

## Optimalisasi Peran Pelaut Indonesia di Belanda sebagai Bagian Perwujudan Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia

Novan Wahyu Hidayat<sup>1</sup>, Titus Hari Setiawan<sup>2\*</sup>, Haris Padilah<sup>3</sup>, Haryani<sup>4</sup>

<sup>1</sup>Kedutaan Besar Republik Indonesia – Den Haag Belanda  
Tobias Asserlaan 8, 2517 KC Den Haag, Netherlands

<sup>2</sup>Program Studi Transportasi Laut, Politeknik Bumi Akpelni  
Jl Pawiyatan Luhur II / 17, Bendan Dhuwur, Semarang

<sup>3</sup>Program Studi Manajemen Pelabuhan dan Logistik Maritim, Politeknik Bumi Akpelni  
Jl Pawiyatan Luhur II / 17, Bendan Dhuwur, Semarang

<sup>4</sup>Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal, Politeknik Bumi Akpelni  
Jl Pawiyatan Luhur II / 17, Bendan Dhuwur, Semarang

\*Email: titusharisetiawan@gmail.com

### Abstrak

*Pelaut Indonesia memiliki peran yang krusial dalam ikut membangun negeri, dan mendukung keberlangsungan Negara Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Tujuan penulisan ilmiah ini adalah untuk mengetahui dan menjabarkan tentang peran Pelaut Indonesia di Belanda sebagai bagian perwujudan Indonesia menjadi poros maritim dunia. Metode penelitian yang telah dilakukan adalah dengan menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, dan dalam pengumpulan data, selain dokumen, peneliti juga membutuhkan subjek penelitian seperti instansi terkait dan beberapa Pelaut Indonesia yang bekerja di kapal Belanda, serta analisis data dilakukan dengan cara studi pustaka dan studi lapangan. Dari hasil pembahasan diperoleh bahwa: 1) untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, harus tersedia Sumber Daya Manusia (SDM) yang kompeten dalam jumlah yang cukup, 2) Industri perkapalan di Belanda adalah salah satu yang paling variatif di dunia, karena mempekerjakan ribuan pelaut Indonesia, 3) Lembaga pendidikan pelayaran di Indonesia harus dapat meningkatkan kualitas proses pembelajaran dan dapat mewujudkan program link and match antara kampus dengan dunia kerja, sehingga kualifikasi dan standar mutu pendidikan dapat tercapai. Dari kajian ini, dapat disimpulkan bahwa untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, dan untuk mengoptimalkan peran Pelaut Indonesia di kancah dunia internasional, maka diwajibkan menguasai bahasa Inggris dan memiliki hard skill dan soft skill yang mumpuni sehingga semua Pelaut Indonesia mampu bersaing dengan baik.*

**Kata kunci:** Negara Belanda, Peran Pelaut Indonesia, Poros Maritim Dunia

### Abstract

*Indonesian Seafarers have a crucial role in helping to develop the country and supporting the sustainability of Indonesia as the World Maritime Axis. This scientific writing aims to discover and explain the role of Indonesian Seafarers in the Netherlands as part of Indonesia's realization of becoming the world's maritime axis. The research method that has been carried out is using a descriptive qualitative approach, and in collecting data, apart from documents, researchers also need research subjects such as related agencies and several Indonesian Seafarers who work on Dutch ships, and means of literature studies and field studies carried out data analysis. From the results of the discussion, it was found that 1) to realize Indonesia as the world's maritime axis, competent Human Resources (HR) must be available in sufficient numbers, 2) The shipping industry in the Netherlands is one of the most varied in the world because it employs thousands of seafarers Indonesia, 3) Maritime educational institutions in Indonesia must be able to improve the quality of the learning process and be able to create a link and match program between the campus and the world of work so that qualifications and educational quality standards can be achieved. From this study, it can be concluded that to realize Indonesia as the world's maritime axis and optimize the role of Indonesian Seafarers on the international stage, it is mandatory to master English and have adequate hard and soft skills to compete well.*

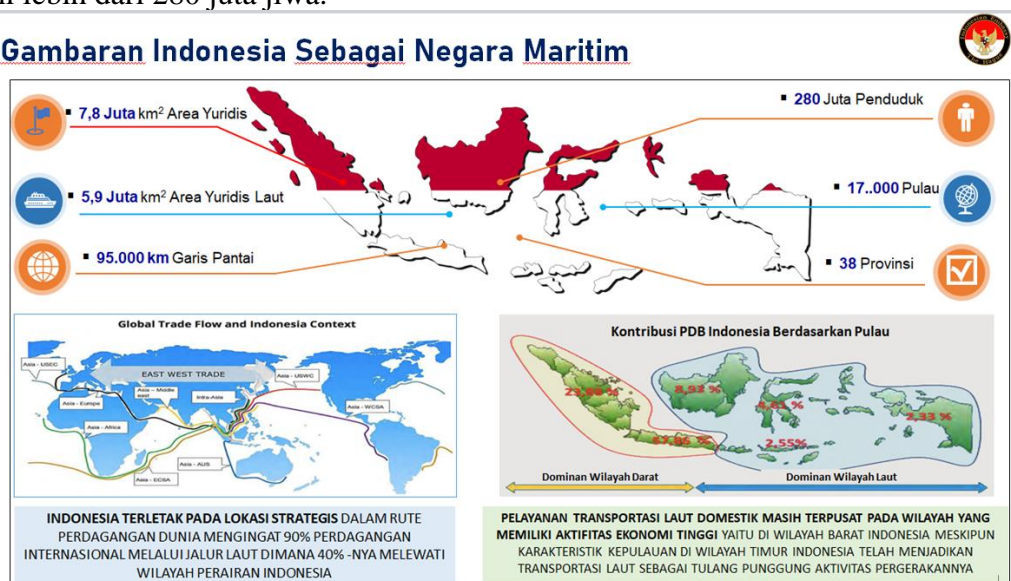
**Keywords:** State of the Netherlands, Role of Indonesian Seafarers, World Maritime Axis

## PENDAHULUAN

Indonesia sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia memiliki potensi yang sangat besar terkait dengan sumber daya perairan. Dua per tiga wilayah Indonesia adalah perairan yang dihuni biota air yang demikian melimpah. Sebagai gambaran umum, dari total area yuridis Indonesia yang mencapai 7,8 juta km<sup>2</sup>, area yuridis lautnya sendiri sebesar 5,9 juta km<sup>2</sup>, dengan panjang garis pantai mencapai sekitar 95.000 km. Indonesia memiliki lebih dari 17 ribu pulau, yang tersebar dan menghubungkan samudera Hindia dengan samudera Pasifik, dihuni lebih dari 280 juta jiwa.

Disamping itu, pulau-pulau yang terbentang di sepanjang perairan Indonesia memiliki banyak kekayaan alam yang tersimpan yang bias dimanfaatkan demi kemajuan bangsa Indonesia. Kekayaan itu juga termasuk kekayaan yang terdapat di perairan sekitar pulau tersebut. Kekayaan itu apabila dapat dimanfaatkan dengan sebaiknya akan bias memajukan negara Indonesia dan mensejahterakan kehidupan rakyat Indonesia (Intan Dwi Cahya, 2019). Berikut penulis berikan sebuah gambaran betapa kaya dan melimpahnya sumber daya yang kita miliki.

### Gambaran Indonesia Sebagai Negara Maritim



**Gambar 1. Gambaran Indonesia Sebagai Negara Maritim**

Dalam konteks transportasi barang secara global, data menunjukkan bahwa 90 persen arus pergerakan barang di seluruh dunia menggunakan transportasi laut. Dan dari angka tersebut, 40 persen-nya melintasi wilayah perairan Indonesia. Hal ini menunjukkan betapa strategisnya posisi Indonesia dalam jalur pergerakan angkutan barang dengan angkutan laut. Pergerakan kapal yang melintasi selat Malaka setiap tahunnya mencapai lebih dari 100.000 kapal dengan muatan sebanyak 90 juta TEU's. Potensi yang demikian besar ini harus dapat ditangkap oleh Indonesia dengan menerapkan berbagai kebijakan yang tepat dan relevan.

Salah satu hal yang menjadi tantangan adalah, hingga saat ini aktivitas perekonomian Indonesia masih didominasi oleh Pulau Jawa dan Sumatera yang notabene wilayahnya lebih didominasi area daratan, sementara kawasan timur Indonesia yang berupa kepulauan dan wilayahnya didominasi area perairan, relatif masih tertinggal. Fakta ini menunjukkan bahwa potensi dari sektor kemaritiman, yang sebagian besar berada di kawasan timur Indonesia, belum dimanfaatkan secara optimal dalam menggerakkan perekonomian nasional secara keseluruhan.

Melihat potensi sektor maritim yang demikian besar, tidak salah jika Presiden Joko Widodo, mencanangkan untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia atau *Indonesia as a World Maritime Axis*. Jika kita lihat kondisi saat ini, sumbangan sektor maritim terhadap PDB Nasional baru sebesar 6%. Untuk mewujudkan gagasan besar ini, Pemerintah melakukan banyak sekali program-program di sektor kemaritiman.

Pada periode pertama dan kedua pemerintahan Presiden Joko Widodo, kita sangat mengenal apa yang disebut dengan TOL LAUT, sebuah program yang bertujuan untuk mengurangi disparitas harga antara kawasan barat dan timur Indonesia, dengan cara memberikan subsidi terhadap biaya pengangkutan (*transportation cost*). Program Tol Laut ini terus berkembang dari yang semula hanya 6 trayek di tahun 2016, hingga mencapai 33 trayek di tahun 2022. Dari yang semula hanya 6 kapal hingga mencapai 32 kapal. Setiap tahun, jumlah muatan yang diangkut terus meningkat, demikian juga dengan muatan baliknya (*reverse logistic*), sehingga harga barang terutama di wilayah pedalaman dapat diturunkan.

Disamping itu, terkait dengan pembahasan tentang peningkatan peran Pelaut Indonesia di Belanda sebagai bagian perwujudan Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia, maka tujuan penelitian ini adalah untuk membahas tentang; seberapa jauh pelabuhan dapat mendukung konektivitas pelayaran, bagaimana kondisi Indonesia sebagai poros Maritim Dunia, bagaimana gambaran sektor maritim di Belanda, bagaimana kondisi riil Pelaut Indonesia di kapal Belanda, dan apa saja kelebihan dan Kurangan Pelaut Indonesia dibandingkan dengan Pelaut asing.

### Peran

Terkait dengan istilah “Peran”, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI, 2024), Peran diartikan sebagai perangkat tingkah yang diharapkan dimiliki oleh orang yang berkedudukan dalam

masyarakat. Sedangkan peran menurut dosen Sosiologi.com (2023) adalah bentuk perilaku yang diharapkan dari seorang individu yang menempati posisi atau status sosial tertentu. Peran adalah pola perilaku yang komprehensif yang diakui secara sosial, menyediakan sarana untuk mengidentifikasi dan menempatkan seseorang dalam masyarakat. Peran adalah tingkah laku seseorang yang mementaskan suatu kedudukan tertentu. Dalam peranan yang berkaitan dengan suatu pekerjaan, seseorang diharapkan dapat melakukan kewajiban-kewajibannya sesuai dengan peranan yang dipegangnya (Soerjono Soekanto, 1981, dalam dosensosiologi.com).

Dari beberapa pengertian tersebut di atas dan sesuai dengan topik pada penelitian ini, maka dapat disimpulkan bahwa pengertian peran dapat diartikan sebagai sebuah bentuk perilaku para pelaut Indonesia dalam menempatkan diri dalam pekerjaannya, dan untuk melakukan semua kewajibannya sesuai dengan peran yang ia peroleh di atas kapal atau di dunia industri maritim.

### Pelaut Indonesia

Pelaut adalah sebuah profesi yang disandang oleh seseorang yang bekerja di atas kapal atau dilaut. Dalam KBBI (2024) pelaut diartikan sebagai orang yang pekerjaannya berlayar di laut; bahariwan. Sedangkan menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 7 tahun 2000 tentang kepelautan (Bab 2, pasal 2) Pelaut adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagai awak kapal. Awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperkerjakan di atas kapal atau pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil. Disamping itu, Pelaut merupakan Sumber Daya Manusia (SDM) yang profesional namun sebaliknya juga memiliki beban dan tanggung jawab yang besar dalam melaksanakan tugas dan pekerjaannya, karena hal ini terkait dengan keselamatan

(dan keamanan) barang dan jiwa di laut. Oleh sebab itu, SDM Pelaut ini perlu diberikan bekal ilmu maritim yang mumpuni melalui lembaga pendidikan dan pelatihan yang ter-approve oleh Kementerian Perhubungan. Senada dengan hal ini, Janny Adriani Djari, dkk (2023) dalam tulisan ilmiahnya mengatakan bahwa dalam meningkatkan kualitas layanan pelayaran dan Sumber Daya Manusia (SDM) lewat pendidikan merupakan salah satu cara untuk meningkatkan kualitas Pelaut. SDM bidang pelayaran adalah mereka yang terlibat dalam urusan angkutan di perairan (laut), kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Oleh sebab itu, upaya pembangunan SDM pelayaran tetap terus dilakukan oleh pemerintah melalui Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) guna menciptakan SDM pelayaran yang kreatif, profesional, kompetitif dan produktif.

### **Poros Maritim Dunia**

Poros Maritim Dunia ialah agenda pembangunan Indonesia yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo pada masyarakat internasional saat pertemuan East Asia Summit ke-9 di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada 13 November 2014. Orasi ini merupakan penegasan pertama Presiden RI di forum internasional. Beliau menyadari fenomena transformasi besar tengah terjadi di abad ke-21 dan mengatakan bahwa: "Pusat gravitasi geoekonomi dan geopolitik dunia sedang bergeser dari Barat ke Asia Timur dan sekitar empat puluh persen perdagangan dunia ada di kawasan ini. Menyadari arti strategis Indonesia, pada kesempatan yang sama tersebut Presiden Joko Widodo memaparkan lima pilar sebagai upaya untuk mewujudkan poros maritim dunia itu. Kelima pilar itu, yang sekaligus merupakan bentuk tawaran kerja sama Indonesia kepada dunia, adalah, Pertama, membangun kembali budaya maritim. Kedua, menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui

pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai tiang utama. Ketiga, pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim. Keempat, mengembangkan diplomasi maritim dengan bersama-sama menghilangkan sumber konflik di laut. Dan terakhir atau kelima, membangun kekuatan pertahanan maritim. (Indonesia.go.id, 2019).

### **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian deskriptif kualitatif, dimana data diperoleh dengan cara melakukan observasi dan wawancara kepada instansi terkait dan beberapa pelaut Indonesia di Belanda. Selain itu, studi pustaka dan studi lapangan juga digunakan oleh Peneliti untuk menghimpun sumber kepustakaan, baik primer maupun sekunder (Darmalaksana, 2020 dalam Miza Nina Adlini 2022). Selain itu, penenliti juga mengkaji dan menelaah sumber-sumber informasi terkait, dan dari berbagai jurnal ilmiah yang relevan dengan topik pembahasan. Teknik analisis yang digunakan adalah teknis analisis data deskriptif dimana pengolahan data dilakukan dengan cara memberikan deskripsi dan argumentasi pada setiap sumber data penelitian yang telah dikumpulkan oleh peneliti di lapangan.

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **Pelabuhan Sebagai Salah Satu Pendukung Konektivitas**

Dari aspek peningkatan aksesibilitas dan konektivitas, Pemerintah secara konsisten terus membangun dan mengembangkan infrastruktur pelabuhan. Saat ini terdapat lebih dari 3.300 pelabuhan dan terminal angkutan laut yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Pemerintah juga membangun berbagai pelabuhan yang masuk kategori Proyek Strategis Nasional (PSN) antara lain Pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara, pelabuhan Patimban di

Jawa Barat, pelabuhan Kijing di Kalimantan Barat, pelabuhan Makasar New Port di Sulawesi Selatan, pelabuhan KEK Maloy di Kalimantan Timur serta pelabuhan Sorong di Papua Barat. Pelabuhan-pelabuhan tersebut diintegrasikan dengan kawasan industri untuk menciptakan sistem logistik dan siklus rantai pasok yang lebih efisien. Selain itu, indeks performansi logistik Indonesia masih tertinggal bahkan di kawasan ASEAN. Kita masih tertinggal dari Singapura, Thailand, Vietnam dan Malaysia. Dengan kondisi geografis yang berupa kepulauan, tantangan kita untuk mewujudkan sistem logistik yang efisien, menjadi jauh lebih berat dibandingkan Negara lain yang wilayahnya didominasi oleh daratan. Inilah yang mendasari, Pemerintah begitu fokus untuk terus membangun dan mengembangkan infrastruktur pelabuhan menjadi lebih berkualitas dan terintegrasi.

Upaya pemerintah untuk membangun dan mengembangkan infrastruktur pelabuhan tentu tidaklah cukup. Tantangan berikutnya adalah, bagaimana mewujudkan pelabuhan yang telah dibangun dan dikembangkan itu menjadi sebuah pelabuhan berkelas dunia. Konsep *smart port* dan digitalisasi pelabuhan menjadi sebuah keharusan untuk menurunkan *dwellling time*, peningkatan efisiensi logistik dan biaya operasional serta peningkatan transparansi layanan. Sebagai contoh, pelabuhan Tanjung Priok, pada tahun 2022 mampu meningkatkan produktivitasnya sebesar 5,6% dari 6,8 juta TEU's menjadi 7,3 juta TEU's adalah karena pengembangan digitalisasi dan *operating system*.

### **Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia (PMD)**

Poros Maritim Dunia (PMD) merupakan konsep yang disampaikan Presiden Jokowi pada Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur, di Naypyidaw Myanmar pada tanggal 13 November 2014. Sementara Jepang dan India telah lebih dulu mencanangkan konsep *Confluence of the Two Seas* pada tahun 2007, disusul Amerika

Serikat dengan *Rebalancing toward Asia* pada tahun 2011, dan Tiongkok dengan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21 di tahun 2013. (Yanyan M.Yani&Ian Montratama, 2015).

Untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, harus tersedia Sumber Daya Manusia yang kompeten dalam jumlah yang cukup. Sumber Daya Manusia pada sektor maritim, bukan hanya regulator atau operator, namun juga masyarakat yang terlibat langsung maupun tidak dengan sektor kemaritiman.

Di samping itu, untuk mendukung dan mempertahankan bangsa Indonesia sebagai salah satu poros maritim dunia, perlu adanya kepercayaan diri yang kuat dari setiap generasi muda bangsa. Hal ini karena kepercayaan diri Indonesia tidak lahir begitu saja. Dibutuhkan kerja keras dan kerja sama antar dinas dan kementerian, begitu juga dengan pemerintahan daerah untuk mengimplementasikan kebijakan dalam negeri yaitu memperbaiki infrastruktur dan membangun Indonesia dari wilayah kelautannya (Dwi Ardiyanti, 2018).

Sebagai Negara bahari, sejak jaman dahulu kala, Indonesia terkenal memiliki pelaut-pelaut tangguh. Mulai jaman kerajaan Sriwijaya, Majapahit, Aceh, Gowa Tallo, Makassar dan sebagainya telah mengirimkan ekspedisi dagang ke berbagai belahan dunia. Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit menguasai samudera dan menyatukan wilayah Nusantara. Orang-orang Makassar telah mengarungi Samudera hingga ke Tanjung Harapan di Afrika Selatan pada abad pertengahan. Dahulu kala bangsa kita memiliki supremasi di lautan, maka tentu kita ingin mengembalikan kejayaan di masa lalu dengan menjadikan bangsa kita sebagai bangsa yang unggul di sektor kemaritiman.

Berdasarkan data yang dirilis oleh Seafarers Workforce Report BIMCO (2021), saat ini terdapat sekitar 1,89 juta pelaut di seluruh dunia. Dari jumlah tersebut, pelaut Indonesia yang bekerja di kapal asing mencapai sekitar 143 ribu pelaut atau 7,6%. Jumlah pelaut Indonesia adalah

yang terbesar ke-3 di dunia setelah Philipina dan Federasi Russia. Dari jumlah tersebut, pelaut dengan kualifikasi *Ratings* adalah

sekitar 92 ribu pelaut, dan kualifikasi Perwira atau *Officer* sekitar 51 ribu pelaut

### Data Negara Pemasok Pelaut Dunia



NO	NEGARA ASAL	OFFICERS	RATINGS	JUMLAH
1	Philippines	81,090	171,303	252,392
2	Russian Federation	71,652	126,471	198,123
3	Indonesia	51,237	92,466	143,702
4	China	69,364	64,930	134,294
5	India	58,645	54,829	113,474
6	Ukraine	47,059	29,383	76,442
7	Lainnya	478,493	951,715	1,430,208
	TOTAL	857,540	1,491,097	1,892,720

**Gambar 2. Data Pemasok Pelaut Dunia (Sumber: Seafarers Workforce Report BIMCO, 2021)**

Tentunya dengan segala potensi yang kita miliki yaitu bonus demografi dan jumlah angkatan kerja baru per tahun yang mencapai 2,61 juta jiwa, kita berharap jumlah pelaut Indonesia terutama yang bekerja di kapal Internasional akan terus meningkat.

Untuk memenuhi kebutuhan tersebut, terdapat cukup banyak lembaga pendidikan di bidang pelayaran yang didirikan baik oleh Pemerintah maupun swasta. Dari hasil observasi Peneliti, saat ini terdapat tidak kurang dari 88 lembaga pendidikan di bidang pelayaran setara Perguruan Tinggi maupun SMK yang tersebar di hampir semua provinsi. Setiap tahun, lembaga pendidikan ini menghasilkan ribuan pelaut yang diharapkan dapat memenuhi kebutuhan domestik maupun internasional.

### Gambaran Sektor Maritim di Belanda

Secara geografi Belanda terletak di wilayah Eropa bagian Barat. Belanda memiliki luas wilayah 41.543 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk 17,6 juta jiwa. Sebagian besar wilayah Belanda adalah daratan yang mencapai sekitar 81% dari luas keseluruhan. Sedangkan wilayah perairannya sekitar 19%. Belanda juga memiliki beberapa pulau, yaitu sebanyak 37 pulau di wilayah Eropa, dan 29 pulau di lautan Karibia.

Meskipun prosentase wilayah perairan Belanda hanya 19 persen, namun perkembangan sektor maritim di Belanda sangat maju. Belanda memiliki tradisi yang kaya dan sejarah yang kuat sebagai bangsa pelaut dan segala hal yang relevan dengan sektor maritim. Sejak abad pertengahan, pelaut-pelaut Belanda sudah menjelajah ke berbagai penjuru dunia, termasuk ke Indonesia. Sektor maritim memberikan dampak yang signifikan kepada perekonomian Belanda, yaitu mencapai 7,7 Milyar Euro atau sekitar 130 Triliun Rupiah. Angka ini tentu sangat besar jika dibandingkan dengan luas wilayah perairan dan tenaga kerja yang tersedia.

Klaster maritim di Belanda terdiri dari 12 sektor yaitu Pelabuhan, penyedia lepas pantai, pembangunan kapal, teknik hidrolika, layanan jasa maritim, lembaga pendidikan maritim, pelayaran daratan, angkatan laut, olah raga air, perikanan dan perusahaan pelayaran. Kluster maritim melibatkan 12.000 perusahaan, mempekerjakan lebih dari seperempat juta orang dan memberikan nilai tambah lebih dari 23 Milyar Euro atau setara dengan 380 Triliun rupiah.

Dalam dunia diplomasi, Belanda selalu terpilih sebagai member IMO kategori B. Member IMO kategori B

merepresentasikan Negara-negara dengan kepentingan terbesar dalam perdagangan lintas laut internasional. Ini menunjukkan pengakuan dunia akan peranan Belanda yang signifikan di dunia maritim.

Selain itu, saat ini diperkirakan ada 800 perusahaan pelayaran di Belanda, dengan jumlah kapal niaga sekitar 1.200 unit. Usia rata-rata kapal Belanda adalah 12,5 tahun, dan angka ini adalah setengah dari usia rata-rata kapal yang beroperasi di dunia. Hal ini menunjukkan bahwa kapal niaga Belanda sangat baik kondisinya dan sangat modern.

Industri perkapalan di Belanda adalah salah satu yang paling variatif di dunia, mempekerjakan para krew yang kompeten dan memiliki rencana pengembangan SDM di masa depan. Kapal-kapal Belanda sangat aktif secara global dengan kehadirannya di Eropa, Rusia dan Afrika, termasuk juga pelayaran di perairan daratan (*inland shipping*). Dalam operasionalnya, kapal-kapal Belanda bergerak di berbagai sektor seperti *heavy cargo*, pengangkutan container dan pemanduan, bahan beku dan petrokimia.

Sesuai dengan data yang Peneliti peroleh, saat ini Belanda memiliki sekitar 5000 pelaut yang bekerja di kapal Belanda, dan 22.500 pelaut bekerja di kapal internasional. Para pelaut dididik di sekolah-sekolah pelayaran dengan kurikulum yang mengacu kepada standard *IMO*. Selain pendidikan yang dilakukan di dalam kampus, mereka juga melakukan praktik magang selama beberapa bulan baik di kapal berbendera Belanda maupun Negara lain. Praktik ini akan memberikan banyak pengalaman sebagai bekal dalam memasuki dunia kerja.

### **Kondisi Pelaut Indonesia di kapal Belanda**

Dengan kondisi sektor kemaritiman yang demikian kondusif dan terus meningkat, Belanda menawarkan kesempatan yang luas bagi tenaga kerja terampil khususnya pelaut, tidak terkecuali para pelaut dari Indonesia.

Hubungan yang panjang antara Indonesia dan Belanda sejak ratusan tahun yang lalu, terlepas dari sejarah kelam yang pernah terjadi, di satu sisi banyak menghasilkan hubungan dan kerjasama yang demikian intens di berbagai bidang. Belanda adalah Negara di Eropa dengan jumlah diaspora Indonesia terbesar, restoran Indonesia paling banyak kita temukan di Belanda, Belanda adalah Negara Eropa dengan nilai investasi terbesar di Indonesia, wisatawan asal Belanda juga merupakan wisatawan Eropa terbanyak yang mengunjungi Indonesia serta masih banyak hal lain yang menunjukkan kuatnya hubungan bilateral kedua negara. Ini semua tidak lepas dari kuatnya ikatan sejarah di masa lalu, dan hingga saat ini, masyarakat Belanda juga sangat respek kepada warga Indonesia. Semua ini adalah modal besar yang harus dapat kita manfaatkan dengan sebaik-baiknya.

Saat ini, sesuai dengan hasil pengamatan atase Perhubungan RI di Den Haag Belanda pada tahun 2023 ini terdapat ribuan pelaut Indonesia yang bekerja di kapal-kapal Belanda maupun yang beroperasi di wilayah Belanda. Pelaut-pelaut dari Indonesia maupun Asia Tenggara pada umumnya lebih disukai dikarenakan karakter dan perilakunya yang baik selama bekerja. Selain bekerja pada kapal laut yang melayani rute di wilayah Eropa maupun ke Asia dan Amerika, terdapat juga pelaut kita yang bekerja di kapal pesiar (*river cruise*) yang beroperasi di sepanjang Sungai Rhine. Khusus untuk kapal pesiar, pelaut Indonesia kebanyakan bekerja pada sektor perhotelan seperti restoran, *housekeeping* serta *waiters*, sementara yang bekerja pada bidang nautika jumlahnya masih sangat terbatas. Terbatasnya jumlah pelaut Indonesia yang bekerja di bidang nautika maupun teknika pada kapal pesiar di perairan daratan, umumnya disebabkan terbatasnya informasi kepada perusahaan *river cruise* tentang pelaut Indonesia serta proses administrasi yang harus ditempuh. Padahal jumlah perusahaan *river cruise* khususnya di sungai Rheine mencapai puluhan perusahaan dengan ratusan kapal pesiar. Hal ini

merupakan tantangan bagi kita semua untuk dapat memberikan kesempatan bagi pelaut-pelaut kita di perusahaan-perusahaan tersebut.

### **Kelebihan dan Kekurangan Pelaut Indonesia**

Upaya ini tentu tidak mudah karena kita harus bersaing dengan pelaut-pelaut dari Negara lain seperti Philipina, Myanmar, India dan pelaut-pelaut dari kawasan Eropa Timur. Kita harus menyiapkan pelaut-pelaut kita dengan kompetensi yang berstandar internasional dan dibekali dengan kemampuan berbahasa Inggris yang mumpuni. Selain itu, kita juga harus membekali pelaut kita dengan *soft skill* seperti *leadership*, *problem solving*, *creativity*, *critical thinking*, yang diiringi sikap disiplin, kerja keras, semangat dan motivasi tinggi, selalu ingin belajar serta mampu beradaptasi dengan lingkungan kerja.

Untuk menghasilkan para pelaut yang berkualitas, maka lembaga pendidikan pelayaran harus terus meningkatkan kualitas proses pembelajaran baik dalam kampus maupun di luar kampus. Kualitas lulusan sekolah pelayaran tidak hanya ditentukan oleh sarana prasarana yang modern, tetapi juga tenaga pendidik dan kependidikan yang kompeten. Selain itu, hal yang tidak kalah penting adalah apakah desain dan program pembelajaran yang telah disusun mampu menjawab kebutuhan dunia kerja. Harus ada *link and match* antara kampus dengan dunia kerja supaya lulusan sekolah pelayaran dapat diserap dan dimanfaatkan seoptimal mungkin.

### **SIMPULAN**

Pelaut Indonesia memiliki peran yang sangat krusial dalam menjalankan roda perekonomian bangsa dan mewujudkan Indonesia menjadi salah satu Negara Poros Maritim di dunia. Untuk mengoptimalkan dan mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, harus tersedia Sumber Daya Manusia yang kompeten dalam jumlah yang cukup. Industri perkapalan di Belanda

adalah salah satu yang paling variatif di dunia, karena mempekerjakan ribuan pelaut Indonesia, dan pelaut dari Indonesia maupun Asia Tenggara pada umumnya lebih disukai. Untuk menghasilkan para pelaut yang berkualitas, maka lembaga pendidikan pelayaran di Indonesia harus terus dapat meningkatkan kualitas proses pembelajaran baik di dalam kampus maupun di luar kampus (terwujudnya *link and match* antara kampus dengan dunia kerja). Hal ini juga tidak terlepas dari penguasaan bahasa asing (bahasa Inggris dan *soft skill*) yang mumpuni agar semua Pelaut Indonesia bisa bersaing dengan Pelaut luar negeri.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- Anonim, (2021). Seafarers Workforce Report BIMCO
- Adlini, M. N., Dinda, A. H., Yulinda, S., Chotimah, O., & Merliyana, S. J. (2022). Metode penelitian kualitatif studi pustaka. *Edumaspul: Jurnal Pendidikan*, 6(1), 974-980.
- Ardiyanti, D. (2018). Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. *Resolusi: Jurnal Sosial Politik*, 1(2), 132-145.
- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa (2024). Pengertian peran. Diakses tanggal 2 Februari 2024 di <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/peran>
- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa (2024). Pengertian pelaut. Diakses tanggal 2 Februari 2024 di <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/pelaut>
- Cahya, I. D. C. (2019). Membangun Indonesia Sebagai Negara Kepulauan dan Pemanfaatannya untuk Kemajuan Indonesia (Doctoral dissertation, Universitas Sumatera Utara).
- Dosensosiologi.com (2023). Pengertian peran Menurut Para Ahli, Teori, dan Konsepnya. Diakses pada 20 Februari 2024, <https://dosensosiologi.com/pengertian-peran/>
- Djari, J. A., Huda, S., & Sitepu, F. (2023). Peningkatan kompetensi pelaut

taruna/i dalam mendukung pembangunan sdm pelayaran. *Journal of Transportation Society Empowerment*, 1(2).

Yani, Y. M., & Monratama, I. (2015). Indonesia sebagai poros maritim dunia: suatu tinjauan geopolitik. *Jurnal Pertahanan dan Bela Negara*, 5(2), 25-52.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 7 tahun 2000 tentang Kepelautan (Bab 2, pasal 2)