

EKONOMI MARITIM & SUMBER DAYA MANUSIA INDONESIA

Lis Lesmini
STMT Trisakti
lies.1969@yahoo.com

Budi Purwanto
STMT Trisakti
caa26.purwanto@gmail.com

ABSTRACT

Indonesia's economic success in the maritime sector have ups and downs, it is normal for the support of the local maritime economy, the maritime economy requires particular expertise in implementation, it is not simple, for example, the handling of ships in ports, may cause high cost economy if mismanaged. Based on the data on the number of schools and colleges based maritime, Indonesia is still difficult to independently manage the maritime economy, this is an indicator of Indonesian human resources of the maritime sector. With the analysis of research and development to generate a clear picture, the author tries to create a script to get the simple conclusion that can be understood reader

Keyword: *Maritime economic, vessel, human resources, marine schools and colleges*

PENDAHULUAN

Ekonomi dunia terus bergerak, baik dalam kondisi pasang (naik) maupun surut (turun) dan saling mempengaruhi (interaksi), ini membuktikan bahwa tidak ada satupun negara didunia yang tidak saling terhubung secara ekonomi. Perdagangan international saat ini masih dilakukan antarnegara dan tidak dapat dielakkan bahwa antar Negara saling mempengaruhi dan berinteraksi dalam rantai pasok kebutuhan masing masing dalam rangka penetrasi pasar global. Proses perdagangan international saat ini dilakukan secara terbuka karena pilihan komoditi dalam perdagangan semakin beragam, jumlah barang yang ditangani dan dikirim dalam jumlah masal. Untuk hal tersebut pelaku ekonomi banyak memilih moda laut sebagai sarana transportasi, ini merupakan pilihan

cerdas, karena keunggulan moda ini adalah dapat mengangkut jumlah barang secara masal (banyak).

Peningkatan pertumbuhan pengangkutan dapat meningkatkan pertumbuhan pemukiman dan perpindahan manusia karena alasan pelayanan, termasuk penyebaran penduduk yang stabil, ini salah satu peran transportasi dalam memberikan fasilitas integrasi antar pemukiman, meningkatnya komunitas maritim menciptakan komunitas ekonomi, politik dan sosial yang terikat oleh laut (Mark Revinder Frost, 2004). Negara maritim memiliki konsep keamanan wilayah maritim dengan penanganan khusus. Pendekatan keamanan maritim memiliki sejarah yang panjang. Untuk pengamanan ini butuh angkatan laut yang kuat dan ini dipengaruhi oleh tantangan perubahan (Sarabjeet Singh Parmar, 2014). Salah satu pasar yang paling terbuka pada era globalisasi adalah industri transportasi laut, ini menunjukkan secara lengkap mulai dari perlindungan pemerintah hingga praktik liberalisasi industri untuk mendapatkan apa yang terbaik. untuk membahas pasar terbuka pada insustri transportasi laut terlihat dari kegiatan pengiriman barang secara masal, kebutuhan industri armada, pengiriman barang domestik serta pengaturan nilai tambah. liberalisasi transportasi laut merupakan kunci keterkaitan dan keterbukaan dunia (Mary R Brooks , 2009). Perkembangan perdagangan telah dilakukan sejak jaman dahulu, terlebih sejak digunakannya kapal modern sebagai sarana angkutan barang, dan kegiatan ekonomi dengan pemberdayaan manusia dan sarana serta prasarana laut yang selanjutnya oleh penulis disebut dengan istilah ekonomi maritim. Harapan industri maritim, telah disampaikan bahwa terdapat dua keteringgalan besar bangsa Indonesia di dunia maritim, pertama tentang pembangunan fisik, ini hanya soal waktu dan biaya, jika bangsa ini segera dan percaya, maka akan mampu menutup kekurangan dalam waktu singkat kedepan, segera mengejar dan akan sejajar dengan bangsa bangsa lain dibidang maritim.(Budi Purwanto, 2015). Oleh karena itu, mengkaji permasalahan tersebut penulis akan menganalisisnya dengan menggunakan metode *research & development* yang berkonsentrasi pada *describe method*. penulis melakukan library research, yaitu memadukan banyak artikel serta perkembangan pokok masalah pada tiap data, dan mengembangkan keterkaitan menjadi rangkaian *temuan*. Adapun pencarian data dilakukan oleh penulis dengan menggali informasi dari banyak sumber dari artikel seperti halnya metode library research pada umumnya. Dalam hal ini, lebih dari dua dekade pertumbuhan ekonomi maritime meningkat, ini menunjukkan bukti bahwa Negara memaksimalkan peran maritime serta memahami dengan memberikan fungsi maksimal, maka tidak perlu lagi meratapi masalah ekonomi, tetapi semua harus memberikan

kontribusi dan mempercayainya bahwa maritim merupakan sesuatu yang penting untuk menciptakan kemajuan ekonomi secara komprehensif, tugas Negara adalah mewujudkannya, ini merupakan problem tersendiri (Semaphore navy, 2011). Nilai yang diciptakan oleh kegiatan pelabuhan dan ekonomi maritim adalah berdasar pada efektifitas dengan derajat integrasi antarberbagai hal yang terkait dengan bisnis maritim yang berkelanjutan, misalnya maritim transportasi, pelabuhan, territorial yang saling terhubung dan menciptakan kegiatan ekonomi (Francesco Parola, 2014). Transportasi maritim mengingatkan pada dominasi moda transportasi perdagangan muatan curah international dan muatan dengan container. Ekonomi transportasi untuk muatan curah masih mendominasi baik tempat maupun pola perdagangan dan industry. Fenomena *Intermodal transports global* telah berubah ke arah mekanisme transportasi barang dengan container karena mampu menekan biaya antar moda serta menciptakan efisiensi dimana pelabuhan sebagai salah satu elemen rantai control commodity global melalui perusahaan logistic, perusahaan pelayaran, *freight forwarder* dan operator transportasi (Jean Paul Rodrigue, 2009). Berdasarkan sejarah bahwa Pengiriman barang dan angkutan telah menjadi aktifitas penting manusia, khususnya untuk mencapai kemakmuran inter regional (antar daerah) dan antar negara (internasional). Faktanya adalah transportasi menjadi landasan globalisasi dan komunikasi serta liberalisasi perdagangan. Pergerakan barang secara global adalah elemen penting pada pengangkutan termasuk didalamnya pengangkutan melalui laut (Kofi Annan, 2008). Dua pendekatan kontras pada model dan ketentuan pelayanan pengangkutan maritim secara regular adalah pengiriman barang antarpelabuhan secara langsung (*port to port*), dan pengangkutan barang antar pelabuhan melalui pelabuhan terpusat - *by hub and spoke network facilities* (Antione fremonth, 2007). Industry maritim adalah sub sector transportasi, termasuk didalamnya adalah kegiatan manusia dalam transportasi seperti perusahaan kapal, rail, truck, tug ,barge, freight forwarder, custom broker, stevedoring, chandler, warehouse, ship building and repair, eksportir dan importer serta asosiasi pilot. Industri maritim melingkupi insustry yang terlibat di dalamnya seperti seperti *design, konstruksi, manufacture, acquiring, operating, supplying, maintaining of vessel, managing or operating shipping line*, dll (Victor F. Peretomode, 2014). Negara wajib menyiapkan Sumberdaya Manusia sebagai pelaku usaha, dengan paradigma berubah dengan sangat cepat dan inovasi yang berkelanjutan merupakan kebutuhan, organisasi modern harus menempatkan karyawan sebagai asset, ini merupakan persoalan utama yang harus terus dikembangkan (Fances Jorgensen, et all, 2009) Perusahaan-Perusahaan besar

menginginkan karyawan terus berkembang dan berinovasi, sehingga perusahaan perlu memiliki “alat” yang dapat digunakan sebagai control untuk ukuran kemampuan yang dimiliki karyawan. Keunggulan yang berkelanjutan adalah kebutuhan untuk menjaga stabilitas perusahaan, karena itu konsep “*key performance indicator*” diperlukan dalam tatakelola organisasi (Iveta gabcanova, 2012) Inovasi perusahaan sudah dibahas di banyak makalah, ini digunakan sebagai alat dalam organisasi untuk mengembangkan usaha yang kompetitif dengan tujuan dapat memenuhi kebutuhan karyawan atas kemampuan usahannya dan sebagai kompensasi pengetahuan serta keselarasan atas upah yang diterima karyawan dan menjaga keberlanjutan usaha perusahaan tetap terjaga (Cheng Ling Tan & Aizzat Mohd Nasurdin, 2011) Temuan dilapangan bahwa *strategy human recourses management* (SHRM) memberikan catatan penting tentang pengaruh yang menguasai karyawan adalah kemampuan dan pengalaman karyawan itu sendiri (Brian E E. Becker & Mark A. Huselid, 2006). Memiliki karyawan yang mampu berinovasi dan membuat berlangsungnya usaha dengan beradaptasi secara cepat terhadap lingkungan global adalah keinginan para CEO, Karyawan ditempatkan sebagai asset merupakan keharusan, asset wajib dikembangkan terus menerus sehingga mendapat *value* lebih untuk meningkatkan usaha, dengan demikian CEO lebih flexible dan tidak lagi melakukan control yang sangat ketat, karena control yang demikian umumnya menakutkan karyawan, inovasi karyawan dan adaptasi lingkungan global berkelanjutan memotivasi banyak orang untuk survive, melatih diri dan tampil untuk kebutuhan organisasi merupakan “jembatan” ini adalah *line* organisasi antara manager dengan executive yang dapat menciptakan hubungan industrial semakin harmonis (Mark A. Huselid, et all, 1997).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Ekonomi Indonesia dan Aktivitas *Shipping*

Indonesia adalah sebuah negara kepulauan terbesar didunia yang terdiri dari 17000 pulau lebih yang pertumbuhan ekonominya cukup baik di kawasan ASIA tenggara, Indonesia dengan pertumbuhan *Gross Domestic Product* yang positif dan merupakan Negara dengan populasi sumberdaya manusia terbesar ke 4 di dunia. Berikut data Pertumbuhan Domestik Bruto yang di ambil dari data Bank Dunia dan di oleh oleh penulis.

Tabel 1. Statistik Pertumbuhan Domestik Bruto

TAHUN		Rata - rata pertumbuhan PDB (%)							
1998 – 1999		-6.65							
2000 – 2004		4.60							
2005 – 2009		5.62							
2010 – 2014		5.80							
Item	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PDB (USD)	365	332.2	510.2	539.6	755.1	893.0	917.9	910.5	888.5
PDB (Perubahan % tahunan)	5.5	6.3	6	4.6	6.2	6.2	6	5.6	5
PDB per capita (USD)	1,590	1,861	2,168	2,263	3,125	3,648	3,701	3,624	3,492

Sumber: Bank Dunia, data di olah

Diterangkan pada tabel di atas, penurunan perekonomian global yang disebabkan oleh krisis finansial global pada 2000 memiliki dampak yang relatif kecil pada perekonomian Indonesia jika dibandingkan dengan dampak yang dialami negara-negara lain. Pada 2009, pertumbuhan PDB Indonesia turun menjadi 4,6%, berarti performa pertumbuhan PDB Indonesia pada katagori yang terbaik di dunia (memiliki peringkat tertinggi ketiga di antara Negara-negara yang tergabung di dalam grup G-20). Di 2010, Bank Dunia melaporkan, pertumbuhan ekonomi Indonesia dengan kondisi membaik (setiap tahunnya sekitar 7 juta penduduk masuk dalam kelas menengah). Di 2012, jumlah penduduk kelas menengah Indonesia mencapai sekitar 75 juta orang (dari jumlah penduduk sebesar 240 juta orang berdasar data). Data penelitian Boston Consulting Group (BCG) dan McKinsey menyatakan bahwa kelompok kelas menengah bertambah kira-kira dua kali lipat pada 2020-2030. Meskipun pertumbuhan penduduk kelas menengah telah berkurang karena perlambatan perekonomian negara yang terjadi setelah 2011. Meskipun kondisi perekonomian Indonesia mengalami kenaikan, tetapi hal ini tidak berasal dari

kegiatan ekonomi global (*shipping activities*), karena kegiatan export dan import berdasar data BPS mengalami pasang surut, berikut data neraca perdagangan Indonesia terhadap asing periode 2011-2015 serta data sementara untuk 2016.

Tabel 2. Neraca perdagangan Indonesia (Value: million USD)

NO	Description	2011	2012	2013	2014	2015	TREND(%) 2011-2015	Jan- Jan*	CHAN GE(%) 2016/20 15
								2015	
I	E X P O R T	203.496,6	190.020,3	182.551,8	176.292,5	150.282,3	-6,59	13.244,9	-20,72
	- OIL & GAS	41.477,0	36.977,3	32.633,0	30.331,9	18.552,0	-16,53	1.959,0	-43,49
	- NON OIL & GAS	162.019,6	153.043,0	149.918,8	145.960,6	131.730,3	-4,51	11.285,9	-16,77
II	I M P O R T	177.435,6	191.689,5	186.628,7	178.178,8	142.694,8	-4,96	12.612,6	-17,15
	- OIL & GAS	40.701,5	42.564,2	45.266,4	43.459,9	24.613,2	-9,38	2.115,0	-42,27
	- NON OIL & GAS	136.734,0	149.125,3	141.362,3	134.718,9	118.081,6	-3,87	10.497,6	-12,09
III	TOTAL	380.932,2	381.709,7	369.180,5	354.471,3	292.977,1	-5,81	25.857,5	-18,98
	- OIL & GAS	82.178,6	79.541,4	77.899,4	73.791,8	43.165,2	-12,74	4.074,0	-42,86
	- NON OIL & GAS	298.753,6	302.168,3	291.281,1	280.679,5	249.811,9	-4,22	21.783,5	-14,51
IV	BALANCE	26.061,1	-1.669,2	-4.076,9	-1.886,3	7.587,5	0,00	632,3	-92,00
	- OIL & GAS	775,5	-5.586,9	-12.633,3	-13.128,0	-6.061,2	0,00	-156,0	27,03
	- NON OIL & GAS	25.285,5	3.917,7	8.556,4	11.241,7	13.648,7	-1,77	788,3	-79,13

Sumber: BPS data di olah

Pengiriman Barang di Pelabuhan.

Untuk dapat memahami pusat pusat kegiatan ekonomi maritim, salah satunya adalah mengerti alur kerja dan pelayanan kegiatan kapal serta barang dipelabuhan, kegiatan ini bagian dari aktivitas ekonomi maritim dasar. Pelabuhan memiliki system dan prosedur baku dalam melaksanakan kegiatannya, berikut gambaran kegiatan pelabuhan secara umum untuk kapal dan barang. Kegiatan dipelabuhan tidak bisa disepelekan, kegiatan

penanganan kapal dan barang dipelabuhan dapat secara langsung berpengaruh terhadap harga barang di pasar, sehingga kegiatan ini adalah termasuk kegiatan khusus dibidang manajemen transportasi barang dengan menggunakan moda laut.



Gambar 1. Arus pelayanan kapal di pelabuhan
Sumber: IPC

Berdasar data tersebut, dapat di terangkan beberapa hal sebagai berikut:

Pelayanan kedatangan kapal

Pelayanan kedatangan kapal sendiri dibagi menjadi 3 bagian besar, yaitu, pre-arrival, arrival dan post-arrival. tiap bagian memiliki kerumitan tersendiri untuk ditangani, sehingga memerlukan tenaga terampil dan ahli di bidang ini.

Jasa pandu masuk

Kegiatan berikutnya adalah kegiatan pemanduan kapal untuk bertambat, berdasar peraturan pemerintah RI No. 81 tahun 2000 tentang kenavigasian, maka kegiatan pemanduan ini menjadi wajib, sehingga kapal ukuran tertentu tidak bisa keluar masuk pada perairan wajib pandu di Indonesia, dan semua kegiatan ini dipungut biaya berdasarkan ketentuan dan peraturan lainnya.

Tambat

Setelah kapal dipandu dan diarahkan untuk bertambat, maka ada kegiatan QICP, dimana kapal diperiksa oleh petugas Quarantine, Immigrasi, custom dan Port authority. Kegiatan ini berdasar pada peraturan masing masing instansi, dimana pemeriksaan quarantine akan mengikuti peraturan kementerian kesehatan

RI, pemeriksaan keimigrasian mengikuti aturan kementerian Hukum dan HAM (DIRJEN IMIGRASI), dan pemeriksaan custom (Bea & Cukai) mengikuti peraturan dari kementerian keuangan (DIRJEN BEA & CUKAI) serta pemeriksaan port authority mengikuti aturan dari kementerian Perhubungan (DIRJEN Perhubungan laut).

Bongkar/Muat

Setelah semua tahap di atas dilakukan, maka pada gilirannya kapal melakukan kegiatan bongkar dan atau muat, kegiatan ini dilakukan dimana kapal akan menerima barang barang/muatan jika kegiatannya adalah muat, sedangkan kapal akan menyerahkan barang barangnya ke para pihak di darat jika kegiatannya adalah bongkar.

Jasa pandu keluar

Kegiatan ini adalah kegiatan kebalikan dari kegiatan jasa pandu masuk, kegiatan ini dilakukan setelah kapal selesai melakukan kegiatan kerja di dermaga, dan setelah kapal mendapat pemeriksaan QICP, serta kapal dinyatakan siap untuk bertolak/berangkat

Pelepasan kapal

Setelah semua kegiatan terlampaui, dan pandu telah melaksanakan tugas serta fungsinya, kapal dipersilahkan untuk melanjutkan pelayarannya sesuai dengan yang telah direncanakan. Setelah kegiatan armada/kapal terselesaikan, saatnya melakukan kegiatan penanganan barang di pelabuhan, kegiatan penanganan barang dipelabuhan juga memerlukan pengetahuan dan kecakapan khusus, misalnya sebagai berikut.

Pelayanan terhadap muatan

Barang yang telah dibongkar atau yang akan dimuat, wajib disiapkan oleh petugas di dermaga, karena persiapan atas muat/bongkar ini akan berpengaruh terhadap kegiatan selanjutnya.

Penanganan Bongkar / muat barang

Untuk barang- barang yang akan dimuat, ditata sedemikian rupa sehingga posisi barang tersebut dapat dikelompokkan berdasarkan tingkat berat dan besarnya (weigh and volume), ini dapat mempercepat proses muat nantinya, barang yang berat disusun paling atas, sehingga saat dimuat akan berada paling bawah. Sedangkan barang yang dibongkar, di kelola sedemikain rupa sehingga memudahkan saat akan dikeluarkan dari pelabuhan tanpa mengganggu aktivitas pelabuhan lainnya, dan model first in first out sangat dianjurkan untuk menghindari pembengkakan biaya, baik biaya sewa alat ataupun biaya gerakan extra serta biaya penumpukan karena salah kelola oleh petugas di pelabuhan.

Pelayanan barang di gudang

Untuk barang-barang curah, tentunya memerlukan gudang baik sebelum dimuat atau setelah dibongkar dari kapal, hal ini untuk melindungi barang barang dari kerusakan. Penanganan barang digudang memerlukan keahlian khusus, operator gudang wajib paham tentang jenis-jenis barang dan tatakelola serta penanganannya serta wajib paham tentang tata cara penanganan dokumen barang.

Distribusi barang dari dan ke gudang

Setelah semua proses terlampaui, pemilik barang akan mengambil (jika barang import) atau pemilik barang akan menyerahkan (jika barang export), kegiatan ini merupakan kegiatan awal dan kegiatan ahir barang di pelabuhan, karenanya penanganan secara holistic diperlukan.



Gambar 2. Arus pelayanan barang dipelabuhan (sumber : IPC)

Shipping Market

Pada dasarnya pasar adalah milik umum, karenanya tidak ada perusahaan atau perorangan yang dapat menguasanya, tetapi pasar harus disiasati agar pelaku pasar mendapat tempat tersendiri dari para pelanggan, pasar pengiriman barang juga demikian, pada hakekatnya untuk menaklukkan pemilik barang agar menyerahkan proses pengirimannya kepada kita ada empat syarat tidak tertulis, tetapi ikut mempengaruhi, 4 hal tersebut, seperti: harga, keadaan diluar pasar, kondisi armada pengangkut, penanganan barang.

Harga

Harga/tarif (*ocean freight*) menjadi daya pikat Utama dalam pengiriman, meskipun dan kadang akan menemui pengusaha/orang tertentu yang tidak mpedulikan harga/tarif, tetapi pada umumnya harga/tarif menjadi pokok bahasan Utama dalam membangun dan menguasai pasar (market), serta menjadi alat pembuka dalam bertransaksi. Dalam shipping bisnis dengan persaingan yang begitu ketat, maka tariff/harga menjadi sangat riskan. Jika salah pertimbangan dalam menentukan tariff bisa carrier akan rugi dalam pelaksanaan pengiriman barang.

Keadaan di Luar Pasar

Karena transportasi laut berorientasi global (luas), karenanya Kondisi diluar pasar menjadi pertimbangan. Coba lihat kembali catatan di atas. Pertumbuhan ekonomi Indonesia membaik, tetapi kegiatan perdagangan luar negerinya tidak menggembirakan, ini adalah bukti bahwa keadaan diluar pasar turut serta mempengaruhi proses pengiriman barang dengan moda laut. Sebaliknya, jika kondisi perdagangan luar negeri sangat sehat umumnya kondisi pasar domestic bergairah. Kondisi/keadaan diluar pasar tetap harus menjadi pertimbangan, karena orientasi shipping market adalah distribusi jarak jauh, berjumlah masal dan berkelanjutan.

Kondisi Armada/kapal

Kapal adalah alat produksi dalam transportasi dengan moda laut, karenanya kondisi kapal akan turut mempengaruhi struktur pasar pada pengiriman barang. Diketahui proses pengiriman barang dengan moda laut penuh risiko, sehingga kondisi kapal dan route perjalanan dipertimbangkan oleh

pemilik barang, karenanya jika maintenance kapal tidak dilakukan secara rutin akan mempengaruhi *leak time* kapal tersebut, dalam kondisi semacam ini para pengguna jasa transportasi laut akan berpikir dua kali jika menggunakan kapal yang kondisinya tidak baik, atau bahkan pengguna jasa akan membatalkan shipment jika secara kasat mata kondisi armada berantakan, meskipun jika dilihat dari umur kapal relative masih baru. Sekalilagi alat produksi pengangkutan dengan moda laut adalah armada/kapal, sehingga kondisi armada/kapal akan berpengaruh dalam struktur market, hal ini tidak tertulis, tetapi diyakini berpengaruh karena factor trust (kepercayaan) dan logika pengguna jasa moda laut.

Cargo Handling

Cargo handling (penanganan barang) merupakan pengetahuan dasar dalam manajemen transportasi, karena dengan penanganan barang yang tepat ada jaminan barang sampai di tujuan dengan nilai yang tepat. Penanganan barang bukan sekedar “ditangani” tetapi tiap barang memiliki karakteristik yang berbeda-beda, sehingga harus ditangani dengan cara yang berbeda. Cargo handling dapat mempengaruhi struktur tariff, ini diketahui oleh pasar melalui *repeation* (pengulangan) pemakaian jasa transport. Bila pelanggan anda pernah mengalami hal buruk tentang cargo handling yang kita lakukan, umumnya mereka akan menurunkan derajat kepercayaannya. Sehingga saat akan menggunakan jasa kita kembali mereka memiliki catatan yang buruk, karenanya menurunkan nilai tawar dari struktur pasar

Peran dan Kemampuan Sumberdaya

Peran penting mengelola ekonomi maritim adalah pengetahuan sumberdaya manusia, dimana tatakelola maritim ditangani oleh sumberdaya yang paham dengan seluk beluk tentang maritim, Indonesia yang wilayahnya duapertiga adalah laut, dan ironis jika memiliki sekolah lanjutan dibidang maritim sangat sedikit dibandingkan sekolah umum. Demikian juga pada universitas dan akademi maritime sangat terbatas, itupun sebarannya tidak merata, berikut gambaran data dan sebaran sekolah serta Perguruan Tinggi dengan kurikulum berbasis maritim di Indonesia.

Sekolah tingkat atas di Indonesia yang memiliki kurikulum berbasis maritime

Tabel.3 Daftar sekolah berbasis maritim di Indonesia

SMK Pelayaran Padang , Padang
SMK Pelayaran Pembangunan, Batam
SMK Pelayaran Maritim Nasional, Batam
SMK-S 15 Pelayaran Taruna Indonesia Bengkulu
SMK Pelayaran Satria Bahari Bandar Lampung., lampung
SMKN 4 Cilegon, Cilegon
SMK Pelayaran Malahayati, Jakarta
SMK Pelayaran Jakarta Raya, Jakarta
SMK Pelayaran Pembangunan Jakarta, Jakarta
SMK Pelayaran Akpelni, Semarang
SMKN 3 Kota Tegal, Tegal
SMK Bahari, Kota Tegal, Tegal
Sekolah Usaha Perikanan Menengah, Tegal
SMK Pelayaran Wira Samudra, Tegal
SMK Pelayaran Pancasila Kartasura, Sukoharjo
SMK 5 Balikpapan, Balikpapan
SMKN Pelayaran Kalimantan Samarinda, Samarinda
SMK Pelayaran katangka, Makassar

Sumber: Di olah dari berbagai sumber

Perguruan Tinggi di Indonesia yang memiliki kurikulum berbasis maritime, terdapat 40 perguruan tinggi,

Tabel 4. Daftar perguruan tinggi berbasis maritim di Indonesia

Akademi Maritim Aceh Darussalam, Banda Aceh
Akademi Maritim Nusantara Malahayati Banda Aceh, Aceh
Balai Pendidikan dan Pelatihan Ilmu Pelayaran Aceh, Aceh Besar
Akademi Maritim Indonesia Medan
Akademi Maritim Belawan, Medan
Akademi Maritim Sapta Samudra, Padang
Sekolah Tinggi Ilmu Maritim Mutiara Jaya, Lampung Selatan
Balai Pendidikan dan Pelatihan Ilmu Pelayaran Tangerang, Tangerang
Akademi Maritim Guna Nusantara, Cilegon
sekolah tinggi ilmu pelayaran, jakarta
Sekolah Tinggi Perikanan, Jakarta
Sekolah Tinggi Manajemen Trasnportasi STMT-Trisakti, jakarta
Balai Besar Pendidikan, Penyegaran dan Peningkatan Ilmu Pelayaran, Jakarta
Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut
Sekolah Tinggi Ilmu Maritim AMI, Jakarta
Akademi Maritim Nasional Jakarta Raya,
Akademi Maritim Djadajat, Jakarta
Akademi Maritim Pembangunan, Jakarta
Akademi Maritim Cirebon, Cirebon
Akademi Maritim Suaka Bahari, Cirebon
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Politeknik Maritim Negeri Indonesia, Semarang
Sekolah Tinggi Maritim dan Transport AMNI Semarang, Semarang
Akademi Maritim Nusantara Cilacap, Cilacap
Akademi Pelayaran Nasional Surakarta, Solo
Akademi Pelayaran Niaga Indonesia, Semarang
Akademi Maritim Yogyakarta, Yogyakarta
Akademi Maritim Ganesha Yogyakarta, Yogyakarta
Akademi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga Bahtera, Yogyakarta
Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya, Surabaya
Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin, Banjarmasin
Akademi Maritim Indonesia Samarinda, Samarinda
Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Balikpapan, Balippapan
Akademi Maritim Indonesia Bitung, Bitung
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Makasar
Balai Pendidikan dan Pelatihan Ilmu Pelayaran Barombong, Makassar
Akademi Maritim Indonesia Aipi, Makassar, Makasar
Akademi Maritim Indonesia Veteran, Makassar
Akademi Maritim Maluku , Ambon
Balai Pendidikan dan Pelatihan Ilmu Pelayaran Sorong, Sorong

Sumber: di olah dari berbagai sumber

Jumlah sekolah dan Perguruan Tinggi tersebut sangat jauh dari cukup, bila dibandingkan dengan total penduduk Indonesia yang berjumlah sekitar 240 juta jiwa, jumlah sekolah dan Perguruan Tinggi berbasis maritim masih jauh untuk menjangkau kualitas penduduk berbasis maritim. Jika di bandingkan dengan data klasifikasi dan pemeringkatan Perguruan Tinggi di Indonesia, dimana jumlah perguruan tinggi di indonesia berjumlah 3320 unit, sedangkan Peguruan Tinggi yang memiliki kurikulum berbasis maritim hanya 40 unit sekolah, artinya ada ketimpangan dimana angkanya 1 berbanding 83, angka yang jauh dari cukup untuk Negara yang wilahnya dikelilingi oleh lautan. Yang lebih mengejutkan lagi angka sekolah tingkat atas yang berbasis maritim sangat sedikit, dimana sekolah berbasis maritim berjumlah 18 unit yang tersebar di beberapa daerah, sedangkan jumlah sekolah menengah atas di Indonesia berjumlah 12.409 unit (Data BPS)

Table 5: Jumlah sekolah (SMA) dan Murid (Tahun 2011-2014)

[illegible]

Sumber: Kemendiknas Dan BPS, Data Di Olah (Catatan, Kalimantan Utara, Data Masih Bergabung Dgn Kaltim)

Berkaca pada perbandingan jumlah sekolah dan perguruan tinggi berbasis maritim, maka siapapun dengan cepat dapat membuat asumsi (kesimpulan sementara) bahwa secara kuantitas Indonesia belum cukup mampu untuk melakukan penanganan ekonomi maritim secara mandiri, meskipun secara kualitas harus diuji dan tidak dapat dikatakan kalah dibanding Negara Negara lain. Proses perjalanan panjang bangsa Indonesia yang pernah meninggalkan kekuatan dan potensi maritim yang dimiliki, sejalan dengan beberapa kali pergantian pimpinan nasional (Presiden) yang terjadi, saat ini, melalui presiden terpilih (terlihat) mulai menggeliat dan memiliki minat yang tinggi untuk kembali memanfaatkan secara maksimal sumber daya maritim. keseriusan terlihat saat president RI ke tujuh (Joko Widodo) menyampaikan pidato resmi dihadapan Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR) setelah dilantik pada tanggal 20 Oktober 2014, pidato dimaksud menekankan bahwa bangsa Indonesia diajak bersama-sama untuk mengembalikan Indonesia sebagai negara maritim. ini pekerjaan besar dalam mengejar ketertinggalan, adalah pembangunan non fisik yaitu pengembangan dan penanaman mental bahari kepada seluruh penduduk serta mengejar ketertinggalan, dengan pembangunan fisik serta menata pengadaan, perombakan dan penyesuaian infrastruktur pelabuhan seperti Dermaga, kolam pelabuhan, alur masuk, pergudangan, transportasi penghubung, dll sehingga akses kapal-kapal dengan ukuran besar dapat dilayani untuk singgah dipelabuhan seluruh Indonesia (Budi Purwanto, 2015). Dengan demikian bahwa ekonomi maritim Indonesia dapat dimanfaatkan oleh sumberdaya Indonesia secara berkelanjutan.

SIMPULAN

Pertumbuhan ekonomi Indonesia mengalami turun naik pada setiap periode, meskipun PDB Indonesia termasuk terbaik di dunia akan tetapi hal ini tidak terkait dan merefleksikan kegiatan perdagangan internasional Indonesia, karena berdasarkan data BPS ditemukan bahwa kegiatan ekspor dan import Indonesia tidak begitu menggembirakan dan cenderung defisit secara keseluruhan (meskipun beberapa sektor naik). Membangun ekonomi maritim mensyaratkan pengetahuan tentang kegiatan maritim, salah satu kegiatan ekonomi maritim adalah mampu melakukan pelayanan terhadap armada/kapal dipelabuhan, kegiatan dipelabuhan meliputi kegiatan kapal dan barang, kegiatan kapal ada tiga bagian pokok seperti kegiatan pre-arrival, arrival dan post arrival, sedangkan kegiatan barang meliputi tatakelola penanganan barang, baik di lapangan penumpukan maupun di gudang. Kegiatan ini sangat kompleks

sehingga memerlukan keahlian khusus, jika tidak terdidik dapat menyebabkan salah kelola yang berakibat pada ekonomi biaya tinggi dalam pelaksanaan kegiatan. Hal yang mengejutkan bahwa, ternyata Indonesia hanya memiliki sedikit sekolah berbasis maritim jika dibandingkan dengan sekolah umum, padahal wilayah Indonesia terbentang luas dan dua pertiganya adalah laut, tidak kalah mengejutkan adalah jumlah perguruan tinggi yang berbasis maritim angkanya di bawah 50 unit perguruan tinggi, dan dibandingkan dengan total perguruan tinggi yang berjumlah lebih dari 3000 unit (data klasifikasi dan pemeringkatan perguruan tinggi oleh kemendikti tahun 2015 sebanyak 3320 unit) secara keseluruhan. Berdasarkan data, secara kuantitas sumberdaya manusia Indonesia belum cukup mampu untuk melakukan penanganan ekonomi maritim secara keseluruhan, meskipun secara kualitas dapat diuji dan dapat dikatakan tidak kalah dibanding sumberdaya manusia Negara Negara lain.

DAFTAR PUSTAKA

_____, (2011), study on the economic effect of maritime spatial planning, publication office of the European union.

_____, (2011), Australia's maritime economic interest, Semaphore.

_____, (2014), The Ocean economic, UNCTAD.

Budi Purwanto, (2015), perkembangan industri maritime nusantara (kenyataan dan harapan), jurnal ilmu manajemen UMP Palembang.

Brian E. Becker & Mark A. Huselid, (2006), Journal of Management, Vol. 32 No. 6, December 2006 898-925, DOI: 10.1177/0149206306293668, Southern Management Association. All rights reserved.

Cheng Ling Tan & Aizzat Mohd Nasurdin, (2011), Electronic Journal of Knowledge Management Volume 9 Issue 2.

CorbetJames J, et al, (2008), The impact of globalization on international maritime transport activity, international transport forum.

Fremoint Antoine, (2007), global maritime network, journal of transport geography.

Iveta Gabcanova, (2012), "Human resources key performance indicators.
"Journal of competitiveness 4.1

Jean-Paul Rodrigue, & Michael Browne, (2002). "International Maritim Freight Transport and Logistics." *Transport Geographies: An Introduction* (2002): 156-178.

Jean Paul Rodrigue, (2009) "Trade and Transportation: Containerization", in J. Zumerchik and S.L. Danver (eds) *Encyclopedia of the Seas and Waterways of the World*, Farmington Hills, MI: Gale. ISBN 978-1851097111.

Knowles, Richard D., Jon Shaw & Iain Docherty. (2008), *Transport geographies: mobilities, flows and spaces*. Blackwell Publishing.

Kofi Annan, (2008), THE IMPACTS OF GLOBALISATION ON INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT ACTIVITY: PAST TRENDS AND FUTURE PERSPECTIVES, Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World 10-12 November 2008, Guadalajara, Mexico

Mark Ravinder Frost, (2004), Asia's Maritime Networks And The Colonial Public Sphere, (December 2004), 1840-1920, *New Zealand Journal Of Asian Studies* 6, 2.

Marry R. Brooks, , Thanos Pallis, Stephen Perkins, (2014), Port Investment And Container Shipping, Discussion Paper No. 2014-03, (The International Transport Forum)

Mark A. Huselid, Susan E Jackson, Randall S. Schuler, (1997), *Academy of management journal*, 1997, vol 40, no 1. 171-188.

Parola Francesco, (2014), Analyzing maritime economic in the mediterannian, rivista italiana di economia demografio e statistica.

Sarabjeet Singh Parmar, (2014), Maritime Security In The Indian Ocean, *Journal Of Dfence Studies*, Vol. 8, No. 1, January–March 2014, Pp. 49–63

Semaphore navy, Sea Power Center –Australia, (2011), ISSUE 01.

Stopford, Martin, (2003) *maritimeeconomic* (second edition), routledge.

Ulhoi Jørgensen, F., J. Knudsen, M. and Rasmussen, E. (2009), “The influence of network formation characteristics on innovation capacity: The case of m-commerce SMEs”, published in the proceedings for the 10th International CINet Conference, Enhancing the Innovation Environment, Brisbane, Australia, September 4-8.

Victor F Peretomode, (2014), The role of the maritime industry and vocation and technical education and training in the economic development of Negeria, IOSR Journal of humanities and social science.