

**ANALISIS PENERAPAN MANAJEMAN PENGELOAAN KEUANGAN HASIL
TANGKAP IKAN PADA NELAYAN KAPAL MOTOR PUKAT CINCIN (PURSE
CEINE) DESA BANDARAN KECAMATAN TLANAKAN KABUPATEN
PAMEKASAN**

***ANALYSIS OF THE APPLICATION OF FINANCIAL MANAGEMENT OF FISH
CATCHES TO FISHERMEN OF MOTOR BOAT PUKAT CINCIN (PURSE CEINE)
BANDARAN VILLAGE, TLANAKAN DISTRICT, PAMEKASAN REGENCY***

Suhaimi S.Pd. M.M. ¹, Mohamad Suhud ², Abdul Hamid ³, Siti Romlah ⁴

¹ STIE Bakti Bangsa Pamekasan, suhaimi@stieba.ac.id

² STIE Bakti Bangsa Pamekasan, zyuhudabdullah81@gmail.com

³ STIE Bakti Bangsa Pamekasan, gushamid977@gmail.com

⁴ STIE Bakti Bangsa Pamekasan, sr619036@gmail.com

ABSTRAK

Desa bandaran merupakan desa di pesisir selatan pulau madura yang mata pencaharian penduduknya hampir 75% sebagai nelayan. Nelayan pengguna alat tangkap pukat cincin sebanyak 150 lebih dengan jumlah pekerja sebanyak 35 orang per kapal. Dengan jumlah awak kapal tersebut maka ada pembagian kerja dan pengelolaan manajemen keuangan dari hasil tangkap ikan yang diperoleh tiap kapal.

Bentuk penelitian ini adalah deskriptif kualitatif yang mana data menggambarkan fenomena dan analisis yang terjadi selama penelitian ini dilapangan. dan sampelnya adalah masyarakat yang bekerja sebagai nelayan di desa bandaran. Tehnik yang digunakan dengan wawancara, observasi, dokumentasi, penyajian data, verifikasi.

Manajemen pembagian kerja yang di kelola oleh nahkoda kapal sudah bagus dimana didalam mengelola kapal nahkoda sudah dapat merencanakan, mengorganisasikan, menempatkan, mengarahkan dan mengawasi para anak buahnya untuk tetap bekerja sesuai dengan prosedur dan tupoksinya masing-masing. Manajemen pengelolaan keuangan yang diaplikasikan kurang memenuhi standar pengelolaan keuangan yang benar, akan tetapi dengan pengaplikasian yang sudah berjalan sudah cukup bagus untuk sekelas perahu nelayan yang notabene pendidikannya hanya cukup di sekolah dasar saja.

Kata kunci: Manajemen Keuangan, Nelayan.

ABSTRACT

Bandaran Village is a village on the south coast of Madura Island where almost 75% of the population work as fishermen. There are more than 150 fishermen using purse seines with a total workforce of 35 people per boat. With the number of crew members, there is a division of labor and management of financial management of the fish catch obtained by each ship.

The form of this research is descriptive qualitative where the data describes the phenomena and analysis that occurred during this research in the field. and the sample is people who work as fishermen in the airport village. The techniques used are interviews, observation, documentation, data presentation, verification.

The management of the division of labor managed by the captain of the ship is good where in managing the ship the captain is able to plan, organize, place, direct and supervise his crew to continue working according to their respective procedures and duties. The financial management that is applied does not meet the correct financial

management standards, but with the application that is already running it is good enough for a class of fishing boats whose education is only at elementary school.

Keywords: *Financial Management, Fishermen,*

PENDAHULUAN

Kepulauan madura merupakan kepulauan yang terletak disebelah timur pulau jawa dengan luas wilayah 5.379 KM^2 dengan jumlah penduduk 4.099.070 jiwa dan kepadatan penduduk 762 jiwa / KM^2 Pamekasan merupakan kota yang terletak di sebelah selatan pulau madura karena letak geografis inilah kota pamekasan hampir 30% penduduknya dengan mata pencaharian sebagai nelayan. Desa bandaran merupakan desa di pesisir selatan pulau madura yang mata pencaharian penduduknya hampir 75% sebagai nelayan. Perahu nelayan dengan alat tangkap pukat cincin sebanyak 150 dengan jumlah pekerja sebanyak 35 orang per kapal. Dengan jumlah awak kapal tersebut maka ada pembagian kerja dan pengelolaan manajemen keuangan dari hasil tangkap ikan yang diperoleh tiap kapal.

Hal ini menjadi daya tarik bagi peneliti untuk mengetahui lebih jelas bagaimana manajemen pengelolaan keuangan kapal motor pukat cincin yang hasil tangkapan ikannya dengan nominal yang sangat besar bahkan bisa ratusan juta tiap bulannya. Sedangkan masa kerja nelayan hanya 15 hari saja karena ketika bulan purnama maka para nelayan tidak melayar dikarenakan pancaran sinar bulan ke air laut menyebabkan air menjadi terang sehingga ikan tidak menampakkan diri di permukaan laut, selain itu biaya untuk sekali melayar bisa sampai jutaan yaitu biaya solar, oli, bensin dan lain-ain. lain lagi dengan biaya kerusakan mesin, perlengkapan peralatan seperti tali, benang, paku, baut, selang dan lain-lain. Berdasarkan hal tersebut maka peneliti perlu melakukan riset peninjauan keadaan pengelola keuangan dilapangan sehingga jika diperlukan pembenahan maka peneliti bisa mentransfer ilmu pengetahuan sekaligus bisa jadi pengabdian kepada

lapisan masyarakat khususnya para nelayan desa bandaran

Kajian literatur

a) Manajemen

Mary parker follet (2000) mengatakan bahwa Seni dalam menyelesaikan tugas dalam hal ini manajemen merupakan kegiatan seorang manajer dalam mengarahkan bawahannya agar dapat menyelesaikan tugas atau tanggung jawab sehingga tujuan yang diinginkan tercapai. fungsi yang saling mempengaruhi satu dengan yang lain sebagai berikut:

- a) Perencanaan
- b) Pengorganisasian
- c) Penempatan
- d) Pengarahan
- e) Pengawasan

b) Manajemen keuangan

David (2017) Mendefinisikan manajemen keuangan sebagai suatu hal yang terkait dengan pengelolaan keuangan yaitu anggaran, perencanaan keuangan, kas, kredit analisis investasi dan upaya dalam memperoleh dana.

Ada dua aktivitas manajemen Eli (2021):

1. Merencanakan sumber daya organisasi
2. Mengorganisasi sumber daya

c) Nelayan

Nelayan adalah sekelompok masyarakat yang mata pencahariannya adalah tergantung hasil laut baik budi daya ataupun hasil menangkap. Satrawijaya (2002) komonitas nelayan merupakan masyarakat yang tinggal di dekat-dekat pantai atau pesisir dengan mata pencahariannya adalah hasil laut. Sedangkan menurut addin (2016) masyarakat nelayan adalah masyarakat yang menggantungkan kebutuhan

hidupnya kepada hasil laut baik dengan peangkapan ataupun budi daya.

METODE PENELITIAN

Bentuk penelitian ini adalah deskriptif kualitatif yang mana data menggambarkan fenomena dan analisis yang terjadi selama penelitian ini dilapangan. Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang tidak menggunakan rumus dan symbol statistic. Hanya dengan memperjelas fenomena yang sedalam-dalamnya dengan mengumpulkan data-data. Dalam penggunaan metode penelitian ini menggunakan metode studi kasus dengan pendekatan deskriptif. Sumber analisis. Dalam penelitian ini informasi diperoleh dengan cara membaca, mengutip, dan menyusun data yang diperoleh, sedangkan yang digunakan merupakan data primer dan data sekunder tehnik sampel yang digunakan adalah purposive sampling, peneliti memberikan penilaian terhadap sampel terpilih sehingga dapat mewakili populasi. dari hampir 200 kapal nelayan di bandaran maka peneliti mengambil 13 secara random populasi yang terpilih

Tabel 3.1
Sampel Penelitian

No	Nama kapal	Pemilik
1	KM.MILA NDAH	H. Nurul Imam (Taji)
2	KM. ARAYA	Rahman
3	KM. MARSEDES	H. Marsuki
4	KM KARDATANG	H. Nahrawi
5	KM. KRATON	M. Jusuf
6	KM. BRASIL	Behri
7	KM. SAKERA	H. Edi
8	KM. FLORA	H. Muhammad
9	KM. CAMAR	Muhammad
10	KM. PAHALA	Bunawi
11	KM. MARBORO	Endin
12	KM. PANI	Pani
13	KM. Boy	Tasan

Peneltia ini dilakukan di desa bandaran kecamatan tlanakan kabupaten pamekasan yang merupakan salah satu desa yang terletak di pesisir selatan kabupaten pamekasan. Tehnik dan alat pengumpul data: Wawancara, Observasi (pengamatan), Dokumentasi, Penyajian data, Verifikasi.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Penelitian yang baik harus sesuai dengan prosedur pengumpulan data sehingga mendapatkan gambaran yang jelas dalam hal ini peneliti melakukan wawancara dan observasi langsung dengan para awak nelayan sebagai berikut:

Tabel 4.1

Deskripsi sampel/responden penelitian

No	Pekerjaan	Jumlah responden	Jenis kelamin
1	Pemilik	13	L
2	Nahkoda	6	L
3	Masinis	8	L
4	Juru mudi	10	L
5	Klasi	9	L
6	Perlengkapan	6	L
7	Pekerja	7	L
8	Kacung	7	L
9	Kuli	12	L & P

Penyajian Data Manajemen Pembagian Kerja

Manajemen kapal motor nelayan pesisir bandaran utamanya Seorang manajer bertugas untuk bisa mencapai tujuan dengan beberapa perencanaan, koordinasi, dan pengendalian. Ada beberapa fungsi yang saling mempengaruhi satu dengan yang lain sebagai berikut:

a) Perencanaan

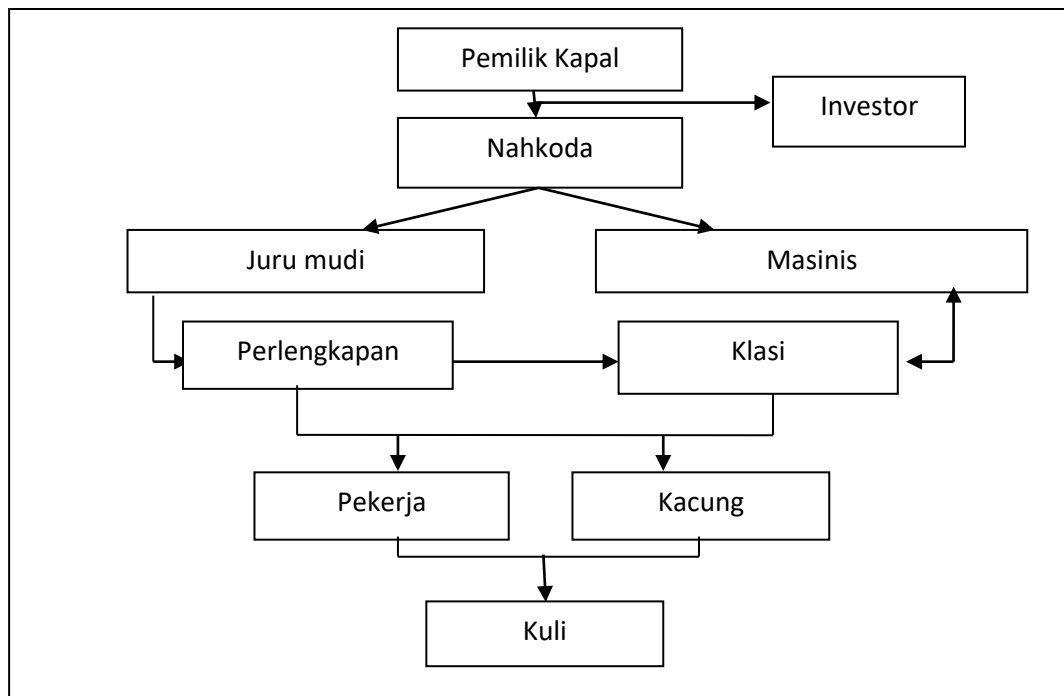
Seorang manajer yang mana dalam hal ini nahkoda wajib merencanakan dan mengevaluasi segala tindakan atau keputusan sebelum berangkat berlayar dan selama berlayar bahkan

setelah berlayar, karena perencanaan tersebut nanti yang akan mempercepat tujuan.

b) Pengorganisasian

Pengorganisasian bertujuan untuk mempermudah proses pengawasan yang dilakukan oleh nahkoda, berikut adalah struktur organisasi setiap kapal nelayan pukat cincin di desa bandaran:

Bagan 4.1
Struktur Organisasi Kapal Motor Pukat Cincin



kepemilikan penuh terhadap kapal. Pemilik menginvestasikan hartanya dengan membeli atau membuat kapal dan segala perlengkapan dan peralatan yang dibutuhkan oleh kapal dalam berlayar. Pemilik ada yang ikut berlayar dan ada juga yang tidak ikut serta dalam pelayaran.

2. Investor: Investor adalah orang yang menginvestasikan uangnya ke nelayan kapal baik berupa

c) Penempatan

Seorang manajer bertugas untuk menempatkan sumber daya yang tersedia sesuai dengan kebutuhan sehingga proses akan lebih efektif dan efisien. setiap nahkoda harus bisa membagi-bagikan tugas kerja kepada masing-masing awak kapal sehingga timbul rasa tanggung jawab dan semangat kerja dari seluruh awak kapal. Berikut adalah pembagian tugas kerja atau jabatan kerja dari tiap awak kapal:

1. Pemilik: Pemilik merupakan seseorang yang mempunyai hak

uang atau berupa peralatan. Investasi yang berupa uang yang nantinya akan dipergunakan oleh nahkoda untuk keperluan kapal seperti peralatan dan perlengkapan kapal dengan catatan harus di ketahui dan disetujui oleh pemilik kapal selaku pimpinan teratas dalam struktur kapal nelayan.

3. Nahkoda: Nahkoda merupakan manajer kapal yang mana bertugas merencanakan, menganalisis, mengambil

keputusan dan mengevaluasi segala aktifitas kapal. Nahkoda merupakan pemegang kendali penuh nomor dua setelah pemilik kapal, segala aktifitas kapal akan di pantau dan di organisir oleh nahkoda kapal. Diibaratkan mobil maka nahkoda adalah pemegang kendali penuh setir mobil dan akan di arahkan kemana ketujuannya.

4. Juru mudi: Dalam istilah nelayan kapal motor desa bandaran (jermudih) atau juru mudi bertanggung jawab menjaga kemudi kapal, mengendalikan kemudi, memegang kemudi, seta bertugas menjaga di bagian anjungan kapal. Ada dua sampai tiga orang juru mudi disetiap kapal nelayan karena (pancer) atau di sebut juga dengan kendali di masing-masing kapal ada dua yaitu kendali atas dan kendali bawah.
5. Masinis (*montir*): Masinis bertugas pada seluruh mesin alat bantu kapal, mulai dari mengganti oli, mengisi bahan bakar, serta minyak pelumas lainnya. Masinis juga bertanggung jawab melaporkan masalah-masalah mesin membongkar mesin jika ada kerusakan.
mengatur, memeriksa, dan memelihara mesin dan alat keselamatan kapal lainnya.
6. Klasi: Klasi merupakan profesi seorang nelayan dalam sebuah kapal yang bertugas dan bertanggung jawab untuk merawat dan menjaga lambung kapal serta membantu dalam penanganan muatan. Tanggung jawab seorang klasi juga harus menjaga keseluruhan dari kapal, baik kapal tersebut dalam

proses berlayar maupun tidak berlayar.

7. Perlengkapan :Pembantu umum bertugas membantu semua divisi atau struktur yang ada didalam kapal, tetapi ada tugas utama yang harus dipenuhi bagi pembantu umum yaitu ketika mendapatkan ikan hasil tangkap maka ikan- ikan tersebut yang membaginya adalah humas dengan persetujuan dari kepala nahkoda. Pembagian hasil tangkap tersebut dibagi sesuai dengan tingkatan jabatan mulai dari pemilik, kepala nahkoda, investor sampai dengan pekerja mendapatkan bagian sesuai dengan peran dan kinerja mereka.
8. Pekerja: Pekerja atau awak kapal merupakan posisi yang sebagian besar dikerjakan oleh setiap nelayan yang ada di kapal tersebut. Pekerjaan Mereka selama berlayar adalah ketika nahkoda melihat pergerakan ikan dan siap untuk di tangkap maka bagian pekerja harus siap menurunkan jaring dan ketika ikan itu sudah tertangkap tugas mereka adalah menarik jaring dan ikan tersebut kembali ke atas kapal. Tugas ini merupakan tugas yang sangat banyak memakan tenaga.
9. Kacung: Kacung merupakan pesuruh atau pelayan yang mana dalam hal ini kacung bertugas untuk memberikan informasi kepada seluruh awak kapal bahwa kapal akan berlayar biasanya pemberitahuan itu diberitahukan sehari sebelum kapal berlayar kacung akan mendatangi rumah-rumah awak kapal untuk memberitahukan hal tersebut, dengan

kecanggihan digital pada era ini maka memudahkan kacun untuk memberitahu kalau kapal akan berlayar sehingga para awak kapal akan mempersiapkan diri dan mempersiapkan barang-barang yang akan dibawa termasuk bekal dan peralatan yang dibutuhkan. Selain bertugas bagian informasi kacun juga mempunyai kewajiban untuk menjemput awak kapal ketika keberangkatan.

10. Kuli: Kuli adalah seseorang yang bekerja dengan kekuatan mengandalkan fisiknya. Dalam hal ini kuli kapal tidak ikut serta dalam pelayaran kuli kapal hanya menunggu di darat, jika kapal membawa pulang ikan hasil tangkapannya maka kuli kapal akan mengangkut hasil tangkapan ikan nelayan dari kapal ke darat atau langsung ke gudang/mobil pemasok (tengkulak).

d) Pengarahan
Merupakan bentuk upaya agar perencanaan dapat berjalan

dengan lancar nahkoda perlu mengarahkan sumber daya manusia yang ada dalam kapal untuk bisa terarah sehingga tugas priadi di kapal ataupun tugas kelompok bisa terarah dan bisa mencapai tujuan secara baik.

e) Pengawasan

Pengawasan dilakukan agar jika terjadi sesuatu yang tidak berjalan dengan baik maka segera dilakukan proses evaluasi. Seorang manajer harus bisa mengawasi bawahannya di setiap unit atau divisi sehingga dapat diketahui jika ada kesalahan-kesalahan dalam pelaksanaan tugas bisa langsung di evaluasi.

Penerapan manajemen pengelolaan keuangan dalam nelayan kapal motor PUKAT CINCIN (Purse Ceine) di desa badaran

Berikut adalah tabel jabatan awak kapal dan persentase penghasilan yang di dapat setelah berhasil menangkap ikan.

Tabel 4.2
Deskripsi persentase hasil

No	Jabatan	Deskripsi	Persentase %
1	Pemilik	Pemberi modal penuh	35%
2	Investor	Pemberi tambahan modal	7%
3	Kepala nahkoda	Manajer/komandan kapal	10%
4	Juru mudi	Menjaga kemudi kapal	10%
5	Masinis	Menjaga dan merawat mesin kapal	10%
6	perlengkapan	Membagi-bagikan hasil tangkapan ikan	5%
7	Klasi	Merawat dan menjaga lambung dan kebersihan kapal	5%
8	Pekerja	Melempar jaring dan menarik jaring kapal	15%
9	Kacun	Memberikan informasi kepada awak kapal	1%
10	kuli	Memikul/mengangkat ikan hasil tangkapan	1%
11	Anak yatim, mesjid, dan fakir miskin	Penerima bantuan sebagian hasil tangkapan	1%

Setelah melihat hasil deskripsi persentase hasil tangkapan ikan di atas maka

penulis akan menjabarkan secara lengkap bagaimana pendistribusian hasil

tangkap ikan tersebut secara rinci sebagai berikut:

1. Pemilik

Pemilik kapal mendapatkan bagian 35% dari pendapatan hasil tangkap ikan kapal motor pukot cincin, Hal ini dinyatakan oleh seluruh awak kapal di desa bandaran salah satunya adalah kepala nahkoda dari KM Mila Indah dan KM Pahala yang pernyataannya hampir serupa sebagai berikut :

"saya selaku manajer membagi hasil tangkapan ikan yang saya peroleh bersama awak kapal yang lain pada waktu itu juga. Cuma jika hasil tangkapan banyak sampai ber ton-ton maka hasil tersebut akan di jaul langsung ke pengepul yang membawa perahu sehingga hasil yang di bagi ke awak kapal adalah berupa uang hasil penjualan, pemilik kapal mendapat 35% dari hasil tangkapan ikan".

"pemilik kapal mendapat separuh dari hasil tangkapan ikan. Misalnya hasil tangkapan ikan dirupiahkan maka jika hasil tangkapan itu sebanyak 100.000.000 maka 35 % atau 35.000.000 adalah milik pemilik kapal. Karena pemilik kapal yang mempunyai kapal atau bisa di katakana hampir 80% kapal dan isinya adalah milik si pemilik kapal. Solar bensin dan perlengkapan lainnya yang meyediakan adalah pemilik." (KM. Pahala).

Dari beberapa pernyataan yang telah di sampaikan di atas maka dapat di tarik kesimpulan bahwa seluruh kapal motor pukot cincin yang ada di desa bandaran membagi hasil tangkapan ikannya 35% untuk pemilik kapal. Hal ini juga di sepakati oleh awak kapal lainnya.

2. Investor

Investor merupakan orang yang menginvestasikan uangnya kepada si pemilik kapal untuk mendapatkan bagi hasil dari tangkapan ikan yang

diperoleh oleh nelayan. Pemilik akan menggunakan uang yang di investasikan oleh investor untuk membeli peralatan seperti mesin lari, mesin gerbok, jaring atau peralatan lainnya sesuai dengan apa yang diminta, dibutuhkan, atau dirembukkan oleh kepala nahkoda. KM Araya dan kepala nahkoda KM. Boy menyatakan:

"investor atau pemberi modal itu mendapatkan bagi hasil sebanyak 10% dan 10% tersebut nanti di bagi-bagikan ke investor yang lain, seumpama dalam satu kapal motor nelayan itu ada 3 investor maka 10% itu dibagi menjadi tiga, untuk banyak sedikitnya akan tergantung jumlah banyaknya investasi yang di tanam.

Sipul KM Boy mengatakan" seumpama dalam pelayaran pulang bawa hasil senilai 100 juta, maka investor mendapatkan bagi hasilnya sebanyak 10% jadi senilai 10.00.000. dan akan di bagi lagi sebanyak jumlah investor dan jumlah uang atau barang yang di investasikan."

3. Kepala nahkoda

Kepala nahkoda merupakan pekerjaan yang beresiko berat di antara awak kapal lainnya karena resiko yang berat itu kepala nahkoda mendapatkan bagian 7% dari hasil tangkapan. Hal ini dibenarkan oleh hampir seluruh kepala nahkoda nelayan kapal motor pukot cincin di desa bandaran salah satunya adalah kepala nahkoda KM Flora.

"saya adalah pemilik KM flora sekaligus saya yang menahkodai, pekerjaan nahkoda saat berlayar sangat berat, posisinya ada di atas tiang kapal untuk mengomandani kemana arah kapal akan dituju, nahkoda mempunyai tanggung jawab menentukan arah, dan menemukan ikan yang bergerak bergerombol. angin, panas, hujan maupun malam posisi kepala

nahkoda tetap di atas, sehingga dengan resiko itu kepala nahkoda dapat bagian 7%.

H. Edi selaku pemilik dan nahko dari KM. Sakera mengatakan bahwa “ 7% bagian dari kepala nahkoda dan seluruh kapal motor pukut cincin yang ada di desa bandaran itu sama untuk pembagian hasilnya, pembagian hasil ini sudah berjalan dari jaman nenek moyang kita dulu. kami hanya meneruskan saja sehingga tetap berjalan sampai saat ini”.

Dapat di simpulkan bahwa pembagian hasil untuk kepala nahkoda pada semua kapal motor yang ada di desa bandaran itu sama yaitu 7%. Dan hal ini sudah berjalan sejak jaman nenek moyang.

4. Juru mudi

Juru mudi merupakan pemegang kendali kapal, dalam tugasnya juru mudi mendapat bagian 10% dinyatakan dalam pernyataan sebagai berikut:

M. Jusuf selaku pemilik KM. Kraton menyatakan

” juru mudi dalam setiap kapal ada yang 2 orang dan adapula yang tiga orang tergantung besar kecilnya kapal yang ditumpangi karena jika kapal yang ditumpangi sedikit lebih besar maka tenaga yang dbutuhkan pun lebih besar oleh karena itu ada kapal yang memiliki juru mudi tiga orang ada yang cukup 2 orang saja dengan imbalan 10%.

Mattasan selaku juru mudi KM Mila Indah “ 7% imbalan untuk juru mudi tidak semerta-merta miiik juru mudi karena juru mudi hanya memiliki 4% saja sedangkan 3% adalah biaya kerusakan peralatan kemudi seperti dayung besi, kemudi kapal, dan lain lain yang bersangkutan dengan kemudi.

Matniri merupakan juru mudi KM. Kardatang “ jika Rp 100.000.000 maka juru mudi dapat Rp 10.000.000, dari Rp 10.000.000 tersebut Rp 7.000.000 untuk di bagi rata kepada juru mudi, seumpama ada 3 orang maka per orang dapat Rp 2.333.000 sedangkan 3% dari 10% yang lain masuk uang kas juru mudi jika sewaktu waktu ada kerusakan maka tidak minta biaya kepada pemilik kapal.

Dari beberapa pernyataan di atas maka disimpulkan bahwa 7% dari 10% yang di berikan kepada juru mudi harus dibagi banyaknya juru mudi, dan 3% sisanya merupakan uang kas jika sewaktu2 ada kerusakan maka uang kas tesebut yang di jadikan biaya untuk memperbaiki.

5. Masinis

Masinis bisa di katakan juga dengan istilah montir yang mana masinis atau montir disini bekerja untuk menjaga dan mengurus mesin kapal, semua jenis mesin yang mengawasi adalah masinis dalam hal ini masinis dapat bagian 10%. Jumlah masinis di masing-masing kapal berbeda-beda paling banyak ada 3 orang, bagian hasil akan di bagi menjadi 3 sesuai dengan jumlah masinis yang ada dengan catatan bahwa 3% adalah untuk kas. Mos selaku masinis KM Anak Jaya & Kurniawan pekerja KM. Camar mengatakan bahwa:

“kami dapat bagian 10% yang mana 7% kan di bagi rata sesama masinis dan 3 % akan disimpan untuk kas jika ada kerusakan maka kami tinggal mengeluarkan uang tesebut”

“3% dari bagian kam akan di simpan dan dijadikan kas masinis jika ada kerusakan maka kami tinggal ambil uang tersebut, kecuali kerusakannya parah sedangkan uang kas tidak cukup maka pemilik atau investor yang menginvetasikan mesin tesebut

yang nantinya ikut menyumbangkan biaya untuk memperbaiki”.

Dari 2 pernyataan di atas maka di simpulka bahwa masinis menerima bagian 10% dan 3% dari bagian itu masuk uang kas.

6. Perlengkapan

Tugas yang paling spesifik bagi perlengkapan di kapal motor nelayan adalah membagi hasil tangkapan ikan kepada seluruh awak kapal sesuai dengan jabatannya. Pekeraan ini membutuhkan tenaga yang kuat karena dari sekian banyak hasil ikan yang di tangkap maka yang membagi ikan-ikan tersebut adalah perlengkapan seperti pernyataan berikut:

KM. Marsedes (Bpk Amin) ” perlengkapan mempunyai tugas yang berat dan membutuhkan tenaga fisik yang kuat. semisal waktu itu hasil tangkapan ikan sebanyak 1 ton maka yang membagi-bagi ikan tersebut adalah perlengkapan, Disini bagian perlengkapan mendapatkan bagian 5% jika hasil tangkapan ikan Rp 100.000.000 maka bagian perlengkapan mendapat Rp 5.000.000 yang nantinya di bagi menjadi 5 sampai 6 orang sesuai dengan jumlah bagian perlengkapan yang ada.

KM. Kardatang (Bpk Mat Bongok) mengatakan” tugas perlengkapan terberat adalah jika hasil tangkapan ikan banyak tapi tidak ada pedagang yang datang membeli ke tengah laut maka perlengkapan membagi-bagikan ikan hasil tangkapan tersebut dengan di masukkan ke dalam karung dan membaginya”

Dapat di simpulkan bahwa bagian perlengkapan merupakan bagian yang membutuhkan tenaga fisik yang cukup banyak dan mereka mendapatkan bagian sebanyak 5% untuk di bagi rata kepada

seluruh awak bagian perlengkapan.

7. Klasi

Klasi bekerja sebelum dan sesudah kapal berangkat, terkadang klasi juga ikut berlayar jika awak kapal di rasa kurang lengkap. Tugas klasi adalah menjaga dan merawat/membersihkan lambung kapal dan keseluruhan dari kapal dengan imbalan 5%. Andi (KM. Mila Indah) mengatakan bahwa:

“klasi sama juga dengan cleaning servis menjaga, merawat, membersihkan kapal, termasuk nanti membersihkan dan menyiram bekas hasil tangkapan, selain itu juga menguras air di lambung kapal. Klasi mendapat bagian 5% karena perlengkapan untuk membersihkan seperti deterge pembersih, sikat, sapu, kuas, dan lem untuk menutupi kebocoran dan lain-lain yang menyediakannya adalah klasi”

8. Pekerja

Pekerja merupakan salah satu awak kapal yang membutuhkan tenaga fisik. Mereka merupakan awak kapal yang nantinya akan menurunkan dan menarik jaring kapal ketika kapal mendapatkan ikan. pekerja merupakan jabatan terendah dari seluruh jabatan yang ikut serta berlayar. Seperti yang di sampaikan oleh salimin (KM. Pahala) berikut”

“Saya sebagai pekerja di KM. Pahala, jika nahkoda tidak menyuruh menurunkan jaring maka saya santai saja di kapal, kalau tidak tidur ya bercanda sambil menghisap rokok, cuma ya gajinya kecil. jika 15% maka jumlah itu di bagi rata seluruh pekerja jika yang ikut ada 30 pekerja maka di bagi rata keseluruh pekerja tersebut.

“paling banyak pekerja itu mendapat bagian Rp 1.000.000 setiap hasil tangkapan, jika dalam satu purnama mendapatkan hasil tangkapan

minimal tiap hari Rp 200.000 maka Rp 200.000 x 15 hari kerja. Jika perhari menghasilkan Rp. 200.000 terkadang lebih dari Rp. 200.000 pendapatannya.

Dapat di simpulkan bahwa pekerja sama halnya dengan kuli pendapatannya sedikit sesuai dengan pekerjaannya, mereka hanya bermodal tenaga dan bekal saja.

9. Kacung

Kacung dalam satu perahu ada 1 orang tapi karena sejalan Dengan canggihnya tehnologi maka kacung dalam tiap kapal bertambah menjadi 2. tugas pertama kacung adalah menyusul atau menjemput awak kapal, sedangkan tugas kedua kacung adalah menelpon atau menghubungi kacung dengan alat komunikasi karena demi menghemat waktu dan tenaga sebab awak kapal tidak hanya berasal dari desa bandaran saja melainkan berasal dari desa-desa lain. Berikut penuturan dari salah satu kacung kapal motor pukut cincin desa bandaran sebagai berikut:

Mai (KM. Pani) mengatakan “ *saya bagian informasi via telepon, satu hari sebelum pemberangkatan nahkoda akan menghubungi saya untuk menginformasikan bahwa kapal akan berlayar besok, sehingga pada saat itu juga saya langsung memberitahukan informasi tersebut ke seluruh awak kapal yang kediamannya jauh seperti desa sebelah ataupun dusun sebelah, sehingga mereka siap dengan segala perbekalannya, 1% dari hasil tangkap ikan untuk kacung akan di bagi dua dengan bagian susul dan jemput.*

Mis (KM. Kraton) menyatakan “ *Saya bagian tukang susul dan jemput awak kapal langsung ke rumah-rumah mereka. Jika modal kacung bagian telepon itu pulsa dan hanphone sedangkan saya bensin dan motor, untuk bagian*

hasil kami sama yaitu di bagi menjadi 2.

10. Kuli

Kuli merupakan seseorang yang bekerja mengangkat barang atau memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Kuli tidak ikut berlayar bersama awak kapal yang lain. Kuli tidak terikat dengan satu kapal motor karena kuli bisa saja bekerja dengan orang lain. Kapal mana yang membawa hasil banyak maka disitu kuli berada untuk mengangkat hasil tangkapan. Peneliti mengambil beberapa responden kuli kapal yang menyatakan sebagai berikut:

“ *upah saya mengangkut hasil tangkapan ikan nelayan satu karung bisa sampai 25 ribu per karung tergantung jenis ikan apa yang saya angkut*” (**Sofiatun**).

“*saya hanya mengangkut hasil tangkapan ikan nelayan-nelayan tertentu, tidak semua nelayan saya angkut karena factor usia dan terkadang para nelayan sudah menjual ikannya di tengah laut*” (**Mistiya**).

“*jika ombak tinggi dan angin kencang saya tidak pergi untuk nguli karna postur tubuh saya pendek terkadang saya sampai minum air dan nyaris tenggelam meskipun pada waktu itu para nelayan membawa pulang hasil tangkapan banyak.*” (**Hadirah**).

“*pendapatan kami tergantung banyaknya hasil tangkapan ikan yang diperoleh oleh nelayan, jika nelayan membawa pulang 10 karung ikan dan setelah di uangkan ikan tersebut laku Rp 10.000.000 maka kaihanya dapat bagian Rp100.000 dan nantinya itu akan di bagi dengan jumlah kuli yang ikut mengangkat ikan tersebut*”.

11. Penerima amal

Yang terahir yaitu penerima amal misalnya anak yatim, fakir miskin, mesjid, musollah, dan janda yang sudah tua. Para nelayan menyisihkan uang hasil tangkapan ikannya untuk berbagi kepada sesama dengan harapan apa yang mereka berikan akan mendatangkan kebaikan, kelancaran rejeki dan keselamatan. Setiap bulan ahir masa kerja mereka akan membagi rata uang tersebut kepada anak yatim, fakir miskin, dan mesjid-mesjid yang membutuhkan dana dalam pembangunan maupun biaya operasional sehari-hari.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan analisis yang telah di bahas sebelumnya maka dapat di simpulkan bahwa:

- 1) Manajemen pembagian kerja yang di kelola oleh nahkoda kapal sudah mendekati kata bagus dimana didalam mengelola kapal nahkoda sudah bisa merencanakan, mengorganisasikan, menempatkan, mengarahkan dan mengawasi para anak buahnya untuk tetap bekerja sesuai dengan prosedur dan tupoksinya masing-masing. Sehingga dengan manajemen yang seperti itu bisa membuat suatu organisasi bisa bertahan dan awet serta cepat mendapatkan apa yang ingin di capai secara cepat dan tidak timbul pemberontakan atau perselisihan diantara awak kapal lainnya.
- 2) Manajemen pengelolaan keuangan yang diaplikasikan oleh para nelayan kapal motor pukat cincin desa bandaran kurang memenuhi standar pengelolaan keuangan yang benar, akan tetapi dengan pengaplikasian seperti yang sekarang ini itu cukup bagus untuk sekelas perahu nelayan yang

notabene pendidikannya hanya cukup di sekolah dasar saja. Misalnya ada kas untuk biaya kerusakan yang mana di dalam ilmu ekonomi disebut sebagai beban kerusakan yang harus di tanggung kapal motor sehingga tidak meminta biaya kerusakan kepada pemilik, selain itu ada juga kas untuk penyusutan peralatan mesin dan lain-lain.

- 3) Pemilik kapal mendapatkan 35% dari hasil tangkapan ikan hal itu wajar karena perahu dan isinya merupakan hak miliknya yang artinya pemilik menginvestasikan uangnya untuk membeli kapal dan seluruh peralatan yang di perlukan oleh kapal, hal ini akan memakan biaya penyusutan kapal yang lambat laun akan lapuk dan bocor karena di pakai, maka 35% bagian dari pemilik juga merupakan beban penyusutan kapal sama halnya dengan beban penyusutan gedung dalam sebuah organisasi lainnya.

Seorang investor menginvestasikan uangnya kepada pemilik kapal yang mana dalam hal ini oleh pemilik akan di belanjakan atau di pergunakan untuk membeli peralatan kapal, seperti mesin lari, mesin jinamo, mesin gerbok, sound system, dan peralatan lainnya, uang investasi dari investor hanya akan di pergunakan untuk membeli peralatan yang dapat di gunakan untuk jangka panjang bukan untuk membeli perlengkapan.

Juru mudi dan mekanis yang mendapat bagian merangkap mekanis sekaligus merangkap pemegang kas kerusakan mesin, begitun dengan juru mudi terdapat kas untuk kerusakan juru mudi hal ini tidak efisien dan beresiko. jika di butuhkan kas kerusakan tersebut malah tidak ada ataupun hilang karena system kerja kapal motor

pukat cincin desa bandaran ini hanya 15 hari dan 15 hari sisanya tidak berlayar, jadi dalam satu purnama tersebut tidak ada kerusakan maka uang kas kerusakan masinis atau perlengkapan akan di bagi rata kepada para mainins dan perlengkapan.hal ini tidaklah baik bagi pemilik dan awak kapal lainnya dalam jangka panjang.

DAFTAR PUSTAKA

- George, R, Terry, Lslie W. Rue. 2003.dasar-dasar manajemen. Jakarta: PT Bumi aksara
- Hayat Atma dkk. 2021. *Manajemen Keuangan 1* edisi ke 1 medan madenatera
- Riki dwi saputro & nyla farida yulianingsih. 2021. *analisis penerapan manajemen keuangan terhadap alokasi APBD desa gondosili* vol 1 no 1 JMM UNITA tulungagung
- Rohmin, dahuri. 2012. *Pengelolaan sumber daya wilayah peisir dan lautan secara terpadu*. Perpustakaan Nasional.
- Sartono. 2021, *Manejemen keuangan dan teori aplikasi*, jokjakarta: BPFE
- Satrawijaya. 2002. *Riset pengelolaan produk da social ekonomi kelautan perikanan Nelaya nusantara* Jakarta: rineka cipta
- Siswanto eli, 2021. manajemen keuangan dasar, malang: universitan negeri malang