

Peran Pendidikan Kemaritiman Dalam Menyongsong Era Global Kebangkitan Industri Maritim Berdasarkan Undang -Undang

Tugino[✉], Harini²

^{1,2}Universitas Ivvet, Semarang

DOI: <https://doi.org/10.31331/maristec.v1i2>

Info Articles

Sejarah Artikel:

Disubmit April 2024

Direvisi Mei 2024

Disetujui Juni 2024

Keywords:

Implementation of container,
Container regulations,
Maritime revival

Abstrak

Indonesia sebagai Negara Kepulauan (archipelagic) serta 17 000 pulau baik besar atau kecil Pelabuhan sebagai salah satu prasarana transportasi mempunyai peran dalam arti sempit. Pelabuhan berperan sebagai tempat berlabuhnya kapal – kapal sebagai titik temu sebagai moda baik angkutan laut maupun moda angkutan darat guna melakukan bongkar muat guna kegiatan bongkar muat barang atau hewan dan penumpang dari dan ke kapal. Dalam arti luas Pelabuhan sebagai pintu gerbang perekonomian. Dengan didukung oleh sumber Daya Manusia yang handal dari peran Pendidikan Kemaritiman sebagai leader atau garda di depan yang terampil dan berkualitas sesuai dengan bidangnya. Dalam menyongsong era kebangkitan industri kemaritiman transportasi Undang -undang nomor 17 tahun 2008 dan undang – undang nomor 32 tahun 2014 menjadi rujukan pengangkutan laut dalam mesikapi kegiatan transportasi laut dan sebagai negara kepulauan yang memiliki laut yang luas dan garis pantai yang Panjang sector maritim dan kelautan menjadi sangat strategis yang menjadi visi misi pengelolaan pembanagunan baik dari pemerintah provinsi /kabupaten kota maupun pusat.

Abstract

Indonesia as an archipelagic country (archipelagic) and 17,000 islands, both large and small, ports as a means of transportation have a role in the narrow sense, ports play a role as a place for ships to dock as a meeting point for both sea and land transportation modes for loading and unloading. for loading and unloading activities of goods or animals and passengers to and from ships. In a broad sense, the port is the gateway to the economy. Supported by reliable human resources from the role of Maritime Education as a leader or front guard who is skilled and qualified in accordance with their field. In welcoming the era of revival of the maritime transportation industri, Law number 17 of 2008 and Law number 32 of 2014 become references. sea transportation in response to sea transportation activities and as an archipelagic country that has vast seas and long coastlines, the maritime and maritime sectors have become very strategic, which has become the vision and mission of development management for both provincial/district, city and central governments.

✉Alamat Korespondensi: E-mail:
tuginou8@gmail.com

PENDAHULUAN

Pembangunan berkelanjutan menjadi salah satu upaya mengantisipasi dalam menyongsong era global khususnya di bidang kemaritiman dan segi transportasi laut dalam mengatasi terjadinya kebijakan pemerintah serta mengantisipasi persoalan – persoalan di lapangan yang mengakibatkan rencana pembangunan tidak dapat lagi mengakomodasikan dinamika hubungan yang bersifat eksternal maupun interdan untuk mengarahkan perkembangan dan pertumbuhan yang lebih baik maka ditentukanlah arah strategi yang menjadi visi misi pengelolaan pembangunan baik dari pemerintah provinsi kabupaten kota maupun pusat.

Pemerintah daerah berkewajiban untuk untuk menyiapkan rencana yang diharapkan dapat menunjang implementasi pemebangunan tanpa mengangkat perencanaan yang mempunyai visi kedepan ,pembangunan akan berkembang tanpa arah dan tujuan yang pasti, tujuan utama pembangunan yang diperuntukkan bagi sebesar besarnya kesejahteraan masyarakat akan terwujud Perencanaan pembangunan daerah yang mengkaji berbagai potensi termasuk dalam transportasi laut dan masalah yang dihadapi dan berpengaruh termasuk wilayah yang lebih luas baik dari lingkungan regional, nasional internasional dapat menjadi bahan kajian untuk arah rencana strategis pembangunan daerah.

Kota Semarang terletak di pesisir pantai utara laut jawa dan berada ditengah – tengah belahan jawa tengah serta pulau jawa merupakan kota yang dilewati jalur – jalur utama moda transportasi laut darat dan udara. Apabila dikembangkannya stasiun – stasiun simpul – simpul atau transitmen atau tempat peralihan antar 2 moda, maka Semarang akan membangkitkan pengembangan perekonomian kota – kota yang di sekitarnya dan kota – kota yang memiliki akses prasarana asal dan tujuan Semarang.

Dengan berkembangnya fasilitas – fasilitas Pelabuhan tanjong emas Semarang, ikut pula berkembang perekonomian (Industri – industri) dikota Semarang dan daerah – daerah lain yang memiliki akses prasarana transportasi asal dan tujuan Semarang.dengan perkembangan perekonomian (industri) di satu wilayah pasti diikuti dengan besarnya peluang kebutuhan tenaga kerja termasuk didalamnya adalah perkembangan industri kemaritiman, baik indutri perkapalan maupun jasa kemaritiman (Perkapalan).

1. Potensi Kepelabuhan Tanjung Emas

Pelabuhan sebagai salah satu prasarana transportasi mempunyai mempunyai arti sempit dan luas dalam arti. Pelabuhan berperan sebagai tempat berlabuhnya kapal – kapal serta sebagai titik temu dari 2 (moda) angkutan yang berbeda yaitu moda angkutan laut dan angkutan darat guna melaksanakan melakanakan kegiatan bongkar muat barang / hewan dan penumpang dari dan ke kapal dalam arti luas Pelabuhan berperan sebagai pintu gerbang gerbang perekonomian suatu negara , pembuka isolasi bagi daerah – daerah pedalaman, pusat distribusi barang dan jasa ,pemicu pertumbuhan perekonion wilayah serta peranan lain yang terkait seperti politik,ekonomi (Industri perdagangan ,jasa dan pariwisata) ,pertahanan / keamanan, sosial budaya dan lain – lain.

Pembangunan pelabuhan harus sinergi dengan pengembangan perekonomian wilayah pengembangan Pelabuhan harus memprediksi pengembangan wilayahnya sampai beberapa tahun ke depan. Apabila tidak, pengembangan tersebut akan sia – sia dan sebaliknya Apabila perkembangan perekonomian wilayah meningkat, tidak diakui pengembangan Pelabuhan menyebabkan biaya sampai dipasaran atau masyarakat menjadi mahal dan beban masyarakat. Pembangunan Pelabuhan tanjong emas dikembangkan secara bertahap sesuai dengan perkembangan perekonomian wilayah yang akan datang bahkan sampai 20 tahun ke depan Pelabuhan Semarang dibangun pada abad 19 (sebelum tahun 1900) dibuktikan pada Menara suar Pelabuhan Semarang tertara tahun 1874, pada tahun 1925 pelabuhan Semarang menduduki peringkat ke-3 (tiga) setelah tanjong Priok dan tanjong perak.

Pada tahun 1964 – 1966 pelabuhan Semarang dikembangkan dengan dibangunnya dermaga Pelabuhan Nusantara (Easter) beserta fasilitasnya (Gudang – Gudang) maupun dikembangkan hanya terbatas pada kapal – kapal dengan draft kurang dari 5 m atau 3.500 ton dan sejak tahun 1983 sampai tahun 2021 pelabuhan tanjong emas Semarang terus dikembangkan secara bertahap seiring dengan perkembangan perekonomian daerah ,perkembangan tersebut diatas termasuk juga diikuti oleh perkembangan industri perkapalan atau kemaritiman. Pengembangan saat ini dengan menambah panjang dermaga Samudra 605 m kedalaman 9 meter dermaga petikemas 345 m kedalaman 10 m dan dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat modern seperti negara – negara lain.

2. Pengembangan Industri Kemaritiman

Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang terdapat 3 Industri perkapalan yaitu: 1) PT Janata Marina Indah Semarang ,2) PT Kodja Bahari Semarang (BUMN) 3) PT Samodra Indonesia, sejak tahun 1982 ketiga industri perkapalan tersebut mulai dikembangkan dan bahkan salah satu diantaranya yaitu PT. Janata Marina Indah berkembang pesat. baik fasilitas industrinya maupun kualitas dan kuantitas hasil produksinya,

METODE

Penulisan ini menggunakan metode empiris atau non doktrinal, jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder, dalam hal ini penulis telah melakukan pengkajian melalui bahan pustaka atau data sekunder yang terdiri dari bahan primer dan bahan sekunder sehingga dengan kemajuan berbagai teknologi di beberapa bidang, menyebabkan kebutuhan manusia kebutuhan angkutan laut lebih besar, pembangunan kapal – kapal baru dari berbagai jenis dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan dengan pesatnya kemajuan dibidang industri. Dari pesatnya industri kemaritiman akan membutuhkan tenaga banyak yang professional maupun tenaga yang non-professional disamping juga membutuhkan berbagai keahlian dari mulai design, rekayasa dan rancang bangun, permesinan, elektrik dan lain yang mendukung keberhasilannya pengerjaan industri Perkapalan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sesuai yang diamanatkan Undang – Undang Nomor 32 tahun 2014 tentang kelautan pasal 2 bahwa dalam penyelenggaraan kelautan dilaksanakan berdasarkan azas keberlanjutan,kepastian hukum,kemitraan artinya dalam industri perkapalan nasional dari tahun ketahun meningkat dan membangun kemitraan dalam penyelenggaraan industri maritim dalam era global ini mengemuka akan dipercaya oleh masyarakat global. Bahwa dasar Industri maritim bangkit kesiapan itu sudah dibuktikan oleh perusahaan di kota Semarang dengan fasilitas sarana umum, sehingga akan meningkatkan daya saing baik nasional maupun intrrnasional, pasal 24 (1) Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan Masyarakat bertanggung jawab melaksanakan perlindungan pemanfaatan, dan pengembangan sumber daya non konvensional di bidang kemaritiman global.

Tabel 1. Data Fasilitas Umum Peralatan PT JMI dan YWTS Semarang

No	Jenis alat	JMI	YWTS	Keterangan
1.	Crane 5 Ton	2	2	Aktif
2.	Crane 35 ton	1	1	Aktif
3.	Forklift 5 Ton & 3 ton	4	2	Aktif
4.	Bubut besar	3	2	Aktif
5.	Bubut kecil	2	2	Aktif
6.	Skraf besar	2	1	Aktif
7.	Las cad cam	4	3	Aktif
8.	Slipway D 5000DWT	1	1	Aktif
9.	Slipway ABC2500dwt	1	1	Aktif
10.	Welding	6	3	Aktif
11.	Towing winch 6 ton	1	1	Aktif
12.	Welding beath	3	2	Aktif
13.	Las skraf	2	1	Aktif
14.	Mesin bor	3	1	Aktif
15.	Mesin CNC brsr& kc	2	3	Aktif
16.	Mesin miling	1	3	Aktif
17.	Alat mesin tiup	3	3	Aktif

(Sumber: Bintoro, 2024)

Kegiatan industri ketiga perusahaan tersebut Sebagian besar adalah perawatan kapal atau doking (penggantian plat, perbaikan permesinan dan perlengkapan kapal)dari segi kualitas perlengkapan dan perlengkapan kapal).dari segi kualitas perlengkapan dan fasilitas yang dimiliki oleh rata – rata industri perkapalan luar negeri (Singapura, Malaysia, Cina dll) hal ini terbukti terbukti dengan adanya kapal – kapal asing (terutama kapal – kapal ikan berbendera jepang yang melakukan doking di indutri Perkapalan Semarang yang berasal berbagai Pelabuhan cukup banyak bahkan melebihi

kapasitas dan kemampuan fasilitas *dock* yang dimiliki oleh 2 perusahaan tersebut di atas, sehingga harus menunggu giliran untuk *docking*.

Tabel 2. Jumlah Kegiatan Floting/ Docking PT .JMI dan PT YWTS Semarang tahun 2022 s.d 2023

No	Nama Perusahaan	Floting 2022	/Docking Unit 2023	Jumlah	Keterangan
1	PT JMI	35	36	71	Aktif
2	PT YWTS	8	9	17	Aktif
3	PT Kodja Bahari	-	-	-	-

Kebutuhan Sumber Daya Manusia

Undang – undang nomor 32 tahun 2014 pasal 36 ayat 1) Pemerintah dan Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya bertanggung jawab menyelenggarakan pengembangan sumber daya manusia melalui pendidikan Penggunaan sumber Daya Manusia (SDM) khususnya untuk tenaga ahli di bidang kemaritiman dirasa sangat dibutuhkan dari jumlah tersebut komposisi tenaga ahli perkapalan atau engineering dimulai dari sekolah kejuruan kemaritiman sampai ditingkat perguruan tinggi terus mengembangkan kompetensinya untuk menjawab tantangan Pasal 36 Dalam pengembangan sumber daya manusia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35, Pemerintah menetapkan kebijakan pengembangan sumber daya manusia dan kebijakan budaya bahari. Kebijakan pengembangan sumber daya manusia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui:

1. Peningkatan jasa di bidang Kelautan yang diimbangi dengan ketersediaan lapangan kerja;
2. Pengembangan standar kompetensi sumber daya manusia di bidang Kelautan;
3. Peningkatan dan penguatan peranan ilmu pengetahuan dan teknologi, riset, dan pengembangan sistem informasi dalam mensikapi globalisasi.

Tabel 3. Data Dapodik Dinas Pendidikan Kota Semarang

No	Nama sekolah	Alamat	Keterangan
1	SMK Pelayaran /SPM	Kota Semarang	Aktif
2	SMK Pelayaran Wira samodra	Kota Semarang	Aktif
3	SMK Pelayaran Akpelni	Kota Semarang	Aktif

(Sumber: Dinas Pendidikan Kota Semarang, 2024)

Tabel 4. Direktori LLDKTI VI Jateng Tahun 2024 daftar PTN& PTS Kemaritiman

No	Nama Perguruan Tinggi	Alamat	Keterangan
1	Politenik Ilmu Pelayaran	Kota Semarang	Aktif
2	Politeknik Bumi Akpelni	Kota Semarang	Aktif
3	Universitas AMNI	Kota Semarang	Aktif
4	Fak Kemaritiman Unisvet	Kota Semarang	Aktif
5	Politeknik Negeri Maritim	Kota Semarang	Aktif

(Sumber: Direktori Perguruan Tinggi Kota Semarang, 2024)

Sumber Daya Manusia yang terampil dan berkualitas sesuai dengan bagian – bagian kapal yang ditetapkan dengan peraturan perundangan Indonesia dan ditetapkan oleh konvensi – konvensi internasional oleh karena itu Sumber Daya Manusia yang melaksanakan pekerjaan – pekerjaan bagian kapal harus mengetahui peraturan perundangan yang berlaku tersebut .Sumber daya Manusia pada beberapa perusahaan tersebut berjumlah 1500 orang kurang dari 10% dari tenaga yang ada adalah tenaga – tenaga ahli dari berbagai macam disiplin ilmu dan 10% tersebut kurang dari separuhnya adalah tenaga – tenaga lapangan dengan ketrampilan dan kualitas yang masih rata-rata.

Masih banyak pekerjaan atau objek yang kualitas standarnya telah ditentukan dikerjakan oleh tenaga biasa yang berakibat kualitas hasil pekerjaannya tidak memenuhi syarat dan harus diulang.hal ini disebabkan karena kurangnya tenaga terampil yang berkualitas sesuai objek pekerjaan ,kurangnya SDM yang terampil dan berkualitas tertentu di Industri perkapalan dan kemaritiman di Semarang merupakan permasalahan yang mau tidak mau dan suka tidak suka harus dibenahi .Permasalahan tersebut diatas dapat dipecahkan dengan 2 cara yaitu :

1. Diadakan Diklat SDM yang ada sesuai dengan standar kualitas bagian – bagian kapal dengan melibatkan pihak indusri, dinas tenaga kerja, dan dinas – dinas terkait dan perguruan tinggi terkait dengan kemaritiman.
2. Perguruan Tinggi atau Lembaga Pendidikan yang ada harus mencetak SDM yang terampil

dan berkualitas (sesuai bagian – bagian kapal) yang siap pakai hal ini kemungkinan bisa dicapai Apabila teori dan praktek seimbang dan melengkapi literatur aturan nasional dan internasional untuk seluruh bagian kapal yang mengikuti Teknologi. Dengan diperlakukan konvensi Internasional tentang standar of Training Certification Watch Keeping For Sea Force (TCW) standar latihan sertifikasi ditetapkan bahwa sesuai dengan standar kelautan Dunia dalam konvensi Dunia di harapkan oleh para pekerja didunia kemaritiman yang ditetapkan berdasarkan kovensi STCW.

Para pekerja kemaritiman yang bekerja di kapal pelayaran Internasional lebih kurang tenaga 70,000 yang terdiri dari berbagai jabatan.mulai dari bawahan sampai nakoda harus mempunyai persyaratan minimum untuk Pendidikan dan pelatihan dan pelatihan dasar keselamatan yang samapai sekarang menjadi perhatian pemerintah dan pengguna jasa tenaga kerja. (*Basic Safety Training*) familirisasi adalah pengenalan tentang Teknik – Teknik penyelamatan jiwa atau memperoleh Informasi yang cukup dan petunjuk dengan mempertimbangkan pedoman – pedoman yang ada, tujuannya adalah :

1. Berkomunikasi dengan orang lain dikapal (tentang dasar keselamatan dan memahami isyarat – isyarat aturan dan symbol – symbol informasi keselamatan.
2. Mengetahui apa yang harus dilakukan jika:
 - a. seorang jatuh dilaut
 - b. terdeteksi adanya kebakaran atau asam.
 - c. alam kebakaran atau alam untuk meninggalkan kapal berbunyi.
3. Mengenal tempat berkumpul dan stasiun embarkasi dan rule untuk meloloskan diri dalam keadaan darurat.
4. Menemukan dan mengenakan jaket – jaket penyelamat.
5. Membuyikan alarm tanda bahaya dan memiliki pengetahuan dasar tentang alat pemadam kebakaran jinjing.
6. Mengambil tindakan secepatnya jika mengetahui adanya kecelakaan atau situasi darurat medis lain sebelum menugusulkan bahan bantuan yang lain.
7. Menutup dan membuka pintu – pintu kebakaran kedap udara dan kedap air yang bukan pintu – pintu lambung kapal.

Pelatihan dasar keselamatan (*Basic Safety Training*) tersebut tersebut diatas adalah pelatihan pada semua jabatan dikapal untuk ikut melaksanakan tugas – tugas penyelamatan dan pencegahan pencemaran selama pengoperasian kapal yang bersangkutan antarlain ;

1. Teknik – Teknik penyelamatan diri
2. Pencegahan pencemaran dan pemadam kebakaran
3. Pertolongan pertama tingkat dasar,dan
4. Penelamatan dan tanggung jawab sosial.

Terutama pada tingkat dasar diwajibkan kansetiap kapal yang berlayar harus memiliki alat – alat penolong baju renang dan pelampung – pelampung penolong yang keadaanya baik dan dapat digunakan sewaktu – waktu dibutuhkan.

KESIMPULAN

Pada era globalisasi ini bahwa peran Pendidikan kemaritiman sangat menentukan dalam menentukan Langkah strategis dalam mengambil kebijakan yang dilakukan pemerintah daerah khususnya kota Semarang yang bersinergi dengan Industri – industri kemaritiman sesuai yang diamanat Undang – Undang Nomor 32 tahun 2014 tentang kelautan pasal 2 bahwa dalam penyelenggaraan kelautan dilaksanakan berdasarkan azas keberlanjutan,kepastian hukum,kemitraan artinya dalam industri perkapalan nasional dari tahun ketahun meningkat dan membangun kemitraan dalam penyelenggaraan industri marim dalam era global ini mengemuka akan dipercaya oleh masyarakat global . kesiapan itu sudah dibuktikan oleh perusahaan di kota Semarang dengan fasilitas sarana umum sehingga akan meningkatkan daya saing baik national maupun intrrnasional, (Pasal 24 ayat 1) Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan Masyarakat bertanggung jawab melaksanakan perlindungan pemanfaatan, dan pengembangan sumber daya non konvensional di bidang kemaritiman global.

DAFTAR PUSTAKA

Anonim 2017 Prospektus .d h .Fakultas Kemaritiman Universitas Ivvet Semarang ,d h. Akademi Teknik Perkapalan Veteran Semarang.

- Anonim 2021, *Diklat Lembaga Pendidikan Antares, juni Semarang.*
- Dirjen Pengawasan Norma Kesehatan dan Keselamatan Kerja (.2017) *ketenagakerjaan Republik Indonesia , Jakarta.*
- Direktorat Jendral Perhubungan Laut, (2022), *Undang – Undang – undang kelautan nomor 32 Tahun 2014. Jakarta.*
- Laporan PKL Maritim Arya Bayu Bintoro (,2024.) *Yasa Wahana Tirta samodra, Semarang*
- R.dan abrizal.(2016) , *undang – undang Perkapalan ,Jatim.*
- Rochim, A. (2016) *Panduan seminar.Jawa Tengah.*
- Sebekti R,dan Sudibio, E R (2021).*Kitab Hukum Dagang Pardya paramita,Jakarta.*
- Soekardono,(2019.) *Hukum Maritim Indonesia,Dian rakyat,Jakarta.*
- Tuti Triyanti Gondo kusumo, (2009) *Pengangkutann melalui Lau , Semarang.*
- Undang – undang Pelayaran nomor 17 tahun, 2008, Sinar Grafika, Jakarta.
- Zaeni azyhadie,(2016.)*Pengangkutan dan bisnis maritime,Sinar Grafika Jakarta.*