



Pemberdayaan Pelabuhan Balohan, Kota Sabang, Provinsi Aceh

¹Jerry Indrawan, ²Anwar Ilmar, ³Muhammad Bimo Anugrah Idris

^{1,2,3} Program Studi Ilmu Politik, Universitas Pembangunan Nasional Veteran, Jakarta

¹jerry.indrawan@upnvj.ac.id, ²anwar.ilmar@upnvj.ac.id, ³muhammadbai@upnvj.ac.id

Permalink/DOI: 10.31002/jpalg.v6i2.6573

Received: 6 Juni 2022; Accepted: 22 September 2022; Published: 22 Oktober 2022

Abstrak

Pelabuhan Balohan yang terletak di Kota Sabang, Provinsi Aceh merupakan Pelabuhan kebanggaan masyarakat di pulau ujung barat Indonesia tersebut. Saat ini, Pelabuhan Balohan merupakan pintu masuk domestik utama ke Sabang. Pelabuhan Balohan memiliki banyak potensi yang dapat dikembangkan sehingga mendatangkan penghasilan dan keuntungan bagi Kota Sabang, maupun Provinsi Aceh secara umum. Hasil penelitian penulis menunjukkan bahwa Pelabuhan Sabang harus dikembangkan menjadi penghubung aktivitas perdagangan Indonesia di wilayah, selain Pelabuhan Belawan di Sumatera Utara sebagai Pelabuhan utama. Kegiatan ekspor import nantinya dapat melalui Pelabuhan Balohan karena pelabuhan ini juga dapat dikembangkan untuk menunjang kelancaran perdagangan luar negeri. Terkait dengan program Tol Laut dari Presiden Joko Widodo, Pelabuhan Balohan juga dapat menjadi menjadi lokomotif ekonomi nasional, tidak hanya Aceh. Program Tol Laut dirancang pula menjadi lokomotif bagi pembangunan di Indonesia, utamanya menghubungkan pembangunan di kawasan Indonesia Barat dengan Timur. Bahkan, jika dikembangkan dengan baik, Pelabuhan Balohan yang secara geografis berada di ujung pulau Sumatera, dapat menarik rute perdagangan dunia karena berbatasan langsung dengan Selat Malaka. Dalam melakukan penelitian ini, penulis melakukan teknik observasi dan wawancara lapangan untuk mendapatkan data primer yang dibutuhkan. Selain itu, penulis mengumpulkan data sekunder melalui studi dokumentasi lewat buku, jurnal ilmiah, dokumen pemerintah, dan artikel di media massa.

Kata kunci: Pelabuhan Balohan; Pengembangan Infrastruktur; Pengembangan Ekonomi; Pengembangan Pariwisata; Tol Laut.

Abstract

Balohan Harbor, located in Sabang City, Aceh Province, is a port of pride for the people on the island at the western tip of Indonesia. Currently, Balohan Port is the main domestic entry point to Sabang. Balohan Port has a lot of potential that can be developed, that it to bring income and profit to the City of Sabang, as well as Aceh Province in general. The results of the author's research indicate that the Port of Sabang should be developed to become a hub for Indonesian trade activities in the region, in addition to the Port of Belawan in North Sumatra as the main port. Export-import activities will later be able to go through Balohan Port because this port can also be developed to support the smooth running of foreign trade. In relation to the Sea Toll program from President Joko Widodo, Balohan Port can also become the locomotive of the national economy, not only Aceh. The Sea Toll program is also designed to be a locomotive for development in Indonesia, especially linking development in the western and eastern regions of Indonesia. In fact, if developed properly, Balohan Port, which is geographically located at the tip of the island of Sumatra, can attract world trade routes because it is directly adjacent to the Malacca Strait. In conducting this research, the authors used observation and field interviews to obtain the primary data needed. In addition, the authors collect secondary data through documentation studies through books, scientific journals, government documents, and articles in the mass media

Key words : *Balohan Harbor; Infrastructure Development; Economic Development; Tourism Development; Sea Toll*

PENDAHULUAN

17 tahun pasca Perjanjian Helsinki Provinsi Aceh menjalani sebuah kehidupan yang aman, sejahtera, makmur, dan tentunya normal selayaknya provinsi-provinsi lain di Indonesia. Orang-orang sudah melupakan peristiwa konflik yang selama bertahun-tahun membuat masyarakat Aceh seperti kehilangan harapan dan semangat menjalani hidup sehari-hari.

Namun, pasca perjanjian damai disepakati antara pemerintah Indonesia dengan Gerakan Aceh Merdeka (GAM), provinsi paling barat Indonesia ini dengan cepat menutupi kejadian buruk di masa lalu tersebut dengan kemajuan-kemajuan luar biasa di segala bidang. Misalnya, Banda Aceh sudah mengalami banyak kemajuan. Kotanya tertata rapi, bersih, dan sudah banyak restoran dan hotel yang bagus. Banda Aceh juga bisa menjadi destinasi favorit wisatawan dari berbagai negara karena punya banyak kelebihan yang tak dimiliki kota-kota lain di Aceh, maupun Indonesia.

Kemajuan-kemajuan ini selaras dengan potensi Aceh yang terus bisa dikembangkan agar provinsi ini semakin maju dan dikenal di seluruh dunia. Apalagi sebagai wilayah bekas konflik, perdamaian di Aceh menjadi rujukan keberhasilan perjanjian damai di seluruh dunia. Selain itu, untuk mengembangkan Aceh di dalam bingkai ke-Indonesia-an, diperlukan pembangunan ekosistem perekonomian yang terintegrasi dari hulu ke hilir untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat Aceh. Salah satunya bisa dilakukan melalui pengembangan Pelabuhan Balongan di Sabang.

Aceh memiliki letak yang strategis karena dilewati Selat Malaka sepanjang

hampir 2000 mil. Selat Malaka juga menjadi salah satu selat tersibuk di dunia dengan arus lalu lintas kapal mencapai kurang lebih 200 kapal per-harinya. Selain itu, Aceh juga sebagai jalur maritim internasional dari Eropa ke Asia, dari Asia Tenggara ke Asia Utara/Amerika, dari Asia ke Australia, dilewati kurang lebih 30 kapal barang yang melintas setiap hari. Kondisi geografis Selat Malaka menghubungkan Laut Cina Selatan dengan Laut Andaman-Teluk Bengala-Samudera India membuatnya menjadi salah satu jalur perdagangan laut tersibuk di dunia. Fakta bahwa kurang lebih 58% pelayaran dunia melewati wilayah Aceh membuat potensi pengembangan ekonomi wilayah ini terbuka lebar. Ditambah lagi, letak strategis ini membuat rute laut dari benua Eropa, Asia, dan Australia pasti melewati Aceh. Namun, selama ini para kapten-kapten kapal asing tersebut malah memilih untuk melakukan 5R (*Rest, Refuel, Refreshment, Repair, dan Replenish*) di Singapura (Arsana, et.al, 2018: 115-116).

Atas dasar itu, menurut penulis pelabuhan-pelabuhan Aceh dan semua infrastruktur pendukungnya harus dikembangkan untuk menarik perhatian kapal-kapal asing bersandar di Aceh. Terlebih jika nantinya terusan Kra dibuka di Thailand, maka kapal-kapal tersebut akan memilih melakukan 5R di Aceh daripada harus memutar di Singapura. Atas dasar itulah, posisi strategis Aceh ini harus dimanfaatkan dengan baik oleh pemerintah, khususnya di Pulau Sabang dengan Pelabuhan Balohan yang berlokasi di utara Kota Banda Aceh dan berbatasan langsung di sebelah timurnya dengan Selat Malaka.

Dengan demikian, Pelabuhan Sabang boleh dikatakan juga memiliki letak yang strategis di wilayah Aceh. Letak strategis Sabang ini juga berhubungan dengan pencaanangan Sabang sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas oleh

Presiden KH. Abdurrahman Wahid tahun 2000 lalu. Diawali dengan diterbitkannya Inpres No. 2 tahun 2000 pada tanggal 22 Januari 2000, kemudian diterbitkannya Peraturan Pemerintah pengganti Undang-Undang No. 2 tahun 2000 tanggal 1 September 2000 selanjutnya disahkan menjadi Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Sabang. Aktivitas pelabuhan bebas dan perdagangan bebas Sabang pada tahun 2002 mulai berdenyut dengan masuknya barang-barang dari luar negeri ke kawasan Sabang. Pelabuhan Balohan juga bisa digunakan sebagai pintu keluar dan masuk ke pulau Sumatera, khususnya ke Aceh.

Kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas dapat didefinisikan sebagai sebuah kawasan dengan batas-batas fisik yang jelas sehingga berakses terbatas di dalam wilayah suatu negara, yang dikecualikan dari peraturan pabean setempat. Kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas berfungsi sebagai sarana perdagangan bebas, bongkar muat dan penyimpanan barang, serta manufaktur, dengan atau tanpa pagar pembatas di sekeliling wilayah, dengan akses terbatas yang dijaga petugas bea cukai (Shabri, dkk, 2002: 29).

Sebenarnya, jauh sebelum pencanangan kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas, posisi Sabang mulai diperhitungkan kembali dengan terbentuknya kesepakatan kerjasama ekonomi regional, yaitu *Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle* (IMT-GT) pada tahun 1993. Dalam IMT-GT, posisi Sabang adalah sangat strategis sebagai sentral semua kawasan-kawasan dalam IMT-GT ini yang dapat memainkan peranan sebagai pelabuhan perhubungan. Itulah sebabnya pembangunan Pelabuhan Balohan sangat

esensial bagi pembangunan Aceh secara keseluruhan. Artikel ini akan membahas bagaimana pengembangan Pelabuhan Balohan di Sabang dilihat dari berbagai macam bidang.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yaitu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang yang diamati. Metode ini dipilih karena kualitatif adalah sebuah metode penelitian yang membuat gambaran mengenai kejadian untuk menggambarkan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diteliti (Moelong, 2001: 3). Dengan demikian, metode tersebut dapat membantu menjawab tujuan penelitian, yaitu untuk memberikan gambaran bagaimana potensi pengembangan Pelabuhan Balohan sebaiknya dilakukan untuk meningkatkan perekonomian di Sabang, maupun Aceh secara umum.

Pengumpulan data primer diperoleh dengan teknik observasi lapangan dan wawancara lapangan, sedangkan pengumpulan data sekunder menggunakan studi dokumentasi di mana data didapatkan melalui berbagai dokumen yang dianggap sesuai dengan tema kajian yang sedang diteliti, baik bersumber dari buku, jurnal ilmiah, dokumen pemerintah, artikel media massa, atau sumber-sumber referensi lainnya (Nilamsari, 2014: 179).

HASIL DAN DISKUSI

Sejarah Kota Sabang

Setiap daerah atau kota dalam proses perjalanannya tentu memiliki alur kisah yang menarik untuk ditelusuri. Kota Sabang yang berada di Pulau Weh, pulau paling barat di dalam kepulauan Nusantara ini ternyata menyimpan kisah lama yang menarik untuk ditelusuri. Ada latar cerita sebagai pulau

persinggahan dan penduduknya yang dikarenakan letak geografis dan potensinya serta cerita Sabang sebagai sebuah daerah kelahiran yang telah kehilangan anak-anaknya yang telah meninggalkan kota Sabang sejak dirasakan sabang tak lagi mampu memberikan sesuatu yang lebih untuk mereka.

Secara geografis, Pulau Weh berada pada jalur pelayaran dunia memungkinkan untuk disinggahi oleh para pelaut dan pelancong dari berbagai belahan dunia. Sejak jaman prasejarah diyakini Pulau Weh adalah salah satu pulau transit atau singgahan yang sering dijadikan tempat peristirahat bagi para manusia perahu. Hal ini pernah dibuktikan oleh banyaknya temuan benda-benda Arkeologi di daratan Pulau Weh sejak tahun 1990-an (Munira, 2019: 1).

Pada tahun 301 SM, seorang ahli bumi Yunani, Claudius Ptolomacus berlayar ke arah timur dan berlabuh di sebuah pulau tak terkenal di mulut Selat Malaka, (Pulau Weh). Kemudian dia memperkenalkan pulau tersebut sebagai pulau emas di peta para pelaut. Bahkan ketika Sinbad mengadakan pelayaran pada abad ke 12 dari Sohar, Oman jauh mengarungi samudera melalui rute Maldives, Pulau Kalkit (India), Sri Langka, Andaman, Nias Weh, Penang, dan Canton (China). Sinbad berlabuh di sebuah pulau dan juga menamainya dengan pulau emas, pulau itu yang dikenal orang sekarang dengan nama Pulau Weh (Munira, 2019: 1-2).

Pada abad ke 15, penjelajah asal China Laksamana Cheng Ho, pernah singgah disana tahun 1413-1415. Menurut catatan Ma Huan, salah satu penerjemah Cheng Ho, menjelaskan bahwa di sebelah barat laut dari Aceh terdapat daratan dengan gunung menjulang, yang ia beri nama Gunung Mao dengan jumlah

penduduk sekitar 30 kepala keluarga. Banyak para ahli sejarah menegaskan bahwa yang dimaksud Gunung Mao itu adalah Pulau Weh (Usman, dkk, 2013: 45).

Nama Sabang sendiri, berasal dari Bahasa Aceh, yaitu *Saban*, yang berarti sama rata atau tanpa diskriminasi. Kata ini terangkat dari karakter orang Sabang yang cenderung mudah menerima pendatang. Versi lain menyebutkan bahwa nama Sabang berasal dari Bahasa Arab, yaitu *Shabag*, yang artinya gunung meletus. Kononnya dahulu masih banyak gunung berapi yang masih aktif di Sabang, Hal ini masih bisa dilihat dari gunung berapi Jaboi (Usman, dkk, 2013: 45-46).

Sedangkan untuk Pulau Weh berasal dari kata Bahasa Aceh yang artinya pindah, menurut sejarah yang beredar Pulau Weh pada awalnya merupakan satu kesatuan dengan pulau Sumatera, yakni masih dalam penyatuan antara daratan Sabang dengan daratan Ulee Lheeu. Ulee Lheeu di Banda Aceh berasal dari kata Ulee Lheueh (Lheueh: yang terlepas). Gunung berapi yang meletus menyebabkan kedua daratan ini terpisah. Sama seperti halnya pulau Jawa dan Sumatera dulu yang terpisah akibat meletusnya gunung Krakatau (Usman, dkk, 2013: 47).

Kota Sabang sebagai salah satu daerah di provinsi Aceh dapat dikatakan cukup istimewa. Di Sabang terdapat tugu Nol Kilometer yang menandai dimulainya perhitungan jarak di wilayah Republik Indonesia. Berdasarkan penetapan Presiden No. 10 tahun 1963, Sabang pernah dinyatakan sebagai Pelabuhan bebas yang kemudian dicabut lagi oleh pemerintah pusat. Pada tahun 1999 yang lalu Presiden Republik Indonesia KH. Abdurrahman Wahid melalui Keppres No.171 tahun 1998 tanggal 23 September menetapkan Sabang sebagai kawasan pengembangan terpadu (KAPET) (Wibowo, dkk, 2008: 17).

Sejak zaman dahulu, Sabang telah menjadi tempat singgah para pendatang. Letaknya yang cukup strategis, dijalur Selat Malaka, memungkinkan pendatang sampai ke daerah ini. Pada zaman kolonial Belanda sampai dengan tahun 1985 Sabang merupakan kawasan pelabuhan bebas dan tempat kapal-kapal dari berbagai negara berhenti untuk mengisi bahan bakar. Pada saat itulah terjadi interaksi sosial antara penduduk Sabang dengan awak kapal. Selain itu, Sabang menjadi tempat datangnya orang untuk mengadu nasib dan mencari kehidupan. Tidak hanya suku bangsa Aceh saja, suku bangsa lain seperti Jawa, Padang, Tionghoa, Batak juga hidup di Sabang. Kondisi ini pada akhirnya membentuk masyarakat Sabang yang plural (Wibowo, dkk, 2008: 17).

Pluralitas dan sikap masyarakat Sabang yang mudah menerima pendatang, serta daerah Sabang yang sejak ratusan tahun lalu sudah menjadi tempat singgah bangsa-bangsa lain, adalah sebuah potensi positif jika kita ingin mengembangkan dan memberdayakan Pelabuhan Balohan nantinya. Tentu pengembangan infrastruktur, dalam hal ini infrastruktur laut, membutuhkan dukungan dan penerimaan positif dari masyarakat sekitar. Ini dapat menjadi sebuah modal yang sangat kuat untuk melakukan pemberdayaan Pelabuhan Sabang sebagai salah satu upaya mengembangkan ekonomi Provinsi Aceh secara keseluruhan.

Definisi, Fungsi, dan Peranan Pelabuhan

Pengertian dan definisi pelabuhan sendiri berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 69 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan

dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat berpindah intra dan antar-moda transportasi (Hukum Online, 2008).

Harbour adalah sebagian perairan yang terlindung dari badai, aman dan baik/cocok untuk akomodasi kapal-kapal untuk berlindung, mengisi bahan bakar, persediaan, perbaikan dan bongkar muat barang. *Port* adalah *harbour* yang terlindung, dengan fasilitas terminal laut, yang terdiri dari tambatan/dermaga untuk bongkar muat barang dari kapal, gudang, transit dan penumpukan lainnya untuk menyimpan barang dalam jangka pendek ataupun jangka panjang. Menurut Siahaan, pelabuhan adalah pusat aktivitas ekonomi kelautan, sehingga keberadaannya mampu memperlancar arus bongkar muat barang dan pelayanan penumpang dengan tingkat kenyamanan, keamanan dan biaya yang kompetitif (Siahaan, 2012: 32).

Di Indonesia hanya ada empat pelabuhan utama (*main port*), dengan Pelabuhan Belawan Medan menjadi satu-satunya pelabuhan utama di wilayah Barat Indonesia. Indonesia berada di jalur lintas pelayaran internasional sehingga sektor maritim memiliki peranan penting bagi Indonesia. Bahkan, 58% perdagangan dunia melalui Selat Malaka, juga Selat Sunda, dan Selat Lombok dengan total nilai perdagangan mencapai sekitar US\$435 miliar (Ekonomi, 2021).

Menurut penulis, Pelabuhan Balohan harus menjadi *hub* atau penghubung aktivitas perdagangan Indonesia di wilayah Barat agar semuanya tidak berpusat di Pelabuhan Belawan sebagai *main port*. Ini adalah peran

strategis Balohan untuk menjadi pelabuhan besar di wilayah Barat Nusantara. Kegiatan eksport import jangan lagi hanya melalui Pelabuhan Belawan sebagai pelabuhan utama, tetapi juga bisa melalui Pelabuhan Balohan.

Pelabuhan Balohan sebagai prasarana transportasi yang mendukung kelancaran sistem transportasi laut di Sabang memiliki fungsi yang erat kaitannya dengan faktor-faktor sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, Pelabuhan Balohan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian Sabang, dan Aceh secara umum, karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi, sedangkan secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik di mana di dalamnya berlangsung interaksi antar pengguna (masyarakat sekitar Sabang) termasuk interaksi yang terjadi karena aktivitas perekonomian.

Pelabuhan merupakan titik simpul pusat hubungan (*central*) dari suatu daerah pendukung (*hinterland*) dan penghubung dengan daerah di luarnya. Untuk itu, Pelabuhan Balohan di Sabang merupakan salah satu rantai perdagangan yang sangat penting dari seluruh proses perdagangan di Indonesia dan juga Aceh, baik perdagangan antar-pulau maupun internasional. Pelabuhan Balohan harus menjadi katalisator bangkitnya perdagangan antar-pulau, bahkan perdagangan antar negara.

Selain sebagai pra-sarana transportasi, pelabuhan juga dapat dimanfaatkan sebagai tempat pariwisata karena juga dapat membawa keuntungan baik bagi negara maupun masyarakat sekitar. Pelabuhan dalam aktivitasnya mempunyai peran penting dan strategis untuk pertumbuhan ekonomi, industri, dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi

bagi pembangunan nasional (Indriyanto, 2005: 22).

Sebagai titik temu antar transportasi darat dan laut, peranan pelabuhan menjadi sangat vital dalam mendorong pertumbuhan perekonomian, terutama daerah *hinterland*-nya menjadi tempat perpindahan barang dan manusia dalam jumlah banyak serta perkembangan industri. Dalam hal ini *hinterland* di sekitar Pelabuhan Balohan, dan juga Kota Sabang, pasti akan mengalami peningkatan. Pelabuhan bukan hanya digunakan sebagai tempat merapat bagi sebuah kapal melainkan juga dapat berfungsi untuk tempat penyimpanan stok barang, seperti contohnya sebagai tempat penyimpanan cadangan minyak dan peti kemas (*container*), karena biasanya selain sebagai prasarana transportasi manusia pelabuhan juga kerap menjadi prasarana transportasi untuk barang-barang. Pelabuhan Balohan tentu dapat juga berperan sebagai tempat ini, tidak hanya sebagai pelabuhan penyeberangan belaka seperti yang saat ini difungsikan.

Dalam segi kepentingan suatu daerah pelabuhan memiliki arti ekonomis yaitu karena pelabuhan mempunyai fungsi sebagai tempat ekspor impor dan kegiatan ekonomi lainnya yang saling berhubungan sebab akibat. Dengan adanya kegiatan di pelabuhan, maka keuntungan secara ekonomi yang langsung dapat dirasakan adalah terbukanya banyak lapangan kerja bagi masyarakat sekitar, karena dalam segala bidang kegiatan di pelabuhan tenaga kerja manusia akan sangat dibutuhkan seperti contohnya tenaga kerja sebagai kuli (untuk mengangkat barang-barang), pengatur lalu lintas pelabuhan (terutama pengatur lalu lintas kendaraan yang akan masuk ke kapal), dan petugas kebersihan pelabuhan (Bintarto, 1968: 33).

Pembangunan dan berkembangnya sebuah Pelabuhan di daerah mana pun akan menggairahkan perputaran roda perekonomian di sana. Berbagai jenis usaha akan tumbuh mulai dari skala kecil sampai dengan usaha skala internasional, termasuk juga harga-harga berbagai jenis produk akan lebih terjangkau mulai dari produksi dalam negeri sampai dengan luar negeri. Hal ini sesuai dengan Program Integrasi Dukungan terhadap IKM (Industri Kecil menengah) menuju pasar global yang dicanangkan Disperindag Provinsi Aceh. Pengembangan Pelabuhan Balohan akan mendukung IKM Aceh menuju pasar global, yang pastinya juga akan meningkatkan perekonomian Aceh secara signifikan, demikian menurut penulis.

Selain itu, penulis juga berpendapat bahwa pelabuhan yang bertaraf internasional akan mengundang investor dalam dan luar negeri untuk menanamkan modal yang pada akhirnya akan menumbuhkan perekonomian rakyat. Berdasarkan pada fakta yang ada pada beberapa negara, barang-barang ekspor impor sebagian besar dikirim melalui jalur laut (menggunakan kapal) yang berarti membutuhkan pelabuhan atau tempat untuk bertambat. Pelabuhan Balohan yang berada dekat dekat Selat Malaka dan kemungkinan nanti Terusan Kra, tentu akan menjadi pelabuhan yang sangat penting di kawasan tersebut.

Dengan semakin banyaknya kegiatan ekspor impor yang melalui pelabuhan Balohan dan semua pelabuhan-pelabuhan di Aceh, maka pajak yang akan diterima oleh Indonesia juga akan semakin besar dan hal ini akan dapat menambah pendapatan negara. Dengan penambahan pendapatan negara, maka kita dapat memenuhi semua kebutuhan dalam negeri tanpa harus meminjam dari negara lain. Selain itu,

dengan semakin banyaknya pajak yang diterima oleh negara, pemerintah juga diharapkan dapat mengalokasikan pendapatan negara tersebut dengan baik, seperti contohnya menambah subsidi bahan pangan kepada masyarakat yang kurang mampu, pembangunan daerah yang tertinggal, dan subsidi pendidikan.

Terakhir, pelabuhan sebagai salah satu infrastruktur juga berpengaruh penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, antara lain peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja, serta peningkatan kemakmuran masyarakat sekitar. Dengan adanya pelabuhan maka barang-barang dagang banyak masuk ke sebuah negara, hal ini juga bertujuan untuk memenuhi keinginan masyarakat untuk mengkonsumsi barang tersebut. Jadi, bisa dibayangkan betapa masifnya potensi Pelabuhan Balohan di Sabang untuk dikembangkan oleh pemerintah. Sebuah visi yang tentunya harus segera diwujudkan oleh pemerintahan Jokowi, dengan bantuan seluruh *stake holder* di Aceh.

Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Sabang

Pelabuhan menjadi salah satu titik konektivitas yang penting, sehingga efisiensi dan efektivitas serta keberlanjutan bisnis kepelabuhanan menjadi sangat penting diperhatikan. Efisiensi dan efektivitas serta keberlanjutan pelabuhan dapat ditingkatkan melalui penerapan manajemen kepelabuhanan yang baik, tersistem dan terintegrasi dengan berbagai pengguna layanan pelabuhan, serta juga memperhatikan aspek-aspek keberlanjutan lingkungan, ekonomi dan sosial budaya. Terganggunya salah satu aspek pelabuhan tersebut akan mengakibatkan kerugian yang cukup besar, tidak saja bagi perusahaan namun juga perekonomian nasional dan seluruh masyarakat yang terkait

dengan rantai pasok distribusi barang yang melalui pelabuhan (Ahmadi, dkk, 2016: 10).

Jika dilihat dari potensi, Sabang memiliki banyak hal yang dapat dikembangkan dan dioptimalkan. Di antaranya adalah fasilitas yang dapat mengoptimalkan potensi sekaligus mendatangkan penghasilan dan keuntungan bagi kawasan. Maka dari itu, revitalisasi Pelabuhan Balohan wajib dilakukan mengingat kondisi pelabuhan yang sudah tidak layak lagi. Kondisi pelabuhan *semerawut* dan sangat sempit, dengan infrastruktur dan area parkir yang terbatas. Infrastruktur Pelabuhan Balohan harus mengalami desain ulang agar menjadi area publik yang dapat dimanfaatkan bukan hanya oleh pengguna jasa pelabuhan, tetapi juga seluruh masyarakat Sabang.

Proyek revitalisasi ini meliputi pembangunan Gedung Kapal Lambat, Pembangunan Gedung Kapal Cepat, Pembangunan Gedung Souvenir dan Kafeteria, Jembatan *Moveable Bridge* (MB) untuk kapal lambat, pemancangan *sheet pile*, jembatan tipe A dan jembatan tipe B, jembatan tipe C, serta reklamasi dan pemagaran pada area pelabuhan seluas 4,5 hektar. Pembangunan pelabuhan ini menggunakan anggaran APBN melalui *Multiyers Contract* tiga tahun sejak tahun 2017 sampai tahun 2019. Revitalisasi ini seharusnya telah rampung pada tahun 2019 bila pengerjaan dimulai dari tahun 2017. Namun, dikarenakan pengerjaan baru dimulai pada pertengahan tahun 2018, maka waktu pengerjaannya selesai tahun 2020 yang lalu (Dishub Aceh, 2021).

Upaya ini sejatinya memiliki tiga tujuan. Pertama, sebagai upaya meningkatkan standar keamanan dan kenyamanan Pelabuhan Balohan Sabang. Kedua, memberikan citra positif untuk Kota Sabang sebagai kawasan wisata dengan

bangunan publik yang memiliki standar pelayanan yang baik. Terakhir, untuk memberikan alternatif pilihan yang lebih banyak bagi para penumpang atau pengunjung Pelabuhan Balohan. Sekalipun sudah selesai direnovasi, namun penggunaannya masih belum optimal, khususnya untuk pengembangan ekonomi di Sabang itu sendiri.

Beberapa waktu lalu, Pemerintah Kota Sabang melakukan rapat bersama Pemerintah Aceh melalui Dinas Perhubungan Aceh serta Badan Pengusahaan Kawasan Sabang (BPKS) terkait pengelolaan Pelabuhan Balohan. Pemkot Sabang menyatakan kesiapannya dalam mengelola Pelabuhan Balohan sebagai upaya meningkatkan pelayanan publik (Dishub Aceh, 2021).

Berdasarkan wawancara dengan Kadisperindag Pemerintahan Aceh Mohd. Tanwier, ia menilai bahwa infrastruktur dan ulur tangan yang pemerintah sudah upayakan saat ini sudah sangat cukup. Sebagai contoh, sekarang ini sudah ada bandara Sabang, di mana hal ini juga memudahkan baik wisatawan maupun masyarakat lokal untuk mendapatkan konektivitas antar-lokasi dengan baik. Selain itu, banyak juga infrastruktur-infrastruktur penunjang lainnya yang sudah banyak dikerjakan pemerintah (Tanwier, 2022).

Pelabuhan Balohan juga dapat dikembangkan untuk menunjang kelancaran perdagangan luar negeri, setidaknya demikian menurut observasi penulis di lapangan. Pelabuhan utama dan terminal khusus tertentu dapat ditetapkan sebagai pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri, sebagaimana termaktub dalam Pasal 111 ayat (1) dan (3) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 149 ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 tahun 2009 (Hukum Online, 2008).

Sebagai konsekuensi perdagangan luar negeri, penulis beranggapan bahwa pengembangan bisnis secara internasional,

transportasi internasional dan jaringan distribusi internasional akan menghadapi beberapa tantangan, seperti banyaknya waktu yang dibutuhkan, lebih banyak ketidaktepatan, lebih banyak pilihan, dan kurang aman. Untuk menghadapi beberapa tantangan tersebut, maka perlu dilakukan mitigasi dengan menerapkan beberapa solusi logistik global dengan struktur dan kontrol. Kemudian, pengambilan keputusan secara sentral dan desentralisasi, manajemen pelayanan berbasis selera lokal dan panduan global, serta *outsourcing* dan kemitraan.

Provinsi Aceh hingga saat ini baru memiliki lima pelabuhan aktif yang melayani kegiatan ekspor dan impor dalam beberapa tahun terakhir. Provinsi yang berada di ujung barat Indonesia itu memiliki 11 pelabuhan. Dari kelima pelabuhan ini untuk kegiatan bongkar barang atau impor terbanyak terdapat di Pelabuhan Kuala Langsa, Langsa yang tercatat 2.591.633 ton. Sementara untuk muatan barang dari kegiatan ekspor pelabuhan di Aceh ini, terbanyak berada di Pelabuhan Krueng Geukuh, Aceh Utara sebesar 1.025.912 ton. Saat ini Pelabuhan Balohan tercatat hanya melakukan kegiatan bongkar barang impor sekitar 2000 ton (CNN Indonesia, 2018).

Pelabuhan Balohan dan Tol Laut

Terkait dengan visi besar Presiden Joko Widodo, yaitu Poros Maritim Dunia, maka implementasi dari salah satu programnya, yaitu Tol Laut, bisa dimaksimalkan dari pengembangan pembangunan Pelabuhan Balohan. Pemerintah Sabang harus dapat memaksimalkan keberadaan Pelabuhan Balohan, sebagai langkah mendukung program Tol Laut yang dicanangkan oleh presiden sehingga menjadi pintu

perdagangan internasional di wilayah pantai barat Aceh.

Tol Laut adalah sebuah gagasan dengan memandang laut sebagai penghubung berbagai daerah yang ada di Indonesia. Program ini sudah berjalan sejak awal November 2015. Tol Laut adalah konsep pengangkutan logistik kelautan yang dicetuskan oleh Presiden Joko Widodo. Program ini bertujuan untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di Nusantara. Dengan adanya hubungan antar-pelabuhan laut ini maka dapat diciptakan kelancaran distribusi barang sampai ke pelosok hingga terjadi pemerataan harga logistik setiap barang di seluruh wilayah Indonesia (Warta Ekonomi, 2020).

Program ini bertujuan untuk mobilitas manusia dan barang sehingga diharapkan proses distribusi barang (terutama bahan pangan) menjadi semakin mudah, yang kemudian berdampak pada harga bahan pokok yang semakin merata di seluruh wilayah Indonesia. Kapal yang digunakan untuk melintasi Tol Laut adalah kapal yang memiliki kapasitas dan volume sangat besar. Selain untuk sekali pengangkutan juga dapat dimaksimalkan untuk pengiriman barang dalam jumlah besar. Kapal Tol Laut harus mampu melintasi laut yang jaraknya cukup jauh (Warta Ekonomi, 2020).

Konsep Tol Laut bukan sekedar membuat jalan tol di atas laut. Tetapi juga jalur pelayaran yang menghubungkan hampir seluruh pelabuhan di Indonesia menjadi bebas hambatan. Jika Pelabuhan Balohan sudah terintegrasikan dengan konsep Tol Laut ini, maka dapat dimanfaatkan oleh pelaku IKM. Khusus di Aceh, kapal yang mengirim bahan pangan bisa kembali dengan membawa produk IKM. Hal ini merupakan upaya bagaimana Indonesia timur diberikan stimulus *trade follow the ship* buat membuka ruang usaha dan ekspor impor produk unggulan Aceh, seperti

produksi kelapa sawit, nilam, karet, kopi, cengkeh, dll untuk dikirimkan ke seluruh Indonesia.

Ditambah lagi, dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakatnya, Indonesia memiliki Rancangan Program Jangka Panjang Nasional (RPJPN) tahun 2005-2025 dengan sasaran, terwujudnya Indonesia sebagai negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional. Salah satu upaya untuk mewujudkan kesejahteraan dan akselerasinya adalah melalui pembangunan infrastruktur laut.

Penulis berpendapat bahwa tol laut di Balohan juga dapat menjadi menjadi lokomotif ekonomi. Program tol laut dirancang pula menjadi lokomotif bagi pembangunan di Indonesia, utamanya menghubungkan pembangunan di kawasan Indonesia Timur dengan Barat melalui program Tol Laut diharapkan dapat mempercepat integrasi kawasan pelabuhan, kawasan industri, dan kawasan ekonomi, kawasan pertumbuhan ekonomi serta kluster-kluster ekonomi untuk menopang kebutuhan arus barang dan logistik di Aceh khususnya.

Konektivitas Pelabuhan Balohan dengan Tol Laut akan memberikan nilai tambah bagi ekonomi lokal di Sabang dan Aceh secara umum tentunya. Berdasarkan data yang diberikan Mohd. Tanwier Ketika penulis melakukan wawancara, transportasi laut hanya menyumbang 0,3% dari keseluruhan PDB Indonesia. Angka ini, jauh lebih rendah dibanding kontribusi transportasi udara maupun transportasi darat. Angka transportasi darat pada PDB per September 2019, sebesar 2,4, meningkat 2,14% pada tahun 2014. Transportasi udara menyumbang kontribusi 1,6 terhadap PDB atau meningkat 1,03% tahun 2014 menjadi 1,62% di tahun 2019.

Sebaliknya, peranan transportasi laut selama ini sangat rendah dan justru menurun dari 0,34% pada 2014 menjadi 0,32% pada 2019 (Tanwier, 2022).

Untuk itu, hal ini harus segera diperbaiki. Tol Laut nantinya akan terkoneksi dengan kawasan industri maupun sentra-sentra ekonomi lokal. Selanjutnya pemerintah Kota Sabang harus terlibat dalam pengembangan dan pemanfaatan Tol Laut ini sehingga memiliki dampak positif terhadap ekonomi lokal di Sabang. Tentu dampak positif tersebut bisa datang dari pengembangan Pelabuhan Balohan itu sendiri yang sudah terkoneksi dengan program Tol Laut.

Pelabuhan Balohan Sebagai Pintu Gerbang Pariwisata

Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata RI telah menetapkan Kota Sabang sebagai Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) pada tahun 2011. Oleh karena itu, hal utama yang perlu dibenahi adalah transportasi penyeberangan pada lintasan Ulee Lheue (Banda Aceh) ke Balohan (Sabang), begitu juga sebaliknya. Transportasi penyeberangan pada lintasan ini dilayani oleh dua jenis angkutan penyeberangan, yaitu Kapal Motor Express dan Kapal Ferry. Kapal Motor Express atau lebih familiar dengan sebutan "kapal cepat" dioperasikan oleh dua perusahaan swasta dengan armada KM Express Bahari dan MV Putri Anggreni, dengan waktu tempuh sekitar 45 menit. Kedua operator transportasi penyeberangan tersebut hanya melayani penumpang saja (Dishub Aceh, 2021).

Sedangkan Kapal Ferry, lebih akrab di telinga masyarakat dengan sebutan "kapal lambat", dioperasikan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry Cabang Banda Aceh. Perusahaan milik negara ini mengoperasikan dua armada penyeberangan, yaitu KMP BRR dan KMP Aceh Hebat 2, yang melayani angkutan penumpang dan kendaraan dengan waktu tempuh sekitar

1,5 jam. KMP Aceh Hebat 2 yang berkapasitas 1186 GT tersebut baru hadir pada akhir tahun 2020 (Dishub Aceh, 2021).

Kapal ini lebih besar dari KMP BRR yang sedang beroperasi saat ini, sekaligus menjadi penyemangat sektor pariwisata Sabang. Kedua kapal Ferry tersebut diproyeksikan untuk memperlancar transportasi penyeberangan Ulee Lheue–Balohan yang sebelumnya kerap terkendala karena keterbatasan kapasitas kapal pada musim liburan. Keberadaan pelabuhan penyeberangan yang representatif menjadi syarat utama untuk memajukan wilayah kepulauan. Pelabuhan merupakan prasarana utama untuk mendukung perputaran roda perekonomian pada tiap kawasan di Aceh yang terpisah oleh laut (Dishub Aceh, 2021).

Melihat potensi wisata yang besar, Pemerintah Kota Sabang menetapkan sektor ini menjadi sektor unggulan. Bekerjasama dengan pihak-pihak terkait, Pemerintah Kota Sabang mencoba mengembangkan berbagai rencana strategis pada sektor ini. Beberapa jenis obyek wisata di Kota Sabang yang terus dikembangkan, diantaranya wisata bahari, wisata budaya, wisata sejarah, dan wisata alam. Misalnya, Pantai Kasih, Pantai Tapak Gajah, Pantai Sumur Tiga dengan pasir putihnya, Pantai Ujoeng Kareung, di Selatan sangat ideal untuk dikembangkan sebagai tempat mancing yang ideal, Pantai Anoe hitam, dengan pasirnya yang berwarna hitam, Pantai Pasir Putih, Pantai Anoe Itam, Pantai Lhung Angen. Disamping wisata pantai terdapat juga wisata alam lainnya seperti danau dan air terjun. Disamping itu banyak juga potensi wisata sejarah peninggalan Jepang (Pemerintah Kota Sabang, 2012).

Berdasarkan wawancara dengan Kadisperindag Pemerintahan Aceh Mohd. Tanwier dapat dibuktikan bahwa aceh

secara keseluruhan merupakan wilayah yang sangat bergantung terhadap kecantikan alamnya. Untuk itu pariwisata merupakan jalan masuk pendapatan utama wilayah Sabang, khususnya melalui Pelabuhan Balohan juga. Jadi, pendapatan utama yang dapat dimanfaatkan Sabang untuk memajukan perekonomiannya, khususnya melalui Pelabuhan balohan, adalah dari bidang Pariwisata (Tanwier, 2022).

Kadisperindag juga menambahkan bahwa pariwisata juga akan menjadi sektor pionir dalam menggerakkan perekonomian Aceh secara menyeluruh. Hal ini dibuktikan juga dari wawancara dengannya bahwa dengan adanya kekuatan pariwisata yang masih ditambah lagi dengan faktor budaya, adat masyarakat dan situs lokasi menarik, kondisi-kondisi ini dapat menarik para wisatawan untuk mengeksplorasi Aceh, terutama melalui Pelabuhan balohan (Tanwier, 2022).

Lalu apa dampaknya? Dampaknya adalah hal ini akan meningkatkan kreativitas warga Sabang terutama yang di sekitar Pelabuhan Balohan untuk memulai banyak bisnis kreatif, baik itu kerajinan tangan, makanan tradisional, minuman tradisional, cinderamata, maupun maupun pernak-pernik lainnya. Dengan kata lain, Pelabuhan Balohan akan mendapatkan banyak manfaat dan keuntungan apabila diarahkan dan ditingkatkan lagi kualitas transaksionalnya, serta bersifat kontinuitas alias berkepanjangan. Ia juga menambahkan bahwa hal seperti sektor pariwisata ini tidak bisa dikerjakan oleh pemerintah langsung dilokasi karena ini merupakan hal yang harus diselesaikan dengan pengembang atau pihak swasta, sehingga sifatnya B2B (*Business to Business*), seperti membangun *cottage*, restoran, dan fasilitas usaha lainnya (Tanwier, 2022).

Adapun kendala yang sangat merusak ekosistem pariwisata di Sabang dan Pelabuhan Balohan ialah pandemi Covid-19. Selain

dengan adanya pandemi yang masih merebak diseluruh dunia, masalah investasi juga akan sekali menekan karena salah satu penghidupan dalam bisnis pariwisata adalah investasi. Sejauh ini Kadisperindag menilai bahwa investasi yang masuk dalam masa pandemi ini relatif sulit sehingga masyarakat setempat harus berkerja dua kali lipat lebih intensif jika ingin mendorong kestabilan pariwisata di wilayah apalagi pada saat ini populasi wisatawan yang sangatlah langka (Tanwier, 2022).

Selanjutnya, berdasarkan pengamatan penulis, untuk meningkatkan pariwisata di Sabang melalui pengembangan Pelabuhan Balohan, maka beberapa hal berikut perlu juga dijadikan pertimbangan. Dermaga merupakan fasilitas pokok pada suatu pelabuhan untuk pelayanan kapal sandar dan turun naik penumpang sehingga perlu diprioritaskan untuk pembangunannya. Diperlukan dermaga kapal cepat yang permanen, mengingat tingginya tingkat kebutuhan kapal cepat terutama untuk meningkatkan pelayanan bagi penduduk maupun wisatawan asing maupun wisatawan lokal yang membutuhkan jasa transportasi penyeberangan di Pelabuhan Balohan.

Perlu ada kendaraan umum dalam kota, sekaligus untuk menuju tempat wisata, sehingga tidak terkesan biaya transportasi tinggi dibandingkan dengan sewa kendaraan pribadi untuk menuju tempat wisata. Pelayanan wisatawan harus ditingkatkan, karena sangat berperan untuk meningkatkan perekonomian daerah atau meningkatkan usaha masyarakat setempat. Kebutuhan dermaga kapal cepat berdasarkan peningkatan penumpang kapal cepat akan membutuhkan empat kapal dalam satu hari. Jika kapal diarahkan dapat melayani penyeberangan dua perjalanan pagi dan sore, maka dibutuhkan satu

dermaga yang bisa dipakai untuk dua kapal tambat berjajar kiri, kanan.

Potensi Pengembangan Ekonomi Aceh melalui Pelabuhan Balohan

Provinsi Aceh merupakan provinsi yang terletak di wilayah paling Barat Indonesia. Provinsi yang kaya akan hasil alam ini memiliki potensi wilayah yang cukup besar dalam menunjang perekonomian nasional. Potensi ini tidak hanya mencakup sektor pertanian saja, tetapi juga meliputi sektor sektor yang lain. Salah satu sektor tersebut adalah sektor bahari, khususnya di Sabang. Kota Sabang memiliki pesona wisata alam dan sejarah yang sangat potensial.

Kawasan ini terbentuk dari 70% tanah Vulkanis yang teluknya terbentuk dari kawah gunung berapi. Hingga abad ke 19, kawasan ini memiliki makna yang sangat penting sebagai jalur utama perdagangan dunia dan karantina haji bagi jamaah dari Nusantara. Belakangan, kepulauan yang eksotis ini di kenal sebagai destinasi wisata marina. Pada masa kepemimpinan Gubernur Aceh, Abdullah Puteh, Kota Sabang dipromosikan ke mancanegara sebagai destinasi wisata andalan Indonesia (Munira, 2019: 44).

Sebelum pencabutan Sabang sebagai pelabuhan bebas, sektor dagang menjadi usaha yang paling menjanjikan bagi masyarakat Sabang atau masyarakat daratan yang ada di sekitarnya. Melimpahnya barang-barang impor yang masuk melalui Pelabuhan bebasnya, telah menjadikan kota Sabang sebagai primadona yang banyak dilirik oleh masyarakat luar Sabang, termasuk dari daerah Sumatera Utara. Barang-barang impor yang masuk ke Sabang memiliki kualitas tinggi sehingga mengalahkan kualitas barang barang lokal yang di produksi di Aceh, bahwa hasil produksi Indonesia. Masyarakat Aceh merasa tertarik dengan barang barang impor Sabang, terutama baju dan tekstil, bukan hanya

kualitas saja tetapi juga karena model yang ditampilkan sangat menarik dan berstandar Internasional (Munira, 2019: 45).

Sebagai wilayah NKRI, keberadaan Sabang memang sangat diperhitungkan dari masa ke masa. Sabang yang dulunya hanya menjadi tempat sandaran kapal-kapal mengisi air, kini mulai berbenah menjadi kawasan wisata bahari yang ramai dikunjungi oleh wisatawan dalam maupun luar negeri. Terbentuknya kawasan wisata bahari Sabang harus siap menghadapi sejumlah perubahan perubahan yang mampu menunjang wisata dan disini untuk mewujudkan cita-cita kita bersama perlu peran-peran pemerintah dan masyarakat sehingga mampu menyeimbangkan terealisasi kerja nyata bagi kemajuan kota dan masyarakat yang lebih produktif.

Itu sebabnya pengembangan pembangunan di Pelabuhan Balohan menjadi sangat esensial, khususnya untuk membantu meningkatkan perekonomian Aceh. Dengan tersedianya infrastruktur yang memadai secara merata dan terjangkau dapat mendorong penekanan logistik sehingga meningkatkan daya saing para pelaku bisnis di Kota Sabang. Dengan dukungan konektivitas darat, laut, udara, serta digital, akses para pelaku ekonomi dan bisnis di kota Sabang akan semakin terbuka dengan pasar nasional (Munira, 2019: 52)



Gambar 1. Potensi Energi Gheotermal di Aceh
Sumber : Disperindag Provinsi Aceh, 2021

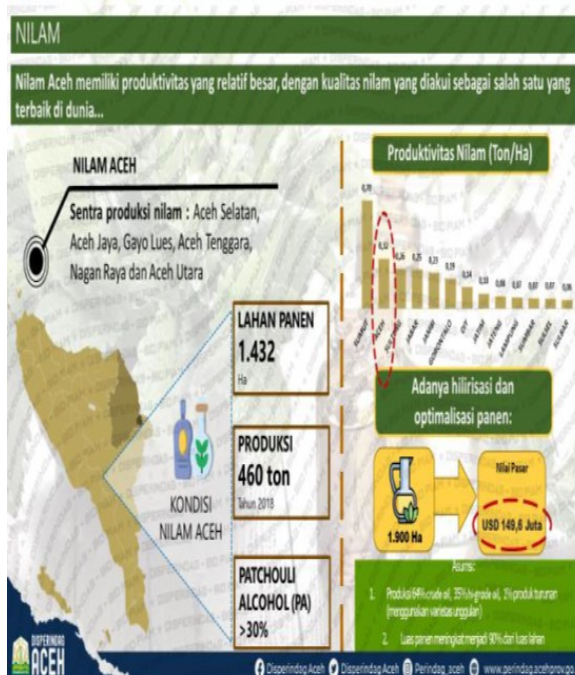
Selain itu, adanya Pengeboran Pembangkit Listrik Tenaga Panas Bumi (PLTP) atau pembangkit geotermal di Jaboi, Sabang, Aceh juga membuat peran strategis dari Pelabuhan Balohan semakin terasa. Seperti data pada gambar 1 di atas, energi potensial geothermal di Jaboi mencapai 74.14 megawatt (Disperindag, 2021). Lokasinya pun dekat dengan Pelabuhan Balohan sehingga aktivitas pertambangan panas bumi (*geothermal*) dapat berjalan maksimal. Fakta ini didukung dengan hasil wawancara dengan Kadisperindag Pemerintahan Aceh Mohd. Tanwier yang mengatakan bahwa sumber kekuatan ekonomi selain pariwisata yang dapat dikembangkan dalam rangka memajukan wilayah Sabang melalui Pelabuhan Balohan, adalah di sektor energi *geothermal* tadi. Hal ini dikarenakan fakta bahwa di Aceh masih ada gunung api aktif yang masih bisa difungsikan sebagai sumber energi, yang tentunya dapat dijadikan sebagai salah satu pendapatan utama Aceh secara umum, dan Sabang secara khusus (Tanwier, 2022).

PLTP Jaboi saat ini bisa menghasilkan energi 10 sampai dengan 15 megawatt, yang memang sangat dibutuhkan. Kota Sabang masih membutuhkan tambahan daya listrik sekitar 10 megawatt lagi, dari 10 megawatt yang telah dimiliki saat ini. Jumlah ini untuk pemenuhan kebutuhan daya listrik bagi pengembangan industri pariwisata di Pulau Weh. Tambahan daya listrik itu, untuk pemenuhan daya listrik bagi investor lokal maupun luar yang kini sedang membangun penginapan skala kecil dan menengah di kawasan pantai Sabang, dekat dengan Pelabuhan Balohan (Tribunnews, 2016).

Saat ini PLTP Jaboi sedang dikembangkan untuk bisa menghasilkan sekitar 80 megawatt. Hasil dari PLTP akan digunakan untuk memasok PLN melalui kabel bawah laut. Diharapkan, dengan beroperasinya PLTP Jaboi, Sabang, kebutuhan energi untuk masyarakat serta pelaku usaha industri pariwisata terpenuhi di pulau paling ujung barat Indonesia itu. Tentu meningkatnya pasokan listrik di Sabang akan berdampak pula pada aktivitas pelabuhan. Jika selama ini aktivitas di Pelabuhan Balohan belum maksimal, dengan adanya PLTP, yang semakin tahun berusaha semakin meningkatkan produksi listriknya, diharapkan ke depannya aktivitas ekonomi di Pelabuhan Balohan akan semakin meningkat juga (Tanwier, 2022).

Selanjutnya, Aceh juga adalah daerah penghasil Nilam terbaik di dunia. Produktivitasnya pun sangat tinggi, yaitu kedua tertinggi di Indonesia. Produksi parfum dunia di Perancis pun berasal dari bahan baku Nilam, oleh karena itu sangat memiliki potensi besar untuk diekspor ke luar negeri dengan jumlah masif. Dengan nilai pasar USD 149,6 juta dan berbagai keunggulan lainnya, seperti pada gambar 2 di bawah, pembangunan Pelabuhan Balohan

tentu sangat diperlukan untuk mendukung upaya tersebut (Disperindag, 2021).



Gambar 1. Potensi Nilam di Aceh
Sumber : Disperindag Provinsi Aceh, 2021

Selain upaya-upaya di atas, berdasarkan wawancara dengan Kadisperindag Pemerintahan Aceh Mohd. Tanwier untuk meningkatkan efektivitas Pelabuhan Balohan, salah satu caranya adalah dengan membangun industri atau pabrik kemasan. Hal ini diyakini akan dapat meningkatkan pendapatan di Aceh, tanpa terkecuali Sabang dan Pelabuhan Balohan. Dengan adanya kemampuan fabrikasi kemasan yang baik di Balohan, hal ini dinilai akan meningkatkan hasil penjualan karena IKM Aceh sudah tidak lagi bergantung pada pengemasan di tempat lain yang notabene lebih jauh dan lebih menghabiskan biaya. Dengan demikian, hal ini akan meminimalisir pengeluaran IKM tersebut karena di wilayah mereka sendiri sudah ada industri kemasannya sendiri. Beliau juga menambahkan bahwa harus ada juga regulasi ongkos kirim yang spesifik untuk IKM lokal di Aceh (Tanwier, 2022).

Selain pabrik kemasan, untuk meningkatkan perekonomian Aceh melalui

Pelabuhan Balohan, masalah perizinan usaha juga harus ditingkatkan. Saat ini, masalah perizinan dinilai cukup sulit, terutama untuk IKM yang menjual makanan atau kerajinan, karena harus memiliki standar sanitasi yang dinilai pemerintah pusat memadai. Contohnya adalah garam yang ada di Aceh. Garam yang ada di Aceh memiliki kadar sebesar 95% atau dapat dibidang ini merupakan garam kualitas tinggi dan hampir murni levelnya. Namun hal tersebut mengalami kesulitan ketika sebuah IKM tidak dapat memenuhi kriteria tersebut. Untuk itu pemerintah juga harus mendorong adanya perubahan regulasi atas kriteria tersebut dan juga membangun laboratorium yang berfungsi sebagai tempat pengkajian kualitas dan sanitasi makanan dan produk lainnya yang dihasilkan oleh IKM lokal agar dapat mempermudah produksi sekaligus perizinan bagi rakyat yang menjalankan ekonominya (Tanwier, 2022).

Dari segi keamanan, wilayah Sabang dan Aceh secara keseluruhan dapat dibidang aman sekali, tanpa ada gangguan berarti. Menurut wawancara dengan Kadisperindag Pemerintahan Aceh, intensitas tindak kriminal di Aceh sangat dibawah rata-rata wilayah lain sehingga ini akan menjadi peluang bagus untuk para investor diluar Aceh, bahkan di luar negeri, untuk melakukan investasi di wilayah Aceh, Sabang, dan Pelabuhan Balohan tentunya (Tanwier, 2022).

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Aceh yang dikutip dari Detik.com, ekonomi Aceh tumbuh sebesar 3,24% pada triwulan I-2022. Perekonomian di Aceh masih banyak didominasi lapangan usaha pertanian, kehutanan dan perikanan. Ekonomi Aceh secara *years on years* pada triwulan I-2022 dengan minyak dan gas (Migas) tumbuh 3,24% dan tanpa migas tumbuh 2,40%. Ada beberapa lapangan

kerja yang mengalami pertumbuhan tertinggi pada triwulan tersebut (Detikcom, 2022).

Perekonomian Aceh triwulan I 2022 diukur berdasarkan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga berlaku mencapai Rp47,95 triliun dengan migas dan tanpa migas adalah sebesar Rp44,86 triliun. Sementara itu PDRB atas dasar harga konstan dengan migas adalah sebesar Rp33,13 triliun dan tanpa migas adalah sebesar Rp31,51 triliun. Ekonomi Aceh dengan migas triwulan I-2022 bila dibandingkan triwulan IV-2021 (q-to-q) mengalami kontraksi pertumbuhan sebesar 7,10%. Sementara q-to-q tanpa migas juga mengalami kontraksi pertumbuhan sebesar 7,61% (Detik, 2022).

Berdasarkan wawancara dengan Kadisperindag Pemerintahan Aceh Mohd. Tanwier, pemerintah pusat sangat antusias dengan pengembangan potensi ekonomi di Aceh. Pemerintah ingin memberdayakan sumber daya manusia Aceh agar dapat meningkatkan kualitas dan daya saing sektor pariwisata Indonesia. Hal ini nantinya akan dikaitkan dengan fakta bahwa Indonesia hingga 2025 memiliki bonus demografi yang tinggi, sehingga pemerintah berharap hal tersebut dapat diefektifkan dalam rangka menunjang sektor ekonomi di Aceh, dan juga pastinya Indonesia dalam jangka panjang (Tanwier, 2022).

Selanjutnya, ada 4 potensi penggerak untuk mengembangkan potensi ekonomi Aceh di masa depan. Pertama, ekonomi berbudaya. Aceh memiliki sumber pendanaan yang cukup dengan karakteristik perekonomian yang khas (syariah). Kedua, hasil alam melimpah. Potensi hasil bumi dan perikanan yang melimpah namun belum diolah secara optimal. Ketiga, sumber daya manusia potensial. Aceh memiliki berbagai perguruan tinggi penting dan penduduk usia produktif yang besar. Keempat, letak geografis sangat strategis. Aceh dilalui Selat Malaka sebagai jalur pelayaran ekonomi

dunia, serta wilayah ini sangat dekat dengan pasar regional dan global. Belum lagi wilayah Sabang yang berada di ujung pulau Sumatera menjadikan potensi pelabuhan yang ada di Sabang sangat mungkin dikembangkan dan menarik rute perdagangan dunia.

Itu mengapa Aceh memiliki letak yang sangat strategis, apalagi rute laut dari benua Eropa, Asia, dan Australia pasti melewati Aceh. Kondisi demikian menjadi alasan mengapa pelabuhan-pelabuhan Aceh dan semua infrastruktur pendukungnya harus dikembangkan untuk menarik perhatian kapal-kapal asing bersandar di sana sehingga mendatangkan keuntungan ekonomi tidak hanya untuk Sabang atau Aceh saja, tetapi juga secara nasional.

KESIMPULAN

Dalam mempersiapkan masa depan perekonomian Aceh, memberdayakan Pelabuhan Balohan yang ada di Sabang adalah salah satu cara penting untuk mewujudkannya. Pelabuhan Balohan yang berlokasi tepat di perlintasan Selat Malaka ini memiliki potensi yang besar untuk mendorong perekonomian Aceh. Dengan potensi yang besar ini diharapkan Pelabuhan Balohan dapat menjadi pelabuhan yang bertaraf internasional sehingga mengundang investor dari dalam dan luar negeri untuk menanamkan modalnya.

Hal ini yang pada akhirnya akan menumbuhkan perekonomian rakyat Aceh. Jika semakin banyak kegiatan ekspor impor yang melalui pelabuhan Balohan, maka pendapatan yang akan diterima oleh Indonesia juga akan semakin besar. Dengan penambahan pendapatan negara ini, maka negara dapat memenuhi semua kebutuhan

dalam negeri tanpa harus meminjam dari luar negeri.

Selain itu, dengan semakin banyaknya pendapatan yang diterima negara, pemerintah juga diharapkan dapat mengalokasikan pendapatan negara tersebut dengan baik, khususnya untuk pembangunan infrastruktur dan sumber daya manusia di Aceh. Pelabuhan Balohan juga dapat dikembangkan untuk menunjang kelancaran promosi pariwisata, tidak hanya di Sabang, tetapi juga di Aceh. Selain itu, sejalan dengan program pemerintah untuk mewujudkan Tol Laut dapat direalisasikan dengan adanya konektivitas Pelabuhan Balohan dengan Tol Laut akan memberikan nilai tambah bagi ekonomi lokal di Sabang dan Aceh secara umum tentunya.

DAFTAR PUSTAKA

- Arsana, P. Y. *et.al.* (2018). *Model Sinergitas Keamanan Laut oleh Pangkalan Angkatan Laut di Choekpoint Selat Lombok*. Prosiding Seminar Nasional Kelautan dan Perikanan IV 2018 Swiss-Belinn, Tunjungan-Surabaya.
- Ahmadi, N. *et.al.* (2016). Strategi Pengembangan Pelabuhan Berwawasan Lingkungan (Greenport) Studi Kasus: Pelabuhan Cigading-Indonesia. *Warta Penelitian Perhubungan*, 28(1), 9-26. DOI:10.25104/warlit.v28i1.697
- Bintarto, R. (1968). *Beberapa Aspek Geografi*. Yogyakarta: Penerbit Karya.
- CNN Indonesia. (2018, Maret 19). *Dari 11 Pelabuhan di Aceh, Baru 5 yang Layani Ekspor – Impor*. Tersedia: <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20180319032642-92-284032/dari-11-pelabuhan-di-aceh-baru-5-yang-layani-ekspor-impor>.
- Detikcom. (2022, Mei 9). *BPS: Ekonomi Aceh Tumbuh 3,24%*. Tersedia: <https://www.detik.com/sumut/bisnis/d-6069994/bps-ekonomi-aceh-tumbuh-324>.
- Dishub Aceh. (2021, Juli 29). *Pelabuhan Balohan sebagai Pintu Gerbang Pariwisata*. Tersedia:

- <https://dishub.acehprov.go.id/aceh-transit/pelabuhan-balohan-sebagai-pintu-gerbang-pariwisata/>.
- Disperindag Aceh. (2021). *Potensi Investasi di Aceh Berbasis Komoditas Menuju Pasar Global*. Aceh: Pemerintah Aceh
- Ekonomi. (2021, Agustus 9). *Kebut Digitalisasi Pelabuhan, Potensi Perdagangan di Selat Malaka hingga Lombok US\$435 Miliar*. Tersedia: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210809/98/1427964/kebut-digitalisasi-pelabuhan-potensi-perdagangan-di-selat-malaka-hingga-lombok-us435-miliar>
- Hukum Online. (2008). *Undang-undang Nomer 17 tahun 2008 tentang Pelayaran*. Tersedia: <https://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/27983/undangundang-nomor-17-tahun-2008>
- Indriyanto. (2005). *Peran Pelabuhan Menciptakan Peluang Usaha Pariwisata*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Moelong, L. J. (2001). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Munira, W. (2019). *Sejarah Pelabuhan Bebas Sabang: Perkembangan dan Tantangan* [Skripsi tidak dipublikasikan]. Universitas Islam Negeri Ar-Raniry.
- Nilamsari, N. (2014). Memahami Studi Dokumen dalam Penelitian Kualitatif. *Jurnal Wacana*, 13(2), 177–181. DOI:<https://doi.org/10.32509/wacana.v13i2.143>
- Pemerintah Kota Sabang. (2012). *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Sabang tahun 2012-2032*. Sabang: Pemkot Sabang.
- Shabri, A. *et.al.* (2002). *Migrasi dan Pluralitas Masyarakat Di Kota Sabang*. Banda Aceh: BKSNT.
- Siahaan, E. I. (2012). *Pengembangan Pelabuhan Berwawasan Lingkungan (Ecoport) dalam Rangka Pengelolaan Pesisir Terpadu (Studi Kasus Pelabuhan Tanjung Priok)* [Disertasi tidak dipublikasikan]. Institut Pertanian Bogor.
- Tribunnews. (2016, Februari 9). *Sabang Butuh Listrik 10 MW*. Tersedia: <https://aceh.tribunnews.com/2016/02/09/sabang-butuh-listrik-10-mw>.
- Usman, A.R. *et.al.* (2013). *Sejarah Budaya Pulau Weh*. Banda Aceh: Pusat Penelitian Dan Pengkajian Islam (P3KI), UIN Arraniry.
- Warta Ekonomi. (2020, Maret 10). *Save Our Sea: Meningkatkan Ekonomi Masyarakat Lewat Tol Laut*. Tersedia: <https://wartaekonomi.co.id/read275806/save-our-sea-meningkatkan-ekonomi-masyarakat-lewat-tol-laut?page=2>.
- Wawancara dengan Mohammad tanwier selaku Kadisperindag Pemerintahan Aceh pada 21 Januari 2022 via telepon.
- Wibowo, A. B. *et.al.* (2008). *Pariwisata: Pengetahuan, Perilaku dan Sikap Masyarakat*. Banda Aceh: BNPB.