



**ANALISIS SISTEM BAGI HASIL KAPAL JARING TARIK
BERKANTONG (JTB) GT 95 DI PELABUHAN PERIKANAN
NUSANTARA (PPN) TEGALSARI**

SKRIPSI

**Skripsi Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar Sarjana Dalam
Program Strata Satu pada Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan
Universitas Pancasakti Tegal**

Oleh :

MIFTAHUL HADI NA'IMUL AHMAD

3119500009

**PROGRAM STUDI PEMANFAATAN SUMBERDAYA PERIKANAN
FAKULTAS PERIKANAN DAN ILMU KELAUTAN
UNIVERSITAS PANCASAKTI TEGAL
2025**

LEMBAR PENGESAHAN

Judul Skripsi : Analisis Sistem Bagi Hasil Kapal Jaring Tarik Berkantong (JTB) GT 95 Di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari
Nama Mahasiswa : Miftahul Hadi Na'imul Ahmad
NPM : 3119500009
Program Studi : Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan

Mengesahkan,

Pembimbing I



Ir. Sri Mulvani, M.Si
NIDN. 0616076201

Pembimbing II



Ir. Kusnandar, M.Si
NIDN. 0603076201

Dekan
Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan
Universitas Pancasakti Tegal



Dr. Noor Zuhry, S.Pt., M.Si
NIDN. 0604036

LEMBAR PENGESAHAN

JudulSkripsi : Analisis Sistem Bagi Hasil Kapal Jaring Tarik Berkantong (JTB) GT 95 Di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari

NamaMahasiswa : Miftahul Hadi Naimul Ahmad

NPM : 3119500009

ProgramStudi : PemanfaatanSumberdayaPerikanan

Komisi Ujian Skripsi
Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan
Universitas Pancasakti Tegal

Penguji I



Dr. Noor Zuhry, M.Si

NIDN.0629117302

Pembimbing I



Ir. Sri Mulyani, M.Si

NIDN. 0616076201

Penguji II



Heru Kurniawan Alamsyah, S.kel.M.han

NIDN. 06161290001

Pembimbing II



Ir. Kusnandar, M.Si

NIDN. 0603076201

LEMBAR PENGESAHAN

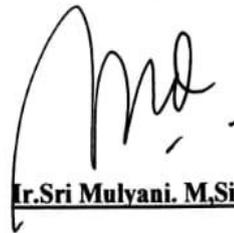
Judul Skripsi : Analisis Sistem Bagi Hasil Kapal Jaring Tarik Berkantong (JTB) GT 95 di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari

Nama Mahasiswa : Miftahul Hadi Na'imul Ahmad

NPM : 3119500009

Program Studi : Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan

Dosen Wali,



Ir. Sri Mulyani, M.Si

NIDN. 0616076201

Skripsi ini telah dicatat di Program Studi Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Universitas Pancasakti Tegal

Nomor :

Tanggal :

a.n Dekan

Wakil Dekan Bidang Akademik
Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan
Universitas Pancasakti Tegal



Ninik Umi Hartanti, S.Si., M.Si

NIPY. 1443125197

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Miftahul Hadi Na'imul Ahmad

NPM : 3119500009

Program Studi : Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan

Dengan ini menyatakan bahwa karya tulis berbentuk Skripsi yang berjudul :

**“ANALISIS SISTEM BAGI HASIL KAPAL JARING TARIK
BERKANTONG (JTB) GT 95 DI PELABUHAN PERIKANAN
NUSANTARA (PPN) TEGALSARI”**

Beserta seluruh isinya adalah benar-benar karya sendiri. Dalam hal ini tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika yang berlaku dalam masyarakat keilmuan sebagaimana mestinya. Karya tulis ini dapat diterbitkan melalui jurnal ilmiah maupun tulisan media lain dengan tetap menyebutkan karya penulis dan penulis serta pembimbing pertama maupun pembimbing kedua.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan benar dan dapat dipertanggung jawabkan kebenarannya.

Tegal, 26 Febuari 2025

Yang menyatakan


Miftahul Hadi Na'imul Ahmad

3119500009

PERSEMBAHAN

Puji syukur yang mendalam saya ucapkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Saya mengucapkan terimakasih kepada pihak yang terlibat dan membantu baik secara langsung maupun tidak langsung atas selesainya skripsi ini. Persembahan skripsi dan rasa terima kasih ini saya ucapkan untuk :

1. Allah SWT yang telah meridhoi dan mencurahkan rahmat dan hidayahnya untuk saya menyelesaikan tugas akhir saya.
2. Kepada kedua orang tua saya bapak H. Moh. Agus Fauzan dan Ibu Hj. Suprapti yang telah memberi support diri saya untuk menyelesaikan tugas akhir skripsi ini, serta biaya untuk diri saya, dan atas Do'a agar senantiasa dalam lindungan Allah SWT.
3. Kepada kedua saudara saya Silah Fauzun Akbar Muhammad S.Pd dan Moh. Syahrul Yulian Abdul Malik yang selalu menjadi orang yang mengingatkan diri saya agar diri saya semangat,serta memberikan dukungan kepada diri saya secara moril,materil,dan segala hal.
4. Kepada Putri Dwi Lestari S.Pi sebagai orang yang telah mengingatkan selalu agar saya menyelesaikan tugas perkuliahan sampai akhir tugas sebagai mahasiswa.

Miftahul Hadi N.A

MOTTO

“ URIP DUDU TENTANG KOWE DIANTEM ISO MBALES, TAPI
PIYE CARANE KOWE DIANTEM ISEH ISO NGADEK JEJEG“

*“ hidup bukan tentang kamu di pukul bisa membalas, tapi bagaimana caranya
kamu di pukul masih bisa berdiri tegak “*

“ *WISANGGENI* “

RINGKASAN

MIFTAHUL HADI NA'IMUL AHMAD (NPM : 3119500009) Analisis Sistem bagi hasil Kapal Jaring Tarik Berkantong (JTB) GT 95 di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari. (**Dosen pembimbing : Ir. Sri mulyani dan Ir. Kusnandar**).

Sistem bagi hasil 50 % : 50 % dan 60 % : 40 % merupakan kesepakatan pembagian keuntungan dalam perjanjian kerjasama. Perjanjian kerjasama yang

dilakukan oleh nelayan kapal jaring tarik berkantong (JTB) GT 95 yang berada di pelabuhan perikanan nusantara (PPN) dilakukan secara turun temurun dan secara lisan. Tujuan penelitian ini adalah menganalisis sistem bagi hasil yang di terapkan oleh pemilik kapal jaring tarik berkantong (JTB) GT 95 di PPN Tegalsari.

Materi yang dijadikan objek dalam penelitian ini adalah nelayan pemilik kapal dan nelayan ABK serta pendapatan ABK Kapal jaring tarik berkantong (JTB) GT 95 di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari. Metode pada penelitian ini menggunakan metode studi kasus. Analisis data pada penelitian ini menggunakan analisis deksriptif dan analisis bagi hasil untuk melihat pendapatan ABK kapal jaring tarik berkantong (JTB) GT 95.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa rata -rata pendapatan ABK kapal jaring tarik berkantong (JTB) GT95 dengan sistem bagi hasil 50 % : 50 % adalah Rp.8.688.000/Trip dan Rp 3.470.000/bulan. Sedangkan pada sistem bagi hasil 60 % : 40 % rata rata pendapatan ABK adalah Rp. 6.422.857/trip dan Rp. 1.532.727/bulan. Upah minimum Kota (UMK) Tegal tahun 2024 adalah Rp2.231.628,00. Untuk memperoleh bagi hasil perikanan dengan penghasilan diatas UMK Kota Tegal dan secara adil antara pemilik kapal dengan nelayan pekerja maka sistem bagi hasil dilakukan dengan proporsi 50 % : 50% Dengan demikian, analisis ini menunjukkan pentingnya sistem bagi hasil yang adil dan berkelanjutan untuk kesejahteraan para ABK di sektor perikanan

Kata kunci : sistem bagi hasil,kapal jaring tarik berkantong,PPNTegalsari.

ABSTRACT

MIFTAHUL HADI NA'IMUL AHMAD (NPM: 3119500009)

Analysis of the Profit Sharing System of Bag-Handled Net Vessels (JTB) GT 95 at the Nusantara Fisheries Port (PPN) Tegalsari. **(Supervisors: Ir. Srimulyani and Ir. Kusnandar).**

The profit sharing system of 50%: 50% and 60%: 40% is an agreement on profit sharing in a cooperation agreement. The cooperation agreement made by

fishermen of bag-handled net vessels (JTB) GT 95 located at the Nusantara Fisheries Port (PPN) is carried out hereditarily and verbally. The purpose of this study is to analyze the profit sharing system implemented by the owners of bag-handled net vessels (JTB) GT 95 at the Tegalsari PPN.

The material used as the object of this study is the fishermen who own the ship and the ABK fishermen and the income of the ABK of the bag net boat (JTB) GT 95 at the Nusantara Fisheries Port (PPN) Tegalsari. The method in this study uses a case study method. Data analysis in this study uses descriptive analysis and profit sharing analysis to see the income of the ABK of the bag net boat (JTB) GT 95. The results of the study show that the average income of the ABK of the bag net boat (JTB) GT95 with a profit sharing system of 50%: 50% is IDR 8,688,000 / Trip and IDR 3,470,000 / month. While in the profit sharing system of 60%: 40% the average income of the ABK is IDR 6,422,857 / trip and IDR 1,532,727 / month. The minimum wage of Tegal City (UMK) in 2024 is IDR 2,231,628.00. To obtain a share of fisheries profits with income above the UMK of Tegal City and fairly between ship owners and working fishermen, the profit sharing system is carried out with a proportion of 50%: 50%. Thus, this analysis shows the importance of a fair and sustainable profit sharing system for the welfare of ABK in the fisheries sector.

Keywords: profit sharing system, bag net boat, PPNTegalsari

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT karena atas berkat dan rahmat-Nya, penulis dapat menyelesaikan Skripsi yang berjudul “Analisis Sistem Bagi Hasil Kapal Jaring Tarik Berkantong (JTB) GT 95 Di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari”

Pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih kepada yang

terhormat :

1. Ibu Ir.Sri Mulyani, M.Si, Dosen Pembimbing I dan sebagai Dosen Wali yang selalu memberikan bimbingan, saran dan arahnya dalam penyusunan Skripsi ini.
2. Bapak Ir.Kusnandar, M.Si, Dosen Pemimbing II yang selalu memberikan bimbingan, saran dan arahnya dalam penyusunan Skripsi ini.
3. Ibu Susi Watina Simanjuntak, S.Pi., M.Pi selaku Ketua Program Studi Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Universitas Pancasakti Tegal.
4. Bapak Heru Kurniawan Alamsyah, S.Kel., M.Han selaku Wakil Dekan Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Universitas Pancasakti Tegal.
5. Bapak Dr. Noor Zuhry, S.Pi., M.Si selaku Dekan Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Universitas Pancasakti Tegal.
6. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam penyusunan skripsi. Penulis mengharapkan saran dan kritik guna kesempurnaan skripsi ini.

Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan penulis pada khususnya.

Tegal, Febuari 2025

Penulis

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB 1 PENDAHULUAN	1

1.1. Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Pendekatan Masalah	4
1.4 Tujuan Penelitian	5
1.5 Manfaat Penelitian	6
1.6 Waktu dan tempat	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Bagi Hasil Perikanan	7
2.2 Sistem Bagi Hasil	8
2.3 Pemilik Kapal	10
2.4 Nahkoda	10
2.5 Anak Buah Kapal	11
2.6 Kepala Kamar Mesin	12
2.7 Alat Tangkap Jaring Tarik Berkantong	13
2.7.1 Deskripsi	13
2.7.2 Konstruksi	15
2.7.3 Teknik Pengoperasian	17
2.7.4 Hasil Tangkapan	19
2.8 Perbekalan kapal	20
2.9 Upah Minimum Regional (UMR) Kota Tegal	21
BAB III MATERI DAN METODE	22
3.1 Materi	22
3.2 Metode Penelitian	22
3.2.1 Teknik pengumpulan data	23
3.2.2 Metode Pengumpulan Data	23
3.2.3 Analisis data	27

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN Error! Bookmark not defined.

4.1.1 Kondisi Umum Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari
..... **Error! Bookmark not defined.**

4.1.2 Perkembangan Jumlah Alat Tangkap **Error! Bookmark not defined.**

4.1.3 Perkembangan Produksi dan Nilai Produksi **Error! Bookmark not defined.**

4.1.4 Identitas Responden **Error! Bookmark not defined.**

4.1.5 Operasional Penangkapan Ikan **Error! Bookmark not defined.**

4.1.6 Analisis Biaya Dan Pendapatan Hasil Tangkapan . **Error! Bookmark not defined.**

4.1.7 Perjanjian Kerjasama Antara Pemilik Kapal Dan Nelayan Pekerja
..... **Error! Bookmark not defined.**

4.1.8 Total Biaya Pada Kapal Jaring Tarik Berkantong **Error! Bookmark not defined.**

4.1.9 Keuntungan pada Kapal Jaring Tarik Berkantong . **Error! Bookmark not defined.**

4.1.10 Sistem Bagi Hasil **Error! Bookmark not defined.**

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN Error! Bookmark not defined.

5.1 Kesimpulan **Error! Bookmark not defined.**

5.2 Saran **Error! Bookmark not defined.**

DAFTAR PUSTAKA Error! Bookmark not defined.

LAMPIRAN Error! Bookmark not defined.

DAFTAR GAMBAR

No.	Judul	Halaman
1.	Skema Pendekatan Masalah	5
2.	Konstruksi Jaring Tarik Berkantong	16
3.	Skema Profit Sharing bagi hasil 50 % : 50 %.....	27
4.	Skema Profit Sharing bagi hasil 60 % : 40 %.....	28
5.	Perkembangan Jumlah Alat tangkap di PPN Tegalsari.....	33
6.	Fluktuasi Produksi dan Nilai Produksi di PPN Tegalsari.....	34

DAFTAR TABEL

No.	Judul	Halaman
1.	Identitas Responden Pemilik Kapal Dengan Bagi Hasil 50% ; 50%.....	36
2.	Identitas Responden Pemilik Kapal Dengan Bagi Hasil 60% ; 40%.....	37
3.	Biaya Operasional Kapal Jaring Tarik Berkantong Dengan Sistem Bagi Hasil 50% : 50%.....	38
4.	Biaya Operasional Kapal Jaring Tarik Berkantong Dengan Sistem Bagi Hasil 60% : 40%.....	39
5.	Perolehan Hasil Penjualan Tangkapan Pada Kapal Jaring Tarik Berkantong Dengan Sistem Bagi Hasil 50% : 50%.....	40
6.	Perolehan Hasil Penjualan Tangkapan Pada Kapal Jaring Tarik Berkantong Dengan Sistem Bagi Hasil 60% : 40%.....	40
7.	Perjanjian Kerjasama Antara Pemilik Kapal dan Nelayan Pekerja Dengan Sistem Bagi Hasil 50% : 50% Dan 60% : 40%.....	41
8.	Sistem Bagi Hasil Antara Pemilik Pemilik Kapal Dan Nelayan pekerja Pada Bagi Hasil 50% : 50%.....	42
9.	Sistem Bagi Hasil Antara Pemilik Kapal Dan Nelayan pekerja Pada Bagi hasil 60% : 40%.....	42
10.	Total biaya pada kapal jaring tarik berkantong dengan sistem bagi hasil 50 % : 50 %.....	43
11.	Total biaya pada kapal jaring tarik berkantong dengan sistem bagi hasil 60 % : 40 %.....	44
12.	Keuntungan pada kapal jaring tarik berkantong dengan sistem bagi hasil 50 % : 50 %.....	44
13.	Keuntungan pada kapal jaring tarik berkantong dengan sistem bagi hasil 60 % : 40 %.....	45
14.	Penghasilan ABK kapal Jaring Tarik Berkantong (JTB) dengan sistem bagi hasil 50% :50%.....	46
15.	Penghasilan ABK kapal Jaring Tarik Berkantong (JTB) dengan sistem bagi hasil 60% :40%.....	46

DAFTAR LAMPIRAN

1. Lokasi Penelitian.....	61
2. Data Kapal Jaring Tarik Berkantong (JTB) GT 95.....	62
3. Dokumentasi	63
4. Permohonan Pengisian Kuisisioner.....	65
5. Kuesioner Pemilik Kapal.....	66
6. Kuesioner ABK.....	67
6. Pendapatan nelayan pekerja pada Kapal Jaring Tarik Berkantong dengan sistem bagi hasil 50 % : 50 % dan 60 % : 40 %.....	68

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang tersebar dari sabang sampai merauke dengan berjumlah sebanyak 17.499 pulau. Luas total wilayah Indonesia sekitar 7,81 juta km². Total luas wilayah tersebut 3,25 juta km² adalah lautan dan 2,55 juta km² adalah Zona Ekonomi Eksklusif serta sekitar 2,01 juta km² berupa daratan (KKP, 2020). Wilayah yang berdekatan secara langsung dengan laut seringkali disebut sebagai wilayah pesisir. Sebagian besar masyarakat pesisir bermata pencaharian sebagai nelayan. Nelayan merupakan seseorang yang bekerja sebagai penangkap ikan di laut (Yantari, 2021). Nelayan umumnya tinggal di pinggir pantai, sebuah lingkungan pemukiman yang dekat dengan lokasi kegiatannya (Akbar, 2019). Nelayan menggantungkan nasib berdasarkan dari hasil laut, seringkali mengalami ketidak pastian dalam memperoleh pendapatan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Keberadaan nelayan termasuk dalam sekelompok sosial penduduk atau komunitas yang terbelakang baik secara sosial, ekonomi, politik serta diidentifikasi dalam lingkaran kemiskinan karena menduduki posisi terendah pendapatannya jika dibandingkan dengan petani. Nelayan seringkali disebut sebagai *the poorest of the poor* (Anwar dan Wahyuni, 2019).

Masyarakat pesisir memiliki mata pencaharian utama sebagai nelayan. Sektor perikanan membantu meningkatkan kesejahteraan nelayan. Hal ini perikanan termasuk dalam SDA (Sumber Daya Alam) yang memegang peranan penting dan strategis dalam pembangunan perekonomian Nasional. Khususnya

untuk meningkatkan perluasan kesempatan kerja di industri perikanan. Sumber daya perikanan berpotensi dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat nelayan, masih banyak nelayan yang belum mampu meningkatkan hasil tangkapannya agar tingkat pendapatan nelayan naik (Dahen, 2020). Tingkat pendapatan masyarakat nelayan dipengaruhi oleh sistem bagi hasil yang mereka terapkan, yang didasarkan pada kesepakatan. Sistem bagi hasil memiliki mekanisme dan perhitungan yang beragam, sesuai dengan kesepakatan dari masing-masing kelompok nelayan.

Menurut UU No.16 tahun 1964 pasal 1 ayat 1 bahwa perjanjian bagi hasil adalah perjanjian yang diadakan dalam usaha penangkapan atau pemeliharaan antara nelayan pemilik dan nelayan penggarap, Masing-masing menerima bagian dan hasil usaha menurut imbalan yang telah disetujui sebelumnya, UU No.16 tahun 1964 menyatakan bahwa sistem bagi hasil nelayan buruh minimal memperoleh 40% dari hasil bersih. Pola kerja sama antara pemilik kapal dan ABK pada masyarakat nelayan didasarkan atas kebiasaan setempat dan sangat sulit dihindari karena berdasarkan adat kebiasaan.

Kerjasama yang dilakukan oleh pemilik kapal dengan adanya perjanjian sistem bagi hasil antara nelayan dan pemilik kapal tergantung pada kesepakatan awal dimana perjanjiannya tidak dilakukan secara tertulis, namun dilakukan secara lisan. Akad yang dilakukan oleh pemilik kapal dan nelayan dilakukan sejak awal sehingga tidak ada perselisihan antara pemilik kapal dan nelayan pekerja. Pada umumnya bagi hasil keuntungan yang ditetapkan oleh pemilik kapal terhadap hasil melaut adalah 50% : 50% (Dzikron, 2022).

Alat tangkap Jaring Tarik Berkantong (JTB) merupakan alat penangkapan ikan pengganti cantrang yang bersifat aktif dengan pengoperasian menyentuh dasar perairan alat tangkap ini terbuat dari bahan jaring seperti kantong besar berbentuk seperti kerucut dan semakin kebelakang ukuran jaring semakin mengerucut. Jaring tarik bekantong dioperasikan dengan menebar tali selambar secara melingkar, dilanjutkan dengan menurunkan jaring, kemudian kedua ujung tali selambar dipertemukan dan dilakukan penarikan alat tangkap untuk menangkap ikan pelagis dan demersal yang beroperasi pada siang hari. Bagian bagian dari alat tangkap ini antara lain sayap kiri dan kanan, badan jaring, kantong dan tali selambar dengan pengoperasian dibantu oleh mesin gardan untuk menarik tali selambar pada saat *hauling* serta menggunakan katrol untuk menaikkan jaring atau alat tangkap ke atas *deck* kapal (Afandi dan Zainuri, 2020).

Kapal jaring Tarik berkantong (JTB) yang berbasis di Pelabuhan Perikanan Nusantara tegalsari (PPN) Tegalsari, terdapat 18 kapal dengan GT 95, dan rata-rata kapal terdapat 22 nelayan pekerja (ABK, Nahkoda dan KKM). Hasil tangkapan utama kapal Jaring Tarik berkantong (JTB) GT 95 yaitu cumi- cumi. Kapal Jaring Tarik Berkantong (JTB) terdapat 2 proporsi bagi hasil yaitu 50% : 50% dan 60% : 40%. Sistem bagi hasil nelayan kapal Jaring Tarik Berkantong di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari adalah secara turun temurun sejak dahulu dilakukan untuk meningkatkan taraf kesejahteraan nelayan kapal jaring Tarik berkantong serta mencukupi kehidupan nelayan pesisir. tingkat kesejahteraan ditentukan dari tingkat hasil tangkapan yang diperoleh serta penjualan hasil tangkapan. Berdasarkan latar belakang diatas maka penulis akan melakukan penelitian, dengan judul “Analisis Sistem Bagi Hasil Kapal Jaring

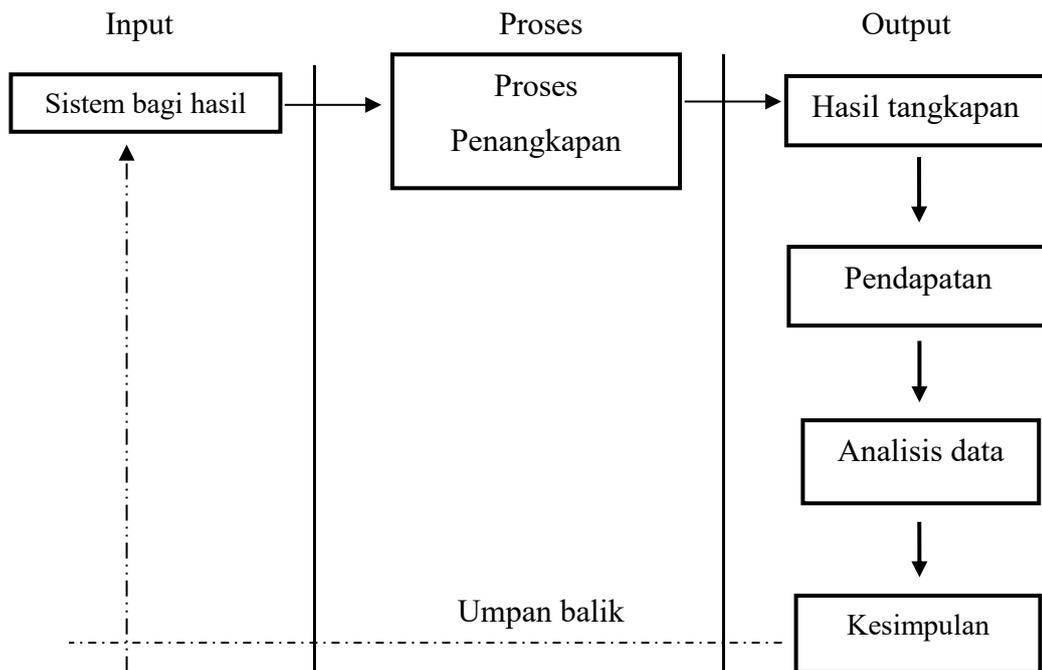
Tarik Berkantong (JTB) GT 95 di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari”.

1.2 Rumusan Masalah

Permasalahan yang sering dihadapi dalam pembagian hasil tangkapan nelayan yang terjadi di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari, apabila hasil yang didapatkan nelayan sedikit, maka proporsi yang didapat akan lebih sedikit dari ketentuan perjanjian. Aktivitas sebagai nelayan penuh dengan resiko, sehingga kemungkinan terjadi rendahnya hasil tangkapan bahkan ada masanya tidak mendapatkan hasil tangkapan sama sekali. Kondisi seperti ini menimbulkan beberapa permasalahan seperti sulitnya menerapkan sistem bagi hasil yang sudah disepakati sejak awal sehingga terjadi kerugian ketiga pihak nelayan Kapal Jaring Tarik Berkantong GT 95. Rumusan masalah penelitian ini yaitu hasil yang didapatkan oleh nelayan dengan Sistem Bagi Hasil pada Kapal Jaring Tarik Berkantong GT 95 yang berada di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari.

1.3 Pendekatan Masalah

Sistem bagi hasil yang di terapkan oleh nelayan Jaring Tarik Berkantong GT 95 di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari dengan Sistem Bagi Hasil 50% : 50% dan 60% : 40% . Berdasarkan rumusan masalah diperoleh kerangka penelitian dan skema pendekatan masalah dalam penelitian seperti digambarkan dibawah ini.



Gambar 1. Skema Pendekatan Masalah

Keterangan :

- = Hubungan langsung
- = Batas skema
- = Umpan balik

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah

1. Mengetahui Sistem Bagi Hasil antara pemilik kapal dengan nelayan pekerja pada Kapal Jaring Tarik Berkantong (JTB) dengan GT 95 yang berada di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari.
2. Menganalisis pendapatan nelayan pekerja pada Kapal Jaring Tarik Berkantong (JTB) dengan GT 95 yang berada di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari sesuai Standar Upah Kota (UMK) Tegal.

1.5 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi penulis, mahasiswa dan masyarakat sebagai berikut :

1. Penulis

Sebagai syarat pemenuhan tugas akhir yang diberikan oleh dosen pembimbing dan menjadikan penelitian ini bahan informasi dan penambah wawasan.

2. Mahasiswa

Menjadikan penelitian ini sebagai bahan acuan informasi serta pengetahuan tentang bergunanya sistem bagi hasil dikalangan nelayan sebagai cambuk pertumbuhan ekonomi dan menjadikan penelitian ini sebagai bahan pengetahuan di kalangan Mahasiswa Progdip Pemanfaatan Sumberdaya Perikanan Fakultas perikanan dan Ilmu Kelautan Universitas Pancasakti Tegal.

3. Masyarakat

Memberikan informasi kepada masyarakat terutama calon anak buah kapal tentang sistem bagi hasil yang diterapkan dan berlaku untuk Kapal Jaring Tarik Berkantong (JTB) GT 95 sebelum ikut bekerja di kapal.

1.6 Waktu dan tempat

Penelitian ini dimulai pada bulan Juli 2024 – Desember 2024. Pengambilan data penelitian pada bulan juli 2024 di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari kota Tegal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Bagi Hasil Perikanan

Menurut Undang-undang (UU) No. 16 tahun 1964 tentang Bagi Hasil Perikanan sangat berpengaruh, ditetapkannya undang-undang ini bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup para nelayan serta memperbesar produksi ikan sehingga proses bagi hasil tersebut harus sejauh mungkin menghilangkan unsur-unsurnya yang bersifat pemerasan dan semua pihak yang terlibat serta masing masing mendapat bagian yang adil dari usaha itu. Bagi hasil di bidang perikanan diselenggarakan menurut ketentuan-ketentuan setempat yang menurut ukuran sosialisme Indonesia pada waktu itu belum memberikan dan menjamin bagian yang layak bagi para nelayan. Ketentuan usaha perikanan yang pertama diatur adalah perjanjian bagi hasil sehingga dapat menghilangkan sifat pemerasan antara satu pihak ke pihak lain. Setiap orang yang ikut serta dalam usaha tersebut akan mendapat bagian yang sama dengan jasa yang dilakukan.

Berdasarkan UU No. 16 Tahun 1964 ini lebih mengutamakan kepentingan pemilik sehingga merugikan nelayan. undang-undang tersebut tidak dilaksanakan oleh nelayan. Banyak masyarakat nelayan yang mengajukan saran agar undang-undang ini diubah disesuaikan dengan kondisi pada saat ini, dilihat dari segi kesejahteraan maupun dari situasi politik. Perjanjian bagi hasil perikanan menurut UU No. 16 Tahun 1964 adalah perjanjian yang diadakan dalam usaha penangkapan ikan, pemilik kapal dengan nelayan menurut perjanjian, masing-masing menerima bagian dari hasil usaha tersebut menurut imbang yang telah disetujui sebelumnya (Lembaran Negara No. 97 Tahun 1964).

Menurut Pasal 3 ayat (1) UU No. 16 tahun 1964, bahwa jika suatu usaha perikanan diselenggarakan atas dasar perjanjian bagi hasil, pembagian hasil usaha itu kepada pihak nelayan paling sedikit menerima hasil dari perjanjian tersebut. Operasi penangkapan ikan jika menggunakan perahu layar pembagian hasil minimum 75% (tujuh puluh lima perseratus) dari hasil bersih. Sedangkan kapal motor pembagian hasil minimum 50% (lima puluh perseratus). Pembagian hasil diantara para nelayan dari bagian yang mereka terima menurut pihak nelayan itu sendiri, dengan diawasi oleh Pemerintah Daerah Tingkat II yang bersangkutan untuk menghindarkan terjadinya pemerasan, dengan ketentuan, bahwa perbandingan antara bagian yang terbanyak dan yang paling sedikit tidak boleh lebih dari 3 (tiga) lawan 1 (satu).

2.2 Sistem Bagi Hasil

Menurut Yulisara (2019) mengatakan bahwa sistem bagi hasil merupakan suatu sistem dimana perjanjian atau ikatan kerjasama dilakukan dalam menjalankan suatu kegiatan usaha. Perjanjian dibuat dalam menjalankan aktivitas usaha tersebut yang meliputi pembagian hasil atas keuntungan usaha yang akan diperoleh kedua pihak yang menjalin kerjasama tersebut. Menurut Julyanti (2021), Mekanisme bagi hasil atau *profit sharing* merupakan perhitungan bagi hasil atas penghasilan yang diperoleh dikurangi biaya operasional untuk memperoleh pendapatan bersih.

Menurut Iswanto (2019) ciri-ciri penerapan sistem bagi hasil, adalah sebagai berikut :

1. Penentuan besarnya porsi bagi hasil dibuat pada saat terjadinya perjanjian dengan berpedoman pada kemungkinan terjadinya keuntungan dan kerugian.

2. Besarnya porsi ditentukan berdasarkan besarnya jumlah penghasilan yang diperoleh.
3. Bagi hasil ini bergantung pada penghasilan usaha penangkapan ikan yang dijalankan.
4. Jika usaha mengalami kerugian, maka kerugian tersebut akan ditanggung oleh kedua belah pihak.

Sistem bagi hasil 50% : 50% lebih menguntungkan jika dibandingkan dengan sistem lainnya. Berdasarkan hasil wawancara, Sistem bagi hasil pada usaha perikanan kapal jaring tarik berkantong GT 95 di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari yang berlaku adalah kearifan lokal di daerah tersebut. Bagi hasil yang diperoleh yaitu 50% : 50% dan 60% : 40%. Sistem Bagi Hasil 50% : 50% Pemilik kapal menerima bagian 50% dan nelayan pekerja (ABK, Nahkoda, dan KKM) mendapat bagian 50 %. Sedangkan pada Sistem bagi hasil 60% : 40% Pemilik kapal menerima bagian 60% dan nelayan pekerja (ABK, Nahkoda, dan KKM) mendapat bagian 40 %. Menurut Pratama *et al.*, (2019), pemilik kapal membuat ketentuan bagi hasil yang ditawarkan untuk menarik ABK agar bersedia bekerja di kapalnya. ABK biasanya tanpa berpikir panjang akan langsung menerima tawaran juragan untuk melakukan penangkapan ikan sesuai ketentuan.

Berdasarkan yang tertulis di atas, penyebab kemiskinan nelayan bahwa hubungan kerja antara pemilik kapal dengan ABK dalam organisasi penangkapan ikan, sistem bagi hasil sangat berpengaruh terhadap tinggi-rendahnya pendapatan yang diperoleh nelayan disamping dari hasil tangkapan yang diperoleh. Sistem bagi hasil itu sendiri terbentuk sebagai konsekuensi dari tingginya resiko usaha

penangkapan (Haryanti, 2019).

Pemilik kapal selalu memposisikan bahwa ABK harus menanggung biaya investasi kepemilikan kapal, pemilik kapal tidak memperhatikan bahwa setiap tahun kapal memiliki penurunan nilai investasi yang akan mengakibatkan biaya operasional menjadi meningkat. Hal tersebut yang seharusnya menjadi tanggungan pemilik kapal.

2.3 Pemilik Kapal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Tata Cara Penahanan Kapal Di Pelabuhan tahun 2020, Pemilik Kapal adalah perseorangan, instansi pemerintah Kementerian/lembaga, badan usaha milik negara dan badan hukum Indonesia yang telah memperoleh penetapan status badan hukum, dan tercatat dalam *Grosse* Akta Pendaftaran Kapal atau *Grosse* Akta pendaftaran Balik Nama Kapal. Pemilik kapal memiliki beberapa tanggung jawab diantaranya pengoperasian kapal, mempekerjakan anak buah kapal dan nahkoda kapal, membayar biaya operasional kapal, menanggung risiko kerusakan dan kehilangan alat tangkap, serta menyediakan peralatan navigasi dan instrumentas.

2.4 Nahkoda

Nakhoda adalah salah seorang anak buah kapal yang menjabat sebagai pimpinan tertinggi di kapal dan bertanggung jawab serta mempunyai wewenang tertentu dan menyeluruh sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Utomo, 2019). Menurut UU No 17 Tahun 2008 Pasal 137 Ayat (1) dan (2) Nakhoda adalah pemimpin di atas kapal yang mempunyai wewenang sebagai penegak hukum dan bertanggung jawab atas kapal secara menyeluruh

(keselamatan, keamanan dan ketertiban di atas kapal) serta mencakup muatan yang dibawa kapal itu sendiri. Nahkoda sebagai pemimpin tertinggi di kapal Nakhoda wajib memberi arahan tentang pemeliharaan hasil tangkapan yang baik kepada Anak buah kapal yang bertanggung jawab khusus bagian muatan.

2.5 Anak Buah Kapal

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, anak buah kapal merupakan seluruh awak kapal yang mengoperasikan dan memelihara kapal serta muatan kapalnya kecuali nahkoda. Pekerjaan sebagai ABK perikanan sering kali menuntut fisik dan memerlukan ketahanan karena mereka harus bekerja dalam kondisi cuaca yang bervariasi dan sering kali jauh dari daratan untuk jangka waktu yang lama. Para ABK juga harus memiliki pengetahuan tentang teknik penangkapan ikan dan peraturan perikanan yang berlaku. Berikut adalah beberapa tugas dan tanggung jawab utama dari ABK perikanan:

1. Penangkapan Ikan

Anak buah kapal terlibat langsung dalam proses penangkapan ikan, mulai dari menyiapkan alat tangkap, mengoperasikan jaring, hingga mengangkat hasil tangkapan ke atas kapal.

2. Pemeliharaan Peralatan

Anak buah kapal bertanggung jawab untuk memeriksa dan memelihara peralatan penangkapan ikan agar tetap dalam kondisi baik dan siap digunakan.

3. Pengolahan Hasil Tangkapan

Kegiatan ABK Setelah penangkapan ikan adalah proses pengolahan awal, seperti membersihkan dan menyortir ikan serta memasukan ikan ke dalam palka.

4. Keamanan dan Keselamatan

ABK harus memastikan bahwa semua prosedur keselamatan di atas kapal diikuti dengan benar untuk mencegah kecelakaan dan menjaga keselamatan semua orang di atas kapal.

5. Navigasi dan Operasi Kapal

Meskipun Nahkoda kapal bertanggung jawab atas navigasi, ABK sering membantu dalam operasi kapal sehari-hari, termasuk pemantauan peralatan navigasi dan komunikasi serta membantu Nahkoda kapal untuk menyetir kapal secara bergantian.

6. Kebersihan Kapal

Anak buah kapal Menjaga kebersihan dan kerapihan kapal juga merupakan bagian dari tanggung jawab ABK.

2.6 Kepala Kamar Mesin

Menurut PERMEN HUB No. 74 PM 10 2021 Kepala Kamar Mesin (KKM) adalah perwira mesin yang berada diatas kapal dan memegang tanggungjawab penuh atas departemen tersebut. Kepala kamar mesin harus memiliki keahlian komunikasi dan kepemimpinan yang baik. Selain memegang departemen permesinan diatas kapal kepala kamar mesin juga bertanggungjawab atas isi palkah yang dimuat, seperti bahan pokok makanan, solar, oli mesin dan hasil

tangkapan yang diperoleh. Berikut adalah beberapa poin penting mengenai peran dan tanggung jawab KKM:

1. Pengawasan dan Pemeliharaan Mesin

Bertanggung jawab atas pengoperasian dan pemeliharaan semua mesin dan peralatan teknis di kapal, termasuk mesin utama, generator, sistem pendingin, dan sistem hidrolik. Memastikan semua peralatan berfungsi dengan baik dan melakukan perbaikan jika diperlukan.

2. Manajemen Tim

Memimpin tim teknisi dan ABK di kapal. Dan Mengatur jadwal kerja dan memastikan semua anggota tim memahami tugas dan tanggung jawab mereka.

5. Pengelolaan Sumber Daya

Mengelola persediaan suku cadang dan bahan bakar serta mengatur penggunaan energi secara efisien untuk mengurangi biaya operasional. KKM juga wajib memiliki Pengetahuan mendalam tentang sistem mesin kapal dan teknologi terbaru serta memiliki kemampuan untuk mendiagnosis dan memperbaiki masalah teknis dengan cepat.

Kepala Kamar Mesin (KKM) mempunyai peran krusial dan tanggung jawab yang besar dalam memastikan kapal beroperasi dengan aman dan efisien. Posisi ini memerlukan kombinasi keterampilan teknis, manajerial, dan interpersonal yang kuat.

2.7 Alat Tangkap Jaring Tarik Berkantong

2.7.1 Deskripsi

Pukat tarik (*seine nets*) merupakan alat penangkapan ikan berkantong tanpa alat pembuka mulut jaring, pengoperasiannya melingkari gerombolan ikan

kemudian menariknya ke kapal yang sedang berhenti melalui tali selambar di kedua bagian sayapnya. Pengoperasian dilakukan pada permukaan maupun dasar perairan dan alat penangkapan ikan ini digunakan untuk menangkap ikan damersal dan ikan pelagis tergantung jenis pukat tarik yang digunakan (Firhat dan Aulia, 2019).

Jaring tarik berkantong merupakan salah satu jenis alat tangkap dengan metode penangkapannya tanpa menggunakan *otterboards*, jaring dapat ditarik menyusuri dasar laut dengan menggunakan satu kapal. Pada saat penarikan kapal dapat ditambah (*Anchor Seining*) atau tanpa ditambah (*Fly Dragging*) dan *anchor seining*. Para awak kapal akan merasa lebih nyaman pada waktu bekerja di *deck* dibandingkan dengan *fly dragging*. Kelebihan *fly dragging* adalah alat ini memerlukan sedikit waktu untuk pindah ke *fishing ground* lain dibandingkan dengan menggunakan *anchor sining* (Riyanto *et al.*, 2019).

Alat tangkap jaring tarik berkantong yang berbasis di Kota Tegal mempunyai ukuran sangat bervariasi tergantung dari besar kecilnya kapal yang mengoperasikannya. Menurut Ernawati dan Sumiono (2019), perikanan cantrang/jaring tarik berkantong di Kota Tegal mulai berkembang pesat tahun 1989 sejak pelarangan trawl pada tahun 1980. Alat tangkap jaring tarik berkantong di Kota Tegal dioperasikan oleh kapal–kapal dengan ukuran menurut surat perijinannya berkisar 5-30 GT. Tahun 2005 dikeluarkan PERDA Nomor 3 Tahun 2005 oleh Dinas Perikanan dan Kelautan Jawa Tengah yang mengizinkan beroperasinya alat jaring Tarik berkantong bagi kapal yang berukuran di bawah 30 GT. Alat tangkap ini telah berkembang pesat, bahkan kapal-kapal pukat cincin yang berukuran 100 GT banyak beralih menggunakan alat tangkap jaring tarik

berkantong.

Alat tangkap jaring tarik berkantong merupakan salah satu alat tangkap yang digunakan untuk mencari ikan dasar atau demersal. Pengoperasian alat tangkap jaring tarik berkantong dioperasikan pada dasar perairan yang berpasir dan tidak terdapat karang dengan ikan demersal sebagai target penangkapan. Penangkapan ikan dengan menggunakan jaring tarik berkantong untuk ikan-ikan demersal atau ikan yang hidup di dasar perairan (Ismail *et al.*, 2020).

Alat tangkap jaring tarik berkantong memiliki bentuk menyerupai payang namun ukurannya lebih kecil. Fungsi jaring tarik berkantong menyerupai trawl untuk menangkap sumberdaya perikanan demersal. Keaktifan alat yang hampir sama dengan trawl maka jaring tarik berkantong adalah alat tangkap yang lebih memungkinkan untuk menggantikan alat tangkap trawl sebagai sarana untuk memanfaatkan sumberdaya perikanan demersal. Beberapa daerah di Indonesia alat tangkap ini banyak digunakan oleh nelayan pantai utara Jawa Timur dan Jawa Tengah terutama bagian utara (Riyanto *et al.*, 2019).

2.7.2 Konstruksi

Jaring tarik berkantong merupakan alat tangkap menyerupai kantong besar yang semakin mengerucut yang dioperasikan di dasar perairan dengan target penangkapan ikan demersal. Ikan jenis ini memiliki nilai ekonomis yang tinggi (Aji *et al.*, 2019). Satu set jaring tarik berkantong terdiri dari kantong jaring, badan jaring, sayap, pelampung dan pemberat.

Jaring tarik berkantong juga dilengkapi dengan dua tali selambar untuk menarik jaring. Terdapat pemberat di dalam kantong jaring dengan menggunakan bongkahan batu yang besar yang beratnya berkisar 2-3 kg. Terdapat pelampung

dibagian depan mulut jaring dan di mulut jaring terdapat segel besi berbentuk segitiga untuk mengikat tali selambar. Segi bentuk (konstruksi) alat tangkap cantrang/jaring tarik berkantong terdiri dari bagian-bagian (Riyanto *et al.*, 2019):

1) Kantong (*Cod End*)

Kantong merupakan bagian dari jaring yang merupakan tempat terkumpulnya hasil tangkapan. Pada ujung kantong diikat dengan tali untuk menjaga agar hasil tangkapan tidak mudah lolos (terlepas).

2) Badan (*Body*)

Merupakan bagian terbesar dari jaring, terletak antara sayap dan kantong. Bagian ini berfungsi untuk menghubungkan bagian sayap dan kantong untuk menampung jenis ikan-ikan dasar dan udang sebelum masuk ke dalam kantong.

3) Sayap (*Wing*)

Sayap adalah bagian jaring yang merupakan sambungan atau perpanjangan badan sampai tali selambar. Fungsi sayap adalah untuk menghadang dan mengarahkan ikan supaya masuk ke dalam kantong.

4) Mulut (*Mouth*)

Alat tangkap jaring tarik berkantong memiliki bibir atas dan bibir bawah yang berkedudukan sama.

5) Pelampung (*Float*)

Berfungsi memberikan daya apung pada alat tangkap cantrang yang dipasang pada bagian tali ris atas (bibir atas jaring) sehingga mulut jaring dapat terbuka.

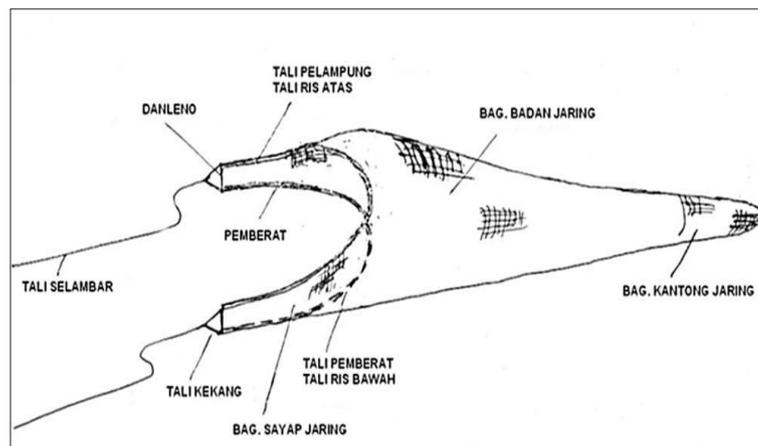
6) Pemberat (*Sinker*)

Pemberat (*sinker*) dipasang pada tali ris bagian bawah dengan tujuan agar bagian-bagian yang dipasang pemberat ini cepat tenggelam dan tetap berada pada posisinya (dasar perairan) walaupun mendapat pengaruh dari arus.

7) Tali Ris Alat tangkap pukot tarik berkantong

Dilengkapi dengan Tali Ris yang terdiri dari tali ris atas berfungsi sebagai tempat mengikatkan bagian sayap jaring, badan jaring dan pelampung serta tali ris bawah berfungsi sebagai tempat mengikatkan bagian sayap jaring, bagian badan jaring (bagian bibir bawah) jaring dan pemberat.

8) Tali Penarik (*Warp*) berfungsi untuk menarik jaring selama dioperasikan.



Gambar 2. Konstruksi Jaring Tarik Berkantong

Sumber : Riyanto *et al.*, (2019)

2.7.3 Teknik Pengoperasian

Menurut Wardhani dan Rosyid (2020), terdapat dua tahapan dalam pengoperasian alat tangkap jaring tarik berkantong yaitu penurunan alat tangkap (setting) dan penarikan alat tangkap (hauling). Setting merupakan langkah

persiapan yang akan dilaksanakan untuk mengoperasikan suatu alat tangkap, sedangkan *hauling* merupakan proses penarikan jaring setelah jaring ditebar ke laut.

1) *Setting*

Sebelum dilakukan penebaran jaring terlebih dahulu diperhatikan arah mata angin dan arus. Kedua faktor ini perlu diperhatikan karena arah angin akan mempengaruhi pergerakan kapal, sedangkan arus akan mempengaruhi pergerakan ikan dan alat tangkap. Luas area penebaran jaring agar dapat membentuk lingkaran pada saat *setting*, perlu dilakukan tahapan sebagai berikut :

- a) Membuang pelampung tanda.
- b) Menjatuhkan tali selambar bagian kanan dengan membentuk setengah lingkaran.
- c) Menurunkan sayap jaring kemudian diikuti mulut jaring, pelampung, badan jaring dan kantong jaring.
- d) Menjatuhkan tali selambar bagian kanan sampai bertemu pelampung tanda.

2) *Hauling*

Setelah proses *setting* selesai, tali selambar yang mengikat ke pelampung tanda segera ditempatkan pada gardan sebelah kanan begitu juga tali selambar yang sebelah kiri ditempatkan pada gardan sebelah kiri Kapal pada saat *hauling* tetap berjalan dengan kecepatan lambat. Hal ini dilakukan agar pada saat penarikan jaring, kapal tidak bergerak mundur karena berat jaring.

Penarikan alat tangkap dibantu dengan mesin alat bantu gardan sehingga akan lebih menghemat tenaga dan keseimbangan antara lambung kanan dan lambung kiri kapal lebih terjamin karena kecepatan penarikan tali selambar dan

pada waktu yang bersamaan. Penarikan tali selambar ini bertujuan untuk kedua tali penarik dan sayap akan bergerak saling mendekat mengejutkan ikan serta menggiringnya masuk kedalam kantong jaring.

Tahapan dalam melakukan *hauling* yaitu :

- 1). Menaikan pelampung tanda ke atas *deck* kapal.
- 2). Meletakkan tali selambar bagian kiri di gardan sebelah kiri dan tali selambar kanan di gardan bagian kanan.
- 3). Menarik tali selambar menggunakan bantuan mesin alat bantu gardan.
- 4). Menata tali selambar dengan rapi di bagian buritan kapal.
- 5). Menarik sayap jaring ke atas kapal diikuti pelampung, mulut jaring, badan jaring sampai batas kantong jaring.
- 6). Mengikat kantong jaring dan dikaitkan menggunakan mesin alat bantu *power block*.
- 7). Menaikan kantong jaring ke atas *deck* kapal diikuti melepas tali kantong jaring.

2.7.4 Hasil Tangkapan

Hasil tangkapan adalah jumlah dari spesies ikan maupun binatang air lainnya yang tertangkap saat melakukan kegiatan operasi penangkapan ikan. Hasil tangkapan bisa dibedakan menjadi dua, yaitu hasil tangkapan utama dan hasil tangkapan sampingan. Hasil tangkapan utama adalah spesies ikan yang menjadi target dari operasi penangkapan ikan sedangkan hasil tangkapan sampingan adalah spesies yang merupakan di luar dari target operasi dalam penangkapan ikan (Ramadhan, 2021). Menurut Damayanti (2020), jumlah hasil tangkapan akan berkorelasi positif dengan jumlah hari penangkapan yang banyak sesuai trip kapal jaring tarik berkantong, nelayan akan mendapatkan hasil yang tinggi. Operasi

penangkapan yang terus dilakukan membuat stok ikan semakin sedikit dan Jumlah hari penangkapan yang lebih sering akan berkolerasi positif dengan bertambahnya hasil tangkapan. Hasil tangkapan suatu alat tangkap dipengaruhi oleh efisiensi cara operasi dan efektivitas alat tangkap tersebut (Simbolon *et al.*, 2019).

Alat tangkap jaring tarik berkantong mempunyai *fish target* ikan demersal atau ikan yang berada pada dasar perairan, banyak jenis ikan yang ada di bagian atas perairan ikut tertangkap. Hasil tangkapan ikan terbagi menjadi dua, yaitu hasil tangkapan utama dan hasil tangkapan sampingan. Hasil tangkapan utama adalah ikan demersal dengan nilai ekonomis tinggi seperti ikan Kakap Merah, Kerapu, Kuniran, Bawal, Swanggi, Manyung dan Udang. Hasil tangkapan sampingan adalah ikan demersal memiliki nilai ekonomis lebih rendah seperti Pepetek, Rajungan dan ikan Sebelah, Jenis ikan-ikan pelagis yang ikut tertangkap kedalam Jaring seperti Pari dan Cumi-cumi (Aji *et al.*, 2019).

2.8 Perbekalan kapal

Kebutuhan perbekalan kapal penangkapan ikan sangat penting dalam berjalannya kegiatan penangkapan ikan. Setidaknya perbekalan ini mampu membekali para awak kapal selama perjalanan di laut saat menangkap ikan. Kebutuhan perbekalan pada kapal penangkapan ikan anantara lain, bahan makanan pokok (beras), bumbu-bumbu dapur, buah-buahan, mie instan, air mineral dan rokok. Sedangkan perbekalan kapal untuk menunjang kegiatan penangkapan sangat membutuhkan solar, oli, bensin, dan air tawar (Mulaksono 2019).

Solar merupakan salah satu jenis BBM yang penting di dalam operasi penangkapan ikan. Jenis BBM ini banyak digunakan untuk Kebutuhan perbekalan kapal penangkap ikan yang sangat penting dalam berjalannya kegiatan

penangkapan ikan. perbekalan ini mampu membekali para awak kapal selama perjalanan di laut saat menangkap ikan.

2.9 Upah Minimum Kota (UMK) Tegal

Upah minimum Kota (UMK) adalah upah minimum yang berlaku di wilayah kabupaten/kota. Merupakan Kebijakan pemerintah untuk memastikan pekerja mendapatkan gaji yang layak sesuai dengan wilayah tempat mereka bekerja. (Kertiasih, 2021). Upah Minimum Kota (UMK) Tegal tahun 2024 adalah Rp2.231.628,00. Penetapan Upah Minimum Kota (UMK) tegal mempertimbangkan beberapa faktor seperti dibawah ini :

- Inflasi provinsi
- Pertumbuhan ekonomi kabupaten/kota
- Nilai alfa, yang mempertimbangkan tingkat penyerapan tenaga kerja dan rata-rata atau median upah

Penetapan UMK Tegal melibatkan analisis mendalam terhadap berbagai faktor ekonomi yang relevan. Dengan mempertimbangkan inflasi, pertumbuhan ekonomi, dan nilai alfa, pemerintah berusaha untuk menetapkan upah yang tidak hanya adil bagi pekerja, tetapi juga berkelanjutan bagi pengusaha. Hal ini penting untuk menciptakan keseimbangan antara kesejahteraan pekerja dan kesehatan ekonomi daerah.

BAB III

MATERI DAN METODE

3.1 Materi

Materi yang digunakan dalam penelitian ini yaitu pemilik kapal dan ABK dengan sistem bagi hasil dan pendapatan nelayan kapal Jaring Tarik Berkantong (JTB) GT 95 di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari.

3.2 Metode Penelitian

Pelaksanaan sebuah penelitian dibutuhkan suatu metode penelitian yang tepat, tentang suatu metode akan mempermudah peneliti untuk menetapkan metode yang hendak di gunakan. Metode penelitian menurut Arikunto (2023), merupakan cara yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data penelitian. Sugiyono (2019) mendefinisikan metode penelitian sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Berdasarkan hal tersebut, maka dapat dipahami bahwa yang dimaksud metode penelitian adalah suatu ilmu tentang cara – cara ilmiah untuk menentukan, mengumpulkan data dan menguji suatu data yang akan di teliti.

Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode studi kasus. Menurut Sugiyono (2020), studi kasus merupakan salah satu jenis penelitian kualitatif yang dilakukan dengan cara mengeksplorasi mendalam terhadap suatu kasus yang nyata. Studi kasus dapat dilakukan terhadap satu orang maupun lebih.

3.2.1 Teknik pengumpulan data

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian sensus. Penelitian sensus merupakan penelitian yang mengambil satu kelompok populasi sebagai sampel secara keseluruhan dan menggunakan kuesioner sebagai alat pengumpulan data yang pokok untuk mendapatkan informasi yang spesifik (Akbar & Usman 2020). Populasi umumnya terdiri dari objek/subjek dengan karakteristik dan sifat tertentu yang diputuskan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulan (Sugiyono, 2019).

Berdasarkan informasi tersebut, maka penelitian ini merupakan jenis penelitian sensus dengan bantuan kuisisioner, dimana respondennya adalah seluruh pemilik kapal Jaring Tarik Berkantong (JTB) dengan GT 95 yang berjumlah 18 kapal yang berbasis di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari, Kota Tegal. Sedangkan sampel dalam penelitian ini adalah sampel total atau seluruh anggota populasi. Hal ini dikarenakan penelitian yang dilakukan merupakan penelitian sensus, dimana metode ini berlaku jika anggota populasi relative kecil dan mudah dijangkau.

3.2.2 Teknik Pengumpulan Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Menurut Sugiyono (2022), data primer adalah sumber data yang didapatkan peneliti secara langsung dari sumbernya atau dari orang pertama. Data primer dapat dikumpulkan melalui wawancara, kuesioner, eksperimen, dan observasi. Pengumpulan data primer dilakukan dengan melakukan observasi secara langsung, wawancara dengan responden Pemilik kapal dan ABK, diskusi terkait dengan sistem bagi hasil kapal jaring Tarik berkantong (JTB) GT 95 dan

biaya operasional serta penjualan hasil tangkapan di PPN Tegalsari. Menurut Sugiyono (2022), Data sekunder adalah sumber data yang tidak didapatkan secara langsung oleh pengumpul data. Data sekunder dapat diperoleh melalui buku, jurnal, artikel, dan situs internet. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Observasi

Pengamatan atau observasi merupakan teknik pengambilan data yang memiliki ciri yang spesifik bila dibandingkan teknik yang lain, yaitu wawancara dan kuesioner. Wawancara dan kuesioner selalu berkomunikasi dengan orang, maka observasi tidak terbatas pada orang, tetapi juga obyek yang lain (Sugiyono, 2019). Menurut (Fatoni, 2019) observasi dapat dikatakan sebagai pendekatan pengumpulan data yang melibatkan pengamatan dan membuat catatan tentang keadaan atau perilaku objek sasaran. Menurut Yusuf (2019), kunci keberhasilan observasi sebagai teknik pengumpulan data ditentukan oleh peneliti sendiri. peneliti mengamati objek yang diteliti dan membuat kesimpulan data yang diamatinya. situasi nyata dalam mengajukan pertanyaan dan meneliti hubungan antara satu aspek dengan aspek yang lain. Observasi dalam penelitian ini dilakukan secara langsung untuk mengetahui bagaimana sistem bagi hasil yang dilakukan oleh pemilik kapal di PPN Tegalsari. Proses observasi penelitian akan menangkap hal yang mungkin diungkapkan oleh partisipan dalam wawancara.

2. Wawancara

Wawancara dalam definisi Moleong (2019), adalah percakapan dengan tujuan tertentu. Percakapan dilakukan oleh dua orang, pewawancara (*interviewer*) sebagai orang yang mengajukan pertanyaan dan narasumber atau terwawancara

(*interviewer*) sebagai orang yang menjawab pertanyaan. Menurut Sugiyono (2019) menyebutkan bahwa wawancara adalah pertemuan antara dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab untuk menarik kesimpulan dan makna tentang topik tertentu.

Menurut Fatoni (2019), wawancara adalah suatu cara pengumpulan data melalui tanya jawab secara lisan yang berlangsung satu arah pewawancara mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai menanggapi. Wawancara adalah suatu teknik untuk memperoleh data dengan cara berinteraksi langsung dengan pihak terwawancara. Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti maka peneliti ketika ingin mengetahui hal-hal dari terwawancara atau responden terkait informasi tertentu untuk mendapatkan sebuah kesimpulan.

Wawancara dilakukan dengan mengajukan pertanyaan secara langsung kepada Pemilik kapal jaring tarik berkantong yang berbasis di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari Kota Tegal agar dapat mengetahui sistem bagi hasil, pelaksanaan bagi hasil, dan bagian masing-masing nelayan. Wawancara dilakukan dengan menggunakan angket/kuisisioner. Metode wawancara ini peneliti akan melakukan wawancara kepada Pemilik kapal, sehingga menghasilkan wawancara yang akurat. Penelitian ini akan menggunakan jenis wawancara semi terstruktur dimana peneliti telah mempersiapkan beberapa pertanyaan umum yang relevan dengan tema penelitian, namun masih diikuti dengan beberapa pertanyaan yang dianggap perlu ketika wawancara. Tujuan penelitian menggunakan metode ini adalah untuk menemukan permasalahan

secara lebih terbuka dimana pihak di wawancara dimintai keterangan. Data yang diperoleh dengan wawancara antara lain : identitas responden, sistem bagi hasil, dan hasil pendapatan masing-masing nelayan pekerja.

Target wawancara yang akan dilakukan di PPN Tegalsari :

a. Pemilik kapal

Mengetahui biaya operasional dan keuntungan untuk menerapkan sistem bagi hasil yang berlaku dan berapa proporsi penerimaan bagi hasil.

b. Anak Buah Kapal (ABK)

Mengetahui proporsi hasil pendapatan yang diperoleh pada saat pembagian hasil sesuai sistem bagi hasil yang di terapkan oleh pemilik kapal.

3. Dokumentasi

Sejumlah besar data tersimpan dalam bentuk dokumentasi. Arikunto (2023), metode dokumentasi yaitu mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, prasasti, notulen rapat, lengger, agenda dan sebagainya. Dokumentasi menurut Sugiyono (2019) adalah catatan tentang suatu peristiwa yang telah terjadi. Dokumentasi dapat berupa kata-kata, gambar, atau karya kolosal yang dibuat oleh seorang individu.

Data sekunder berasal dari data tahunan PPN Tegalsari tahun 2024, mencakup jumlah alat tangkap, jumlah produksi, dan nilai produksi. Informasi ini memberikan gambaran umum tentang aktivitas perikanan di PPN Tegalsari pada tahun 2024.

3.2.3 Analisis data

Analisis data merupakan penyusunan data yang didapatkan agar mudah dipahami. Analisis data yang digunakan adalah sebagai berikut :

Analisis deskriptif

Analisis deskriptif merupakan statistik yang digunakan untuk menganalisis dengan cara mendiskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul dengan membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau individu (Sugiyono, 2019). Analisis deskriptif pada penelitian ini dilakukan untuk mendeskripsikan sistem bagi hasil dan perjanjian kerjasama nelayan.

Analisis Bagi Hasil

1. Total Pendapatan

Menurut Lubis (2020) Total pendapatan atau pendapatan kotor adalah jumlah uang yang diperoleh dari penjualan barang/ jasa dalam jangka waktu tertentu sebelum dikurangi biaya operasional. Total pendapatan merupakan salah satu cara sederhana untuk menghitung pendapatan penjualan.

2. Total Biaya

Menurut Fadli (2020), perhitungan total biaya digunakan formulasi rumus sebagai berikut:

$$TC = FC + VC$$

Keterangan :

TC = Total biaya / *total cost* (Rp)

FC = Biaya tetap / *fix cost* (Rp)

VC = Biaya tidak tetap / *variable cost* (Rp)

3. Keuntungan

Menurut Fadli (2020), perhitungan keuntungan usaha dapat dilakukan dengan rumus :

$$\pi = TR - TC$$

Keterangan :

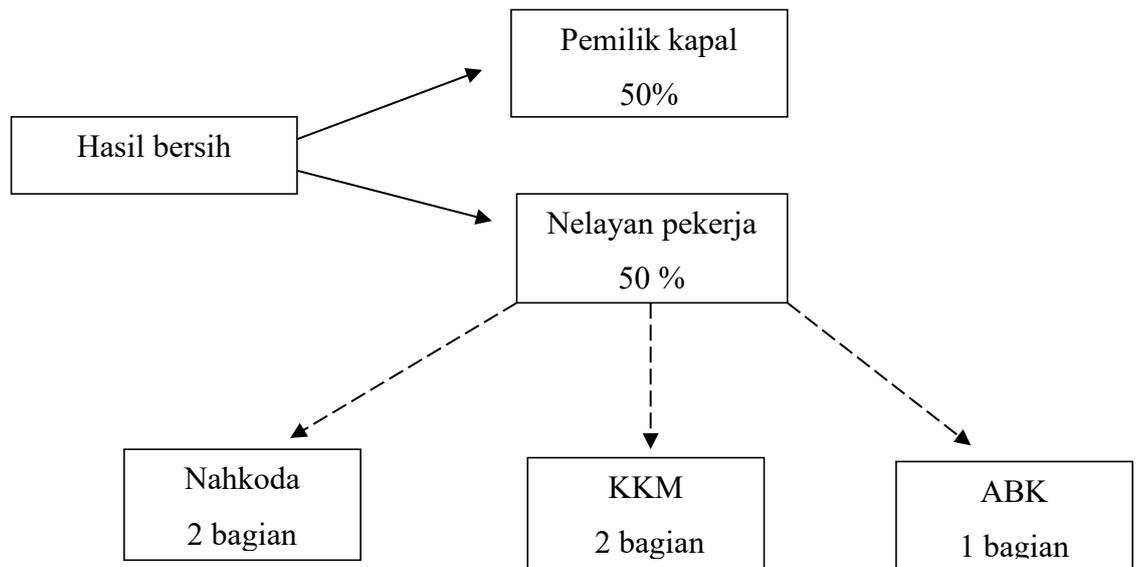
π = Keuntungan (Rp)

TR = Total pendapatan (Rp)

TC = Total biaya (Rp)

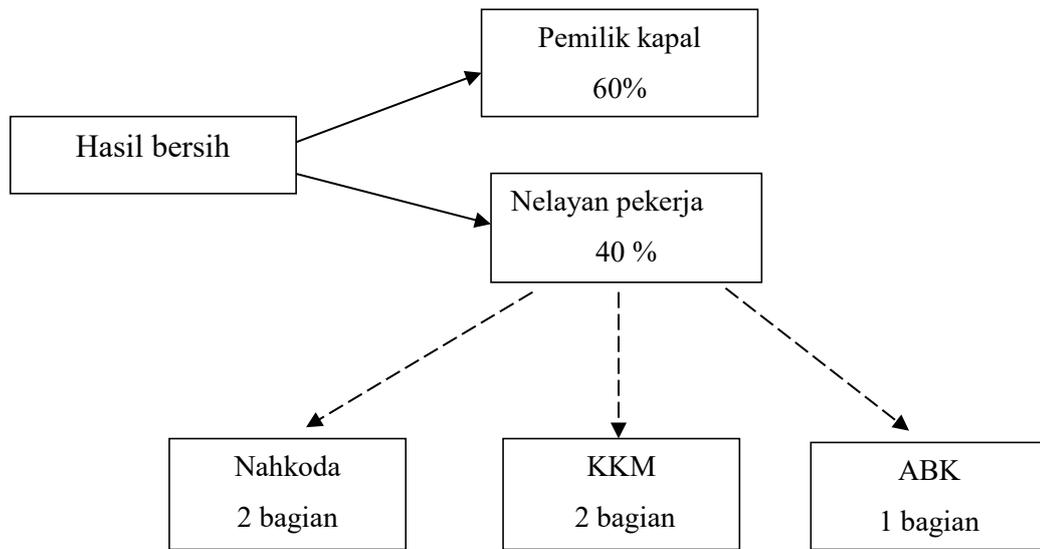
Profit sharing

Menurut Serhan *et al.*, (2022) *profit-sharing* merupakan perhitungan bagi hasil yang didasarkan hasil bersih dari total pendapatan setelah dikurangi dengan biaya-biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh pendapatan tersebut. Kapal Jaring Tarik Berkantong GT 95 yang berada di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Tegalsari menganut dua sistem bagi hasil yaitu 50% : 50%, bagian 50% untuk pemilik kapal, 50% bagian selanjutnya untuk Nahkoda, ABK dan KKM, sedangkan 60% : 40% , 60% untuk pemilik kapal dan 40% bagian selanjutnya untuk Nahkoda, ABK dan KKM. Pembagian *profit sharing* di rumuskan sebagai berikut :



Gambar 3. Skema *Profit Sharing* bagi hasil 50% : 50%

Pembagian pendapatan yang diperoleh berpaku pada sistem bagi hasil 50 % : 50 % yang di terapkan. Bagian 50 % untuk pemilik kapal dan 50 % bagian selanjutnya untuk nelayan pekerja dibagi dengan proporsi 2 bagian untuk Nahkoda, 2 bagian untuk KKM dan 1 bagian ABK. Jumlah pendapatan juga di peroleh dari banyaknya hasil penjualan tangkapan yang diperoleh per trip. Semakin banyak hasil penjualan tangkapan maka pendapatan semakin banyak yang diterima, semakin sedikit hasil penjualan tangkapan maka pendapatan semakin sedikit.



Gambar 4. Skema *Profit Sharing* bagi hasil 60% : 40%

Pembagian pendapatan yang diperoleh berpacu pada sistem bagi hasil 60 % : 40 % yang di terapkan. Bagian 60 % untuk pemilik kapal dan 40 % bagian selanjutnya untuk nelayan pekerja dibagi dengan proporsi 2 bagian untuk Nahkoda, 2 bagian untuk KKM dan 1 bagian ABK. Jumlah pendapatan juga di peroleh dari banyaknya hasil penjualan tangkapan yang diperoleh per trip. Semakin banyak hasil penjualan tangkapan maka pendapatan semakin banyak yang diterima, semakin sedikit hasil penjualan tangkapan maka pendapatan semakin sedikit.