

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

1. Nilai Strategik Potensi Kelautan Indonesia

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia sampai saat ini belum mengembangkan secara tepat dan maksimal tiga aspek yang menjadi pilar kemaritimannya, yaitu kekayaan laut, industri perkapalan, dan SDM kepelautan. Dari perspektif pemetaan kelautan, Indonesia memiliki karakteristik tersendiri sebagaimana ditunjukkan oleh hasil survei Badan Koordinasi Survei Pemetaan Laut (Bakosurtanal) tahun 2003, berikut ini.

Tabel 1.1.
DATA SURVEI PEMETAAN KELAUTAN INDONESIA

Karakteristik Kelautan	Jumlah/Luas
Jumlah pulau	18.108
Pulau yang sudah bernama	7.095
Pulau yang belum bernama	11.013
Luas laut	5,9 juta Km ²
Luas daratan	2,8 juta Km ²
Luas laut teritorial	0,4 juta Km ²
Perairan ZEE	2,7 juta Km ²
Panjang garis pantai	108.920 Km
Keliling bumi	40.000 Km
Luas terumbu karang	20.731 Km ²

Sumber: Badan Koordinasi Survey Pemetaan Laut (2003)

Kekayaan laut Indonesia meliputi berbagai jenis ikan laut yang sangat potensial untuk komoditas ekspor unggulan, pasir laut yang akhir-akhir ini banyak diekspor ke Singapura, berbagai jenis pertambangan minyak dan gas lepas pantai yang dalam beberapa dekade yang lalu merupakan primadona ekspor penghasil

devisa negara yang sangat signifikan untuk menciptakan pertumbuhan perekonomian Indonesia, tenaga gelombang laut sebagai penghasil alternatif energi masa depan yang demikian melimpah. Selain itu, masih banyak lagi potensi kekayaan laut Indonesia yang belum dikembangkan sampai saat ini.

Pemerintah Indonesia sampai saat ini belum mengupayakan arti penting kelebihan negara dalam sektor kemaritiman. Melalui kegiatan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam kemaritiman Indonesia, pemerintah sebetulnya berpeluang meningkatkan kemakmuran bangsa. Apabila kekayaan laut Indonesia didayagunakan secara maksimal dan konsisten dengan menggunakan teknologi canggih, niscaya kemakmuran bangsa ini dapat ditingkatkan. Tetapi kenyataannya sampai sekarang ini banyak kekayaan laut Indonesia, secara terus-menerus dicuri oleh negara lain.

Kemaritiman Indonesia dapat dilihat dari sudut pandang kekayaan laut, industri galangan kapal, dan pendidikan kepelautan. Berdasarkan kekayaan laut, industri kemaritiman Indonesia, yakni industri yang memanfaatkan sumber-sumber maritim sebagai bahan pokoknya, misalnya, industri pengolahan dan pengalengan ikan laut, antara lain, ikan tuna. DMI dalam Wawasan Maritim (2001) mengemukakan bahwa Indonesia berpeluang menjadi negara maritim terkemuka, yakni menjadi industri perikanan laut terbesar di Asia, wisata bahari yang terkemuka di kawasan Asia Tenggara, dan salah satu area pelayaran modern dan tradisional yang terbesar di dunia.

Pelayaran memiliki fungsi-fungsi pokok sebagai pemersatu bangsa, ekonomi melalui distribusi bahan-bahan komoditas, penghubung antarderah atau antarpulau, pertahanan-keamanan, dan fungsi kekuasaan/kedaulatan di laut. Sebagai pemersatu bangsa, pelayaran niaga bagi Indonesia memiliki peranan yang sangat vital. Pelayaran niaga ini berfungsi mempertahankan komunikasi dan transportasi antarpulau atau antarwilayah dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Secara ekonomis, pelayaran juga berfungsi sebagai pelaku pendistribusian kebutuhan pokok/komoditas ekonomi dari sentra industri ke berbagai daerah/wilayah pulau agar perekonomian negara tetap lancar, tumbuh dan berkembang sebagaimana yang diharapkan. Kelancaran dalam kehidupan ekonomi dan pendistribusian bahan-bahan komoditas tersebut diharapkan dapat mencegah terjadinya masalah-masalah sosial dan politik, serta mencegah kemungkinan terjadinya berbagai gejolak yang dapat menyebabkan instabilitas bangsa.

Pelayaran juga berfungsi sebagai penghubung antardaerah/pulau untuk mempertahankan mobilitas manusia, mendukung kelancaran proses pemerintahan, dan juga menjaga transportasi bahan-bahan komoditas tetap lancar, khususnya untuk daerah-daerah di pulau-pulau terpencil.

Aspek pertahanan dan keamanan negara berkaitan dengan kesatuan/keutuhan negara dan bangsa. Adapun pendidikan yang terkait dengan aspek ini adalah pendidikan yang menghasilkan output berupa lulusan lembaga-

lembaga pendidikan pelayaran yang akan bekerja sebagai tenaga-tenaga pelaut internasional/interinsulair.

Pelayaran juga memiliki nilai yang sangat strategis tidak saja dalam aspek ekonomi yang mendatangkan penambahan devisa negara, penciptaan kesempatan kerja dan sebagai alat pemersatu bangsa serta untuk pertahanan dan keamanan, tetapi juga berfungsi untuk menjaga dan mempertahankan kekuasaan/kedaulatan di laut (*sea power*). Namun, pengembangan pelayaran Indonesia saat ini sangat memprihatinkan.

Menurut DMI (2001), terlantarnya pengembangan pelayaran tersebut terutama disebabkan karena bisnis pelayaran Indonesia tidak terintegrasi baik secara horisontal maupun secara vertikal. Berdasarkan data yang dikumpulkan DMI tahun 2000 dapat diketahui bahwa 95,38% kegiatan ekspor-impor dan 46,99% pelayaran domestik (interinsuler) dilayani oleh kapal-kapal berbendera asing. Keadaan ini sekaligus menandai betapa terpuruknya pelayaran tradisional Indonesia.

Sementara itu, apabila dibandingkan dengan peluang yang ada, seharusnya pelayaran nasional Indonesia dapat menjadi tuan rumah khususnya untuk pelayaran domestik. Hal ini sesuai dengan asas *cabotage*, di mana pelayaran domestik seharusnya dilayani oleh kapal-kapal berbendera Indonesia yang dimiliki oleh warga negara Indonesia (WNI), atau berbadan hukum Indonesia, dan diawaki oleh WNI. Dalam konteks ini, DMI (2001) menyarankan agar industri pelayaran

Indonesia menerapkan kebijakan *fair share* untuk ekspor-impor dan pemasok SDM untuk pelayaran internasional.

2. SDM Kepelautan dan Lembaga Pendidikan Kemaritiman

Sesuai dengan sudut pandang kebijakan pendidikan nasional, Indonesia seharusnya memperhatikan faktor etnologi (antropologi) dalam pengembangan sistem pendidikan (Wahab, 2002). Senada dengan pendapat tersebut, Sumaatmadja (2002) menyatakan bahwa pengembangan strategi pendidikan hendaknya disesuaikan dengan kondisi-kondisi kewilayahan Nusantara. Lebih jauh dikemukakan bahwa penerapan pendekatan sistem dalam pengembangan pendidikan diharapkan dapat menciptakan SDM Indonesia yang berkualitas. Pendekatan pendidikan yang demikian sangat penting dalam menghadapi "*the future war*" atau persaingan global. Oleh karena itu, dalam pengembangan sistem pendidikan hendaknya didasarkan pada realitas aspek kemajemukan bangsa, baik dari segi etnis, religius, ekonomi, sosial-budaya, maupun fisik alamiah kewilayahannya serta potensi etnikinya.

Bidang-bidang pendidikan yang terkait dengan kekayaan potensi kelautan Indonesia adalah pendidikan dalam bidang perikanan yang berbasis pada teknologi perikanan laut, baik teknologi perkapalan, teknologi penangkapan ikan, maupun teknologi pengolahan ikan; serta pendidikan tinggi atau program studi teknologi yang mampu mengubah gelombang laut menjadi energi. Untuk mencapai kualitas

yang tinggi dalam penyelenggaraan bidang-bidang pendidikan tersebut tentu saja membutuhkan SDM yang berkualitas.

SDM kepelautan Indonesia pada dasarnya dapat berfungsi sebagai tenaga kerja baik untuk pelayaran interinsuler maupun pelayaran internasional. Menurut penilaian IMO sebagaimana dikutip oleh Kepala Badan Pendidikan dan Latihan Departemen Perhubungan (2003), pelaut lulusan lembaga-lembaga pendidikan maritim Indonesia memiliki mutu yang memadai, sehingga mereka selalu diburuhkan oleh berbagai perusahaan pelayaran internasional. IMO menilai, berbeda dengan para pelaut yang berasal dari negara-negara Asia lainnya, pelaut Indonesia lebih berdedikasi pada profesi pelayaran, disiplin dan bertanggung jawab terhadap tugas, dan loyal pada perusahaan tempat mereka bekerja.

Dalam kaitannya dengan program pemerintah Indonesia untuk menciptakan keluarga Indonesia yang sejahtera, semakin banyak tenaga pelaut internasional sebagai tenaga kerja Indonesia (TKI) dalam bidang kemaritiman, tentu saja akan memberikan kontribusi yang semakin signifikan pada pertumbuhan perekonomian nasional dan peningkatan kesejahteraan keluarga.

Dari sudut pandang ekonomi, tenaga kerja pelaut internasional Indonesia dapat memberikan kontribusi yang cukup berarti. Pendapatan seorang pelaut internasional Indonesia di kawasan Asia Pasifik dengan masa kerja nol tahun sebesar US\$ 2,500.00 (atau sekitar Rp 21 juta) perbulan, sedangkan untuk kawasan Eropa dan Amerika sebesar US\$ 5,000.00 (atau sekitar Rp 40 juta) perbulan. Tenaga pelaut Indonesia yang bekerja di perusahaan-perusahaan pelayaran

internasional berjumlah 71.169 orang, termasuk 10.000 orang yang bekerja di perusahaan pelayaran Singapura, dan 12.000 orang di perusahaan pelayaran Eropa khususnya Belanda (Balai Diklat Pelaut/PIP, 2003).

Kinerja tenaga pelaut internasional Indonesia tersebut jelas merupakan hasil investasi SDM melalui pendidikan kemaritiman. Sehubungan dengan itu, Becker (1993) menyatakan bahwa investasi dalam pendidikan akan menciptakan pendapatan yang tinggi (*age earning profile*) dan peningkatan kesejahteraan (*age wealth profile*), sekaligus menciptakan opsi yang lebih luas dalam memilih pekerjaan, yaitu pekerjaan yang memberikan pendapatan tinggi dan kepuasan kerja yang optimal bagi individu yang telah menyelesaikan program pendidikan.

Meskipun demikian, Indonesia seringkali tidak dapat memenuhi permintaan pasar tenaga kerja pelayaran karena permasalahan internal dalam pendidikan kemaritiman di Indonesia. Untuk itu perlu diciptakan kondisi yang kondusif bagi pengembangan Lembaga Pendidikan Kemaritiman (Lemdikmar) di Indonesia.

Lemdikmar bertujuan menghasilkan calon-calon pelaut Indonesia yang mampu bersaing dengan tenaga kerja pelayaran internasional. Lulusan Lemdikmar pada dasarnya memiliki prospek yang cerah dalam mengisi lapangan kerja pelayaran internasional. Menurut penilaian Organisasi Pelayaran Internasional (*International Maritime Organization/IMO*), kualitas pelaut lulusan Lemdikmar Indonesia mampu bersaing dalam pekerjaan pelayaran internasional.

Sampai sekarang baru ada tiga Lemdikmar negeri di Indonesia, masing-masing di Jakarta, Makassar, dan Semarang. Sedangkan Lemdikmar swasta di



Indonesia berjumlah 17 lembaga. Ada empat Lemdikmar swasta yang dipilih sebagai objek penelitian ini, yaitu Akademi Maritim Nasional (AMN)

Cilacap; Akademi Pelayaran Nasional Indonesia (AKPELNI) Semarang; Akademi Maritim Nasional Indonesia (AMNI) Semarang; dan Akademi Maritim Yogyakarta (AMJ). Keempat Lemdikmar swasta ini pada umumnya menghasilkan calon-calon pelaut dengan jabatan Perwira Pelayaran Besar/Samudera.

Untuk menghasilkan tenaga pelaut internasional yang berkualitas sesuai dengan permintaan IMO, tentu tidak dapat dipenuhi secara cepat mengingat permasalahan yang dihadapi Lemdikmar, terutama yang dikelola oleh pihak swasta. Permasalahan tersebut bukan merupakan kelemahan SDM kepelautan Indonesia, tetapi lebih sebagai faktor penghambat upaya peningkatan mutu lulusan yang sesuai dengan permintaan atau kebutuhan dunia pelayaran internasional.

Salah satu masalah itu adalah lamanya proses pendidikan di Akademi Maritim sampai dengan lulusan ditempatkan bekerja di kapal perusahaan pelayaran internasional, yang memerlukan waktu 5 tahun 2 bulan. Pada tanggal 27 Februari 2003 Forum Akademi Maritim Swasta se-Jawa Tengah, Jawa Barat, Jawa Timur, dan Yogyakarta mengusulkan kepada Kabadiklat Dephub agar masa pendidikan itu diperpendek menjadi 3,5 tahun. Namun, pihak Pusdiklat mengingatkan tentang lamanya masa tunggu bagi taruna untuk Proyek Laut (Prola) -semacam Praktek Kerja Lapangan (PKL) bidang kepelautan-- disebabkan oleh terbatasnya ketersediaan kapal untuk kegiatan Prola tersebut.

Hasil kunjungan pakar pendidikan maritim Jerman ke berbagai Lemdikmar negeri dan swasta di Indonesia, mengungkapkan bahwa kelemahan para kadet Indonesia terletak dalam aspek penguasaan komputer dan bahasa Inggris kemaritiman. Saat ini terdapat sekitar 35.000 itilah kemaritiman dalam bahasa Inggris harus dikuasai setiap pelaut internasional. Pentingnya penguasaan komputer mengingat teknologi perkapalan saat ini sudah komputerisasi. Apabila ada kapal akan masuk pelabuhan, misalnya, kapal tersebut dipandu oleh petugas pelabuhan sesuai dengan petunjuk yang tampil di monitor komputernya.

Untuk mengatasi kelemahan penguasaan bahasa Inggris kemaritiman dan komputer, pendidikan kepelautan memberikan mata kuliah komputer dan bahasa Inggris maritim setiap semester. Upaya itu sesuai dengan saran salah seorang anggota tim Semarang Growth Center (SCC), Direktur Akademi Maritim Cilacap Kapten Rafael, berdasarkan hasil kunjungannya ke beberapa Lemdikmar di negara-negara Eropa, antara lain Jerman, Belanda, dan Polandia, pada awal tahun 2002.

Faktor penghambat lainnya adalah jumlah mata kuliah yang harus ditempuh para taruna dalam Ujian Profesi Kepelautan, yang mencapai 18 mata kuliah. Jumlah mata kuliah ujian profesi tersebut jauh lebih banyak dibandingkan dengan negara-negara lain, seperti Amerika Serikat (5 mata kuliah); Inggris (4 mata kuliah); dan Mesir (6 mata kuliah).

Selain itu masih terdapat faktor penghambat lain, yaitu jumlah dan mahalnya biaya sertifikasi. Untuk bekerja di pelayaran internasional, seorang kadet Indonesia harus memiliki 15 sertifikat, dengan biaya yang relatif mahal daripada biaya



sertifikasi di negara-negara asing. Total biaya pengurusan untuk memperoleh lima belas macam sertifikasi kepelautan mencapai Rp 15 juta. Biaya sertifikasi tersebut relatif lebih mahal dibandingkan dengan biaya pendidikan selama di Lemdikmar, misalnya, di AMC, sekitar Rp 10 juta selama enam semester. Dengan demikian, total biaya seorang taruna sampai lulus dengan memperoleh 15 macam sertifikat kepelautan tersebut dapat mencapai Rp 20 sampai 25 juta.

Kelemahan lain yang berkaitan dengan sikap mental tenaga kepelautan Indonesia adalah kerinduan dan ingin pulang ke kampung halaman (*home sick*). Kelemahan ini nampaknya harus dihilangkan, antara lain melalui pembinaan ketrunaan selama mengikuti proses pendidikan kemaritiman.

Lemdikmar di Indonesia hendaknya diarahkan dan dikembangkan sehingga mampu memenuhi persyaratan administratif sebagaimana yang tercantum dalam DL21/2/7-200 tentang Pedoman Pemberian Pengakuan Program Pendidikan dan Pelatihan Kepelautan. Persyaratan yang dimaksud selain keharusan pemilikan Simulator dan ARPA, adalah: (1) ketersediaan perlengkapan Laboratorium Navigasi, Laboratorium Bahari untuk jurusan Nautika yang mempersiapkan tenaga kerja untuk profesi deck kapal, dan Laboratorium Teknik untuk jurusan Teknik; (2) memiliki tenaga pengajar minimal tiga orang per-jurusan dengan kualifikasi ANT II/MPB II untuk jurusan Nautika dan ATT B untuk jurusan Teknik; (3) memiliki Laboratorium bahasa Inggris Maritim; (4) memiliki perpustakaan dengan literatur kemaritiman sebagai literatur utama; dan (5) mencapai standar mutu yang diaudit

oleh suatu lembaga independen yang sah sesuai dengan standar nasional dari Badan Standarisasi Nasional (BSN) dan standar internasional.

Lemdikmar swasta mengalami kesulitan untuk memenuhi persyaratan tersebut, terutama dalam penyediaan literatur kemaritiman karena langka di pasaran sehingga harus menunggu diberi oleh pihak Administrasi, itupun kalau mendapat pengiriman dari IMO London. Apa lagi belakangan ini pemerintah memperketat persyaratan pendirian Lemdikmar swasta, yakni keharusan memiliki peralatan simulator dan kapal sendiri. Persyaratan itu sangat berat untuk dipenuhi Lemdikmar terutama yang baru berdiri, karena harus disertai dengan dukungan finansial yang memadai. Persyaratan tersebut dikeluarkan pemerintah sebenarnya hanya untuk membatasi agar tidak ada lagi pihak swasta yang mengajukan pendirian Lemdikmar.

Uraian di atas mengimplikasikan sejumlah faktor penting yang perlu direspons oleh Lemdikmar. *Pertama*, tuntutan dunia pelayaran internasional terhadap kualifikasi tenaga pelaut asingnya, antara lain: (a) memiliki kompetensi profesi yang memadai yang ditandai dengan penguasaan *skills* kelautan; (b) memiliki rasa tanggung jawab yang tinggi terhadap pekerjaan dan tugasnya sebagai pelaut; (c) memiliki loyalitas yang tinggi terhadap perusahaan tempatnya bekerja; (d) menguasai bahasa Inggris kemaritiman dengan baik; (e) memiliki karakter kepribadian yang baik, seperti kerajinan dan tidak suka membuat keonaran atau keributan.

Kedua, penilaian masyarakat kemaritiman global atau perusahaan pelayaran internasional terhadap karakter kepribadian para pelaut Indonesia pada umumnya cukup baik. Oleh karena itu tidak heran apabila IMO meminta Indonesia untuk memenuhi kebutuhan dunia pelayaran internasional. Para pelaut Indonesia dinilai tidak pernah membuat permasalahan semacam keonaran, keributan, dan permasalahan lainnya seperti yang sering dilakukan para pelaut Asia lainnya. *Ketiga*, pangsa pasar tenaga kerja pelayaran internasional semakin terbuka luas, sementara para pemuda negara maju merasa enggan memilih pekerjaan sebagai pelaut (Kabadiklat Dephub, 2003).

B. IDENTIFIKASI MASALAH PENELITIAN

Sesuai dengan latar belakang di atas dapat diidentifikasi permasalahan yang dihadapi Lemdikmar dalam penyelenggaraan pendidikan kemaritiman yang berkualitas. Permasalahan yang diidentifikasi tersebut berkaitan dengan aspek-aspek berikut ini.

1. Kebijakan pemerintah Indonesia baik pusat maupun daerah tampaknya belum mengaktualisasikan kebijakan-kebijakan yang didasarkan pada arti penting keunggulan potensi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia.
2. Kelangkaan dan kesulitan merekrut tenaga pengajar yang berkualifikasi, khususnya di Lemdikmar swasta. Kualifikasi tenaga pengajar yang dimaksud

harus sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan IMO untuk Diklat Teknis Profesi Kepelautan III (TPK III) atau Teknologi Pelayaran Besar III (TPB III).

3. Kelangkaan dan mahal nya peralatan simulator yang harus dimiliki lembaga penyelenggara Akmar sesuai dengan persyaratan IMO.
4. Rendahnya minat generasi muda pada karir kepelautan. Meskipun profesi kepelautan relatif menjanjikan, baik sebagai sumber pendapatan maupun sebagai pengembangan karir, namun minat para pemuda lulusan SLTA untuk mengikuti program pendidikan kepelautan masih relatif rendah. Kondisi ini tentu menjadi salah satu kendala bagi penyelenggara Lemdikmar untuk mendapatkan calon Taruna Baru yang potensial.
5. Terbatasnya kapal yang tersedia untuk program Prola bagi para Taruna Profesi setelah semester IV, sehingga proses menunggu menjadi relatif lama. Hal itu menyebabkan masa studi di Akmar menjadi lama pula, yaitu sampai 5 tahun 2 bulan.
6. Banyaknya ragam dan mahal nya biaya perolehan Sertifikat Profesi Kepelautan. Untuk dapat memasuki profesi kepelautan internasional, para calon TKI kepelautan harus memiliki 15 macam sertifikat sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan IMO, dengan biaya pengurusan sertifikat yang relatif mahal. Hal itu selain menghambat pihak-pihak yang ingin berprofesi dalam bidang kepelautan, juga mengakibatkan rendahnya minat para lulusan SLTA untuk melanjutkan pendidikannya ke Lemdikmar.

C. RUMUSAN MASALAH PENELITIAN

Latar belakang masalah yang diuraikan di atas menunjukkan kaitan interaktif antara nilai-nilai strategik potensi kelautan dengan urgensi peningkatan kualitas SDM kepelautan, dan fungsi Lemdikmar sebagai wahana peningkatan kualitas SDM kepelautan. Setelah dilakukan identifikasi masalah, ditemukan bahwa urutan masalah kedua, ketiga, dan kelima merupakan masalah yang sangat mempengaruhi kinerja Lemdikmar dalam upaya mempersiapkan dan menghasilkan SDM kepelautan yang kompetitif.

Latar belakang dan hasil identifikasi masalah tersebut selanjutnya mengarahkan penulis untuk merumuskan pokok masalah penelitian: Sejauh manakah kemampuan Lemdikmar dalam upaya memenuhi kualifikasi kelembagaan pendidikan profesi dan SDM kepelautan yang kompetitif untuk pelayaran internasional? Pokok masalah tersebut, penulis jabarkan lebih lanjut ke dalam pertanyaan-pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Sumber daya apa saja yang senyatanya dan seharusnya dimiliki Lemdikmar sebagai lembaga pendukung peningkatan kualitas SDM kepelautan?
2. Upaya apa yang dilakukan Lemdikmar untuk mengatasi kelangkaan dan kesenjangan kualitas sumber daya pendidikan yang dimilikinya? Pertanyaan ini merujuk kepada langkah-langkah strategik yang ditempuh Lemdikmar untuk: (a) mengatasi kesulitan merekrut tenaga pengajar yang berkualifikasi sesuai dengan ketentuan IMO; (b) mengatasi kelangkaan dan mahalnya peralatan simulator yang sesuai dengan persyaratan IMO; dan (c) mengatasi

terbatasnya ketersediaan kapal untuk program Prola, sehingga tidak memperlama masa pendidikan para taruna.

3. Model konseptual apa yang dapat dirancang untuk memberdayakan Lemdikmar sehingga memiliki peran strategik dalam konteks manajemen SDM kepelautan?

D. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui kondisi pendidikan kepelautan dan permasalahan yang dihadapinya dalam kaitannya dengan kebijakan pengembangan pendidikan kemaritiman.
- b. Untuk memperoleh informasi empirikal mengenai upaya pemerintah dan Lemdikmar dalam meningkatkan minat lulusan SLTA untuk mengikuti program pendidikan kemaritiman.
- c. Untuk mengetahui upaya Lemdikmar dalam meningkatkan kualitas masukan, proses, dan keluaran pendidikan yang memenuhi kualifikasi sebagaimana dituntut oleh pasar kerja pelayaran internasional.
- d. Untuk menawarkan model konseptual pemberdayaan Lemdikmar sebagai bagian integral dari peningkatan mutu SDM kepelautan.

2. Manfaat Penelitian

Secata teoretik, hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan pengayaan kajian mengenai pengembangan pendidikan kemaritiman, dan

pengembangan SDM kepelautan. Secara praktik, hasil penelitian ini merekomendasikan sejumlah pokok pikiran untuk pengembangan pendidikan kemaritiman, terutama kepada pihak-pihak: (1) Lemdikmar sebagai wahana pendidikan dan pelatihan kader pelaut internasional; (2) Dunia kerja sektor pelayaran internasional sebagai pengguna tenaga kepelautan; dan (3) Para pemuda lulusan SLTA yang termotivasi untuk menuntuk ilmu di Lemdikmar dan berkarir di bidang kepelautan.

E. PREMIS DAN KERANGKA BERPIKIR PENELITIAN

1. Premis Penelitian

Premis adalah apa yang dianggap benar sebagai landasan kesimpulan yang akan diambil kemudian, dengan kata lain premis adalah kalimat atau proposisi yang dijadikan dasar penarikan kesimpulan di dalam logika. Adapun penelitian ini berpijak kepada premis-premis berikut ini.

Pertama, SDM kepelautan bertaraf internasional adalah mereka yang berprofesi dalam sektor maritim sebagai pelaut di berbagai perusahaan pelayaran bertaraf internasional, di mana kapai-kapalnya berlayar di perairan antarnegara dan di berbagai samudera. Mereka telah memenuhi persyaratan *STCW (Standard of Training, Certification and Watch Keeping for Seafarers)*, yang dikeluarkan oleh *International Maritime Organization (IMO)*. IMO adalah badan resmi tingkat dunia yang --berkedudukan di London-- bertindak selaku pembina pendidikan kemaritiman dunia dan masalah-masalah kemaritiman dunia lainnya. Standardisasi kepelautan bertaraf internasional yang ditetapkan IMO, disesuaikan dengan

tuntutan dunia kerja pelayaran internasional dan perkembangan teknologi perkapalan. Indonesia sebagai salah satu negara anggota IMO, harus mematuhiinya.

Kedua, bahwa pengembangan SDM meliputi kegiatan-kegiatan untuk memajukan pengetahuan, keterampilan, kompetensi, dan memajukan perilaku manusia dalam organisasi, baik dalam fungsi pribadi maupun profesional. Konsep ini sejalan dengan pemikiran bahwa pengembangan SDM dalam organisasi diarahkan pada pengembangan kinerja yang memberikan keuntungan yang lebih besar bagi organisasi dan untuk praktik kompetitif yang lebih efektif.

Lebih jauh lagi ditegaskan bahwa misi yang diemban dalam pengembangan SDM meliputi: (1) menyediakan pengembangan individu yang berfokus pada peningkatan kinerja yang berkaitan dengan pekerjaan saat ini; (2) menyediakan pengembangan karir yang berfokus pada peningkatan kinerja yang berkaitan dengan pemberian tugas masa depan; dan (3) menyediakan pengembangan organisasi yang menghasilkan penggunaan potensi manusia secara optimal untuk peningkatan kinerja dalam bekerja sama untuk mencapai efisiensi organisasi (Gilley dan Egglan, 1989).

Ketiga, pengembangan SDM bertujuan melatih pekerja baru, melatih pekerja untuk melakukan tugas dan tanggung jawab pekerjaan yang baru, meningkatkan kompetensi dan keterampilan dalam posisi pekerja saat ini, dan menyiapkan pekerja untuk meningkatkan mobilitas dan pertumbuhan pribadinya. Adapun tipe-tipe kegiatan pembelajaran dalam pengembangan SDM dapat dibedakan antara *on the job training*, *off the job training*, dan *through the job training*.

Dalam pendidikan kemaritiman, kegiatan-kegiatan pembelajaran *on the job training* meliputi *workshop* dan seminar yang dirancang dengan menggunakan partisipasi kelompok. Aktivitas pembelajaran ini biasanya dipandu oleh para spesialis pengembangan SDM atau para manager yang berpengalaman. Aktivitas pembelajaran *off the job training* meliputi kursus-kursus yang diselenggarakan oleh lembaga-lembaga pendidikan tinggi dan kegiatan-kegiatan seminar dan *workshop* yang diberikan oleh konsultan dan instruktur luar.

Keempat, untuk mencapai SDM kepelautan bertaraf internasional yang bermutu dan kompetitif melalui pendidikan di Lemdikmar, mutlak memerlukan dukungan kecukupan jumlah dan kualifikasi tenaga pengajar. Tenaga pengajar yang berkualifikasi akan dapat menciptakan proses pembelajaran yang bermutu, dan pada gilirannya akan menghasilkan keluaran (SDM kepelautan) yang bermutu pula.

2. Kerangka Berpikir Penelitian

Bertolak dari pokok masalah sebagaimana yang telah dikemukakan di atas, kerangka berpikir penelitian ini memuat telaah teoretik atas masalah penelitian, wilayah empirik yang merupakan setting studi kasus, pemaknaan atas temuan dari wilayah empirik, dan pengajuan model konseptual sehubungan dengan upaya perbaikan sistem pendidikan di Lemdikmar sebagai wahana pengembangan mutu sumber daya manusia kepelautan.

Pada telaah teoretik, dikemukakan sejumlah teori, konsep, dan hasil studi terdahulu, sebagai upaya eksplanasi teoretik atas masalah penelitian. Dalam tataran ini penulis melakukan konseptualisasi masalah penelitian,

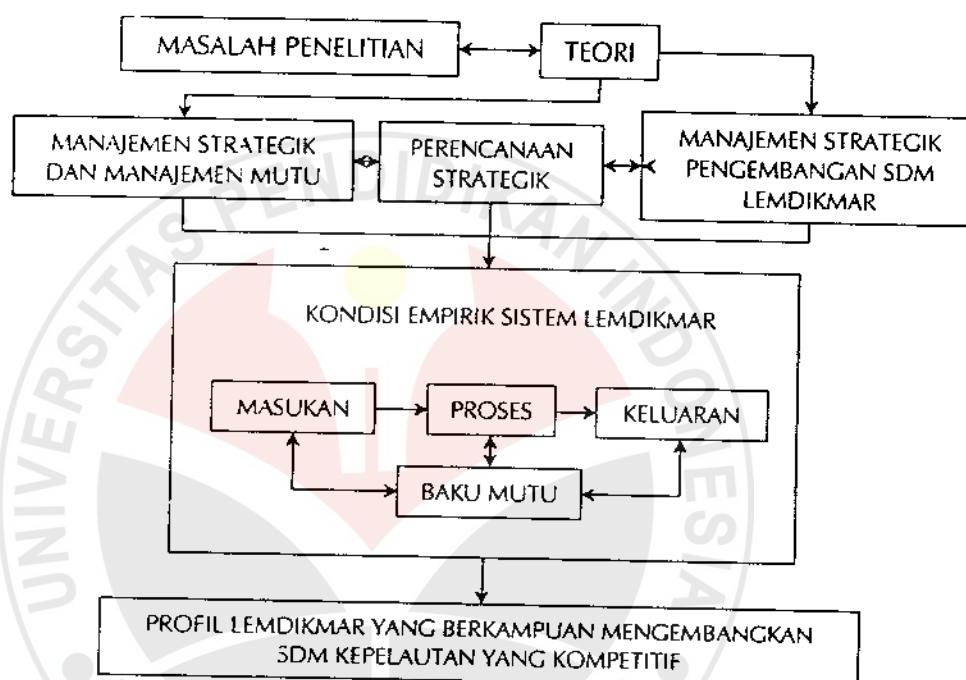
kemudian menginventarisasi dan memilih teori atas dasar kemampuan eksplanasinya terhadap konsep-konsep kunci masalah penelitian. Dalam hal ini teori bertugas memberi penjelasan rasional terhadap realitas sosial (Hormans, 1967); mengajukan pendekatan metodologik ke arah penemuan jawaban atas pertanyaan penelitian (Abdullah, 1979); dan memberi kerangka orientasi untuk analisis dan klasifikasi fakta-fakta (Hassan dan Koentjaraningrat, 1985).

Teori juga berfungsi: (1) mengkonfirmasi atau memfalsifikasi teori yang ada, dan hasilnya dipakai untuk mengidentifikasi dan mengurai unsur-unsur dari sesuatu satuan; (2) mendeskripsi; (3) menganalisis proses serta hubungan; (4) memprediksi; dan (5) membuat rencana, operasi, dan kontrol (Sanusi, 1998).

Setelah diperoleh dimensi masalah yang tereksplanasi, selanjutnya penulis memasuki wilayah empirik guna merekam data dan informasi yang mencerminkan gambaran senyatanya mengenai dimensi masalah penelitian ini. Pada wilayah empirik, penelitian ini ingin mengungkapkan dan memberi makna terhadap beragam gejala yang memperkuat kebenaran premis-premis penelitian di atas. Fokusnya adalah kondisi sub-sistem Lemdikmar yang dijadikan *setting* studi kasus dalam penelitian ini.

Secara prosedural, kerangka berpikir penelitian ini akan menemukan garis *finish*-nya di tahap pemaknaan. Analisis, pemaknaan dan penyimpulan, secara metodologik penulis lakukan untuk menjelaskan makna temuan

penelitian dalam totalitas holistik, sebagaimana dikehendaki oleh pendekatan kualitatif naturalistik. Dari pemaknaan itu selanjutnya dikemukakan model konseptual. Untuk lebih ringkasnya, kerangka berpikir penelitian ini penulis sajikan secara skematik dalam gambar 1.1.



Gambar 1.1.
KERANGKA BERPIKIR PENELITIAN