

**PELUANG DAN TANTANGAN PENGUATAN PERAN PELABUHAN
ACEH DALAM JARINGAN LOGISTIK LOKAL DAN NASIONAL**
*CHALLENGE AND OPPORTUNITES FOR STRENGTHENING THE ROLE
OF THE PORT IN ACEH IN LOCAL AND NATIONAL LOGISTICS
NETWORK*

Dedi Kurniawan^{1*}, Ihrof Muzaroddin², Muhammad Azis², Sabaruddin³

¹Program Studi Sistem Kelistrikan Kapal, Politeknik Pelayaran Malahayati, Aceh besar, Indonesia

²Program Studi Permesinan Kapal, Politeknik Pelayaran Malahayati, Aceh besar, Indonesia

³Program Studi Sistem Kelistrikan Kapal, Politeknik Pelayaran Malahayati, Aceh besar, Indonesia

*email: dedikurniawan@poltekpelaceh.ac.id

ABSTRAK

Pelabuhan memainkan peran penting dalam memastikan bahwa jaringan logistik nasional berjalan dengan baik. Pengembangan pelabuhan saat ini menjadi masalah utama dalam meningkatkan daya saing perekonomian lokal dan nasional karena meningkatkan ekonomi di Pelabuhan laut. Namun demikian pelabuhan di provinsi Aceh belum mengalami kemajuan yang signifikan yang ditunjukkan dengan aktivitas ekonomi yang masih sangat rendah. penelitian ini menggunakan deskripsi kualitatif melalui wawancara mendalam, kuesioner, dan survei lapangan langsung ke pelabuhan-pelabuhan di Aceh. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sejumlah Pelabuhan di Aceh memerlukan peningkatan fasilitas untuk memenuhi standar nasional karena keterbatasan infrastruktur ini berpotensi menghambat pertumbuhan ekonomi lokal dan integrasi Pelabuhan Aceh ke dalam jaringan logistik nasional. Strategi utama dalam pengembangan pelabuhan di Provinsi Aceh adalah dengan menciptakan pusat pertumbuhan ekonomi di wilayah penyangga dengan mengembangkan sektor perikanan, pertanian, kehutanan, pertambangan dan penggalian, serta sektor industri untuk meningkatkan konektivitas jaringan logistik pelabuhan-wilayah penyangga dengan cara meningkatkan kualitas infrastruktur penghubung, meningkatkan kerja sama antar sektor seperti operator pelabuhan dengan eksportir dan penyedia jasa logistik, serta membangun terminal barang menjadi sangat penting untuk meningkatkan efisiensi.

Kata kunci: aktivitas kepelabuhanan; pengembangan pelabuhan;

ABSTRACT

Ports play an important role in ensuring that the national logistics network runs well. Port development is currently a major problem in increasing the competitiveness of the local and national economy because it increases the economy at sea ports. However, ports in Aceh province have not experienced significant progress as indicated by very low economic activity. This research uses qualitative descriptions through in-depth interviews, questionnaires, and field surveys directly to ports in Aceh. The results of the research show that a number of ports in Aceh require improved facilities to meet national standards because limited infrastructure has the potential to hamper local economic growth and integration of Aceh Ports. into the national logistics network. The main strategy in developing ports in Aceh Province is to create a center of economic growth in the buffer area by developing the fisheries, agriculture, forestry, mining and quarrying sectors, as well as the industrial sector to improve the connectivity of the port-buffer area logistics network by improving the quality of connecting infrastructure, improving Collaboration between sectors such as

port operators with exporters and logistics service providers, as well as building goods terminals is very important to increase efficiency.

Keywords: : port activities; port development;

1. Pendahuluan

Pelabuhan menurut Undang undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan 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 perpindahan intradan antar-moda transportasi. Pelabuhan juga dapat mendukung perekonomian tingkat lokal dan nasional, mendorong pengembangan industri, menyediakan lapangan pekerjaan –baik secara langsung maupun tidak langsung– bagi penduduk lokal, serta menghasilkan pendapatan bagi pemerintah daerah (Richardson dan Heidelberg, 2012).

Peran pelabuhan terhadap pembangunan ekonomi semakin besar seiring dengan semakin pentingnya pelabuhan dalam aktivitas logistik, khususnya transportasi intermoda atau multimoda (Bryan *et al.*, 2007). Kinerja logistik yang baik akan berimplikasi pada rendahnya biaya transportasi barang, sehingga dapat meningkatkan daya saing perekonomian (Patunru *et al.*, 2010). Hasil penelitian Yudhistira dan Sofifiyandi (2017) juga menunjukkan bahwa pelabuhan di Indonesia memberikan dampak positif terhadap peningkatan PDB per kapita, tenaga kerja, serta mengurangi tingkat kemiskinan dan kesenjangan kemiskinan terutama untuk wilayah yang dekat dengan pelabuhan.

Pelabuhan-pelabuhan umum yang diusahakan di Provinsi Aceh seperti Sabang, Malahayati, Lhokseumawe, dan Kuala Langsa berada di jalur perdagangan internasional Selat Malaka, sehingga secara lokasi pelabuhan-pelabuhan tersebut strategis untuk aktivitas ekspor impor. Pelabuhan Sabang, selain berada pada jalur internasional, juga merupakan pelabuhan alam dengan kedalaman kolam mencapai 20 mLWS1, sehingga kapal-kapal besar bisa bersandar. Namun demikian, pendayagunaan potensi pelabuhan yang berada di Provinsi Aceh belum maksimal (Dishub Provinsi Aceh, 2019).

Sebagian besar komoditas ekspor dari sektor pertanian asal Provinsi Aceh selama ini diekspor melalui Pelabuhan Belawan di Sumatera Utara. Provinsi Aceh diperkirakan mengalami potensi kerugian ekonomi mencapai Rp14,435 miliar per tahun akibat transaksi ekspor melalui pelabuhan di luar Provinsi Aceh (Anwar, 2012). Hal tersebut menunjukkan bahwa pelabuhan-pelabuhan umum di Provinsi Aceh belum dapat bersaing dengan pelabuhan di luar Provinsi Aceh. Meersman *et al.* (1997) menyatakan bahwa persaingan antar-pelabuhan yang terjadi sebenarnya merupakan persaingan antara rantai logistik pelabuhan.

Pemanfaatan pelabuhan luar Provinsi Aceh juga berakibat pada rendahnya aktivitas bongkar mua pelabuhan-pelabuhan umum yang diusahakan di Provinsi Aceh, sehingga pelabuhan diindikasikan belum berperan signifikan terhadap perekonomian daerah. Park dan Seo (2016) menyatakan bahwa pelabuhan barang akan berperan terhadap perekonomian lokal ketika arus bongkar muat barang di pelabuhan tinggi. Pada tahun 2016, kontribusi pelayanan jasa kepelabuhanan hanya sebesar Rp150 juta atau 0,0012% dari total pendapatan asli daerah Provinsi Aceh (Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi/PPID Aceh, 2016). Oleh karena itu, perlu adanya pengembangan pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Aceh.

Pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Aceh tergolong pelabuhan kecil dan sedang dalam skala nasional. Tantangan yang dihadapi pelabuhan kecil dan sedang adalah lebih kepada arus bongkar muat barang yang masih rendah serta belum terintegrasinya pelabuhan dengan sistem logistik yang ada.

Sesuai dengan permasalahan penelitian sebagaimana telah dirumuskan diatas maka tujuan penelitian ini dilakukan adalah untuk menemukan langkah konkret dan tepat dari hasil analisis dan tindakan yang tepat yang harus dilakukan oleh para *stakeholder* di Provinsi Aceh dalam rangka meningkatkan aktivitas ekonomi pelabuhan laut di seluruh provinsi Aceh agar dapat berperan terhadap pertumbuhan ekonomi daerah.

Pokok-pokok pikiran dan permasalahan dalam perumusan penelitian ini, antara lain dengan :

1. Analisis potensi pemuatan barang
2. Analisis konektivitas kepelabuhanan dalam jaringan logistik nasional dan lokal.
3. Analisis kebijakan pengembangan pelabuhan

Adapun manfaat dalam penelitian ini dapat dilihat manfaat akademik dan praktisi, sebagaimana dijelaskan berikut ini:

1. Untuk menambah wawasan dan ilmu pengetahuan bagi penulis dalam menyikapi manajemen dan kebijakan agar dapat diwujudkan untuk pengembangan pelabuhan di Provinsi Aceh.
2. Dapat menjadi bahan referensi penelitian-penelitian selanjutnya terutama berkaitan dengan pengelolaan pelabuhan.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menurut tingkat eksplanasi dan jenis data serta analisisnya termasuk penelitian deskriptif kualitatif, yaitu penelitian yang bermaksud mendeskripsikan fenomena yang terjadi berdasarkan hasil eksplorasi terhadap masalah yang dikaji tidak sekedar berdasarkan pada laporan suatu kejadian atau fenomena saja melainkan juga dikroscek dengan sumber-sumber lain yang relevan. Metode ini juga memungkinkan pendekatan yang lebih luwes, tidak terlalu rinci, tidak lazim mendefinisikan suatu konsep, serta memberi kemungkinan bagi perubahan-perubahan manakala ditemukan fakta yang lebih mendasar, menarik, unik, dan bermakna di lapangan

Dengan demikian, penelitian ini menggunakan deskriptif kualitatif, yang dilakukan dengan maksud untuk mengeksplorasi dan mendeskripsikan fenomena kebijakan energi dan energi mineral kelautan. Teknik Pengambilan data dengan :

1. Observasi dimaksudkan untuk melihat secara langsung fenomena empirik yang ada secara faktual mengenai objek dan subyek penelitian.
2. Wawancara (*interview*) adalah situasi peran antar pribadi bersemuka (*face-to-face*), ketika seseorang, yaitu pewawancara, mengajukan pertanyaan-pertanyaan yang dirancang untuk memperoleh jawaban-jawaban yang relevan dengan masalah penelitian, kepada seseorang yang diwawancara atau responden.

3. Dokumentasi yang dimaksud disini adalah melakukan pengumpulan data berdasarkan dokumen-dokumen yang ada, baik berupa laporan catatan, berkas, atau bahan-bahan tertulis lainnya dari pihak yang berkompeten yang merupakan dokumen resmi yang relevan dengan ruang lingkup penelitian dan dapat dijadikan referensi pendukung kegiatan.

3. Hasil dan Pembahasan.

3.1 Transportasi logistik.

Sarana dan prasarana yang terdapat di Aceh melalui perhubungan jalur darat, laut maupun udara yang dapat mendukung transportasi logistik tersebut yaitu:

1. Prasarana transportasi melalui jalur laut yaitu: (a) delapan pelabuhan penyeberangan, dan (b) sepuluh pelabuhan laut termasuk 1 (satu) pelabuhan peti kemas Malahayati di Krueng Raya, Aceh Besar dan 2 (dua) pelabuhan internasional di Krueng Geukeuh dan Kuala Langsa.
2. Prasarana transportasi pendukung logistik melalui jalur laut di Aceh yang menghubungkan daratan dan kepulauan dalam wilayah Aceh dan Sumatera Utara adalah tersedianya sepuluh angkutan penyeberangan. Beberapa jenis Kapal Motor Penumpang (KMP) dan rute pelayarannya yang terdapat di Aceh yaitu: (1) KMP. BRR dengan lintasan Ulee Lheu- Sabang (PP), (2) KMP. Labuhan Haji dengan lintasan Sinabang-Labuhan Haji- Singkil (PP), (3) KMP. Teluk Sinabang dengan lintasan Sinabang-Meulaboh-Sinabang-Labuhan Haji, (4) KMP. Tanjung Burang dengan lintasan Ulee Lheu-Balohan (PP), (5) KMP. Papayu dengan lintasan Ulee Lheu-Balohan (PP), (6) KMP. Teluk Singkil dengan Lintasan Singkil-Pulau Banyak, Singkil-Gunong Sitoli (PP), (7) Wira Mutiara dengan lintasan Singkil-Gunong Sitoli (PP), (8) KMP. Aceh Hebat 1 dengan lintasan Calang-Sinabang (PP), (9) KMP. Aceh Hebat 2 dengan lintasan Ulee Lheu-Balohan (PP), dan (10) KMP. Aceh Hebat 3 dengan lintasan Singkil-Pulai Banyak (PP).
3. Prasarana transportasi melalui jalur darat yaitu : (a) tiga terminal tipe A, (b) sepuluh terminal tipe B, dan (c) satu kereta api

perintis Cut Meutia yang menghubungkan Krueng Guekuh – Kuta Blang.

4. Prasarana transportasi melalui jalur udara terdapat landasan bandar udara sebanyak 12 (dua belas) bandar udara. Nama dan lokasi dari bandar udara tersebut ialah : (1) Sultan Iskandar Muda Aceh Besar, (2) Cut Nyak Dhien Nagan Raya, (3) Lasikin Sinabang, (4) T. Cut Ali Tapaktuan, (5) Rembele Takengon, Bener Meriah, (6) Maimun Saleh Sabang (7) Satuan Pelayanan Bandara Malikul Saleh Aceh Utara, (8) Kuala Batee Blangpidie, (9) Alas Leuser Kutacane, (10) Hamzah Fansuri Aceh Singkil, (11) Satuan Pelayanan Bandara Patiambang Gayo Lues, dan (12) *Airstrip* Kota Langsa.

3.2 Pendorong pertumbuhan ekonomi.

Berdasarkan Laporan Perekonomian Provinsi Aceh Mei 2022 dari Bank Indonesia terhadap perkembangan inflasi daerah Provinsi Aceh triwulan I 2022, Aceh menjadi daerah inflasi tertinggi kedua di Sumatera setelah provinsi Bangka Belitung dengan angka inflasi yang tercatat sebesar 3,63 % atau lebih tinggi dari tahun sebelumnya 2,24%. Dari analisis inflasi kelompok barang transportasi pada triwulan I 2022, tercatat inflasi sebesar 6,14% (yoy) dengan andil 0,74% terhadap inflasi secara keseluruhan lebih tinggi dibanding periode sebelumnya 0,57% (yoy). Naiknya angka inflasi kelompok transportasi bisa mempengaruhi melambatnya pertumbuhan ekonomi dari sektor lapangan usaha transportasi dan pergudangan.

Disamping itu, merujuk pada hasil riset Kartiasih, F (2019), pertumbuhan ekonomi di provinsi – provinsi di Indonesia dipengaruhi oleh infrastruktur transportasi yang ada. Secara bersama sama infrastruktur transportasi mempengaruhi pertumbuhan ekonomi secara signifikan dengan koefisien determinasi sebesar 99%. Secara parsial, jumlah mobil penumpang, mobil barang, sepeda motor, arus pesawat, dan arus bongkar muat barang di pelabuhan berpengaruh secara signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi sementara jumlah bis dan panjang jalan tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Dengan demikian, Pemerintah Aceh perlu mengambil kebijakan dan langkah strategis ke depan terkait pembenahan transportasi logistik dalam mendorong pertumbuhan ekonomi Aceh.

Penanggung jawab transportasi harus dapat melakukan pembenahan transportasi logistik yang terintegral dan terkonsolidasi dengan upaya prioritas yaitu peningkatan Fasilitas Transportasi Logistik Pelabuhan.

Di Aceh, ketersediaan fasilitas transportasi logistik pelabuhan yang menunjang kegiatan ekspor impor masih perlu peningkatan dan pembenahan. Bukti kuat perlunya prioritas pembenahan fasilitas transportasi logistik pelabuhan adalah keberhasilan Pelabuhan Indonesia I (Pelindo I) Cabang Malahayati dalam menurunkan biaya logistik dari Jakarta-Aceh.

Pelabuhan Malahayati (terminal peti kemas) telah memiliki fasilitas dermaga yang mampu menampung 3 kapal berukuran 100 meter dengan muatan 300 TEUs peti kemas, ditambah dengan ketersediaan fasilitas pendukung lain seperti peralatan bongkar muat dan truk pengangkut. Akhirnya, biaya logistik dari Jakarta ke Aceh turun lebih murah dengan waktu yang relatif lebih singkat yaitu 4 hari (\pm Rp7,5 Juta). Perbandingannya adalah biaya logistik melalui angkutan darat Jakarta-Aceh via Merak-Bakauheni (\pm Rp17,5 juta) atau jalur pelayaran Jakarta-Belawan dan selanjutnya Belawan-Banda Aceh melalui angkutan darat (\pm Rp13,5 Juta) yang membutuhkan waktu 4-5 hari.

Dengan menerapkan program tol laut berupa konsep *hub* dan *spoke* yang menetapkan pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpan di Aceh. Penetapan status pelabuhan *Hub* dan *spoke* di Aceh diharapkan mampu mengatasi kurangnya konsolidator yang bertugas mengumpulkan komoditas ekspor Aceh. Sementara itu, terkait percepatan pembangunan fasilitas pergudangan (*warehouses*) dengan ukuran yang layak, Dishub Aceh dapat membangun kerja sama dengan Dinas Perindustrian dan Perdagangan Aceh dalam penguatan transportasi logistik.

3.3 Optimalisasi digitalisasi layanan logistik.

Optimalisasi penggunaan platform digitalisasi layanan kepelabuhan untuk perizinan dan pelayanan ekspor, impor yang terintegral *Indonesia National Single Window* (INSW) merupakan tugas Kemenhub dalam sistem ekosistem logistik nasional.

Di Aceh, Dishub Aceh sekiranya dapat segera mengambil peran dalam fase seperti SIMLALA (Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas Laut), SITOLAUT (Sistem

Informasi Tol Laut) dan penggunaan aplikasi Inaportnet sebagai sistem informasi standar pelayanan kapal dan barang pada pelabuhan-pelabuhan di Aceh.

Pada jalur darat sendiri, Dishub Aceh dapat menginisiasi hadirnya platform penyedia jasa logistik Aceh atau menggandeng perusahaan rintisan lokal atau nasional yang bergerak di bidang logistik untuk menggerakkan transportasi logistik komoditas memenuhi kebutuhan dalam daerah Aceh sendiri.

3.4. Penyediaan moda transportasi pangan strategis

Zaroni, Senior Consultant Supply Chain Indonesia dalam tulisannya “Sistem Logistik Pangan untuk Ketahanan Pangan” melihat masih lemahnya sistem logistik pangan di Indonesia. Pernyataan tersebut berdasarkan indikator terjadinya kelangkaan komoditas jenis pangan tertentu dan adanya disparitas harga untuk beberapa jenis komoditas antar daerah. Permasalahan pembenahan logistik pangan yang masih buruk berakibat pada menyusut dan menurunnya kualitas pangan. Selain itu, masalah biaya logistik yang mahal menyebabkan meningkatnya harga pangan pada tingkat eceran atau ritel. (truckmagz.com, 01/08/2021).

Di Aceh sendiri, permasalahan pokok yang mendasari pemicu naiknya laju inflasi pada kelompok makanan, minuman dan tembakau di Aceh adalah kurangnya ketersediaan dan panjangnya mata rantai pasok komoditas.

Laju inflasi pada triwulan I 2002 tertinggi terjadi pada kelompok makanan, minuman dan tembakau dengan andil 1,23% dan tingkat inflasi sebesar 4,59%. Komoditas penyumbangannya adalah cabai merah, minyak goreng, ikan tongkol, rokok kretek filter dan ikan tuna.

Melansir data perkembangan harga pangan periode Januari sampai dengan Agustus 2022 provinsi Aceh terlihat kenaikan harga yang signifikan dari komoditas pangan strategis seperti daging sapi, cabai merah keriting, cabai rawit dan bawang merah dalam rentang bulan Mei – Juli 2022. Kenaikan harga tersebut disinyalir karena produksi musiman, sehingga terjadi kekurangan ketersediaan. (hargapangan.id, 25/08/2022)

Sementara itu, hasil analisis pola distribusi perdagangan komoditas strategis Aceh tahun 2020 dari Badan Pusat Statistik (BPS) Aceh membuktikan adanya penambahan nilai Margin Perdagangan dan Pengangkutan (MPP) pelaku perdagangan utama pada komoditas beras, telur ayam ras, minyak goreng dan gula pasir.

Penambahan nilai MPP dari rantai pasok komoditas sendiri akan mempengaruhi naiknya harga dari produsen ke konsumen akhir.

Pemerintah Aceh perlu mencari solusi alternatif baru dalam mengatasi sumbangan laju inflasi dari komoditas pangan strategis. Dalam hal ini, Dinas Pangan Aceh dapat merealisasikan distribusi pangan yang efektif dan efisien dengan melibatkan kerja sama lintas instansi seperti Dinas Pertanian dan Perkebunan Aceh, Dinas Perindustrian dan Perdagangan Aceh, dan Dishub Aceh.

Dari segi transportasi logistik Dishub Aceh dapat menawarkan solusi berupa penyediaan moda transportasi pangan strategis Aceh menggunakan skema kerja sama dengan pihak swasta sebagai penyedia jasa logistik, perusahaan transportasi. Dishub Aceh dapat juga menginisiasi berdirinya perusahaan umum daerah (perumda) seperti halnya PT. Jasa Prima Logistics (JPLogistics) sebagai anak perusahaan dari Perum BULOG (Badan Urusan Logistik) dalam menyediakan moda transportasi logistik.

Kehadiran moda transportasi pangan strategis Aceh dapat memberi keuntungan bagi rumah tangga dan industri pengolahan, dan kegiatan usaha lainnya karena memperoleh pangan dengan harga murah. Dilain pihak, bagi para agen, pedagang pengepul, pedagang grosir dan pedagang eceran, lancarnya aliran pergerakan komoditas dari produsen ke konsumen akhir merupakan jawaban atas permasalahan susutnya kualitas barang.

Sebagai langkah awal, Dishub Aceh dapat saja melakukan rintisan dalam ruang lingkup ibukota provinsi berupa mobil truck, pick up atau sejenisnya dengan menyediakan tempat penyimpanan khusus menurut komoditasnya. Rute transportasi dapat di ujicoba melalui jalur – jalur utama penghubung pasar rakyat dalam wilayah kota Banda Aceh dan kabupaten Aceh Besar. Misalnya, rute Pasar Induk Lambaro – Pasar Keutapang – Neusu dan Rute Pasar Induk Lambaro – Pasar Peunayong – Pasar Al Mahirah, Lamdingin kota Banda Aceh.

4. Simpulan

Hasil penelitian menunjukkan beberapa hal terkait yang sangat membutuhkan langkah konkret dan tepat yang harus dilakukan oleh para stakeholder di Provinsi Aceh dalam rangka meningkatkan akti- vitas ekonomi pelabuhan laut di seluruh Provinsi Aceh agar dapat berperan terhadap pertumbuhan ekonomi daerah. Berdasarkan hasil analisis, maka potensi muatan

yang tersedia saat ini di wilayah penyangga secara umum berasal dari sektor primer dan jumlahnya masih lebih kecil dibanding dengan kapasitas pelabuhan dan kapasitas kapal pengangkut. Selain itu, pelabuhan di Provinsi Aceh belum terintegrasi dengan jaringan logistik yang ada. Faktor ini diduga menjadi penghambat perkembangan pelabuhan di Provinsi Aceh, sehingga kebijakan pengembangan pelabuhan yang dilakukan harus dapat menghilangkan hambatan-hambatan tersebut.

Dengan demikian, prioritas kebijakan untuk pengembangan pelabuhan di Provinsi Aceh terdiri dari:

1. Peningkatan aktivitas ekonomi penyangga dengan realisasinya yakni berupa pembangunan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi di wilayah penyangga;
2. Meningkatkan investasi, baik di bidang sektor riil maupun infrastruktur, serta penguatan jaringan logistik antara wilayah penyangga dan pelabuhan;
3. Pembangunan infrastruktur;
4. Penegakan aturan/regulasi;
5. Peningkatan efisiensi pengelolaan di pelabuhan;
6. Menjaga kelestarian lingkungan.

Daftar Pustaka

Anwar, K. (2012). Peluang, tantangan dan hambatan ekspor melalui Pelabuhan Krueng Geukuh. *Proceeding of Aceh Development International Conference (ADIC) 2012*, 494–504. Kuala Lumpur, 26–28 March 2012, International Islamic University Malaysia. Diakses dari <http://repository.unimal.ac.id/1002/1/5.%20Seminar%20Internatioan%20ADIC%20%20ISBN%20978-967-5742-03-3%20Maret%202012.PDF>. Tanggal akses 3 Agustus 2023.

BPS Provinsi Aceh. (2016). *Produk Domestik Regional Bruto Provinsi Aceh Menurut Lapangan Usaha, 2010–2015*. Badan Pusat Statistik Provinsi Aceh.

Bryan, J., Munday, M., Pickernell, D., & Roberts, A. (2007). Assessing the economic significance of port activity: Evidence from ABP Operations in industrial South Wales.

Maritime Policy & Management, 33(4), 371–386. DOI: <https://doi.org/10.1080/03088830600895600>.

Dinas Perkebunan Aceh. (2014). *Statistik perkebunan Aceh*.