



## Kajian “Link And Match” Praktek Darat Taruna STIP dengan Kebutuhan Industri Pelayaran

Zulnasri<sup>1</sup>, Robinson<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Program Studi Ketatalaksanaan dan Kepelabuhanan, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, Jakarta

Jl. Marunda Makmur No. 1 Cilincing, Jakarta Utara. Jakarta 14150

disubmit pada : 4/2/19

direvisi pada : 17/4/19

diterima pada : 25/4/19

### Abstrak

Kegiatan Praktek Darat (Prada) selama 1 tahun bagi taruna wajib dilaksanakan setelah selesai mengikuti perkuliahan semester IV. Penempatan Prada pada dasarnya ditempatkan di perusahaan pelayaran atas dasar kerja sama STIP dengan perusahaan tersebut. Berdasarkan pengamatan dan hasil wawancara dengan Taruna yang telah selesai Prada, mereka menyatakan bahwa melaksanakan kegiatan Prada lebih banyak inisiatif sendiri daripada mendapatkan bimbingan dari manajemen pemangku kuasa perusahaan. Jadi kalau taruna berinisiatif dan kreatif mencari kegiatan keterampilan berdasarkan buku pedoman Prada, maka keterampilannya tidak diragukan lagi, akan tetapi kalau tarunanya kurang inisiatif dan kurang kreatif maka hasil Prada yang diperoleh sangat minim. Akibatnya, taruna kemungkinan sulit memperoleh lapangan kerja di industri pelayaran. Berdasarkan keluhan para penggiat industri pelayaran, mereka kesulitan memperoleh tenaga kerja lulusan perguruan tinggi yang siap pakai di Industri pelayaran, sehingga solusinya terpaksa mendidik kembali agar bisa bekerja di perusahaan. Sebagai jawaban dari pemerintah, Kementerian BUMN mencanangkan kegiatan Program Magang Mahasiswa Bersertifikat (PMMB) dengan cara menghimpun perusahaan BUMN dibawah Forum Human Capital Indonesia (FHCI) dengan maksud para taruna ditawarkan praktek di perusahaan negara selama 6 bulan. Selama praktek diperusahaan tersebut, akan dibimbing seorang Mentor dan atau Co-Mentor. Setelah selesai magang diberikan sertifikat industri dari Direksi Perusahaan dan sertifikat kompetensi dari Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP).

Copyright © 2019, **METEOR STIP MARUNDA**, ISSN: 1979-4746

Kata Kunci : link, match, prada, industry, pelayaran

Permalink/ DOI: <https://doi.org/10.36101/msm.v12i1.62>

### 1. PENDAHULUAN

Berangkat dari orasi ilmiah Menteri BUMN RI, Rini M. Soemarno, dengan judul “Peran Serta BUMN Dalam Peningkatan Kualitas Pendidikan Vokasi” dalam Dies Natalis Vokasi ke-10 Universitas Indonesia yang diadakan di Auditorium Vokasi UI pada tanggal 28 Juni 2018. Dalam pemaparannya, Rini menjelaskan tentang kesenjangan

pemenuhan kebutuhan antara dunia industri dengan kualitas sumber daya manusia Indonesia. Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS), dari sisi permintaan (*demand*) pasar kerja terdiri atas tenaga ahli (spesialis dan profesi), teknisi/analisis serta operator dan pelaksana. Sedangkan di Indonesia, sumber daya manusia yang ada belum banyak terverifikasi oleh lembaga sertifikasi kompetensi sehingga kemampuan tenaga kerja yang ada belum terstandar.

\*) Penulis Korespondensi :

Email : zulnasri@dephub.go.id

Agar terjadi *link & match* (keterkaitan dan kesepadanan) antara dunia industri dengan kemampuan sumber daya manusia Indonesia, maka pemerintah perlu melakukan intervensi program peningkatan kualitas kompetensi. Salah satunya adalah dengan Program Magang Bersertifikat yang akan diterapkan pemerintah ke beberapa perguruan tinggi. Program magang ini akan berlangsung selama 6 bulan di beberapa Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

Dalam program magang ini, para mahasiswa akan diajarkan dan dilatih tentang kemampuan beradaptasi di dunia kerja dan praktek lapangan. Di akhir magang, para mahasiswa akan mendapat sertifikat kompetensi resmi dari pemerintah. Kegiatan magang bersertifikat ini akan bersinergi dengan sistem skema pembelajaran dari Kemenristekdikti, yaitu sistem kurikulum 3+2+1.

Sistem 3+2+1 mengandung pengertian bahwa mahasiswa akan aktif di kampus selama tiga semester, dua semester di industri, dan satu semester akhir di kampus atau industri. Program magang bersertifikat dan sistem 3-2-1 ini adalah salah satu dari berbagai upaya pemerintah untuk *link and match* antara pemerintah, dunia industri, dan lembaga pendidikan vokasi demi meningkatkan kualitas sumber daya manusia Indonesia.

Dalam orasi ilmiah Menteri BUMN ini dimana penekanannya adalah *link and match* (keterkaitan dan kesepadanan) antara kurikulum pendidikan tinggi vokasi dengan kebutuhan SDM Sektor industri, karena selama ini SDM yang dihasilkan perguruan tinggi vokasi belum bersinergi dengan kebutuhan industri, sehingga pihak industri kesulitan menemukan kandidat yang kualifikasi kompetensinya yang sesuai dengan kebutuhan perusahaan.

Dengan adanya kesenjangan antara pelaksanaan kurikulum perguruan tinggi vokasi dengan kebutuhan industri, akibatnya

tidak jarang industri masih harus mendidik dan melatih kandidat agar sesuai dengan kompetensi yang dibutuhkan melalui praktek industri dan bersertifikasi.

Jadi dengan melalui Program Magang Mahasiswa bersertifikat diharapkan dapat meningkatkan kompetensi Mahasiswa sehingga lulusannya bisa diserap oleh perusahaan, karena itu pemerintah menargetkan pada tahun 2020 penyerapan mahasiswa magang bersertifikat di BUMN bisa mencapai 20.000 orang.

Oleh karena itu Menteri BUMN menegaskan program magang Mahasiswa bersertifikat diharapkan menjadi solusi atas permasalahan tersebut. Program magang Mahasiswa bersertifikat merupakan bentuk inisiatif dari pemerintah melalui BUMN. Tujuannya untuk mempersiapkan Mahasiswa Program pendidikan Vokasi memasuki dunia kerja, baik disektor pemerintahan maupun disektor swasta. Program ini bermaksud mewujudkan *link and match* antara pelaksanaan kurikulum perguruan tinggi vokasi dan kebutuhan SDM Sektor industri.

Skema revitalisasi pada proses pembelajaran, dimana porsi untuk praktik akan diperbanyak daripada teori, perbandingannya, 30% teori dan 70% praktek. Program revitalisasi pendidikan tinggi vokasi ini menerapkan sistem 3+2+1 artinya 3 semester aktif belajar di kampus, 2 semester praktek di industri dan 1 semester di kampus atau di industri. Jadi pada semester akhir ini, mahasiswa bisa memilih menyelesaikan pendidikan dengan mengerjakan tugas akhir di kampus atau praktik di industri, agar kegiatan revitalisasi ini berjalan dengan baik.

Berdasarkan pedoman pelaksanaan Program Magang Mahasiswa Bersertifikat, yang terbit tanggal 18 Agustus 2018 oleh Forum Human Capital Indonesia (FHCI). Maksud pelaksanaan program ini adalah **pertama**, untuk menjawab tantangan SDM BUMN dimasa yang akan datang. **Kedua**, menciptakan SDM unggul dengan kompetensi

yang mumpuni melalui pemagangan di BUMN dan mencetak SDM yang berdaya saing global. Selain itu, tujuan program ini adalah menghadirkan sinergi melalui BUMN hadir untuk negeri, kandidat rekrutmen untuk BUMN terkait, dan menciptakan SDM yang berjiwa *entrepreneur* (Pengusaha) sesuai dengan kebutuhan BUMN.

Program Magang Mahasiswa Bersertifikat dibagi menjadi dua jenis pelaksanaan: **Pertama**, Magang Bersertifikat Kompetensi. Pada jenis ini mahasiswa melaksanakan pemagangan sesuai dengan kompetensi bidang (posisi) yang menjadi persyaratan untuk menduduki posisi tersebut selama enam bulan. Peserta magang akan melaksanakan uji kompetensi sesuai dengan kompetensi bidang pada akhir masa pemagangan yang dilakukan oleh Lembaga Sertifikasi Profesi Nasional (LSP) yang ditunjuk oleh BUMN yang bersangkutan.

**Kedua**, Magang Bersertifikat Industri. Pada jenis ini mahasiswa melaksanakan pemagangan sesuai dengan project yang diberikan oleh pihak Industri selama enam bulan. Peserta magang dinyatakan selesai mengikuti pemagangan setelah menyelesaikan pekerjaan dengan waktu yang telah ditentukan, yang kemudian diakui oleh pihak industri dengan mengeluarkan sertifikat industri sesuai dengan project tersebut.

Memperhatikan orasi Menteri BUMN dan gagasan Menristekdikti diatas, maka peneliti tertarik mengkaji materi pelaksanaan praktek darat taruna program studi ketatalaksanaan angkutan laut dan kepelabuhanan (KALK) berdasarkan buku panduan praktek darat.

Alasan kajian *link and match* materi pelaksanaan Prada ini adalah apakah telah sesuai materi praktek darat yang dilaksanakan Taruna Diploma IV Semester V dan VI Prodi KALK dengan kebutuhan industri pelayaran. Hal ini menjadi perhatian bagi peneliti, karena pada saat dilakukan uji hasil Prada selama 1 (satu) tahun, masih ada sebagian taruna yang

belum memahami dengan baik dan benar, apa yang mereka tulis dalam laporan hasil Prada. Disisi lain peneliti perhatikan pula buku panduan Prada, pertanyaannya masih ada yang bersifat teoritis, bukan praktek.

Jadi yang harus ditulis dalam menjawab pertanyaan yang ada dalam buku panduan Prada adalah apa yang taruna, rasakan, pahami, dan kerjakan pada saat praktek di perusahaan. Yang kurang pas dalam menjawab pertanyaan yang tertulis dalam buku panduan Prada adalah pertanyaan yang tidak ada kaitannya dengan taruna melaksanakan Prada. Contohnya seorang taruna melakukan Prada di suatu perusahaan pelayaran Kalimantan Timur, sedangkan pertanyaannya kegiatan JICT Jakarta. Fatalnya lagi penguji memerintahkan harus dicari jawabannya, walau tidak praktek di JICT Jakarta, akhirnya jawabannya asal-asalan.

Ada juga pengalaman Taruna dalam Prada di PT. Pelindo, dimana praktek hanya 3 bulan, itupun di tempatkan di bagian pemanduan dan tidak pernah dibagian lain, pada hal kegiatan PT. Pelindo sangatlah luas, belum lagi kegiatan anak perusahaannya. Sebagai Taruna Diploma IV Prodi KALK wajib hukumnya untuk mengetahui dan memahami semua kegiatan Instansi pemerintah dipelabuhan, paling tidak secara umum harus memahaminya.

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan seluruh Taruna lulusan Diploma IV Prodi KALK dapat diserap kompetensi dan keterampilannya di dunia industri pelayaran, tentunya bila kegiatan Pradanya dikategorikan seluruhnya telah sesuai dengan kebutuhan industri pelayaran.

Penelitian ini penting dilakukan mengingat tuntutan industri pelayaran yang membutuhkan lulusan Prodi KALK yang siap pakai. Dengan demikian perlu diteliti dengan seksama apakah ada ketidak sesuaian kegiatan praktek darat Taruna Diploma IV Prodi KALK dengan tingkat kebutuhan industri

pelayaran. Dengan harapan lulusan prodi KALK nantinya dapat diserap keterampilan dan kompetensinya oleh perusahaan yang bergerak di bidang bisnis pelayaran.

Oleh karena itu manajemen STIP diharapkan melakukan evaluasi materi Prada secara berkala atau secara periodik disesuaikan dengan kebutuhan mendasar dari industri pelayaran dari waktu ke waktu, dan disisi lain perlu pula mengkaji ulang penempatan taruna Diploma IV Prodi KALK dalam melaksanakan Prada yang sesuai dengan kebutuhan industri pelayaran. Kalau kedua hal ini dilakukan dengan seksama, besar kemungkinan lulusan Diploma IV Prodi KALK dalam waktu singkat akan terserap oleh perusahaan-perusahaan ternama yang berkecimpung dalam industri pelayaran, karena keterampilannya telah memenuhi kebutuhan industri pelayaran.

## 2. METODE

Metode penelitian yang digunakan adalah campuran. Peneliti melakukan pengumpulan data berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Forum Human Capital Indonesia di Jakarta dan pihak PT Pelabuhan Indonesia III di Surabaya selaku pelaku pelaksana program magang mahasiswa bersertifikat serta mewawancarai para Taruna Semester VIII 2019 Diploma IV Prodi KALK-STIP yang pernah melakukan praktek di berbagai perusahaan pelayaran sebanyak 30 taruna.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Peneliti melakukan wawancara secara acak kepada Taruna Semester VIII Diploma IV Prodi KALK STIP dari tanggal 17 – 20 Juni 2019 sejumlah 48 orang dari 90 Taruna. Pertanyaan yang peneliti ajukan berangkat dari materi buku Panduan Praktek Kerja Nyata Prodi KALK terbitan tahun 2018.

Adapun materi yang peneliti tanyakan tentang pemahaman manajemen bisnis angkutan laut yang mencakup Charter Kapal, Asuransi Laut, K3 di perusahaan, ISM Code, Prosedur pengangkutan muatan berbahaya,

Manajemen Armada, Freight Forwarding, Muatan Kapal, pengelolaan Peti Kemas, Eksport dan Import.

Pemahaman dimaksud dikelompokkan kedalam 3 kategori yakni sangat memahami, setengah memahami dan tidak memahami. Dengan demikian dapat peneliti paparkan tingkat pemahaman rata-rata Taruna tentang manajemen bisnis angkutan laut berdasarkan hasil wawancara dengan 48 taruna dari 90 taruna Semester VIII KALK, seperti tabel dibawah ini.

Tabel 1. Tingkat pemahaman taruna prada

No	Pertanyaan	Sangat paham		Setengah paham		Tidak paham		Jumlah	
		angka	%	angka	%	angka	%	angka	%
1	Charter kapal	6	12,50	26	54,17	16	33,33	48	100
2	Asuransi Laut	1	2,09	28	58,33	19	39,58	48	100
3	K3 di	23	47,92	22	45,83	3	6,25	48	100
4	Perusahaan	9	18,75	36	75,00	3	6,25	48	100
5	Penerapan ISM Code	12	25,00	26	54,17	10	20,83	48	100
6	Angkut Muatan Berbahaya	13	27,08	25	57,08	10	20,83	48	100
7	Manajemen Amada	9	18,75	18	37,50	21	43,75	48	100
8	Freight Forwarding	9	18,75	25	52,08	14	29,17	48	100
9	Muatan kapal	9	18,75	27	56,25	12	25,00	48	100
10	Angkutan peti kemas	8	16,67	30	62,50	10	20,83	48	100
	Proses Ekspor-impor	8	16,67	30	62,50	10	20,83	48	100
	Jumlah	99	20,63	263	54,8	118	24,5	480	100

Dari table 1, yang sangat memahami hanya sekitar 20,63 % Taruna, setengah memahami sekitar 54,79 % Taruna dan tidak memahami 24,58 % Taruna. Yang sangat memahami apa yang dikerjakan dalam Prada sekitar 20,63 % Taruna tersebut, berdasarkan pengakuannya karena dapat bimbingan dari pihak pemangku kuasa di perusahaan dimana mereka praktek. Sementara yang setengah memahami apa yang mereka kerjakan dalam pelaksanaan Prada sebesar 54,79 % karena inisiatif sendiri untuk mencari tahu jawaban yang seharusnya, sedangkan yang tidak paham sama sekali sebesar 24,58 % karena tidak dapat petunjuk dari segala sumber baik dari literatur maupun dari pengalaman lapangan dan disisi lain perusahaan tempat mereka Prada tidak mengelola apa yang

dipertanyakan dalam buku pedoman Praktek Kerja Nyata Prodi KALK – STIP terbitan Thn. 2018.

Program Magang Mahasiswa Bersertifikat (PMMG) merupakan konsep dari Kementerian BUMN dalam rangka memenuhi permintaan dunia industri, karena selama ini pihak industri kesulitan memperoleh tenaga kerja yang siap pakai yang dihasilkan oleh perguruan tinggi negeri / swasta. Ketidak bisanya memenuhi kebutuhan dunia industri, karena kurikulum perguruan tinggi tidak disesuaikan dengan kebutuhan dunia industri, akibatnya tenaga yang direkrut dari tamatan perguruan tinggi, terpaksa dilatih dahulu oleh perusahaan yang bersangkutan sebelum diterjunkan dalam kegiatan bisnis industri. Hal ini berakibat biaya tinggi bagi perusahaan.

Oleh perkumpulan BUMN seluruh Indonesia ditindak lanjuti membentuk Forum Human Capital Indonesia (FHCI). Wadah ini merupakan tempat para pengeloladan praktisi manajemen human capital dilingkungan BUMN untuk saling berintegrasi melakukan pembelajaran dan sinergi bagi para anggotanya untuk kemajuan pengelola human capital di Indonesia.

FHCI ini sebetulnya bersifat fasilitator antara Perguruan Tinggi dengan BUMN, jadi BUMN ingin melatih mahasiswa praktek di perusahaan, sementara Perguruan Tinggi berkeinginan pula agar anak didiknya dapat ditampung praktek di perusahaan BUMN, para pihak sama-sama berkeinginan tamatan Perguruan Tinggi dapat diserap tenaganya di perusahaan industri, perusahaan ingin pula lulusan Perguruan Tinggi benar-benar siap pakai di dunia idustri.

Untuk itulah adanya FHCI yang saat berpusat di Jakarta, jadi setiap perguruan tinggi yang ingin menempatkan mahasiswanya untuk praktek di BUMN, salah satu caranya adalah membuat kerja sama (MoU) dahulu dengan FHCI. Setelah itu barulah perguruan tinggi yang bersangkutan mengirim

daftar nama mahasiswanya yang berkeinginan praktek di BUMN ke FHCI.

Kemudian daftar nama mahasiswa yang dikirimkan oleh PT bersangkutan ke FHCI tersebut, diteruskan ke perusahaan BUMN yang bersedia menerima mahasiswa tersebut praktek ditempatnya atau di cabangnya atau anak perusahaannya. Kalau perusahaan BUMN bersedia menerima mahasiswa praktek di perusahaannya, maka perusahaan tersebut langsung membuat perjanjian kerja praktek atau dikenal dengan PMMB. Selama praktek berlangsung maka FHCI dan PT bersangkutan melakukan pemantauan pelaksanaan PMMB tersebut.

Mahasiswa yang dikirim FHCI ke PT. Pelabuhan Indonesia III atas usulan Perguruan Tinggi yang bersangkutan. Oleh PT Pelabuhan Indonesia III dilakukan pembekalan terlebih dahulu di kantor pusat, selanjutnya baru dikirim ke kantor cabang yang bersedia menerima mahasiswa PMMB sesuai kebutuhan. Di kantor cabang tersebut oleh kepala cabang ditunjuk salah satu stafnya sebagai mentor atau co-mentor untuk melatih mahasiswa PMMB tersebut setiap hari selama berlangsungnya kegiatan PMMB.

Selama berlangsung kegiatan PMMB, maka mahasiswa bersangkutan wajib patuh dan taati peraturan kedisiplinan pegawai yang berlaku di perusahaan tersebut. Bila mahasiswa tersebut gagal memenuhi kewajiban selama minimal 6 bulan , maka yang bersangkutan diberi surat keterangan magang, kalau mahasiswa tersebut berhasil melaksanakan PMMB sesuai waktu yang telah ditetapkan, atas dasar rekomendasi dari Mentor, maka mahasiswa tersebut diberikan sertifikat industri oleh Direksi PT. Pelindo III.

Sedangkan untuk sertifikat kompetensi belum bisa diberikan oleh PT. Pelindo III karena terbentur dengan belum tersedianya dana untuk sertifikat kompetensi yang diterbitkan oleh Lembaga Setifikasi Profesi (LSP), walaupun FHCI telah mensyaratkan bahwa biaya sertifikat kompetensi ditanggung

oleh perusahaan. Namun apa dikata PT. Pelindo III tidak punya biaya untuk penerbitan sertifikat kompetensi dari LSP. Jadi untuk sementara sertifikat kompetensi diserahkan saja kepada mahasiswa bersangkutan untuk memper-olehnya, termasuk biayanya.

Berdasarkan hasil wawancara yang diperoleh peneliti dari para taruna/i pada saat melakukan praktek darat, sebagian besar (54,79 %) mengatakan bahwa kegiatan praktek dilakukan atas inisiatif taruna bersangkutan, tidak ada mentor yang mengarahkan kegiatan praktek. Kalau taruna tidak kreatif maka kegiatan praktek tidak memperoleh apapun juga pada hari tersebut.

Sedangkan 20,63% taruna mengatakan sangat memahami semua kegiatan yang dilakukan ditempat praktek, karena kegiatan selalu dibimbing oleh para staf yang berpengalaman di bidangnya. Mereka membimbing taruna praktek sampai taruna bersangkutan memahami apa yang dikerjakan. Bahkan pembimbing begitu sabar membimbing taruna dalam melaksanakan praktek dengan baik dan benar.

Sebanyak 24,58 % taruna mengatakan tidak memahami dengan baik apa yang dilaksanakan dalam praktek pada perusahaan pelayaran tersebut, karena tidak ada staf yang benar-benar bersedia melatih taruna praktek pada perusahaan tersebut, dengan alasan sangat sibuk dengan pekerjaan rutinnnya. Bahkan ada taruna mengatakan bahwa pada perusahaan dimana mereka praktek tidak ada kegiatan yang dimaksud dalam Buku Panduan Praktek Kerja Nyata untuk Prodi KALK STIP, sehingga apa yang ditanyakan peneliti, mereka tidak bisa menjawab apa yang seharusnya, karena tidak ada kegiatan diperusahaan tempat praktek seperti apa yang ditanyakan peneliti.

Jadi peneliti berpendapat bahwa kegiatan praktek darat Taruna/i KALK STIP yang benar-benar memahami tentang seluk beluk manajemen bisnis pelayaran masih

20,63% , masih jauh dibawah rata-rata (50%), jadi kalau bersaing merebut lapangan kerja dibidang bisnis pelayaran, besar kemungkinan sulit akan memperoleh lapangan kerja yang memadai, karena kompetensinya tidak sesuai dengan harapan perusahaan pelayaran.

Oleh sebab itu peneliti mengusulkan kepada manajemen STIP, perlu dilakukan empat alternatif kegiatan Praktek Darat (PRADA), yang mungkin positif buat para taruna/i dalam melaksanakan Prada tepat waktu, yakni :

- a. Melakukan kerja sama dengan FHCI, agar dapat berpartisipasi dalam Program Mahasiswa Magang Bersertifikat (PMMB) pada BUMN yang sesuai dengan bidang ilmunya. Keuntungan yang akan diperoleh Taruna adalah bila BUMN bersangkutan membutuhkan tenaga kerja baru, lulusan perguruan tinggi yang punya sertifikat Industri karena ikut PMMB yang diprioritaskan untuk menjalani ujian penerimaan tenaga kerja.
- b. Melakukan kerja sama dengan Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas Utama, KSOP kelas I dan KSOP kelas II seluruh Indonesia, sebelumnya alangkah baiknya buat payung hukumnya dulu berupa kerja sama (MOU) antara Kepala Badan SDM Perhubungan dengan Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Tujuannya atas dasar MOU tersebut STIP lebih leluasa mengirim Taruna/i Prada ke Syahbandar/OP Kelas Utama, KSOP Kelas I dan KSOP kelas II diseluruh Indonesia. Dengan harapan dalam pembagian kerja Prada sesuai dengan buku panduan PKN, biar Syahbandar/OP, KSOP yang membagi jadwal kegiatan kesemua instansi pemerintah dan perusahaan pelayaran yang ada di pelabuhan dalam kurun waktu 1 (satu) tahun, sesuai dengan materi buku panduan praktek kerja nyata STIP.
- c. Prada dilaksanakan selama 6 bulan di perusahaan pelayaran, selebihnya Prada di

kantor pemerintahan yang ada di Syahbandar/OP Kelas Utama, atau KSOP Kelas I dan KSOP Kelas II, seperti Bea Cukai, Imigrasi, Karantina, Syahbandar, Otoritas Pelabuhan/UPP dan lain-lain.

- d. Prada dilaksanakan pada perusahaan pelayaran yang kegiatan usahanya mencakup bisnis angkutan laut, keagenan kapal dan keagenan awak kapal dan lainnya. Pertanyaan dalam buku panduan PKN yang tidak terkait dengan usaha perusahaan tersebut tidak perlu dicari jawabannya.

#### 4. PENUTUP

Berdasarkan hasil wawancara dengan Taruna Semester VIII Diploma IV Prodi KALK, sebanyak 54,79 % menyatakan kegiatan praktek dapat dilakukan karena inisiatif sendiri tanpa adanya pembimbing atau mentor dalam melaksanakan setiap kegiatan praktek seperti yang tertuang dalam buku panduan praktek kerja nyata untuk KALK.

Yang menyatakan dibimbing oleh staf yang ada diperusahaan dimana Taruna Prada sebanyak 20,63 %, sehingga mereka berani mengatakan sangat memahami apa yang mereka lakukan selama Prada sebagaimana materi yang telah ditetaskan dalam buku panduan PKN-KALK. Namun ada yang menyatakan (sebanyak 24,58 %) bahwa tidak memahami betul apa yang dilakukan selama Prada karena tidak ada yang membimbing dalam praktek dan juga kurang memahami pertanyaan yang ada pada buku panduan PKN-KALK, karena pertanyaan yang tercantum dalam buku panduan sangat luas sekali, sementara praktek hanya di satu perusahaan sedangkan pertanyaan mencakup kegiatan diberbagai perusahaan pelayaran dan diberbagai kantor publik.

Dengan demikian dapat diambil kesimpulannya secara umum, kompetensi lulusan KALK belum semuanya sesuai dengan kebutuhan industri pelayaran, karena

praktek tanpa adanya yang membimbing, hanya tergantung kreatifitas Tarunanya saja.

Sementara mahasiswa yang praktek atas dasar PMMB, ada pembimbing atau Mentor dan Co-Mentor setiap hari, sehingga kegiatan praktek terarah dan fokus, Mahasiswa sangat memahami apa saja kompetensi yang dibutuhkan perusahaan baik secara intern maupun secara ekstern. Jadi kemampuan peserta PMMB lebih baik dari pada praktek tanpa dibimbing oleh Mentor.

#### DAFTAR PUSTAKA

- [1] Afifuddin, 2014, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Pustaka Setia.
- [2] Bungin, B. (2005). *Metodologi Penelitian Kuantitatif Komunkasi, Eknomi dan Kebijakan Publik Serta Ilmu-Ilmu Sosial Lainnya*. Jakarta: Kencana
- [3] Dakir, H. *Perencanaan dan Pengembangan Kurikulum*. Yogyakarta: Rineka Cipta.2004.
- [4] Dwiastuti, R. (2017). *Metde Penelitian Sosial Ekonomi Pertanian dilengkapi Pengenalan Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Kombinasi Kuantitatif-Kualitatif*. Malang: UB Press
- [5] Firdaus, Fakhry Zamzam, 2018, *Aplikasi Metodologi Penelitian*, Yogyakarta: CV. Budi Utama.
- [6] Gulo, W. (2002). *Metodologi Penelitin*. Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia
- [7] Luthfiyah, M. F. (2017). *metodologi Penelitian; Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, Tindakan Kelas dan Studi Kasus*. Sukabumi: CV Jejak
- [8] Manzilati, A. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif: Paradigma, Metode, Dan Aplikasi*. Malang: Universitas Brawijaya Press
- [9] Nurgiyantoro, Burhan, *Dasar-Dasar Pengembangan Kurikulum Sekolah; Sebuah Pengantar Teoritis dan Pelaksanaan*, Yogyakarta: BPFE., 1988.
- [10] Nasution, S. . *Kurikulum dan Pengajaran*. Jakarta, Bina Aksara, 1989.

- [11] Perdy Karuru, 2011, *Pentingnya Kajian Pustaka Dala Penelitian: Jurnal Penelitian*.
- [12] Suwartono, 2014. *Dasar-Dasar Metodologi Penelitian*, Yogyakarta: Andi Offset.
- [13] Sosrodihardjo, B. A. (2014). *Metode Penelitian Sosial* (Edisi Revisi). Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- [14] Zainal Arifin, *Konsep dan Pengembangan Kurikulum*, ( Bandung : PT. Remaja Rosdakarya, 2012),
- [15] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang **Pelayaran**
- [16] Undang-Undang Republik Indonesia No. 20 Tahun 2003 tentang sistem pendidikan nasional
- [17] Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 19 tahun 2005 tentang Standar Nasional Pendidikan
- [18] Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi no. Per.22/Men/IX/2009 tentang Penyelenggaraan Pemagangan di Dalam Negeri.
- [19] Keputusan Ketua STIP No. 124/KP.004/STIP.15 tentang Pedoman Pelaksanaan dan Peraturan Tata Tertib Ttaruna Praktek Kerja Nyata.
- [20] FHCI : Pedoman Pelaksanaan Program Magang Mahasiswa Bersertifikat, Ver 1.0 2018
- [21] Yati Afiyanti, 2005, *Penggunaan Literature Dalam Penelitian Kualitatif: Jurnal keperawatan Indonesia*
- [22] Pupu Saeful Rahmat, 2009, *Penelitian Kualitatif: Jurnal Pnelitian Kualitatif Vol 5*