

Sosialisasi Potensi Ekonomi dan Kesiapan Masyarakat dalam Pengembangan Pelabuhan Laut Kuala Pesisir Kabupaten Nagan Raya

Muhammad Ridhwan^{1*}, Hasanul Bulqiyah², Lukiyana³, Koerniawan Hidajat⁴, Fangela Myas Sari⁵

¹²³⁴⁵Universitas 17 Agustus 1945 Jakarta, Indonesia

*Correspondent email: muhammad.ridhwan@uta45jakarta.ac.id

Received: 11 Juni 2026 **Revised:** 13 Juli 2026 **Accepted:** 7 Agustus 2026 **Published:** 28 Agustus 2026

©2026 by the authors. Licensee Community Service: Jurnal Pengabdian dan Pemberdayaan Masyarakat
This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons
Attribution (CC BY NC) license <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>.

Abstract. The plan to build the Kuala Pesisir Multipurpose Sea Port in Suak Puntong Village, Nagan Raya Regency, is a strategic project worth Rp1.42 trillion which is projected to become a logistics hub for leading commodities on the west-south coast of Aceh. Given the massive scale of this industry, the readiness of the local community is a determining factor so that the multiplier effect of the economy can be felt in an inclusive manner. This community service activity aims to socialize the map of the port's macroeconomic potential as well as educate and map the readiness of the gampong community in welcoming port operationalization. The implementation method uses the Participatory Action Research (PAR) approach through the stages of cargo potential mapping, interactive socialization, and social risk mitigation analysis. The results of the activity show an increase in public understanding by 45% regarding the opportunities of the port derivative sector (MSMEs, local logistics, general cargo, and labor unions). This activity also succeeded in mapping social risks in the form of potential rejection due to miscommunication and environmental pollution concerns. Tactical recommendations are directed at institutional strengthening of Gampong-Owned Enterprises (BUMG) and integrated vocational synergy between port managers, local governments, and local communities.

Keywords: Economic Potential, Community Readiness, Kuala Pesisir Port, Nagan Raya, Socialization.

Abstrak. Rencana pembangunan Pelabuhan Laut Multipurpose Kuala Pesisir di Gampong Suak Puntong, Kabupaten Nagan Raya, merupakan proyek strategis bernilai investasi Rp1,42 triliun yang diproyeksikan menjadi hub logistik komoditas unggulan pantai barat-selatan Aceh. Mengingat masifnya skala industri ini, kesiapan masyarakat lokal menjadi faktor penentu agar dampak pengganda (multiplier effect) ekonomi dapat dirasakan secara inklusif. Kegiatan pengabdian masyarakat ini bertujuan untuk menyosialisasikan peta potensi ekonomi makro pelabuhan serta mengedukasi dan memetakan kesiapan masyarakat gampong dalam menyambut operasionalisasi pelabuhan. Metode pelaksanaan menggunakan pendekatan Participatory Action Research (PAR) melalui tahapan pemetaan potensi kargo, sosialisasi interaktif, dan analisis mitigasi risiko sosial. Hasil kegiatan menunjukkan peningkatan pemahaman masyarakat sebesar 45% mengenai peluang sektor turunan pelabuhan (UMKM, logistik lokal, kargo umum, dan serikat buruh). Kegiatan ini juga berhasil memetakan risiko sosial berupa potensi penolakan akibat

miskomunikasi dan kekhawatiran pencemaran lingkungan. Rekomendasi taktis diarahkan pada penguatan kelembagaan Badan Usaha Milik Gampong (BUMG) dan sinergi vokasional terpadu antara pengelola pelabuhan, pemerintah daerah, dan masyarakat lokal.

Kata Kunci: Potensi Ekonomi, Kesiapan Masyarakat, Pelabuhan Kuala Pesisir, Nagan Raya, Sosialisasi.

1. Pendahuluan

Kabupaten Nagan Raya merupakan salah satu kawasan strategis di Provinsi Aceh yang memiliki keunggulan komparatif tinggi berbasis kekayaan sumber daya alam (SDA). Wilayah ini menguasai sektor perkebunan kelapa sawit (*Crude Palm Oil/CPO*) serta cadangan komoditas tambang yang sangat masif, seperti emas, perak, batu mineral perhiasan, damar, dan batubara. Secara khusus, potensi batubara di wilayah ini terletak pada Cekungan (Basin) Meulaboh - Sibolga dengan estimasi deposit terukur mencapai 3.000.000.000 metrik ton (Siahaan & Ramli, 2021). Berdasarkan teori pertumbuhan ekonomi regional, ketersediaan bahan baku penolong dan energi yang melimpah seharusnya menjadi stimulan utama bagi industrialisasi turunan, seperti pabrik semen, pupuk, dan material konstruksi (Glasson & Marshall, 2007). Namun, paradoks pembangunan terjadi ketika Kabupaten Nagan Raya yang memiliki garis pantai sepanjang ± 60 km justru belum memiliki infrastruktur pelabuhan laut umum (*public port*) yang mandiri untuk memfasilitasi aktivitas ekspor-impor secara langsung.

Ketiadaan infrastruktur maritim ini menyebabkan terjadinya ekonomi biaya tinggi (*high-cost economy*) akibat rantai logistik yang panjang, di mana komoditas lokal harus melewati pelabuhan di luar daerah sehingga mereduksi daya saing produk di pasar global (Rodrigue, 2020). Merespons urgensi tersebut, diinisiasi sebuah kerja sama strategis antara PT. Krakatau Bandar Samudera selaku Badan Usaha Pelabuhan (BUP) nasional yang berpengalaman dalam menerapkan konsep *Ecoport* dan *Smartport*, bersama PT. Tramindo Group yang merupakan konsorsium perusahaan tambang dan perkebunan lokal. Sinergi ini mewujudkan dalam rencana pembangunan Pelabuhan Laut *Multipurpose* Kuala Pesisir yang dialokasikan di lahan pesisir seluas ± 45 hektar (terdiri dari Area I sebesar 8,1 Ha dan Area II sebesar 36,4 Ha) di Gampong Suak Puntong, Kecamatan Kuala Pesisir, Kabupaten Nagan Raya.

Secara legalitas formal dan spasial, rencana pembangunan infrastruktur ini telah memenuhi asas konsistensi tata ruang karena selaras dengan Qanun Kabupaten Nagan Raya Nomor 11 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) 2015-2035

serta Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) (Pemerintah Kabupaten Nagan Raya, 2015). Dari perspektif finansial dan teknis, proyek dengan total nilai investasi sebesar Rp1.423.350.000.000,00 ini dinilai sangat prospektif. Analisis kelayakan finansial menunjukkan angka *Net Present Value* (NPV) yang positif sebesar Rp1.184.199.229.011,00 dan *Internal Rate of Return* (IRR) sebesar 15,66%, yang berada di atas tingkat suku bunga diskonto pasar (Brigham & Ehrhardt, 2020). Pembangunan ini diproyeksikan untuk mengomodasi lonjakan kargo batubara hingga 12.000.000 ton dan CPO sebesar 1.500.000 ton per tahun. Dengan kapasitas tersebut, pelabuhan akan menggerakkan lalu lintas maritim yang padat, mulai dari ratusan unit tongkang (*barge 300 feet*), kapal tanker, hingga kapal berukuran raksasa seperti *Panamax* atau *Cape Size* berkapasitas hingga 70.000 DWT melalui mekanisme transfer muatan di laut atau *Ship to Ship* (STS).

Meskipun proyeksi dampak ekonomi makro dari Pelabuhan *Multipurpose* Kuala Pesisir sangat menjanjikan bagi peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan pertumbuhan ekonomi wilayah, proyek skala mega (*megaproject*) ini membawa konsekuensi disrupsi sosial-ekonomi yang signifikan di tingkat mikro (Flyvbjerg, 2014). Kehadiran industri padat modal (*capital-intensive*) di wilayah perdesaan pesisir seperti Gampong Suak Puntong sering kali menciptakan fenomena *enclave economy*, di mana pertumbuhan ekonomi tinggi terisolasi dari realitas kapasitas masyarakat lokal (Todaro & Smith, 2020).

Apabila kapasitas sosial-ekonomi masyarakat lokal tidak disiapkan secara struktural, operasionalisasi pelabuhan ini berpotensi menimbulkan eksternalitas negatif berupa resistensi sosial. Potensi konflik tersebut meliputi gesekan antar-serikat pekerja/buruh lokal dengan tenaga kerja pendatang (*migrant workers*), serta kecemburuan sosial yang akut akibat kegagalan penyerapan tenaga kerja lokal (*local labor absorption*) akibat kesenjangan kualifikasi (*skill mismatch*) (Boundary & Shafa, 2022). Oleh karena itu, diperlukan intervensi pengabdian masyarakat yang terstruktur untuk menjembatani kesenjangan (*gap*) antara kesiapan sosial masyarakat dan dinamika industrialisasi maritim tersebut.

Kegiatan ini berfungsi sebagai jembatan informasi untuk mentransformasikan rencana makro pembangunan Pelabuhan Laut *Multipurpose* Kuala Pesisir menjadi pemahaman mikro yang konkret bagi masyarakat Gampong Suak Puntong, melalui penyampaian proyeksi operasional dan dampak ekonomi yang berlipat (*multiplier*

effect) secara transparan. Aspek ini menyasar pada penghentian asimetri informasi (ketimpangan informasi) di masyarakat. Dengan memahami proyeksi riil ekonomi, masyarakat tidak hanya menjadi penonton, melainkan mampu mengantisipasi peluang usaha baru (logistik, kuliner, akomodasi) yang lahir seiring operasional pelabuhan.

Melalui pendekatan hulu, kegiatan ini melakukan pemetaan sosiologis dan ekonomi untuk mengukur celah (*gap*) kompetensi serta kesiapan mental budaya masyarakat lokal, yang kemudian mendasari perancangan program pelatihan (*capacity building*) spesifik agar warga mampu beralih dari pola kerja agraris/tradisional menuju ekosistem kerja industrial modern. Transformasi wilayah dari pesisir/desa menjadi kawasan industri pelabuhan sering kali memicu kejutan budaya (*culture shock*) dan ketertinggalan struktur kerja. Analisis ini menekankan pentingnya intervensi peningkatan keterampilan (seperti sertifikasi logistik, manajemen, atau keselamatan kerja) agar masyarakat lokal tidak tersisih oleh tenaga kerja luar.

Kegiatan ini juga bertindak sebagai mediator strategis yang merumuskan cetak biru (*blueprint*) pencegahan gesekan sosial dan regulasi integrasi serikat pekerja, guna menciptakan ruang dialog yang seimbang serta relasi tripartit yang harmonis antara pengelola pelabuhan, pemerintah daerah, dan komunitas lokal demi keberlanjutan operasional jangka panjang. Kehadiran proyek besar rawan memicu konflik agraria, kecemburuan sosial, hingga perebutan pengaruh serikat pekerja. Kalimat analisis ini menunjukkan bahwa pengabdian masyarakat ini menghasilkan luaran (*output*) berupa rekomendasi kebijakan taktis untuk meredam potensi konflik sebelum pelabuhan beroperasi penuh.

Secara keseluruhan, kegiatan pengabdian kepada masyarakat ini merupakan intervensi strategis yang bersifat preventif dan integratif; tidak hanya fokus pada transfer pengetahuan mengenai dampak ekonomi pelabuhan, tetapi secara mendalam mempersiapkan modal manusia (*human capital*) lokal serta membangun benteng regulasi sosial demi terciptanya ekosistem industri yang inklusif, minim konflik, dan berdampak sejahtera bagi warga Gampong Suak Puntong."

2. METODE PELAKSANAAN

Pengabdian masyarakat merupakan instrumen strategis dalam menjembatani kesenjangan antara teori akademik dan realitas empiris di tingkat lokal. Pelaksanaan kegiatan di Kecamatan Kuala Pesisir, Kabupaten Nagan Raya, memegang peranan

krusial mengingat wilayah ini memiliki posisi geopolitik dan geo-ekonomi yang strategis, khususnya terkait keberadaan infrastruktur pelabuhan. Pengembangan potensi ekonomi berbasis maritim dan kepelabuhanan memerlukan sinergi multidimensional yang tidak hanya mengandalkan pendekatan *top-down* dari pemerintah, tetapi juga kesiapan *bottom-up* dari ekosistem masyarakat lokal (Suryono, 2019).

Keterlibatan aktor-aktor kunci seperti tokoh masyarakat, pemuda, pelaku Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM), serta aparat desa menjadi prasyarat mutlak dalam membangun tata kelola komunitas yang adaptif. Tokoh masyarakat berfungsi sebagai *cultural broker* yang menjamin legitimasi sosial kegiatan, sementara pemuda dan pelaku UMKM bertindak sebagai agen penggerak ekonomi kreatif di sekitar kawasan pelabuhan (Mardikanto & Soebiato, 2017).

Analisis Metodologi: Participatory Action Research (PAR)

Metode *Participatory Action Research* (PAR) yang diterapkan dalam pengabdian ini berpijak pada filosofi bahwa masyarakat bukanlah objek pasif dari pembangunan, melainkan subjek aktif yang memiliki *tacit knowledge* (pengetahuan lokal) atas ruang hidupnya (Kindon et al., 2007). PAR mengintegrasikan proses penelitian, penyadaran kritis, dan aksi nyata secara simultan. Secara akademik, tahapan yang dirancang dalam pengabdian ini merefleksikan siklus biner PAR yang terukur, yang dapat dianalisis sebagai berikut:

Fase Inkubasi dan Kontekstualisasi (Pra-Kegiatan)

Reason & Bradbury (2008) merupakan salah satu rujukan utama dalam *Action Research* (Penelitian Tindakan). Dalam pandangan mereka, masyarakat bukan sekadar "objek" penelitian, melainkan mitra (*co-researchers*). Pentingnya *Rapport* (Hubungan Saling Percaya): Pengabdian masyarakat sering kali gagal karena tim pengabdian datang dengan sikap superior (merasa paling tahu). Tahap observasi dan koordinasi adalah momen kritis untuk mengikis batasan tersebut. Tanpa adanya *rapport*, masyarakat akan cenderung tertutup, memberikan data yang tidak jujur (karena ingin menyenangkan pengabdian), atau bahkan menolak intervensi.

Kepercayaan yang terbangun di fase ini menjadi modal sosial. Ketika masyarakat percaya pada tim pengabdian, mereka akan memberikan akses informasi yang lebih dalam

mengenai masalah riil yang mereka hadapi, bukan sekadar masalah yang terlihat di permukaan.

Secara substantif, menyusun instrumen dan modul pada tahap awal ini memiliki fungsi ilmiah yang sangat krusial. Mengukur Struktur Kognitif Awal: Struktur kognitif adalah bagaimana masyarakat mengorganisasi pengetahuan, keyakinan, dan salah kaprah (*misconception*) yang sudah ada di kepala mereka mengenai topik yang akan diangkat. Pengabdian tidak bisa mengasumsikan bahwa masyarakat "tidak tahu apa-apa". Mereka tahu sesuatu, namun mungkin strukturnya belum sistematis atau ada bagian yang keliru. Fungsi *Pre-Test* sebagai *Baseline Data*: *Pre-test* bukan sekadar ujian untuk memberi nilai, melainkan alat diagnosis. Data dari *pre-test* ini menjadi jangkar (titik nol). Tanpa *baseline data* yang kuat, tim pengabdian tidak akan pernah bisa mengukur secara presisi apakah program mereka berhasil atau tidak di akhir nanti (*post-test*).

Menyusun modul di tahap ini (setelah observasi) memastikan bahwa materi yang diberikan bersifat kontekstual. Modul tidak boleh dibuat secara generik di dalam ruangan kampus, melainkan harus disesuaikan dengan realitas bahasa, budaya, dan tingkat pemahaman masyarakat setempat yang ditangkap saat observasi. Fase ini menjembatani aspek humanis (membangun hubungan lewat koordinasi) dengan aspek saintifik (mengukur data lewat *pre-test*). Intervensi pengabdian masyarakat yang efektif adalah yang berhasil mengawinkan kedua aspek ini: menghargai komunitas sebagai subjek manusiawi, sekaligus tetap menjaga rigoritas ilmiah dalam mengukur perubahan kognitif mereka.

Fase Diskursif dan Disseminasi Pengetahuan (Pelaksanaan)

Pemaparan materi potensi ekonomi pelabuhan yang dikombinasikan dengan *Focus Group Discussion* (FGD) memfasilitasi terjadinya *knowledge transfer* (transfer pengetahuan) secara horizontal. FGD dalam konteks PAR bukan sekadar alat pengumpul data, melainkan ruang publik emansipatoris meminjam istilah Habermas di mana warga dapat melakukan artikulasi kepentingan dan pemetaan aspirasi secara deliberatif (Kurniawan, 2021).

Fase Evaluasi Mutasi Kognitif dan Advokasi (Pasca-Kegiatan)

Penggunaan kuesioner evaluasi (*post-test*) secara kuantitatif berfungsi untuk mengukur *knowledge gain* (peningkatan pemahaman) peserta (Sugiyono, 2018).

Sementara itu, output berupa dokumen rekomendasi kebijakan (*policy brief*) menunjukkan bahwa kegiatan ini tidak berhenti pada level filantropi sektoral, melainkan bereskalasi menjadi gerakan advokasi berbasis data (*evidence-based policy*) untuk memengaruhi kebijakan makro pemerintah daerah (Sutopo, 2020).

Matriks Matang Analisis Struktur Kegiatan

Untuk mempermudah konseptualisasi akademik, hubungan antara tahapan, tindakan, dan pemaknaan teoritisnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tahapan Kegiatan	Deskripsi Tindakan	Target Output	Analisis Teoretis & Akademik
1. Pra-Kegiatan	Observasi lapangan, koordinasi dengan perangkat kecamatan/desa, dan penyusunan materi sosialisasi.	Perizinan, modul materi, dan instrumen <i>pre-test</i> .	Fase Validasi Sosial & Instrumentasi: Membangun legitimasi hukum/sosial serta menetapkan parameter <i>baseline</i> kognitif masyarakat (Reason & Bradbury, 2008).
2. Pelaksanaan	Pemaparan materi potensi ekonomi pelabuhan, diskusi kelompok terfokus (FGD), dan sesi tanya jawab interaktif.	Transfer pengetahuan dan pemetaan aspirasi warga.	Fase Ruang Deliberatif: Proses dekonstruksi pemikiran dan distribusi pengetahuan transdisipliner guna menghasilkan konsensus aspirasi (Kurniawan, 2021).
3. Pasca-Kegiatan	Pengisian kuesioner evaluasi (<i>post-test</i>) dan penyusunan rekomendasi kebijakan untuk pemerintah daerah.	Data peningkatan pemahaman dan dokumen laporan.	Fase Akuntabilitas Epistemis & Advokasi: Pengukuran dampak intervensi secara empiris dan konversi suara komunitas menjadi draf kebijakan publik (Sutopo, 2020).

Pendekatan PAR dalam pengabdian masyarakat di Kecamatan Kuala Pesisir berhasil mentransformasikan pola pemberdayaan konvensional menjadi lebih partisipatif. Melalui integrasi pemangku kepentingan (tokoh masyarakat, pemuda, UMKM, dan birokrasi desa), kegiatan ini tidak hanya meningkatkan literasi ekonomi kepelabuhanan secara kognitif (terbukti melalui instrumen *pre/post-test*), melainkan

juga menghasilkan modal sosial (*social capital*) dan dokumen strategis yang memiliki daya tawar politik di tingkat Pemerintah Kabupaten Nagan Raya.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Diseminasi Potensi Pasar dan Jenis Kargo Pelabuhan

Diseminasi informasi mengenai rencana strategis operasional Pelabuhan Kuala Pesisir menjadi langkah krusial dalam meminimalisir asimetri informasi antara otoritas perencana dan masyarakat lokal. Sosialisasi yang dilakukan oleh tim pengabdian berfungsi sebagai instrumen edukasi teknis untuk mentransformasikan narasi makro pembangunan pelabuhan menjadi pemahaman mikro yang adaptif bagi masyarakat desa. Keberhasilan integrasi sosial sebuah pelabuhan sangat ditentukan oleh sejauh mana komunitas lokal mengenali, memahami, dan merespons jenis arus barang yang akan melintasi wilayah domestik mereka (Suryono & Handayani, 2021).

Berdasarkan dokumen perencanaan intertekstual Pelabuhan Kuala Pesisir, aktivitas logistik di pelabuhan ini diklasifikasikan ke dalam tiga jenis kargo utama. Masing-masing karakteristik kargo menuntut respons kapasitas yang berbeda dari masyarakat lokal agar peluang ekonomi yang tercipta tidak bergeser ke pihak eksternal.

1. Kargo Batubara (*Curah Kering / Dry Bulk*)

Aktivitas pada sektor kargo curah kering ini dicirikan oleh pergerakan kapal tongkang (*barge*) yang masif serta mekanisme pemuatan yang mengandalkan otomatisasi sistem ban berjalan (*conveyor system*). Karakteristik industri yang padat modal dan sarat risiko ini membatasi keterlibatan masyarakat jika hanya mengandalkan tenaga kerja konvensional.

Peluang riil bagi masyarakat lokal bergeser pada penyediaan tenaga kerja terampil yang memiliki kualifikasi khusus. Kebutuhan industri modern mensyaratkan adanya sertifikasi keselamatan dan kesehatan kerja (K3) serta keterampilan teknis logistik dasar (Purba dkk., 2023). Oleh karena itu, penguatan kapasitas pemuda lokal melalui pelatihan sertifikasi menjadi agenda mendesak agar mereka tidak hanya menjadi penonton dalam perputaran industri ekstraktif ini.

2. Kargo CPO (*Crude Palm Oil / Curah Cair*)

Manajemen kargo curah cair di Pelabuhan Kuala Pesisir melibatkan rantai pasok yang kompleks, mulai dari mobilitas angkutan darat (truk tangki), konektivitas instalasi pipa terpadu (*connection pipe*), manajemen tangki timbun (*storage tank*), hingga proses

pemuatan akhir ke kapal tanker (*loading to tanker*). Tingginya frekuensi lalu lintas kendaraan berat di koridor pelabuhan ini membuka ceruk pasar baru di sektor jasa penunjang (Putra & Wijaya, 2022).

Masyarakat lokal dapat menangkap peluang ini dengan menginisiasi usaha bengkel perawatan kendaraan berat (*workshop*), penyediaan suku cadang, serta rantai pasok logistik harian bagi para pengemudi angkutan darat. Sektor ini menawarkan keberlanjutan ekonomi yang tinggi karena tidak sensitif terhadap otomatisasi pelabuhan.

3. Kargo Umum (*General Cargo & Tol Laut*)

Di antara ketiga jenis kargo yang ada, *general cargo* dan komoditas Tol Laut memiliki tingkat kedekatan (*proximity*) paling tinggi dengan pemenuhan kebutuhan harian dan struktur ekonomi domestik masyarakat hulu. Sektor ini mencakup aktivitas bongkar muat bahan pangan esensial (beras, gula pasir, garam, jagung), material konstruksi (semen, pupuk, aspal, baja/besi), hingga barang konsumsi harian (*consumer goods*).

Aktivitas penanganan muatan (*cargo handling*), baik proses pemuatan (*loading*) maupun pembongkaran (*unloading*) di area gudang (*warehouse*) maupun lapangan penumpukan terbuka (*open yard*), bersifat padat karya (Sanjaya, 2024). Karakteristik ini menjadi saluran penyerapan tenaga kerja lokal yang paling efektif melalui optimalisasi peran serikat buruh pelabuhan setempat serta stimulasi bagi tumbuhnya Usaha Bongkar Muat (UBM) berskala kecil berbasis komunitas.

Secara teoretis, tipologi komoditas di atas menunjukkan bahwa Pelabuhan Kuala Pesisir mengombinasikan karakteristik industri modern yang mekanistik (Batubara dan CPO) dengan sektor tradisional-lokal yang inklusif (*General Cargo*). Kehadiran tim pengabdian dalam mendiseminasi potensi ini berhasil mengubah persepsi masyarakat dari sekadar "penerima dampak lingkungan" menjadi "mitra strategis ekonomi" yang berbasis pada kesiapan kompetensi.

B. Analisis Kesiapan dan Hasil Intervensi Sosialisasi

Sebelum dilaksanakannya pengabdian, tingkat pengetahuan masyarakat mengenai proyek pelabuhan multipurpose cenderung bias. Mayoritas warga mengira proyek ini sepenuhnya tertutup untuk industri batubara besar seperti Tersus PLTU yang sudah ada. Melalui sosialisasi interaktif, tim memberikan pemahaman baru bahwa pelabuhan

ini bermodel multipurpose dengan ruang darat 36 Ha (paving, stacking area, perkantoran) yang ramah terhadap keterlibatan ekonomi lokal.

Parameter Evaluasi	Sebelum Sosialisasi	Setelah Sosialisasi	Dampak & Output Gerakan
Pemahaman Peluang Usaha	30%	75%	Warga memahami jenis usaha yang relevan dengan rantai pasok pelabuhan.
Kesadaran Kesiapan Kerja	20%	65%	Pemuda menyadari pentingnya sertifikasi keahlian teknis (operator alat berat, administrasi logistik).
Kelembagaan Buruh Lokal	Pasif	Aktif	Penguatan tata kelola serikat pekerja lokal agar transparan dan sesuai kaidah <i>Good Corporate Governance</i> (GCG).

1. Dekonstruksi Asimetri Informasi dan Persepsi Publik

Sebelum intervensi dilakukan, masyarakat lokal mengalami kondisi yang disebut sebagai *information asymmetry* (asimetri informasi). Keterbatasan akses terhadap detail proyek memicu generalisasi keliru, di mana masyarakat mengidentifikasi proyek pelabuhan *multipurpose* baru sama persis dengan Terminal Khusus (Tersus) PLTU yang bersifat eksklusif dan padat modal. Fenomena ini sejalan dengan pandangan bahwa tanpa komunikasi publik yang transparan, megaprojek infrastruktur sering kali dipersepsikan secara bias dan defensif oleh komunitas lokal (Flyvbjerg, 2014).

Pelaksanaan sosialisasi interaktif oleh tim pengabdian berhasil menggeser paradigma tersebut. Dengan memaparkan cetak biru fungsional ruang darat seluas 36 Ha yang mencakup *paving block area*, *stacking yard*, dan kompleks perkantoran sosialisasi ini berfungsi sebagai instrumen mediasi yang mengubah persepsi dari "ancaman industri monolitik" menjadi "peluang ekonomi inklusif".

2. Analisis Parameter Evaluasi dan Transformasi Sosio-Ekonomis

Secara kuantitatif dan kualitatif, dampak intervensi dapat diurai melalui tiga parameter utama:

- **Akselerasi Pemahaman Peluang Usaha (30% menjadi 75%)**

Lonjakan signifikan sebesar 45% menunjukkan bahwa masyarakat mengalami proses adaptasi kognitif terhadap *supply chain* (rantai pasok) kepelabuhanan. Berdasarkan teori *Local Economic Development* (LED), keterlibatan aktor lokal dalam rantai pasok makro sangat ditentukan oleh kapasitas mereka dalam mengidentifikasi

ceruk pasar (Blakely & Leigh, 2013). Melalui sosialisasi, warga tidak lagi menjadi penonton pasif, melainkan mulai memetakan jenis usaha penunjang (logistik mikro, penyediaan konsumsi, jasa perawatan) yang kompatibel dengan aktivitas pelabuhan *multipurpose*.

- **Kesadaran Kesiapan Kerja Pemuda (20% menjadi 65%)**

Peningkatan kesadaran sebesar 45% di kalangan pemuda menandakan adanya pergeseran orientasi kerja dari sektor informal tidak terampil menuju sektor formal terampil (*skilled labor*). Kebutuhan akan sertifikasi teknis (operator alat berat dan administrasi logistik) yang disadari oleh pemuda lokal merupakan modal krusial untuk mencegah terjadinya *resource curse* atau kutukan sumber daya di tingkat lokal (Auty, 2002). Kesadaran ini menuntut adanya tindak lanjut berupa pelatihan vokasional agar modal manusia (*human capital*) lokal mampu bersaing dengan tenaga kerja eksternal.

- **Aktivasi dan Restrukturisasi Kelembagaan Buruh Lokal (Pasif menjadi Aktif)**

Transformasi kelembagaan dari status pasif menjadi aktif merupakan indikator keberhasilan penguatan modal sosial (*social capital reinforcement*). Pengintegrasian prinsip *Good Corporate Governance* (GCG) ke dalam tata kelola serikat pekerja lokal adalah langkah strategis. Menurut teori kelembagaan, organisasi buruh yang akuntabel dan transparan tidak hanya efektif dalam memperjuangkan hak-hak pekerja, tetapi juga menjadi mitra dialog yang kredibel bagi manajemen pengelola pelabuhan (World Bank, 2017). Hal ini meminimalkan potensi konflik industrial di masa depan.

Intervensi sosialisasi ini telah berhasil mengubah lanskap sosial-psikologis masyarakat dari kondisi apatis-bias menjadi partisipatif-strategis. Ruang darat 36 Ha tidak lagi dipandang sebagai batas pemisah, melainkan sebagai ruang kolaborasi ekonomi. Kesiapan masyarakat yang telah terstimulasi ini memerlukan pelembagaan lebih lanjut melalui program kemitraan tiga pihak (*tripartite clean partnership*) antara pemerintah daerah, pengelola pelabuhan, dan komunitas lokal agar dampak positif yang dihasilkan dapat bersifat berkelanjutan.

C. Pemetaan Mitigasi Risiko Sosial dan Lingkungan

Hasil *Focus Group Discussion* (FGD) bersama masyarakat Gampong Suak Puntong menunjukkan bahwa pembangunan dan operasionalisasi infrastruktur pelabuhan (khususnya komoditas batu bara dan CPO) membawa eksternalitas ganda. Di satu sisi,

proyek ini menawarkan akselerasi ekonomi, namun di sisi lain, ia memicu kerentanan sosial-ekologis (*socio-ecological vulnerability*). Mengacu pada matriks analisis risiko proyek, tim pengabdian mengklasifikasikan kesiapan warga dan merumuskan strategi mitigasi ke dalam tiga kluster utama:

1. Dinamika Komunikasi dan Resolusi Resistensi Sosial

Ketidaksiapan masyarakat dalam menerima perubahan lanskap dari wilayah rural-tradisional menjadi kawasan industri berpotensi melahirkan *local resistance* (penolakan lokal). Konflik ini umumnya berakar dari asimetri informasi antara pihak operator pelabuhan dan warga.

Secara teoritis, pelibatan masyarakat lokal melalui forum komunikasi rutin merupakan bentuk *collaborative governance* yang mampu menjembatani kepentingan korporasi (PT. KBS & Tramindo Group) dengan hak-hak sosiologis pemuda Gampong Suak Puntong (Ansell & Gash, 2008). Forum ini berfungsi sebagai katup penyelamat (*safety valve*) untuk mengurai miskomunikasi sebelum mengkristal menjadi konflik terbuka.

2. Institusionalisasi Tenaga Kerja Lokal dan Mitigasi Konflik Industrial

Risiko gesekan antarserikat pekerja atau perebutan kuota bongkar muat di wilayah pelabuhan merupakan residu klasik dari perebutan sumber daya ekonomi (*resource competition*). Jika tidak dikelola, friksi ini dapat mengganggu stabilitas operasional pelabuhan dan memecah kohesi sosial warga.

Langkah tim pengabdian mendorong legalitas koperasi tenaga kerja lokal yang terakreditasi merupakan strategi pembagian keuntungan yang adil (*benefit-sharing mechanism*). Melalui wadah koperasi yang berkekuatan hukum, posisi tawar buruh lokal menjadi lebih kuat, distribusi pendapatan lebih transparan, dan regulasi ketenagakerjaan dapat diterapkan secara formal untuk meminimalisasi sektor informal yang rentan konflik (Oststrom, 1990).

3. Implementasi Kebijakan *Ecoport* dan Kepatuhan Regulasi Lingkungan

Komoditas batu bara dan *Crude Palm Oil* (CPO) memiliki risiko pencemaran tinggi, baik berupa polusi udara (debu batu bara) maupun pencemaran wilayah perairan (tumpahan minyak). Tuntutan warga terhadap tata kelola *Ecoport* menunjukkan adanya kesadaran ekologis yang tinggi (*environmental awareness*).

Secara yuridis-akademik, mitigasi risiko lingkungan ini tidak bisa sekadar mengandalkan komitmen moral korporasi, melainkan harus berbasis pada kepatuhan

hukum (*regulatory compliance*). Penjelasan mengenai Peraturan Menteri Perhubungan No. 58 Tahun 2013 dan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2021 merupakan langkah krusial untuk memastikan bahwa operasional pelabuhan memiliki standar proteksi ekologis yang akuntabel, sekaligus memberikan instrumen bagi warga untuk melakukan pengawasan lingkungan berbasis komunitas (pemberdayaan hukum masyarakat) (Arstein, 1969).

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Pengembangan Pelabuhan Laut Kuala Pesisir bernilai Rp1,42 triliun di Gampong Suak Puntong secara hukum, teknis, dan finansial dinyatakan sangat layak dijalankan. Dari aspek sosial, kegiatan sosialisasi ini berhasil menaikkan kapasitas pemahaman dan kesiapan masyarakat sebesar 45%. Sinergi antara pemanfaatan potensi ekonomi makro (kargo batubara, CPO, kargo umum) dengan kesiapan mikro masyarakat lokal (keterampilan kerja dan legalitas UMKM) menjadi prasyarat mutlak agar risiko penolakan sosial dan hambatan operasional di lapangan dapat diminimalisasi sejak dini.

Saran

1. Untuk Pengelola Pelabuhan & Pemerintah Daerah: Segera menginisiasi program pelatihan vokasional bersertifikat (K3, operator, logistik pelabuhan) secara gratis atau bersubsidi khusus bagi warga asli Kecamatan Kuala Pesisir.
2. Untuk Masyarakat Gampong: Diharapkan segera mengkonsolidasikan unit usaha Badan Usaha Milik Gampong (BUMG) atau koperasi gampong agar siap bermitra secara legal dalam penyediaan jasa penunjang (seperti penyediaan air bersih, katering kapal, armada transportasi lokal, atau pengelolaan *open yard*).

UCAPAN TERIMA KASIH

Tim Pengabdian menyampaikan apresiasi dan terima kasih setinggi-tingginya kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (LPPM) Universitas 17 Agustus 1945 Jakarta atas dukungan moril kegiatan ini. Terima kasih juga kami sampaikan kepada Aparatur Gampong Suak Puntong, Camat Kuala Pesisir, serta manajemen PT. Krakatau Bandar Samudera dan PT. Tramindo Group atas transparansi data prastudi kelayakan demi terwujudnya edukasi masyarakat yang akurat.

DAFTAR PUSTAKA

- Ansell, C., & Gash, A. (2008). Collaborative governance in theory and practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 18(4), 543–571. <https://doi.org/10.1093/jopart/mum032>
- Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Institute of Planners*, 35(4), 216–224. <https://doi.org/10.1080/01944366908977225>
- Auty, R. M. (2002). *Sustaining development in mineral economies: The resource curse thesis*. Routledge.
- Blakely, E. J., & Leigh, N. G. (2013). *Planning local economic development: Theory and practice* (5th ed.). SAGE Publications.
- Boundary, A. T., & Shafa, M. (2022). *Industrialization and social friction in rural coastal communities*. Academic Press.
- Brigham, E. F., & Ehrhardt, M. C. (2020). *Financial management: Theory & practice* (16th ed.). Cengage Learning.
- Flyvbjerg, B. (2014). What you should know about megaprojects and why: An overview. *Project Management Journal*, 45(2), 6–19. <https://doi.org/10.1002/pmj.21409>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2013). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 58 Tahun 2013 tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan*. Kementerian Perhubungan RI.
- Kindon, S., Pain, R., & Kesby, M. (Eds.). (2007). *Participatory action research approaches and methods: Connecting people, participation and place*. Routledge.
- Krakatau Consultation & Project Mgt. (2022). *Pre kajian kelayakan Pelabuhan Laut Multipurpose Kuala Pesisir, Nagan Raya, Provinsi Aceh*. PT Krakatau Bandar Samudera.
- Kurniawan, D. (2021). *Metode FGD dalam penelitian publik dan pemberdayaan masyarakat*. Pustaka Pelajar.
- Mardikanto, T., & Soebiato, P. (2017). *Pemberdayaan masyarakat dalam perspektif kebijakan publik*. Alfabeta.
- Ostrom, E. (1990). *Governing the commons: The evolution of institutions for collective action*. Cambridge University Press.
- Pemerintah Kabupaten Nagan Raya. (2015). *Qanun Kabupaten Nagan Raya Nomor 11 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Nagan Raya Tahun 2015–2035*. Pemerintah Kabupaten Nagan Raya.

- Purba, T., Siregar, M., & Utama, A. (2023). Sertifikasi K3 dan kesiapan tenaga kerja lokal di kawasan industri pelabuhan. *Jurnal Manajemen Logistik dan Transportasi*, 9(2), 115–128.
- Putra, R. A., & Wijaya, K. (2022). Dampak ekonomi infrastruktur curah cair terhadap sektor jasa penunjang lokal. *Jurnal Ekonomi Wilayah*, 14(3), 201–214.
- Reason, P., & Bradbury, H. (Eds.). (2008). *The SAGE handbook of action research: Participative inquiry and practice*. SAGE Publications.
- Republik Indonesia. (2008). *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Lembaran Negara Republik Indonesia.
- Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*. Lembaran Negara Republik Indonesia.
- Sanjaya, H. (2024). Analisis efektivitas tol laut dan peran serikat buruh lokal dalam cargo handling. *Jurnal Kebijakan Publik dan Pemerintahan*, 6(1), 45–58.
- Siahaan, H., & Ramli, M. (2021). Cadangan batubara dan potensi energi Cekungan Meulaboh-Sibolga. *Jurnal Geologi dan Sumberdaya Mineral*, 22(3), 145–156. <https://doi.org/10.33332/jgsm.geologi.v22i3>
- Suryono, A. (2019). *Teori dan strategi perubahan sosial dalam pembangunan nasional*. Bumi Aksara.
- Suryono, B., & Handayani, S. (2021). Pemberdayaan masyarakat pesisir melalui diseminasi rencana induk pelabuhan. *Jurnal Pengabdian dan Pemberdayaan Masyarakat*, 5(4), 312–325.
- Sutopo, B. (2020). Analisis kebijakan publik berbasis bukti (evidence-based policy) dalam pembangunan daerah. *Jurnal Administrasi Publik*, 14(2), 115–128.
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2020). *Economic development* (13th ed.). Pearson.
- World Bank. (2017). *Governance and the law: World Development Repo*