

Teknologi Informatika Dalam Era New Normal Sebagai Sarana Praktis Perusahaan Pelayaran Untuk Jurusan KPN Pada Perguruan Tinggi Vokasi Maritim di Indonesia

¹Haris Padilah, ²Agus Pamungkas Rismilia Putra

¹Jurusan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan

²Keapelabuhanan, Politeknik Bumi Akpelni

Email : harissmg1@gmail.com.

Email : aguspamungkas@akpelni.ac.id.

Abstrak. Teknologi Informatika di Era New Normal merupakan kebutuhan yang sangat mendasar dan merupakan sarana yang sangat praktis dalam menyelesaikan berbagai macam kegiatan, dalam hal ini terkait dengan kegiatan yang dilaksanakan oleh Perusahaan pelayaran. Terkait dengan masalah yang dihadapi dunia pendidikan Indonesia pada jurusan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Keapelabuhanan (KPN) di Perguruan Tinggi Maritim saat ini adalah gap kebutuhan Perusahaan pelayaran niaga dengan lulusan yang dihasilkan oleh Institusi yang terkait. Era Perusahaan 4.0 saat ini membuat institusi pendidikan harus mengejar ketinggalan teknologi dalam proses ajar mengajarnya untuk menghasilkan lulusan yang berkompeten dan berelevansi kepada dunia Perusahaan pelayaran niaga. Penggunaan pelayanan online pelayaran niaga diantaranya Inaportnet dalam layanan pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia, dengan adanya Teknologi Informatika (TI) yang mengskanariokan para Taruna berada di perkantoran Perusahaan pelayaran yang berkaitan dengan transportasi laut menjadi begitu penting. TI menjadi model praktis Perusahaan pelayaran agar Karyawan maupun Taruna Praktek/Magang mampu menyelesaikan pekerjaan dengan kinerja yang bermutu sebagai pencapaian pembelajaran yang selanjutnya diharapkan bisa menjadi wadah yang melatih Taruna sebagai Sumber Daya Manusia (SDM) yang mengenal secara mendalam pekerjaan yang nantinya akan mereka terjun setelah lulus. Dengan demikian gap yang tersebut di atas sebelumnya semakin diminimalisir.

Kata Kunci: Teknologi informatika (TI), Taruna jurusan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Keapelabuhanan, Perusahaan Pelayaran.

Abstract. Information Technology in the New Normal Era is a very basic requirement and is a very practical means in completing various activities, in this case related to activities carried out by shipping companies. Related to the problems faced by Indonesian education in the Department of Commerce and Port Management (KPN) in Maritime Higher Education today is the gap between the needs of commercial shipping companies and graduates produced by the relevant institutions. The current

Corporate Era 4.0 makes educational institutions must catch up with technology in the teaching and teaching process to produce graduates who are competent and relevant to the world of commercial shipping companies. The use of online shipping commercial services, including Inaportnet in the services of major ports in Indonesia, with the existence of Information Technology (IT) which supports cadets in the offices of shipping companies related to sea transportation becomes very important. IT has become a practical model for shipping companies so that Employees and Practitioners / Internships are able to complete work with quality performance as learning achievements which are then expected to be a forum for training Youth as Human Resources (HR) who are familiar with the work that they will occupy after Graduated. Thus the gap mentioned above has been increasingly minimized.

Keywords: *Information technology (IT), Taruna majoring in Commercial Shipping Management and Port, Shipping Company.*

PENDAHULUAN

Dikutip dari Tempo.Co pada Sabtu, 25 Januari 2020, Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Nadiem Makarim meluncurkan empat program kebijakan untuk perguruan tinggi. Program yang berjatuk “Kampus Merdeka” ini merupakan kelanjutan dari konsep “Merdeka Belajar” yang diluncurkan sebelumnya. “Perguruan Tinggi di Indonesia harus menjadi ujung tombak yang bergerak cepat, karena dia begitu dekat dengan dunia pekerjaan, dia harus yang berinovasi tercepat dari semua unit pendidikan,” ujar Nadiem di Gedung Kementrian Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta, Jumat, 25 Januari 2020. Program yang terkait dengan kegiatan yakni Mahasiswa bisa magang 3 semester. Hal ini terkait dengan doktrin Presiden Joko Widodo yang mendeklarasikan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia dengan konsep 7 (tujuh) Pilar Kebijakan Maritimnya. “Mengambil kearifan leluhur kita, saya melihat laut sebagai peluang, bukan sebagai hambatan.” demikian ungkap beliau. Pembangunan sektor transportasi laut dan transportasi lain yang membentuk transportasi antar moda pun terus digenjut untuk merealisasi cita-cita tersebut.

Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2012 tentang Kerangka Kualifikasi Nasional Indonesia, bahwa learning outcomes adalah: “mampu mengembangkan pengetahuan, teknologi, dan/atau seni baru di dalam bidang keilmuannya atau praktek profesional melalui riset, hingga menghasilkan karya kreatif, original dan teruji; mampu memecahkan permasalahan ilmu pengetahuan, teknologi dan atau seni di dalam bidang keilmuannya melalui pendekatan inter, multi dan transdisiplin dan mampu mengelola, memimpin, dan mengembangkan riset dan pengembangan yang bermanfaat bagi ilmu pengetahuan dan kemaslahatan umat manusia, serta mampu mendapat pengakuan nasional dan internasional”.

Sebagai institusi pendidikan maritim, institusi harus menyadari fungsinya sebagai wadah untuk menghasilkan

Sumber Daya Manusia yang kompeten di bidang salah satunya Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhanan (KPN).

Untuk mewujudkan ini semua, dosen adalah ujung tombak institusi untuk sharing knowledge kepada para Taruna agar bisa bervisi kepada dunia kerja nyata di bidang yang mereka tekuni. Kemajuan teknologi yang sedemikian pesatnya mengharuskan dosen untuk terus mengupdate kemampuan dan ilmunya melalui penelitian, pengabdian masyarakat yang berafiliasi pada Perusahaan.

SDM sangat erat kaitannya dengan pengetahuan. Pada hakekatnya, setiap individu memiliki pengetahuan yang tersimpan dalam kepalanya dalam bentuk tacit knowledge. Menurut Tobing, tacit knowledge adalah pengetahuan yang diam dalam kepala manusia dalam bentuk intuisi, kemampuan, nilai, dan kepercayaan yang sulit diformalisasikan dan dibagikan kepada orang lain. Oleh karenanya, tacit knowledge perlu ditransformasikan menjadi explicit knowledge yang mudah dikomunikasikan dan didokumentasikan. Dokumentasi merupakan hal yang penting dalam knowledge management, karena tanpa dokumentasi semuanya akan tetap menjadi tacit knowledge sehingga sulit untuk diakses.

Indonesia memiliki masalah dalam kesenjangan tamatan perguruan tinggi yang tidak selaras dengan kebutuhan dunia kerja. Perguruan tinggi vokasi adalah salah satu cara yang paling efektif untuk meminimalisir kesenjangan tersebut. Yang kemudian menjadi ujung tombak dari tercapainya keselarasan antara produk dunia pendidikan dengan kebutuhan dunia kerja adalah dosen pengajar, bagaimana bisa mampu mengembangkan pengetahuan, teknologi, dan/atau seni baru di dalam bidang keilmuannya atau praktek profesional melalui riset, hingga menghasilkan karya kreatif, original dan teruji;

mampu memecahkan permasalahan ilmu pengetahuan, teknologi dan atau seni di dalam bidang keilmuannya melalui pendekatan inter, multi dan transdisiplin; dan mampu mengelola, memimpin, dan mengembangkan riset dan pengembangan yang bermanfaat bagi ilmu pengetahuan dan kemaslahatan umat manusia, serta mampu mendapat pengakuan nasional dan internasional.

Dalam paper ini akan dibahas tentang bagaimana alur pengiriman barang ekspor impor melalui transportasi laut yang memiliki kaitan dengan para pelakunya dan perkembangan teknologi otomatisasi dan digital di dunia pelayaran mengharuskan lulusan KPN sebagai calon-calon Sumber Daya Manusia Perusahaan pelayaran niaga lentur beradaptasi dengan perubahan ini. Kelenturan ini bisa diciptakan melalui penggunaan TI yang merupakan model praktis Perusahaan pelayaran niaga; Taruna bukan hanya diberikan dan menyerap teori (tacit knowledge) namun bisa menerapkannya langsung dalam bentuk dokumen kerja di perusahaan yang berkaitan dengan pengiriman (explicit knowledge). Konversi tacit ke explicit ini merupakan aset dalam peningkatan performa Taruna (knowledge management) di dunia kerja nanti.

METODE PENELITIAN

Pengumpulan data dilakukan dengan metode observasi langsung selama 3 (tiga) bulan, wawancara kepada pihak terkait, dan studi pustaka yang mendukung. Metode penelitian adalah kualitatif dengan analisis deskriptif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

ALUR PENGIRIMAN BARANG EKSPOR DAN IMPOR MELALUI TRANSPORTASI LAUT

Hasil penelitian disajikan dalam bentuk grafik, tabel, atau deskriptif. Analisis dan interpretasi hasil ini diperlukan sebelum dibahas. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas:

1. Angkutan di perairan,
2. Kepelabuhanan,
3. Keselamatan dan keamanan pelayaran, serta
4. Perlindungan lingkungan maritim.

Semua ini bermula dari adanya permintaan pengiriman barang. Dalam suatu pengiriman atau pengapalan barang dengan kapal laut terdapat 3 (tiga) pihak yang saling berhubungan hukum satu sama lain:

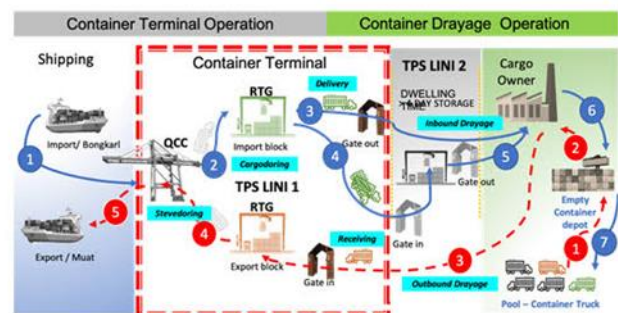
- a. Pengirim Barang (shipper), yaitu orang atau badan hukum yang mempunyai muatan kapal untuk dikirim dari suatu pelabuhan tertentu (pelabuhan pemuatan) untuk diangkut ke pelabuhan tujuan.
- b. Pengangkut barang (carrier), yaitu perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan

barang dari pelabuhan muat untuk diangkut/disampaikan ke pelabuhan tujuan dengan kapal.

- c. Penerima barang (consignee), yaitu orang atau badan hukum kepada siapa barang kiriman ditujukan.

Hak dan kewajiban ketiga pihak dalam pengapalan diatur oleh perundang-undangan nasional/peraturan pemerintah dan beberapa konvensi internasional yang telah dibentuk guna mengatur masalah pelayaran.

Selain ketiga pihak tersebut sebelumnya, ada pihak lain yang mendukung kelancaran pengiriman yang bisa dilihat dari gambar berikut:



Gambar 1. Alur Ekspor dan Impor

Jika pemilik barang (shipper) ingin mengirim barang, shipper harus melakukan booking (pemesanan) ke Perusahaan Pelayaran. Pada dasarnya permintaan pemesanan harus diinformasikan melalui e-mail. Namun, dalam kasus pemesanan darurat, pemesan dapat memesan melalui telepon, selanjutnya shipper harus mengirim permintaan resmi melalui email dan pelaksanaannya melalui aplikasi online perusahaan.

Dalam konteks pengiriman barang dengan container, maka shipper dapat mengambil container kosong di depo peti kemas yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran, agar shipper bisa melakukan muat barang ke dalam container dan selanjutnya container yang berisi penuh muatan (full container load) di kirim ke Container Yard (CY) di pelabuhan untuk menunggu pemuatan ke atas kapal.

Pengiriman barang sendiri akan diangkut dengan kapal, dimana ketika kapal akan bersandar maupun berlayar meninggalkan pelabuhan, pelaksanaan pengurusan dokumen kapal dilaksanakan melalui agen.

Setelah kapal bersandar, proses selanjutnya adalah pelaksanaan bongkar dan muat container yang dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM).

Pengambilan barang yang telah sampai pada tujuan pengiriman dilaksanakan oleh consignee atau pihak ketiga (third party) yang mewakili cosignee untuk selanjutnya ditempatkan ke gudang akhir.

PELAKU TRANSPORTASI LAUT

Sebagaimana telah dibahas sebelumnya, pengiriman barang melalui angkutan laut bermula dari adanya permintaan pengiriman barang dari shipper yang menggunakan jasa carrier agar barang yang dikirim sampai ke tangan pemilik cosignee. Selain ketiga pihak tersebut, ada pihak lain yang mendukung kelancaran pengiriman yang disebut sebagai pelaku Perusahaan pelayaran. Adapun pelaku-pelaku dalam Perusahaan pelayaran adalah:

- a. Perusahaan pelayaran/Shipping Line
- b. Asuransi/Insurance
- c. Unit Penyelenggara Pelabuhan (Port Operator)
- d. Badan Usaha Pelabuhan
- e. Otoritas Pelabuhan (Port Authority)
- f. Syahbandar
- g. Bea Cukai/Custom
- h. Karantina
- i. Imigrasi/Immigration
- j. Kantor Kesehatan Pelabuhan

Selain perusahaan pelayaran yang merupakan milik swasta, pelaku dalam Perusahaan pelayaran lainnya merupakan BUMN dan Instansi Pemerintah.

Perusahaan pelayaran adalah badan usaha/persero yang usahanya bergerak dalam Perusahaan pelayaran. Adapun jenis jasa yang ditawarkan dari perusahaan-perusahaan ini adalah:

- a. Jasa pelayaran
- b. Bongkar muat barang;
- c. Jasa pengurusan transportasi;
- d. Angkutan perairan pelabuhan;
- e. Penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut;
- f. Tally mandiri;
- g. Depo peti kemas;
- h. Pengelolaan kapal (ship management);
- i. Perantara jual beli dan/atau sewa kapal (ship broker);
- j. Keagenan Awak Kapal (ship manning agency);
- k. Keagenan kapal; dan
- l. Perawatan dan perbaikan kapal (ship repairing and maintenance).

Berkenaan dengan pengiriman barang melalui transportasi laut, dikenal sebutan Pelayaran Niaga. Pelayaran Niaga merupakan kegiatan angkutan laut yang mempunyai nilai komersil untuk proses pemindahan penumpang atau barang menggunakan sarana kapal.

Pelayaran Niaga terdiri dari 2 (dua) macam yaitu:

1. National domestic: Pelayaran yang masih dalam batas – batas teritorial suatu Negara.
2. International/ocean going: Pelayaran antar 2 (dua)

atau lebih Negara.

Bagi dunia perdagangan pada umumnya, khususnya perdagangan internasional, pelayaran niaga memegang peranan yang sangat penting dan hampir semua barang ekspor dan impor diangkut dengan kapal laut.

INAPORTNET SYSTEM PADA LAYANAN PELABUHAN

Perusahaan transportasi maritim telah mengalami perubahan yang luar biasa dalam tahun-tahun terakhir ini. Teknologi baru telah diperkenalkan untuk meningkatkan efisiensi operasional dan manajemen, sementara globalisasi telah memunculkan lingkungan bisnis yang kompetitif seiring dengan meningkatnya permintaan akan transportasi maritim. Perubahan drastis ini menyebabkan berubahnya pola manual dalam pelayanan menuju pola digital dalam satu atap dalam dunia pelayaran. Saat ini transformasi digital dalam dunia pelayaran yang terjadi di Indonesia adalah penerapan sistem online pada pelayanan pelayaran niaga dan aplikasi Inaportnet di pelabuhan dan otomatisasi kapal dalam pelayaran dunia.

Inaportnet merupakan portal yang terintegrasi (pelayanan satu pintu) dalam pelayanan dan perizinan (clearance) dari setiap instansi terkait/pelaku Perusahaan pelayaran (OGA) dalam pelayanan pelabuhan. Inaportnet sendiri bertujuan untuk meningkatkan kinerja pelabuhan di Indonesia dalam mendorong percepatan proses clearance dengan penyederhanaan pengiriman dokumen melalui satu gateway portal yang terkoneksi internet dan bisa diakses dengan mudah oleh pihak pelayaran niaga yang terkait dalam transaksi. Setiap OGA melakukan transaksi clearance sesuai dengan kewenangan yang dipusatkan dalam satu aplikasi (Centralized Clearance Processing) serta dalam satu dokumen aplikasi (Port Single Administration Document/PSAD).

TACIT KNOWLEDGE, EXPLICIT KNOWLEDGE DAN KNOWLEDGE MANAGEMENT.

Pengetahuan individu akan berbeda dengan pengetahuan yang dihasilkan oleh orang lain jika konteksnya tidak sama

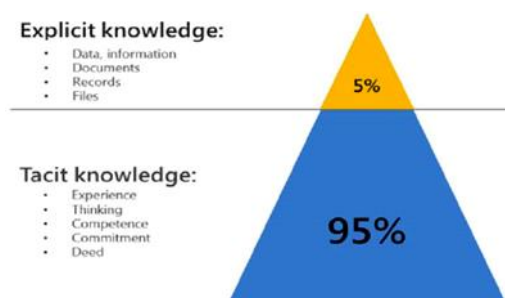
Ada berbagai jenis pengetahuan tergantung pada kompleksitasnya. Rennie membagi pengetahuan menjadi lima perspektif yang berbeda; "know-why (tahu-mengapa)" yang berkaitan dengan pengetahuan ilmiah tentang prinsip dan hukum alam, "know-how (tahu-bagaimana)" yang berkaitan dengan keterampilan atau kemampuan, "know-where (tahu-dimana)" yang berkaitan dengan kemampuan untuk menemukan informasi yang benar, "know-what (tahu-apa)" yang berkaitan dengan akumulasi fakta, "know-when (tahu-kapan)" yang berkaitan dengan waktu dan "know-who (tahu-siapa)" yang berkaitan dengan informasi tentang siapa yang tahu apa". Tetapi klasifikasi pengetahuan yang paling banyak

digunakan dan diterima adalah dari Polanyi yang mengklasifikasikan pengetahuan sebagai tacit dan eksplisit. Klasifikasi pengetahuan ini didasarkan pada tingkat kerumitannya pada rangkaian pengetahuan.

Explicit knowledge adalah pengetahuan yang objektif dan rasional, dapat diekspresikan dalam kata-kata, kalimat, dapat dibagi dalam bentuk data, spesifikasi, manual, dan sejenisnya. Pengetahuan ini dapat disebarluaskan kepada orang lain secara formal dan sistematis. Tacit knowledge adalah pengetahuan yang subjektif, pribadi dan eksperimental, tidak dapat diungkapkan dalam kata-kata, kalimat, atau formula. Wawasan subyektif, intuisi, firasat termasuk dalam kategori pengetahuan ini. Tacit berakar pada tindakan, pengalaman, ideologi, nilai-nilai, dan emosi seseorang. Dengan demikian Tacit adalah pengetahuan yang masih terpendam di dalam pikiran manusia.

Biasanya tacit knowledge susah dikomunikasikan dan sulit untuk diterjemahkan ke dalam bentuk yang lebih terstruktur seperti explicit knowledge. Namun, tacit knowledge dapat dikodefikasi sehingga dapat dijadikan explicit knowledge. Pengubahan ini dari tacit knowledge menjadi explicit knowledge adalah melalui proses training atau mendapatkan melalui pengalaman yang dimiliki seseorang.

Tacit knowledge dan explicit knowledge memiliki hubungan yang dapat dianalogikan dalam bentuk gunung es, seperti yang terlihat dalam gambar berikut:



Gambar 2. Gunung Es Tacit dan Explicit Knowledge

Knowledge management (KM) merupakan pendekatan kolaboratif dan terintegrasi yang diadopsi di seluruh organisasi untuk memastikan bahwa aset pengetahuan organisasi digunakan untuk meningkatkan kinerja organisasi. Aset pengetahuan ini termasuk aset yang ada dalam bentuk explicit (dokumen, buku, laporan,

halaman web, dan lain sebagainya), serta aset dalam tacit (sulit untuk diartikulasikan; pengetahuan yang tersimpan dalam pikiran orang-orang). Langkah-langkah kunci dalam proses KM meliputi: menghasilkan pengetahuan baru; mengakses pengetahuan berharga dari sumber luar; menggunakan pengetahuan yang dapat diakses dalam pengambilan keputusan; menanamkan pengetahuan dalam proses, produk dan / atau layanan; mewakili pengetahuan dalam dokumen, database, dan perangkat lunak; memfasilitasi pertumbuhan pengetahuan melalui budaya dan insentif; mentransfer pengetahuan yang ada ke bagian lain dari organisasi; dan mengukur nilai aset pengetahuan dan / atau dampak KM. KM telah diadopsi di sejumlah besar sektor dan organisasi, perguruan tinggi dan universitas, dan sektor pendidikan tinggi pada umumnya, namun belum memanfaatkan sepenuhnya KM.

Untuk memanfaatkan KM sepenuhnya perlu dilakukan reformasi perguruan tinggi karena reformasi perguruan tinggi dapat dilihat sebagai inovasi sistemik dalam KM. Agar perguruan tinggi menjadi organisasi yang lebih efektif, dosen perlu memahami dan membantu menentukan tujuan dan standar administrasi dan kurikulum. Dosen butuh dorongan dan dukungan untuk berbagi sumber daya kelas dan pengetahuan profesional. Dosen harus mengasumsikan akuntabilitas yang lebih besar kepada Taruna, dosen lain, dan masyarakat di luar institusi. Reformasi perguruan tinggi, yang dipandang sebagai KM, tentu saja memerlukan dukungan kebijakan top-down, infrastruktur teknologi, dan ekspektasi kinerja pengguna lulusan lembaga pendidikan adalah kompetensi lulusan yang dihasilkan oleh lembaga pendidikan.

Sistem transportasi internasional di Indonesia dituntut untuk terus bertumbuh sejalan dengan tuntutan perdagangan internasional dan globalisasi produksi dan konsumsi sejak kontainer dan transportasi intermoda telah berhasil meningkatkan efisiensi distribusi global. Ini adalah akibat dari pertumbuhan kontainerisasi yang membuat pangsa kargo umum bergerak secara global. Dua moda transportasi secara khusus mendukung globalisasi dan perdagangan internasional adalah; transportasi maritim dan udara.

Sebagian besar perdagangan dunia dilakukan oleh angkutan maritim. Sebagian besar perdagangan ditangani oleh perusahaan pelayaran besar yang menghubungkan produsen dan konsumen sepanjang jalur pelayaran. Globalisasi telah didukung dan dikembagkan oleh pembangunan sistem transportasi modern, dari container besar hingga pengiriman kecil bisa terhubung ke seluruh sistem distribusi dan telah terintegrasi dengan kegiatan manufaktur dengan pasar global.

Pertumbuhan globalisasi angkutan laut ini sendiri tentunya tidak terlepas dari pengaruh revolusi Perusahaan 4.0 yang bermula dari peralihan abad yang dibangun di atas

revolusi digital. Perusahaan 4.0 sendiri menjadi sedemikian berkembangnya dan terintegrasi sehingga mengubah masyarakat dan perekonomian global dan dampaknya terhadap otomatisasi dan penciptaan hal-hal yang belum pernah ada sebelumnya. Dalam menghadapi Perusahaan 4.0 ini secara khusus dihimbau kepada para pemimpin dan penduduk dunia untuk "bersama membentuk masa depan yang bekerja untuk semua dengan mengutamakan orang, memberdayakan mereka dan terus-menerus mengingatkan diri kita bahwa semua teknologi baru ini adalah alat pertama dan terpenting yang dibuat oleh orang-orang untuk orang-orang."

Transportasi adalah salah satu dari empat pilar globalisasi. Bersama dengan telekomunikasi, liberalisasi perdagangan dan standardisasi internasional. Saat ini otomatisasi dan digitalisasi dalam jasa pelayaran angkutan laut telah sedemikian pesatnya. Penanganan manual secara pasti telah beralih kepada sistem online. Otomatisasi kapal dan pelabuhan yang dikenal sebagai smart vessel dan smart port sudah dikembangkan bahkan di Negara terdekat kita Singapura.

Dengan demikian sudah tidak bisa ditawar lagi bahwa pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkompetensi pada revolusi Perusahaan 4.0 harus bisa dihasilkan oleh institusi pendidikan karena institusi pendidikan merupakan sumber utama dalam penyediaan tenaga kerja yang kompeten di pasar kerja.

Kritik tajam yang selalu dilontarkan oleh para stakeholder, bahwa pendidikan yang diberikan ke Taruna masih kurang dari standar kompetensi yang ditetapkan oleh Perusahaan. Tenaga kerja yang qualified dan certified sulit diperoleh oleh sebagian besar Perusahaan. Sehingga seringkali kalangan Perusahaan masih membutuhkan biaya besar dan mengalokasikan waktu yang cukup lama untuk program training guna menyetarakan kompetensi tenaga kerja baru (fresh graduated) dengan sistem kerja yang ada di Perusahaan. Hal ini juga berlaku pada penggunaan SDM institusi sekolah maritim di dunia Perusahaan pelayaran.

Di era globalisasi dan tingginya velositas menuntut pengelolaan sumber daya yang ada dengan tepat, terutama sumber daya yang terbarukan (renewable) yaitu keterampilan dan keahlian tenaga kerja agar tetap selaras dengan kemajuan teknologi yang sangat cepat dan perubahan pasar. Hal ini menuntut departemen sumber daya manusia di perusahaan untuk mampu mengelola SDM di perusahaan dengan baik sehingga kontinuitas dan ketepatan produksi terjamin. Output lembaga pendidikan yang sesuai kebutuhan Perusahaan hanya akan terwujud jika pelaksanaan pendidikan dipacu oleh Perusahaan dan Perusahaan hanya akan eksis jika didukung ketersediaan SDM yang berkualitas dari lembaga pendidikan.

Sebagai perguruan tinggi vokasi, institusi perguruan tinggi maritim harus bisa menselaraskan kebutuhan dunia Perusahaan maritim yang saat ini terpusat pada jasa pelabuhan yang telah mengadopsi proses digital dalam setiap transaksi yang berkaitan dengan pengiriman barang melalui angkutan laut. Penggunaan Inaportnet di pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia membuat pekerjaan manual telah tergantikan dengan proses digital. Akibatnya dulunya dalam pengurusan pekerjaan manual membutuhkan SDM tertentu saat ini telah terganti dengan sistem aplikasi online.

Dalam perguruan tinggi vokasi, jurusan yang menghasilkan lulusan yang menangani transaksi dan proses dokumen yang berkaitan dengan Perusahaan pelayaran niaga adalah program studi (prodi)/jurusan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga (KPN) atau sejenisnya.

Untuk meminimalisir gap antara kebutuhan Perusahaan pelayaran niaga dengan lulusan yang dihasilkan oleh prodi KPN adalah dengan pembangunan Teknologi informatika (TI). TI merupakan model praktis Perusahaan pelayaran niaga. TI dimaksudkan untuk mentransformasikan teori pelaksanaan pekerjaan yang berkaitan dengan dokumen yang manual dan teoritis pada Gambar 1 menjadi suatu laboratorium digital yang memproses pelayanan pelanggan yang berkaitan dengan proses stevedoring, cargodoring, receiving/delivery muatan kapal dengan rincian proses dan kegiatan berikut:

1. Proses Permohonan dan Proses Pengiriman Barang
2. Proses Penanganan Kontainer di Depo
3. Proses Pelayanan Kapal Masuk
4. Proses Bongkar Muat
5. Proses Kapal Keluar
6. Proses Pengambilan Barang

Dengan adanya pembangunan TI ini, Taruna disekenariokan dapat melakukan proses-proses di atas melalui aplikasi digital yang terkoneksi dengan internet yang disesuaikan dengan aplikasi online perusahaan pelayaran dan inaportnet.

TI pada jurusan KPN ini berkaitan erat dengan bahwa integrasi teknologi saat ini telah melalui inovasi dan mengubah masyarakat kita sehingga mengubah cara orang berpikir, bekerja dan hidup. Akibatnya institusi perguruan tinggi seharusnya mempersiapkan Tarunanya untuk hidup dalam "masyarakat pengetahuan" yang berbasis teknologi informasi digital/Teknologi Informasi Komunikasi (TIK/ICT) dalam kurikulumnya.

TI merupakan tempat pembelajaran berbasis TIK bagi Taruna untuk melakukan praktek langsung proses dokumen-dokumen pengiriman yang sebelumnya di atas telah dibagi dalam enam proses skenario pekerjaan praktek. Tujuan dari pembelajaran praktek yang hendak

dicapai jurusan adalah bahwa Taruna bisa terlatih dalam penginputan data online yang diskemakan terintegrasi (pelayanan satu pintu) dalam pelayanan dan perizinan (clearance) dari setiap instansi terkait/pelaku Perusahaan pelayaran dalam pelayanan pelabuhan dan pelayaran niaga.

Pembangunan TI ini bisa menggunakan ruangan ataupun memanfaatkan lahan yang belum terpakai di halaman kampus dengan menggunakan pemanfaatan container bekas. Pemanfaatan bangunan berupa container ini juga selain mencerminkan kreativitas, juga identik dengan jasa pelayaran pengiriman barang. TI membentuk ruang kantor yang juga bisa menjadi ruang kelas bagi Taruna yang melaksanakan pembelajaran dokumen dari proses permohonan pengiriman hingga barang diterima oleh pemilik barang.

TI sendiri juga bertujuan untuk meningkatkan kinerja Taruna dalam mendorong percepatan penyerapan ilmu teori-teori ketatalaksanaan pelayaran niaga dengan penyederhanaan proses dokumen pelayaran niaga yang terkait dalam transaksi. Setiap proses aktifitas dilakukan sesuai dengan kewenangan dari pihak-pihak yang terkait dalam satu aplikasi.

Setiap Taruna diberikan peran baik sebagai pemilik container, perusahaan carrier, depo peti kemas, agen, bongkar muat dan juga consignee selama satu semester melalui praktek yang difasilitasi oleh program aplikasi yang berisikan alur pengiriman barang dan dokumen-dokumen umum yang dibutuhkan untuk terlaksananya pengiriman barang itu dengan lancar.

Program aplikasi sendiri di desain berdasarkan dokumen- dokumen yang berlaku umum di Perusahaan pelayaran niaga.

Dampak positif dari teknologi tidak datang secara otomatis; banyak tergantung pada bagaimana dosen menggunakan TIK (ICT) di kelas mereka. Dalam implementasi TI ini, dosen dituntut untuk menjadi trainer dan juga mentor yang membangun kapasitas kerja Taruna, mengawasi jalannya praktek mata kuliah dan memberikan pemaparan mengapa pekerjaan dan dokumen yang dikerjakan harus ada dalam pelaksanaan kerja.

Hal ini begitu penting karena dalam pelaksanaan pembelajaran teori, pengetahuan yang diserap oleh Taruna akan tersimpan (tacit) dengan adanya praktek pembelajaran melalui program aplikasi digital di TI, maka pengetahuan tacit tadi akan dirubah dalam bentuk data, informasi, dokumen dan file pelayaran niaga yang membantu Taruna dalam meningkatkan kompetensinya. Tahap selanjutnya dari praktek kerja tersebut, Taruna diharapkan bisa memberikan nilai tambah yang bisa berupa menghasilkan pengetahuan baru; menggunakan pengetahuan yang dapat diakses dalam pengambilan keputusan; menanamkan pengetahuan dalam proses, produk dan / atau layanan;

mewakili pengetahuan dalam dokumen, database, dan perangkat lunak yang merupakan knowledge management. Dengan demikian Taruna dapat menjadi profesional yang memiliki kompetensi yang berelevansi dengan dunia kerja Perusahaan pelayaran dan gap antara institusi pendidikan dan dunia Perusahaan pelayaran semakin minimal dan diperbaharukan dalam pengalaman maupun teknologi.

KESIMPULAN

Kesenjangan antara dunia pendidikan vokasi maritim sebagai sumber utama penghasil SDM Perusahaan pelayaran adalah bahwa institusi pendidikan belum bisa menghasilkan lulusan yang selaras dengan kebutuhan Perusahaan pelayaran. Padahal pendidikan vokasi dapat berperan maksimal dalam pembangunan ekonomi jika keselarasannya dengan dunia kerja di sekitarnya diupayakan secara terus-menerus, baik secara kuantitas maupun kualitas. Era Perusahaan 4.0 saat ini membuat Perusahaan pelayaran berubah dari manual menuju digital dan bahkan otomatisasi. Pelayanan pengiriman barang dan pelabuhan sudah berbasis online dan satu atap dalam rangka efektifitas dan efisiensi biaya pengiriman untuk menuju daya saing yang berkesinambungan. Untuk memangkas kesenjangan SDM yang dihasilkan oleh sekolah vokasi kemaritiman jurusan KPN, TI yang menjadi wadah praktek Taruna yang diskenariokan melakukan operasi pelayanan permohonan dan proses pengiriman barang; proses penanganan kontainer di depo; proses pelayanan kapal masuk; proses bongkar muat; proses kapal keluar dan proses pengambilan barang yang dilaksanakan secara berurutan menjadi unsur penting dalam menunjang pengajaran di perkuliahan. TI merupakan reformasi pengajaran perguruan tinggi yang bersifat inovasi sistemik. Agar tujuan ini terlaksana lebih efektif, peranan dosen menjadi kunci utama dalam memahami dan menentukan tujuan dan standar administrasi dan kurikulum praktek sehingga pengetahuan Taruna yang tersimpan (tacit) dengan adanya praktek pembelajaran melalui program aplikasi di TI, maka pengetahuan tacit tadi akan dirubah dalam bentuk data, informasi, dokumen dan file yang membantu Taruna dalam meningkatkan kompetensinya (explicit knowledge). Reformasi pengajaran ini yang dipandang sebagai Kemampuan Taruna berefek pada peningkatan kinerja Taruna setelah mereka lulus nanti.

DAFTAR PUSTAKA

- Nadiem Makarim Lucurkan 4 Kebijakan “Kampus Merdeka “, Apa Saja ?. Diakses dari <http://www.google.com/amps/nasional.tempo.co/amp>.
- Sekretariat Kabinet Republik Indonesia, (2014). “Presiden Jokowi Jelaskan Konsep Sebenarnya Tol Laut”, 2014. Diakses dari <http://setkab.go.id/presiden-jokowi-jelaskan-konsep-sebenarnya-tol-laut/>
- Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2012 tentang Kerangka Kualifikasi Nasional Indonesia

Tobing, Paul L., "Knowledge Management: Konsep, Arsitektur dan Implementasi", Yogyakarta: 2007. Graha Ilmu,
Setiarso, Bambang dkk., "Penerapan Knowlegde Management pada Organisasi" Yogyakarta: 2012. Graha Ilmu,
UU RI No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
www.inaportnet.insw.go.id