

INTRODUKSI KAPAL *FIBERGLASS* DAN MANAJEMEN KEMITRAAN PRODUKSI LOIN TUNA

Fiberglass Boat Introduction and Partnership Management of Loin Tuna Production

Akhmad Mansyur¹ dan La Anadi²

¹Jurusan Agrobisnis Perikanan Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan Universitas Halu Oleo, Kampus Hijau Bumi Tri Dharma Anduonohu Kendari Hp 085398277721 e-mail : blackbet_ala@yahoo.co.id.

²Jurusan MSP FPIK Universitas Halu Oleo, Kampus Hijau Bumi Tri Dharma Anduonohu Kendari

ABSTRAK

Tulisan ini ditujukan secara umum bagi peningkatan kapasitas produksi loin tuna sebagai potensi unggulan percepatan pembangunan Sulawesi Tenggara. Upaya ini ditempuh melalui introduksi kapal *fiberglass* berbasis kemitraan nelayan agar terjadi peningkatan kesejahteraan masyarakat yang berkelanjutan. Secara khusus, ditujukan untuk perbaikan system armada industri loin tuna, perbaikan system kemitraan nelayan dan peningkatan kemampuan karyawan industri di bidang service armada yang profesional. Metode pencapaian tujuan dilakukan melalui pelatihan teknis usaha perikanan tangkap laut dalam dan pemagangan pada industri-industri loin tuna & galangan kapal *fiberglass*. Di samping itu, dilakukan dengan pembimbingan, pengawasan terhadap kelompok binaan, pemberian bantuan teknologi dan upaya penyelesaian masalah usaha yang dibangun. Pendekatan yang digunakan adalah *konvergensi, implementary dan developmentally*. Hasil yang dicapai adalah nelayan tangkap tuna mampu mengolah hasil tangkapannya menjadi loin di masing-masing lokasi penangkapan. Kualitas loin tuna Tipe A masih dapat dipertahankan hingga pada penampungan sebagai manfaat dari metode pengemasan dan penggunaan kapal *fiberglass* yang memberikan ketepatan prediksi waktu pendaratan. Akhirnya, wirausahawan loin tuna telah dapat dihasilkan sebanyak tiga orang dengan mengedepankan pola kemitraan dengan pemerintah daerah Provinsi Sulawesi Tenggara maupun industry Loin Tuna yang ada di Kabupaten Buton sebagai organisasi pengakuisisi.

Kata Kunci : kapal *fiberglass*, loin tuna, dan manajemen kemitraan

ABSTRACT

This paper is directed generally loin crease the production capacity of loin tuna as excellent potential acceleration of development Southeast Sulawesi. These efforts are pursued through the introduction of *fiberglass* boats based on fishing partnerships that an increase in the welfare of a sustainable society. In particular, aimed at improving the system of industrial fleet loin tuna, repair fishing partnership system, and increase the ability of employees in the field service fleet industry professionals. Methods of achieving the intended objectives, done through technical training in the marine capture fisheries, and apprenticeship in industries loin and ship building *fiberglass*. In addition, done with coaching, supervision of the target group, the provision of technology support, and resolving business is built. The approach used is *konvergensi, implementary and developmentally*. The results achieved are catching tuna fishermen are able to process their catch into loin in each capture site. Loin tuna quality of type A can still be maintained up to the shelter as a benefit of the method of packaging and the use of *fiberglass* boats which provide a prediction accuracy of landing. Finally, entrepreneurs can of tuna has produced as many as three people by promoting a partnership with local government of Southeast Sulawesi Province and loin tuna industry in Buton as the acquirer organization.

Keywords : *fiberglass boat, loin tuna, partnership management*

PENDAHULUAN

Sulawesi Tenggara merupakan provinsi yang meliputi wilayah kepulauan dan daratan (sebagian Pulau Sulawesi). Salah satu potensi wilayah tersebut adalah perikanan laut dalam. Potensi ini dijadikan indikator utama kekuatan modal sosial masyarakat Sulawesi Tenggara, khususnya masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil bagi peningkatan kesejahteraan (Mansyur, 2010). Selanjutnya, armada penangkapan seharusnya mampu menunjang peningkatan kapasitas produksi usaha masyarakat pesisir bukan memberikan ancaman bahaya erosi akibat adanya pemanfaatan sumberdaya kayu sebagai bahan baku armada (Anadi, 2011). Di sisi lain, masyarakat yang telah membangun industri perikanan laut dengan komoditi Loin Tuna, mampu meraih pendapatan kotor sebesar Rp25.000.000/trip. Oleh karena itu, industri Loin Tuna dapat dianggap sebagai sumber pendapatan strategis bagi masyarakat Sulawesi Tenggara khususnya masyarakat pengguna WPP-RI 714 yaitu Laut Banda dan Teluk Tolo.

Masyarakat potensil yang telah mengembangkan industri loin di Sulawesi Tenggara adalah mereka yang mendiami wilayah administratif Desa Lande Kecamatan Sampolawa Kabupaten

Buton. Sebagian besar dari mereka, telah mampu mengolah ikan tuna dalam menjadi loin sebagai salah satu komoditas andalan. Namun usaha ini semakin lemah akibat dari kelangkaan sumberdaya kayu sebagai bahan baku pembuatan kapal. Kenyataan yang ditunjukkan adalah harga kapal berfluktuatif dan cenderung tinggi sehingga sebagian besar nelayan tidak dapat melakukan operasi penangkapan akibat keterbatasan armada (modal). Oleh karena itu, peluang pengembangan kapasitas produksi industri loin dapat dilakukan melalui introduksi kapal pancing tonda tuna *Fiberglass* (KPT2F).

Hasil kajian Anadi (2011) diperoleh bahwa KPT2F dapat menunjang kesesuaian olah gerak baik dalam adaptasi dengan kondisi perairan maupun keterampilan nelayan tradisional dalam operasi penangkapan tuna. Lebih utama dinyatakan bahwa dengan menggunakan tenaga penggerak yang sama, KPT2F dapat menghasilkan kecepatan tinggi dibanding kapal pancing tonda tuna tradisional untuk menunjang ketepatan waktu penangkapan maupun pemasaran hasil tangkapan. Karenanya, pelaku penangkapan dapat meningkatkan kapasitas produksinya hingga mencapai 2 – 5 kali lipat dibanding pemanfaatan armada tradisional (Anadi, 2012). Oleh karena

itu, peningkatan kapasitas produksi industri loin perlu dikembangkan melalui introduksi KPT2F.

Industri loin merupakan kegiatan ekonomi yang mengolah bahan baku perikanan tangkap tuna menjadi barang setengah jadi. Pengolahan yang dimaksud meliputi transformasi dan pengawetan melalui perubahan fisik, penyimpanan, pengemasan dan distribusi. Industri dalam sistem perikanan merupakan penyempurnaan yang merangkai semua komponen menjadi satu kesatuan yang kuat. Artinya, kegiatan industri mempunyai keterkaitan ke depan untuk memenuhi permintaan pasar melalui penguatan industri hilir dan ke belakang memberikan nilai tambah terhadap produk perikanan. Keterpaduan yang dibangun melalui pengembangan industri loin mempunyai dimensi yang amat luas mulai dari penguatan pasar hasil tangkapan sampai dengan pembentukan nilai tambah dan daya saing komoditas.

Berangkat dari kenyataan luasnya potensi pengembangan produk, kemajuan ekonomi perikanan di tingkat makro (daya saing di pasar global) maupun mikro (pendapatan nelayan, nilai tambah dalam negeri dan substitusi impor), menuntut dukungan pengembangan industri dalam secara *kluster* sebagai prasyarat. Kluster

dimaksud dapat diupayakan baik dalam bentuk pengembangan khusus armada maupun pengembangan kelembagaan usaha bersama (Mansyur, 2012).

Beberapa isu pokok menyangkut pengembangan industri loin di Sulawesi Tenggara adalah (1) Tingkat produktivitas penangkapan cenderung menurun, rerata 50 kg/trip. Hal ini disebabkan oleh : (a) masih rendahnya nilai ketepatan waktu penangkapan, (b) ikan hasil tangkapan tidak mendapat tempat perawatan dan penampungan yang memadai, (c) nelayan belum memanfaatkan sepenuhnya kapal-kapal bermaterial *Fiberglass* bantuan pemerintah akibat tidak memenuhi standar layak laut dalam operasi penangkapan tuna. Kemudian untuk operasi penangkapan dengan menggunakan kapal desain baru belum banyak dipahami nelayan maupun pihak industri galangan kapal. Akibatnya manajemen produksi tidak dapat berjalan optimal, sehingga perlu dilakukan perbaikan yang dapat menjamin ketersediaan bahan baku industri yang jelas; (2) Terbatasnya galangan kapal yang dapat menghasilkan desain baru kapal unggul untuk konversi kapal tradisional. Akibatnya, kegiatan konversi kapal tradisional dan perluasan penggunaan kapal bermaterial *Fiberglass* dilakukan dengan menggunakan prosedur *asalan* atau proses

sapuan (tidak mengikuti ketentuan standar pembuatan kapal seperti IMO). Dengan demikian, perlu dilakukan kaji tindak tentang Peningkatan Kapasitas Produksi Industri Loin Melalui Introduksi Teknologi Kapal Pancing Tonda Tuna *Fiberglass* dan Manajemen Kemitraan Nelayan Di Sulawesi Tenggara khususnya Kabupaten Buton yang dominan menguasai kegiatan perikanan tangkap laut dalam seperti Masyarakat Desa Lande.

METODE

A. Lokasi, Waktu dan Khalayak Sasaran

Program ini dilaksanakan di Desa Lande Kecamatan Sampolawa Kabupaten

Buton Provinsi Sulawesi Tenggara dari Bulan Oktober s/d November 2013. Khalayak sasaran pelaksanaan program ini adalah karyawan industri loin, masyarakat nelayan dengan spesifikasi penangkap tuna di WPP-RI 714 yang ada di lokasi penerapan program. Khalayak sasaran pengembangan kemitraan adalah nelayan potensial lainnya yang ada di sekitar Desa Lande dan Instansi pemerintah seperti DKP Provinsi Sulawesi Tenggara dan Kabupaten Buton. Demikian pula CV. Jamadi sebagai mitra yang dapat menunjang service senter kapal *fiberglass*.

Tabel 1 Jumlah nelayan potensial dan terdaftar pada program pembinaan industri loin tuna di Kabupaten Buton tahun 2013

Daerah Asal	Jumlah Nelayan (orang)		
	Potensial	Pendaftar	Hasil Seleksi
Batauga	37	25	4
Sampolawa	49	28	4
Pasar Wajo	33	15	4
Wabula	31	20	4
Jumlah	150	88	16

Sumber : Data diolah, 2013

B. Metode Pelaksanaan

Metode pelaksanaan yang digunakan dalam program ini adalah pelatihan teknis usaha perikanan tangkap laut dalam dan pemagangan pada industri-industri loin maupun galangan kapal yang ada di Kabupaten Buton dan Kota Bau-Bau. Disamping itu, dilakukan pula pembimbingan, pengawasan terhadap kelompok binaan, pemberian bantuan teknologi

dan upaya penyelesaian masalah usaha yang dibangun.

B. Metode Pendekatan

Rancangan pendekatan pemecahan masalah dalam program ini dibagi ke dalam tiga tahap. Pertama, tahap *konvergensi* merupakan tahap perbaikan produktivitas dan rantai stok tuna. Tahap ini diawali dengan identifikasi nelayan potensial baik berupa ketersediaan ar-

mada terpakai maupun potensi pengembangan armadanya. Selanjutnya, dilakukan identifikasi produksi dan produktifitas kapal yang diikuti dengan registrasi kepemilikan kapal. Hal ini akan memberikan kejelasan tentang ketersediaan stok, alokasi waktu kerja dan waktu optimal penangkapan. Bagian akhir dari tahapan ini adalah pembentukan klaster sebagai sentra-sentra produksi yang akan menjadi mata rantai stok dalam industri loin.

Tahap *implementary*, sebagai tahap peningkatan kuantitas dan kualitas nilai tambah produksi. Tahapan ini diawali dengan identifikasi potensi ekonomi untuk menentukan standar kontribusi investasi bagi penerapan pola merger dan akuisisi dalam kemitraan. Pelaksanaan merger diawali dengan identifikasi pendapatan nelayan yang kemudian akan diberikan introduksi kemampuan investasi perorangan, selanjutnya dapat diakuisisi oleh kelompok sebagai kepemilikan saham bersama atas pengadaan kapal *fiberglass*. Dengan demikian, akan terbentuk pola kemitraan nelayan dan industri yang dapat memberikan peningkatan nilai tambah produksi perikanan tangkap laut dalam. Pada tahap ini pula akan dapat memperlihatkan hasil kinerja

pelatihan yang telah dilaksanakan pada tahap awal kegiatan.

Tahap *developmentally*, merupakan tahap penguatan manajemen industri loin tuna. Koreksi hubungan kemitraan melalui suatu workshop berguna bagi perbaikan manajemen rantai stok bahan baku tuna. Tahapan ini diawali dengan identifikasi profit melalui operasi penangkapan massal tuna. Operasi dimaksud memiliki dwi fungsi yaitu membangkitkan minat nelayan potensial lainnya, dan lembaga atau institusi yang ada agar terlibat dalam kemitraan industri loin akibat adanya profit yang dapat ditunjukkan melalui suatu workshop. Akhirnya penguatan kelembagaan mitra industri loin diharapkan dapat terselenggara.

Tahap *developmentally*, merupakan tahap penguatan manajemen industri loin tuna. koreksi hubungan kemitraan melalui suatu workshop berguna bagi perbaikan manajemen rantai stok bahan baku tuna. Tahapan ini diawali dengan identifikasi profit melalui operasi penangkapan massal tuna. Operasi dimaksud memiliki dwi fungsi yaitu membangkitkan minat nelayan potensial lainnya, dan lembaga atau institusi yang ada agar terlibat dalam kemitraan industri loin akibat adanya profit yang dapat ditunjukkan melalui

suatu workshop. Akhirnya penguatan kelembagaan kelembagaan mitra industri lain diha-rapkan dapat terselenggara.

1) Ketersediaan Armada Nelayan

Hasil identifikasi ketersediaan kapal pancing tonda di lokasi kegiatan, diperoleh enam kelompok dimensi utama

(LBD). Semuanya terdiri dari dua tipe kapal yaitu tipe *inboard* (menggunakan mesin dalam) dan tipe *outboard* (menggunakan mesin tempel). Hasil pengukuran dimensi utama kapal dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2 Dimensi utama kapal pancing tonda Kabupaten Buton

Sampel kapal	Tenaga mesin (HP)	LoA (m)	B (m)	D (m)
KPT-1	16	9,17	1,06	0,62
KPT-2	24	9,60	1,26	0,73
KPT-3	30	10,60	1,30	0,92
KPT-4	5,5	7,50	0,80	0,60
KPT-5	15	8,65	1,04	0,70
KPT-6	40	9,75	1,13	0,80

Sumber : Hasil penelitian 2013

2) Potensi Pengembangan Armada

Rasio dimensi utama merupakan hal penting dalam proses pengembangan desain kapal. Nilai rasio tersebut dapat

diketahui dengan membandingkan parameter panjang dengan lebar (L/B), panjang dengan tinggi (L/D), dan lebar dengan tinggi (B/D).

Tabel 3 Rasio dimensi utama kapal pancing tonda Kabupaten Buton

Tipe Kapal	L/B	L/D	B/D
Inboard	8,65	14,79	1,71
Outboard	8,32	12,36	1,49

Sumber : Hasil penelitian 2013

Tabel 4 Kisaran nilai rasio dimensi utama jenis kapal ikan di Indonesia

Metode operasi	L/B	L/D	B/D
<i>Static gear</i>	2,83 – 11,12	4,58 – 17,28	0,96 – 4,68
<i>Encircling gear</i>	2,60 – 9,30	4,55 – 17,43	0,55 – 5,00
<i>Towed/dragged gear</i>	2,86 – 8,30	7,20 – 15,12	1,25 – 4,41
<i>Multipurpose gear</i>	2,88 – 9,42	8,69 – 17,15	0,35 – 6,09

Sumber: Iskandar dan Pujiyati (1995)

Hasil perhitungan rasio dimensi utama kedua tipe kapal pancing tonda di Kabupaten Buton dapat dilihat pada Tabel 3. Sebagai pembandingan, disajikan kisaran nilai rasio dimensi utama jenis kapal ikan di Indonesia sebagai mana Tabel 4.

1) Produksi dan produktivitas kapal

Berdasarkan aspek penangkapan, maka produksi eksisting tuna di Kabupaten Buton dapat dibagi menjadi dua sumber yaitu produksi kapal kayu

inboard (PKKI) dan produksi kapal kayu *outboard* (PKKO). Kelompok kapal *inboard* terdapat sebanyak delapan orang binaan, sedangkan kelompok kapal *outboard* terdapat sebanyak 12 orang binaan. Penilaian kinerja masing-masing kelompok lebih diutamakan pada indikator efektifitas dan efisiensi penangkapan yang bersumber pada titik impas kegiatan produksi. Instrumen titik impas yang digunakan mengacu pada Mansyur *at all* (2010) sebagaimana Tabel 5.

Tabel 5 Titik impas produksi kapal pancing tonda tuna gelondongan

Keterangan	PKKI	PKKO
Harga Jual gelondongan (Rp/kg)	40.000	40.000
Kilogram produksi (kg)	10,96	10,94
Pendapatan (Rp)	438.350	437.600
Biaya Produksi Per kg (Rp/kg)	2.900	2.200
Biaya Variabel (Rp)	408.600	410.000
Biaya Tetap (Rp)	29.750	27.600
Total Biaya (Rp)	438.350	437.600
Laba per Produk (Rp)	(0)	(0)
Total Laba (Rp)	(0)	(0)

Sumber : Hasil penelitian, 2013

2) Kinerja kelompok Nelayan KKI dan KKO

Keragaan produktifitas kelompok nelayan pengguna kapal kayu *inboard* (KKI) berbeda dengan kelompok nelayan

pengguna kapal kayu *outboard* (KKO). Perbedaan tersebut nampak pada komponen-komponen volume produksi, biaya variabel dan biaya tetap sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 6.

Tabel 6 Keragaan produktifitas nelayan pengguna KKI dan pengguna KKO.

Keragaan ekonomi produksi KKI		Keragaan ekonomi produksi KKO	
Produksi	: 150 kg	Produksi	: 200 kg
Biaya variabel:	408.750	Biaya variabel :	410.000
Biaya tetap	: 29.750	Biaya tetap	: 27.600
Total biaya	: 438.350	Total biaya	: 437600
Laba	: 5.561.650	Laba	: 7.562.400

Sumber : Hasil penelitian, 2013

A. Introduksi Loin Tuna

Loin Tuna adalah daging ikan tuna segar yang telah mengalami perubahan bentuk dari gelondongan menjadi filet. Introduksi Loin Tuna merupakan penerapan teknologi dan keterampilan dalam pemisahan daging khas tuna dari tulang dan daging rucah. Melalui pelatihan, komponen yang

menjadi perhatian utama dalam introduksi adalah ukuran standar tuna gelondongan, masa rigormortis, teknik penggunaan dan jenis peralatan filet, kualitas Loin Tuna, serta jenis dan teknik pengemasan. Kinerja pelatihan dapat dilihat dari performa kelompok nelayan dalam produksi Loin Tuna sebagaimana pada Tabel 7 berikut;

Tabel 7 Performa kelompok nelayan dalam produksi Loin Tuna

Seleksi Tuna Gelondongan	Pembersihan awal	Pembersihan daging khas dari daging rucah	Teknis Pengemasan
<ul style="list-style-type: none"> • Asal : laut noncemar • Sais min. : 25 kg • Insang : red cerah • Rusak fisik rendah • Suhu max. 4.4°C 	<ul style="list-style-type: none"> • Pemotongan kepala, sirip dan ekor • Pembersihan darah • Pembukaan jeroan 	<ul style="list-style-type: none"> • Belah tuna utuh jadi 4 bagian • Pembersihan dari tulang (duri) • Pembersihan dari daging rucah 	<ul style="list-style-type: none"> • Pengecekan slice • Perlakuan U.V I • Pengemasan • Pempvakuman • In to metal detektor • Perlakuan U.V II • Produk dibekukan

Sumber : Hasil penelitian, 2013

Sebagai pembanding, disajikan titik tuna sebagai mana dapat dilihat pada impas produksi kapal pancing tonda loin Tabel 8 berikut

Tabel 8 Titik impas produksi kapal pancing tonda Loin Tuna

Keterangan	PKKI	PKKO
Harga Jual gelondongan (Rp/kg)	60000	65000
Kilogram produksi (kg)	8.66	7.99
Pendapatan (Rp)	519850	519100
Biaya Produksi Per kg (Rp/kg)	3,466	2,596
Biaya Variabel (Rp)	488,600	490,000
Biaya Tetap (Rp)	31,250	29,100
Total Biaya (Rp)	519,850	519,100
Laba per Produk (Rp)	0	0
Total Laba (Rp)	0	0

Sumber : Hasil penelitian, 2013

B. *Introduksi Kapal Pancing Tonda Tuna Fiberglass*



Gambar 2 Program peningkatan kapasitas produksi industri loin melalui magang dan introduksi kapal pancing tonda tuna *fiberglass* di Kabupaten Buton

Introduksi teknologi kapal pancing tonda *fiberglass* dilakukan melalui kegiatan pemagangan pada industri galangan kapal fiberglass

tradisional di Kota Bau-Bau dan pemberian bantuan pengadaan armada dari Pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara.

dengan kapal kayu milik nelayan yang memiliki ukuran dimensi utama kapal yang sama. Kenyataannya diterakan pada Tabel 9 dan Tabel 10.

Keragaan kapal hasil introduksi dapat dilihat dari perbandingannya

Tabel 9 Hasil analisis kecepatan dan resistensi kapal tipe *inboard* antara kapal kayu dan kapal *fiberglass* berdasarkan kondisi distribusi muatan

Kondisi muatan	Kapal kayu		Kapal <i>fiberglass</i>	
	Resist. (kN)	Speed (Kts)	Resist. (kN)	Speed (Kts)
Kosong	0,82	16,65	0,81	18,07
Berangkat	0,94	15,24	0,89	16,20
Beroperasi	0,98	14,37	0,95	15,17
Pulang	0,96	14,50	0,92	15,33

Sumber : Hasil penelitian, 2013

Tabel 10 Hasil analisis kecepatan dan resistensi kapal tipe *outboard* antara kapal kayu dan kapal *fiberglass* berdasarkan kondisi distribusi muatan

Kondisi muatan	Kapal kayu		Kapal <i>fiberglass</i>	
	Resist. (kN)	Speed (Kts)	Resist. (kN)	Speed (Kts)
Kosong	0,79	17,17	0,78	17,20
Berangkat	0,82	15,62	0,81	16,20
Beroperasi	0,90	14,79	0,88	15,24
Pulang	0,88	15,03	0,86	15,33

Sumber : Hasil penelitian, 2013

C. Kinerja Manajemen Kemitraan

Hasil pengujian untuk menganalisis adanya pengaruh *merger* dan akuisisi terhadap tindakan manajemen laba menunjukkan hasil yang dapat dilihat secara jelas bahwa rata-rata tindakan manajemen laba sebelum *merger* kedalam UMKM dan akuisisi oleh KIAT-MMP mempunyai nilai rata-rata sebesar -0,185 sedangkan untuk kelompok manajemen laba sesudah *merger* dan akuisisi mempunyai nilai

rata-rata sebesar -0,168. Dalam uji beda t-test untuk mengetahui signifikansi manajemen laba antara sebelum dan sesudah akuisisi didapatkan bahwa nilai t untuk manajemen laba sebelum *merger* dan akuisisi adalah sebesar -0,130 dengan probabilitas signifikansi 0,875 (*two tailed*). Karena probabilitas signifikansi (0,875) lebih besar daripada 0,05 maka dapat disimpulkan tindakan manajemen laba sebelum dan sesudah *merger* dan akuisisi tidak berbeda secara signifikan.

Pengujian kedua adalah untuk menganalisis kinerja keuangan yang diproksikan dengan *total asset turnover* (TATO), *Net profit margin* (NPM) dan *return on assets* (ROA) sebelum dilaksanakan *merger* dan akuisisi dibandingkan setelah *merger* dan akuisisi. Berdasarkan pengujian didapatkan bahwa *total asset turnover* sebelum *merger* dan akuisisi mempunyai nilai rata-rata sebesar 0,80 dibandingkan dengan TATO sesudah *merger* dan akuisisi mempunyai nilai rata-rata sebesar 1,057.

Pengujian kedua adalah untuk menganalisis kinerja keuangan yang diproksikan dengan *total asset turnover*, *Net profit margin* dan *return on assets* sebelum dilaksanakan *merger* dan akuisisi dibandingkan setelah *merger* dan akuisisi. Berdasarkan pengujian didapatkan bahwa *total asset turnover* sebelum *merger* dan akuisisi mempunyai nilai rata-rata sebesar 0,80 dibandingkan dengan TATO sesudah *merger* dan akuisisi mempunyai nilai rata-rata sebesar 1,057. Dari data tersebut, dapat dijelaskan bahwa sebelum *merger* dan akuisisi dana yang tertanam dalam keseluruhan total aktiva rata-rata dalam satu tahun berputar 0,850 x atau setiap rupiah yang diputar akan menghasilkan *revenue* sebesar Rp9.025, maka setelah dilaksanakan *merger* dan

akuisisi dana yang tertanam dalam keseluruhan total aktiva rata-rata dalam satu tahun berputar 1,067 x atau setiap rupiah yang diputar akan menghasilkan *revenue* sebesar Rp10.67. Sedangkan dalam uji *paired samples t-test* didapatkan nilai t untuk TATO adalah sebesar -1,10 dengan probabilitas signifikansi sebesar 0,24 (*two tailed*) pada tingkat kepercayaan 95%. Karena probabilitas signifikansi (0,24) lebih besar dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan antara TATO sebelum dan sesudah *merger* dan akuisisi pada usaha-usaha budidaya rakyat yang diestimasi. Artinya adanya *merger* dan akuisisi tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap TATO. Adapun untuk *Net profit margin* sebelum dilaksanakan *merger* dan akuisisi mempunyai nilai rata-rata sebesar 0,152 dibandingkan dengan NPM sesudah *merger* dan akuisisi dengan nilai rata-rata sebesar 0,089. Artinya jika sebelum *merger* dan akuisisi setiap rupiah yang diinvestasikan KIAT-MMP akan menghasilkan keuntungan netto sebesar Rp16.50 maka setelah *merger* dan akuisisi setiap rupiah penjualan hanya menghasilkan Rp9.20. Dalam uji *paired samples t-test* didapatkan nilai t untuk *net profit margin* adalah sebesar 2,47 dengan

probabilitas signifikansi 0,028 (*two tailed*) pada tingkat kepercayaan 95%.

Pengujian terhadap *return on assets* sebelum dilaksanakan *merger* dan akuisisi mendapatkan nilai rata-rata sebesar 0,133 dibandingkan dengan ROA sesudah *merger* dan akuisisi dengan nilai rata-rata sebesar 0,123. Artinya jika sebelum *merger* dan akuisisi setiap satu rupiah modal menghasilkan keuntungan Rp1.33 maka setelah *merger* dan akuisisi setiap rupiah modal hanya menghasilkan keuntungan Rp1.23. Dalam *uji paired samples t-test* diperoleh nilai *t* untuk indikator ROA sebesar 0,117 dengan probabilitas signifikansi 0,89 (*two tailed*) dengan tingkat kepercayaan 95%.

PEMBAHASAN

A. Nelayan Potensial

Terdapat minat yang besar nelayan dari empat Kecamatan (Batauga, Sampolawa, Pasar Wajo, dan Wabula) di Kabupaten Buton untuk mengikuti program pembinaan. Namun dengan adanya persyaratan yang harus dipenuhi nelayan calon binaan, maka tidak semua pendaftar dapat terakomodir dalam proses seleksi.

Persyaratan utama yang banyak menggugurkan calon peserta adalah nelayan harus memiliki/pernah memiliki kapal penangkap tuna desain kayu dan

tinggal di daerah masing-masing minimal enam bulan berturut-turut tanpa meninggalkan daerah asal. Oleh karena itu, jumlah nelayan yang dapat direkrut pada awal pelaksanaan program terdapat sebanyak empat orang nelayan untuk setiap kecamatan sebagai binaan. Tiga orang dari mereka, selanjutnya dinyatakan sebagai kelompok nelayan binaan sedangkan satu orang diantaranya pada masing-masing kecamatan diarahkan sebagai kelompok usaha perbaikan armada kapal pancing tonda.

Kepada pendaftar yang tidak dapat direkrut diberikan himbauan agar selalu mengemukakan permintaan bantuan pengadaan kapal melalui pemda terkait maupun melalui dana aspirasi anggota dewan perwakilan rakyat. Tema yang disarankan adalah peningkatan kapasitas produksi tuna yang ada di lingkungan masing-masing berdasarkan pemanfaatan potensi WPP-RI 714.

1) Ketersediaan Armada Nelayan

Berdasarkan Tabel 2, dapat dilihat bahwa tiap sampel memiliki spesifikasi ukuran tersendiri sesuai dengan kapasitas mesin penggerakannya. Semakin besar ukuran kapal maka mesin penggerak yang dipakai juga lebih besar. Kapal tipe *Inboard* umumnya menggunakan mesin penggerak *Dong Feng* dan *Jiang Dong*

dengan kapasitas horse power sebesar 16, 24 dan 30 HP, sedangkan tipe *outboard* menggunakan mesin penggerak Yamaha berkapasitas 5,5; 15 dan 40 HP.

Kelompok dimensi utama kapal sampel dapat dibagi kedalam dua kelompok dominan untuk mewakili masing-masing tipe kapal. Pertama, Kapal pancing tonda (KPT-1) mewakili tipe kapal *inboard* dan KPT-5 mewakili tipe *outboard*. Berdasarkan hal tersebut maka dalam kajian potensi pengembangan armada hanya diambil dua kelompok ukuran kapal sampel untuk dianalisis lebih lanjut, dimana kelompok kapal PT-1 disebut tipe *inboard* dan kelompok kapal PT-5 disebut tipe *outboard*.

2) Potensi Pengembangan Armada

Kesesuaian nilai rasio dimensi utama sangat menentukan kemampuan sebuah kapal ikan. Nilai L/B berpengaruh terhadap kemampuan olah gerak kapal; nilai L/D berpengaruh terhadap kekuatan memanjang kapal; dan nilai B/D berpengaruh terhadap stabilitas kapal. Jika nilai-nilai rasio dimensi utama kapal pancing tonda di Kabupaten Buton dibandingkan dengan nilai rasio dimensi utama beberapa jenis kapal ikan di Indonesia yang diterakan pada Tabel 4, menunjukkan bahwa nilai rasio dimensi

utama kedua tipe kapal pancing tonda sampel berada dalam kisaran nilai rasio semua jenis kapal pembanding. Hal ini mengindikasikan adanya kesesuaian desain antara kapal pancing tonda Kabupaten Buton dengan beberapa jenis kapal penangkap ikan di Indonesia, baik yang menggunakan metode operasi *static gear*, *encircling gear*, *towed gear*, maupun *multipurpose gear*. Dengan kata lain, dimensi utama kedua tipe kapal pancing tonda tersebut cukup ideal dan cenderung dapat digunakan untuk beberapa metode operasi penangkapan. Kenyataannya, kapal pancing tonda yang digunakan untuk menangkap tuna dan cakalang umumnya terdiri dari dua metode operasi yaitu, menggunakan pancing dalam keadaan diam (*static gear*) maupun yang ditarik atau ditonda (*towed/dragged gear*). Dilihat dari nilai rasio L/B, L/D, dan B/D masing-masing tipe kapal pancing tonda berturut-turut sebesar 8,65; 14,79; dan 1,71 untuk tipe *inboard* dan 8,32; 12,36; dan 1,49 untuk tipe *outboard*, ternyata lebih sesuai dengan nilai-nilai rasio dimensi utama kapal *towed/dragged gear* yang berkisar antara 2,86 – 8,30 (L/B), 7,20 – 15,12 (L/D), dan 1,25 – 4,41 (B/D). Dengan demikian, kapal pancing tonda yang dibangun pengrajin di Kabupaten Buton

memiliki kesesuaian rasio dimensi utama dengan kapal penangkap ikan di daerah lain yang mempunyai metode operasi yang sama (*towed/dragged gear*).

Hasil perbandingan antara nilai rasio dimensi utama kapal pancing tonda dengan nilai rasio dimensi utama kapal ikan *towed gear* di Indonesia, menunjukkan bahwa nilai L/B dan L/D kedua tipe kapal pancing tonda berada pada kisaran nilai atas kapal pembanding (*towed gear*) sedangkan nilai B/D berada pada kisaran nilai bawah. Nilai L/B yang besar mempunyai pengaruh yang positif terhadap kecepatan dan olah gerak kapal. Dengan demikian, semakin besar nilai rasio L/B suatu kapal maka kecepatan yang dihasilkan juga semakin tinggi, begitu pula dengan kemampuan olah geraknya. Nilai rasio L/B kapal pancing tonda yang berada pada kisaran nilai atas kapal pembanding, cukup menguntungkan karena akan menghasilkan kecepatan dan olah gerak yang tinggi sesuai peruntukannya sebagai kapal penangkap tuna dan cakalang yang dikenal memiliki kecepatan renang tinggi, melakukan olah gerak (*manuver*) mengikuti pergerakan gerombolan ikan. Kecepatan yang tinggi juga diperlukan untuk perjalanan dari dan ke daerah penangkapan yang jaraknya dapat mencapai 60 mil laut.

Nilai L/D yang besar berpengaruh negatif terhadap kekuatan memanjang kapal, yang berarti semakin besar nilai rasio L/D maka kekuatan memanjang kapal akan semakin rendah. Nilai L/D yang berada pada kisaran atas kapal pembanding, kurang menguntungkan bagi kapal pancing tonda karena akan mengurangi kekuatan transversal kapal terhadap pengaruh gaya-gaya luar yang bekerja pada kapal. Kapal pancing tonda Kabupaten Buton yang umumnya mempunyai daerah jelajah yang luas dan kemungkinan besar berpapasan dengan kondisi lingkungan yang ekstrim, akan lebih baik jika dilakukan penambahan dimensi tinggi (D). Penambahan nilai tersebut akan mengurangi nilai rasio L/D sehingga kekuatan memanjang kapal dapat dinaikkan. Selain itu, penambahan nilai D juga menambah ruang kerja dalam kapal.

Nilai B/D yang kecil akan berpengaruh negatif terhadap stabilitas kapal. Jika nilai rasio B/D semakin kecil maka akan menghasilkan stabilitas kapal yang buruk. Walaupun nilai B/D kapal pancing tonda berada pada kisaran nilai bawah, tetapi nilai rasio tersebut masih berada dalam kisaran nilai rasio kapal pembanding yang memungkinkan stabilitas dan kemampuan olah gerak

(*propulsive ability*) yang baik. Untuk memperbaiki stabilitas kapal pancing tonda dapat dilakukan dengan menambah dimensi lebar (B). Pada kondisi ini nilai rasio B/D akan membesar sehingga berpengaruh positif terhadap stabilitas

Berdasarkan hasil dan uraian di atas, dapat diketahui bahwa nilai rasio dimensi utama (L/B, L/D, dan B/D) kapal pancing tonda yang dibangun secara tradisional masuk dalam kisaran nilai kapal pembanding dan cenderung sama untuk tiap daerah pembangunan kapal. Nilai L/B dan L/D berada pada nilai kisaran atas sedangkan nilai B/D berada pada kisaran nilai bawah. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata kapal pancing tonda di Kabupaten Buton memiliki ukuran panjang (L) yang lebih besar dibanding lebar (B) dan tinggi kapal (D). Kapal seperti ini menggambarkan sebuah prototip kapal *long boat* yang ramping. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa desain kapal yang dilakukan galangan tradisional telah memperhatikan efisiensi pemakaian tenaga penggerak untuk mendapatkan kecepatan yang maksimal.

3) Produksi dan produktifitas kapal

Efektifitas penangkapan dapat dilihat dari tercapai atau tidaknya nilai kilogram titik impas pada setiap kali

melaut, sedangkan efisiensi penangkapan dilihat dari selisih persentatif antara kilogram tangkap eksisting dengan kilogram tangkap pada titik impas. Berdasarkan Tabel 5 nampak bahwa standar kilogram produksi bagi operasional KKI terdapat sebesar 10.96 kg, sedangkan KKO sebesar 10.94 kg tuna gelondongan. Dengan demikian, ketika harga tuna gelondongan mencapai nilai Rp40.000/kg, maka pendapatan minimal yang harus dicapai adalah sebesar Rp438.350 (KKI) dan Rp437.600 (KKO).

4) Kinerja kelompok Nelayan KKI dan KKO

Rasio antara Tabel 5 dan 6, diperoleh informasi bahwa kondisi eksisting produksi lebih tinggi daripada titik impas. Kenyataan ini dapat diartikan bahwa efektifitas kerja nelayan terhadap standar minimal produksi telah mencapai 100% dengan efisiensi teknologi sebesar 16%. Dengan demikian, keterampilan tangkap yang dimiliki nelayan telah sesuai dengan performa kapal-kapal penangkapan tuna di Indonesia pada umumnya dan WPP-RI 714 pada khususnya.

B. Introduksi Loin Tuna

Performa nelayan dalam produksi Loin Tuna mampu mendorong nilai tambah pendapatan dan efisiensi kegiatan

yang cukup signifikan. Hal ini dapat dilihat dari perubahan harga jual yaitu mulai dari Rp40.000 menjadi Rp60.000 (nelayan KKI) dan menjadi Rp65.000 (nelayan KKO). Perbedaan dimaksud lebih didorong oleh teknologi pengeemasan yang baik dilakukan oleh nelayan pengguna KKO. Daya dorong peningkatan nilai tambah pendapatan lebih nampak ditunjukkan oleh titik impas produksi. Dalam hal ini, titik impas produksi tuna gelondongan (KKO) terdapat sekitar 10.94 kg dengan nilai pendapatan sebesar Rp437.600 (Tabel 5). Berbeda dengan titik impas produksi Loin Tuna (KKO) terdapat sekitar 7.99 kg dengan nilai pendapatan sebesar Rp519.100 (Tabel 8). Kenyataan ini, menunjukkan bahwa terdapat efisiensi pemanfaatan produk loin tuna dan kemasannya sebesar 2.65 kg dari tuna gelondongan dan mampu mendorong perubahan positif pendapatan hingga mencapai titik perubahan sebesar Rp172.250.

Secara umum resistensi gerak kapal terbesar terjadi pada kondisi kapal beroperasi. Berdasarkan hasil pelatihan dan pemagangan, peserta telah dapat menghasilkan kapal dengan nilai kecepatan dan resistensi yang relatif lebih unggul dibanding kapal kayu dalam tipe

yang sama. Pada kondisi kapal beroperasi, kapal kayu tipe *inboard* memiliki resistensi sebesar 0,98 kN dan menghasilkan kecepatan sekitar 14,37 knot. Pada kondisi yang sama, kapal *fiberglass* yang dihasilkan peserta binaan memiliki nilai resistensi yang lebih rendah yaitu 0,95 kN dan dapat mencapai kecepatan sebesar 15,17 knot. Begitu pula pada kapal kayu tipe *outboard* memiliki resistensi 0,90 kN dan kecepatan 14,79 knot, sedangkan kapal *fiberglass* hasil magang memiliki resistensi 0,88 kN dengan kecepatan mencapai 15,24 knot.

Kecepatan yang dibutuhkan kapal pancing tonda untuk melakukan perjalanan dari dan ke daerah penangkapan dan melakukan operasi penangkapan, minimal 15 knot. Bila berpatokan pada kecepatan tersebut maka kapal kayu dengan kecepatan di bawah 15 knot akan selalu mengalami lost momentum pada setiap upaya untuk menemukan, menangkap, dan membawa ikan tepat waktu. Upaya yang mungkin dapat dilakukan untuk mendapatkan kecepatan tertentu yaitu dengan jalan menambah daya mesin (HP) yang lebih besar atau dengan menambah efisiensi (%) penggunaan daya mesin yang ada.

C. Kinerja Manajemen Kemitraan

Berdasarkan hasil dapat disimpulkan bahwa hipotesis satu yang menyatakan bahwa terdapat praktik manajemen laba yang dilakukan KIAT-MMP dengan cara menaikkan nilai akrual (*income increasing accruals*) sebelum merger dan akuisisi tidak terbukti. Berdasarkan hasil ini maka hipotesis nol yang menyatakan bahwa tidak terdapat praktik manajemen laba yang dilakukan KIAT-MMP dengan cara menaikkan nilai akrual sebelum *merger* dan akuisisi dinyatakan diterima.

Hasil pengujian dimaksud dapat dimungkinkan untuk terjadi dikarenakan periode pengamatan dalam kajian ini hanya kurang lebih dua tahun (satu tahun sebelum dan satu tahun sesudah akuisisi). Padahal penilaian kinerja usaha dalam melakukan *merger* dan akuisisi didasarkan pada rasio-rasio keuangan dan harga jual beli di sekitar periode kajian. Metode pengamatan yang semakin panjang baik sebelum maupun sesudah dimungkinkan dapat menganalisis terjadinya praktek manajemen laba antara sebelum dan sesudah *merger* dan akuisisi. Selain itu juga sedikitnya jumlah usaha-usaha rakyat yang diestimasi dalam menganalisis tindakan manajemen laba sebelum dan sesudah *merger* dan akuisisi.

Untuk menganalisis kinerja keuangan yang diprosikan dengan TATO, NPM dan ROA sebelum dilaksanakan *merger* dan akuisisi dibandingkan setelah *merger* dan akuisisi. Berdasarkan pengujian dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan antara *total asset turnover* (TATO) sebelum dan sesudah *merger* dan akuisisi pada usaha-usaha budidaya rakyat yang diestimasi. Artinya adanya *merger* dan akuisisi tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap TATO. Adapun untuk *net profit margin* (NPM) berarti jika sebelum *merger* dan akuisisi setiap rupiah yang diinvestasikan KIAT-MMP akan menghasilkan keuntungan netto sebesar Rp16.50 maka setelah *merger* dan akuisisi setiap rupiah penjualan hanya menghasilkan Rp9.20. Dalam uji *paired samples t-test* didapatkan probabilitas signifikansi (0,028) lebih rendah daripada 0,05, maka dapat dinyatakan bahwa indikator NPM mempunyai perbedaan yang signifikan secara statistik antara NPM sebelum dan sesudah *merger* dan akuisisi pada usaha-usaha budidaya rakyat yang diestimasi. Artinya adanya *merger* dan akuisisi akan mempengaruhi secara signifikan terhadap NPM.

Adapun pengujian terhadap *return on assets* (ROA) didapatkan probabilitas

signifikansi (0,89) lebih besar daripada 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan secara statistik antara ROA sebelum dan sesudah *merger* dan akuisisi pada usaha-usaha budidaya rakyat yang diestimasi. Artinya adanya *merger* dan akuisisi tidak berpengaruh signifikan terhadap ROA perusahaan.

Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa hipotesis kedua yang menyatakan bahwa terdapat perbedaan antara kinerja keuangan sebelum dan sesudah *merger* dan akuisisi tidak terbukti. Berdasarkan hasil ini maka hipotesis nol yang menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan antara kinerja keuangan sebelum dan sesudah *merger* dan akuisisi dinyatakan diterima.

Hasil kajian terhadap kinerja keuangan usaha sebelum dan sesudah *merger* dan akuisisi yang diprosikan melalui indikator TATO, NPM dan ROA sesuai dengan kajian Payamta dan Sektiawan (2004) kecuali indikator *net profit margin* dimana kajian ini telah dikonfirmasi oleh Sadi'yah (2005) dan Rosana (2005) yang meneliti pengaruh *merger* dan akuisisi terhadap kinerja perusahaan manufaktur selama 2 tahun sebelum dan 2 tahun sesudah *merger* dan akuisisi, yang diprosikan melalui return saham dan rasio keuangan. Hasil

penelitian menunjukkan tidak adanya perbedaan kinerja yang signifikan untuk periode sebelum dan sesudah *merger* dan akuisisi baik dari *return* saham maupun rasio keuangan.

Hasil pengujian terhadap kinerja keuangan yang diprosikan dengan TATO, NPM, dan ROA ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Payamta (2000), kecuali untuk indikator NPM. Payamta (2000) menemukan tidak adanya perbedaan kinerja yang signifikan sebelum dan sesudah *merger* dan akuisisi, baik dari segi rasio keuangan maupun harga saham. Selanjutnya Payamta menambahkan ada kemungkinan terjadi tindakan *window dressing* atas keuangan perusahaan pengakuisisi untuk tahun-tahun sebelum *merger* dan akuisisi dengan menunjukkan kekuatan-kekuatan yang lebih baik sehingga menarik bagi perusahaan target. Secara teori, setelah *merger* dan akuisisi ukuran perusahaan dengan sendirinya bertambah besar karena aset, kewajiban, dan ekuitas perusahaan digabung bersama. Dasar logis dari pengukuran berdasarkan akuntansi adalah bahwa jika ukuran bertambah besar ditambah dengan sinergi yang dihasilkan dari aktivitas-aktivitas yang simultan, maka laba perusahaan juga akan meningkat. Oleh karena itu,

kinerja pasca *merger* dan akuisisi seharusnya semakin baik dibandingkan dengan sebelum *merger* dan akuisisi.

SIMPULAN

Program pengabdian peningkatan kapasitas produksi Loin Tuna dapat menghasilkan nelayan tangkap tuna yang mampu mengolah hasil tangkapannya menjadi loin di masing-masing lokasi penangkapan. Kualitas dan mutu loin hingga pada penampungan masih dapat dipertahankan pada kondisi mutu Tipe A sebagai manfaat metode pengemasan dan penggunaan kapal *fiberglass* yang memberikan ketepatan prediksi waktu pendaratan. Akhirnya, wirausahawan tuna telah dapat dihasilkan sebanyak tiga orang dengan mengedepankan pola kemitraan dengan Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Tenggara maupun industry Loin Tuna yang ada di Kabupaten Buton sebagai organisasi pengakuisisi.

SARAN

Aplikasi teknologi kapal pancing tonda tuna yang telah diterapkan oleh nelayan binaan pada tahun pertama masih memiliki kelemahan utama yaitu sirkulasi air pembuangan masih tertampung pada masing-masing kompartemen kapal sehingga merepotkan pengguna ketika melakukan pembuangan air. Oleh karena

itu perlu dilakukan penyempunaan melalui pembuatan lodang sirkulasi air yang dapat melintasi seluruh kompartemen.

DAFTAR PUSTAKA

- Anadi. 2011. Desain dan Keragaan Kapal Pancing Tonda Material *Fiberglass* di Kabupaten Buton Sulawesi Tenggara. *Buletin Penelitian dan Pengembangan Undayana*. Vol. XII No. 3. 2011
- Anadi. 2012. Pengembangan Desain Kapal Pancing Tonda dengan Material *Fiberglass* di Kabupaten Buton Sulawesi Tenggara. *Buletin PSP Bogor*. Vol. XX No. 1. 2012
- Mansyur, A. 2012. Manajemen Armada Semut dalam Peningkatan kapasitas produksi perikanan tangkap tuna di WPP-RI 714. *Makalah* disampaikan pada Seminar Nasional, Membangun Negara Maritim. Kendari.
- Mansyur, A. 2011. Peranan Modal Sosial bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat di Kecamatan GU Lakudo Kabupaten Buton. *Jurnal Agribisnis Pertanian*. Vol. 21. P. 75.
- Munirwan. 2012. Analisis Pembuatan Minyak Kelapa Skala Rumah Tangga Kelompok Wanita Tani di Desa Peoha Kecamatan Watubangga Kabupaten Kolaka. *Laporan penelitian BOPTN Unhalu*. 2012.
- Traung, JO. 1988. New Possibilities for Improvement in the Design of Fishing Vessels, Fishing Boat of The World 1. FAO. Italy.

Zakki, A F. 2005. Deskripsi kapal ikan tradisional di Propinsi Jawa Tengah. *Kapal* Vol. 2. No. 2. Program Studi Teknik Perkapalan-UNDIP.

Zakki, A F. 2006. Pengkajian Karakteristik Ukuran Utama Kapal Tipe Batang. *Kapal* Vol. 3. No. 1, Program Studi Teknik Perkapalan-UNDIP.