejarah, Wisata Budaya dan Wisata Kreatif;
5. Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Natuna sebagai kawasan Wisata Bahari, Ekowisata dan Minat Khusus;
6. Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Kepulauan Anambas sebagai kawasan Wisata Bahari dan Ekowisata;
7. Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Lingga sebagai kawasan Wisata Sejarah, Wisata Budaya, Wisata Alam dan Wisata Bahari.

Kekayaan sumber daya alam di laut Kepulauan Riau sangat disayangkan jika tidak diolah serta dimanfaatkan secara optimal. Untuk itu, kebijakan

¹³ Dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2021-2026

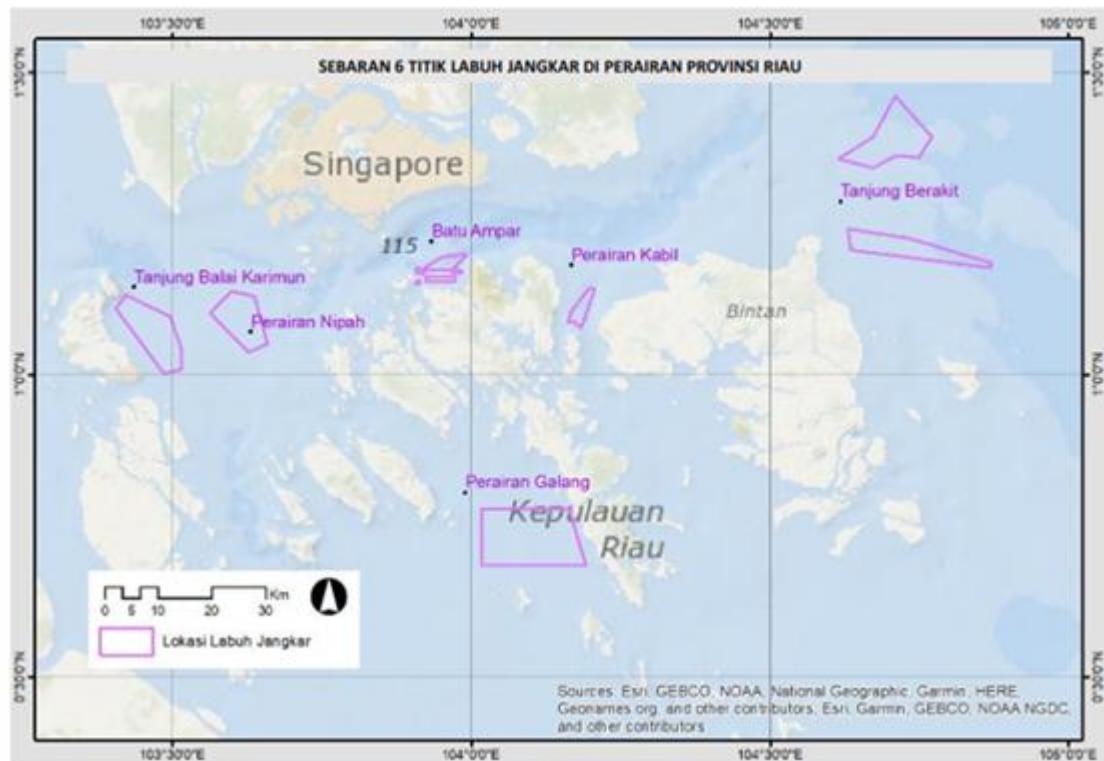
pengembangan potensi kemaritiman yang akan dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau harus bersinergi dan harmonis dengan kebijakan pemerintah pusat guna membangun pasar-pasar internasional dan pasar-pasar domestik sehingga dapat memajukan dan mendukung perekonomian Indonesia secara komprehensif. Guna mewujudkan ini semua tentunya bergantung pada bagaimana implementasi kebijakan Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau dalam menarik investasi asing maupun dalam negeri guna menggali potensi kemaritiman yang ada.

Disisi lain potensi kemaritiman yang dimiliki oleh Provinsi Kepulauan Riau adalah pemanfaatan ruang laut, salah satunya untuk kegiatan labuh jangkar. Secara ekonomi potensi labuh jangkar di Provinsi Kepulauan Riau sangat besar, karena posisi Provinsi Kepulauan Riau sangat strategis berada di Selat Malaka yang merupakan salah satu jalur perdangangan terpadat di dunia. Setiap tahun ratusan ribu kapal kargo dan tanker melintasi Selat Singapura. Data tahun 2017 diperkirakan 80.000 - 90.000 kapal melintasi Selat Malaka setiap tahun, selat yang berhadapan langsung dengan perairan Provinsi Kepulauan Riau. Memanfaatkan besarnya potensi lalu lintas kapal dan tingginya permintaan labuh jangkar, pada awalnya ada 18 lokasi ruang laut di perairan Provinsi Kepulauan Riau yang dikelola untuk kegiatan labuh jangkar oleh 13 badan usaha. Peta lokasi labuh jangkar di perairan Provinsi Kepulauan Riau ada pada gambar berikut ini.



Gambar I.1 Peta Lokasi Labuh Jangkar di Perairan Kepulauan Riau
Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Riau 2019

Jumlah titik labuh jangkar yang banyak di Provinsi Kepulauan ini, dilakukan penataan ulang oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi melalui Gugus Tugas (*Task Force*) khusus pembenahan tata kelola Labuh Jangkar. Hasil penataan tersebut saat ini lokasi labuh jangkar di Provinsi Kepuluan Riau tersebar di 6 titik seperti pada peta berikut ini.



Gambar I.2 Sebaran Titik Labuh Jangkar di Perairan Provinsi Kepulauan Riau
Sumber : Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Maritim Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, 2021

Berangkat dari berbagai hal di atas, berkaitan dengan potensi wilayah didefinisikan sebagai segala sesuatu yang dimiliki (sumberdaya alam dan sumberdaya manusia) suatu wilayah baik yang telah dimobilisir maupun yang belum dimobilisir yang dapat mendukung upaya meningkatkan kesejahteraan penduduk di wilayah yang bersangkutan dan atau wilayah lain. Sedangkan analisis potensi wilayah dapat diartikan sebagai mengkaji secara ilmiah rincian semua

kekayaan/sumberdaya baik fisik dan non fisik pada area (wilayah tertentu) sehingga dapat dikembangkan lebih lanjut menjadi kekuatan tertentu¹⁴.

Berangkat dari uraian di atas tergambar Provinsi Kepulauan Riau adalah wilayah yang didominasi oleh lautan, namun hingga saat ini potensi kewilayahan tersebut belum mampu di optimalkan. Berdasarkan pertimbangan tersebut Kajian Optimalisasi Potensi Kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau ini penting untuk dilakukan.

1.2. Maksud Kajian

Adapun maksud dari dilaksanakan Kajian Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Provinsi Kepulauan Riau ini antara lain sebagai berikut:

1. Untuk melakukan pemetaan kondisi potensi unggulan kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau yang sudah ada saat ini.
2. Untuk merumuskan strategi dalam mengoptimalkan potensi unggulan kemaritiman yang dimiliki Provinsi Kepri.

1.3. Tujuan Kajian

Sedangkan tujuan dari dilaksanakan Kajian Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Provinsi Kepulauan Riau ini antara lain sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kondisi potensi unggulan kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau yang sudah ada saat ini.
2. Untuk mengetahui strategi dalam mengoptimalkan potensi unggulan kemaritiman yang dimiliki Provinsi Kepri

1.4. Luaran Kajian

Dari pelaksanaan kajian ini diharapkan tersedianya Dokumen Strategi Optimalisasi Pemanfaatan Potensi Kemaritiman yang terdapat di Provinsi Kepulauan Riau sebagai pedoman bagi pemerintah daerah maupun pengambil

¹⁴ Ika Sartika dan Gatiningsih, (tt), Analisis Potensi Wilayah dan Daerah, Jakarta, Pustaka Rahmat.

kebijakan lainnya guna mengembangkan serta mengoptimalkan potensi kemaritiman yang ada di Provinsi Kepulauan Riau.

1.5. Dasar Hukum Kajian

Dasar hukum dari pelaksanaan Kajian Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Provinsi Kepulauan Riau ini antara lain sebagai berikut:

1. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2002 tentang Pembentukan Provinsi Kepulauan Riau (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 111, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4237);
2. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 294, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5603);
3. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587), sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);
4. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
5. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
6. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil;
7. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup;

8. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang No 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan;
9. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 48, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4833), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 77, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6042);
10. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 10);
11. Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Riau Nomor 3 Tahun 2021 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2021 – 2026;
12. Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Riau Nomor 1 tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2017-2037.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengantar

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang termasuk dalam negara-negara dengan garis pantai terpanjang. Lebih dari itu, Indonesia memiliki potensi jalur laut yang sangat strategis dalam pelayaran perdagangan internasional. Namun, aktivitas kemaritiman di Indonesia masih sangat minim. Basis pengembangan wilayah masih terpusat pada daratan, akibatnya ketimpangan pertumbuhan ekonomi antara daratan dengan lautan terlihat sangat jelas¹⁵.

Pada periode pembangunan 2014-2019, hampir 60 % kebijakan nasional terkonsentrasi untuk menjawab isu-isu kemaritiman. Tujuan utamanya, Indonesia menjadi poros maritim dunia¹⁶. Potensi sumber daya dan jasa jasa kemaritiman, diarahkan pemanfaatannya secara optimal untuk pertumbuhan ekonomi nasional. Untuk mewujudkan poros maritim tersebut pemerintah menetapkan lima komponen utama, meliputi: budaya maritim, industri pangan laut, konektivitas dan infrastruktur pendukung, diplomasi maritim, serta pertahanan maritim. Komponen industri pangan laut berbasis pada potensi sumber daya maritim.

Roe menjelaskan bahwa ada beberapa karakteristik dari tata kelola kemaritiman, yaitu¹⁷:

- a. Negara sebagai pemeran utama (*nation based*), dalam hal ini Negara Kesatuan Republik Indonesia;
- b. Ditentukan oleh institusi (*institutionally determined*), dalam hal ini semua institusi kemaritiman yang berwenang mengeluarkan

¹⁵ Umi Salamah, (2021), Perlunya Optimalisasi Tol Laut Sebagai Sarana Penunjang Peningkatan Pembangunan Ekonomi Indonesia, *Jurnal Pena Wimaya*, Volume 1, No. 1 Juni 2021.

¹⁶ James Abrahamsz, (2019), Perencanaan Pembangunan Wilayah Kepulauan Berbasis Sumber Daya Maritim (Studi Provinsi Maluku), *Jurnal Maritim Indonesia*, Volume 7, Nomor 2.

¹⁷ Frenky Kristian Saragi, Desi Albert Mamahit, Tri Yoga Budi Prasetyo. (2018), Implementasi Pembangunan Tol Laut Untuk Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia, *Jurnal Keamanan Maritim*, Volume 4, Nomor 1.

kebijakan/ peraturan yang mencakup segala aspek; lingkungan, keselamatan, keamanan, dan efisiensi;

- c. Pemangku kepentingan yang didefinisikan secara konservatif (*conservatively defined stakeholders*), dalam hal ini adalah BUMN dan swasta serta masyarakat yang menggantungkan hidupnya pada laut;
- d. Terdapat dominasi dari pemilik kapal (*ship owner dominated*), dalam hal ini BUMN dan swasta yang terlibat dalam program tol laut;
- e. Lebih berfokus pada bentuk daripada proses (*a focus on form rather than process*), dimana institusi-institusi tidak seharusnya hanya berfokus pada teritori, batasan, dan lokasi (yang dapat diterjemahkan sebagai tugas pokok dan fungsi) masing-masing namun lebih kepada proses, alur, dan struktur dari keseluruhan tata kelola pemerintahan tersebut sebagai badan yang utuh.

Kondisi negara yang berupa kepulauan (*archipelago*) menyebabkan sektor maritim menjadi sektor paling strategis yang mempengaruhi hampir di setiap bidang kehidupan, di antaranya ekonomi, hukum, pertahanan dan keamanan negara, lingkungan, dan sosial budaya. Namun, perkembangan sektor maritim Indonesia masih sangat terbatas. Padahal, diperkirakan dari sektor maritim saja Indonesia sudah dapat memberikan lapangan kerja untuk 180 juta penduduk¹⁸.

Potensi pertumbuhan ekonomi kelautan merupakan peluang yang harus dikelola dan dimanfaatkan untuk menyejahterakan masyarakat. Dalam pembangunan ekonomi kelautan, Indonesia sedikitnya memiliki potensi di sebelas sektor ekonomi kelautan antara lain¹⁹:

1. Perikanan tangkap
2. Perikanan budidaya
3. Industri pengolahan perikanan

¹⁸ Umi Salamah, (2021), Perlunya Optimalisasi Tol Laut Sebagai Sarana Penunjang Peningkatan Pembangunan Ekonomi Indonesia, *Jurnal Pena Wimaya*, Volume 1, No. 1 Juni 2021.

¹⁹ Rokhmin Dahuri, Makalah berjudul “Road Map Pembangunan Kelautan Untuk Mengembangkan Daya Saing dan Pertumbuhan Ekonomi Berkualitas Menuju Indonesia Yang Maju, Adil-Makmur, dan Berdaulat” disampaikan pada acara Simposium Nasional Jalan Kemandirian Bangsa, 2014.

4. Industri bioteknologi
5. Kehutanan pesisir (*coastal forestry*)
6. Pariwisata bahari
7. Energi sumber daya mineral
8. Perhubungan laut
9. Industri dan jasa kelautan
10. Sumber daya alam dan jasa-jasa lingkungan kelautan non konvensional seperti hidrat, bioenergi dari alga laut, *deep sea water industries*, energi laut (gelombang, pasang surut, dan *ocean thermal energy conversion*), dan benda-benda berharga asal muatan kapal tenggelam (harta karun di dasar laut)
11. Sumber daya pulau-pulau kecil.

Dalam konsep teoritis terdapat 7 (tujuh) Spektrum Strategis Sektor Kemaritiman yakni:

1. Perikanan (penangkapan, pemberian, budidaya ikan dan biota air serta pengolahan hasil laut);
2. Pariwisata Bahari;
3. Pertambangan dan Energi Kelautan (pengeboran minyak/ gas bumi, pengolahan mineral laut)
4. Industri Maritim (galangan kapal & pemeliharaan, bangunan lepas pantai)
5. Transportasi Laut (pelayaran domestik & internasional)
6. Bangunan Kelautan (persiapan lahan dan konstruksi bangunan), dan
7. Jasa Kelautan (pelabuhan, pelayanan keselamatan pelayaran, pendidikan, penelitian dibidang kelautan)

Dalam sistem perencanaan pembangunan nasional, analisis potensi wilayah dan daerah berada pada proses dengan pendekatan teknokratik, yaitu pendekatan dengan menggunakan metode ilmiah untuk menentukan kekuatan-kekuatan

daerah yang akan mendukung kelancaran proses pembangunan. Analisis potensi wilayah dan daerah diperlukan dengan beberapa alasan berikut²⁰:

1. Perencanaan pembangunan wilayah dan daerah tidak dapat dilakukan dengan baik tanpa dasar pemahaman wilayah dan daerah termasuk potensinya;
2. Perencanaan pembangunan wilayah dan daerah harus dapat memilah potensi potensi terbarukan dan tidak terbarukan sebagai modal pembangunan;
3. *“resources”* ketersediaannya terbatas, maka perlu digunakan dengan bijak, sehingga perlu analisis yang memadai untuk dapat mengelolanya dengan baik.

2.2. Perikanan Dan Kelautan

Secara agregat, kelautan memberikan kontribusi yang tergolong besar dalam perekonomian nasional (Kusumastanto, 2003; Dahuri, 2003; Fauzi, 2005). Dalam ukuran nilai PDB atas dasar harga berlaku sejak tahun 1995 hingga tahun 2005, kontribusi sektor kelautan dalam perekonomian Indonesia, tergolong besar dan memperlihatkan peningkatan yang nyata.

Pembangunan kelautan Indonesia dilaksanakan sebagai bagian dari pembangunan nasional untuk mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional²¹. Wilayah laut beserta sumber daya alam yang terkandung di dalamnya merupakan aset penting dan prime mover pembangunan kelautan Indonesia, karena wilayah ini didukung tiga komponen utama yaitu²²:

²⁰ Ika Sartika dan Gatiningsih, (tt), Analisis Potensi Wilayah dan Daerah, Jakarta, Pustaka Rahmat.

²¹ Lihat Pasal 13 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan.

²² Laporan Tim Harmonisasi Kementerian PPN/Bappenas, Departemen Kelautan dan Perikanan dan Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia bekerjasama dengan Mitra Pesisir, “Menuju Harmonisasi Sistem Hukum Sebagai Pilar Pengelolaan Wilayah Pesisir Indoensia”, 2005.

1. komponen biofisik dengan luas perairan \pm 5.87 juta km² dengan garis pantai yang membentang \pm 81.000 km² menyebar di 17. 504 pulau dan memiliki potensi sumber daya yang melimpah
2. komponen sosial ekonomi; sebagian besar penduduk Indonesia hidup di wilayah pesisir
3. komponen sosial politik; banyaknya kebijakan politik yang secara langsung memberikan peluang bagi pembangunan kelautan Indonesia.

Isu strategis dan permasalahan umum yang menjadi kendala utama dalam mewujudkan kegiatan perikanan berkelanjutan di Indonesia adalah: 1) pengelolaan perikanan (*fisheries management*); 2) penegakan hukum (*law enforcement*); dan 3) pelaku usaha perikanan. Masih lemahnya sistem pengembangan perikanan merupakan isu strategis dan permasalahan umum yang pokok dalam mewujudkan sektor perikanan berkelanjutan di Indonesia²³.

Undang-Undang No. 31 tahun 2004 mengatur tata kelola maritim, atau spesifiknya perikanan. Undang-undang ini mengatur pengelolaan ikan dan ekosistemnya, penangkapan, konservasi, nelayan, korporasi, pelabuhan dan seterusnya. Tujuan yang ingin dicapai dari keberadaan UU ini mulai dari meningkatkan taraf hidup, peningkatan devisa, kesempatan kerja, pemenuhan kebutuhan gizi, nilai tambah dan daya saing, industrialisasi dan juga *sustainability*²⁴.

Keberadaan Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 dan Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 memberikan legalitas dan dasar eksistensi pengelolaan perikanan.

²³ Vinsensius Fererius Payong, Muh. Ilham, Bambang Supriadi, (2021), Strategi Pengembangan Sektor Perikanan Dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten Flores Timur Provinsi Nusa Tenggara Timur, Visioner, Vol. 13, No. 2, hlm, 187-195.

²⁴ Puspitasari, N., Soemarmi, A. and Juliani, H. (2016) 'Fungsi Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Sebagai Sarana Pendukung Industri Perikanan Di Jakarta Utara', DIPONEGORO LAW JOURNAL, 5(4), hlm. 1-17.

Oleh sebab itu, kebijakan pembangunan kelautan di sektor perikanan diarahkan kepada lima hal, yaitu²⁵:

1. Menjadikan perikanan tangkap sebagai salah satu andalan perekonomian nasional dengan membangkitkan industri perikanan dalam negeri;
2. Rasionalisasi, nasionalisasi dan modernisasi armada perikanan tangkap secara bertahap dalam rangka menghidupkan industri dalam negeri dan keberpihakan kepada perusahaan dalam negeri dan nelayan lokal;
3. Penerapan pengelolaan perikanan secara bertahap dan berorientasi kepada kelestarian lingkungan dan terwujudnya keadilan;
4. Mendorong Pemerintah Daerah agar lebih proaktif dan mengoptimalkan secara arif dan bijaksana seluruh potensi dan kemampuannya;
5. Rehabilitasi dan rekonstruksi daerah-daerah yang terkena bencana alam.

Dalam urusan kelautan Indonesia, setidaknya terdapat 12 instansi dimana masing-masing memiliki tugas pokok dan fungsi serta program kegiatan terkait pengelolaan sumber daya kelautan. Dalam artikel Perencanaan Sistem Pengendalian Sumber Daya Kelautan oleh Direktorat Kelautan dan Perikanan menyebutkan instansi tersebut meliputi:

1. Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP);
2. Badan Pertanahan Nasional (BPN);
3. Kementerian Lingkungan Hidup (KLH);
4. Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM);
5. Departemen Keuangan (Depkeu);
6. Direktorat Jenderal Bea dan Cukai;
7. Direktorat Jenderal Imigrasi;
8. Departemen Perhubungan;
9. Departemen Kehutanan dan Perkebunan;
10. Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut; dan

²⁵ Freddy Numberi, "Kembalikan Kejayaan Negeri Bahari" (Jakarta: PT. Bhuana Ilmu Populer, 2015), hlm. 153-154

11. Polisi Perairan.

Dalam hal kelautan, bidang kerja instansi tersebut dinaungi oleh setidaknya 10 peraturan perundang-undangan sebagaimana tertera dalam artikel yang sama dikeluarkan oleh Direktorat Kelautan dan Perikanan. Undang-undang tersebut antara lain:

1. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif;
2. Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan;
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tahun 1982 tentang Hukum Laut;
4. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya;
5. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran;
6. Undang-Undang Nomor 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang;
7. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia;
8. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup;
9. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah;
10. Undang-Undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Pokok-Pokok Kehutanan

Dalam kaitannya dengan pelaksanaan kebijakan kelautan di daerah, minimal ada empat hal yang harus menjadi perhatian dan prioritas pembangunan kelautan, yaitu²⁶:

1. melakukan langkah-langkah konkret untuk mengelola sumber daya alam secara optimal, untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, karena potensi sumber daya yang melimpah ini memiliki nilai ekonomi yang potensial bagi pembangunan bangsa dengan tetap memperhatikan aspek kelestariannya (sumber daya alam Indonesia merupakan warisan generasi yang akan datang).
2. melakukan pengamanan melalui partisipasi masyarakat

²⁶ Heryandi, (2019), Kebijakan Negara dalam Bidang Kelautan dan Perikanan di Era Otonomi Daerah, AURA, Bandar Lampung, hlm. 3.

3. melakukan harmonisasi, penyelarasan, penyesuaian dan penserasian seluruh peraturan perundang-undangan terkait kelautan sampai pada tingkat daerah.
4. membangkitkan jiwa dan budaya maritim bagi bangsa Indonesia yang saat ini semakin tergerus oleh budaya asing

Selanjutnya, pada tanggal 20 Februari 2017, Presiden Joko Widodo telah menetapkan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, dengan Pertimbangan:

- a. bahwa Indonesia memiliki wilayah perairan yang sangat luas dengan potensi sumber daya kelautan yang melimpah sehingga perlu dikelola secara optimal dan berkelanjutan;
- b. bahwa pengelolaan sumber daya kelautan dilakukan dalam rangka mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dan dalam upaya memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Presiden tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.



Gambar II.1 Konsep “Mainstreaming Ocean Policy” kedalam Rencana Pembangunan Nasional
Sumber: Bappenas, 2014

2.3. Pariwisata Bahari

Pariwisata berbasis bahari atau pariwisata bahari (*marine-based tourism*) saat ini menjadi jenis wisata yang mengalami pertumbuhan yang begitu cepat. Hal ini sejalan dengan semakin meningkatnya permintaan wisatawan (*tourists' demand*) untuk mengunjungi daerah-daerah wisata (destinasi wisata) yang memiliki potensi bahari. Pilihan wisatawan untuk mengunjungi destinasi dengan tujuan pariwisata bahari tersebut semakin meningkat jika suatu destinasi memiliki wilayah pantai dan/atau laut yang dapat menjadi primadona dan penarik wisatawan²⁷.

Selain memiliki potensi laut, Indonesia juga diberkahi dengan pesona alam yang juga bagus. Keindahan alam nusantara memang terkenal mempesona, tidak terkecuali dengan indahan bahari. Banyak wisatawan asing maupun lokal yang memuji keindahan laut Indonesia. Dari sekian wisata yang dimiliki, wilayah seperti Labuan Bajo, Wakatobi, Alor, Bali, Bunaken, Raja Ampat dan Alor (Liputan6: 2017). Provinsi Kepulauan Riau pun terkenal dengan wisata baharinya seperti di pulau bawah di Kabupaten Anambas, Lagoy di Kabupaten Bintan serta wisata bahari lainnya yang ada di Kota Batam.

Menurut Prof. Hunzieker dan Prof. K. Krapf, pariwisata dapat didefinisikan sebagai keseluruhan jaringan dan gejala-gejala yang berkaitan dengan tinggalnya orang asing disuatu tempat, dengan syarat bahwa mereka tidak tinggal disitu untuk melakukan suatu pekerjaan yang penting yang memberikan keuntungan yang bersifat permanen maupun sementara ²⁸.

Mathieson dan Wall (1982:1) memberikan defenisi pariwisata sebagai “*the study of people away from their usual habitat, of the establishments which respond to the requirements of travellers, and of the impacts that they have on the economic, physical and social well-being of their hosts*”.

²⁷ Ilham Junaid, (2018), Pariwisata Bahari: Konsep dan Studi Kasus, Politeknik Pariwisata Makassar.

²⁸ Rahman Muslim Moro Saimima Alvanov Zpalanzani, Intan Rizky Mutiaz, (2018), Pemetaan Industri Pariwisata Maluku Sebagai Landasan Perancangan Strategi Brand' Baronda Maluku', *Jurnal Kajian Bahasa dan Pariwisata*, Vol. 5(1), hlm 87-102.

Wisata bahari adalah yang objek dan daya tariknya bersumber dari potensi bentang laut (*seascape*) maupun bentang darat pantai (*coastal landscape*) (Wirada, 2012). Pada bentang laut dapat dilakukan kegiatan snorkeling, diving, fishing, swimming dan pada bentang darat dapat dilakukan kegiatan berjemur, susur pantai, berkemah dan kegiatan lainnya.

Pariwisata bahari merupakan industri baru dan memiliki potensi yang signifikan sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi nasional untuk meningkatkan pendapatan, penerimaan devisa dan penciptaan lapangan pekerjaan. Hal yang perlu disadari dalam kebijakan pembangunan kelautan di sektor pariwisata adalah pengelolaan secara tepat dan bijaksana sehingga pembangunan tidak hanya berkonsentrasi pada bidang ekonomi tetapi juga mencakup bidang sosial, budaya dan lingkungan. Kunci dari keberhasilan tersebut adalah pembangunan pariwisata yang terpadu dan berkelanjutan. Tanpa adanya pengelolaan secara terpadu dan keberlanjutan tidak mungkin ada pembangunan yang menghasilkan manfaat bagi semua pemangku kepentingan²⁹.

2.4. Infrastruktur Maritim

Terdapat 2 paradigma pembangunan yang perlu diperhatikan dalam melakukan pengembangan wilayah pesisir yaitu *pertama*, kegiatan pembangunan ditujukan dan dilakukan oleh masyarakat lokal untuk meningkatkan kesejahteraan secara berkelanjutan dengan memperhatikan kesesuaian antara kapasitas dan keadaaan lingkungan dan sumber daya alamnya. Pemerintah bertugas dalam penyediaan infrastruktur publik dan merancang kebijakan ke arah peningkatan produktivitas ekonomi. *Kedua*, pembangunan yang berbasis sumberdaya domestik. Sumber daya domestik mencangkup sumber daya fisik-alam, sumberdaya manusia, sumber daya sosial dan sumberdaya buatan³⁰.

²⁹ Diah Apriani Atika Sari, (2019), Integrasi Tata Kelola Kebijakan Pembangunan Kelautan Berkelanjutan, *Jurnal Rechtsvinding*, Volume 8, Nomor 2, Agustus 2019, hlm. 159.

³⁰ Windya Dirgantari, Lita Sari Barus, Inovasi Pengembangan Infrastruktur Wilayah Kepulauan Maritim Di Maluku Utara (Kota Ternate-Kota Tidore Kepulauan), *Prosiding Seminar Nasional Asosiasi Sekolah Perencanaan Indonesia (ASPI) 2021 "Inovasi dalam Percepatan Penataan Ruang di Indonesia"*, 2021, hlm. 158.

Selanjutnya juga, terdapat empat hal yang perlu mendapatkan perhatian untuk membangun kelautan ke depan, yaitu keberlanjutan sumberdaya alam yang ada di laut, dukungan sumber daya manusia (SDM) andal, infrastruktur, dan sistem kelembagaan³¹. Dari keempat hal tersebut, kompetensi SDM kelautan unggul menjadi kunci utama untuk meningkatkan daya saing nasional (Setiawan, 2020: 7821) sebagaimana kebijakan, program dan kegiatan pembangunan di berbagai sektor, yang diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap 4 komponen penting tujuan pembangunan nasional, yaitu pertumbuhan ekonomi (*pro growth*) perluasan lapangan kerja (*pro job*), penurunan tingkat kemiskinan (*pro poor*), dan perlindungan lingkungan (*pro environment*). Data statistik *International Seafarers Suppliers* tahun 2011 menempatkan Indonesia pada urutan ketiga dari sepuluh negara penyedia pelaut dunia.

Selain jumlah pelabuhan yang masih sangat sedikit, sektor transportasi laut juga bermasalah pada infrastruktur, komponen custom, dan international shipments yang masih rendah. Padahal, ketiga hal tersebut termasuk komponen yang diukur dalam *Logistic Performance Index* (LPI). Selain itu, di Indonesia masih sangat sedikit pelabuhan yang telah menyediakan peralatan bongkar muat modern seperti *container crane*, *JIB crane*, dan *luffing crane*³².

Pembangunan pelabuhan-pelabuhan yang menghubungkan antara pelabuhan yang satu dengan pelabuhan yang lain, akan memperlancar distribusi barang hingga ke pelosok, dan sekaligus pemerataan harga setiap barang di seluruh wilayah Indonesia. Mobilitas barang dan manusia yang lancar dan harga transportasi yang lebih akan menurunkan harga komoditas³³. Banyaknya pembangunan pelabuhan telah menyebabkan disparitas harga kebutuhan pokok menurun. Berdasarkan data statistik dari Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, disparitas harga sudah turun lumayan besar, sekitar 30% sampai 40% pada tahun 2016 (Republika, 2017).

³¹ <http://bpsdmkp.kkp.go.id>

³² Umi Salamah, (2021), Perlunya Optimalisasi Tol Laut Sebagai Sarana Penunjang Peningkatan Pembangunan Ekonomi Indonesia, *Jurnal Pena Wimaya*, Volume 1, No. 1 Juni 2021.

³³ Harun Umar, *Politik Kebijakan Poros Maritim*, Lembaga Penerbitan Universitas Nasional (LPU-UNAS), Jakarta, hlm. 236.

Selama ini, lemahnya konektivitas menyebabkan biaya logistik tinggi dan juga pembangunan yang tidak merata. Kendala lain yang dihadapi selain itu adalah aspek internal kepelabuhanan, dan aspek eksternal. Aspek internal pelabuhan masih mengandalkan sistem lama, sehingga waktu bongkar-muat, birokrasi perizinan, kapasitas eksisting, dan sumber daya manusia perlu segera disesuaikan. Aspek eksternal menyangkut ketersediaan infrastruktur, energi, teknologi dan informasi, pendanaan, serta partisipasi pemerintah, yang semua memerlukan pengalaman³⁴.

Transportasi laut telah digunakan sekitar 90% perdagangan domestik dan internasional, sehingga kapasitas dan konektivitas dari pelabuhan sangat penting bagi penurunan biaya logistik dan pemetaan pertumbuhan nasional³⁵. Untuk itu, Pembaharuan infrastruktur pelabuhan yang dilakukan merupakan usaha untuk mengakomodir dan menyediakan sistem dan layanan kepelabuhan internasional, sehingga Indonesia bisa mengambil keuntungan ekonomi dalam distribusi logistik internasional. Transportasi laut saat ini digunakan oleh sekitar 90% perdagangan domestik dan internasional sehingga pengembangan kapasitas dan konektivitas dari pelabuhan sangat penting untuk penurunan biaya logistik dan pemerataan pertumbuhan ekonomi nasional (Bappenas, 2015). Selain tingginya biaya ekonomi, kurangnya fasilitas prasarana bongkar muat di pelabuhan, masih menjadi kendala sehingga menyebabkan turunnya minat penggunaan transportasi laut³⁶.

Dalam konteks pembangunan infrastruktur, dapat dipilah menjadi tiga bagian besar sebagaimana berikut ini³⁷:

1. Infrastruktur keras fisik (*physical hard infrastructure*) yang meliputi jalan raya, rel kereta api, bandara, dermaga, pelabuhan, bendungan, saluran irigasi dan sebagainya.

³⁴ Ibid

³⁵ Witjaksono, "Reborn Kelautan Indonesia", (Jakarta: PT. Adhi Kreasi Pratama Komunikasi, 2017), hlm. 335-351

³⁶ Ibid, hlm 280.

³⁷ Ika Sartika dan Gatiningsih, (tt), Analisis Potensi Wilayah dan Daerah, Jakarta, Pustaka Rahmat.

2. Infrastruktur keras non fisik (*nonphysical hard infrastructure*) yang berkaitan dengan fungsi utilitas umum seperti ketersediaan air bersih berikut instalasi pengolahan air dan jaringan pipa penyaluran, pasokan listrik, jaringan telekomunikasi (telepon, internet) dan pasokan energi mulai dari minyak bumi, biodiesel, dan gas berikut jaringan pipa distribusinya.
3. Infrastruktur lunak (*soft infrastructure*) atau yang bisa disebut kerangka institusional (kelembagaan) yang meliputi berbagai nilai (termasuk etos kerja), norma (khususnya yang telah dikembangkan dan dikodifikasikan menjadi peraturan hukum dan perundang-undangan), serta kualitas pelayanan umum yang disediakan oleh berbagai pihak terkait khususnya pemerintah.

2.5. Industri Maritim

Belum tergambar kebijakan efektif menjadikan maritim sebagai titik tumpu pembangunan nasional, khususnya dalam upaya pengentasan kemiskinan. Isu-isu kemaritiman terbaru yang ramai dibicarakan di ruang publik masih seputar tol laut, ekspor baby lobster, impor ikan, sementara nelayan dan berbagai masalahnya belum banyak diselesaikan. Salah satu jalan menuntaskan kemiskinan adalah dengan industrialisasi bidang maritim. Model pengembangan kluster industri secara umum berkembang di darat. Namun, berdasar beberapa kajian sebelumnya terbukti mampu dikembangkan dalam bisnis sektor maritim³⁸.

Industrialisasi merupakan proses perubahan (*shifting*) aktivitas ekonomi dari sektor pertanian (agraris) menjadi sektor industri, atau berbasis agraris dan kerajinan tangan digantikan industri yang berbasis mesin³⁹ (Pula, 2017). Walaupun masih diperdebatkan, industrialisasi diyakini pertama kali terjadi di Inggris pada akhir abad ke-17 dengan beberapa faktor pendorong antara lain

³⁸ M. Firmansyah, Masrun, Busaini, (2021), Pengembangan Industri Maritim di Nusa Tenggara Barat (NTB): Peluang dan Tantangan, Ecoplan 4(1), hlm. 1-9.

³⁹ B. Pula (2017) 'Industrialization and Deindustrialization', The Wiley-Blackwell Encyclopedia of Social Theory, (1962), hlm. 1-3.

liberalisasi, pasar yang semakin kompetitif, kewirausahaan, fenomena alam dan dorongan menuju teknologi dan inovasi (Pula, 2017).

Untuk memberikan gambaran potensi laut sebagai lahan industri maritim, Kadin pada tahun 2015 telah melakukan kajian dan memproyeksikan nilai kelautan mencapai 171 miliar dollar AS atau setara dengan 2046 triliun Rupiah (asumsi kurs per dollar AS=Rp 12.000,-) dengan perincian (dalam triliun rupiah) : perikanan sebesar 380, wilayah pesisir 670, bioteknologi 480, wisata bahari 24, minyak bumi 252, transport laut 240⁴⁰.

Laporan UNCTAD mencatat Indonesia termasuk dalam 35 besar di posisi ke 22 pemilik kapal berdasarkan tonase. Yunani masih tercatat sebagai negara dengan pemilik kapal terbesar berdasarkan tonase, diikuti Jepang, China, Jerman dan Singapura. Kelima negara tersebut menguasai hampir separuh dari total tonase dunia. Tentang perkembangan industri maritim dunia, laporan UNCTAD mencatat berbagai negara telah mengkhususkan diri pada subsektor maritim tertentu, antara lain kepemilikan (*ship owning*), pendaftaran kapal (*Ship Registry*), pembangunan kapal (*Ship Building*), dan *Ship scrapping*. Keempat subsektor tersebut menggambarkan struktur armada kapal dan industri Maritim dunia⁴¹.

Pentingnya industri dalam wilayah laut perspektif teori ekonomi bukanlah hal baru, abad ke-18 Adam Smith telah menggambarkan keuntungan ekonomi dari keberadaan transportasi laut⁴². Smith baru menyentuh aspek distribusi, padahal dalam konteks produksi laut (bahari) tentu menjanjikan banyak bisnis yang dapat dikembangkan, seperti⁴³; Perikanan (tangkap dan budidaya), pengolahan hasil budidaya, industri bioteknologi, industri tambang dan energi, pariwisata bahari, penyediaan transportasi laut, penyediaan jasa maritim, pemanfaatan pulau-pulau kecil untuk pariwisata, penggunaan sumber daya non-konvensional, pengembangan kultur dan budaya bahari dan bisnis terkait jasa lingkungan (konversi dan biodiversitas).

⁴⁰ Harun Umar, Politik Kebijakan Poros...op.cit

⁴¹ Ibid

⁴² Stopford, M. (2009) Maritme Economics. Third Edit. London and new york: Routledge.

⁴³ Retnowati, E. (2011) 'Nelayan Indonesia Dalam Pusaran Kemiskinan Struktural (Perspektif Sosial, Ekonomi, dan Hukum)', Perspektif, XVI(3), hlm. 149-159.

Mengingat peluang pengembangan sektor maritim masih cukup besar untuk kebutuhan industrialisasi, pemangku kepentingan perlu mengupayakan peningkatan produksi produk perikanan secara kuantitas dan kualitas. Beberapa upaya yang perlu dilakukan adalah⁴⁴:

1. Menyiapkan penganggaran dan program yang memadai dalam memperkuat sektor kelautan
2. Menyediakan data valid terkait aspek perikanan sebagai dasar analisis tata kelola
3. Melahirkan forum bersama yang mendorong industrialisasi maritim
4. Mengarahkan pembangunan industri ke arah *industry cluster maritim* (ICM).

Dinamika bisnis sektor maritim akan sejalan dengan perkembangan bisnis secara umum, bahkan ekonomi maritim mampu menjadi menyanggah perkembangan bisnis global dan perdagangan global⁴⁵. Dibutuhkan beberapa instrumen untuk mendorong bisnis maritim maju. Keterampilan kerja seperti komunikasi, teknik penyelesaian masalah, kemampuan beradaptasi, manajemen diri, kerja tim serta literasi dan teknologi digital⁴⁶ perlu diperkuat. Di samping itu, aspek keberlanjutan (*sustainable*) merupakan hal penting lain untuk dipertimbangkan. Salah satu aspek penentu keberlanjutan adalah dengan menjadikan kultur atau nilai-nilai lokal yang berkembang dalam masyarakat sebagai instrumen untuk menjaga kelestarian laut dan ekosistemnya⁴⁷.

Selanjutnya juga, industri laut merupakan industri padat karya dan padat modal yang memiliki daya saing tinggi. Pengembangan industri kelautan tidak lepas dari peran industri galangan kapal sebagai salah satu kunci keberhasilan⁴⁸.

⁴⁴ M. Firmansyah, Masrun, Busaini, (2021), Pengembangan Industri Maritim di Nusa Tenggara Barat (NTB): Peluang dan Tantangan, Ecoplan 4(1), hlm. 1-9.

⁴⁵ Chen, P. S.-L. et al. (2000) 'Employability skills of maritime business graduates: industry perspectives.', WMU Journal of Maritime Affairs, 17(2), hlm. 267–292.

⁴⁶ Ibid

⁴⁷ Firmansyah, Masrun, Busaini, (2021), Pengembangan...op.cit.

⁴⁸ Didit Herdiawan, "Kedaulatan Pangan Kelautan: Dinamika dan Problematika", (Jakarta: Lembaga Ketahanan Nasional RI, 2016), hlm. 27.

BAB III

METODE KAJIAN

Kajian Optimalisasi Potensi Kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau dilakukan dengan pendekatan deskriptif kuantitatif. Metode penelitian deskriptif kuantitatif adalah suatu metode yang bertujuan untuk membuat gambar atau deskriptif tentang suatu keadaan secara objektif yang menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut serta penampilan dan hasilnya (Arikunto, 2006).

3.1. Teknik Analisis

Ada tiga teknis analisis yang akan dilakukan dalam penyusunan Kajian Optimalisasi Potensi Kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau ini yaitu Metode *Location Quotient*, Metode Pergeseran (*Shift-Share*) serta Analisis Overlay dan Pendekatan Tipologi Klassen.

3.1.1 Metode *Location Quotient*

Salah satu metode untuk mengetahui apakah suatu sektor merupakan sektor basis atau sektor non basis adalah dengan menggunakan metode LQ. Pada metode ini penentuan sektor basis dan non basis dilakukan dengan cara menghitung perbandingan antara nilai tambah sub-sektor maritim i pada daerah bawah terhadap nilai tambah semua sub-sektor maritim i di daerah bawah dengan nilai tambah sub-sektor maritim i pada daerah atas terhadap nilai tambah semua sub-sektor maritim i di daerah atasnya.

$$LQ_K = \frac{Y_{iK}/Y_K}{Y_{iP}/Y_P} \quad \dots$$

dimana:

LQ_K = *Location Quotient Kabupaten/Kota*

Y_{iK} = Nilai tambah sub-sektor maritim i pada kabupaten/kota

- Y_K = Penjumlahan nilai tambah seluruh sub-sektor maritim pada kabupaten/kota
- Y_{iP} = Nilai tambah sub-sektor maritim i pada seluruh kabupaten/kota
- Y_P = Penjumlahan nilai tambah seluruh sub-sektor maritim pada seluruh kabupaten/kota

Jika hasil perhitungan dengan menggunakan rumus di atas menghasilkan nilai $LQ > 1$, maka sektor i dikategorikan sebagai sektor basis. Nilai LQ yang lebih besar dari satu tersebut menunjukkan bahwa nilai tambah sub-sektor maritim i di daerah bawah lebih besar dibanding daerah atasnya sehingga output pada sub-sektor maritim i dapat berorientasi ekspor. Sebaliknya, jika nilai $LQ < 1$ sub-sektor maritim i diklasifikasikan sebagai sektor non basis.

3.1.2 Metode Pergeseran (*Shift-Share*)

Analisis *Shift-Share* (SS) merupakan salah satu metode analisis penting yang umum digunakan dalam studi-studi ekonomi regional. Metode ini digunakan untuk mengidentifikasi sumber-sumber pertumbuhan regional, menelusuri jejak kecondongan dan sebab-sebab perubahan dalam lapangan kerja, serta menentukan besar dan arah perubahan industri regional.

Analisis *Shift-Share* (SS) merupakan teknik yang relatif sederhana untuk mengevaluasi posisi relatif dan perubahan struktur suatu perekonomian lokal (misalnya kabupaten) dalam hubungannya dengan perekonomian acuan (provinsi). Dalam analisis ini, metode analisis bertitik tolak pada anggapan dasar bahwa pertumbuhan ekonomi suatu daerah atau wilayah dipengaruhi oleh 3 komponen utama, yakni:

1. Pertumbuhan nilai tambah sektor maritim di provinsi (PP), yang menunjukkan bagaimana pengaruh pertumbuhan nilai tambah sektor maritim provinsi terhadap nilai tambah maritim di kabupaten/kota.
2. Pertumbuhan sektoral atau pergeseran proporsional yang menunjukkan perubahan relatif kinerja sub-sektor maritim di daerah tertentu terhadap sub-sektor maritim yang sama di propinsi (PS). Pergeseran

proporsional disebut juga pengaruh bauran industri. Pengukuran ini memungkinkan kita untuk mengetahui apakah sektor maritim kabupaten/kota terkonsentrasi pada sub-sektor yang tumbuh lebih cepat ketimbang sektor maritim provinsi.

3. Pertumbuhan daya saing wilayah atau pergeseran diferensial yang memberikan informasi dalam menentukan seberapa jauh daya saing sub-sektor maritim kabupaten/kota dengan sektor maritim provinsi (DS). Jika pergeseran diferensial dari sub-sektor maritim adalah positif, maka sub-sektor tersebut relatif lebih tinggi daya saingnya dibandingkan sub-sektor yang sama pada provinsi. Pergeseran diferensial disebut juga pengaruh keunggulan kompetitif.

Formula yang digunakan untuk analisis *shift-share* ini adalah sebagai berikut:

Dampak riil Pertumbuhan Sektor Maritim

$$D_{iK} = P_{iKj} + M_{iK} + C_{iK} \text{ atau } E_{iK^*} - E_{iK} \dots$$

Pengaruh pertumbuhan Sektor Maritim

$$P_{iK} = E_{iK} \times r_P \dots$$

Pergeseran proporsional atau pengaruh bauran industri (sub-sektor maritim)

$$M_{iK} = E_{iK} (r_{iP} - r_P) \dots$$

Pengaruh keunggulan kompetitif

$$C_{iK} = E_{iK} (r_{iK} - r_{iP}) \dots$$

Dengan demikian, persentase ketiga pertumbuhan wilayah dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$PP = r_P \dots$$

$$PS = r_{iP} - r_P \dots$$

$$DS = r_{iK} - r_{iP} \dots$$

Keterangan:

E_{iK} = Nilai Tambah ADHB di semua sub sektor maritim i kabupaten/kota

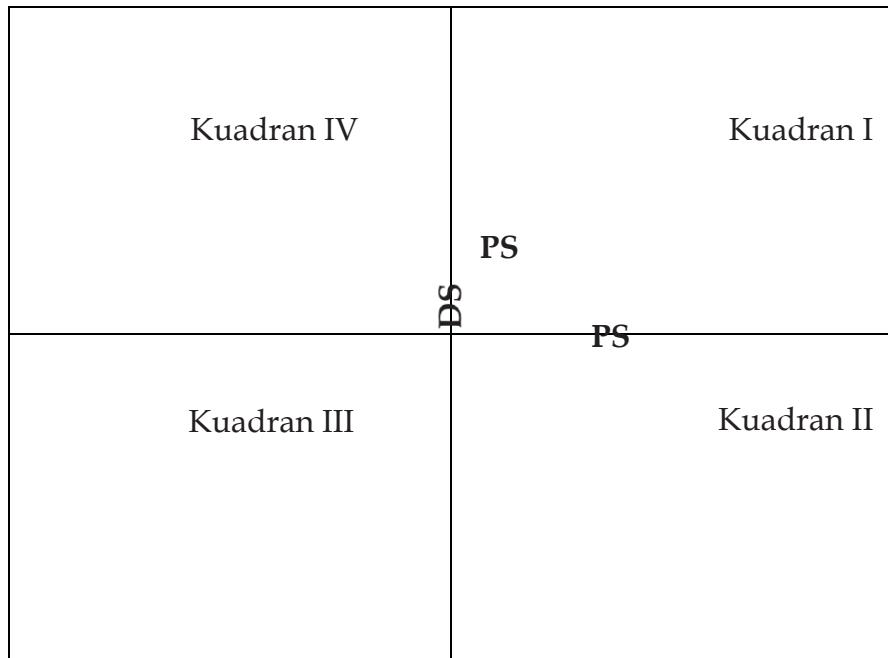
r_{iK} = laju pertumbuhan kabupaten/kota di sub-sektor maritim i tahun akhir

r_{iP} = laju pertumbuhan provinsi di sub-sektor maritim i tahun akhir

r_P = laju pertumbuhan sektor maritim provinsi tahun akhir

Dari besaran persen perubahan komponen pertumbuhan sub-sektor maritim i kabupaten/kota (PS) dan pertumbuhan daya saing wilayah (DS) dapat digunakan untuk mengevaluasi pertumbuhan sektor maritim di suatu wilayah pada kurun waktu yang telah ditentukan dalam bentuk kuadran. Pada sumbu horizontal, terdapat PS sebagai basis dan pada sumbu vertikal terdapat DS sebagai ordinat.

1. Kuadran I (PS positif dan DS positif) menunjukkan bahwa sub-sub sektor maritim di wilayah yang bersangkutan memiliki pertumbuhan yang cepat, demikian juga daya saing wilayah untuk sub-sub sektor maritim tersebut baik apabila dibandingkan dengan wilayah-wilayah lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa sub-sektor/wilayah yang bersangkutan merupakan wilayah progresif maju (*rapid growth region*).
2. Kuadran II (PS positif dan DS negatif) menunjukkan bahwa sub-sub sektor maritim yang ada di wilayah yang bersangkutan pertumbuhannya cepat, tetapi daya saing wilayah untuk sub-sub sektor maritim tersebut dibandingkan dengan wilayah lainnya tidak baik (*depressed region* yang berpotensi).
3. Kuadran III (PS dan DS negatif) menunjukkan bahwa sub-sub sektor maritim di wilayah yang bersangkutan memiliki pertumbuhan yang lambat dengan daya saing yang kurang baik jika dibandingkan dengan wilayah lain. Hal ini menunjukkan bahwa sub-sektor/wilayah yang bersangkutan merupakan wilayah lamban.
4. Kuadran IV (PS negatif dan DS positif) menunjukkan bahwa sub-sub sektor maritim pada wilayah yang bersangkutan memiliki pertumbuhan yang lambat tapi daya saing wilayah untuk sub-sektor maritim tersebut baik jika dibandingkan dengan wilayah lainnya.



Gambar III.1 Profil Pertumbuhan Sektor Maritim

Apabila komponen pertumbuhan sub-sektor maritim dan pertumbuhan daya saing wilayah dijumlahkan, maka akan diperoleh *total shift* (pergeseran bersih) yang dapat digunakan untuk mengidentifikasi pertumbuhan sub-sektor maritim. Pergeseran bersih sub-sektor maritime *i* pada suatu kabupaten/kota dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$TS_{iK} = PS_{iK} + DS_{iK} \quad \dots \dots \dots \quad (2.12)$$

dimana:

TS_{iK} = Pergeseran bersih sub-sektor maritime *i* pada kabupaten/kota

PS_{iK} = Komponen pertumbuhan sub-sektor maritim *i* pada kabupaten/kota

DS_{iK} = Komponen perumbuhan daya saing sub-sektor maritim *i* pada kabupaten/kota

Apabila $TS_{iK} > 0$, maka pertumbuhan sub-sektor maritim *i* pada kabupaten/kota termasuk ke dalam kelompok progresif. Jika $TS_{iK} < 0$, maka pertumbuhan sub-sektor maritim *i* pada kabupaten/kota termasuk lamban.

Keunggulan analisis *Shift Share* antara lain:

1. Memberikan gambaran mengenai perubahan struktur ekonomi yang terjadi, walau analisis *shift share* tergolong sederhana.
2. Memungkinkan seorang pemula mempelajari struktur perekonomian dengan cepat.
3. Memberikan gambaran pertumbuhan ekonomi dan perubahan struktur dengan cukup akurat.

Kelemahan analisis *Shift Share*, yaitu:

1. Hanya dapat digunakan untuk analisis *ex-post*.
2. Masalah *benchmark* berkenaan dengan *homothetic change*, apakah t atau $(t+1)$ tidak dapat dijelaskan dengan baik.
3. Ada data periode waktu tertentu di tengah tahun pengamatan yang tidak terungkap.
4. Analisis ini sangat berbahaya sebagai alat peramalan, mengingat bahwa *regional shift* tidak konstan dari suatu periode ke periode lainnya.
5. Tidak dapat dipakai untuk melihat keterkaitan antarsektor.
6. Tidak ada keterkaitan antardaerah.

3.1.3 Analisis Overlay dan Pendekatan Tipologi Klassen

Analisis *overlay* digunakan untuk memetakan sub-sektor prioritas dengan menggabungkan hasil dari metode LQ dengan metode *shift share* yaitu nilai pertumbuhan sub-sektor maritim (PS) dan nilai pertumbuhan daya saing wilayah (DS). Notasi positif berarti koefisien komponen bernilai lebih dari nol dan negatif kurang dari nol, serta nilai LQ lebih dari satu. Sub-sektor maritim yang mempunyai nilai PS, DS, dan LQ yang positif maka sub-sektor maritim tersebut dapat menjadi sub-sektor yang diprioritaskan untuk dikembangkan dan menjadi sub-sektor unggulan dalam pengembangan sektor maritim di wilayah tersebut. Dari analisis *overlay* ini kemudian dilakukan pengelompokan sektor unggulan berdasarkan tingkat keunggulannya menurut tipologi Klassen.

Tabel III-1 Pengelompokan Tipologi Klassen

Tipologi	LQ	S	S	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	>1	0	>0	Istimewa
2	>1	>0	<0	Baik Sekali
3	>1	<0	>0	Baik
4	>1	<0	<0	Lebih dari Cukup
5	<1	>0	>0	Cukup
6	<1	>0	<0	Hampir dari Cukup
7	<1	<0	>0	Kurang
8	<1	<0	<0	Kurang Sekali

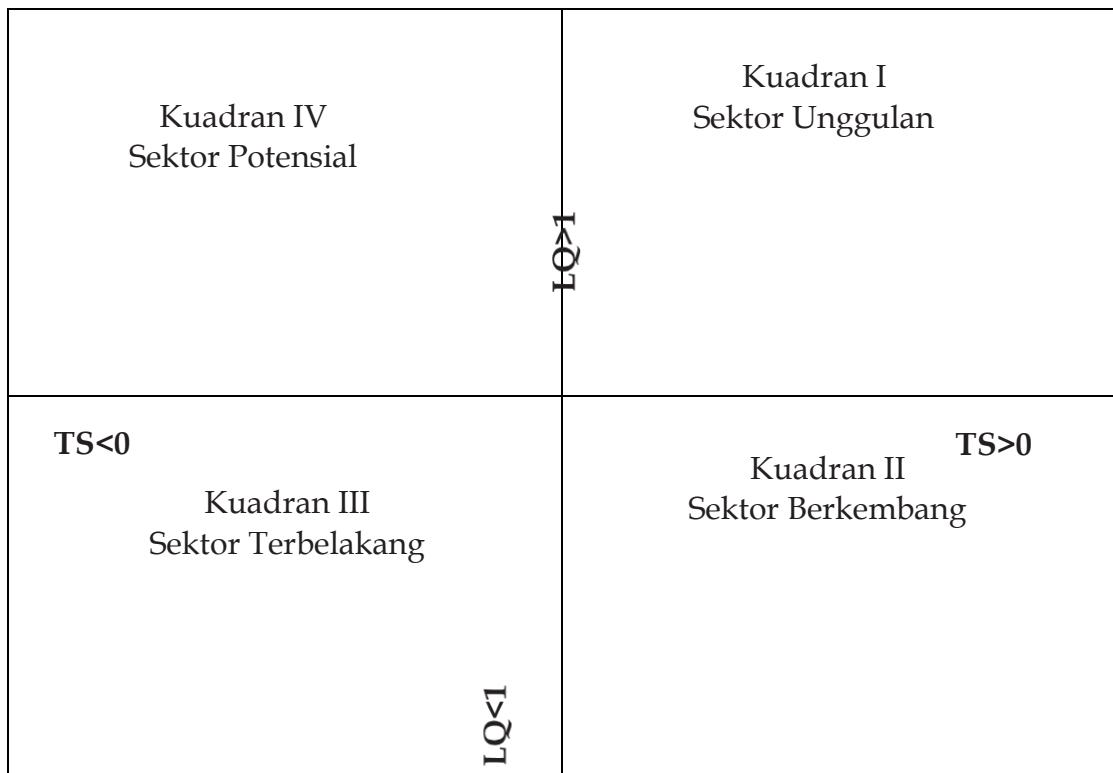
Sumber : Sari, I. P., Riyono, B., & Supandi, A. (2019).

Berdasarkan tipologi Klassen maka terdapat 8 tipologi sub-sektor maritim yang bersifat unggulan, yaitu:

1. Sub-sektor yang dapat dinilai “istimewa” keunggulannya karena termasuk sub-sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang cepat dan mampu berdaya saing.
2. Sub-sektor yang dinilai “baik sekali” karena termasuk sub-sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang cepat, namun kurang berdaya saing.
3. Sub-sektor yang tergolong basis, namun pertumbuhannya lambat, sedangkan daya saingnya baik. Sub-sektor ini termasuk dalam sub-sektor yang dinilai “baik”.
4. Sub-sektor basis, namun pertumbuhan lambat dan kurang berdaya saing. Sub-sektor ini dinilai “lebih dari cukup” keunggulannya.
5. Sub-sektor yang dinilai “cukup” karena bukan sub-sektor basis, namun pertumbuhannya cepat dan berdaya saing baik.
6. Sub-sektor yang dinilai “hampir dari cukup” keunggulannya karena bukan sub-sektor basis dan kurang berdaya saing, namun pertumbuhannya cepat.
7. Sub-sektor yang dinilai “kurang” karena bukan sub-sektor basis dan pertumbuhannya lambat, namun berdaya saing baik.

8. Sub-sektor yang keunggulannya dinilai "kurang sekali". Sub-sektor ini bukan sub-sektor basis, pertumbuhannya lambat dan kurang berdaya saing.

Perbandingan absolut antar sub-sektor dapat disederhanakan dengan mengelompokan dalam "diagram empat kuadran", di mana sumbu horizontal menggambarkan TS dengan titik pusat pada angka nol, sedangkan sumbu vertikal menggambarkan LQ dengan titik pusat pada angka satu (Gambar 3.2.).



Gambar III.2 Diagram Pengelompokan TS dan LQ

Keterangan :

1. Kuadran I (TS positif dan $LQ > 1$) menunjukkan bahwa sub sektor maritim di wilayah yang bersangkutan merupakan sub-sektor unggulan, karena memiliki pertumbuhan progresif dan merupakan sub-sektor basis.
2. Kuadran II (TS positif dan $LQ < 1$) menunjukkan bahwa sub-sektor maritime di wilayah yang bersangkutan merupakan sub-Sektor Berkembang, karena

memiliki pertumbuhan progresif namun bukan merupakan sub-sektor basis.

3. Kuadran III (TS negatif dan $LQ < 1$) menunjukkan bahwa sub sektor di wilayah yang bersangkutan merupakan sub-sektor terbelakang, karena memiliki pertumbuhan lambat dan bukan merupakan sub-sektor basis.
4. Kuadran IV (TS negatif dan $LQ > 1$) menunjukkan bahwa sub-sektor di wilayah yang bersangkutan merupakan sub-sektor Potensial, karena memiliki pertumbuhan lambat namun merupakan sub-sektor basis.

3.2. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang akan dilakukan dalam kajian ini melalui ; pertama, kajian literatur melalui buku, jurnal, hasil penelitian, *prosiding, working paper*, aturan perundang-undangan media cetak dan elektronik serta dokumen lain yang relevan dengan masalah kajian. Kedua, dokumentasi telaah dokumen yang bersumber dari rilis BPS dan lembaga pemerintahan lainnya.

3.3. Konsep Operasional

Keberadaan sektor atau lapangan usaha dalam perekonomian secara baku selama ini mengacu pada publikasi yang dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik, terdiri dari 17 sektor/lapangan usaha diantaranya:

1. Pertanian, Kehutanan dan Perikanan;
2. Pertambangan dan Penggalian;
3. Industri Pengolahan;
4. Pengadaan Listrik dan Gas;
5. Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang;
6. Konstruksi;
7. Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor;
8. Transportasi dan Perdagangan;
9. Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum;
10. Informasi dan Keuangan;
11. Jasa Keuangan dan Asuransi;

12. Real Estat;
13. Jasa Perusahaan;
14. Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib;
15. Jasa Pendidikan;
16. Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial; dan
17. Jasa Lainnya.

Data dari 17 sektor atau lapangan usaha di atas tersedia secara berkesinambungan melalui berbagai publikasi berkala yang telah dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik selama ini. Namun, hal ini belum berlaku untuk penentuan lapangan usaha yang berkaitan dengan kegiatan kemaritiman.

Walaupun secara formal terdapat penjelasan ruang lingkup kemaritiman dari 9 sektor berdasarkan UU 32 tahun 2014 tentang Kelautan (*Perikanan, Energi dan Sumber Daya Mineral, Industri Bioteknologi, Industri Maritim, Jasa Maritim, Wisata Bahari, Perhubungan Laut, Bangunan Laut, dan Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum dan Keselamatan di Laut*), hal ini belum ditindak lanjuti sampai tingkat publikasi data produk kemaritiman yang lengkap, berkala maupun berjenjang sampai level unit data di daerah sebagaimana halnya publikasi data PDB secara umum. Oleh karena itu diperlukan sebuah pendekatan untuk melakukan pemisahan data manakah dari aktivitas yang diteliti merupakan sektor maritim dan mana yang tidak, dimulai dengan cara:

1. Penentuan cakupan kegiatan maritim dengan mengacu definisi dari undang-undang seperti UU Perairan No. 6/1996, UU Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil No. 27/2007, dan UU Kelautan No.32/2014. Maka kegiatan maritim dapat merujuk pada aktivitas produksi yang langsung atau tidak langsung terjadi di wilayah perairan atau kegiatan di luar kawasan perairan yang memanfaatkan sumber daya alam dan lingkungan yang berasal dari perairan, atau segala kegiatan yang berhubungan dengan laut dan/atau kegiatan di wilayah laut yang

meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya, kolom air dan permukaan laut termasuk wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil.

2. Penentuan lapangan usaha maritim dengan cara:
 - melihat pada data dasar yang tersedia dari lapangan usaha PDRB secara umum, seperti sektor perikanan;
 - melihat pada rincian aktivitas yang tersedia pada publikasi Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) yang merupakan turunan dari lapangan usaha PDRB umum seperti eksplorasi pasir dan batu yang diturunkan dari sektor atau lapangan usaha pertambangan dan penggalian lainnya.
3. Penentuan kategori kegiatan maritim melalui pemanfaatan data yang ada dengan cara memberikan alokasi rasio dengan tujuan memisahkan antara aktivitas yang berkaitan dengan laut (maritim) dan aktivitas yang tidak berkaitan dengan laut.

Melalui tahapan di atas, maka gambaran tentang komposisi sektor maritim sebagaimana yang terlihat pada tabel berikut ini:

**Tabel III-2 Rumusan Teori-Konsep Operasional
Sektor Maritim**

No	Teori	Konsep Operasional
1	Perikanan (penangkapan, pembenihan, budidaya ikan dan biota air serta pengolahan hasil laut);	1. Budidaya 2. Perikanan Tangkap 3. Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut 4. Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut 5. Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng 6. Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng 7. Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya 8. Industri Kerupuk
2	Pariwisata Bahari;	9. Akomodasi, Makanan dan Minuman
3	Pertambangan dan Energi Kelautan	10. Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi

	(pengeboran minyak/gas bumi, pengolahan mineral laut)	11. Pasir dan Batu
4	Industri Maritim (galangan kapal & pemeliharaan, bangunan lepas pantai)	12. Industri Kapal dan Perahu 13. Industri Pembuatan Kapal Lainnya
5	Transportasi Laut (pelayaran domestik & internasional)	14. Angkutan Laut 15. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan
6	Bangunan Kelautan (persiapan lahan dan konstruksi bangunan), dan	16. Industri Bangunan Lepas Pantai 17. Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor
7	Jasa Kelautan (pelabuhan, pelayanan keselamatan pelayaran, pendidikan, penelitian dibidang kelautan)	

Sumber : data olahan, 2021.

Dengan adanya permasalahan ketersediaan data, pendekatan selanjutnya yang dilakukan dalam penelitian ini adalah menentukan rasio dari output sub sektor maritim i terhadap output total sektor sebagai dasar proporsi untuk menentukan nilai tambah maritim sub sektor maritim i pada nilai tambah sektoral, dimana nilai tambah maritim sub sektor i adalah:

$$\frac{M_i}{X_i} \times \text{Nilai Tambah Sektor } i$$

Di mana:

M_i = Output sub sektor maritim i

X_i = Output sektor i

Maka diperoleh rasio dari masing-masing sub sektor maritim i :

Tabel III-3 Rasio Alokasi Sektor Maritim Provinsi Kepulauan Riau

No	Sektor	Rasio	Keterangan
1	Perikanan Budidaya	0,00700	Nilai Ekspor
2	Perikanan Tangkap	0,86223	Nilai Ekspor
3	Pertambangan, Minyak, Gas dan Panas Bumi	1,0000	Nilai Ekspor
4	Pasir dan Batu	0,83948	Nilai Ekspor
5	Industri Kerupuk	0,00006	Nilai Ekspor

6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	0,00026	Nilai Ekspor
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	0,00034	Nilai Ekspor
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam kaleng	0,00022	Nilai Ekspor
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam kaleng	0,00008	Nilai Ekspor
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	0,00092	Nilai Ekspor
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	0,34791	Nilai Ekspor
12	Industri Kapal dan Perahu	0,15817	Nilai Ekspor
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	0,01509	Nilai Ekspor
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	---	Arus Barang (ratio NTB maritim terhadap NTB barang dikalikan dengan perdagangan).
15	Angkutan Laut	---	Nilai Asal
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	---	Nilai Asal
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	---	Nilai Asal

Sumber : peneliti, data olahan tahun 2021.

Keterangan :

- Penentuan rasio dilakukan melalui perbandingan NTB maritim terhadap NTB total sektoral.
- Penentuan nilai sektor perdagangan besar dan eceran, bukan mobil dan sepeda motor mengikuti pendekatan arus barang, yaitu rasio NTB maritim terhadap NTB barang dikalikan dengan sektor perdangangan besar dan eceran. bukan mobil dan sepeda motor.
- Jenis sub sektor maritim yang secara faktual tidak terdapat di wilayah kabupaten/kota tertentu maka rasionya dianggap nol atau tidak ada, sebagai contoh tidak semua daerah kabupaten/kota terdapat sektor pertambangan migas.

- Sub sektor maritim tertentu yang tidak dapat ditemukan komposisi maritimnya secara akurat, maka menggunakan nilai asal.
- Sub sektor maritim tertentu yang sebagian besar atau keseluruhan komposisinya bersifat atau berbasis maritim, maka menggunakan nilai asal, sebagai contoh sub sektor Angkutan Laut.
- Data NTB menggunakan data ekspor Provinsi Kepulauan Riau.

Penentuan rasio output dari masing-masing sub sektor maritim di atas, dengan memperhitungkan alokasi tiap kegiatan dalam lapangan usaha atau sub sektor maritim i berkaitan, diantaranya:

- (1). Perikanan Budidaya, yang terdiri atas: pemberian ikan laut, dan penangkapan/pengambilan tumbuhan air di laut;
- (2). Perikanan Tangkap, yang terdiri atas: penangkapan crustacea di laut, penangkapan echinodermata di laut, penangkapan ikan hias laut, penangkapan mollusca di laut, penangkapan mollusca di perairan umum, penangkapan pisces/ikan bersirip di laut, dan penangkapan pisces/ikan bersirip di perairan umum;
- (3). Pertambangan, Minyak , Gas dan Panas Bumi, yang terdiri atas pertambangan gas alam dan pertambangan minyak bumi;
- (4). Pasir dan Batu, yang diambil dari komponen sektor Pertambangan dan Penggalian lainnya;
- (5). Industri Kerupuk;
- (6). Industri pembekuan/pendinginan hasil laut;
- (7). Industri penggaraman/pengeringan biota laut;
- (8). Industri pengolahan dan pengawetan ikan dalam kemasan;
- (9). Industri pengolahan dan pengawetan udang dalam kemasan,
- (10). Industri pengolahan dan pengawetan biota laut lainnya;
- (11). Industri bangunan lepas pantai dan bangunan terapung;
- (12). Industri kapal dan perahu;
- (13). Industri pembuatan kapal lainnya;
- (14). Perdagangan besar dan eceran, bukan mobil dan sepeda motor;

- (15). Angkutan laut;
- (16). Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan;
- (17). Akomodasi, Makan dan Minum.

3.2 Sistematika Penulisan

Kajian Optimalisasi Potensi Kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau ini akan terdiri dari 7 bab berikut :

Bab I Pendahuluan

Bab ini berisi uraian tentang latar belakang, maksud dan tujuan dan dasar hukum.

Bab II Tinjauan Pustaka

Bab ini berisi uraian tinjauan teori, aturan dan penelitian yang relevan dengan kajian ini.

Bab III Metode Kajian

Bab ini berisi uraian pendekatan kajian, teknik analisi, teknik pengumpulan data dan sistematika penulisan.

Bab IV Gambaran Umum Provinsi Kepulauan Riau

Bab ini berisi uraian tentang luas dan batas wilayah administrasi pemerintahan, aspek geografi dan demografi, dan struktur dan pertumbuhan wilayah.

Bab V Kondisi Eksisting Potensi Kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau

Bab ini berisikan uraian tentang kondisi eksisting aspek-aspek yang masuk dalam spektrum kemaritiman yang ada di Provinsi Kepri.

Bab VI Pemetaan dan Optimalisasi Potensi Kemaritiman

Bab ini berisikan uraian tentang pemetaan kondisi potensi unggulan kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau yang sudah ada saat ini dan rumusan strategi dalam upaya untuk mengoptimalkan potensi unggulan kemaritiman yang dimiliki Provinsi Kepri

Bab VII Penutup

Bab ini berisikan kesimpulan dan rekomendasi kajian.

BAB IV

GAMBARAN UMUM PROVINSI KEPULAUAN RIAU

4.1 Administrasi Pemerintahan

Provinsi Kepulauan Riau merupakan Provinsi ke-32 di Indonesia yang dibentuk melalui Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2002. Secara administratif Provinsi Kepulauan Riau terdiri dari 7 kabupaten/kota yaitu Kota Tanjungpinang sebagai ibukota provinsi dan Kota Batam, serta memiliki 5 (lima) kabupaten yaitu Kabupaten Karimun, Kabupaten Bintan, Kabupaten Lingga, Kabupaten Natuna, dan Kabupaten Kepulauan Anambas. Merujuk pada Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 18 Tahun 2005 Tentang Kode dan Data Wilayah Administrasi Pemerintahan terakhir dengan perubahan Permendagri Nomor 56 Tahun 2015, luas daratan Provinsi Kepulauan Riau seluas 8.201,72 km². Sedangkan luas laut Provinsi Kepulauan Riau berdasarkan hitungan teknis dari Balai Kajian Geomatika Bakosurtanal tahun 2007 sebesar 417.012,97 km²⁴⁹. Rincian luas wilayah Provinsi Kepulauan Riau menurut kabupaten/kota dapat dilihat pada Tabel berikut.

Tabel IV-1 Luas Wilayah Provinsi Kepulauan Riau

No	Kabupaten/Kota	Luas Daratan (km ²)	Luas Wilayah Laut (km ²)
1	Tanjungpinang	144,56	149,13
2	Bintan	1.318,21	102.964,08
3	Batam	960,25	3.675,25
4	Karimun	912,75	4.698,09
5	Lingga	2.266,77	43.339,00
6	Natuna	2.009,04	216.113,42
7	Kepulauan Anambas	590,14	46.074,00
	Kepulauan Riau	8.201,72	417.012,97

Sumber: Permendagri Nomor 56 Tahun 2015 dan Balai Kajian Geomatika Bakosurtanal Tahun 2007

Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2017 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2017-2037 batas wilayah Provinsi Kepulauan Riau adalah sebagai berikut:

⁴⁹ Data ini mengabaikan batas wilayah kewenangan pengelolaan sejauh 12 mil laut.

Sebelah Utara : Negara Vietnam dan Negara Kamboja
 Sebelah Timur : Negara Malaysia dan Provinsi Kalimantan Barat
 Sebelah Selatan : Provinsi Bangka Belitung dan Provinsi Jambi
 Sebelah Barat : Negara Singapura, Negara Malaysia dan Provinsi Riau
 Provinsi Kepulauan Riau memiliki 1796 pulau, terdiri dari 1796 dengan pulau berpenghuni dan sebanyak 394. Kemudian berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 6 Tahun 2017 Tentang Penetapan Pulau-Pulau Kecil Terluar, Provinsi Kepulauan Riau memiliki 22 pulau-pulau kecil terluar

Tabel IV-2 Jumlah Pulau di Provinsi Kepulauan Riau

No	Kabupaten/ Kota	Jumlah Pulau*	Berpenghuni*	Jumlah Pulau	Nama Pulau
1	Tanjungpinang	9	2	-	-
2	Bintan	241	48	4	Pulau Berakit, Pulau Sentut, Pulau Bintan, Pulau Malang Berdaun
3	Batam	371	133	4	Pulau Nipah, Pulau Pelampung, Pulau Batu Berantai, Pulau Putri,
4	Karimun	251	73	2	Pulau Tokong Hiu Kecil, Pulau Karimun Anak,
5	Lingga	532	76	-	-
6	Natuna	392	62	2	Pulau Tokong Hiu Kecil, Pulau Karimun Anak,
7	Kepulauan Anambas			5	Pulau Tokong Malang Biru, Pulau Damar, Pulau Mangkai, Pulau Tokong Nanas, Pulau Tokong Belayar,
Jumlah		1.796	394	22	

Catatan: *Data Pulau di Kabupaten Anambas masih bergabung dengan Natuna

Sumber: Pusat Jaring Kontrol Geodesi dan Geodinamika Badan Informasi Geospasial (BIG), 2016
 dan Kepres Nomor 6 Tahun 2017

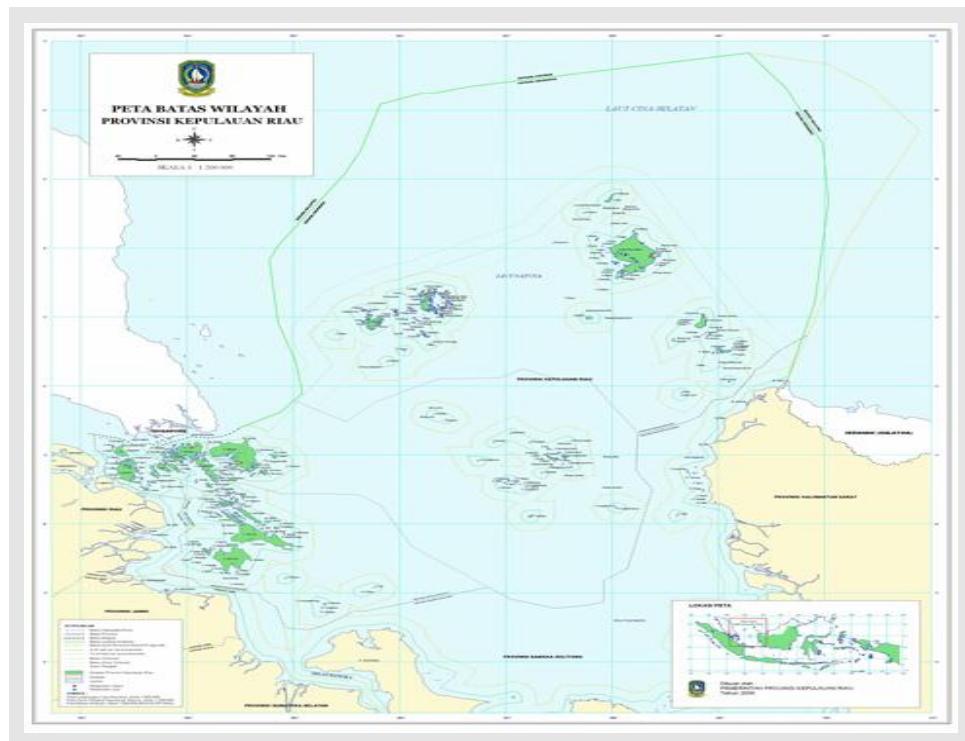
Secara administratif saat ini Provinsi Kepulauan Riau memiliki 76 kecamatan dan 417 desa/kelurahan. Secara terperinci data berdasarkan kabupaten/kota dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel IV-3 Jumlah Kecamatan dan Desa / Kelurahan di Provinsi Kepulauan Riau

No	Kabupaten/Kota	Kecamatan	Desa/Kelurahan
1.	Tanjungpinang	4	18
2.	Bintan	10	51
3.	Batam	12	64
4.	Karimun	12	71
5.	Lingga	13	82
6.	Natuna	15	77
7.	Kepulauan Anambas	10	54
	Jumlah	76	417

Sumber : RPJMD Kepri 2021-2026 & Kepri dalam Angka 2021

Jika melihat peta administratif Provinsi Kepulauan Riau dapat dilihat pada gambar peta berikut ini :



Gambar IV.1 Peta Administrasi Provinsi Kepulauan Riau

Sumber : Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau, 2021

4.2 Kondisi Demografi

Berdasarkan data BPS tahun 2020 jumlah penduduk Provinsi Kepulauan Riau sebanyak 2.064.564 orang. Kota Batam merupakan daerah yang paling banyak jumlah penduduknya di Provinsi Kepulauan Riau dan Kabupaten Kepulauan Anambas daerah yang paling sedikit jumlah penduduknya yaitu hanya 47.402 orang. Jumlah penduduk menurut kabupaten/kota dalam lima tahun terakhir di Provinsi Kepulauan Riau dapat dilihat pada Tabel 2.4.

Tabel IV-4 Jumlah Penduduk Provinsi Kepulauan Riau menurut Kabupaten/Kota Tahun 2015-2020

No	Kabupaten/ Kota	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Tanjungpinang	202.215	204.735	207.057	209.280	211.583	227.663
2	Bintan	153.020	154.584	156.313	157.927	159.403	159.518
3	Batam	1.188.985	1.236.399	1.282.196	1.329.773	1.376.009	1.196.396
4	Karimun	225.298	227.277	229.194	231.145	232.797	253.457
5	Lingga	88.591	88.971	89.330	89.501	89.781	98.633
6	Natuna	74.520	75.282	76.192	76.968	77.771	81.495
7	Kepulauan Anambas	40.414	40.921	41.412	41.927	42.309	47.402
	Kepulauan Riau	1.973.043	2.028.169	2.082.694	2.136.521	2.189.653	2.064.564

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2021 (data diolah)

Sepanjang tahun 2019-2020 laju pertumbuhan penduduk di Provinsi Kepulauan Riau turun sebesar -0,057, kemudian Kabupaten Lingga adalah daerah yang mengalami pertumbuhan penduduk terbesar di Provinsi Kepulauan Riau yaitu 0,099 dan Kota Batam dengan pertumbuhan penduduk yang paling terendah yaitu turun -0,131. Secara lebih lengkap ada pada tabel berikut.

Tabel IV-5 Jumlah Penduduk dan LPP Provinsi Kepulauan Riau menurut Kabupaten/Kota Tahun 2019-2020

No	Kabupaten/Kota	2019	2020	LPP (2019-2020)
1	Tanjungpinang	211.583	227.663	0,076
2	Bintan	159.403	159.518	0,001
3	Batam	1.376.009	1.196.396	-0,131
4	Karimun	232.797	253.457	0,089
5	Lingga	89.781	98.633	0,099
6	Natuna	77.771	81.495	0,048
7	Kepulauan Anambas	42.309	47.402	0,120
	Kepulauan Riau	2.189.653	2.064.564	-0,057

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2020 (data diolah)

Berdasarkan distribusi penduduk menurut kelompok umur dan jenis kelamin, penduduk Kepulauan Riau didominasi oleh penduduk muda dan penduduk umur 30-39 tahun. Frekuensi terbesar penduduk laki-laki berada pada kelompok umur 0-9 tahun. Sedangkan frekuensi terbesar penduduk perempuan berada pada kelompok umur 0-9 tahun. Data lebih lengkap ada pada tabel berikut ini.

Tabel IV-6 Komposisi Penduduk Provinsi Kepulauan Riau Berdasarkan Usia Tahun 2020

Kelompok Umur	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
0-4	97.600	92.888	190.488
5 - 9	97.709	93.094	190.803
10 - 14	89.348	84.260	173.608
15 - 19	88.201	84.284	172.485
20 - 24	89.544	87.978	177.522
25 - 29	90.003	89.436	179.439
30 - 34	92.696	93.362	186.058
35 - 39	88.624	88.370	176.994
40 - 44	83.864	81.291	165.155
45 - 49	72.147	68.327	140.474
50 - 54	55.987	50.465	106.452
55 - 59	42.371	37.433	79.804
60 - 64	27.719	24.533	52.252
65 - 69	17.762	16.005	33.767
70 - 74	10.618	9.924	20.542
75+	9.103	9.598	18.701
Kepulauan Riau	1.053.296	1.011.248	2.064.544

Sumber: Provinsi Kepulauan Riau Dalam Angka Tahun 2021

4.3 Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) adalah satu indikator untuk melihat perkembangan ekonomi yang dicapai oleh suatu daerah. Untuk itu bagian ini menyajikan karakter ekonomi wilayah Kepulauan Riau melalui tabel kontribusi sektor dan pertumbuhan ekonomi melalui tabel pertumbuhan dan persebaran ekonomi melalui PDRB kabupaten/kota.

Dilihat dari kontribusi terhadap PDRB, terlihat bahwa sektor industri pengolahan merupakan kontributor terbesar terhadap pembentukan PDRB Provinsi Kepulauan Riau dengan nilai kontribusi yang berada pada kisaran 38,35-40,76 persen selama periode 2015 hingga 2020. Adapun 5 Sektor ekonomi yang menunjukkan kontribusi terbesar sepanjang tahun 2015-2020 baik untuk harga berlaku maupun harga konstan yaitu sektor Industri Pengolahan, Konstruksi, Pertambangan dan Penggalian, Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor dan Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan.

Hal tersebut menunjukkan bahwa potensi ekonomi Provinsi Kepulauan Riau pada saat ini terletak pada ketiga sektor tersebut. Dengan demikian, strategi dan kebijakan pembangunan ekonomi Provinsi Kepulauan Riau dapat diarahkan untuk menunjang kegiatan perekonomian ketiga sektor tersebut.

**Tabel IV-7 Nilai dan Kontribusi Sektor Dalam PDRB Tahun 2016-2020 Atas Dasar Harga Konstan 2010 Tahun 2015-2020
 Provinsi Kepulauan Riau**

Kategori	Lapangan usaha	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
		Rp (miliar)	%										
A	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	5.689,22	3,67	6.018,41	3,70	5.945,61	3,58	5.757,78	3,32	5.717,73	3,14	5.466,78	3,12
B	Pertambangan dan Penggalian	25.417,33	16,38	26.883,19	16,51	25.648,83	15,44	25.995,36	14,98	26.037,64	14,31	24.951,04	14,26
C	Industri Pengolahan	59.498,19	38,35	61.497,86	37,76	62.436,28	37,59	65.018,04	37,47	69.079,81	37,98	71.325,79	40,76
D	Pengadaan Listrik dan Gas	1.400,52	0,90	1.523,11	0,94	1.621,70	0,98	1.600,28	0,92	1.653,05	0,91	1.580,66	0,90
E	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	193,11	0,12	203,26	0,12	222,66	0,13	225,03	0,13	224,90	0,12	218,65	0,12
F	Konstruksi	26.871,95	17,32	28.073,93	17,24	29.042,76	17,49	31.345,83	18,07	33.924,66	18,65	31.752,17	18,15
G	Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	11.738,60	7,57	12.858,55	7,90	13.665,03	8,23	14.523,51	8,37	15.408,88	8,47	13.449,61	7,69
H	Transportasi dan Pergudangan	4.161,12	2,68	4.413,81	2,71	4.654,49	2,80	4.696,77	2,71	4.280,15	2,35	2.558,45	1,46
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	3.002,93	1,94	3.159,14	1,94	3.536,02	2,13	3.895,60	2,25	4.283,34	2,35	2.526,91	1,44
J	Informasi dan Komunikasi	3.230,70	2,08	3.469,62	2,13	3.736,38	2,25	4.136,74	2,38	4.626,51	2,54	5.392,39	3,08
K	Jasa Keuangan dan Asuransi	4.105,52	2,65	4.335,03	2,66	4.466,53	2,69	4.724,11	2,72	4.951,67	2,72	4.798,29	2,74
L	Real Estate	2.340,43	1,51	2.443,35	1,50	2.549,27	1,53	2.539,78	1,46	2.542,82	1,40	2.330,97	1,33
M,N	Jasa Perusahaan	7,8	0,01	8,28	0,01	8,88	0,01	9,49	0,01	8,65	0,00	5,03	0,00
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	3.386,49	2,18	3.583,27	2,20	3.750,53	2,26	4.013,02	2,31	4.073,85	2,24	4.398,45	2,51
P	Jasa Pendidikan	2.022,48	1,30	2.201,37	1,35	2.418,96	1,46	2.450,78	1,41	2.461,46	1,35	2.259,58	1,29
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	1.405,32	0,91	1.467,87	0,90	1.618,90	0,97	1.668,14	0,96	1.714,54	0,94	1.679,46	0,96
R,S,T,U	Jasa Lainnya	659,67	0,43	712,98	0,44	758,86	0,46	898,50	0,52	906,21	0,50	282,47	0,16
	PDRB	155.131,35	100	162.853,04	100	166.081,68	100	173.498,75	100	181.895,86	100	174.976,70	100

Sumber: Badan Perencanaan dan Litbang Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau,2021

**Tabel IV-8 Nilai dan Kontribusi Sektor dalam PDRB Tahun 2015-2020 Atas Dasar Harga Berlaku Tahun 2015-2020
 Provinsi Kepulauan Riau**

Kategori	Lapangan usaha	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
		Rp (miliar)	%										
A	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	7.087,96	3,55	7.729,47	3,58	7.981,53	3,51	8.100,22	3,26	8.223,77	3,07	8.061,29	3,17
B	Pertambangan dan Penggalian	31.400,49	15,73	33.083,03	15,29	32.061,78	14,08	35.148,52	14,13	34.964,44	13,06	28.391,33	11,17
C	Industri Pengolahan	74.966,24	37,56	80.842,35	37,43	84.404,23	37,07	91.792,57	36,89	100.705,38	37,62	105.899,71	41,65
D	Pengadaan Listrik dan Gas	2.218,91	1,11	2.468,48	1,14	2.689,97	1,18	2.644,61	1,06	2.763,73	1,03	2.603,10	1,02
E	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	233,26	0,12	252,52	0,12	282,71	0,12	288,74	0,12	291,29	0,11	281,46	0,11
F	Konstruksi	36.456,42	18,27	38.848,43	17,98	41.409,19	18,19	46.628,25	18,74	52.239,25	19,52	49.317,72	19,4
G	Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	15.424,15	7,73	17.716,68	8,20	19.653,11	8,63	22.074,79	8,87	24.314,35	9,08	21.561,95	8,48
H	Transportasi dan Pergudangan	6.260,55	3,14	6.953,59	3,22	7.471,82	3,28	7.648,63	3,07	7.219,02	2,7	4.111,95	1,62
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	3.951,43	1,98	4.346,14	2,01	5.061,47	2,22	5.585,88	2,24	6.208,87	2,32	3.391,34	1,33
J	Informasi dan Komunikasi	3.603,55	1,81	3.969,12	1,84	4.485,79	1,97	5.016,21	2,02	5.603,09	2,09	6.483,54	2,55
K	Jasa Keuangan dan Asuransi	5.301,54	2,66	5.800,41	2,69	6.254,65	2,75	6.781,34	2,73	7.271,53	2,72	6.991,38	2,75
L	Real Estate	2.863,61	1,43	3.131,44	1,45	3.415,73	1,50	3.467,24	1,39	3.563,18	1,33	3.195,11	1,26
M,N	Jasa Perusahaan	9,15	-	10,10	0,01	11,34	-	12,48	0,01	11,38	-	5,82	-
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	4.627,75	2,32	5.106,64	2,36	5.914,07	2,60	6.385,00	2,57	6.791,47	2,54	7.347,30	2,89
P	Jasa Pendidikan	2.569,03	1,29	2.931,37	1,36	3.415,20	1,50	3.708,43	1,49	3.849,23	1,44	3.896,18	1,53
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	1.737,40	0,87	1.882,15	0,87	2.119,21	0,93	2.228,24	0,9	2.305,97	0,86	2.277,84	0,9
R,S,T,U	Jasa Lainnya	858,96	0,43	980,77	0,45	1.075,07	0,47	1.311,08	0,53	1.332,30	0,5	436,25	0,17
	PDRB	199.570,39	100	216.007,66	100	227.706,88	100	248.822,23	100	267.658,24	100	254.253,29	100

Sumber: Badan Perencanaan dan Litbang Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau

Mengacu pada kajian *Background Study* Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2020, dibandingkan dengan nasional maka struktur ekonomi Provinsi Kepulauan Riau sudah sangat berciri industri sebagaimana ditunjukkan oleh tabel berikut.

Tabel IV-9 Kontribusi dan Pertumbuhan Sektor Ekonomi Provinsi Kepulauan Riau Dibandingkan Nasional Tahun 2019-2020

No	Sektor	Nasional		Provinsi Kepulauan Riau	
		Kontribusi (2020)	Pertumbuhan (2019-2020)	Kontribusi (2020)	Pertumbuhan (2019-2020)
A	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	13,70	1,75	3,17	-4,39
B	Pertambangan dan Penggalian	6,44	-1,95	11,17	-4,17
C	Industri Pengolahan	19,88	-2,93	41,65	3,25
D	Pengadaan Listrik dan Gas	1,16	-2,34	1,02	-4,38
E	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	0,07	4,94	0,11	-2,78
F	Konstruksi	10,71	-3,26	19,4	-6,4
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	12,93	-3,72	8,48	-12,72
H	Transportasi dan Pergudangan	4,47	-15,04	1,62	-40,23
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	2,55	-10,22	1,33	-41,01
J	Informasi dan Komunikasi	4,51	10,58	2,55	16,55
K	Jasa Keuangan dan Asuransi	4,51	3,25	2,75	-3,1
L	Real Estate	2,94	2,32	1,26	-8,33
M/N	Jasa Perusahaan	1,91	-5,44	0	-41,88
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	3,76	-0,03	2,89	7,97
P	Jasa Pendidikan	3,56	2,63	1,53	-8,2
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	1,30	11,60	0,9	-2,05
R-U	Jasa Lainnya	1,96	-4,10	0,17	-68,83
	PDRB	100	-2,07	100	-3,80

Sumber: Badan Perencanaan dan Litbang Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau

Dilihat dari persebarannya, maka Kota Batam adalah wilayah dengan kontribusi PDRB tertinggi di Provinsi Kepulauan Riau yakni sebesar 60,80 persen pada tahun 2015 dan meningkat 63,97 persen pada tahun 2020. Selanjutnya Kabupaten Bintan sebesar 7,78 persen pada tahun 2015 dan mengalami kenaikan menjadi 8,22 persen pada tahun 2020. Sedangkan kontribusi terendah adalah Kabupaten Lingga yaitu pada tahun 2015 hanya sebesar 1,53 persen dan meningkat pada tahun 2020 menjadi 1,70 persen. Hal ini bisa dilihat lebih lanjut pada tabel berikut.

Tabel IV-10 PDRB Atas Dasar Harga Berlaku menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau dan Persentase Kontribusi terhadap Jumlah PDRB seluruh Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2015-2020

Kabupaten/ Kota	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	Rp (miliar)	%										
Karimun	9.632,11	4,84	10.610,20	4,98	11.618,49	5,14	12.628,78	5,16	13.544,17	5,15	13.310,63	5,28
Bintan	15.481,10	7,78	16.596,40	7,78	17.982,66	7,95	19.597,81	8,01	21.301,01	8,10	20.743,70	8,22
Natuna	17.893,99	9	18.552,33	8,70	19.604,96	8,67	21.123,65	8,64	21.795,5	8,29	18.405,91	7,30
Lingga	3.043,43	1,53	3.284,25	1,54	3.659,73	1,62	3.969,33	1,62	4.274,27	1,62	4.292,43	1,70
Kepulauan Anambas	16.074,02	8,08	16.597,58	7,78	17.256,61	7,63	16.849,27	6,89	17.439,77	6,63	14.453,58	5,73
Batam	120.945,74	60,80	130.553,21	61,22	137.925,34	60,99	151.285,14	61,87	164.490,12	62,55	161.364,18	63,97
Tanjungpinang	15.842,11	7,96	17.065,53	8,00	18.088,95	8	19.078,15	7,80	20.167,98	7,67	19.665,01	7,80
Kepulauan Riau	199.570,39	100	216.007,66	100	227.706,88	100	248.822,23	100	267.658,24	100	254.253,29	100

Sumber: Badan Perencanaan dan Litbang Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau

PDRB Atas Dasar Harga Konstan mencerminkan perubahan PDRB tanpa dipengaruhi oleh harga yang cenderung meningkat dari tahun ke tahun. Untuk itu jika dilihat berdasarkan Perkembangan PDRB Kabupaten/Kota Tahun 2016-2020 Atas Dasar Harga Konstan Provinsi Kepulauan Riau dengan mengeluarkan inflasi maka Kabupaten Lingga merupakan kota yang memiliki penurunan ekonomi terendah akibat dampak Covid-19 sebesar -0,68 % pada tahun 2020 dan Kepulauan Anambas merupakan kabupaten dengan penurunan ekonomi tertinggi yaitu sebesar -7,83. Hal ini dapat dilihat lebih lanjut pada tabel berikut.

Laporan Akhir
Kajian Optimalisasi Potensi Kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau

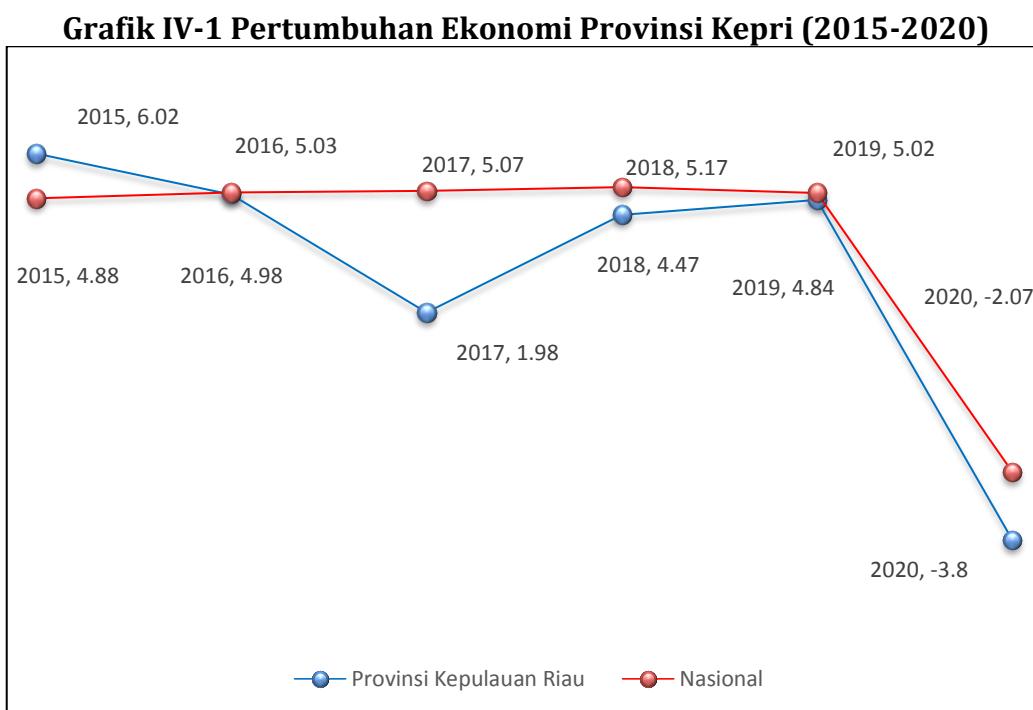
Tabel IV-11 PDRB Atas Dasar Harga Konstan 2010 menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau dan Laju Pertumbuhan PDRB Atas Dasar Harga Konstan 2010 menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2015-2020

Kabupaten/ Kota	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	Rp (miliar)	%	Rp (miliar)	%	Rp (miliar)	%						
Karimun	7.678,54	6,54	8.152,07	6,17	8.583,14	5,29	9.016,34	5,05	9.456,92	4,89	9.117,12	-3,59
Bintan	12.013,39	5,16	12.620,12	5,05	13.244,04	4,94	13.886,09	4,85	14.540,07	4,71	13.917,80	-4,28
Natuna	14.115,27	3,90	14.538,93	3,00	14.665,42	0,87	15.036,09	2,53	15.299,36	1,75	14.642,75	-4,29
Lingga	2.429,75	2,38	2.529,11	4,09	2.682,78	6,08	2.790,12	4,00	2.934,66	5,18	2.914,60	-0,68
Kepulauan Anambas	12.784,25	3,03	13.155,24	2,90	13.142,46	-0,1	12.063,35	-8,21	12.047,35	-0,13	11.104,45	-7,83
Batam	90.457,74	6,87	95.369,70	5,43	97.862,56	2,61	102.718,60	4,96	108.804,35	5,92	106.029,65	-2,55
Tanjungpinang	12.568,74	5,70	13.197,81	5,01	13.544,58	2,63	13.979,22	3,21	14.436,94	3,27	13.938,24	-3,45
Kepulauan Riau	155.131,35	6,02	162.853,04	4,98	166.081,68	1,98	173.498,75	4,47	181.895,86	4,84	174.976,7	-3,80

Sumber: Badan Perencanaan dan Litbang Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau

4.4 Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi Provinsi Kepulauan Riau tercatat fluktuatif, sejalan dengan yang terjadi pada kinerja pertumbuhan ekonomi nasional. Dalam enam tahun terakhir, tingkat pertumbuhan ekonomi Provinsi Kepulauan Riau tertinggi terjadi pada tahun 2015 sebesar 6.02 persen. Pertumbuhan ekonomi tersebut kemudian turun menjadi 4.98 persen di tahun 2016 dan akhirnya mencapai titik terendah sebesar 1.98 persen di tahun 2017. Setelah dua tahun berturut-turut mengalami penurunan, pertumbuhan ekonomi Provinsi Kepulauan Riau akhirnya menunjukkan tren positif dengan adanya kenaikan menjadi 4.58 persen di tahun 2018 dan mencapai level kenaikan tertinggi di level 4.89 persen di tahun 2019. Namun demikian, pada tahun 2020 seluruh Kabupaten Kota di Provinsi Kepulauan Riau bertumbuh secara negatif dengan nilai sebesar -3,80. Penurunan pertumbuhan ekonomi Provinsi Kepulauan Riau yang sejalan dengan ekonomi nasional berkaitan dengan tingginya peran Covid-19 yang menyebabkan hampir seluruh sektor industri mengalami pelemahan.



Sumber: Badan Perencanaan dan Litbang Provinsi Kepulauan Riau

Tabel IV-12 Pertumbuhan Ekonomi Kepulauan Riau per Kabupaten/Kota

Kabupaten/Kota	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Karimun	6,54	6,17	5,29	5,05	4,89	-4,28
Bintan	5,16	5,05	4,94	4,85	4,71	-4,29
Natuna	3,90	3,00	0,87	2,53	1,75	-4,29
Lingga	2,38	4,09	6,08	4,00	5,18	-0,68
Kepulauan Anambas	4,09	2,90	-0,10	-8,21	-0,13	-7,83
Batam	6,08	5,43	2,61	4,96	5,92	-2,55
Tanjungpinang	5,70	5,01	2,63	3,21	3,27	-3,45
Kepulauan Riau	6,02	4,98	1,98	4,47	4,84	-3,80

Sumber: Badan Perencanaan dan Litbang Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau

Hampir seluruh sektor perekonomian di Kabupaten/Kota Provinsi Kepulauan Riau terdampak akibat pandemik Covid-19. Sektor yang mengalami dampak paling besar terjadi pada sektor Jasa Perusahaan, Transportasi dan Pergudangan, Penyediaan Akomodasi Makan dan Minum, dan Jasa Lainnya yang mengalami pertumbuhan negatif di atas 40% di tahun 2020 ini. Sementara itu, tercatat hanya 3 sektor yang bertumbuh secara positif di tahun 2020 yaitu pada sektor Industri Pengolahan, Informasi dan Komunikasi, dan Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib. Hal ini dapat dilihat lebih lanjut pada tabel berikut.

Tabel IV-13 Laju Pertumbuhan PDRB Menurut Sektor/Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2015-2020 Provinsi Kepulauan Riau

Kategori	Lapangan Usaha	2015	2016	2017	2018	2019	2020
A	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	5,78	5,79	-1,21	-3,16	-0,7	-4,39
B	Pertambangan dan Penggalian	9,22	5,77	-4,59	1,35	0,16	-4,17
C	Industri Pengolahan	5,61	3,36	1,53	4,14	6,25	3,25
D	Pengadaan Listrik dan Gas	5,6	8,75	6,47	-1,32	3,3	-4,38
E	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	2,85	5,26	9,54	1,07	-0,06	-2,78
F	Konstruksi	3,53	4,47	3,45	7,93	8,23	-6,4
G	Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	8,66	9,54	6,27	6,28	6,1	-12,72
H	Transportasi dan Pergudangan	5,62	6,07	5,45	0,91	-8,87	-40,23
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	5,63	5,2	11,93	10,17	9,95	-41,01
J	Informasi dan Komunikasi	5	7,4	7,69	10,71	11,84	16,55
K	Jasa Keuangan dan Asuransi	3,47	5,59	3,03	5,77	4,82	-3,1
L	Real Estate	4,24	4,4	4,33	-0,37	0,12	-8,33
M,N	Jasa Perusahaan	2,77	6,18	7,25	6,84	-8,82	-41,88
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	7,5	5,81	4,67	7	1,52	7,97
P	Jasa Pendidikan	6,15	8,85	9,88	1,32	0,44	-8,2
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	7,15	4,45	10,29	3,04	2,78	-2,05
R,S,T,U	Jasa Lainnya	6,55	8,08	6,43	18,4	0,86	-68,83
PDRB		6,02	4,98	1,98	4,47	4,84	-3,80

Sumber: Badan Perencanaan dan Litbang Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau

4.5 Potensi Pengembangan Wilayah

Merujuk pada dokumen RPJMD Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2021-2026 potensi pengembangan wilayah di Provinsi Kepulauan Riau sebagai berikut :

4.5.1 Kawasan Peruntukan Hutan Produksi

Kawasan peruntukan hutan produksi adalah kawasan hutan yang memiliki fungsi pokok memproduksi hasil hutan. Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan RI Nomor: 76/MenLHK-II/2015 Tentang Perubahan Peruntukan Kawasan Hutan Menjadi Bukan Kawasan Hutan Seluas \pm 207.569 Hektar, Perubahan Fungsi Kawasan Hutan Seluas \pm 60.299 Hektar dan Perubahan Bukan Kawasan Hutan Menjadi Kawasan Hutan Seluas \pm 536 Hektar di Provinsi Kepulauan Riau, dengan Rincian Kawasan Hutan Produksi terbagi menjadi Kawasan Hutan Produksi Tetap (HP) 79.259 hektar, Kawasan Hutan Produksi Terbatas (HPT) seluas 120.490 Hektar, Kawasan Hutan Produksi yang Dapat Dikonversi (HPK) seluas 74.367 Hektar.

Namun di tahun 2018 Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan mengeluarkan Kepmen Nomor: SK.272/MENLHK/SETJEN/PLA.0/6/2018 Tentang Perubahan Peruntukan Kawasan Hutan Lindung di Pulau Batam Menjadi Bukan Kawasan Hutan Seluas \pm 330 Hektar dan Perubahan Fungsi Kawasan Hutan dari Kawasan Taman Buru Pulau Rempang Seluas \pm 7.560 Hektar menjadi Kawasan Hutan Produksi yang Dapat Dikonversi.

Dengan diterbitkannya SK.272/MENLHK/SETJEN/PLA.0/6/2018 tersebut terdapat perubahan luasan Kawasan Hutan Produksi Konversi menjadi (HPK) seluas 81.927 ha. Selain itu kawasan hutan yang berdampak penting dan cakupan yang luas serta bernilai strategis (DPCLS) seluas 16.012 hektar dengan perhitungan setelah diterbitkannya SK.272/MENLHK/SETJEN/PLA.0/6/2018.

4.5.2 Kawasan Peruntukan Pertanian

Rencana kawasan peruntukan pertanian di Provinsi Kepulauan Riau seluas 221.707 Ha. Kawasan pertanian ini terdiri dari kawasan budidaya tanaman pangan, kawasan hortikultura, kawasan perkebunan dan kawasan peternakan. Pengembangan

Kawasan Budidaya Tanamana Pangan, Hortikultura dan Peternakan dialokasikan di Kabupaten Lingga sebagai sentra pengembangan sektor pertanian dan Kabupaten Bintan. Pemanfaatan kawasan pertanian ditujukan untuk pemanfaatan potensi dan berdasarkan kesesuaian lahan secara berkelanjutan untuk mendukung ketahanan pangan dan pengembangan berorientasi agribisnis pertanian.

a) Kawasan Budidaya Tanaman Pangan dan Holtikultura

Kawasan budidaya tanaman pangan merupakan kawasan yang diperuntukan bagi tanaman pangan lahan basah dan lahan kering dimana pengairan dapat diperoleh secara alamiah maupun teknis dan kawasan yang diperuntukan bagi tanaman pangan lahan kering untuk tanaman palawija dan hortikultura. Tujuan pemantapan kawasan ini adalah mengembangkan tanaman pangan dan hortikultura dengan memanfaatkan potensi/kesesuaian lahan dengan kemungkinan dukungan prasarana pengairan (irigasi teknis, irigasi setengah teknis, dan irigasi sederhana).

Kawasan yang sesuai untuk tanaman pangan lahan basah adalah yang mempunyai sistem dan potensi Ketinggian < 1000 m dpl dan Kedalaman efektif lapisan tanah atas > 30 cm.

b) Kawasan Peternakan

Kawasan peternakan merupakan kawasan yang diperuntukan untuk kegiatan pengusahaan ternak. Kawasan peternakan dapat dilakukan secara terpadu sebagai bagian dari komponen usaha tani lainnya (tanaman pangan, perkebunan, hortikultura atau perikanan) dan terpadu sebagai komponen ekosistem tertentu (kawasan hutan lindung atau suaka alam). Pengembangan kawasan peternakan di Provinsi Kepulauan Riau bertujuan untuk membangun peternakan yang berwawasan agribisnis berdasarkan ekonomi kerakyatan untuk mencapai kecukupan daging secara berkelanjutan. Kawasan agribisnis berbasis peternakan merupakan kawasan peternakan yang berorientasi ekonomi dan memiliki sistem agribisnis berkelanjutan dimulai dari industri hulu hingga industri hilir.

Kawasan peternakan di Provinsi Kepulauan Riau diarahkan berdasarkan pendekatan berbasis pulau dan terintegrasi dengan tanaman pangan, perkebunan, hortikultura dan perikanan. Kawasan peternakan dibagi berdasarkan peruntukan skala agribisnis dan skala peternakan rakyat (backyard farming). Untuk kawasan agribisnis

diprioritaskan pada Kabupaten Lingga, Kabupaten Natuna, Kabupaten Kepulauan Anambas, Kabupaten

Karimun dan Kabupaten Bintan serta beberapa pulau yang memiliki potensi dan kesesuaian dari aspek daya dukung lahan dan agroklimat. Khusus untuk Kota Batam, kawasan peternakan dikembangkan pada daerah hinterland. Sedangkan pengembangan sub sistem hilir peternakan diarahkan di kota Batam dan Kota Tanjungpinang.

Berdasarkan morfologi dan ukuran ternak, maka ternak besar (sapi dan kerbau) dikembangkan di Kabupaten Lingga, Kabupaten Natuna, Kabupaten Kepulauan Anambas, Kabupaten Karimun, dan Kabupaten Bintan. Untuk ternak kecil (kambing, domba dan babi) diarahkan di Kabupaten Karimun, Kabupaten Bintan dan Kabupaten Lingga. Sedangkan ternak unggas diarahkan di seluruh Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau.

c) Kawasan Perkebunan

Kawasan perkebunan merupakan kawasan peruntukan bagi tanaman tahunan/perkebunan yang menghasilkan bahan pangan dan bahan baku industri. Tujuan pemantapan kawasan ini adalah mengembangkan areal produksi perkebunan terutama untuk komoditas utama dengan memanfaatkan potensi dan kesesuaian lahan, peremajaan areal tanaman perkebunan serta pengembangkan kawasan sentra produksi perkebunan. Perkebunan yang menjadi komoditas favorit di Provinsi Kepulauan Riau adalah kelapa, sagu, karet, lada, cengkeh, coklat, gambir dan kopi. Kawasan yang sesuai untuk tanaman tahunan/perkebunan mempertimbangkan faktor-faktor:

Ketinggian < 2.000 m dpl;

Kelerengan 40%;

Kedalaman efektif lapisan tanah atas > 30 cm

4.5.3 Kawasan Peruntukan Perikanan

Kawasan perikanan merupakan kawasan yang diperuntukan bagi semua kegiatan yang berhubungan dengan pengelolaan, dan pemanfaatan sumberdaya ikan dan lingkungannya mulai dari praproduksi, produksi, pengolahan sampai dengan pemasaran yang dilaksanakan dalam suatu sistem bisnis perikanan. Kriteria kawasan peruntukan perikanan adalah:

- a. Wilayah yang dapat dimanfaatkan untuk kegiatan penangkapan, budidaya dan industri pengolahan hasil perikanan.
- b. Tidak mengganggu kelestarian lingkungan hidup.

Rencana pengelolaan kawasan konservasi perairan memuat zonasi kawasan yang terdiri dari:

a. Zona Inti

Zona inti diperuntukkan bagi perlindungan mutlak habitat dan populasi ikan, penelitian, dan pendidikan.

b. Zona Perikanan Berkelanjutan

Zona perikanan berkelanjutan diperuntukkan bagi perlindungan habitat dan populasi ikan, penangkapan ikan dengan alat dan cara yang ramah lingkungan, budidaya ramah lingkungan, pariwisata dan rekreasi, penelitian dan pengembangan, serta pendidikan.

c. Zona Pemanfaatan

Zona pemanfaatan diperuntukkan bagi perlindungan habitat dan populasi ikan, pariwisata dan rekreasi, penelitian dan pengembangan, serta pendidikan.

d. Zona Lainnya

Zona lainnya merupakan zona di luar zona inti, zona perikanan berkelanjutan, dan zona pemanfaatan yang karena fungsi dan kondisinya ditetapkan sebagai zona tertentu, yakni antara lain zona perlindungan, zona rehabilitasi dan sebagainya.

Sedangkan pengembangan pola ruang untuk kawasan peruntukan perikanan di Provinsi Kepulauan Riau dibagi menjadi:

a. Kawasan Perikanan Tangkap

Kawasan perikanan tangkap merupakan kawasan yang digunakan untuk kegiatan memperoleh ikan di perairan yang tidak dalam keadaan dibudidayakan dengan alat atau cara apapun termasuk kegiatan yang menggunakan kapal untuk memuat mengangkut, menyimpan, mendinginkan, menangani, mengolah dan atau mengawetkannya.

Potensi perikanan berupa ikan kecil (pelagis) dengan potensi sekitar 513.000 ton namun pemanfaatannya baru sekitar 65%. Ikan demersal potensi 656.000 ton baru dimanfaatkan 75%. Lobster dan cumi-cumi dengan potensi masing-masing 400 ton dan 2.700 ton. Ikan karang dan ikan hias dengan potensi 27.600 ton dan 293.600 ton,

dimana yang baru dimanfaatkan pada tahun 2008 tercatat 225.439 ton atau sebesar 97,23%.

Rencana pengembangan perikanan tangkap di Provinsi Kepulauan Riau yaitu tersebar pada seluruh wilayah pesisir dan kelautan Provinsi Kepulauan Riau terutama pada kawasan perikanan tangkap yang potensial dan tidak melanggar batas Zona Ekonomi Ekslusif Indonesia (ZEEI) yang berada di wilayah perbatasan dengan negara lain.

b. Kawasan Perikanan Budidaya

Kawasan perikanan budidaya merupakan kawasan yang diperuntukan bagi kegiatan memelihara, membesarkan dan atau membiakkan ikan serta memanen hasilnya dalam lingkungan yang terkontrol. Pengembangan perikanan budidaya yang meliputi usaha pembenihan sampai pemanfaatan teknologi budidaya sangat cocok di provinsi ini. Potensi perikanan budidaya yang dimiliki Provinsi Kepulauan Riau meliputi budidaya laut seluas lebih kurang 435.000 ha, rumput laut lebih kurang 38.520 ha, tambak seluas lebih kurang 4.948 ha.

c. Kawasan Minapolitan

Kawasan minapolitan merupakan suatu bagian wilayah yang mempunyai fungsi utama ekonomi yang terdiri dari sentra produksi, pengolahan, pemasaran komoditas perikanan, pelayanan jasa, dan/atau kegiatan pendukung lainnya. Kawasan minapolitan tersebar di Kota Batam, Kota Tanjungpinang, Kabupaten Karimun, Kabupaten Kepulauan Anambas, Kabupaten Bintan, Kabupaten Lingga dan Kabupaten Natuna.

d. Pelabuhan Perikanan

Pelabuhan perikanan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan sistem bisnis perikanan yang dipergunakan sebagai tempat kapal perikanan bersandar, berlabuh dan/atau bongkar muat ikan yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang perikanan. Pelabuhan Perikanan di Provinsi Kepulauan Riau terdiri dari :

1) Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS)

Pelabuhan Perikanan kelas A, yang selanjutnya disebut Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) dikembangkan di Kabupaten Natuna dan Kota Batam.

2) Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN)

Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN), dikenal juga sebagai pelabuhan perikanan kelas B. Pelabuhan perikanan ini dirancang terutama untuk melayani kapal perikanan berukuran sekurang-kurangnya 30 GT. Pelabuhan ini dapat menampung sekurang-kurangnya 75 buah kapal atau 2250 GT sekaligus dapat pula melayani kapal ikan yang beroperasi di laut teritorial dan ZEE Indonesia. Selain itu tersedia juga tanah untuk industri perikanan. Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) yang dikembangkan di Kota Batam, Kabupaten Natuna dan Kabupaten Kepulauan Anambas.

3) Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP)

Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP), dikenal juga sebagai pelabuhan perikanan kelas C. Pelabuhan ini dapat melayani kapal perikanan berukuran sekurang-kurangnya 10 GT dan menampung 30 buah kapal atau 300 GT. Pelabuhan ini melayani kapal ikan yang beroperasi di perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial. Pelabuhan Perikanan Pantai yang dikembangkan di Antang Kabupaten Kepulauan Anambas dan Kabupaten Natuna.

4) Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI).

Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) dikenal juga sebagai pelabuhan perikanan kelas D, melayani kapal perikanan berukuran sekurang-kurangnya 3 GT dan menampung 20 buah kapal atau 60 GT kapal perikanan sekaligus. Pelabuhan ini melayani kegiatan perikanan di perairan pedalaman dan perairan kepulauan. Pelabuhan Perikanan Pantai yang dikembangkan berada di Tanjung Batu Sawah Kota Tanjungpinang; Berakit, Tambelan, Batu Duyung, Kawal dan Barek Motor Kabupaten Bintan; Kecamatan Nongsa, Kecamatan Bulang dan Kecamatan Belakang Padang dan Kecamatan Galang Kota Batam; Moro Kabupaten Karimun; Kecamatan Senayang, Singkep, Selayar, Lingga Utara dan Singkep Barat Kabupaten Lingga; Serasan, Selat Lempa, Pulau Laut, Bunguran Barat, Pulau Tiga, Bunguran Utara, Subi, Midai dan Bunguran Timur Kabupaten Natuna serta Kecamatan Jemaja, Jemaja Timur, Siantan Timur, Siantan Tengah dan Siantan Selatan Kabupaten Kepulauan Anambas.

4.5.4 Kawasan Peruntukan Pertambangan

Kawasan peruntukan pertambangan adalah wilayah yang diperuntukkan bagi kegiatan pertambangan, baik wilayah yang sedang/sudah/belum dikerjakan kegiatan

pertambangan dan sudah ditetapkan dalam Perencanaan Wilayah Pertambangan sesuai dengan peraturan dan perundangan yang berlaku. Kawasan peruntukan pertambangan memiliki kriteria antara lain:

- a) Memiliki sumber daya bahan tambang yang berwujud padat, cair atau gas berdasarkan data potensi mineral dan analisa geologi. Kawasan tersebut dapat dimanfaatkan untuk pemasaran kegiatan pertambangan secara berkelanjutan dan tidak mengganggu fungsi kawasan lindung.
- b) Kawasan tersebut merupakan bagian proses upaya merubah ekonomi potensial menjadi kekuatan ekonomi riil.

Rencana kawasan peruntukan pertambangan di Provinsi Kepulauan Riau seluas 12.343 Ha. Potensi pertambangan yang ada di provinsi Kepulauan Riau berupa batu granit di wilayah Karimun, Bintan, Lingga dan Kepulauan Anambas; Pasir di wilayah Karimun, Bintan, Batam dan Lingga; Timah di wilayah Karimun dan Lingga; Bauksit di wilayah Karimun, Bintan, dan Lingga, Biji Besi di wilayah Karimun, Lingga dan Kepulauan Anambas, Minyak dan Gas di wilayah Natuna dan Kepulauan Anambas, serta potensi galian tambang lainnya.

4.5.5 Kawasan Peruntukan Industri

Kawasan peruntukan industri merupakan kawasan yang diperuntukkan bagi pemasaran kegiatan industri. Kawasan ini berbasiskan potensi daerah dan tidak boleh mengganggu kelestarian dan fungsi lingkungan hidup. Adapun kriteria kawasan peruntukan industri yakni sebagai berikut;

- a) Kawasan yang memenuhi persyaratan lokasi industri;
- b) Tersedia sistem air baku yang cukup;
- c) Adanya sistem pembuangan limbah;
- d) Tidak menimbulkan dampak sosial negatif yang berat;
- e) Tidak terletak di kawasan tanaman pangan lahan basah yang beririgasi dan berpotensi untuk pengembangan irigasi.

Kawasan industri yang dikembangkan di seluruh wilayah Provinsi Kepulauan Riau tersebut sesuai dengan kompetensi inti daerah. Adapun peruntukan kawasan industri di Provinsi Kepulauan Riau tersebar di :

- a) Kota Tanjungpinang (kawasan industri Air Raja, Kawasan Industri Dompak Darat dan kawasan industri Dompak Seberang)

- b) Kabupaten Bintan (kawasan industri di Kecamatan Seri Kuala Lobam, Kecamatan Bintan Timur dan Kecamatan Gunung Kijang)
- c) Kota Batam (kawasan industri Kabil, Telaga Punggur, Pulau Tanjung Sauh, Pulau Ngenang dan Batu Besar di Kecamatan Nongsa, Batu Ampar di Kecamatan Batu Ampar, Sekupang di Kecamatan Sekupang, gugusan Pulau Janda Berhias di Kecamatan Sekupang, Tanjung Uncang di Kecamatan Batu Aji, Muka Kuning di Kecamatan Sungai Beduk, Sagulung dan Tanjung Gundap di Kecamatan Sagulung, Pulau Kepala Jeri di Kecamatan Belakang Padang, Sembulang di Kecamatan Galang, Batam Center di Kecamatan Batam Kota, Pelita di Kecamatan Lubuk Baja, Pulau Dangsi, Pulau Ladi, dan Pulau Belakang Sidi di Kecamatan Bulang)
- d) Kabupaten Karimun (kawasan industri di Parit Rempak, Tanjung Melolo, Tanjung Penggaru, Tanjung Jepun, Tanjung Sememal, Pasir Panjang dan Teluk Lekup)
- e) Kabupaten Lingga (kawasan industri di Sungai Tenam di Kecamatan Lingga dan kawasan industri Marok Tua di Kecamatan Singkep Barat)
- f) Kabupaten Natuna (Kawasan Industri Teluk Buton di Kecamatan Bunguran Utara dan Bunguran Timur Laut, Kawasan Industri Kelarik di Kecamatan Bunguran Utara dan Kawasan Industri perikanan di Kecamatan Pulau Tiga).
- g) Kabupaten Kepulauan Anambas (kawasan industri di Kecamatan Palmatak dan Kecamatan Jemaja)

4.5.6 Kawasan Peruntukan Pariwisata

Kawasan peruntukan pariwisata merupakan kawasan yang diperuntukkan bagi kegiatan pariwisata. Adapun arahan Kepariwisataan Provinsi Kepulauan Riau diimplementasikan ke dalam 7 (tujuh) Koridor Pariwisata Daerah yang berdasarkan keunggulan komparatif 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) Bintan sebagai kawasan Wisata Terpadu, Eksklusif, Kawasan Wisata Terbuka Umum dan Wisata Minat Khusus;
- 3) Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Karimun sebagai kawasan Wisata Alam, Wisata Minat Khusus dan Wisata Agro;

- 4) Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Tanjungpinang sebagai kawasan Wisata Sejarah, Wisata Budaya dan Wisata Kreatif;
- 5) Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Natuna sebagai kawasan Wisata Bahari, Ekowisata dan Minat Khusus;
- 6) Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Kepulauan Anambas sebagai kawasan Wisata Bahari dan Ekowisata;
- 7) Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Lingga sebagai kawasan Wisata Sejarah, Wisata Budaya, Wisata Alam dan Wisata Bahari.

Geopark merupakan sebuah konsep manajemen pengembangan suatu kawasan (dengan luas tertentu) secara berkelanjutan yang memadu-serasiakan tiga keanekaragaman alam, yaitu geologi (*geodiversity*), hayati (*biodiversity*) dan budaya (*cultural diversity*). Dalam pengembangannya, konsep ini berpilar pada aspek Konservasi, Edukasi, Pemberdayaan Masyarakat, dan Penumbuhan Nilai Ekonomi Lokal melalui geowisata. Berdasarkan keputusan Komite Nasional Geopark Indonesia di Pongkor, Kabupaten Bogor, Jawa Barat, November 2018, Natuna resmi termasuk sebagai kawasan Geopark Nasional. Setidaknya, ada 9 geosite yang masuk dalam Geopark Natuna yaitu Pulau Akar, Batu Kasah, Gunung Ranai, Pantai Gua dan Bamak, Pulau Senua, Pulau Setanau, Senubing, Tanjung Datuk serta Taman Batu Alif.

Sebagai wujud keseriusannya, Kabupaten Natuna sedang menyusun Rencana Induk Pengembangan Geopark Natuna dan juga sudah diusulkan untuk masuk sebagai salah satu prioritas RPJMN 2020-2024. Seiring dengan hal tersebut, sebagaimana Program Kerja Badan Pengelola Geopark Natuna, pada saat ini dalam tahap persiapan menuju UNESCO Global Geopark dengan langkah yang telah dilakukan yaitu penelitian keragaman geologi Kabupaten Natuna dalam rangka perluasan geopark oleh Tim dari UNPAD Bandung.

Selain itu, pada tanggal 18 Desember 2019, Deputi Bidang Kemaritiman dan Sumber Daya Alam Kementerian PPN/Bappenas telah melaksanakan Rapat Koordinasi Evaluasi Akhir Tahun dan Penyusunan Program Komite Nasional Geopark Indonesia (KNGI) di Natuna. Pada rapat tersebut disepakati bahwa Geopark Natuna memiliki kekhususan dibandingkan dengan geopark lainnya karena mendukung Rencana Strategis Pertahanan dan Keamanan sebagai bagian dari beranda terdepan wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) sekaligus mendorong konservasi dan pertumbuhan ekonomi melalui kegiatan pariwisata.

4.5.7 Kawasan Peruntukan Permukiman

Kawasan peruntukan permukiman merupakan kawasan yang diperuntukan bagi permukiman penduduk diluar kawasan lindung yang digunakan sebagai lingkungan tempat tinggal masyarakat yang berada di wilayah perkotaan dan perdesaan di Provinsi Kepulauan Riau, dengan kriteria sebagai berikut:

- a) Berada di luar kawasan yang ditetapkan sebagai kawasan rawan bencana;
- b) Memiliki akses menuju pusat kegiatan masyarakat diluar kawasan;
- c) Memiliki kelengkapan sarana, prasarana dan utilitas pendukung.

Masalah permukiman penduduk berkaitan erat dengan kebutuhan penduduk akan perumahan. Peningkatan jumlah penduduk yang terus bertambah akan memberikan konsekuensi dalam penyediaan perumahan. Perpindahan penduduk dari desa ke kota juga menambah permasalahan di dalam penyediaan rumah. Tingkat urbanisasi semakin pesat akibat terjadinya perubahan yang sangat pesat dari sektor pertanian ke sektor industri.

Lahan siap bangun bagi pengembangan rumah perorangan perlu dikendalikan dari waktu kewaktu, hal ini mengingat keterbatasan lahan yang tidak mencukupi jika semua kawasan dibangun untuk perumahan tanpa mempertimbangkan daya dukung lingkungan. Orientasi pengembangan perumahan khususnya di kawasan perkotaan dan cepat tumbuh diarahkan bagi “rumah tumbuh” atau vertikal. Dengan demikian akan mengurangi tekanan bagi penyempitan lahan untuk aktivitas masyarakat secara keseluruhan. Adapun rencana kawasan permukiman di Provinsi Kepulauan Riau seluas lebih kurang 85.605 Ha yang tersebar di seluruh kabupaten/kota.

4.5.8 Pemanfaatan Ruang Laut

Pola perencanaan pembangunan hendaknya memasukkan unsur lingkungan dalam melakukan perencanaan dan pengelolaan sumberdaya yang ada bagi kemaslahatan hidup manusia. Oleh karena itu perencanaan pembangunan dan penataan ruang wilayah haruslah didasarkan dan disesuaikan dengan karakteristik wilayah. Jika dihubungkan dengan karakteristik negara kepulauan (yang dominan adalah perairan laut dan berfungsi sebagai jembatan dan jalan yang menyatukan wilayah kepulauan) maka tentunya beberapa perencanaan pembangunan yang disusun serta arahan penataan ruang wilayah yang dibuat haruslah berkarakteristik wilayah khususnya pada wilayah kepulauan, begitu juga dengan perencanaan pembangunan Provinsi Kepulauan

Riau.

Kondisi bentang wilayah Provinsi Kepulauan Riau dengan luas wilayah 425.214,676 Km² didominasi oleh perairan laut, terdiri dari 2.408 pulau, baik berpenghuni dan belum berpenghuni, bernama maupun belum bernama. Wilayah perairan laut Provinsi Kepulauan Riau menyimpan berbagai potensi dan permasalahan sumberdaya antara lain di Selat Malaka-Singapura-Phillip yang berada di ALKI I-A karena merupakan salah satu simpul jalur pelayaran internasional yang sangat ramai. Selat Malaka-Singapura-Phillip, ALKI I-A dan perairan di sekitarnya merupakan area yang memiliki *comparative advantage* yang tinggi karena posisi geografisnya. Selain itu perairan lau Provinsi Kepulauan Riau memiliki sumberdaya yang melimpah meliputi perikanan laut, pertambangan dan sumberdaya mineral. Berbagai aspek yang terdapat pada perairan ini harus diatur sedemikian rupa sehingga tidak terjadi konflik pemanfaatan ruang di laut, seperti terganggunya ekosistem yang sangat dilindungi oleh kegiatan pertambangan pasir timah maupun oleh limbah dari alur pelayaran. Hal ini ditambah lagi dengan banyaknya pulau-pulau kecil yang terletak di kawasan perbatasan wilayah negara, sehingga aspek pengelolaannya perlu mendapatkan perlakuan khusus mengingat potensi dan masalah yang dapat muncul di kawasan tersebut. Oleh sebab itu diperlukan perencanaan pengembangan kawasan laut, termasuk juga didalamnya wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil di Provinsi Kepulauan Riau agar dapat dimanfaatkan untuk jangka panjang yang berkelanjutan.

Rencana pengembangan kawasan laut Provinsi Kepulauan Riau merupakan arahan pemanfaatan sumberdaya laut melalui pembagian kawasan laut yang meliputi:

a. Kawasan pemanfaatan umum

merupakan kawasan yang dapat dimanfaatkan dan diperuntukkan sebagai kawasan pariwisata, permukiman yang telah ada, pelabuhan, pertanian, hutan, pertambangan, perikanan budidaya, perikanan tangkap, industri, kawasan khusus parkir kapal (Anchorage Area), kawasan alih muat muatan kapal Ship to Ship (STS) Transfer, infrastruktur umum dan zona pemanfaatan terbatas sesuai dengan karakteristik biofisik lingkungannya

b. Kawasan konservasi

merupakan kawasan yang dapat dimanfaatkan untuk zona konservasi perairan, konservasi pesisir dan pulau-pulau kecil, dan/atau sempadan pantai.

c. Kawasan strategis nasional

merupakan kawasan yang dapat dimanfaatkan sebagai zona pertahanan dan keamanan, situs warisan dunia, kawasan perbatasan dan pulau-pulau kecil terdepan, termasuk 22 pulau kecil terdepan yang berada di Provinsi Kepulauan Riau.

d. Alur laut

Meliputi alur pelayaran internasional, nasional dan regional, alur sarana umum, alur migrasi ikan, serta jaringan kabel dan pipa gas bawah laut.

Aspek wilayah perencanaan pengembangan kawasan laut meliputi seluruh wilayah laut Provinsi Kepulauan Riau. Namun demikian, aspek pengelolaan wilayah laut tetap mengikuti aturan pembagian kewenangan daerah provinsi di laut berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Kewenangan Daerah Provinsi untuk mengelola sumber daya alam di laut paling jauh 12 (dua belas) mil laut diukur dari garis pantai ke arah laut lepas dan/atau ke arah perairan kepulauan. Apabila wilayah laut antar dua Daerah provinsi kurang dari 24 (dua puluh empat) mil, kewenangan untuk mengelola sumber daya alam di laut dibagi sama jarak atau diukur sesuai dengan prinsip garis tengah dari wilayah antar dua Daerah provinsi tersebut. Sementara itu penentuan Daerah kabupaten/kota penghasil untuk penghitungan bagi hasil kelautan adalah hasil kelautan yang berada dalam batas wilayah 4 (empat) mil diukur dari garis pantai ke arah laut lepas dan/atau ke arah perairan kepulauan.

BAB V

KONDISI EKSISTING POTENSI KEMARITIMAN PROVINSI KEPULAUAN RIAU

5.1 Kondisi Eksisting Perikanan

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 (seabad) 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 terbarukan 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).

Kawasan peruntukan perikanan terdiri atas Kawasan Perikanan Tangkap dan Kawasan perikanan budidaya. Kawasan perikanan tangkap merupakan kawasan yang digunakan untuk kegiatan memperoleh ikan di perairan yang tidak dalam keadaan dibudidayakan dengan alat atau cara apapun termasuk kegiatan yang menggunakan kapal untuk memuat mengangkut, menyimpan, mendinginkan, menangani, mengolah dan atau mengawetkannya. Potensi perikanan tangkap tersebar di seluruh wilayah laut dan perairan umum Provinsi Kepulauan Riau. Wilayah pengelolaan perikanan yang ada sudah termasuk dalam wilayah pengelolaan perikanan (WPP) sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 1 Tahun 2009 tentang Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia. Pemanfaatan potensi perikanan

tangkap di Provinsi Kepulauan Riau terkendala arah angin utara selama tiga bulan dalam setahun terjadi sehingga nelayan berhenti melaut.

Kawasan perikanan budidaya merupakan kawasan yang diperuntukan bagi kegiatan memelihara, membesarkan dan atau membiakkan ikan serta memanen hasilnya dalam lingkungan yang terkontrol. Pengembangan perikanan budidaya yang meliputi usaha pemberian sampai pemanfaatan teknologi budidaya sangat cocok di provinsi ini. Potensi perikanan budidaya yang dimiliki Provinsi Kepulauan Riau meliputi budidaya laut seluas lebih kurang 435.000 ha, rumput laut lebih kurang 38.520 ha, tambak seluas lebih kurang 4.948 ha.

5.1.1 Perkembangan Produksi Perikanan

Kepulauan Riau memiliki potensi perikanan yang sangat besar mengingat lebih dari 96 persen wilayah Provinsi Kepulauan Riau adalah laut. Kawasan perikanan Provinsi Kepulauan Riau meliputi seluruh wilayah laut dan perairan yang terdiri dari Kawasan Perikanan Tangkap dan Kawasan Perikanan Budidaya. Dari kawasan tersebut, komoditas unggulan terdiri dari rumput laut (seaweed), ikan dan biota laut bernilai ekonomi tinggi serta komoditi hasil budidaya perikanan. Berlimpahnya kekayaan kelautan Provinsi Kepulauan Riau tidak lantas menjadikan sektor perikanan sebagai sektor unggulan daerah. Jumlah Produksi Perikanan Tangkap menunjukkan terjadinya peningkatan setiap tahunnya. Namun, penurunan jumlah produksi perikanan budidaya justru menunjukkan tren yang menurun sampai dengan Tahun 2020 meskipun di saat yang bersamaan jumlah olahan hasil perikanan mengalami kenaikan yang cukup besar di tahun 2020. Hal tersebut dapat dilihat lebih lanjut pada Grafik berikut :

Grafik V-1 Perkembangan Produksi Perikanan Provinsi Kepri 2017-2020



Sumber : Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Kepulauan Riau, 2021

Jenis perikanan yang paling banyak ditemui di Provinsi Kepulauan Riau adalah perikanan tangkap di laut, dimana tahun 2019 volumenya sebesar 310.051 ton (BPS Kepri Dalam Angka, 2021). Untuk lebih jelasnya dapat dilhat sebagai berikut :

Tabel V-1Produksi Perikanan Tangkap Provinsi Kepulauan Riau 2016-2020

Jenis Ikan	2016		2017		2018		2019		2020	
	Volume Produksi	Nilai Produksi	Volume Produksi	Nilai Produksi						
BAWAL	2.291,00	44.434.478	298,09	24.471.183	2.154,34	114.546.325	1.178,87	46.461.785	4.717,09	108.421.122
CAKALANG	1.279,00	17.767.730	99,73	1.442.282	0	0	0	0	1.378,51	79.383.320
CUCUT	2.445,00	38.390.403	169,55	2.627.412	0	0	0	0	1.858,86	33.376.491
CUMI-CUMI	2.226,00	41.695.319	1.019,53	43.423.468	3.865,31	109.203.498	13.523,79	485.289.932	13.749,76	450.123.917
GABUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GURITA	0	0	0,57	11.421	0	0	0	0	0	0
KAKAP	9.547,00	176.156.488	3.265,92	113.251.150	19.122,51	1.324.341.801	21.035,30	801.877.821	14.742,70	309.833.672
KERAPU	16.057,00	351.936.652	981,2	65.190.124	13.838,63	942.506.471	27.048,29	1.496.744.583	19.830,30	530.860.076
KUWE	8.848,00	203.211.451	549,6	11.074.858	1.689,27	25.339.020	2.920,17	134.670.016	54.653,14	1.468.757.359
LAINNYA	64.425,00	887.319.931	25.502,38	623.452.467	21.704,14	685.622.728	95.092,42	2.474.016.526	4.497,76	77.221.845
LAYANG	3.312,00	34.060.000	1.260,61	19.940.863	277,81	4.197.662	2.103,43	46.342.267	5.037,26	48.632.619
LOBSTER	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PARI	9.048,00	122.146.433	115,11	2.338.527	192,27	4.501.367	0	0	9.314,75	134.833.635
PENYU	158	1.260.800	0	0	0	0	0	0	139,42	1.226.510
RAJUNGAN	653	13.225.680	1.203,61	50.110.008	1.170,66	29.434.454	7.106,36	244.385.518	4.033,51	116.795.016
RUMPUT LAUT	0	0	0	0	5.040,75	200.147.266	0	0	0	0
SETUHUK	2.974,00	38.218.127	0	0	0	0	997,46	12.074.122	5.891,73	59.528.515
TENGGIRI	15.574,00	349.263.020	8.242,38	310.754.963	5.040,75	200.147.266	26.010,15	1.315.883.443	47.829,22	1.133.096.360
TERI	2.682,00	30.893.305	532,08	31.534.191	12.762,90	710.528.699	75.234,07	1.790.483.737	5.428,46	111.297.215
TONGKOL	5.582,00	106.789.734	50.675,42	612.876.050	17.147,02	314.961.664	36.115,81	1.113.342.914	5.363,79	147.504.073
TUNA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UDANG	4.114,00	91.457.897	18.516,82	918.846.843	1.974,75	130.940.347	1.685,15	117.344.063	6.786,87	87.343.579
TOTAL	151.215,00	2.548.227.448,00	112.432,60	2.831.345.810,00	105.981,11	4.796.418.568,00	310.051,27	10.078.916.727,00	205.253,13	4.898.235.324,00

Sumber : Kementerian Kelautan dan Perikanan, Database Validasi Nasional Satu Data Kelautan dan Perikanan/ *Ministry of Marine Affairs and Fisheries Republic of Indonesia, National Validation Database for One Data of Maritime and Fisheries*

Tabel V-2 Produksi Perikanan Budidaya Provinsi Kepulauan Riau 2016-2020

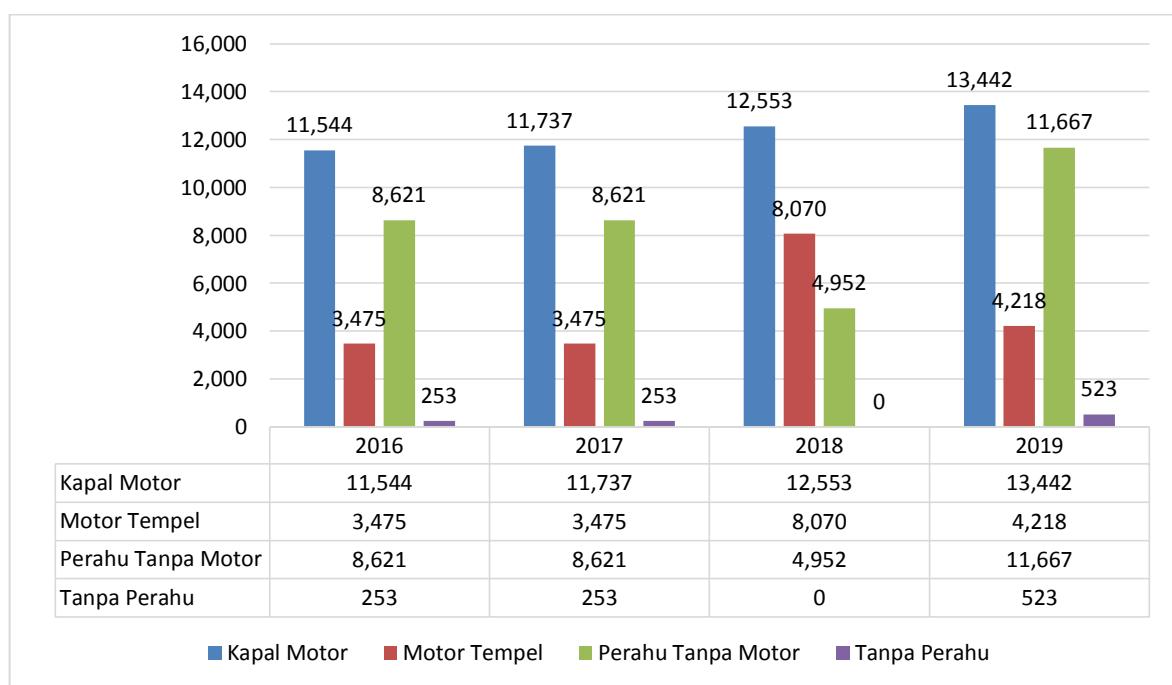
Jenis Ikan	2016		2017		2018		2019		2020	
	Volume Produksi	Nilai Produksi	Volume Produksi	Nilai Produksi	Volume Produksi	Nilai Produksi	Volume Produksi	Nilai Produksi	Volume Produksi	Nilai Produksi
BANDENG	6	125.000	0	0	0	0	8,72	305.235	4,17	133.353
BAWAL	71,99	4.659.000	3.453,94	47.312.125	473,52	36.617.378	329,66	23.854.722	1.332,23	119.025.289
GURAME	1.833,75	28.464.230	599,42	23.976.800	340,76	14.569.685	232,66	12.764.895	2.496,54	53.497.826
KAKAP	1.175,34	67.485.750	6.150,76	295.771.356	1.547,26	103.287.407	1.238,15	89.327.518	1.357,03	90.961.219
KEKERANGAN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KERAPU	1.233,25	228.393.600	49.984,05	6.847.015.105	2.695,78	326.556.193	2.813,30	316.543.987	2.201,19	297.070.309
LAINNYA	235,82	6.408.824	562,12	80.762.821	258,98	26.710.240	690	197.065.816	248,6	5.433.191
LELE	7.513,47	48.501.445	18.283,48	317.584.100	9.729,05	190.542.276	12.523,19	266.863.216	12.536,28	175.385.026
LOBSTER	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MAS	950,88	16.137.525	1.882,53	48.324.571	294,29	11.959.685	3.012,56	87.804.390	875,32	31.679.521
NILA	1.526,03	21.281.750	1.368,31	29.960.494	473,79	12.872.255	3.207,36	95.128.658	1.598,20	42.701.776
PATIN	690,44	6.845.570	335,24	8.381.025	367,38	11.349.386	4.295,11	127.780.462	720,28	16.708.799
RUMPUT LAUT	66.031,70	73.803.310	12.544,61	18.816.921	3.504,39	18.543.415	4.811,02	43.925.256	35.112,65	36.051.549
UDANG	12,9	967.500	42,14	2.535.150	0,62	37.320	33,51	2.956.130	10,87	319.637
TOTAL	81.281,57	503.073.504	95.206,60	7.720.440.468	19.685,82	753.045.240	33.195,24	1.264.320.285	58.493,36	868.967.495

Sumber : Kementerian Kelautan dan Perikanan, Database Validasi Nasional Satu Data Kelautan dan Perikanan/ *Ministry of Marine Affairs and Fisheries Republic of Indonesia, National Validation Database for One Data of Maritime and Fisheries*

5.1.2 Rumah Tangga Perikanan, Nelayan dan Kapal Perikanan

Rumah tangga usaha perikanan adalah rumah tangga yang salah satu atau lebih anggota rumah tangganya mengelola usaha perikanan dengan tujuan sebagian atau seluruh hasilnya untuk dijual. Dalam kajian ini rumah tangga perikanan dikategorikan menurut jenis kapal yang digunakan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik sebagai berikut :

Grafik V-2 Perkembangan Rumah Tangga Perikanan Berdasarkan Jenis Kapal Provinsi Kepri 2016-2019



Sumber : Kementerian Kelautan dan Perikanan, Database Validasi Nasional Satu Data Kelautan dan Perikanan/ *Ministry of Marine Affairs and Fisheries Republic of Indonesia, National Validation Database for One Data of Maritime and Fisheries*

Selanjutnya, dari perkembangan Rumah Tangga Perikanan diatas tentunya terdapat pertumbuhan nelayan yang mengikuti pertumbuhan Rumah Tangga Perikanan tersebut, Nelayan adalah seseorang atau sekelompok orang yang bekerja menangkap ikan atau jenis hewan lainnya yang hidup di perairan air tawar dan laut. Nelayan adalah suatu masyarakat yang tinggal di wilayah pesisir dengan mata pencaharian utama memanfaatkan sumber daya alam yang terdapat di dalam laut baik itu berupa ikan, udang, rumput laut, kerang, terumbu karang dan hasil

kekayaan laut lainnya. Perkembangan Nelayan di Provinsi Kepulauan Riau dapat dilihat pada Tabel berikut :

Tabel V-3 Jumlah Nelayan Perikanan Tangkap Provinsi Kepulauan Riau 2016-2019

Provinsi	2016	2017	2018	2019
Kepulauan Riau	85.618	90.270	72.810	65.767

Sumber : Kementerian Kelautan dan Perikanan, Database Validasi Nasional Satu Data Kelautan dan Perikanan/ *Ministry of Marine Affairs and Fisheries Republic of Indonesia, National Validation Database for One Data of Maritime and Fisheries*

Tabel V-4 Jumlah Nelayan Perikanan Budidaya Provinsi Kepulauan Riau 2016-2019

Jenis Budidaya	2016	2017	2018	2019
Budidaya Laut	27.035	27.035	11.106	11.994
Budidaya Payau	613	613	120	552
Budidaya Tawar	10.103	10.103	4.828	9.945

Sumber : Kementerian Kelautan dan Perikanan, Database Validasi Nasional Satu Data Kelautan dan Perikanan/ *Ministry of Marine Affairs and Fisheries Republic of Indonesia, National Validation Database for One Data of Maritime and Fisheries*

Perkembangan jumlah nelayan diatas juga sesuai dengan tingkat konsumsi ikan masyarakat provinsi Kepulauan Riau yang dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel V-5 Tingkat Konsumsi Ikan di Provinsi Kepulauan Riau 2016-2019

Provinsi	2016	2017	2018	2019
Kepulauan Riau	55,24	59,55	59,26	66,5

Sumber : Kementerian Kelautan dan Perikanan, Database Validasi Nasional Satu Data Kelautan dan Perikanan/ *Ministry of Marine Affairs and Fisheries Republic of Indonesia, National Validation Database for One Data of Maritime and Fisheries*

Selanjutnya, Kapal perikanan adalah kapal yang secara langsung pasti digunakan dalam kegiatan memancing ikan/hewan laut lainnya/tumbuhan laut. Seluruh kapal yang digunakan termasuk kedalamnya. Kapal pengangkut yang khusus digunakan hanya untuk mengangkut tidak termasuk didalamnya. Perahu yang digunakan untuk membawa nelayan, peralatan penangkapan ikan, ikan, dan lain-lain. Dalam perikanan menggunakan alat-alat penangkapan seperti bagan, sero, dan kelong. Jumlah kapal perikanan di Provinsi Kepri dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel V-6 Jumlah Kapal Perikanan Provinsi Kepulauan Riau 2016-2019

Jenis Kapal	2016	2017	2018	2019
Kapal Motor	11.677	11.894	12.597	13.599
Motor Tempel	3.475	3.475	8.070	4.252
Perahu Tanpa Motor	8.798	8.798	4.952	11.692

Sumber : Kementerian Kelautan dan Perikanan, Database Validasi Nasional Satu Data Kelautan dan Perikanan/ *Ministry of Marine Affairs and Fisheries Republic of Indonesia, National Validation Database for One Data of Maritime and Fisheries*

5.1.3 Perkembangan Nilai Tukar Nelayan

Nilai Tukar Nelayan (NTN) merupakan alat ukur kesejahteraan nelayan yang diperoleh dari perbandingan besarnya harga yang diterima oleh nelayan dengan harga yang dibayarkan oleh nelayan. Standar kesejahteraan nelayan adalah angka Nilai Tukar Nelayan sebesar 100, apabila Nilai Tukar Nelayan di bawah 100 maka nelayan dikategorikan belum sejahtera dan apabila Nilai Tukar Nelayan di atas 100 maka nelayan dikategorikan sejahtera.

Keberhasilan pencapaian target NTN merupakan dampak peningkatan volume dan nilai produksi perikanan tangkap. Disaat yang bersamaan biaya yang harus dikeluarkan oleh nelayan cenderung stabil sepanjang tahun, dimana komponen barang produksi dan penambahan barang modal dapat ditekan dengan adanya pembangunan infrastruktur yang mendukung kemudahan akses nelayan terhadap BBM, air/es dan pasar, dan juga tingkat inflasi berpengaruh terhadap meningkatnya capaian NTN.

Kemudian, Nilai Tukar Pembudidaya (NTPi) merupakan alat ukur kesejahteraan pembudidaya yang diperoleh dari perbandingan besarnya harga yang diterima oleh pembudidaya dengan harga yang dibayarkan oleh pembudidaya. Angka capaian NTPi diperoleh dari Badan Pusat Statistik yang diolah oleh KKP dan dilaporkan secara berkala setiap bulannya. Untuk lebih jelasnya perkembangan NTN dan NTPi di Provinsi Kepulauan Riau dapat dilihat pada tabel berikut ini :

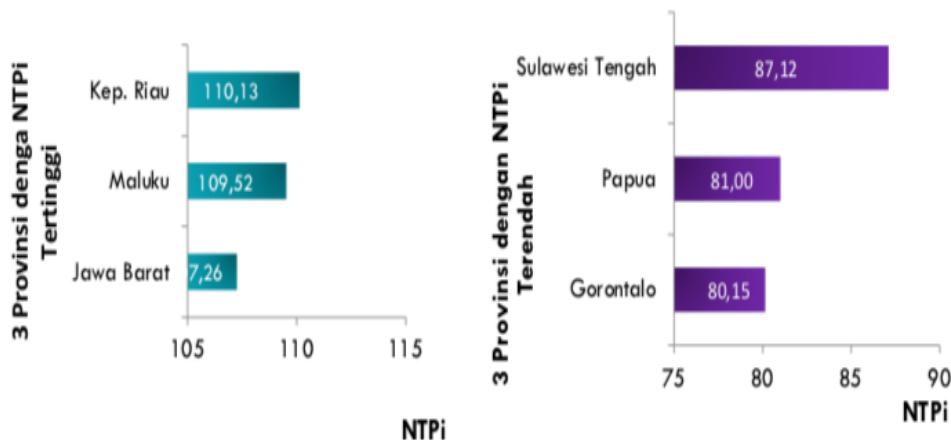
Tabel V-7 Perkembangan NTN dan NTPi di Provinsi Kepulauan Riau 2015-2019

Uraian	2015	2016	2017	2018	2019	Pertumbuhan 2018-2019 (%)
Nilai Tukar Nelayan Perikanan Tangkap (NTN)	107,38	108,98	110,26	113,5	115,94	2,15
Nilai Tukar Nelayan Perikanan Budidaya (NTPi)	108,43	107,28	106,52	107,2	110,13	2,73

Sumber : Laoran Tahunan Kementrian Kelautan dan Perikanan, 2019

Jika melihat dari perkembangan di setiap Provinsi di Indonesia, terdapat 3 provinsi dengan capaian Nilai Tukar Pembudidaya Ikan (NTPi) tertinggi yaitu Kepulauan Riau (110,13), Maluku (109,52) dan Jawa Barat (107,26). Sedangkan 3 provinsi dengan capaian NTPi terendah yaitu Sulawesi tengah (87,12), Papua (81) dan Gorontalo (80,15).

Grafik V-3 Perkembangan NTPi 3 Provinsi Tertinggi dan Terendah di Indonesia



Sumber : Laporan Tahunan Kementrian Kelautan dan Perikanan, 2019

5.2 Kondisi Eksisting Pariwisata Bahari

Data Badan Pusat Statistik Provinsi Kepulauan Riau Jumlah pulau di Provinsi Kepulauan Riau 1.796 buah pulau (BPS, 2020). Pulau-pulau dan wilayah perairan yang luas tersebut memiliki objek wisata bahari yang menarik dimana sebagian besar pulau-pulau tersebut dilengkapi dengan pantai berpasir putih serta gugusan bebatuan besar eksotis dan lebatnya mangrove. Bahkan salah satu pulau di Kepulauan Riau yaitu Pulau Bawah di Anambas dinobatkan oleh CNN sebagai salah satu pulau terindah se-Asia tahun 2013. Beberapa pulau-pulau yang memiliki potensi wisata di Kepulauan Riau dikelola oleh sektor swasta dalam bentuk *Private Island*. Beberapa pulau yang sudah menjadi resort eksklusif yaitu Pulau Nikoi, Pulau Joyo, Pulau Pangkil, Pulau Telunas dan Pulau Cempedak.

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. Kawasan peruntukan pariwisata Kepri merupakan kawasan yang diperuntukkan bagi kegiatan pariwisata. Adapun arahan Kepariwisataan Provinsi Kepulauan Riau diimplementasikan ke dalam 7 (tujuh) Koridor Pariwisata Daerah yang berdasarkan keunggulan komparatif 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) Bintan sebagai kawasan Wisata Terpadu, Eksklusif, Kawasan Wisata Terbuka Umum dan Wisata Minat Khusus;
3. Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Karimun sebagai kawasan Wisata Alam, Wisata Minat Khusus dan Wisata Agro;
4. Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Tanjungpinang sebagai kawasan Wisata Sejarah, Wisata Budaya dan Wisata Kreatif;

5. Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Natuna sebagai kawasan Wisata Bahari, Ekowisata dan Minat Khusus;
6. Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Kepulauan Anambas sebagai kawasan Wisata Bahari dan Ekowisata;
7. Koridor Pariwisata Daerah (KPD) Lingga sebagai kawasan Wisata Sejarah, Wisata Budaya, Wisata Alam dan Wisata Bahari.

5.2.1 Perkembangan Ekonomi Sektor Pariwisata

Provinsi Kepulauan Riau yang terletak pada posisi strategis, yaitu berbatasan dengan beberapa negara tetangga, tentu memiliki peluang yang cukup besar untuk dikunjungi oleh wisatawan. Apalagi dengan pemandangan alam bahari yang indah lengkap dengan sumber daya laut yang tersembunyi. Sektor pariwisata merupakan salah satu penggerak ekonomi dan penghasil devisa negara dan pendapatan daerah. Disamping itu jika sektor pariwisata berkembang tentu ketersediaan lapangan kerja akan terbuka.

Kondisi ideal untuk mengukur Pengeluaran Wisatawan adalah dengan membandingkan trend Jumlah Wisatawan dengan PDRB Sektor Pariwisata. Data PDRB Sektor Pariwisata diambil dari BPS (2021) *Provinsi Kepulauan Riau Dalam Angka 2021* pada bagian Produk Domestik Regional Bruto Provinsi Kepulauan Riau atas Dasar Harga berlaku menurut Lapangan Usaha 2014-2019, untuk Lapangan Usaha Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum atau *Accommodation and Food Service Activities* (BPS, 2021). Berikut disajikan trend Jumlah Wisatawan dibandingkan dengan PDRB Sektor Pariwisata di Provinsi Kepulauan Riau untuk tahun 2016-2020, dalam bentuk tabel berikut :

Tabel V-8 Trend Jumlah Wisatawan dibandingkan dengan PDRB Sektor Pariwisata di Provinsi Kepulauan Riau untuk tahun 2016-2020

No	Uraian	2016	2017	2018	2019	2020
1	Pertumbuhan % Kontribusi Sektor Penyedia Akomodasi dan Makan Minum	1,94%	2,13%	2,26%	2,36%	1,60%
2	Jumlah Wisatawan Mancanegara (Orang)	1.920.232	2.139.962	2.635.664	2.864.795	411.248
3	Jumlah Wisatawan Nusantara	1.482.000	2.891.123	3.547.971	4.247.512	7.189.143

Sumber : BPS Kepri, Olahan Penelitian 2021

Kemudian secara eksisting, kondisi ideal untuk mengukur Usaha Pariwisata adalah dengan melihat trend perkembangan Hotel, Rumah Makan/Restoran, Rata-rata lama tinggal tingkat unian hotel, jumlah event pariwisata, dan jumlah SDM Pariwisata bersertifikasi. Kondisi ini dapat digambarkan sebagai berikut :

Tabel V-9 Jumlah Hotel di Provinsi Kepri Berdasarkan Kabupaten/Kota Tahun 2016-2020

No	Kabupaten/Kota	Jumlah Hotel				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	Tanjungpinang	44	45	47	49	49
2	Bintan	36	32	42	47	45
3	Batam	190	210	221	233	230
4	Karimun	69	68	66	67	62
5	Lingga	22	23	22	22	23
6	Natuna	44	39	42	45	39
7	Kepulauan Anambas	21	16	16	15	14

Sumber : BPS Kepri, Olahan Penelitian 2021

Dari data diatas dapat dilihat terjadi penurunan Jumlah hotel pada tahun 2020, hal ini dikarenakan ditutupnya pintu masuk mancanegara akibat covid 19 dan cukup berdampak terhadap perkembangan usaha perhotelan yang ada di Kepulauan Riau. Selanjutnya, dari perkembangan jumlah hotel diatas juga dapat dirincikan jumlah kamar hotel yang ada yakni sebagai berikut :

Tabel V-10 Jumlah Kamar Hotel di Provnsi Kepri Berdasarkan Kabupaten/Kota Tahun 2016-2020

No	Kabupaten/Kota	Jumlah Kamar Hotel				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	Tanjungpinang	1,678	1,678	1,917	2,445	2,252
2	Bintan	1,485	1,448	1,589	3,105	2,455
3	Batam	13,835	13,642	14,089	15,49	15,304
4	Karimun	1,248	1,178	1,336	2,392	2,091
5	Lingga	353	358	378	548	483
6	Natuna	321	318	344	590	572
7	Kepulauan Anambas	102	99	109	257	256

Sumber : BPS Kepri, Olahan Penelitian 2021

Kategori lainnya seperti yang disampaikan diatas yang berpengaruh pada sektor pariwisata yakni perkembangan jumlah rumah makan/restoran, adapun data pada kategori ini dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel V-11 Jumlah Rumah Makan/Restoran di Provnsi Kepri Berdasarkan Kabupaten/Kota Tahun 2016-2020

No	Indikator	Jumlah Rumah Makan/Restoran				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	Tanjungpinang	41	41	23	23	23
2	Bintan	141	141	174	116	116
3	Batam	375	375	541	541	541
4	Karimun	49	49	35	47	47
5	Lingga	70	70	144	154	154
6	Natuna	39	39	4	4	4
7	Kepulauan Anambas	20	20	34	45	45
Jumlah		735	735	955	930	930

Sumber : BPS Kepri, Olahan Penelitian 2021

Dari data diatas, terlihat tidak ada penambahan dan pertumbuhan jumlah rumah makan/restoran pada tahun 2019-2020, hal ini juga dapat diasumsikan akibat dari dampak covid 19 yang membuat usaha sector ini juga tidak dapat berkembang, namun sisi baiknya masih dapat bertahan ketimbang perhotelan. Selanjutnya ada beberapa upaya pemerintah untuk meningkatkan geliat ekonomi di sektor pariwisata ini adalah dengan menambah jumlah event pariwisata dan mendorong wisatawan nusantara untuk berperan dalam mengidupkan pariwisata lokal namun tetap tidak berdampak terhadap perhotelan karena wisatawan

nusantara jarang lama menginapnya tinggi, hal tersebut dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel V-12 Jumlah Event Pariwisata, Tingkat Hunian Hotel dan SDM Bersertifikasi dibidang Pariwisata di Provnsi Kepri Berdasarkan Kabupaten Kota Tahun 2016-2020

No	Uraian	Perkembangan Pariwisata Kepri				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	Jumlah Event Pariwisata	13	9	21	48	110
2	Rata-rata Tingkat Hunian Hotel	49,19	52,66	53,75	50,87	22,76

Sumber : BPS Kepri, Olahan Penelitian 2021

5.2.2 Perkembangan Sumber Daya Manusia Pariwisata

Tujuan pembangunan manusia adalah meningkatkan dan memperkuat visi pembangunan, meningkatkan kualitas hidup, dan meningkatkan daya saing manusia. Salah satunya adalah pembangunan sektor ekonomi dengan peningkatan potensi sumber daya manusia dan berkembang seiring dengan tujuan perkembangan masyarakat dan ketenagakerjaan. Hal ini dikarenakan angkatan muda banyak yang putus sekolah, lapangan kerja yang menuntut setiap pekerja harus memiliki ketrampilan. Dari pendidikan nonformal akan mampu mengurangi permasalahan klasik seputar dunia kerja.

Perkembangan pariwisata dalam arti luas telah menciptakan banyak kesempatan pada sektor informal yang sebagian besar tidak memerlukan persyaratan keahlian tertentu. Di sisi lain, lapangan pekerjaan yang mengharuskan keterampilan atau pendidikan khusus jumlahnya terbatas dan masih banyak yang belum mampu dimasuki oleh para pekerja Kepulauan Riau (terjadi *miss match* ketenagakerjaan), seperti juga yang terjadi di daerah lainnya di Indonesia.

Semestinya strategi yang telah dirumuskan oleh pemerintah dalam rangka mengembangkan pariwisata adalah (i) berkoordinasi dengan penyedia SDM pariwisata seperti perguruan tinggi dan lembaga pendidikan di bidang pariwisata; (ii) meningkatkan kapasitas dan kualitas lembaga pendidikan pariwisata, memperluas jurusan dan minat serta membangun sekolah pariwisata; dan (iii) berkontribusi dan menjaga kualitas pendidikan pariwisata.

Namun pada kondisinya untuk sekolah / pendidikan yang bergerak dibidang pariwisata saja masih sedikit jika dibandingkan dengan rasio kunjungan wisatawan yang terus meningkat maka seharusnya dapat menjadi peluang untuk menambah lapangan pekerjaan dibidang pariwisata. Hal ini dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel V-13 Jumlah Sekolah dan Pendidikan Tinggi yang Bergerak dibidang Pariwisata di Provinsi Kepulauan Riau

NO	NAMA SEKOLAH	ALAMAT
NEGERI		
1	SMKN 2 BATAM	JL. PEMUDA NO 5 BATAM CENTRE
2	SMKN 3 BATAM	JL. LETJEN S.PARMAN
3	SMKN 1 TANJUNGPINANG	JL. PRAMUKA NO 6
4	SMKN 2 TANJUNGPINANG	JL. PRAMUKA NO 1
5	SMKN 2 BINTAN	JL. KORINDO KM. 22
6	SMKN 2 KARIMUN	JL. PAYACINCIN SUNGAI BATI
7	SMKN 2 LINGGA	JL. BUKIT KUALI DAIK LINGGA
8	SMKN 1 ANAMBAS	JL. HAJI ALI NO. 38 AIR SIUK
SWASTA		
9	SMK MUHAMMADIYAH	JL. MEKAR SARI NO. 3 TANJUNG UBAN - BINTAN
10	SMK PARIWISATA BUNGURAN TIMUR	JL. TEGUL KHUSU BATU NAGA SUNGAI ULU - NATUNA
11	SMK MAHARDIKA SINGKEP	JL. NAVIGASI - SINGKEP - LINGGA
12	SMK EPPATA BATAM	PERUM MUKA KUNING PARADISE - BATAM
13	SMK INDO MALAY SCHOOL BATAM	TEMBESI, SAGULUNG - BATAM
14	SMK MANAGEMENT TRAINING SYSTEM	BATAM CENTRE - BATAM
15	SMK 2 WIDYA BATAM	TIBAN - BATAM
16	SMK TUNAS MUDA BERKARYA BATAM	SAGULUNG - BATAM
17	SMK PLUS KEMILAU BANGSA	BATU AJI - BATAM
18	SMK HARMONI BATAM	BENGKONG JAYA - BATAM
19	SMK WIDYA 3 BATAM	BATU AJI - BATAM
20	SMK WIDYA BATAM	SUNGAI JODOH - BATAM
21	SMK PARIWISATA ENGKU KELANA	JL. TUGU PAHLAWAN - TANJUNGPINANG
PERGURUAN TINGGI PARIWISATA		
22	BATAM TOURISM POLYTECHNIC	BATAM
23	UNIVERSITAS INTERNATIONAL BATAM	BATAM
24	SAHID BINTAN TOURISM INSTITUT	LAGOI
25	POLYTECHNIC BINTAN CAKRAWALA	LAGOI

Sumber : Olahan penelitian, 2021

5.3 Kondisi Eksisting Trasportasi Laut

Sebagai provinsi kepulauan yang sebagian wilayahnya adalah perairan, ketersediaan pelabuhan sebagai sarana transportasi utama sangat diperlukan untuk mendukung kelancaran konektivitas transportasi antarsatu daerah ke daerah lainnya. Saat ini jumlah ketersediaan pelabuhan laut yang ada di Provinsi Kepulauan Riau dalam rentang waktu 2016 – 2020 adalah sebanyak 33 pelabuhan.

Tabel V-14 Jumlah Pelabuhan Laut di Provinsi Kepulauan Riau 2016-2020

No	Uraian	2016	2017	2018	2019	2020
1	Jumlah Pelabuhan Laut	20	22	25	28	33

Sumber : RPJMD Provinsi Kepri, 2021-2026

Pelaksanaan pembangunan pelabuhan dilakukan dengan melalui beberapa tahapan yang dimulai dengan mengusulkan untuk dimasukkan ke dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) (untuk pembangunan baru) apabila sudah ada kemudian ada penetapan lokasi kemudian dilakukan pra-feasibility study (FS) dan studi Amdal hingga ke tahap desain dan konstruksi.

Saat ini pemerintah Provinsi Kepulauan Riau melalui Dinas Perhubungan telah mengirimkan usulan kepada Menteri Perhubungan RI Berdasarkan Surat Gubernur Kepulauan Riau Nomor: 120/834.I/DISHUB-SET/2020 Tanggal 15 Juni 2020 Perihal Usulan Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau pada Review Rencana Induk Pelabuhan Nasional. Dalam usulan tersebut terdapat 6 (enam) pelabuhan yang diusulkan untuk dimasukkan ke dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN).

Tabel V-15 Data Lokasi dan Rencana Lokasi Pelabuhan Pengumpulan Regional di Provinsi Kepulauan Riau

No	Kabupaten/Kota	Pelabuhan
1	Batam	Bengkong
2	Batam	Tanjung Sauh
3	Karimun	Kundur
4	Natuna	Teluk Buton
5	Kepulauan Anambas	Air Bini (Siantan Selatan)
6	Kepulauan Anambas	Teluk Durian

Sumber : RPJMD Provinsi Kepri, 2021-2026

5.3.1 Perkembangan Angkutan Laut

Indikator jumlah arus penumpang angkutan laut adalah jumlah arus penumpang angkutan umum laut (kapal laut) yang masuk/ keluar daerah selama 1 (satu) tahun. Jumlah arus penumpang angkutan umum laut yang masuk/keluar daerah. Trend untuk jumlah arus penumpang angkutan umum ditampilkan pada Tabel berikut :

Tabel V-16 Arus Perkembangan Angkutan Laut di Provinsi Kepulauan Riau 2016-2020

No	Uraian	2016	2017	2018	2019	2020
1	Jumlah Penumpang Angkutan Penyeberangan (Roro)	597.793	651.735	475.012	590.992	342.863
2	Jumlah Penumpang Angkutan Laut	14.705.440	15.980.784	16.986.652	17.860.415	6.427.808

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Kepri, 2021

Kenaikan arus penumpang angkutan laut dikarenakan:

1. Peningkatan sarana dan prasarana angkutan laut yang selalu menjadi perhatian dari segi kualitas dan kuantitas pada transportasi angkutan laut.
2. Perkembangan dan peningkatan informasi tentang kepastian jadwal kapal yang sudah semakin terbuka dan informatif baik melalui media cetak dan elektronik.
3. Jumlah lintasan pelayaran yang sudah dapat dijangkau pada wilayah kepulauan yang sejalan dengan pembangunan pelabuhan-pelabuhan yang terus ditingkatkan di wilayah Provinsi Kepulauan Riau.
4. Harga tiket kapal yang cenderung relatif stabil dan alternatif angkutan dengan biaya menengah yang menjadi pilihan masyarakat pada umumnya.
5. Saat ini Kepulauan Riau khususnya angkutan laut menjadi sarana transportasi yang merupakan kebutuhan utama dalam menyatukan wilayah-wilayah kepulauan.
6. Terbentuknya kawasan-kawasan wisata bahari yang menjadi daya tarik wisatawan domestik, nasional, dan internasional.

7. Peningkatan pembangunan di seluruh wilayah Kepulauan Riau baik dari sektor pemerintah dan non-pemerintah dalam menunjang industri maritim dan non- maritim yang menarik jumlah kebutuhan tenaga kerja selain tenaga kerja lokal.

5.3.2 Armada, Trayek Dan Arus Barang Pada Transportasi Laut

Dalam rangka menjaga keamanan dan keselamatan transportasi, setiap kendaraan yang menyelenggarakan transportasi harus memiliki ijin. Berikut disajikan capaian jumlah ijin trayek yang dikeluarkan pada transportasi laut.

Tabel V-17 Jumlah Ijin Trayek Penyebrangan Laut di Provinsi Kepulauan Riau 2016-2020

No	Uraian	2016	2017	2018	2019	2020
1	Jumlah Ijin Penyebrangan	1	1	6	1	3
2	Jumlah Ijin Pelayaran Rakyat	330	350	372	487	342
3	Jumlah Ijin Pelayaran Nasional	7	10	23	15	13

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Kepri, 2021

Ijin trayek yang dikeluarkan terlihat fluktuatif. Ijin trayek yang turun berkaitan dengan adanya perbaikan/docking pada kapal yang melayani trayek yang sudah dikeluarkan izinnya. Sementara naiknya ijin trayek berkaitan dengan ijin lintasan penyeberangan antar kabupaten/kota dalam provinsi. Berbagai fasilitas penyeberangan yang telah tersedia mampu meningkatkan arus penyeberangan baik barang maupun orang.

Tabel V-18 Jumlah Trayek Penyebrangan Laut di Provinsi Kepulauan Riau 2016-2020

No	Uraian	2016	2017	2018	2019	2020
1	Trayek Angkutan Penyeberangan (Roro)	10	10	10	10	14
2	Trayek Angkutan Laut	53	56	63	63	63

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Kepri, 2021

Kepulauan Riau pada tahun 2017-2020 memiliki Pelabuhan penyeberangan (roro) sebanyak 10 pelabuhan. Selain itu terminal tipe B berjumlah 2 terminal.

Selanjutnya angkutan umum berupa armada penyeberangan berjumlah 12 dan armada perhubungan laut berjumlah 68 pada tahun 2020.

Tabel V-19 Jumlah Armada Penyeberangan Laut di Provinsi Kepulauan Riau 2016-2020

No	Uraian	2016	2017	2018	2019	2020
1	Armada Penyeberangan (Roro)	9	9	11	12	12
2	Armada Perhubungan Laut	41	46	53	60	68
	Jumlah	50	55	64	72	80

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Kepri, 2021

Selanjutnya, dari jumlah armada diatas jika dibandingkan dengan tingginya arus barang dalam penyeberangan laut juga perlu menjadi perhatian. Data tersebut dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel V-20 Arus Barang Menggunakan Transportasi Laut di Provinsi Kepulauan Riau 2016-2020

No	Uraian	2016	2017	2018	2019	2020
1	Barang Angkutan Laut	26.413.210	31.135.600	15.462.988	30.255.306	10.910.520

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Kepri, 2021

Tingginya arus barang maupun arus orang pada mode armada angkutan umum perairan, menjadikan retribusi yang tinggi bagi jasa kepelabuhan yakni pada tahun 2020 sebesar Rp429.718.867. Selain itu retribusi izin bidang perhubungan juga mengalami peningkatan signifikan pada tahun 2020 yakni menjadi sebesar Rp689.760.000.

Tabel V-21 Jumlah Pendapatan Retribusi (Rp) Bidang Perhubungan Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2016-2020

No	Uraian	2016	2017	2018	2019	2020
1	Retribusi Jasa Kepelabuhanan	3.131.250	7.058.500	303.563.680	269.962.310	429.718.867
2	Retribusi Izin Bidang Perhubungan	14.500.000	12.450.000	605.590.000	341.900.000	689.760.000
	Jumlah	17.631.250	19.508.500	909.153.680	611.862.310	1.119.478.867

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Kepri, 2021

BAB VI

PEMETAAN DAN OPTIMALISASI POTENSI KEMARITIMAN

6.1 Pemetaan Potensi Kemaritiman

Pemetaan potensi kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau dilakukan melalui metode *location quotient*, metode pergeseran *shift-share* serta analisis overlay dan pendekatan tipologi Klassen. Keseluruhan metode ini digunakan untuk menganalisis keberadaan sektor-sektor utama dalam kegiatan perekonomian, yang di dalam kajian ini mengkhususkan pada 17 kegiatan dari lapangan usaha atau disebut dengan sub sektor maritim i yang telah dijelaskan pada Bab III (lihat Konsep Operasional). Hasil dari penggabungan keseluruhan analisis menjelaskan tentang sektor unggulan-non unggulan, pertumbuhan sektoral dan daya saing sektoral dalam pembentukan sektor maritim Provinsi Kepulauan Riau.

Data output sub sektor maritim yang terdapat di seluruh kabupaten/kota Provinsi Kepulauan Riau merupakan hasil olahan dari rasio setiap sub sektor maritim i yang dikalikan dengan total output sektor yang relevan dalam pembentukan PDRB kabupaten/kota. Misalkan untuk nilai output sub sektor maritim perikanan budidaya dihasilkan dari perkalian rasio alokasi sub sektor perikanan budidaya dengan total output sektor Perikanan dari PDRB masing-masing kabupaten/kota (lihat Tabel 3..Rasio Alokasi Sektor Maritim).

6.1.1 Analisis Sektor Basis dan Non Basis

Analisis terhadap sektor basis dan non basis dalam lingkup kegiatan sektor maritim dikelompokan menurut 17 sub sektor berikut ini: (1) Perikanan Budidaya, (2) Perikanan Tangkap, (3) Pertambangan, Minyak, Gas dan Panas Bumi, (4) Pasir dan Batu, (5) Industri Kerupuk, (6) Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, (7) Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, (8) Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam kemasan, (9) Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam kemasan, (10) Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya, (11) Industri Bangunan Lepas Pantai, (12) Industri Kapal dan Perahu, (13) Industri Pembuatan Kapal Lainnya, (14) Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan

Sepeda Motor, (15) Angkutan Laut, (16) Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan, dan (17) Akomodasi, Makanan dan Minuman.

Sesuai metode perhitungan LQ, jika hasil menunjukkan nilai $LQ > 1$, maka sektor i dikategorikan sebagai sektor basis. Nilai LQ yang lebih besar dari satu ini menunjukkan bahwa nilai tambah sub-sektor maritim i di kabupaten/kota lebih besar dibanding provinsi dan output pada sub-sektor i lebih berorientasi ekspor. Sebaliknya, jika nilai $LQ < 1$ sektor i diklasifikasikan sebagai sektor non basis.

**Tabel VI-1 LQ Sektor Maritim Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau
Menurut 17 Sub-Sektor Maritim Tahun 2020**

Sub-Sektor Maritim	Karimun	Bintan	Natuna	Lingga	Kepulauan Anambas	Batam	Tg.Pinang
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1	3,66	1,44	9,38	5,40	7,51	0,24	0,18
2	7,18	4,80	0,29	3,62	0,30	0,04	0,00
3	0,32	0,90	0,06	0,02	0,02	1,27	0,16
4	0,30	0,14	0,27	0,27	0,31	1,34	0,25
5	0,30	0,42	0,16	0,22	0,10	1,28	0,48
6	0,83	0,95	1,28	0,93	1,47	0,93	1,53
7	1,79	1,00	1,15	2,13	1,33	0,68	2,50
8	1,15	0,69	0,71	0,59	0,32	0,93	1,98
9	0,75	2,11	0,66	0,86	0,24	0,96	0,57
10	1,11	0,51	0,97	1,35	0,94	1,02	1,24
11	0,53	0,57	0,16	0,28	0,25	1,16	1,04
12	1,75	0,68	1,34	1,44	1,97	0,80	1,94
13	2,53	0,15	0,12	0,16	0,16	0,84	2,59
14	1,49	0,95	2,45	2,71	4,18	0,43	3,70
15	2,03	1,17	0,36	4,41	0,69	0,61	2,53
16	1,51	0,90	1,01	3,04	1,09	0,73	2,34
17	2,45	0,33	0,43	1,30	0,68	0,81	2,24

Sumber : olahan penelitian, 2021

Apabila dilihat dari sebaran data hasil perhitungan LQ di atas, maka akan terlihat sejauh manakah dari sub-sektor maritim yang ada merupakan sub-sektor basis (unggulan) dan non basis (bukan unggulan) di Provinsi Kepulauan Riau. Sebagai contoh, rata-rata daerah kabupaten/kota di Kepulauan Riau menjadikan sub sektor perikanan budidaya sebagai sub sektor basis maritim, kecuali Kota Tanjungpinang dan Kota Batam dimana secara relative Natuna berada pada urutan

pertama, disusul Anambas, Lingga, Karimun dan Bintan. Sedangkan sub sektor perikanan tangkap hanya menjadi sub sektor maritim unggulan di Kabupaten Karimun, disusul kemudian Bintan dan Lingga.

Jika dilihat dari sebaran LQ sub sektor maritim di tiap-tiap Kabupaten/Kota, maka sub sektor yang menjadi unggulan di **Kabupaten Karimun** pada urutan pertama adalah Perikanan Tangkap, disusul kemudian dengan Perikanan Budidaya, Industri Pembuatan Kapal Lainnya, Akomodasi, Makanan dan Minuman, Angkutan Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, Industri Kapal dan Perahu, Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan, Perdagangan Besar dan Eceran Bukan Mobil dan Sepeda Motor, Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam kemasan, dan Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya (11 Sub Sektor Maritim Unggulan).

Sub-sektor maritim yang menjadi unggulan di **Kabupaten Bintan** adalah Perikanan Tangkap, diikuti dengan Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam kemasan, Perikanan Budidaya, Angkutan Laut, dan Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut (5 Sub Sektor Maritim Unggulan).

Sub-sektor maritim yang menjadi unggulan di **Kabupaten Natuna** adalah Perikanan Budidaya, disusul dengan Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor, Industri Kapal dan Perahu, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, dan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (6 Sub Sektor Maritim Unggulan).

Sub-sektor maritim yang menjadi unggulan di **Kabupaten Lingga** adalah Perikanan Budidaya, Perikanan Tangkap, Angkutan Laut, Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan, Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, Industri Kapal dan Perahu, Industri Pembuatan Kapal Lainnya, Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya, dan Akomodasi, Makanan dan Minuman (9 Sub Sektor Unggulan).

Sub-sektor maritim yang menjadi unggulan di **Kabupaten Kepulauan Anambas** adalah Perikanan Budidaya, diikuti dengan Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor, Industri Kapal dan Perahu, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut , Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (6 sub sektor unggulan).

Sub-sektor maritim yang menjadi unggulan di **Kota Batam** adalah Pasir dan Batu, diikuti dengan Industri Kerupuk, Pertambangan, Minyak, Gas dan Panas Bumi, Industri Bangunan Lepas Pantai, dan Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya (5 sub sektor unggulan).

Sedangkan sub-sektor maritim yang menjadi unggulan di **Kota Tanjungpinang** adalah Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor, disusul dengan Industri Pembuatan Kapal Lainnya, Angkutan Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan, Akomodasi, Makanan dan Minuman, Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam kemasan, Industri Kapal dan Perahu, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya, dan Industri Bangunan Lepas Pantai (11 sub sektor unggulan).

6.1.2 Analisis Shift-Share

Analisis *Shift-Share* membahas bagaimana mengidentifikasi pertumbuhan sektor-sektor beserta daya saing masing-masing sektor di suatu wilayah pada 2 titik waktu yang diinginkan. Terdapat 3 konsep komponen pertumbuhan dalam Analisis *Shift-Share*, yaitu Pertumbuhan Provinsi (PP), Pertumbuhan Sektoral (PS), dan Pertumbuhan Daya Saing Wilayah (DS). Peningkatan aktivitas ekonomi suatu daerah dipengaruhi oleh kebijakan kabupaten/kota atau kebijakan yang lebih luas di atasnya (provinsi). Kebijakan-kebijakan ini akan memberikan dampak pada kinerja perekonomian suatu daerah.

Kinerja perekonomian Provinsi Kepulauan Riau yang diindikasikan oleh laju pertumbuhan ekonomi Provinsi Kepulauan Riau secara langsung maupun tidak langsung akan berdampak terhadap kinerja perekonomian setiap kabupaten/kota di Provinsi Kepulauan Riau. Pengaruh dari pertumbuhan ekonomi Provinsi Kepulauan Riau ini dapat dikatakan sebagai pengaruh yang bersumber dari kabupaten/kota.

Dalam analisis ini, kegiatan lapangan usaha yang dikelompokkan ke dalam sektor maritim terdiri dari 17 sub sektor, di antaranya:

- Sub Sektor 1 : Perikanan Budidaya
- Sub Sektor 2 : Perikanan Tangkap

- Sub Sektor 3 : Pertambangan, Minyak, Gas dan Panas Bumi
- Sub Sektor 4 : Pasir dan Batu
- Sub Sektor 5 : Industri Kerupuk
- Sub Sektor 6 : Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut
- Sub Sektor 7 : Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut
- Sub Sektor 8 : Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam kaleng
- Sub Sektor 9 : Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam kaleng
- Sub Sektor 10 : Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya
- Sub Sektor 11 : Industri Bangunan Lepas Pantai
- Sub Sektor 12 : Industri Kapal dan Perahu
- Sub Sektor 13 : Industri Pembuatan Kapal Lainnya
- Sub Sektor 14 : Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor
- Sub Sektor 15 : Angkutan Laut
- Sub Sektor 16 : Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan
- Sub Sektor 17 : Akomodasi, Makanan dan Minuman

Komponen pertumbuhan sektoral (PS) timbul karena adanya perbedaan sektor dalam permintaan produk akhir, perbedaan dalam ketersediaan input antara, perbedaan dalam kebijakan industri seperti kebijakan perpajakan, subsidi, dan kontrol harga pasar, dan perbedaan dalam struktur dan keragaman pasar. Pada komponen pertumbuhan sektoral, nilai PS yang lebih besar dari nol menunjukkan bahwa sektor pada wilayah tersebut mengalami pertumbuhan yang cepat, sebaliknya nilai PS kurang dari nol menunjukkan bahwa sektor tersebut mengalami pertumbuhan yang lambat.

**Tabel VI-2 Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS) Sektor Maritim
Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2020**

Sub-Sektor Maritim	PS	DS						
		Karimun	Bintan	Natuna	Lingga	Anambas	Batam	Tg.Pinang
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	0.1848	0.0065	0.1047	(0.0317)	(0.0497)	0.0106	(0.0338)	(0.0096)
2	0.1848	0.0065	0.1047	(0.0317)	(0.0497)	0.0106	(0.0338)	(0.0096)
3	(0.0214)	-	-	(0.0035)	-	0.0038	-	-
4	0.1362	(0.0700)	0.0639	0.0468	0.1411	0.0708	0.0311	(0.0267)
5	0.2103	(0.0260)	0.0591	(0.0013)	0.0099	0.0052	(0.0005)	(0.0048)
6	0.2103	(0.0260)	0.0591	(0.0013)	0.0099	0.0052	(0.0005)	(0.0048)
7	0.2103	(0.0260)	0.0591	(0.0013)	0.0099	0.0052	(0.0005)	(0.0048)
8	0.2098	-	-	-	-	-	0.0000	-
9	0.2098	-	-	-	-	-	0.0000	-
10	0.2104	(0.0261)	0.0590	(0.0014)	0.0098	0.0051	(0.0006)	(0.0049)
11	0.1617	0.1105	-	-	-	0.0696	(0.0079)	0.0086
12	0.2283	0.0440	2.0681	(0.0248)	(0.0433)	0.0031	(0.0744)	(0.0580)
13	0.1617	0.1106	(0.0058)	0.0418	0.0233	0.0697	(0.0078)	0.0086
14	0.1447	0.0306	0.1598	(0.0131)	0.0312	0.0028	(0.1531)	0.0053
15	(0.1509)	(0.0136)	0.2071	0.2218	0.0072	(0.0656)	(0.0718)	0.0050
16	0.1813	-	0.0034	-	-	-	0.0038	(0.0416)
17	(0.2417)	0.3387	0.0377	0.3738	0.4055	0.2237	(0.0618)	0.0985

Sumber : olahan penelitian, 2021

Pada tabel di atas., dalam kurun waktu tahun 2019-2020 terlihat bahwa hampir keseluruhan sub sektor maritim di Provinsi Kepulauan Riau mengalami pertumbuhan yang cepat, diantaranya mencakup : Perikanan Budidaya, Perikanan Tangkap, Pasir dan Batu, Industri Kerupuk, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam kemasan, Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam kemasan, Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya, Industri Bangunan Lepas Pantai, Industri Kapal dan Perahu, Industri Pembuatan Kapal Lainnya, Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor, Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan. Sedangkan sub sektor maritim yang lambat pertumbuhannya adalah Pertambangan, Minyak, Gas dan Panas Bumi, Angkutan Laut, serta sub sektor maritim Akomodasi, Makanan dan Minuman.

Cepat atau lambatnya pertumbuhan suatu wilayah dibandingkan dengan wilayah lainnya ditentukan oleh keunggulan komparatif, akses ke pasar, dukungan kelembagaan dan prasarana sosial ekonomi, serta kebijakan ekonomi regional pada wilayah yang bersangkutan. Tingkat daya saing wilayah dengan wilayah lain dalam analisis *shift share* dicerminkan dalam komponen pertumbuhan daya saing wilayah (DS). Dua komponen *shift* (pergeseran) pada metode analisis *shift share* memisahkan unsur-unsur atau pengaruh pertumbuhan Provinsi Kepulauan Riau yang bersifat eksternal dan internal.

Dalam analisis kajian ini, pertumbuhan daya saing wilayah atau pergeseran diferensial memberikan informasi dalam menentukan seberapa jauh daya saing dari sub-sektor maritim kabupaten/kota dengan sektor maritim provinsi (DS). Jika pergeseran diferensial dari sub-sektor maritim adalah positif, maka sub-sektor tersebut relatif lebih tinggi daya saingnya dibandingkan sub-sektor yang sama pada provinsi. Pergeseran diferensial disebut juga pengaruh keunggulan kompetitif.

Secara teoritik, *Shifting* atau pergeseran yang terjadi pada komponen pertumbuhan sektoral adalah akibat dari pengaruh faktor-faktor luar yang terjadi secara menyeluruh di Provinsi Kepulauan Riau. Dengan kata lain, analisis *shift-share* pada kajian ini bermaksud untuk menunjukkan sejauh mana faktor-faktor luar tersebut berpengaruh terhadap pertumbuhan relatif kinerja sub sektor maritim di kabupaten/kota dibandingkan dengan sub sektor maritim yang sama di provinsi. Sedangkan *shifting* atau pergeseran yang terjadi pada komponen pertumbuhan daya saing wilayah adalah akibat dari pengaruh faktor-faktor khusus yang terjadi di wilayah yang bersangkutan.

Maka kabupaten/kota yang mempunyai daya saing baik terhadap wilayah lainnya dalam sektor maritim pada tahun 2020 bila dibandingkan dengan tahun 2019 dapat diuraikan menurut sub sektor berikut.

Sub Sektor Perikanan Budidaya maupun Perikanan Tangkap sama-sama mempunyai daya saing baik di Kabupaten Bintan, Kabupaten Anambas, dan Kabupaten Karimun. Artinya, sub sektor ini tidak memiliki daya saing di daerah kabupaten/kota yang lain di Provinsi Kepulauan Riau.

Sub sektor eksplorasi pasir dan batu mempunyai daya saing yang baik di Bintan, Lingga, Natuna dan Anambas. Sedangkan baik sub sektor Industri Kerupuk, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya dan Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut sama-sama mempunyai daya saing yang baik di Kabupaten Bintan, Lingga dan Anambas.

Sub sektor industri bangunan lepas pantai mempunyai daya saing yang baik di Tanjungpinang, Anambas dan Karimun. Sub sektor industri kapal dan perahu mempunyai daya saing yang baik di Kabupaten Karimun, Bintan dan Anambas. Sub sektor Industri Pembuatan Kapal Lainnya mempunyai daya saing yang baik di Karimun, Natuna, Lingga, Anambas dan Tanjungpinang. Sub Sektor Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor mempunyai daya saing yang baik di Kabupaten Karimun, Bintan, Lingga, Anambas dan Kota Tanjungpinang. Sub sektor Angkutan Laut mempunyai daya saing yang baik di Kabupaten Bintan, Natuna, Lingga dan Tanjungpinang. Sub sektor Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan mempunyai daya saing yang baik di Kabupaten Bintan dan Kota Batam. Selanjutnya, sub sektor Akomodasi, Makanan dan Minuman mempunyai daya saing yang baik di Kabupaten Karimun, Bintan, Natuna, Lingga, Anambas dan Tanjungpinang.

6.1.3 Sektor Unggulan Maritim Kabupaten/Kota

Pemetaan sektor unggulan maritim kabupaten/kota dilakukan melalui Analisis Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS).

1. Kabupaten Karimun

Sektor Maritim Kabupaten Karimun pada tahun 2020 dibandingkan dengan tahun 2019 apabila dilihat nilai PS dan DS, maka keseleruhan sub sektor maritimnya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan cepat dan daya saing yang baik sehingga dikategorikan sebagai wilayah progresif maju (*rapid growth region*) yaitu, meliputi Perikanan Budidaya, Perikanan Tangkap, Industri Bangunan Lepas Pantai, Industri Kapal dan Perahu, Industri Pembuatan Kapal Lainnya, dan Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor (Kuadran I).
- b. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan cepat tetapi daya saingnya tidak baik jika dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Kepri sehingga dikategorikan sebagai wilayah tidak baik yang berpotensi (*depressed region*) yaitu, Pasir dan Batu, Industri Kerupuk, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, dan Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya (Kuadran II).
- c. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan yang lambat dan daya saing yang kurang baik jika dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Kepri sehingga dikategorikan sebagai wilayah yang lamban yaitu sub sektor Angkutan Laut (Kuadran III).
- d. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan yang lambat akan tetapi daya saingnya yang baik jika dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Kepri, yaitu sub sektor Akomodasi, Makanan dan Minuman (Kuadran IV).

Tabel VI-3 Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS) Kabupaten Karimun Menurut Sub-Sektor Maritim Tahun 2020

	Sektor (1)	PS (2)	DS (3)	Kuadran (4)
1	Perikanan Budidaya	0.1848	0.0065	I
2	Perikanan Tangkap	0.1848	0.0065	I
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	-0.0214	-	-
4	Pasir dan Batu	0.1362	-0.0700	II
5	Industri Kerupuk	0.2103	-0.0260	II
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	0.2103	-0.0260	II
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota	0.2103	-0.0260	II

Laut					
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.2098	-	-	
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.2098	-	-	
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	0.2104	-0.0261	II	
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	0.1617	0.1105	I	
12	Industri Kapal dan Perahu	0.2283	0.0440	I	
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	0.1617	0.1106	I	
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	0.1447	0.0306	I	
15	Angkutan Laut	-0.1509	-0.0136	III	
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	0.1813	-	-	
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	-0.2417	0.3387	IV	

Sumber : olahan data, 2021.

2. Kabupaten Bintan

Sektor Maritim Kabupaten Bintan pada tahun 2020 dibandingkan dengan tahun 2019 apabila dilihat nilai PS dan DS, maka keseluruhan sub sektor maritimnya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan cepat dan daya saing yang baik sehingga dikategorikan sebagai wilayah progresif maju (*rapid growth region*) yaitu, meliputi Perikanan Budidaya, Perikanan Tangkap, Pasir dan Batu, Industri Kerupuk, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya, Industri Kapal dan Perahu, Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor, dan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (Kuadran I).
- Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan cepat tetapi daya saingnya tidak baik jika dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Kepri sehingga dikategorikan sebagai wilayah tidak baik yang berpotensi (*depressed region*) yaitu Industri Pembuatan Kapal lainnya (Kuadran II).

- c. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan yang lambat akan tetapi daya saingnya yang baik jika dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Kepri, yaitu sub sektor Angkutan Laut dan Akomodasi, Makanan dan Minuman (Kuadran IV).

Tabel VI-4 Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS) Kabupaten Bintan Menurut Sub-Sektor Maritim Tahun 2020

	Sektor (1)	PS (2)	DS (3)	Kuadran (4)
1	Perikanan Budidaya	0.1848	0.1047	I
2	Perikanan Tangkap	0.1848	0.1047	I
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	(0.0214)	-	-
4	Pasir dan Batu	0.1362	0.0639	I
5	Industri Kerupuk	0.2103	0.0591	I
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	0.2103	0.0591	I
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	0.2103	0.0591	I
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.2098	-	-
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.2098	-	-
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	0.2104	0.0590	I
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	0.1617	-	-
12	Industri Kapal dan Perahu	0.2283	2.0681	I
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	0.1617	(0.0058)	II
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	0.1447	0.1598	I
15	Angkutan Laut	(0.1509)	0.2071	IV
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	0.1813	0.0034	I
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	(0.2417)	0.0377	IV

Sumber : olahan 2021

3. Kabupaten Natuna

Sektor Maritim Kabupaten Natuna pada tahun 2020 dibandingkan dengan tahun 2019 apabila dilihat nilai PS dan DS, maka keseleruhan sub sektor maritimnya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan cepat dan daya saing yang baik sehingga dikategorikan sebagai wilayah progresif maju (*rapid growth region*) yaitu, sub sektor eksplorasi Pasir dan Batu dan Industri Pembuatan Kapal Lainnya (Kuadran I).
- b. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan cepat tetapi daya saingnya tidak baik jika dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Kepri sehingga dikategorikan sebagai wilayah tidak baik yang berpotensi (*depressed region*) yaitu, Perikanan Budidaya, Perikanan Tangkap, Industri Kerupuk, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya, Industri Kapal dan Perahu, dan Perdagangan Besar dan Eceran (Kuadran II).
- c. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan yang lambat dan daya saing yang kurang baik jika dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Kepri sehingga dikategorikan sebagai wilayah yang lamban yaitu sub sektor Pertambangan, Minyak dan Gas Bumi (Kuadran III).
- d. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan yang lambat akan tetapi daya saingnya yang baik jika dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Kepri, yaitu sub sektor Angkutan Laut dan Akomodasi, Makanan dan Minuman (Kuadran IV).

Tabel VI-5 Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS) Kabupaten Natuna Menurut Sub-Sektor Maritim Tahun 2020

	Sektor	PS	DS	Kuadran
		(1)	(2)	(3)
1	Perikanan Budidaya	0.1848	(0.0317)	II
2	Perikanan Tangkap	0.1848	(0.0317)	II
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	(0.0214)	(0.0035)	III
4	Pasir dan Batu	0.1362	0.0468	I
5	Industri Kerupuk	0.2103	(0.0013)	II
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	0.2103	(0.0013)	II

7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	0.2103	(0.0013)	II
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.2098	-	-
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.2098	-	-
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	0.2104	(0.0014)	II
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	0.1617	-	-
12	Industri Kapal dan Perahu	0.2283	(0.0248)	II
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	0.1617	0.0418	I
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	0.1447	(0.0131)	II
15	Angkutan Laut	(0.1509)	0.2218	IV
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	0.1813	-	-
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	(0.2417)	0.3738	IV

Sumber : olahan 2021

4. Kabupaten Lingga

Sektor Maritim Kabupaten Lingga pada tahun 2020 dibandingkan dengan tahun 2019 apabila dilihat nilai PS dan DS, maka keseleruhan sub sektor maritimnya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan cepat dan daya saing yang baik sehingga dikategorikan sebagai wilayah progresif maju (*rapid growth region*) yaitu, sub sektor Pasir dan Batu, Industri Kerupuk, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya, Industri Pembuatan Kapal Lainnya, dan Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor (Kuadran I).
- Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan cepat tetapi daya saingnya tidak baik jika dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Kepri sehingga dikategorikan sebagai wilayah tidak baik yang berpotensi (*depressed region*) yaitu, Perikanan Budidaya, Perikanan Tangkap, dan Industri Kapal dan Perahu (Kuadran II).

- c. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan yang lambat akan tetapi daya saingnya yang baik jika dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Kepri, yaitu sub sektor Angkutan Laut dan Akomodasi, Makanan dan Minuman (Kuadran IV).

Tabel VI-6 Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS) Kabupaten Lingga Menurut Sub-Sektor Maritim Tahun 2020

	Sektor	PS (1)	DS (2)	Kuadran (4)
1	Perikanan Budidaya	0.1848	(0.0497)	II
2	Perikanan Tangkap	0.1848	(0.0497)	II
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	(0.0214)	-	-
4	Pasir dan Batu	0.1362	0.1411	I
5	Industri Kerupuk	0.2103	0.0099	I
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	0.2103	0.0099	I
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	0.2103	0.0099	I
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.2098	-	-
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.2098	-	-
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	0.2104	0.0098	I
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	0.1617	-	-
12	Industri Kapal dan Perahu	0.2283	(0.0433)	II
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	0.1617	0.0233	I
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	0.1447	0.0312	I
15	Angkutan Laut	(0.1509)	0.0072	IV
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	0.1813	-	-
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	(0.2417)	0.4055	IV

Sumber : olahan 2021

5. Kabupaten Kepulauan Anambas

Sektor Maritim Kabupaten Anambas pada tahun 2020 dibandingkan dengan tahun 2019 apabila dilihat nilai PS dan DS, maka keseleruhan sub sektor maritimnya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan cepat dan daya saing yang baik sehingga dikategorikan sebagai wilayah progresif maju (*rapid growth region*) yaitu, sub sektor Perikanan Budidaya, Perikanan Tangkap, Pasir dan Batu, Industri Kerupuk, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya, Industri Bangunan Lepas Pantai, Industri Kapal dan Perahu, Industri Pembuatan Kapal Lainnya, dan Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor (Kuadran I).
- b. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan yang lambat dan daya saing yang kurang baik jika dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Kepri sehingga dikategorikan sebagai wilayah yang lamban yaitu sub sektor Angkutan Laut (Kuadran III).
- c. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan yang lambat akan tetapi daya saingnya yang baik jika dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Kepri, yaitu sub sektor Pertambangan, Minyak dan Gas Bumi dan Akomodasi, Makanan dan Minuman (Kuadran IV).

Tabel VI-7 Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS) Kabupaten Anambas Menurut Sub-Sektor Maritim Tahun 2020

	Sektor (1)	PS (2)	DS (3)	Kuadran (4)
1	Perikanan Budidaya	0.1848	0.0106	I
2	Perikanan Tangkap	0.1848	0.0106	I
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	(0.0214)	0.0038	IV
4	Pasir dan Batu	0.1362	0.0708	I
5	Industri Kerupuk	0.2103	0.0052	I
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	0.2103	0.0052	I
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	0.2103	0.0052	I
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.2098	-	-
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.2098	-	-
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota	0.2104	0.0051	I

Laut Lainnya				
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	0.1617	0.0696	I
12	Industri Kapal dan Perahu	0.2283	0.0031	I
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	0.1617	0.0697	I
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	0.1447	0.0028	I
15	Angkutan Laut	(0.1509)	(0.0656)	III
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	0.1813	-	-
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	(0.2417)	0.2237	IV

Sumber : olahan 2021

6. Kota Batam

Sektor Maritim Kota Batam pada tahun 2020 dibandingkan dengan tahun 2019 apabila dilihat nilai PS dan DS, maka keseleruhan sub sektor maritimnya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan cepat dan daya saing yang baik sehingga dikategorikan sebagai wilayah progresif maju (*rapid growth region*) yaitu, sub sektor Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam kemasan, Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam kemasan, dan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (Kuadran I).
- b. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan cepat tetapi daya saingnya tidak baik jika dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Kepri sehingga dikategorikan sebagai wilayah tidak baik yang berpotensi (*depressed region*) yaitu, Perikanan Budidaya, Perikanan Tangkap, Industri Kerupuk, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya, Industri Bangunan Lepas Pantai, Industri Kapal dan Perahu, Industri Pembuatan Kapal Lainnya, dan Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor (Kuadran II).
- c. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan yang lambat dan daya saing yang kurang baik jika dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Kepri sehingga dikategorikan sebagai wilayah yang lamban yaitu

sub sektor Angkutan Laut dan Akomodasi Makan dan Minuman (Kuadran III).

Tabel VI-8 Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS) Kota Batam Menurut Sub-Sektor Maritim Tahun 2020

Sektor (1)	PS (2)	DS (3)	Kuadran (4)
1 Perikanan Budidaya	0.1848	(0.0338)	II
2 Perikanan Tangkap	0.1848	(0.0338)	II
3 Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	(0.0214)	-	-
4 Pasir dan Batu	0.1362	0.0311	I
5 Industri Kerupuk	0.2103	(0.0005)	II
6 Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	0.2103	(0.0005)	II
7 Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	0.2103	(0.0005)	II
8 Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.2098	0.0000	I
9 Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.2098	0.0000	I
10 Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	0.2104	(0.0006)	II
11 Industri Bangunan Lepas Pantai	0.1617	(0.0079)	II
12 Industri Kapal dan Perahu	0.2283	(0.0744)	II
13 Industri Pembuatan Kapal Lainnya	0.1617	(0.0078)	II
14 Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	0.1447	(0.1531)	II
15 Angkutan Laut	(0.1509)	(0.0718)	III
16 Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	0.1813	0.0038	I
17 Akomodasi, Makanan dan Minuman	(0.2417)	(0.0618)	III

Sumber : olahan 2021

7. Kota Tanjungpinang

Sektor Maritim Kota Tanjungpinang pada tahun 2020 dibandingkan dengan tahun 2019 apabila dilihat nilai PS dan DS, maka keseleruhan sub sektor maritimnya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan cepat dan daya saing yang baik sehingga dikategorikan sebagai wilayah progresif maju (*rapid growth region*) yaitu, sub sektor Industri Bangunan Lepas Pantai, Industri

Pembuatan Kapal Lainnya, dan Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor (Kuadran I).

- b. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan cepat tetapi daya saingnya tidak baik jika dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Kepri sehingga dikategorikan sebagai wilayah tidak baik yang berpotensi (*depressed region*) yaitu, Perikanan Budidaya, Perikanan Tangkap, Pasir dan Batu, Industri Kerupuk, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya, Industri Kapal dan Perahu, dan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (Kuadran II).
- c. Sub sektor maritim yang mencerminkan pertumbuhan yang lambat akan tetapi daya saingnya yang baik jika dibandingkan dengan daerah lain di Provinsi Kepri, yaitu sub sektor Angkutan Laut dan Akomodasi, Makanan dan Minuman (Kuadran IV).

Tabel VI-9 Pertumbuhan Sektoral (PS) dan Daya Saing (DS) Kota Tanjungpinang Menurut Sub-Sektor Maritim Tahun 2020

	Sektor	PS (1)	DS (2)	Kuadran (3)
1	Perikanan Budidaya	0.1848	(0.0096)	II
2	Perikanan Tangkap	0.1848	(0.0096)	II
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	(0.0214)	-	-
4	Pasir dan Batu	0.1362	(0.0267)	II
5	Industri Kerupuk	0.2103	(0.0048)	II
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	0.2103	(0.0048)	II
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	0.2103	(0.0048)	II
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.2098	-	-
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.2098	-	-
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	0.2104	(0.0049)	II
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	0.1617	0.0086	I
12	Industri Kapal dan Perahu	0.2283	(0.0580)	II
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	0.1617	0.0086	I
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	0.1447	0.0053	I
15	Angkutan Laut	(0.1509)	0.0050	IV

16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	0.1813	(0.0416)	II
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	(0.2417)	0.0985	IV

Sumber : olahan 2021

6.2 Sektor Unggulan Maritim Kabupaten/Kota

Pemetaan Sektor Unggulan Maritim Kabupaten/Kota dengan Analisis Overlay dan Pendekatan Tipologi Klassen.

1. Kabupaten Karimun

Sektor Maritim Kabupaten Karimun pada tahun 2020 dibandingkan dengan tahun 2019 apabila dilihat dari pergeseran bersih (TS) dan sektor basis (LQ) serta pengelompokan keunggulan sektor melalui Tipologi Klassen, maka keseluruhan sub sektor maritimnya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a. Sub-sektor yang dapat dinilai “istimewa” keunggulannya karena termasuk sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang cepat dan mampu berdaya saing di Kabupaten Karimun dalam kurun waktu 2019-2020 adalah Perikanan Budidaya dan Perikanan Tangkap, serta Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor.
- b. Sub-Sektor yang dinilai “baik sekali” karena termasuk sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang cepat, namun kurang berdaya saing adalah sub sektor eksplorasi Pasir dan Batu.
- c. Sub-Sektor yang dapat dinilai “lebih dari cukup” karena selain merupakan sub sektor basis, namun pertumbuhannya lambat dan kurang berdaya saing ditemukan pada sub sektor Angkutan Laut.
- d. Sub-sektor yang dapat dinilai “cukup” karena meskipun bukan sub-sektor basis, namun pertumbuhannya cepat dan berdaya saing baik, di antaranya ditemukan pada sub sektor Industri Bangunan Lepas Pantai, Industri Kapal dan Perahu, dan Industri Pembuatan Kapal Lainnya.
- e. Sub-sektor yang dapat dinilai “hampir dari cukup” keunggulannya karena meskipun bukan sub-sektor basis dan kurang berdaya saing, namun pertumbuhannya cepat, adalah pada sub sektor Industri Kerupuk, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri

Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, dan Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya.

- f. Sub-sektor yang dinilai “kurang” karena bukan sub-sektor basis dan pertumbuhannya lambat, namun berdaya saing baik ditemukan pada sub sektor Akomodasi, Makan dan Minuman.

Kabupaten Karimun keadaan tahun 2019-2020 tidak memiliki sub sektor maritim yang berkategori “baik” yaitu sub-sektor basis dengan pertumbuhan yang lambat namun daya saingnya yang baik. Selain itu, juga tidak ditemukan sub sektor maritim Kabupaten Karimun yang berkategori “kurang sekali”, yaitu sub-sektor yang bukan basis, namun pertumbuhannya lambat dan kurang berdaya saing.

Tabel VI-10 Pengelompokan Tipologi Klassen Sektor Maritim Kabupaten Karimun Tahun 2020

Sektor	LQ	PS	DS	Overlay	TS	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	2.8403	0.1848	0.0065	Istimewa	0.1912	Sektor Unggulan
2	2.8403	0.1848	0.0065	Istimewa	0.1912	Sektor Unggulan
3	0.0000	(0.0214)	-	-	-	-
4	5.2289	0.1362	(0.0700)	Baik Sekali	0.0662	Sektor Unggulan
5	0.7743	0.2103	(0.0260)	Hampir dari Cukup	0.1843	Sektor Berkembang
6	0.7743	0.2103	(0.0260)	Hampir dari Cukup	0.1843	Sektor Berkembang
7	0.7743	0.2103	(0.0260)	Hampir dari Cukup	0.1843	Sektor Berkembang
8	0.0000	0.2098	-	-	-	-
9	0.0000	0.2098	-	-	-	-
10	0.9289	0.2104	(0.0261)	Hampir dari Cukup	0.1843	Sektor Berkembang
11	0.8445	0.1617	0.1105	Cukup	0.2722	Sektor Berkembang
12	0.7595	0.2283	0.0440	Cukup	0.2722	Sektor Berkembang
13	0.8160	0.1617	0.1106	Cukup	0.2722	Sektor Berkembang
14	3.1056	0.1447	0.0306	Istimewa	0.1752	Sektor Unggulan
15	2.1436	(0.1509)	(0.0136)	Lebih dari Cukup	(0.1645)	Sektor Potensial
16	0.0000	0.1813	-	-	-	-
17	0.8430	(0.2417)	0.3387	Kurang	0.0969	Sektor Berkembang

Sumber : olahan data, 2021.

2. Kabupaten Bintan

Sektor Maritim Kabupaten Bintan pada tahun 2020 dibandingkan dengan tahun 2019 apabila dilihat dari pergeseran bersih (TS) dan sektor basis (LQ) serta pengelompokan keunggulan sektor melalui Tipologi Klassen, maka keseluruhan sub sektor maritimnya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a. Sub-sektor yang dapat dinilai “istimewa” keunggulannya karena termasuk sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang cepat dan mampu berdaya saing di Kabupaten Bintan dalam kurun waktu 2019-2020 adalah Perikanan Budidaya, Perikanan Tangkap, eksplorasi Pasir dan Batu, Industri Kapal dan Perahu, Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor.
- b. Sub sektor yang dapat dinilai “baik” karena tergolong basis, namun pertumbuhannya lambat, dan memiliki daya saing yang baik adalah sub sektor Angkutan Laut dan Akomodasi, Makanan dan Minuman.
- c. Sub-sektor yang dapat dinilai “cukup” karena meskipun bukan sub-sektor basis, namun pertumbuhannya cepat dan berdaya saing baik, di antaranya ditemukan pada sub sektor Industri Kerupuk, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, dan Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya.
- d. Sub-sektor yang dapat dinilai “hampir dari cukup” keunggulannya karena meskipun bukan sub-sektor basis dan kurang berdaya saing, namun pertumbuhannya cepat, adalah pada sub sektor Industri Pembuatan Kapal Lainnya.

Kategori sub sektor maritim yang tidak dimiliki oleh sektor maritime Kabupaten Bintan dalam kurun 2019-2020, di antaranya:

- a. Sub sektor maritim yang baik sekali: sub-sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang cepat, namun kurang berdaya saing.
- b. Sub sektor maritim lebih dari cukup: sub-sektor basis, namun pertumbuhannya lambat dan kurang berdaya saing.
- c. Sub sektor maritim yang kurang: bukan sub-sektor basis dan pertumbuhannya lambat, namun berdaya saing baik.

- d. Sub sektor maritim yang kurang sekali: bukan sub-sektor basis, pertumbuhannya lambat dan kurang berdaya saing.

Tabel VI-11 Pengelompokan Tipologi Klassen Sektor Maritim Kabupaten Bintan Tahun 2020

Sektor	LQ	PS	DS	Overlay	TS	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	2.5084	0.1848	0.1047	Istimewa	0.2895	Sektor Unggulan
2	2.5084	0.1848	0.1047	Istimewa	0.2895	Sektor Unggulan
3	0.0000	(0.0214)	-	-	-	-
4	6.9629	0.1362	0.0639	Istimewa	0.2001	Sektor Unggulan
5	0.7852	0.2103	0.0591	Cukup	0.2694	Sektor Berkembang
6	0.7852	0.2103	0.0591	Cukup	0.2694	Sektor Berkembang
7	0.7852	0.2103	0.0591	Cukup	0.2694	Sektor Berkembang
8	0.0000	0.2098	-	-	-	-
9	0.0000	0.2098	-	-	-	-
10	0.9420	0.2104	0.0590	Cukup	0.2694	Sektor Berkembang
11	0.0000	0.1617	-	-	-	-
12	1.4150	0.2283	2.0681	Istimewa	2.2964	Sektor Unggulan
13	0.4752	0.1617	(0.0058)	Hampir dari Cukup	0.1559	Sektor Berkembang
14	1.1007	0.1447	0.1598	Istimewa	0.3044	Sektor Unggulan
15	2.2507	(0.1509)	0.2071	Baik	0.0562	Sektor Unggulan
16	1.9065	0.1813	0.0034	Istimewa	0.1848	Sektor Unggulan
17	3.3466	(0.2417)	0.0377	Baik	(0.2040)	Sektor Potensial

Sumber : olahan data, 2021.

3. Kabupaten Natuna

Sektor Maritim Kabupaten Natuna pada tahun 2020 dibandingkan dengan tahun 2019 apabila dilihat dari pergeseran bersih (TS) dan sektor basis (LQ) serta pengelompokan keunggulan sektor melalui Tipologi Klassen, maka keseluruhan sub sektor maritimnya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a. Sub-sektor yang dapat dinilai “lebih dari cukup” karena sebagai sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang lambat dan kurang berdaya saing di Kabupaten Natuna dalam kurun 2019-2020 adalah sub sektor Pertambangan, Minyak, Gas dan Panas Bumi.
- b. Sub-sektor yang dapat dinilai “cukup” karena meskipun bukan sub-sektor basis, namun pertumbuhannya cepat dan berdaya saing baik, di antaranya ditemukan pada sub sektor Pasir dan Batu, dan Industri Pembuatan Kapal Lainnya.
- c. Sub-sektor yang dapat dinilai “hampir dari cukup” keunggulannya karena meskipun bukan sub-sektor basis dan kurang berdaya saing, namun pertumbuhannya cepat, adalah pada sub sektor Perikanan Budidaya, Perikanan Tangkap, Industri Kerupuk, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya, Industri Kapal dan Perahu, dan Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor.
- d. Sub-sektor yang dinilai “kurang” karena bukan sub-sektor basis dan pertumbuhannya lambat, namun berdaya saing baik ditemukan pada sub sektor Angkutan Laut, dan Akomodasi, Makanan dan Minuman.

Kategori sub sektor maritim yang tidak dimiliki oleh sektor maritim Kabupaten Natuna dalam kurun 2019-2020, di antaranya:

- a. Sub sektor maritim yang istimewa: sub-sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang cepat dan mampu berdaya saing.
- b. Sub sektor maritim yang baik sekali: sub-sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang cepat, namun kurang berdaya saing.
- c. Sub sektor maritime yang baik: Sub-sektor basis dengan pertumbuhan yang lambat namun daya saingnya baik

- d. Sub sektor maritim yang kurang sekali: bukan sub-sektor basis, pertumbuhannya lambat dan kurang berdaya saing.

Tabel VI-12 Pengelompokan Tipologi Klassen Sektor Maritim Kabupaten Natuna Tahun 2020

Sektor	LQ	PS	DS	Overlay	TS	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	0.8762	0.1848	(0.0317)	Hampir dari Cukup	0.1531	Sektor Berkembang
2	0.8762	0.1848	(0.0317)	Hampir dari Cukup	0.1531	Sektor Berkembang
3	1.5168	(0.0214)	(0.0035)	Lebih dari Cukup	(0.0249)	Sektor Potensial
4	0.0595	0.1362	0.0468	Cukup	0.1830	Sektor Berkembang
5	0.0794	0.2103	(0.0013)	Hampir dari Cukup	0.2090	Sektor Berkembang
6	0.0794	0.2103	(0.0013)	Hampir dari Cukup	0.2090	Sektor Berkembang
7	0.0794	0.2103	(0.0013)	Hampir dari Cukup	0.2090	Sektor Berkembang
8	0.0000	0.2098	-	-	-	-
9	0.0000	0.2098	-	-	-	-
10	0.0952	0.2104	(0.0014)	Hampir dari Cukup	0.2090	Sektor Berkembang
11	0.0000	0.1617	-	-	-	-
12	0.0209	0.2283	(0.0248)	Hampir dari Cukup	0.2035	Sektor Berkembang
13	0.0070	0.1617	0.0418	Cukup	0.2035	Sektor Berkembang
14	0.5100	0.1447	(0.0131)	Hampir dari Cukup	0.1315	Sektor Berkembang
15	0.0964	(0.1509)	0.2218	Kurang	0.0709	Sektor Berkembang
16	0.0000	0.1813	-	-	-	-
17	0.0852	(0.2417)	0.3738	Kurang	0.1321	Sektor Berkembang

Sumber : olahan data, 2021.

4. Kabupaten Lingga

Sektor Maritim Kabupaten Lingga pada tahun 2020 dibandingkan dengan tahun 2019 apabila dilihat dari pergeseran bersih (TS) dan sektor basis (LQ) serta

pengelompokan keunggulan sektor melalui Tipologi Klassen, maka keseluruhan sub sektor maritimnya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a. Sub-sektor yang dapat dinilai “istimewa” karena sebagai sub-sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang cepat dan mampu berdaya saing adalah sub sektor Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor.
- b. Sub-Sektor yang dinilai “baik sekali” karena termasuk sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang cepat, namun kurang berdaya saing adalah sub sektor Perikanan Budidaya dan Perikanan Tangkap.
- c. Sub sektor yang dapat dinilai “baik” karena tergolong basis, namun pertumbuhannya lambat, dan memiliki daya saing yang baik adalah sub sektor Angkutan Laut, dan Akomodasi, Makanan dan Minuman.
- d. Sub-sektor yang dapat dinilai “cukup” karena meskipun bukan sub-sektor basis, namun pertumbuhannya cepat dan berdaya saing baik, di antaranya ditemukan pada sub sektor Pasir dan Batu, Industri Kerupuk, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya, dan Industri Pembuatan Kapal Lainnya.
- e. Sub-sektor yang dapat dinilai “hampir dari cukup” keunggulannya karena meskipun bukan sub-sektor basis dan kurang berdaya saing, namun pertumbuhannya cepat, adalah pada sub sektor Industri Kapal dan Perahu.

Kategori sub sektor maritim yang tidak dimiliki oleh sektor maritim Kabupaten Natuna dalam kurun 2019-2020, di antaranya:

- a. Sub sektor maritim yang lebih dari cukup: sub-sektor basis, namun pertumbuhan lambat dan kurang berdaya saing.
- b. Sub sektor maritim yang kurang: bukan sub-sektor basis dan pertumbuhannya lambat, namun berdaya saing baik.
- c. Sub sektor maritim yang baik: Sub-sektor basis dengan pertumbuhan yang lambat namun daya saingnya baik
- d. Sub sektor maritim yang kurang sekali: bukan sub-sektor basis, pertumbuhannya lambat dan kurang berdaya saing.

Tabel VI-13 Pengelompokan Tipologi Klassen Sektor Maritim Kabupaten Lingga Tahun 2020

Sektor	LQ	PS	DS	Overlay	TS	Keterangan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	3.6030	0.1848	(0.0497)	Baik Sekali	0.1351	Sektor Unggulan
2	3.6030	0.1848	(0.0497)	Baik Sekali	0.1351	Sektor Unggulan
3	0.0000	(0.0214)	-	-	-	-
4	0.6617	0.1362	0.1411	Cukup	0.2773	Sektor Berkembang
5	0.2288	0.2103	0.0099	Cukup	0.2202	Sektor Berkembang
6	0.2288	0.2103	0.0099	Cukup	0.2202	Sektor Berkembang
7	0.2288	0.2103	0.0099	Cukup	0.2202	Sektor Berkembang
8	0.0000	0.2098	-	-	-	-
9	0.0000	0.2098	-	-	-	-
10	0.2745	0.2104	0.0098	Cukup	0.2202	Sektor Berkembang
11	0.0000	0.1617	-	-	-	-
12	0.0433	0.2283	(0.0433)	Hampir dari Cukup	0.1850	Sektor Berkembang
13	0.0146	0.1617	0.0233	Cukup	0.1850	Sektor Berkembang
14	4.4303	0.1447	0.0312	Istimewa	0.1758	Sektor Unggulan
15	1.1375	(0.1509)	0.0072	Baik	(0.1436)	Sektor Potensial
16	0.0000	0.1813	-	-	-	-
17	1.0569	(0.2417)	0.4055	Baik	0.1638	Sektor Unggulan

Sumber : olahan data, 2021.

5. Kabupaten Kepulauan Anambas

Sektor Maritim Kabupaten Anambas pada tahun 2020 dibandingkan dengan tahun 2019 apabila dilihat dari pergeseran bersih (TS) dan sektor basis (LQ) serta pengelompokan keunggulan sektor melalui Tipologi Klassen, maka keseluruhan sub sektor maritimnya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- Sub sektor yang dapat dinilai "baik" karena tergolong basis, namun pertumbuhannya lambat, dan memiliki daya saing yang baik adalah sub sektor Pertambangan, Minyak, Gas dan Panas Bumi.

- b. Sub-sektor yang dapat dinilai “cukup” karena meskipun bukan sub-sektor basis, namun pertumbuhannya cepat dan berdaya saing baik, di antaranya ditemukan pada sub sektor Perikanan Budidaya, Perikanan Tangkap, Pasir dan Batu, Industri Kerupuk, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya, (Industri Bangunan Lepas Pantai, Industri Kapal dan Perahu, Industri Pembuatan Kapal Lainnya, dan Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor.
- c. Sub-sektor yang dapat dinilai “kurang” keunggulannya karena selain bukan sub-sektor basis dan kurang berdaya saing, tapi memiliki pertumbuhan yang cepat, adalah pada sub sektor Akomodasi, Makan dan Minuman.
- d. Sub-sektor yang dapat dinilai “kurang sekali” keunggulannya karena selain bukan sub-sektor basis dan kurang berdaya saing, pertumbuhannya juga lambat, adalah pada sub sektor Akomodasi, Angkutan Laut.

Kategori sub sektor maritim yang tidak dimiliki oleh sektor maritim Kabupaten Kepulauan Anambas dalam kurun 2019-2020, di antaranya:

- a. Sub sektor maritim yang Istimewa: sub-sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang cepat dan mampu berdaya saing.
- b. Sub sektor maritim yang Baik Sekali: sub-sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang cepat, namun kurang berdaya saing.
- c. Sub sektor maritim yang Lebih dari Cukup: sub-sektor basis, namun pertumbuhan lambat dan kurang berdaya saing.
- d. Sub sektor maritim yang Hampir dari Cukup: bukan sub-sektor basis dan kurang berdaya saing, namun pertumbuhannya cepat.

Tabel VI-14 Pengelompokan Tipologi Klassen Sektor Maritim Kabupaten Kepulauan Anambas Tahun 2020

Sektor	LQ	PS	DS	Overlay	TS	Keterangan
						(1) (2) (3) (4) (5) (6) (7)
1	0.3439	0.1848	0.0106	Cukup	0.1954	Sektor Berkembang
2	0.3439	0.1848	0.0106	Cukup	0.1954	Sektor Berkembang
3	1.6821	(0.0214)	0.0038	Baik	(0.0176)	Sektor Potensial
4	0.0357	0.1362	0.0708	Cukup	0.2070	Sektor Berkembang
5	0.0041	0.2103	0.0052	Cukup	0.2155	Sektor Berkembang
6	0.0041	0.2103	0.0052	Cukup	0.2155	Sektor Berkembang
7	0.0041	0.2103	0.0052	Cukup	0.2155	Sektor Berkembang
8	0.0000	0.2098	-	-	-	-
9	0.0000	0.2098	-	-	-	-
10	0.0049	0.2104	0.0051	Cukup	0.2155	Sektor Berkembang
11	0.0005	0.1617	0.0696	Cukup	0.2313	Sektor Berkembang
12	0.0013	0.2283	0.0031	Cukup	0.2313	Sektor Berkembang
13	0.0005	0.1617	0.0697	Cukup	0.2313	Sektor Berkembang
14	0.3613	0.1447	0.0028	Cukup	0.1474	Sektor Berkembang
15	0.0259	(0.1509)	(0.0656)	Kurang Sekali	(0.2164)	Sektor Terbelakang
16	0.0000	0.1813	-	-	-	-
17	0.0149	(0.2417)	0.2237	Kurang	(0.0181)	Sektor Terbelakang

Sumber : olahan data, 2021.

6. Kota Batam

Sektor Maritim Kota Batam pada tahun 2020 dibandingkan dengan tahun 2019 apabila dilihat dari pergeseran bersih (TS) dan sektor basis (LQ) serta pengelompokan keunggulan sektor melalui Tipologi Klassen, maka keseluruhan sub sektor maritimnya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- Sub-sektor yang dapat dinilai “istimewa” keunggulannya karena termasuk sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang cepat dan mampu berdaya saing di adalah Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan.
- Sub-Sektor yang dinilai “baik sekali” karena termasuk sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang cepat, namun kurang berdaya saing adalah sub sektor Industri Kerupuk, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya, Industri Bangunan

Lepas Pantai, Industri Kapal dan Perahu, dan Industri Pembuatan Kapal Lainnya.

- c. Sub-Sektor yang dapat dinilai “lebih dari cukup” karena selain merupakan sub sektor basis, namun pertumbuhannya lambat dan kurang berdaya saing ditemukan pada sub sektor Angkutan Laut dan Akomodasi, Makanan dan Minuman.
- d. Sub-sektor yang dapat dinilai “cukup” karena meskipun bukan sub-sektor basis, namun pertumbuhannya cepat dan berdaya saing baik, di antaranya ditemukan pada sub sektor Pasir dan Batu.
- e. Sub-sektor yang dapat dinilai “hampir dari cukup” keunggulannya karena meskipun bukan sub-sektor basis dan kurang berdaya saing, namun pertumbuhannya cepat, adalah pada sub sektor Perikanan Budidaya dan Perikanan Budidaya, Perikanan Tangkap, dan Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor.
- f. Sub-sektor yang dinilai “kurang sekali” karena selain bukan sub-sektor basis, pertumbuhannya lambat dan kurang berdaya saing adalah pada sub sektor Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam kemasan, dan Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam kemasan.

Kategori sub sektor maritim yang tidak dimiliki oleh sektor maritim Kota Batam dalam kurun 2019-2020, di antaranya:

- a. Sub sektor maritim yang baik: sub-sektor yang tergolong basis, namun pertumbuhannya lambat, sedangkan daya saingnya baik.
- b. Sub sektor maritim yang kurang: bukan sub-sektor basis dan pertumbuhannya lambat, namun berdaya saing baik.

**Tabel VI-15 Pengelompokan Tipologi Klassen Sektor Maritim Kota Batam
Tahun 2020**

Sektor	LQ	PS	DS	Overlay	TS	Keterangan
				(5)		
(1)	(2)	(3)	(4)		(6)	(7)
1	0.6423	0.1848	(0.0338)	Hampir dari Cukup	0.1509	Sektor Berkembang
2	0.6423	0.1848	(0.0338)	Hampir dari Cukup	0.1509	Sektor Berkembang
3	0.0000	(0.0214)	-	-	-	-
4	0.3935	0.1362	0.0311	Cukup	0.1673	Sektor Berkembang
5	4.1509	0.2103	(0.0005)	Baik Sekali	0.2098	Sektor Unggulan
6	4.1509	0.2103	(0.0005)	Baik Sekali	0.2098	Sektor Unggulan
7	4.1509	0.2103	(0.0005)	Baik Sekali	0.2098	Sektor Unggulan
8	6.0668	0.2098	0.0000	Kurang Sekali	0.2098	Sektor Unggulan
9	6.0668	0.2098	0.0000	Kurang Sekali	0.2098	Sektor Unggulan
10	3.7682	0.2104	(0.0006)	Baik Sekali	0.2098	Sektor Unggulan
11	5.4823	0.1617	(0.0079)	Baik Sekali	0.1539	Sektor Unggulan
12	4.9302	0.2283	(0.0744)	Baik Sekali	0.1539	Sektor Unggulan
13	5.2974	0.1617	(0.0078)	Baik Sekali	0.1539	Sektor Unggulan
14	0.6518	0.1447	(0.1531)	Hampir dari Cukup	(0.0085)	Sektor Terbelakang
15	2.0500	(0.1509)	(0.0718)	Lebih dari Cukup	(0.2226)	Sektor Potensial
16	4.8357	0.1813	0.0038	Istimewa	0.1851	Sektor Unggulan
17	3.5935	(0.2417)	(0.0618)	Lebih dari Cukup	(0.3035)	Sektor Potensial

Sumber : olahan data, 2021.

7. Kota Tanjungpinang

Sektor Maritim Kota Tanjungpinang pada tahun 2020 dibandingkan dengan tahun 2019 apabila dilihat dari pergeseran bersih (TS) dan sektor basis (LQ) serta pengelompokan keunggulan sektor melalui Tipologi Klassen, maka keseluruhan sub sektor maritimnya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- Sub-sektor yang dapat dinilai “istimewa” keunggulannya karena termasuk sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang cepat dan mampu berdaya saing di adalah Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor.
- Sub-Sektor yang dinilai “baik sekali” karena termasuk sektor basis, mempunyai pertumbuhan yang cepat, namun kurang berdaya saing adalah sub sektor Industri Kerupuk, Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut, Industri

Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya, dan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan.

- c. Sub sektor yang dapat dinilai “baik” karena tergolong basis, namun pertumbuhannya lambat, dan memiliki daya saing yang baik adalah sub sektor Angkutan Laut, dan Akomodasi, Makanan dan Minuman.
- d. Sub-sektor yang dapat dinilai “cukup” karena meskipun bukan sub-sektor basis, namun pertumbuhannya cepat dan berdaya saing baik, di antaranya ditemukan pada sub sektor Industri Bangunan Lepas Pantai, dan Industri Pembuatan Kapal Lainnya.
- e. Sub-sektor yang dapat dinilai “hampir dari cukup” keunggulannya karena meskipun bukan sub-sektor basis dan kurang berdaya saing, namun pertumbuhannya cepat, adalah pada sub sektor Perikanan Budidaya, Perikanan Tangkap, Pasir dan Batu, dan Industri Kapal dan Perahu.

Kategori sub sektor maritim yang tidak dimiliki oleh sektor maritim Kota Tanjungpinang dalam kurun 2019-2020, di antaranya:

- a. Sub sektor maritim yang lebih dari cukup: sub-sektor basis, namun pertumbuhan lambat dan kurang berdaya saing
- b. Sub sektor maritim yang kurang: bukan sub-sektor basis dan pertumbuhannya lambat, namun berdaya saing baik.
- c. Sub sektor maritim yang kurang sekali: bukan sub-sektor basis, dengan pertumbuhan yang lambat dan kurang berdaya saing.

Tabel VI-16 Pengelompokan Tipologi Klassen Sektor Maritim Kota Tanjungpinang Tahun 2020

Sektor	LQ	PS	DS	Overlay	TS	Keterangan
						(1) (2) (3) (4) (5) (6) (7)
1	0.3743	0.1848	(0.0096)	Hampir dari Cukup	0.1752	Sektor Berkembang
2	0.3743	0.1848	(0.0096)	Hampir dari Cukup	0.1752	Sektor Berkembang
3	0.0000	(0.0214)	-	-	-	-
4	0.0697	0.1362	(0.0267)	Hampir dari Cukup	0.1095	Sektor Berkembang
5	4.6881	0.2103	(0.0048)	Baik Sekali	0.2055	Sektor Unggulan
6	4.6881	0.2103	(0.0048)	Baik Sekali	0.2055	Sektor Unggulan
7	4.6881	0.2103	(0.0048)	Baik Sekali	0.2055	Sektor Unggulan
8	0.0000	0.2098	-	-	-	-

9	0.0000	0.2098	-	-	-	-
10	5.6243	0.2104	(0.0049)	Baik Sekali	0.2055	Sektor Unggulan
11	0.7419	0.1617	0.0086	Cukup	0.1703	Sektor Berkembang
12	0.6672	0.2283	(0.0580)	Hampir dari Cukup	0.1703	Sektor Berkembang
13	0.7168	0.1617	0.0086	Cukup	0.1703	Sektor Berkembang
14	5.0874	0.1447	0.0053	Istimewa	0.1499	Sektor Unggulan
15	7.6013	(0.1509)	0.0050	Baik	(0.1458)	Sektor Potensial
16	2.2035	0.1813	(0.0416)	Baik Sekali	0.1398	Sektor Unggulan
17	1.7184	(0.2417)	0.0985	Baik	(0.1432)	Sektor Potensial

Sumber : olahan data, 2021.

6.3 Optimalisasi Potensi Kemaritiman

Berdasarkan pemetaan potensi kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau yang telah dibahas pada sub bab sebelumnya, tahapan berikutnya adalah menentukan sektor kemaritiman yang harus dioptimalkan. Proses optimilasasi akan dikelompokan kedalam tiga prioritas yaitu prioritas satu adalah sektor kemaritiman yang masuk pada kategori berkembang, prioritas kedua adalah sektor kemaritiman yang masuk pada kategori terbelakang dan prioritas ketiga sektor kemaritiman yang masuk pada kategori potensial.

6.3.1 Kabupaten Karimun

Berdasarkan sektor unggulan yang telah dilakukan di Kabupaten Karimun dari 17 sektor kemaritiman terdapat 4 sektor unggulan, 8 sektor berkembang dan 1 sektor potensial serta tidak ada sektor terbelakang. Secara lebih rinci strategi optimalisasi potensi kemaritiman di Kabupaten Karimun ada pada tabel berikut:

Tabel VI-17 Strategi Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Kabupaten Karimun

Prioritas	Sektor Kamaritiman		Strategi
Prioritas 1	Industri Kerupuk		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Meningkatkan jejaring pemasaran ▪ Memfasilitasi teknologi pengolahan dan pengemasan
	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah kapasitas cold storage ▪ Pengembangan akses pasar orientasi ekspor
	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memfasilitasi penggunaan teknologi dalam

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ penggaraman/pengeringan biota laut ▪ Pengembangan akses pasar orientasi ekspor
Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memfasilitasi penggunaan teknologi dalam Pengolahan dan pengawetan biota laut lainnya ▪ Pengembangan akses pasar orientasi ekspor
Industri Bangunan Lepas Pantai	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Link and match dunia pendidikan dengan industri ▪ Peningkatan tata laksana konsesi tata ruang laut
Industri Kapal dan Perahu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Link and match dunia pendidikan dengan industri
Industri Pembuatan Kapal Lainnya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Link and match dunia pendidikan dengan industri
Akomodasi, Makanan dan Minuman	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan tourism linkage networking antar kabupaten/kota ▪ Pengembangan sektor pariwisata bahari ▪ Memfasilitasi pelibatan UMKM
Prioritas 2	-
Prioritas 3 Angkutan Laut	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan pelabuhan komersial dan niaga ▪ Fasilitasi trayek dan penembahan armada laut

Sumber : olahan tahun 2021

6.3.2 Kabupaten Bintan

Berdasarkan sektor unggulan yang telah dilakukan di Kabupaten Bintan dari 17 sektor kemaritiman terdapat 7 sektor unggulan, 5 sektor berkembang serta tidak ada sektor terbelakang dan 1 sektor potensial. Secara lebih rinci strategi optimalisasi potensi kemaritiman di Kabupaten Bintan ada pada tabel berikut:

Tabel VI-18 Strategi Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Kabupaten Bintan

Prioritas	Sektor Kamaritiman	Strategi
Prioritas 1	Industri Kerupuk	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Meningkatkan jejaring pemasaran ▪ Memfasilitasi teknologi pengolahan dan pengemasan
	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah kapasitas cold storage ▪ Pengembangan akses pasar orientasi ekspor
	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memfasilitasi penggunaan teknologi dalam penggaraman/pengeringan biota laut ▪ Pengembangan akses pasar orientasi ekspor
	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memfasilitasi penggunaan teknologi dalam Pengolahan dan pengawetan biota laut lainnya ▪ Pengembangan akses pasar orientasi ekspor
	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Link and match dunia pendidikan dengan industri ▪
Prioritas 2	-	
Prioritas 3	Akomodasi, Makanan dan Minuman	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan tourism linkage networking antar kabupaten/kota ▪ Pengembangan sektor pariwisata bahari ▪ Memfasilitasi pelibatan UMKM

Sumber : olahan tahun 2021

6.3.3 Kabupaten Natuna

Dari pembahasan pada sub bab sebelumnya di Kabupaten Natuna dari 17 sektor kemaritiman, tidak ada yang masuk kategori unggulan, 12 sektor berkembang serta tidak ada sektor terbelakang dan 1 sektor potensial. Secara lebih rinci strategi optimalisasi potensi kemaritiman di Kabupaten Natuna ada pada tabel berikut:

Tabel VI-19 Strategi Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Kabupaten Natuna

Prioritas	Sektor Kamaritiman	Strategi
Prioritas 1	Perikanan Budidaya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan perikanan budidaya
	Perikanan Tangkap	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan perikanan tangkap ▪ Pengembangan kapasitas teknologi untuk nelayan
	Pasir dan Batu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pemetaan lokasi potensi penambangan pasir dan batu ▪ Penertiban regulasi perizinan
	Industri Kerupuk	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Meningkatkan jejaring pemasaran ▪ Memfasilitasi teknologi pengolahan dan pengemasan
	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah kapasitas cold storage ▪ Pengembangan akses pasar orientasi ekspor
	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memfasilitasi penggunaan teknologi dalam penggaraman/pengeringan biota laut ▪ Pengembangan akses pasar orientasi ekspor
	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memfasilitasi penggunaan teknologi dalam Pengolahan dan pengawetan biota laut lainnya ▪ Pengembangan akses pasar orientasi ekspor
	Industri Kapal dan Perahu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Link and match dunia pendidikan dengan industri
	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Link and match dunia pendidikan dengan industri
	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memfasilitasi kemudahan logistik dan arus distribusi
	Angkutan Laut	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan pelabuhan komersial dan niaga ▪ Fasilitasi trayek dan penembahan armada laut
Prioritas 2	-	
Prioritas 3	Pertambangan, Minyak, Gas dan Panas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Link and match dunia

Bumi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ pendidikan dengan industri ▪ Perluasan kesempatan kerja ▪ Peningkatan investasi ▪ penanaman modal asing ▪ dan penanaman modal dalam negeri
------	--

Sumber : olahan tahun 2021

6.3.4 Kabupaten Lingga

Di Kabupaten Lingga dari 17 sektor kemaritiman, ada 5 sektor masuk kategori unggulan, 7 sektor berkembang serta tidak ada sektor terbelakang dan 1 sektor potensial. Secara lebih rinci strategi optimalisasi potensi kemaritiman di Kabupaten Lingga ada pada tabel berikut:

Tabel VI-20 Strategi Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Kabupaten Lingga

Prioritas	Sektor Kamaritiman	Strategi
Prioritas 1	Pasir dan Batu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pemetaan lokasi potensi penambangan pasir dan batu ▪ Penertiban regulasi perizinan
	Industri Kerupuk	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Meningkatkan jejaring pemasaran ▪ Memfasilitasi teknologi pengolahan dan pengemasan
	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah kapasitas cold storage ▪ Pengembangan akses pasar orientasi ekspor
	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memfasilitasi penggunaan teknologi dalam penggaraman/pengeringan biota laut ▪ Pengembangan akses pasar orientasi ekspor
	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memfasilitasi penggunaan teknologi dalam Pengolahan dan pengawetan biota laut lainnya ▪ Pengembangan akses pasar orientasi ekspor
	Industri Kapal dan Perahu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Link and match dunia pendidikan dengan industri

Industri Pembuatan Kapal Lainnya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Link and match dunia pendidikan dengan industri
Prioritas 2	-
Prioritas 3 Angkutan Laut	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan pelabuhan komersial dan niaga ▪ Fasilitasi trayek dan penembahan armada laut

Sumber : olahan tahun 2021

6.3.5 Kabupaten Kepulauan Anambas

Dari pembahasan pada sub bab sebelumnya di Kabupaten Kepulauan Anambas dari 17 sektor kemaritiman, tidak ada yang masuk kategori unggulan, 11 sektor berkembang, 2 terbelakang dan 1 sektor potensial. Secara lebih rinci strategi optimalisasi potensi kemaritiman di Kabupaten Kepulauan Anambas ada pada tabel berikut:

Tabel VI-21 Strategi Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Kabupaten Kepulauan Anambas

Prioritas	Sektor Kamaritiman	Strategi
Prioritas 1	Perikanan Budidaya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan perikanan budidaya
	Perikanan Tangkap	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan perikanan tangkap ▪ Pengembangan kapasitas teknologi untuk nelayan
	Pasir dan Batu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pemetaan lokasi potensi penambangan pasir dan batu ▪ Penertiban regulasi perizinan
	Industri Kerupuk	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Meningkatkan jejaring pemasaran ▪ Memfasilitasi teknologi pengolahan dan pengemasan
	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Menambah kapasitas cold storage ▪ Pengembangan akses pasar orientasi ekspor
	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memfasilitasi penggunaan teknologi dalam penggaraman/pengeringan biota laut ▪ Pengembangan akses pasar orientasi ekspor

	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memfasilitasi penggunaan teknologi dalam Pengolahan dan pengawetan biota laut lainnya ▪ Pengembangan akses pasar orientasi ekspor
	Industri Bangunan Lepas Pantai	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Link and match dunia pendidikan dengan industri ▪ Peningkatan tata laksana konsesi tata ruang laut
	Industri Kapal dan Perahu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Link and match dunia pendidikan dengan industri
	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Link and match dunia pendidikan dengan industri
	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memfasilitasi kemudahan logistik dan arus distribusi
Prioritas 2	Angkutan Laut	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan pelabuhan komersial dan niaga ▪ Fasilitasi trayek dan penembahan armada laut
	Akomodasi, Makanan dan Minuman	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan tourism linkage networking antar kabupaten/kota ▪ Pengembangan sektor pariwisata bahari ▪ Memfasilitasi pelibatan UMKM
Prioritas 3	Pertambangan, Minyak, Gas dan Panas Bumi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Link and match dunia pendidikan dengan industri ▪ Perluasan kesempatan kerja ▪ Peningkatan investasi penanaman modal asing dan penanaman modal dalam negeri

Sumber : olahan tahun 2021

6.3.6 Kota Batam

Dari pembahasan pada sub bab sebelumnya di Kota Batam dari 17 sektor kemaritiman, 10 sektor masuk kategori unggulan, 3 sektor berkembang, 1 terbelakang dan 2 sektor potensial. Secara lebih rinci strategi optimalisasi potensi kemaritiman di Kota Batam ada pada tabel berikut:

Tabel VI-22 Strategi Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Kota Batam

Prioritas	Sektor Kamaritiman	Strategi
Prioritas 1	Perikanan Budidaya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan perikanan budidaya
	Perikanan Tangkap	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan perikanan tangkap ▪ Pengembangan kapasitas teknologi untuk nelayan
	Pasir dan Batu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pemetaan lokasi potensi penambangan pasir dan batu ▪ Penertiban regulasi perizinan
Prioritas 2	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memfasilitasi kemudahan logistik dan arus distribusi
Prioritas 3	Angkutan Laut	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan pelabuhan komersial dan niaga ▪ Fasilitasi trayek dan penembahan armada laut
	Akomodasi, Makanan dan Minuman	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan tourism linkage networking antar kabupaten/kota ▪ Pengembangan sektor pariwisata bahari ▪ Memfasilitasi pelabatan UMKM

Sumber : olahan tahun 2021

6.3.7 Kota Tanjungpinang

Di Kota Tanjungpinang dari 17 sektor kamaritiman, ada 6 sektor masuk kategori unggulan, 6 sektor berkembang, serta tidak ada sektor terbelakang dan 2 sektor potensial. Secara lebih rinci strategi optimalisasi potensi kamaritiman di Kota Tanjungpinang ada pada tabel berikut:

Tabel VI-23 Strategi Optimalisasi Potensi Kemaritiman di Kota Batam

Prioritas	Sektor Kamaritiman	Strategi
Prioritas 1	Perikanan Budidaya	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan perikanan budidaya
	Perikanan Tangkap	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pengembangan perikanan tangkap ▪ Pengembangan kapasitas teknologi untuk nelayan
	Pasir dan Batu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pemetaan lokasi potensi penambangan pasir dan batu ▪ Penertiban regulasi perizinan
	Industri Bangunan Lepas Pantai	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Link and match dunia pendidikan dengan industri ▪ Peningkatan tata laksana

		konsesi tata ruang laut
	Industri Kapal dan Perahu	▪ Link and match dunia pendidikan dengan industri
	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	▪ Link and match dunia pendidikan dengan industri
Prioritas 2	-	
Prioritas 3	Angkutan Laut	<ul style="list-style-type: none">▪ Pengembangan pelabuhan komersial dan niaga▪ Fasilitasi trayek dan penembahan armada laut
	Akomodasi, Makanan dan Minuman	<ul style="list-style-type: none">▪ Pengembangan tourism linkage networking antar kabupaten/kota▪ Pengembangan sektor pariwisata bahari▪ Memfasilitasi pelibatan UMKM

Sumber : olahan tahun 2021

BAB VII

PENUTUP

7.1 Kesimpulan

Berdasarkan kajian yang telah dilakukan dapat ditarik beberapa kesimpulan berikut :

1. Berdasarkan hasil pemetaan kondisi potensi unggulan kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau dengan pendekatan Tipologi Klassen Sektor Maritim dapat disimpulkan sebagai berikut :
 - a. Pada sektor perikanan budidaya yang masuk pada kategori unggulan di Kabupaten Karimun, Bintan, Natuna dan Lingga, kategori berkembang di Kabupaten Kepulauan Anambas, Kota Batam dan Tanjungpinang, dan tidak ada kabupaten/kota yang masuk pada kategori terbelakang dan potensial.
 - b. Selanjutnya pada sektor perikanan tangkap yang masuk pada kategori unggulan juga terdapat di Kabupaten Karimun, Bintan, Natuna dan Lingga, kemudian kategori Berkembang terdapat pada Kabupaten Kepulauan Anambas, Batam dan Tanjungpinang. Selanjutnya untuk Kategori Terbelakang dan Potensial tidak ada Kabupaten/Kota yang masuk pada kategori ini.
 - c. Pada Sektor Pertambangan, Minyak, Gas dan Panas Bumi, tidak ada satupun Kabupaten/ Kota yang masuk pada kategori Unggulan, berkembang dan terbelakang, namun pada kategori Potensial terdapat pada Kabupaten Natuna, Kepulauan Anambas dan Kota Batam.
 - d. Kemudian pada sektor Pasir dan Batu, yang masuk pada kategori unggulan adalah Kabupaten Karimun dan Bintan, Kategori berkembang dimiliki oleh Kabupaten Natuna, Lingga, Kepulauan Anambas dan Kota Batam, dan tidak ada kabupaten/kota yang masuk pada kategori terbelakang dan potensial.
 - e. Pada Sektor Industri Kerupuk, yang masuk pada kategori unggulan adalah Kota Tanjungpinang, kemudian pada kategori berkembang

terdapat Kabupaten Karimun, Bintan, Natuna, Lingga, Kepulauan Anambas dan Kota Batam, dan tidak ada kabupaten/kota yang masuk pada kategori terbelakang dan potensial.

- f. Melihat pada sektor Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut, juga sama yang masuk pada kategori unggulan adalah Kota Tanjungpinang, kemudian pada kategori berkembang terdapat Kabupaten Karimun, Bintan, Natuna, Lingga, Kepulauan Anambas dan Kota Batam, dan tidak ada kabupaten/kota yang masuk pada kategori terbelakang dan potensial.
- g. Kemudian pada sektor Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut juga sama juga sama yang masuk pada kategori unggulan adalah Kota Tanjungpinang, kemudian pada kategori berkembang terdapat Kabupaten Karimun, Bintan, Natuna, Lingga, Kepulauan Anambas dan Kota Batam, dan tidak ada kabupaten/kota yang masuk pada kategori terbelakang dan potensial.
- h. Pada Sektor Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam kaleng hanya terdapat kategori unggulan di Kota Tanjungpinang, dan tidak ada kabupaten/kota yang masuk untuk kategori berkembang, terbelakang dan potensial.
- i. Pada Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam kaleng, sama halnya hanya pada kategori unggulan yang terdapat di Kota Tanjungpinang dan tidak ada kabupaten/kota yang masuk untuk kategori berkembang, terbelakang dan potensial.
- j. Selanjutnya pada sektor Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya, yang masuk pada kategori unggulan adalah Kota Tanjungpinang, kemudian pada kategori berkembang terdapat Kabupaten Karimun, Bintan, Natuna, Lingga, Kepulauan Anambas dan Kota Batam, dan tidak ada kabupaten/kota yang masuk pada kategori terbelakang dan potensial.
- k. Kemudian pada sektor Industri Bangunan Lepas Pantai, yang masuk pada kategori unggulan adalah Kota Tanjungpinang, kemudian pada kategori berkembang terdapat Kabupaten Karimun, Kepulauan

Anambas dan Kota Batam, dan tidak ada kabupaten/kota yang masuk pada kategori terbelakang dan potensial.

- l. Pada sektor Industri Kapal dan Perahu, yang masuk pada kategori unggulan adalah Kabupaten Bintan dan Kota Tanjungpinang, kemudian pada kategori berkembang terdapat Kabupaten Karimun, Natuna, Lingga, Kepulauan Anambas dan Kota Batam, dan tidak ada kabupaten/kota yang masuk pada kategori terbelakang dan potensial.
- m. Pada sektor Industri Pembuatan Kapal Lainnya, yang masuk pada kategori unggulan adalah Kota Tanjungpinang, kemudian pada kategori berkembang terdapat Kabupaten Karimun, Bintan, Natuna, Lingga, Kepulauan Anambas dan Kota Batam, dan tidak ada kabupaten/kota yang masuk pada kategori terbelakang dan potensial.
- n. Jika melihat pada sektor Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor, yang masuk pada kategori unggulan adalah Kabupaten Bintan dan Lingga, sedangkan pada kategori berkembang terdapat Kabupaten Karimun, Natuna dan Kota Batam, selanjutnya pada kategori terbelakang terdapat Kota Tanjungpinang dan tidak ada kabupaten/kota yang masuk pada kategori potensial.
- o. Pada Sektor Angkutan Laut, yang masuk pada kategori unggulan adalah Kabupaten Bintan, sedangkan pada kategori berkembang terdapat Kabupaten Natuna, Kategori terbelakang Kabupaten Kepulauan Anambas dan Kota Batam, dan pada kategori potensial terdapat Kabupaten Karimun, Lingga dan Kota Tanjungpinang.
- p. Pada sektor Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan, yang masuk pada kategori unggulan adalah Kabupaten Bintan, sedangkan pada kategori berkembang tidak ada kabupaten/kota yang masuk, kemudian kategori terbelakang terdapat Kota Tanjungpinang dan juga tidak ada kabupaten/kota yang masuk pada kategori potensial.
- q. Terakhir pada sektor Akomodasi, Makanan dan Minuman, yang masuk pada kategori unggulan adalah Kabupaten Lingga, Kategori berkembang terdapat Kabupaten Karimun dan Natuna, kemudian pada kategori terbelakang terdapat Kabupaten Kepulauan Anambas

dan Kota Batam, sedangkan pada kategori potensial terdapat Kabupaten Bintan dan Kota Tanjungpinang.

2. Berdasarkan temuan pemetaan potensi unggulan kemaritiman, beberapa strategi utama yang perlu dilakukan untuk mengoptimalkan potensi tersebut antara lain :
 - a. Strategi optimalisasi pada sektor perikanan budidaya melalui Pengembangan perikanan budidaya.
 - b. Strategi optimalisasi pada sektor Perikanan Tangkap dilakukan dengan cara pengembangan perikanan tangkap dan pengembangan kapasitas teknologi untuk nelayan.
 - c. Pada sektor Pertambangan, Minyak, Gas dan Panas Bumi, strategi yang dapat dilakukan untuk optimalisasi adalah *Link and match* dunia pendidikan dengan industri, Perluasan kesempatan kerja, Peningkatan investasi penanaman modal asing dan penanaman modal dalam negeri.
 - d. Pada sektor Pasir dan Batu, strategi optimalisasi yang dapat dilakukan adalah dengan Pemetaan lokasi potensi penambangan pasir dan batu, selanjutnya melakukan penertiban regulasi perizinan.
 - e. Untuk strategi optimalisasi pada sektor Industri Kerupuk adalah dengan meningkatkan jejaring pemasaran, Memfasilitasi teknologi pengolahan dan pengemasan.
 - f. Strategi optimalisasi pada sektor Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut adalah dengan dilakukannya penambahan kapasitas *cold storage* serta pengembangan akses pasar yang berorientasi ekspor
 - g. Selanjutnya, untuk sektor Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut ialah dengan strategi optimalisasi untuk memfasilitasi penggunaan teknologi dalam penggaraman/pengeringan biota laut, kemudian dengan dilakukannya pengembangan akses pasar berorientasi ekspor
 - h. Strategi optimalisasi pada sektor Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng ialah dengan memfasilitasi

penggunaan teknologi dalam Pengolahan dan pengawetan biota laut lainnya, serta pengembangan akses pasar orientasi ekspor.

- i. Kemudian untuk sektor Industri Bangunan Lepas Pantai strategi optimalisasi yang dilakukan adalah dengan *Link and match* dunia pendidikan dengan industri, dan melakukan peningkatan tata laksana konsesi tata ruang laut.
- j. Strategi optimalisasi pada sektor Industri Kapal dan Perahu adalah dengan *me-Link and match* dunia pendidikan dengan industri.
- k. Sama hal nya dengan sektor Industri Kapal dan Perahu, untuk strategi optimalisasi pada sektor Industri Pembuatan Kapal Lainnya yakni dengan *me-Link and match* dunia pendidikan dengan industri.
- l. Selanjutnya, untuk strategi optimalisasi pada sektor Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor adalah dengan Memfasilitasi kemudahan logistik dan arus distribusi.
- m. Pada sektor Angkutan Laut, strategi optimalisasi yang dilakukan adalah dengan Pengembangan pelabuhan komersial dan niaga, kemudian melakukan fasilitasi trayek dan penambahan armada laut.
- n. Terakhir, pada sektor akomodasi, makanan dan minuman strategi optimalisasi yang dapat dilakukan adalah dengan Pengembangan *tourism linkage networking* antar kabupaten/kota, lewat dengan pengembangan sektor pariwisata bahari, serta memfasilitasi pelibatan UMKM.

7.2 Rekomendasi

Merujuk pada hasil kajian tersebut, maka beberapa hal yang dapat direkomendasikan kepada Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau sebagai berikut:

1. Agar Organisasi Perangkat Daerah (OPD) dilingkungan Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau dapat merencanakan dan mengimplementasikan program kegiatan yang berdampak pada peningkatan potensi kemaritiman pada Provinsi Kepulauan Riau.

2. Perlu dilakukan singkronisasi dan harmonisasi antara Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau dengan Pemerintah Kabupaten/Kota dalam upaya menggali dan mengembangkan potensi kemaritiman di Provinsi Kepulauan Riau.
3. Optimalisasi dan fasilitasi pelibatan stakeholders dalam menggali dan mengembangkan potensi kemaritiman di Provinsi Kepulauan Riau.
4. Perlu penyusunan grand design tentang *link and match* dunia pendidikan dengan industri maritim.
5. Perlu penyusunan dokumen kebijakan daerah tentang link and match tourism lingkage yang berbasis pariwisata bahari.
6. Peningkatan nilai tambah dan akses pasar internasional sektor kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau.
7. Perlu pengkajian dan pemetaan yang komprehensif dan spesifik pada setiap sub sektor kemaritaman.

Daftar Pustaka

- Amin Nasrun Renur, Achmad Fahrudin, Dadang Solihin dan Tridoyo Kusumastanto, (2019), Penataan Kelembagaan Pembangunan Ekonomi Kelautan Di Provinsi Maluku, *J. Sosek KP*, Vol. 14 No. 1, hlm. 93-100.
- B. Pula (2017) 'Industrialization and Deindustrialization', *The Wiley-Blackwell Encyclopedia of Social Theory*, (1962), hlm. 1–3.
- Chen, P. S.-L. et al. (2000) 'Employability skills of maritime business graduates: industry perspectives.', *WMU Journal of Maritime Affairs*, 17(2), hlm. 267–292.
- Diah Apriani Atika Sari, (2019), Integrasi Tata Kelola Kebijakan Pembangunan Kelautan Berkelanjutan, *Jurnal Rechtsvinding*, Volume 8, Nomor 2, Agustus 2019, hlm. 159.
- Didit Herdiawan, "Kedaulatan Pangan Kelautan: Dinamika dan Problematika", (Jakarta: Lembaga Ketahanan Nasional RI, 2016), hlm. 27
- Dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2021-2026
- Dwi Ardiyanti, (2018), *Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia: Tantangan dan Peluang Keamanan dan Ekonomi Era Jokowi*, Resolusi Vol. 1 No. 2.
- Esther Kembauw, Aphrodite Milana Sahusilawane, Lexy Janzen Sinay, (2015), Sektor Pertanian Merupakan Sektor Unggulan Terhadap Pembangunan Ekonomi Provinsi Maluku, *Agriekonomika*, Volume 4, Nomor 2.
- Frenky Kristian Saragi, Desi Albert Mamahit, Tri Yoga Budi Prasetyo (2018), Implementasi Pembangunan Tol Laut Untuk Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia, *Jurnal Keamanan Maritim*, Volume 4, Nomor 1.
- Freddy Numberi, "Kembalikan Kejayaan Negeri Bahari" (Jakarta: PT. Bhuanan Ilmu Populer, 2015), hlm. 153-154
- Harun Umar, *Politik Kebijakan Poros Maritim*, Lembaga Penerbitan Universitas Nasional (LPU-UNAS), Jakarta, hlm. 236

- Heryandi, (2019), Kebijakan Negara dalam Bidang Kelautan dan Perikanan di Era Otonomi Daerah, AURA, Bandar Lampung, hlm. 3
- Heru Dian Setiawan1, M. Dimyati Sudja, (2021), Kompetensi Sumber Daya Manusia Kelautan Di Indonesia, Jurnal Ilmu dan Budaya, Volume 42, Nomor 2.
- <http://www.big.go.id/berita-surta/show/rujukan-nasional-data-kewilayahannya-luas-nkri-8-3-juta-kilometer-persegi>
- <http://bpsdmkp.kkp.go.id>
- Ika Sartika dan Gatiningsih, (tt), Analisis Potensi Wilayah dan Daerah, Jakarta, Pustaka Rahmat.
- Ilham Junaid, (2018), Pariwisata Bahari: Konsep dan Studi Kasus, Politeknik Pariwisata Makassar.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan, Database Validasi Nasional Satu Data Kelautan dan Perikanan/ *Ministry of Marine Affairs and Fisheries Republic of Indonesia, National Validation Database for One Data of Maritime and Fisheries*
- James Abrahamsz, (2019), Perencanaan Pembangunan Wilayah Kepulauan Berbasis Sumber Daya Maritim (Studi Provinsi Maluku), Jurnal Maritim Indonesia, Volume 7, Nomor 2.
- Laporan Tim Harmonisasi Kementerian PPN/Bappenas, Departemen Kelautan dan Perikanan dan Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia bekerjasama dengan Mitra Pesisir, "Menuju Harmonisasi Sistem Hukum Sebagai Pilar Pengelolaan Wilayah Pesisir Indoensia", 2005
- M. Firmansyah, Masrun, Busaini, (2021), Pengembangan Industri Maritim di Nusa Tenggara Barat (NTB): Peluang dan Tantangan, Ecoplan 4(1), hlm. 1-9.
- Paul Krugman, (1998), What's New About The New Economic Geography?, Oxford Review Of Economic Policy, Vol. 14, No. 2.
- Puspitasari, N., Soemarmi, A. and Juliani, H. (2016) 'Fungsi Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Sebagai Sarana Pendukung Industri Perikanan Di Jakarta Utara', DIPONEGORO LAW JOURNAL, 5(4), hlm. 1-17.
- Pusat Jaring Kontrol Geodesi dan Geodinamika Badan Informasi Geospasial (BIG), 2016 dan Kepres Nomor 6 Tahun 2017

- Rahman Muslim Moro Saimima Alvanov Zpalanzani, Intan Rizky Mutiaz, (2018), Pemetaan Industri Pariwisata Maluku Sebagai Landasan Perancangan Strategi Brand' Baronda Maluku', *Jurnal Kajian Bahasa dan Pariwisata*, Vol. 5(1), hlm 87-102
- Retnowati, E. (2011) 'Nelayan Indonesia Dalam Pusaran Kemiskinan Struktural (Perspektif Sosial, Ekonomi, dan Hukum)', Perspektif, XVI(3), hlm. 149–159.
- Rokhmin Dahuri, Makalah berjudul "Road Map Pembangunan Kelautan Untuk Mengembangkan Daya Saing dan Pertumbuhan Ekonomi Berkualitas Menuju Indonesia Yang Maju, Adil-Makmur, dan Berdaulat" disampaikan pada acara Simposium Nasional Jalan Kemandirian Bangsa, 2014.
- Stopford, M. (2009) Maritme Economics. Third Edit. London and new york: Routledge.
- Tridoyo Kusumastanto, *Arah Strategi Pembangunan Indonesia Sebagai Negara Maritim*,https://www.researchgate.net/publication/266080942_Arah_Strategi_Pembangunan_Indonesia_sebagai_Negara_Maritim/link/5424e03d0cf238c6ea73bbd0/download
- Umi Salamah, (2021), Perlunya Optimalisasi Tol Laut Sebagai Sarana Penunjang Peningkatan Pembangunan Ekonomi Indonesia, *Jurnal Pena Wimaya*, Volume 1, No. 1 Juni 2021.
- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan.
- Vinsensius Fererius Payong, Muh. Ilham, Bambang Supriadi, (2021), Strategi Pengembangan Sektor Perikanan Dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten Flores Timur Provinsi Nusa Tenggara Timur, Visioner, Vol. 13, No. 2, hlm, 187–195.
- Windya Dirgantari, Lita Sari Barus, Inovasi Pengembangan Infrastruktur Wilayah Kepulauan Maritim Di Maluku Utara (Kota Ternate-Kota Tidore Kepulauan), *Prosiding Seminar Nasional Asosiasi Sekolah Perencanaan Indonesia (ASPI) 2021 "Inovasi dalam Percepatan Penataan Ruang di Indonesia"*, 2021, hlm. 158.
- Witjaksono, "Reborn Kelautan Indonesia", (Jakarta: PT. Adhi Kreasi Pratama Komunikasi, 2017), hlm. 335-351

Laporan Akhir
Kajian Optimalisasi Potensi Kemaritiman Provinsi Kepulauan Riau

LAMPIRAN

**Output Lapangan Usaha/ Sektor Maritim
Provinsi Kepulauan Riau (Juta Rupiah)**

1. Kabupaten/Kota : Karimun

Sub Sektor Maritim	Uraian	2019	2020
1	Budidaya	10,357.7	10,445.7
2	Perikanan Tangkap	1,276,674.3	1,287,526.0
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	0.0	0.0
4	Pasir dan Batu	560,971.5	495,574.9
5	Industri Kerupuk	7.8	7.8
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	34.3	34.3
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	44.2	44.3
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.0	0.0
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.0	0.0
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	159.9	160.2
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	162,951.5	177,535.2
12	Industri Kapal dan Perahu	74,081.6	80,711.7
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	7,068.4	7,701.0
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	1,000,842.6	993,334.1
15	Angkutan Laut	456,195.9	297,788.1
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	0.0	0.0
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	266,304.6	243,449.5
Total		3,815,694.2	3,594,312.9

2. Kabupaten/Kota : Bintan

Sub Sektor Maritim	Uraian	2019	2020
1	Budidaya	6,584.1	7,287.1
2	Perikanan Tangkap	811,549.0	898,197.5
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	0.0	0.0
4	Pasir dan Batu	512,406.0	521,289.6
5	Industri Kerupuk	5.8	6.3
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	25.3	27.5
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	32.6	35.5
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.0	0.0
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.0	0.0
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	118.1	128.3
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	0.0	0.0
12	Industri Kapal dan Perahu	38,150.0	118,784.8
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	3,640.0	3,542.2
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	247,930.7	278,093.9
15	Angkutan Laut	282,756.3	246,975.2
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	1,477.4	1,480.4
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	1,244,816.2	763,397.8
Total		3,149,491.6	2,839,245.9

3. Kabupaten/Kota : Natuna

Sub Sektor Maritim	Uraian	2019	2020
1	Budidaya	13,641.3	13,236.2
2	Perikanan Tangkap	1,681,408.6	1,631,480.2
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	15,473,391.2	12,260,257.2
4	Pasir dan Batu	23,148.5	23,153.6
5	Industri Kerupuk	3.2	3.3
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	14.1	14.5
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	18.2	18.6
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.0	0.0
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.0	0.0
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	65.7	67.4
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	0.0	0.0
12	Industri Kapal dan Perahu	8,919.6	9,104.3
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	266.0	271.5
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	706,255.5	670,082.8
15	Angkutan Laut	61,905.9	54,981.5
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	0.0	0.0
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	106,432.6	101,039.4
Total		18,075,470.4	14,763,710.6

4. Kabupaten/Kota : Lingga

Sub Sektor Maritim	Uraian	2019	2020
1	Budidaya	4,014.4	3,823.3
2	Perikanan Tangkap	494,814.8	471,249.9
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	0.0	0.0
4	Pasir dan Batu	16,531.4	18,094.2
5	Industri Kerupuk	0.6	0.7
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	2.8	2.9
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	3.6	3.8
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.0	0.0
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.0	0.0
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	13.2	13.7
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	0.0	0.0
12	Industri Kapal dan Perahu	1,326.3	1,329.3
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	39.6	39.6
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	411,724.9	408,868.8
15	Angkutan Laut	67,682.6	45,593.4
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	0.0	0.0
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	89,764.3	88,063.9
Total		1,085,918.6	1,037,083.4

5. Kabupaten/Kota : Anambas

Sub Sektor Maritim	Uraian	2019	2020
1	Budidaya	4,360.9	4,416.1
2	Perikanan Tangkap	537,520.6	544,327.0
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	14,454,592.4	11,558,202.0
4	Pasir dan Batu	11,544.0	11,823.5
5	Industri Kerupuk	0.1	0.1
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	0.6	0.6
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	0.8	0.8
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.0	0.0
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.0	0.0
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	2.9	3.0
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	327.6	343.5
12	Industri Kapal dan Perahu	476.6	499.7
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	14.2	14.9
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	418,256.1	403,479.7
15	Angkutan Laut	20,936.1	12,578.9
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	0.0	0.0
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	18,789.3	15,016.0
Total		15,466,822.2	12,550,706.0

6. Kabupaten/Kota : Batam

Sub Sektor Maritim	Uraian	2019	2020
1	Budidaya	4,868.0	4,713.2
2	Perikanan Tangkap	600,018.5	580,937.7
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	0.0	0.0
4	Pasir dan Batu	75,585.4	74,415.2
5	Industri Kerupuk	81.6	83.8
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	357.5	367.2
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	461.0	473.5
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	296.4	304.5
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	109.4	112.3
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	1,262.1	1,296.2
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	2,367,719.7	2,299,360.2
12	Industri Kapal dan Perahu	1,076,420.9	1,045,343.1
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	102,705.1	99,739.9
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	514,329.5	415,976.5
15	Angkutan Laut	955,560.0	568,180.9
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	9,461.7	9,483.9
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	4,029,883.7	2,070,411.4
Total		9,739,120.5	7,171,199.4

7. Kabupaten/Kota : Tanjungpinang

Sub Sektor Maritim	Uraian	2019	2020
1	Budidaya	598.1	593.6
2	Perikanan Tangkap	73,727.1	73,170.5
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	0.0	0.0
4	Pasir dan Batu	3,072.0	2,846.9
5	Industri Kerupuk	20.0	20.5
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	87.6	89.6
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	113.0	115.6
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.0	0.0
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.0	0.0
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	408.9	418.2
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	68,103.3	67,254.8
12	Industri Kapal dan Perahu	30,961.3	30,575.6
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	2,954.1	2,917.3
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	725,538.9	701,732.2
15	Angkutan Laut	678,233.4	455,376.6
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	976.0	934.1
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	317,481.6	213,997.7
Total		1,902,275.4	1,550,043.3

8. Total Output Seluruh Kabupaten/Kota

Sub Sektor Maritim	Uraian	2019	2020
1	Budidaya	44,424.6	44,515.3
2	Perikanan Tangkap	5,475,712.9	5,486,888.8
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	29,927,983.6	23,818,459.3
4	Pasir dan Batu	1,203,258.7	1,147,198.0
5	Industri Kerupuk	119.3	122.6
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	522.3	536.7
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	673.5	692.0
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	296.4	304.5
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	109.4	112.3
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	2,030.6	2,086.8
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	2,599,102.1	2,544,493.8
12	Industri Kapal dan Perahu	1,230,336.3	1,286,348.4
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	116,687.4	114,226.4
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	4,024,878.2	3,871,567.9
15	Angkutan Laut	2,523,270.3	1,681,474.7
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	11,915.1	11,898.4
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	6,073,472.3	3,495,375.7
Total		53,234,792.9	43,506,301.5

LAMPIRAN

**Output Lapangan Usaha/ Sektor Maritim
Provinsi Kepulauan Riau (Juta Rupiah)**

9. Kabupaten/Kota : Karimun

Sub Sektor Maritim	Uraian	2019	2020
1	Budidaya	10,357.7	10,445.7
2	Perikanan Tangkap	1,276,674.3	1,287,526.0
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	0.0	0.0
4	Pasir dan Batu	560,971.5	495,574.9
5	Industri Kerupuk	7.8	7.8
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	34.3	34.3
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	44.2	44.3
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.0	0.0
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.0	0.0
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	159.9	160.2
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	162,951.5	177,535.2
12	Industri Kapal dan Perahu	74,081.6	80,711.7
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	7,068.4	7,701.0
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	1,000,842.6	993,334.1
15	Angkutan Laut	456,195.9	297,788.1
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	0.0	0.0
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	266,304.6	243,449.5
Total		3,815,694.2	3,594,312.9

10. Kabupaten/Kota : Bintan

Sub Sektor Maritim	Uraian	2019	2020
1	Budidaya	6,584.1	7,287.1
2	Perikanan Tangkap	811,549.0	898,197.5
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	0.0	0.0
4	Pasir dan Batu	512,406.0	521,289.6
5	Industri Kerupuk	5.8	6.3
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	25.3	27.5
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	32.6	35.5
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.0	0.0
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.0	0.0
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	118.1	128.3
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	0.0	0.0
12	Industri Kapal dan Perahu	38,150.0	118,784.8
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	3,640.0	3,542.2
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	247,930.7	278,093.9
15	Angkutan Laut	282,756.3	246,975.2
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	1,477.4	1,480.4
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	1,244,816.2	763,397.8
Total		3,149,491.6	2,839,245.9

11. Kabupaten/Kota : Natuna

Sub Sektor Maritim	Uraian	2019	2020
1	Budidaya	13,641.3	13,236.2
2	Perikanan Tangkap	1,681,408.6	1,631,480.2
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	15,473,391.2	12,260,257.2
4	Pasir dan Batu	23,148.5	23,153.6
5	Industri Kerupuk	3.2	3.3
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	14.1	14.5
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	18.2	18.6
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.0	0.0
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.0	0.0
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	65.7	67.4
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	0.0	0.0
12	Industri Kapal dan Perahu	8,919.6	9,104.3
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	266.0	271.5
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	706,255.5	670,082.8
15	Angkutan Laut	61,905.9	54,981.5
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	0.0	0.0
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	106,432.6	101,039.4
Total		18,075,470.4	14,763,710.6

12. Kabupaten/Kota : Lingga

Sub Sektor Maritim	Uraian	2019	2020
1	Budidaya	4,014.4	3,823.3
2	Perikanan Tangkap	494,814.8	471,249.9
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	0.0	0.0
4	Pasir dan Batu	16,531.4	18,094.2
5	Industri Kerupuk	0.6	0.7
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	2.8	2.9
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	3.6	3.8
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.0	0.0
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.0	0.0
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	13.2	13.7
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	0.0	0.0
12	Industri Kapal dan Perahu	1,326.3	1,329.3
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	39.6	39.6
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	411,724.9	408,868.8
15	Angkutan Laut	67,682.6	45,593.4
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	0.0	0.0
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	89,764.3	88,063.9
Total		1,085,918.6	1,037,083.4

13. Kabupaten/Kota : Anambas

Sub Sektor Maritim	Uraian	2019	2020
1	Budidaya	4,360.9	4,416.1
2	Perikanan Tangkap	537,520.6	544,327.0
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	14,454,592.4	11,558,202.0
4	Pasir dan Batu	11,544.0	11,823.5
5	Industri Kerupuk	0.1	0.1
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	0.6	0.6
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	0.8	0.8
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.0	0.0
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.0	0.0
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	2.9	3.0
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	327.6	343.5
12	Industri Kapal dan Perahu	476.6	499.7
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	14.2	14.9
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	418,256.1	403,479.7
15	Angkutan Laut	20,936.1	12,578.9
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	0.0	0.0
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	18,789.3	15,016.0
Total		15,466,822.2	12,550,706.0

14. Kabupaten/Kota : Batam

Sub Sektor Maritim	Uraian	2019	2020
1	Budidaya	4,868.0	4,713.2
2	Perikanan Tangkap	600,018.5	580,937.7
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	0.0	0.0
4	Pasir dan Batu	75,585.4	74,415.2
5	Industri Kerupuk	81.6	83.8
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	357.5	367.2
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	461.0	473.5
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	296.4	304.5
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	109.4	112.3
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	1,262.1	1,296.2
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	2,367,719.7	2,299,360.2
12	Industri Kapal dan Perahu	1,076,420.9	1,045,343.1
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	102,705.1	99,739.9
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	514,329.5	415,976.5
15	Angkutan Laut	955,560.0	568,180.9
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	9,461.7	9,483.9
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	4,029,883.7	2,070,411.4
Total		9,739,120.5	7,171,199.4

15. Kabupaten/Kota : Tanjungpinang

Sub Sektor Maritim	Uraian	2019	2020
1	Budidaya	598.1	593.6
2	Perikanan Tangkap	73,727.1	73,170.5
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	0.0	0.0
4	Pasir dan Batu	3,072.0	2,846.9
5	Industri Kerupuk	20.0	20.5
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	87.6	89.6
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	113.0	115.6
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	0.0	0.0
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	0.0	0.0
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	408.9	418.2
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	68,103.3	67,254.8
12	Industri Kapal dan Perahu	30,961.3	30,575.6
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	2,954.1	2,917.3
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	725,538.9	701,732.2
15	Angkutan Laut	678,233.4	455,376.6
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	976.0	934.1
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	317,481.6	213,997.7
Total		1,902,275.4	1,550,043.3

16. Total Output Seluruh Kabupaten/Kota

Sub Sektor Maritim	Uraian	2019	2020
1	Budidaya	44,424.6	44,515.3
2	Perikanan Tangkap	5,475,712.9	5,486,888.8
3	Pertambangan Minyak Gas dan Panas Bumi	29,927,983.6	23,818,459.3
4	Pasir dan Batu	1,203,258.7	1,147,198.0
5	Industri Kerupuk	119.3	122.6
6	Industri Pembekuan/Pendinginan Hasil Laut	522.3	536.7
7	Industri Penggaraman/Pengeringan Biota Laut	673.5	692.0
8	Industri Pengolahan dan Pengawetan Ikan dalam Kaleng	296.4	304.5
9	Industri Pengolahan dan Pengawetan Udang dalam Kaleng	109.4	112.3
10	Industri Pengolahan dan Pengawetan Biota Laut Lainnya	2,030.6	2,086.8
11	Industri Bangunan Lepas Pantai	2,599,102.1	2,544,493.8
12	Industri Kapal dan Perahu	1,230,336.3	1,286,348.4
13	Industri Pembuatan Kapal Lainnya	116,687.4	114,226.4
14	Perdagangan Besar dan Eceran, Bukan Mobil dan Sepeda Motor	4,024,878.2	3,871,567.9
15	Angkutan Laut	2,523,270.3	1,681,474.7
16	Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan	11,915.1	11,898.4
17	Akomodasi, Makanan dan Minuman	6,073,472.3	3,495,375.7
Total		53,234,792.9	43,506,301.5