

# **Membangun *National Branding Image* Kepulauan Riau Sebagai Poros Maritim Dunia**

Jamhur Poti

(jamhur\_poti2000@yahoo.com)

(Jurusan Ilmu Administrasi Negara FISIP UMRAH)

## ***Abstract***

*Nation Branding serves to build, develop, and maintain a good image of a country. This theory is based on the results of observations and studies that claim that a country's success in competing in the global market is strongly influenced by the country's brand image. In fact, it is said that the branding and image of a country coupled with a commensurate transfer of the image to the products produced as important as the products produced by the state itself. To build a maritime shaft Indonesia, of course, all potential make it happen. Including deployed for the construction of national branding are integrated in a unified concept, the which raised or highlight the potential of marine and maritime aspects. National branding of course need to be integrated with other brandings the creation for similar interests. Likewise city branding of each of the cities, especially coastal cities, should refer to the main theme of national branding, the marine and maritime sectors. With the unified theme of branding will be forming a strong image. And more memorable. The need for national branding as the promotion of marine and maritime vision of Indonesia roomates in turn attract more investors, tourists, and enhance the value and competitiveness of trade with other countries. The idea to make-the Riau Islands as Indonesia and the axle shafts maritime world, should be supported by policies and decisions seriously. Strategic geographical location between South China Sea and the Malacca strait with natural resources potential. Riau Islands Province, it is possible to become a center of economic growth in the Republic of Indonesia in the future. Riau Islands directly dealing with neighboring Singapore and Malaysia. Besides, It also became connectivity or connect between one region and another. In addition to sea lanes, some areas need to be connected to the airport. Now is the time Indonesia needs to build a national branding according to the vision of marine and maritime government aim to achieve. Not only touched the tourism sector alone, but also need to reflect the potential of natural and marine industries are extensive. So that not only attract tourists to visit, but also able to invite the interest of investors to invest in the marine and maritime sectors*

***Keywords: National Branding, Image, Maritime***

---

## **Pendahuluan**

Sejarah bangsa Indonesia pada zaman kerajaan Sriwijaya dan Majapahit telah mencatat sebagai sebuah Negara Maritim yang mencapai kejayaan gilang gemilang.

Indonesia merupakan salah satu negara dengan pantai terpanjang di dunia setelah Kanada. Luas wilayah laut Indonesia hampir 70% dan daratan sekitar 30 %. Indonesia merupakan Negara kelautan

terbesar di dunia yang memiliki bentang laut luas dengan ribuan pulau besar dan kecil. Dengan jumlah pulauanya sekitar 13.500 buah dan mencakup wilayah sepanjang 3.000 mil laut dari Sabang sampai Merauke. Namun potensi kelautan dan kemaritiman yang begitu luas dan strategis selama ini belum tergarap dengan baik sebagai sumber perekonomian Indonesia.

Mengingat potensi sumber kelautan dan kemaritiman yang begitu besar maka untuk membangun dan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia merupakan sebuah gagasan yang perlu mendapat dukung dari seluruh masyarakat Indonesia. Untuk itu perlu merubah persepsi dan pandangan yang selama ini terpusat dari "budaya darat" beralih pada "budaya laut" atau maritim. Begitu juga untuk mewujudkan visi kelautan harus merubah segenap perangkat dan prana sosial maupun infrastruktur untuk mendukung visi kelautan dan maritim yang dicanangkan pemerintah. Oleh karena itu sangat penting untuk menciptakan dan membangun suatu "National Branding" dalam rangka melakukan promosi ke dalam maupun keluar. Promosi ke dalam diharapkan untuk pengetahuan (*awarnes*) masyarakat melakukan perubahan budaya menuju budaya maritim. Promosi keluar dilakukan agar masyarakat internasional mengetahui (*knowledge*) kedudukan dan posisi Indonesia sebagai negara poros maritim dunia, meskipun memerlukan waktu yang panjang, investasi yang besar dan konsistensi kebijakan pembangunan nasional. Selama ini kemaritiman masih menjadi isu-isu parsial, dan belum terkordinasi dan terarah secara konprehensif dan belum diimplementasikan dalam kebijakan pembangunan nasional secara total

sebagai negara maritim terbesar di dunia.

Bangsa Indonesia harus bisa mengelola potensi tersebut untuk memanfaatkan berbagai peluang. Sebagai contoh negara Singapura, bangsanya berusaha dan mampu menjadi negara terkemuka di dunia dalam bidang perdagangan, jasa, transportasi keuangan, dan informasi. Mewujudkan industri dan perdagangan dunia Indonesia juga harus *outward looking* dalam mengelola pembangunan ekonominya. Indonesia sangat potensial berperan penting dalam sistem industri dan perdagangan dunia, yakni dengan memberikan tempat bagi kegiatan industri dan perdagangan antarbangsa (*Industrial and Free Trade Zones*), melayani transportasi laut, dan membangun industri perkapalan. Berdasarkan kajian Unit Kerja Staf Ahli Menteri Negara PPN/ Kepala Bappenas Bidang Tata Ruang dan Kemaritiman, Indonesia bisa mengembangkan kota-kota bandar dunia pesisir, sekurang-kurangnya 4 Singapura besar dan 14 Singapura kecil/ sedang. Indonesia seharusnya bisa, karena tidak hanya memiliki lokasi strategis, tetapi juga memiliki sumber daya alam (SDA) yang maha kaya. Membangun Indonesia untuk berperan penting dalam sistem industri dan perdagangan antarbangsa bukan tanpa rasionalitas. Beberapa informasi penting cukup menjadi referensi sebagai pertimbangan dan alasan sebagai berikut;

Pertama, Dibandingkan pada tahun 2005, perdagangan dunia diperkirakan bakal meningkat pesat. Perdagangan dunia pada tahun 2025 akan menjadi 2,5 kali, dengan nilai mencapai US\$ 30 triliun. Implikasinya, semua kapal dan pelabuhan yang tersedia di dunia tidak akan cukup. Artinya, ini peluang bagi Indonesia untuk membangun armada kapal dan sistem

pelabuhan, kendati negara-negara lain juga melakukannya.

Kedua, kapal-kapal yang dibangun di dunia cenderung semakin besar, menuju generasi IV, V, dan VI, dengan ukuran 400 ribu DWT, 500 ribu DWT, bahkan 1.200 ribu DWT, yang panjangnya mencapai 500 M. Implikasinya, karena kapal-kapal ini tidak bisa melintasi Selat Malaka, maka harus melintasi Samudera Hindia di sebelah Barat Sumatera, dan selanjutnya melalui Aluran Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Artinya, ini peluang bagi Indonesia untuk membangun pelabuhan-pelabuhan internasional yang bisa melayani kapal-kapal superbesar. Pelabuhan-pelabuhan demikian perlu dibangun di pintu masuk, di sepanjang, dan di pintu keluar ALKI, memberikan pelayanan-termasuk alih muatan kapal (*transshipment*).

Ketiga, lembaga di bawah PBB *United Nation Conference on the Trade and Development* (UNCTAD), memberikan analisis adanya perubahan paradigma dalam perdagangan dunia. Berdasarkan *value chain analysis* antar industri, pengusaha industri yang semula menghasilkan barang jadi di negaranya masing-masing, cenderung beralih. Pengusaha memilih menempatkan industri komponen dan perakitan di lokasi-lokasi strategis di 'pertengahan jalan' dan 'perempatan jalan' perdagangan dunia. Ketimbang membuat mobil jadi, yang berat dan memerlukan tempat di kapal/ alat transportasi, lebih baik sebagian komponen dibuat dan dirakit di negara di tengah/perempatan jalan, untuk selanjutnya dibawa ke negara konsumen. Dengan demikian, pengusaha industri mendapat dua keuntungan, yakni ongkos transportasi jadi lebih murah, dan upah yang jauh lebih murah dibanding di

negara asal, seperti Eropa dan Amerika.

### **National Branding**

Raymond Miller, dalam bukunya *Globalization and Identity, Nation Branding* didefinisikan sebagai "*sekumpulan teori dan penerapannya yang bertujuan untuk mengukur, membangun dan mengatur reputasi dari suatu negara (masih berhubungan dengan place branding)*." Sesuai dengan definisinya, nation branding ini berfungsi untuk membangun, mengembangkan, dan mempertahankan pencitraan (reputasi) yang baik tentang suatu negara. Teori ini didasarkan pada hasil observasi dan penelitian yang menyatakan bahwa kesuksesan suatu negara dalam berkompetisi di pasar global sangat dipengaruhi oleh *brand image* negara tersebut. Bahkan, dikatakan bahwa *branding* dan *image* dari suatu negara ditambah dengan transfer yang sepadan antara image tersebut kepada produk-produk yang dihasilkan sama pentingnya dengan produk yang dihasilkan oleh negara itu sendiri. Simon Anholt adalah tokoh yang pertama mencetuskan ide atau teori *National Branding*. (Eryadi, 2009)

Merujuk pada visi pemerintahan untuk membangun poros maritim Indonesia, tentunya semua potensi dikerahkan untuk mewujudkannya. Termasuk pembangunan *national branding* yang terintegrasi dalam satu konsep yang utuh, yang mengangkat atau menonjolkan tentang potensi aspek kelautan dan maritim. *National Branding* tentu saja harus terintegrasi dengan branding-branding lain yang dikreasikan untuk kepentingan serupa, baik yang dilansir departemen-departemen, dalam hal ini Pariwisata dan Perdagangan. Begitupun *City Branding* dari masing-masing kota terutama kota-kota pesisir, harus merujuk pada tema utama national

branding, yaitu sektor kelautan dan maritim. Dengan adanya kesatuan tema branding akan lebih membentuk image yang kuat. Dan, lebih mudah diingat. (Sumber: Kompasiana, 2 Agustus 2016)

Perlunya *National Branding* sebagai promosi visi kelautan dan kemaritiman Indonesia yang pada gilirannya menarik lebih banyak investor, wisatawan, maupun mempertinggi nilai dan daya saing perdagangan dengan beberapa negara lainnya. Jika menoleh ke belakang, *National Branding* Indonesia lebih banyak mengangkat keragaman budaya, hayati dan alam, kini saatnya Indonesia perlu membangun *National Branding* sesuai visi kelautan dan maritim yang hendak dicapai pemerintah. Slogan kampanye seperti *Wonderful Indonesia*, tidak secara tegas menghadirkan kekuatan potensi maritim. Sehingga perlu diubah menjadi *tagline* yang menonjolkan keunggulan sektor kelautan dan maritim yang dimiliki Indonesia. Tidak hanya menyentuh sektor pariwisata semata, melainkan juga perlu mencerminkan potensi alam dan industri kelautan secara luas. Sehingga tidak hanya menarik wisatawan untuk berkunjung, melainkan juga mampu mengundang minat para investor untuk menanamkan investasinya pada sektor kelautan dan maritim di Indonesia. Namun sampai saat ini masih banyak wacana dalam melakukan *nation branding* di Indonesia, seperti "*Wonderful Indonesia*" atau "*remarkable Indonesia*". Merek Indonesia masih belum dapat dikenal di Internasional, bahkan cenderung memiliki citra negatif karena faktor stabilitas politik dan keamanan yang buruk. Faktor tersebut sangat berpengaruh pada daya saing pariwisata Indonesia dibanding negara lain khususnya di ASEAN.

## Provinsi Kepulauan Riau

Provinsi Kepulauan Riau terbentuk berdasarkan Undang-undang Nomor 25 tahun 2002 merupakan provinsi ke-32 di Indonesia yang mencakup Kota Tanjungpinang, Kota Batam, Kabupaten Bintan, Kabupaten Karimun, Kabupaten Natuna, Kabupaten Lingga dan Kabupaten Kepulauan Anambas. Secara keseluruhan Wilayah Kepulauan Riau terdiri dari 5 Kabupaten dan 2 Kota, 47 Kecamatan serta 274 Kelurahan/Desa dengan jumlah 2.408 pulau besar dan kecil dimana 30% belum bernama dan berpenduduk. Adapun luas wilayahnya sebesar 252.601 Km<sup>2</sup>, di mana sekitar 96% – nya merupakan lautan dan hanya sekitar 4% merupakan wilayah darat, dengan batas wilayah sebagai berikut :

Utara	:	Vietnam dan Kamboja
Selatan	:	Prov. Kep. Bangka Belitung dan Jambi
Barat	:	Negara Singapura, Malaysia dan Prov. Riau
Timur	:	Malaysia, Brunei dan Prov. Kalimantan Barat

Letak geografis yang strategis antara Laut Cina Selatan dan Selat Malaka dengan potensi alam yang sangat potensial. Provinsi Kepulauan Riau dimungkinkan untuk menjadi salah satu pusat pertumbuhan ekonomi bagi Republik Indonesia dimasa depan. Provinsi Kepulauan Riau salah satu provinsi selain sebagai poros maritim Indonesia, juga berpotensi menjadi poros maritim dunia, dikarenakan letak geografis Kepulauan Riau yang berhadapan langsung dengan negara tetangga Singapura dan Malaysia.

Disamping itu Provinsi Kepulauan Riau juga menjadi konektivitas atau menghubungkan antara satu daerah dengan daerah lainnya. Selain jalur laut, beberapa wilayah perlu dihubungkan dengan bandar udara. Beberapa di antaranya sudah dirintis pembangunannya meskipun saat ini belum maksimal dalam memberikan pelayanan transportasi kepada masyarakat yang berada di luar Kepulauan Riau.

Gagasan untuk menjadikan Kepulauan Riau sebagai poros maritim Indonesia dan poros maritim dunia, harus didukung oleh kebijakan dan keputusan yang sungguh-sungguh. Dibutuhkan kebijakan-kebijakan jangka pendek, kemauan (*good will*) politik yang kuat dengan mengutamakan masa depan Indonesia yang lebih baik melalui potensi kemaritimannya. Ada beberapa alasan untuk menjadikan Kepulauan Riau sebagai poros maritim dunia, antara lain;

Pertama, Kepulauan Riau sudah diberi anugerah potensi kelautan yang melimpah ruah. Bukan hanya potensi perikanan ratusan juta ton yang bisa ditangkap, biota laut yang kaya, juga kekayaan tambang gas dan minyak yang besar. Jika dalam konteks ekonomi kemaritiman, pertahanan dan ketahanan wilayah, adalah sektor yang sangat strategis dan niscaya, maka potensi kelautan dan pertambangan itu memerlukan benteng pertahanan dan keamanan, dan itu adalah benteng masuk ke Indonesia karena Kepulauan Riau adalah kawasan perbatasan terdepan dengan luas perairan dan garis pantai yang luar biasa panjangnya.

Kedua, Kepulauan Riau punya Batam, sebuah kawasan ekonomi yang sudah

berkembang pesat, sudah menyerap triliunan dana pembangunan nasional, memiliki keistimewaan sebagai kawasan perdagangan dan pelabuhan bebas atau *free trade zone* (FTZ). Serta memiliki infrastruktur ekonomi kemaritiman yang cukup memadai. Batam sudah dianggap Singapura-nya Indonesia. Hongkong-nya Indonesia. Sebuah pelabuhan bebas yang sudah berkembang. Memiliki pelabuhan laut yang cukup. Punya industri kemaritiman yang terbesar di Indonesia, lebih 100 industri galangan kapal. Punya industri lepas pantai dan sudah memproduksi ratusan buah rig lepas pantai yang kini bertaburan di laut Cina Selatan. Lembaga keuangan dan dunia usaha yang sudah sangat maju, dan lain-lain. Ini kelebihan Batam dibandingkan dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi maritim lainnya di Indonesia.

Ketiga, Kepulauan Riau, meskipun dengan kemampuan dana pembangunan terbatas dan kebijakan kemaritiman yang belum konsisten dan masih parsial, sudah menciptakan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi berbasis maritim. Paling tidak ada tujuh daerah pertumbuhan ekonominya yang berbasis maritim, dan itu ada di kabupatennya, daerah-daerah kepulauan yang dalam masa reformasi dan era otonomi ini, tumbuh dan berkembang cukup pesat dengan memanfaatkan potensi kemaritimannya.

Keempat; Kepulauan Riau bukan mustahil segera terwujud sebagai bagian dari visi Indonesia untuk menjadi poros maritim dunia. Keberadaan Batam sebagai salah satu pusat perkembangan ekonomi Indonesia yang selama ini cenderung diabaikan, harus dimanfaatkan secara maksimal. Baik sebagai pelabuhan bebas, maupun sebagai kawasan yang sudah memiliki infrastruktur ekonomi yang

memadai.

Di bidang pariwisata, Batam adalah tujuan wisata utama Indonesia setelah Jakarta dan Bali. Batam sebagai pelabuhan *transshipment* sudah sangat berperan penting dan mengambil alih sebahagian peran Singapura dan Jakarta. Dalam konteks menjadikan Kepulauan Riau sebagai salah satu poros maritim Indonesia, maka Batam harus jadi pusat pengembangan dan pengendalian ekonomi kemaritiman Kepulauan Riau dan kawasan sekitarnya. Batam harus berperan sebagai bandar tempat semua kekuatan dan keperluan ekonomi kemaritiman kawasan ini bermula, tersedia, dan dikembangkan. Jika puluhan tahun lalu Singapura dan Hongkong menjadi kiblat ekonomi dan kemaritiman Indonesia, maka peran itu harus segera diambil alih. Batam dengan seluruh kawasan sekitarnya dapat menjadi pelopor wisata maritim atau bahari. Batam dengan segala keunggulannya sekarang, tidak boleh lagi dikelola dengan setengah hati, akan tetapi sudah harus dikelola dengan konsep yang terpadu. Harus jadi kekuatan yang menggerakkan dan memiliki daya tarik. Membangun potensi ekonomi baru, termasuk ekonomi maritim, baik perikanan, pelayaran, perdagangan, maupun industri, memang memerlukan keterlibatan dan campur tangan pemerintah. Bukan hanya dana pembangunan infrastruktur, tetapi juga investasi dunia usaha.

Tol laut Indonesia harus bermula dari Batam, khususnya di kawasan barat. Dari Batam lah semua armada transportasi, perdagangan, dan lintas laut digerakkan, dan menjadi sebuah mata rantai hubungan yang bersinergi dengan kawasan lain. Pikiran tentang Jembatan Selat Malaka (Dumai-Malaka), sebagai

gagasan *Asean highway*, bisa saja dilupakan untuk sementara waktu, karena jalan masuk dari Indonesia semenanjung Asean, tidak harus lewat jembatan yang sangat mahal investasinya, tetapi bisa melalui armada ro-ro. Pintu masuk Sumatera ke daratan semenanjung, bisa bermula dari Tanjung Buton, di Siak (Riau) di daratan Sumatera, menuju Batam dan dari Batam menuju Singapura, dan seterusnya bisa sampai ke daratan Asia lainnya. Atau dari Kalimantan, bisa bermula dari Sentete (Kalimantan Barat), melalui tol laut ke Tambelan (Natuna), lalu ke Batam, dan dari sini masuk ke Singapura. Tol laut berbasis ro-ro ini akan menjadi kekuatan jaringan ekonomi maritim Indonesia untuk membuka pintu bagi masuk dan keluarnya potensi ekonomi Indonesia.

Menurut Son Diamar, membangun pelayaran yang lancar tidak bisa sekadar berbasis analisis dan kebijakan pelabuhan, kapal saja, bahkan kombinasi keduanya sekali pun. Pelabuhan bagus, efisien, berikut kapal-kapal cepat, tidak bakal menurunkan ongkos angkut, bila kapal tersebut kembali tanpa muatan. Jika ingin menghasilkan *ultimate outcomes*, maka pembangunan pelayaran harus disertai pembangunan industri di sekitar lokasi dan *catchment area* pelabuhan. Semisal industri tanaman pangan, perkebunan, pertambangan, pariwisata, pengolahan dan manufaktur, serta industri lainnya. Karena itu untuk menjadi sebagai poros maritim pembangunan sekurang-kurangnya 5 pilar.

1. Membangun sumber daya manusia, ilmu pengetahuan dan teknologi, dan budaya,
2. Mengembangkan ekonomi dengan fokus pada perikanan yang *quick yielding*, pelayaran (*shipping dan*

*shipbuilding*) yang sangat strategis, pariwisata (*cruising, yachting, leisure, etc*), ESDM, dan konstruksi.

3. Memastikan batas-batas dan penegakan kedaulatan, penataan ruang yang menjadikan Indonesia memiliki 'kota-kota Bandar Dunia', menjadi pusat industri, perdagangan, dan maritim dunia, serta pengelolaan lingkungan yang baik.
4. Mengembangkan pertahanan yang memadai, bukan minimum *essential force*, dengan tujuan melindungi kegiatan dunia di Indonesia, sebagai 'negeri penuh kasih bagi semua bangsa'. Termasuk keamanan laut yang terintegrasi dengan *single command system*.
5. Mengembangkan sistem hukum nasional yang seimbang dan terintegrasi antara darat dan laut.

## 1. Peningkatan Infrastruktur Dasar Dan Keterhubungan Antar Wilayah

### 2.1. Sektor Transportasi Laut

Provinsi Kepulauan Riau yang terdiri dari beberapa pulau-pulau besar dan pulau-pulau kecil. Jasa transportasi laut merupakan sarana utama yang dapat dijadikan sebagai penghubung atau konektivitas antar pulau. Jumlah kunjungan kapal di seluruh pelabuhan domestik mengalami fluktuasi, meskipun secara umum mengalami trend positif. Namun masih kurang memadainya pengembangan sarana dan prasarana transportasi dari dan ke pulau-pulau kecil. Sarana prasarana sebagai konektivitas antar pulau belum terbangun, Rute dan jumlah angkutan perintis yang masih

terbatas. Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau harus memiliki program yang pro pada masyarakat daerah terpencil untuk meningkatkan transportasi laut untuk membuka terisolir masyarakat tersebut, selain itu juga dapat memperlancar pendistribusian akan kebutuhan dasar dan bahan pokok bagi masyarakat pulau terpencil terpenuhi.

### 2.2. Sektor Bangunan Kelautan

Salah satu bangunan kelautan yang menjadi fokus utama adalah bangunan pelabuhan. Pelabuhan adalah pusat aktivitas perekonomian barang dan jasa antar pulau, ekspor maupun ekspor. Potensi lainnya seperti konstruksi bangunan lepas pantai, pipa dan kabel bawah laut merupakan peluang ekonomi yang sangat potensial bagi Kepulauan Riau. Potensi pembangunan pelabuhan peti kemas yang representatif yang memiliki daya saing dikawasan laut Kepulauan Riau. Dalam rangka mengembangkan *sektor Bangunan kelautan* maka diperlukan persyaratan yang harus dipenuhi yaitu: **Pertama**, kebijakan tersebut harus memiliki instrumen yang efektif untuk menjalankannya (*policy tools*), dan instrumen tersebut sebaiknya dapat diaplikasikan (*applicability*) secara leluasa dan universal serta dapat ditegakkan secara hukum, mempunyai kewenangan administratif dan pengelolaan yang jelas. **Kedua**, kebijakan tersebut dapat memberikan dampak terhadap perekonomian domestik maupun global. **ketiga**, kebijakan tersebut harus efisien dan efektif atau *cost effective* secara ekonomi serta adil (*fairness*), sehingga mampu mendorong pertumbuhan dan pemerataan kesejahteraan rakyat. **Keempat**, kebijakan harus mampu mendorong kemandirian

rakyat dan berlandaskan nilai luhur agama dan moralitas.

### **3. Pengembangan Sektor Maritim Dan Pariwisata**

#### **3.1. Sektor Perikanan**

Wilayah Provinsi Kepulauan Riau yang terdiri dari 96 persen lautan dan 4 persen daratan, merupakan potensi sumber daya alam yang harus dikelola dengan baik agar menjadi sumber utama pendapatan asli daerah. Faktor penyebab rendahnya produksi sektor perikanan selama ini adalah; 1) kasus pencurian ikan (*illegal fishing*) yang terjadi diwilayah perairan laut Kepulauan Riau, 2) Terjadinya kerusakan ekosistem pesisir dan laut, 3) Teknologi yang digunakan oleh nelayan masih konvensional, 4) Sumber Daya Manusia masih rendah dan tradisional. Sektor perikanan menjadi primadona dan penghasil utama dari kelautan provinsi Kepulauan Riau yang harus menjadi perhatian pemerintah daerah sebagai sumber pertumbuhan ekonomi, perlu ada pusat armada penangkapan ikan. Pembangunan pabrik dan *cold storage*, pabrik pengalengan ikan, dan industri berbasis kemaritiman lainnya.

Untuk meningkatkan daya tangkap ikan para nelayan pemerintah Provinsi Kepulauan Riau dapat memberikan bantuan pinjaman melalui program Usaha Kredit Menengah (UKM) atau pun melalui bantuan dana bergulir. Selain program bantuan dalam aspek anggaran yang perlu mendapat perhatian juga adalah bagaimana merubah mindset dan pengetahuan para nelayan terhadap pengelolaan usaha dibidang perikanan, perlu dilakukan upaya peningkatan pelatihan dan keterampilan. Balai Latihan Kerja (BLK) Provinsi Kepulauan Riau agar dimanfaatkan dan difungsikan secara

maksimal dalam memberikan pelatihan dan workshop bagi peningkatan sumber daya manusia.

#### **3.2. Sektor Wisata Bahari**

Provinsi Kepulauan Riau memiliki potensi wisata bahari yang besar, selain potensi yang didukung oleh kekayaan alam yang indah dan keanekaragaman flora dan fauna maupun kamajemukan budaya yang menarik wisatawan. Berbagai obyek dan daya tarik wisata yang dapat dimanfaatkan adalah wisata alam (pantai), keragaman flora dan fauna (*biodiversity*), seperti taman laut wisata alam (*ecotourism*), wisata bisnis, wisata budaya, maupun wisata olah raga. Misalnya kawasan terumbu karang di seluruh perairan Kepulauan Riau. Potensi wisata bahari tersebut tersebar di sekitar daerah Kabupaten/Kota. Potensi dari sektor pariwisata sebagai sumber pendapatan asli daerah harus di tingkatkan dengan membuka destination yang belum tergarap dengan baik. Selain paket dan event wisata yang bisa dijual ke wisatawan domestik maupun wisatawan mancanegara paket wisata religious juga menjadi salah satu daya tarik daerah Kepulauan Riau sebagai tujuan wisata.

Dinas Pariwisata dan Dinas Kebudayaan memegang peranan penting menjaga objek tersebut dan mengemasnya lebih baik dalam bentuk event sehingga menjadi daya tarik bagi wisatawan. Sesungguhnya salah satu indikator penting di sektor pariwisata adalah bagaimana tingkat hunian kamar dan rata-rata lama menginap wisatawan. Selain itu tentunya patut dipikirkan bagaimana meningkatkan kenyamanan dan memberikan rasa aman bagi wisatawan yang datang dan berkunjung ke wilayah provinsi Kepulauan Riau dengan

memberikan fasilitas-fasilitas yang memadai seperti akses jalan yang memadai dan mudah dijangkau serta penyediaan informasi yang cukup di kawasan wisata, baik melalui travel agen, individu begitu juga meningkat promosi pariwisata diluarnegeri. Kunjungan wisman ke Kepulauan Riau saat ini menduduki peringkat ketiga setelah Bali dan DKI Jakarta. Potensi wisatawan yang besar dapat memberikan potensi dalam peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor pariwisata. Untuk itu kiranya alokasi APBD yang memadai untuk membangun berbagai fasilitas dan program dibidang pariwisata agar dapat ditingkatkan.

#### **4. Peningkatan Ekonomi Produktif**

##### **4.1. Sektor Industri Maritim**

Industri maritim adalah salah satu sektor dalam bidang kelautan yang dapat menjadi sumberdaya ekonomi potensial sebagai penyumbang penerimaan devisa negara. Kegiatan ekonomi industri maritim ini diantaranya adalah yang mencakup industri pengilangan minyak bumi dan LNG serta industri yang menunjang kegiatan ekonomi di pesisir dan laut, yaitu industri galangan kapal mesin kapal (*sphyard*), dan jasa perbaikannya (*docking*). Batam dan Tanjung Balai Karimun merupakan daerah yang banyak dilirik bagi industri galangan kapal di wilayah Kepulauan Riau, yang mana tenaga kerja dan bahan baku yang digunakan banyak didatangkan dari luar negeri. Karena akses untuk mendapatkan bahan baku ke negara tetangga Singapura relatif dekat jika dibanding dengan daerah lainnya seperti Lingga, Anambas, Tanjungpinang, Natuna dan Bintan.

Dari dua industri pengilangan minyak dan LNG, serta industri galangan kapal merupakan sumberdaya ekonomi potensial, yang selama ini belum begitu banyak memberikan kontribusi terhadap peningkatan PAD Kepulauan Riau. Diharapkan pemerintahan provinsi Kepulauan Riau sesuai Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, bahwa Provinsi mempunyai kewenangan dalam hal pengelolaan untuk dapat ambil bagian pada sektor industri-industri tersebut melalui Badan Usaha Milik Daerah, seperti Joint Venture pengelolaan, pengadaan jasa dan barang, sarana dan prasarana. Selain dapat memberikan sumbangan dan kontribusi terhadap peningkatan PAD provinsi Kepulauan Riau, juga dalam rangka membuka lapangan pekerjaan untuk menyerap tenaga kerja lokal. Sampai dewasa ini, penggunaan tenaga-tenaga asing terpaksa masih belum dapat dihindari terutama dalam industri galangan kapal dan bangunan lepas pantai. Menghadapi hal ini pemerintah provinsi Kepulauan Riau perlu untuk mendirikan pusat latihan oleh beberapa galangan kapal.

##### **4.2. Energi dan Sumberdaya Mineral**

Berbagai potensi mineral seperti timah, bauksit, bijih besi, fosfor dan energi terbarukan yang tersedia di wilayah laut Kepulauan Riau, belum dimanfaatkan secara optimal. Potensi tersebut dapat dikembangkan sebagai sumber peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Provinsi Kepulauan Riau apabila investasi dan keberpihakan kebijakan terhadap kelautan dapat ditingkatkan. Kepastian hukum dan jaminan keamanan bagi investasi diwilayah Provinsi Kepulauan Riau. Hal ini dapat dilakukan apabila pemerintah Provinsi Kepulauan

Riau melalui Badan Penanaman Modal Daerah dapat menarik dan memberikan fasilitas yang menarik bagi investor Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) maupun investor Penanaman Modal Asing (PMA).

#### **4.3. Sektor Jasa Kelautan**

Jasa kelautan merupakan salah satu sektor yang berpotensi menjadi sumber penerimaan devisa, seperti jasa pelayanan pelabuhan, jasa pelayanan keselamatan pelayaran dan kegiatan yang memanfaatkan kelautan sebagai jasa seperti perdagangan, pendidikan, pelatihan. jasa-jasa lingkungan meliputi keanekaragaman hayati, penyerapan karbon, pengolahan limbah secara alamiah, keindahan alam, dan udara bersih merupakan penopang kehidupan manusia. Di bidang pengembangan sumberdaya manusia khususnya dalam bentuk pendidikan dan pelatihan guna menghasilkan tenaga yang terampil dalam melaksanakan pembangunan pembangunan kelautan di dalam maupun luar negeri, diantaranya dalam rangka mengisi peluang kebutuhan tenaga kepelautan (*seafarer*).

#### **5. Pengentasan Kemiskinan**

Masalah kemiskinan di Kepulauan Riau saat ini dirasakan sudah sangat mendesak untuk ditangani, khususnya di wilayah perkotaan.

Menurut G. Adler-Karlsson, (1981), kemiskinan perkotaan adalah fenomena yang mulai dipandang sebagai masalah serius, terutama dengan semakin banyaknya permasalahan ekonomi yang ditimbulkannya. Modernisasi dan industrialisasi sering kali dituding sebagai pemicu, diantara beberapa pemicu yang lain, perkembangan daerah perkotaan

secara pesat mengundang terjadinya urbanisasi dan kemudian komunitas-komunitas kumuh atau daerah kumuh yang identik dengan kemiskinan perkotaan. Aktualisasi data penduduk miskin inilah yang pertama-tama untuk mengkaji kemiskinan di wilayah Kepulauan Riau. Di samping itu, ada hal lain yang mendorong untuk mengkaji kemiskinan penduduk, yaitu mencari jalan untuk mengentaskan kelompok miskin tersebut. Sejauh ini usaha untuk itu sudah cukup banyak, namun hasilnya masih belum memuaskan. Ada beberapa hal yang menyebabkan kurang berhasilnya usaha-usaha itu. Salah satu di antaranya adalah kurang tepatnya mengidentifikasi kemiskinan dalam arti menelaah berbagai hal yang berkait dengan kemiskinan. Tanpa ada data yang akurat yang berkaitan dengan kemiskinan itu maka akan sulit untuk mengusahakan pengentasan kemiskinan secara baik.

Kajian terkait dengan program pengentasan kemiskinan di Provinsi Kepulauan Riau pernah dilakukan oleh Pusat Kajian Kebijakan Publik Universitas Maritim Raja Ali Haji bersama dengan Bappeda Provinsi Kepulauan Riau pada tahun 2011 dan tahun 2014. Hasil Monitoring dan Evaluasi terkait dengan program Pengentasan Kemiskinan dilakukan pada kegiatan rehabilitasi rumah tidak layak huni. Hasil penelitian menemukan bahwa masih terdapat beberapa persoalan terkait dengan pelaksanaan kegiatan RTLH diantaranya adalah partisipasi masyarakat dalam program tersebut masih minim. Masyarakat menyerahkan sepenuhnya kesuksesan pelaksanaan program tersebut sehingga ada kesan yang sifatnya "menunggu". Kajian kedua dilakukan pada tahun 2014 dengan mengambil focus pada dampak program pengentasan

kemiskinan. Berdasarkan hasil penelitian ini, disimpulkan beberapa hal terkait dengan dampak Program Penanggulangan Kemiskinan Provinsi Kepulauan Riau telah tercapai sebesar 65% selama kurun waktu 3 tahun anggaran. Artinya bahwa Program Penanggulangan Kemiskinan Provinsi Kepulauan Riau telah mampu mendukung pengurangan angka kemiskinan Provinsi Kepulauan Riau, Diharapkan kedepan pemerintah Provinsi Kepulauan Riau dalam melakukan program sosial dapat terencana dengan lebih baik lagi, sehingga apa yang menjadi tujuan hendaknya dapat tercapai. Dalam melakukan kajian dan membuat rencana strategi dapat meningkatkan penelitian-penelitian dengan Universitas dan Perguruan tinggi yang ada di Provinsi Kepulauan Riau.

## **6. Tata Kelola Pemerintahan**

### **6.1. Aparatur Pemerintahan**

Terselenggaranya pemerintahan yang baik (*good governance*) merupakan cita-cita dari Negara Keastuan Republik Indonesia. Dalam rangka itu, sumber daya aparatur pemerintahan yang netral dari kekuatan-kekuatan politik yang ada sangat diperlukan bagi tata pemerintahan yang baik dan beribawa (*good governance*).

Pegawai Negeri Sipil dilingkungan pemerintah Provinsi Kepulauan Riau diharapkan memhami dan menjalankan sebaik-baiknya amanat UU Nomor 5 Tahun 2014 tentang Aparatur Sipil Negara (ASN). Hal ini penting ditekankan kembali karena pegawai ASN berkedudukan sebagai unsur aparatur negara yang melaksanakan kebijakan yang ditetapkan oleh pimpinan Instansi Pemerinath. ASN juga dituntut bebas dari

pengaruh dan intervensi semua golongan dan partai politik. Disamping itu para Pimpinan SKPD dituntut memberikan penilaian yang jujur dan proporsional terhadap kinerja pegawai melalui Sasaran Kinerja Pegawai (SKP) sebagaimana diatur dalam PP Nomor 46 tahun 2011. Jika Penilaian dilakukan dengan komitmen dan konsisten maka kedepan diharapkan disiplin dan kinerja aparatur akan semakin kuat. Penilaian terhadap kinerja pegawai agar lebih akurat, transparan disarankan seluruh instansi dilingkungan Pemeritahan Provinsi Kepulauan Riau menggunakan teknologi dengan "*Sistem Key Performance*" Perwujudannya haruslah didukung oleh alokasi dana untuk penyediaan sarana dan prasarana tersebut. Dengan begitu maka segala kendala yang menghalangi penyelenggaraan pelayanan publik kepada masyarakat akan dapat teratasi.

### **6.2. Pendapatan Asli Daerah**

Secara umum APBD Provinsi Kepulauan Riau mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Pendapatan Asli Daerah juga mengalami peningkatan setiap tahun anggaran. Meskipun APBD Provinsi Kepulauan Riau pada tahun 2015 mengalami difisit sebesar Rp 800 milyar. Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) tahun 2015 sebesar 3,685 triliun mengalami penurunan pada tahun anggaran 2016 sebesar Rp 3.056 triliun meskipun peningkatan PAD masih belum terlalu signifikan. Karena penerimaan terbesar APBD Provinsi Kepulauan Riau masih tergantung dari Dana Perimbangan. Diharapkan APBD tahun 2017 jauh lebih meningkat dari tahun sebelumnya, sehingga bisa untuk melaksanakan program-program yang pro rakyat untuk mensejahterakan masyarakat Kepulauan Riau.

Dengan Anggaran Pemerintahan Provinsi Kepulauan Riau yang difisit tersebut sudah seharusnya pemerintahan Provinsi Kepulauan Riau melakukan evaluasi dan efisiensi serta merancang ulang skala prioritas tentang penganggaran tersebut, seperti tidak lagi merekrut untuk tenaga honorer dilingkungan pemerintahan provinsi Kepulauan Riau, menggabungkan instansi/badan/lembaga dilingkungan pemerintahan Provinsi Kepulauan Riau untuk bergabung, baik dalam hal operasional seperti Kantor dan jika dimungkin kan dalam hal tata kelola yang terpadu. Memangkas perjalanan dinas aparatur yang kurang produktif, dan acara-acara seremonial yang mejadi pemborosan anggaran. Diharapkan pemerintahan Provinsi Kepulauan Riau lebih maksimal dan lebih kreatif untuk menggali potensi-potensi sumber perekonomian dari berbagai sektor dalam rangka meningkatkan Pendapatan Asli Daerah

## Kesimpulan

Indonesia sebagai negara yang memiliki beragam potensi dibidang maritim seperti sektor pariwisata, kelautan dan keunikan budaya seharusnya dapat mendatangkan wisata mancanegara yang lebih besar sebagai salah satu sumber perekonomian Indonesia. Untuk itu *nation branding* yang kuat sebagai diferensiasi merupakan upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kunjungan turist untuk datang ke Indonesia. Namun sampai saat ini masih banyak wacana dalam melakukan *nation branding image* di Indonesia, seperti "*Wonderful Indonesia*" masih belum dapat dikenal di Internasional, bahkan cenderung memiliki citra negatif karena faktor stabilitas politik

dan keamanan yang buruk. Faktor tersebut sangat berpengaruh pada daya saing pariwisata Indonesia dibanding negara lain khususnya di ASEAN. Provinsi Kepulauan Riau dimungkinkan untuk menjadi salah satu pusat pertumbuhan ekonomi bagi Republik Indonesia dimasa depan. Provinsi Kepulauan Riau salah satu provinsi selain sebagai poros maritim Indonesia, juga berpotensi menjadi poros maritim dunia, dikarenakan letak geografis Kepulauan Riau yang berhadapan langsung dengan negara tetangga Singapura dan Malaysia. Disamping itu Provinsi Kepulauan Riau juga menjadi konektivitas atau menghubungkan antara satu daerah dengan daerah lainnya. Selain jalur laut, beberapa wilayah perlu dihubungkan dengan bandar udara. Beberapa di antaranya sudah dirintis pembangunannya meskipun saat ini belum maksimal dalam memberikan pelayanan transportasi kepada masyarakat yang berada di luar Kepulauan Riau. Ada beberapa alasan untuk menjadikan Kepulauan Riau sebagai poros maritim dunia, antara lain; Pertama, Kepulauan Riau memiliki potensi kelautan yang melimpah ruah. Disamping potensi perikanan, biota laut yang kaya, juga kekayaan tambang gas dan minyak yang besar. Jika dalam konteks ekonomi kemaritiman, pertahanan dan ketahanan wilayah, adalah sektor yang sangat strategis dan niscaya, maka potensi kelautan dan pertambangan itu memerlukan benteng pertahanan dan keamanan, dan itu adalah benteng masuk ke Indonesia karena Kepulauan Riau adalah kawasan perbatasan terdepan dengan luas perairan dan garis pantai yang luar biasa panjangnya. Untuk diperlukan suatu *branding image* terhadap provinsi Kepulauan Riau sebagai poros maritime dunia, hal ini karena letak

strategis Kepulauan Riau yang berada di Selat Malaka dan berhadapan dengan Negara Singapura dan Malaysia. Selain itu Kepulauan Riau juga memiliki keistimewaan sebagai kawasan perdagangan dan pelabuhan bebas atau *free trade zone* (FTZ), yaitu Batam, Bintan, Karimun. Serta memiliki infrastruktur ekonomi kemaritiman yang cukup memadai. Batam sudah dianggap sebagai Singapura dan Hongkong-nya Indonesia.

### Daftar Pustaka

- Dr. Ir. Son Diamar, Msc. Pakar Maritim, mantan Staf Ahli Menteri PPN/Bappenas Bidang Maritim dan Tata Ruang, mantan sekjen Dewan Maritim Indonesia.
- Rida Kaliasi, *The First International Conference On Maritime Development*. Pokok-Pokok Pikiran Pembangunan Tentang Pembangunan Ekonomi Maritim Di Kepulauan Riau. Tanjungpinang pada 5 September 2015. (RIAUPOS.CO. di akses pada Tanggal 5 Agustus 2016)
- Pratiwi Putri Anugerah, 2013. Startegi Komunikasi Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Dalam Melakukan Nation Branding pada Event ITB Berlin 2013. Jurnal E-Komunikasi Program Studi Ilmu Komunikasi Universitas Petra Surabaya.
- J. Nadeak, 2016. Pokok-Pokok Pikiran Membangun Kepulauan Riau. Pada Musrenbang Provinsi Kepulauan Riau, Tanjungpinang.
- <http://jurnalmaritim.com/2014/08/indonesia-poros-maritim-dunia-menuju-ekonomi-berbasis-kelautan/> (di akses pada tanggal 12 Agustus 2016)
- <http://Eryadi.blogspot.com/2009>. Marketingkami.nation-branding-negara-negara-juga.html. (diakses pada tanggal 12 Agustus 2016)
- <https://dudihartono.wordpress.com/2015/07/27/poros-maritim-dan-national-branding/> (diakses pada tanggal 15 Agustus 2016)
- <http://www.kompasiana.com>. Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia “Implementasi Tol Laut Dalam Meningkatkan Pertumbuhan Ekonomi Indonesia” (Oleh: Samuel Rahallus,S.Pi, Mahasiswa Pascasarjana Terapan STP Jakarta-Kementerian Kelautan dan Perikanan RI) diakses pada tanggal 2 Agustus 2016.