

BAB IV

PAPARAN DATA, TEMUAN PENELITIAN, DAN PEMBAHASAN

A. Paparan Data

Dalam penelitian ini, paparan data sangat dibutuhkan dalam melakukan suatu penelitian. Paparan data adalah uraian dari data yang telah diperoleh dari penelitian lapangan. Data disini berupa hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi yang disesuaikan dengan fokus permasalahan.

1. Gambaran Umum tentang Kapal Tongkang dan Pelabuhan

a. Sejarah Singkat Kapal Tongkang di Pelabuhan Talango-Kalianget.

Kapal Tongkang adalah sebuah alat transportasi laut yang menggunakan mesin, Kapal Tongkang juga bisa disebut dengan Kapal Motor. Kapal Motor dalam istilah internasionalnya bisa dikatakan *Motor Ship* atau bisa disingkat MS, M/S, atau MV. Kapal Motor adalah kapal yang mempunyai mesin pembakaran dalam, biasanya mesin diesel.¹ Kapal Motor ini mempunyai lambung datar atau suatu kotak besar yang mengapung, digunakan untuk mengangkut barang dan membawa muatan seperti halnya barang dan sebagai jalan untuk mempermudah penumpang keatas kapal.

Kapal ini juga digunakan untuk mengangkut mobil untuk menyebrangi lautan daerah yang belum memiliki jembatan. Kapal ini

¹“Kapal Motor”, https://id.wikipedia.org/wiki/Kapal_motor, diakses tanggal 29 Februari 2024.

sangat banyak digunakan pada tahun 1960-1980 an di jalur lintas Sumatera.²

Namun berbeda lagi dengan Kapal Motor yang ada di pelabuhan Talango-Kalianget, Kapal Tongkang adalah sebutan yang lumrah di ucapkan untuk menyebut kapal yang menghubungkan antara pelabuhan Talango menuju pelabuhan Kalianget.

Adanya Kapal Tongkang ini sebenarnya berangkat dari tingkat kebutuhan masyarakat pulau Poteran, Talango untuk melakukan penyeberangan ke pulau sebrang (Kalianget) yang semakin hari semakin meningkat baik dari segi ketersediaan sandang pangan ataupun perekonomian, karena pelabuhan Talango-Kalianget merupakan satu-satunya pelabuhan yang menghubungkan antara pulau Poteran dengan jalur menuju kota.

Sebelum adanya Kapal Tongkang masyarakat pulau Poteran masih menggunakan Sampan (Perahu kecil) untuk menyebrang, aktivitas ini berlaku pada kisaran tahun 1998-1999. Setelah itu, diadakannya armada Kapal Tongkang sebagai bentuk upaya menstabilkan jalur transportasi laut antar pulau Poteran dengan pelabuhan Kalianget.

Setelah diadakannya armada Kapal Tongkang, Kapal Tongkang pertama kali yang beroperasi di pelabuhan Talango-Kalianget adalah KM. Karjon yang dimiliki oleh bapak Karsono yang juga sebagai pelopor adanya Kapal Tongkang di pelabuhan Talango-Kalianget pada kisaran

²“Tongkang”, <https://id.wikipedia.org/wiki/Tongkang>, diakses tanggal 29 Februari 2024.

tahun 1998-1999. Namun, dengan beriring jalannya waktu tingkat kebutuhan masyarakat semakin meningkat. Dan kendaraan yang ada di pulau Poteran pun sudah mulai banyak, baik dari kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat. Sehingga tak jarang sekarang ditemui antrian panjang di sepanjang jalan menuju pelabuhan Talango, hal tersebut diakibatkan oleh adanya satu armada Kapal Tongkang.

Pada tahun 2009 hadir Kapal Tongkang yang kedua, yaitu KM. Serba Guna yang dimiliki oleh bapak Amang. Adanya penambahan armada Kapal Tongkang yang baru ini menjadi harapan masyarakat pulau Poteran untuk menjadi solusi dari kemacetan yang terjadi di sepanjang jalan yang menuju Pelabuhan Talango. Namun, hal itu ternyata masih belum mencukupi dari kebutuhan masyarakat pulau Poteran, sehingga pada tahun 2012 ada suatu gagasan dari masyarakat agar diadakannya jembatan untuk melancarkan arus transportasi dan hal itu juga diharapkan menjadi solusi untuk meningkatkan ekonomi masyarakat Talango yang terbelakang. Namun, hal itu mendapat respon negatif dari penarik sampan (perahu kecil) dan pemilik Kapal Tongkang dikarenakan bekerja sebagai penarik sampan dan tongkang merupakan mata pencaharian satu-satunya yang dimiliki oleh mereka untuk memberi nafkah pada anak dan istrinya dan hal itu tidak ada tindakan dan masih banyak pertimbangan yang harus di fikirkan.

Sehingga pada tahun 2014 diadakanlah penambahan armada Kapal Tongkang yang bernama KM. Safaraz Jaya. Pemerintah

Kabupaten Sumenep berharap dengan adanya penambahan KM. Safaraz Jaya yang beroperasi untuk melintasi pelabuhan Talango ke pelabuhan Kalianget mampu meningkatkan arus transportasi masyarakat dalam rangka meningkatkan perekonomian yang berimbas pada perkembangan perputaran ekonomi masyarakat pulau Poteran. Sebab, dengan sarana transportasi yang memadai sangat mendukung proses peningkatan ekonomi masyarakat.

Namun, dengan adanya KM. Safaraz Jaya juga mengalami pro kontra. Yang dimana hal itu terlihat ketika peresmian KM. Safaraz Jaya mendapat penolakan dari pemilik perahu yang bergabung kedalam Kelompok Perahu Penyebrangan (KPP) Talango-Kalianget. Mereka juga menggelar aksi unjuk rasa di Pelabuhan Kalianget, sebab sebelum mengoperasikan kapalnya pemilik dari KM. Safaraz Jaya yaitu H. Sanusi belum berkoordinasi dengan KPP. Sehingga dengan beriring jalannya waktu konflik ini pun mulai reda, hal tersebut dikarenakan diadakannya musyawarah bersama antara pemilik saham tongkang dengan anggota KPP yang menghasilkan beberapa kesepakatan. Alhasil KM. Safaraz Jaya, Kapal Tongkang, dan Sampan yang lainnya mulai beroperasi kembali seperti hari-hari biasanya dan masyarakat pun merasa terbantu dengan adanya penambahan armada KM. Safaraz Jaya.

Jadi dari hal diatas, dengan adanya Kapal Tongkang sangat dibutuhkan dan didukung oleh masyarakat bahkan Pemerintah Daerah. Dan juga Pemerintah Daerah siap untuk mendukung pihak investor yang

ingin menanam modal investasi di Kabupaten Sumenep, terutama dibidang transportasi laut. Sebab, saat ini masyarakat yang berada di kepulauan sangat membutuhkan sarana transportasi laut. Sehingga semua persyaratan pengoperasian kapal harus lengkap semuanya, termasuk sebelum pembuatan kapal juga harus melakukan sosialisasi kepada masyarakat. Proses pembuatan kapal sangat panjang, mulai proses sosialisasi pada masyarakat di Kecamatan Talango hingga ke pengajuan surat untuk pengoperasian kapal.

Dengan adanya tiga armada kapal tongkang, jalur transportasi mulai lancar dan ekonomi masyarakat pulau Poteran pun mulai semakin meningkat. Namun hal itu tidak menjamin akan kesejahteraan masyarakat pulau Poteran secara menyeluruh, karena masyarakat ke arah timur dari pelabuhan Talango mempunyai mata pencahariannya yang berasal dari hasil tani dan jauh dari peradaban sehingga mayoritas dari mereka harus bermigrasi ke daerah lain untuk mendapatkan penghasilan yang lebih menguntungkan.

Notabene masyarakat pulau Poteran ini banyak yang bermigrasi ke kota-kota besar seperti Jakarta, Bekasi, Depok, Jawa Barat, dan kota besar lainnya untuk menjaga toko merancang. Bagi mereka menjaga toko di kota besar lebih menguntungkan hasilnya dari pada hanya bertani di desa, sehingga seiring berjalannya waktu banyak masyarakat pulau Poteran yang sukses dan pulang dengan membawa hasil yang mereka raih dengan hasil yang rata-rata tinggi dan bahkan tak

jarang dari mereka yang pulang membawa pulang mobil dan mendaftarkan keluarganya untuk naik haji.

b. Sejarah Singkat Pelabuhan Talango-Kalianget

Pelabuhan Talango-Kalianget merupakan salah satu cabang dari PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) atau bisa juga disebut Pelindo III yang berada di wilayah Surabaya, Jawa Timur, Indonesia. Pelabuhan Talango-Kalianget merupakan pintu gerbang perekonomian Madura Timur dan merupakan pelabuhan satu-satunya yang menghubungkan wilayah daratan Sumenep dengan wilayah pulau-pulau yang ada disekitarnya seperti Pulau Poteran, Kangean, Sapudi, Raas, Masalembu, Sapeken, dan beberapa pulau yang ada di daerah Jawa.

Adapun letak geografis dari pelabuhan Talango-Kalianget terletak di Kabupaten Sumenep, Jawa Timur. Sedangkan posisi geografisnya terletak pada koordinat $7^{\circ}1'27.30''S$ $113^{\circ}53'24.74''E$. Pelabuhan Talango-Kalianget dapat dicapai dengan mudah melalui jalan darat dan laut untuk Sumenep bagian timur, jika dari arah kota Sumenep langsung ke arah timur lewat Marengan sampai ke kecamatan Kalianget. Sedangkan jika untuk beberapa kecamatan yang ada di ujung timur kabupaten Sumenep, untuk yang jalur darat seperti kecamatan Batangbatang, Batu Putih, Dungkek, dan Gapura bisa melewati jalur laut yaitu melewati pelabuhan Gersik Putih dan turun di kampung kalettek desa Kalianget Timur kecamatan Kalianget.

Pelabuhan Talango-Kalianget merupakan salah satu pelabuhan tertua kedua di Sumenep setelah pelabuhan Kertasada, Marengan. Pelabuhan Talango-Kalianget ini di bangun sejak zaman penjajahan Hindia Belanda menguasai bumi Sumekar dan dulunya pelabuhan ini difungsikan sebagai sarana transportasi penting bagi industri garam di pulau Madura. Saat ini pelabuhan Talango-Kalianget tak hanya melayani distribusi hasil garam saja, tetapi juga digunakan sebagai sarana transportasi antar pulau yang ada diwilayah ujung timur Sumenep seperti pulau Poteran, Kangean, Sapudi, Raas, Masalembu, Sapeken, dan sebagian pulau lainnya yang ada di pulau Jawa.

Di pelabuhan Kaliangetnya dibagi menjadi tiga bagian, disisi utara merupakan pelabuhan yang digunakan untuk orang atau kendaraan yang ingin menyebrang ke pulau-pulau yang ada di wilayah ujung timur sumenep seperti pulau Kangean, Raas, Masalembu, Sepudi, dan Sapeken. Di sisi tengah, merupakan pelabuhan yang digunakan untuk orang atau kendaraan yang ingin menyebrang ke pelabuhan jangkar di Situbondo dan wilayah sekitarnya yang menggunakan kapal Dharma Kartika. Yang disisi selatan merupakan pelabuhan yang digunakan orang atau kendaraan yang ingin menyebrang ke pulau Poteran.³

³“Pelabuhan Kalianget”, https://id.wikipedia.org/wiki/Pelabuhan_Kalianget, diakses tanggal 29 Februari 2024.

2. Akad *Mudharabah* pada Pengelolaan Kapal Tongkang di Pelabuhan Talango-Kalianget, Kab. Sumenep.

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan informan pemilik kapal tongkang KM. Serba Guna dengan bapak H. Amang mengenai akad *Mudharabah* yaitu:

“Memang benar, dalam kerja sama kapal tongkang ini menggunakan akad *Mudharabah* karena ada kerja sama antara saya (pemilik modal) dengan pekerja dan pembagian hasil dari pengelolaan kapal tongkang”⁴

Hasil wawancara dengan pemilik kapal tongkang KM. Safaraz Jaya dengan Bapak H. Sanusi mengenai akad *Mudharabah* yaitu:

“Dalam pengelolaan kapal tongkang milik saya disana saya memberikan hak penuh pada pengelola untuk mengelola kapal tongkang milik saya dan terkait keuntungan nanti dibagi hasilnya antara saya dan pengelola”.⁵

Hasil wawancara dengan pemilik kapal tongkang KM. Karjon dengan Bapak Joni mengenai akad *Mudharabah* yaitu:

“Terkait akad yang digunakan dalam pengelolaan kapal tongkang sebetulnya saya kurang tahu tetapi dalam pembagiannya menggunakan bagi hasil antara pemilik dan pengelola”⁶

Dari paparan 3 responden pemilik kapal tongkang di pelabuhan Talango-Kalianget, Kab. Sumenep dapat dikatakan bahwasanya dalam pengelolaannya menggunakan akad *Mudharabah* yang dimana pemilik kapal sebagai *Shahibul Maal* sedangkan pengelola disebut *Mudharib*.

⁴H. Amang, selaku pemilik kapal tongkang KM. Serba Guna, *Wawancara langsung* (Talango, 18 Mei 2023).

⁵Joni, selaku pemilik kapal tongkang KM. Karjon, *Wawancara langsung* (Essang, 18 Mei 2023).

⁶H. Sanusi, selaku pemilik kapal tongkang KM. Safaraz Jaya, *Wawancara langsung* (Palasa, 18 Mei 2023).

Hasil wawancara dengan Bapak Dias selaku pengelola di KM. Safaraz Jaya menjelaskan tentang terkait tiket dalam pengelolaan kapal tongkang di pelabuhan Talango-Kalianget:

“Di pelabuhan, tarif pengiriman kendaraan bermotor diatur dengan cermat. Setiap jenis kendaraan memiliki tarif khusus yang harus dibayar sebelum naik ke kapal tongkang. Untuk sepeda motor, tarif tiketnya adalah Rp 5.000. Bagi pemilik mobil, mereka akan dikenai biaya tiket sebesar Rp 15.000, sedangkan untuk truk, tarifnya adalah Rp 25.000.”⁷

Hasil wawancara dengan Bapak Syarif selaku pengelola di KM. Serba Guna menjelaskan tentang terkait tiket dalam pengelolaan kapal tongkang di pelabuhan Talango-Kalianget:

“Terkait tiket yang ditarifkan kepada penumpang itu udah ditentukan oleh DISHUB yakni sepeda motor 5.000, Mobil 15.000 dan truk sebesar 25.000 dan proses pembayarannya ditagih pada saat diatas kapal kepada seluruh penumpang dan mereka langsung bayar sebelum turun dari kapal”⁸

Hasil wawancara dengan Bapak Rudi selaku pengelola di KM. Karjon menjelaskan tentang terkait tiket dalam pengelolaan kapal tongkang di pelabuhan Talango-Kalianget:

“Tiket dalam membayar jasa kapal tongkang di pelabuhan Talango-Kalianget itu berbeda-beda tergantung muatan yakni apabila kendaraan sepeda motor 5.000 mobil 15.000 sedangkan truk sebanyak 25.000 ada perbedaan dalam pembagian tiket karena muatan yang mereka bawa itu berbeda-beda sehingga semakin besar biaya tiket yang dibayar dikarenakan muatannya terlalu berat.”⁹

⁷Dias, selaku pengelola di KM. Safaraz Jaya, *Wawancara langsung* (Talango, 17 Mei 2023).

⁸Syarif, selaku pengelola di KM. Serba Guna, *Wawancara langsung* (Talango, 17 Mei 2023).

⁹Rudi, selaku pengelola di KM. Karjon, *Wawancara langsung* (Talango, 17 Mei 2023).

Dari pemaparan diatas dapat dikatakan bahwasanya terkait tiket itu sudah ditentukan oleh DISHUB dan mereka hanya mengikuti apa yang sudah diterapkan. Terkait tiket dalam jasa tongkang yaitu tiket masuk sepeda motor 5.000, mobil 15.000, dan truk sebesar 25.000. Pengelola kapal tongkang terkait tiket yang sudah diterapkan tidak pernah merasa keberatan karena sudah biasa memenuhi kebutuhan hidup keluarganya dari hasil pengelolaan kapal tongkang.

Hasil wawancara dengan Bapak Dias selaku pengelola di KM. Safaraz Jaya menjelaskan tentang pendapatan dalam pengelolaan kapal tongkang di pelabuhan Talango-Kalianget:

“Pendapatan dari pengelolaan kapal tongkang tiap harinya itu berbeda-beda yaitu berkisar 5-10 Juta. Namun, kadang sedikit dikarenakan sedikit orang yang melintas di pelabuhan.”¹⁰

Hasil wawancara dengan Bapak Syarif selaku pengelola di KM. Serba Guna menjelaskan tentang pendapatan dalam pengelolaan kapal tongkang di pelabuhan Talango-Kalianget:

“Terkait pendapatan dalam pengelolaan kapal tongkang biasanya 5 juta di setiap harinya karena saking banyaknya kendaraan yang melintas di pelabuhan dan jam operasionalnya 24 jam nonstop sehingga banyak pendapatan yang mereka peroleh tiap harinya.”¹¹

Hasil wawancara dengan Bapak Rudi selaku pengelola di KM. Karjon menjelaskan tentang pendapatan dalam pengelolaan kapal tongkang di pelabuhan Talango-Kalianget:

¹⁰Dias, selaku pengelola di KM. Safaraz Jaya, *Wawancara langsung* (Talango, 17 Mei 2023).

¹¹Syarif, selaku pengelola di KM. Serba Guna, *Wawancara Langsung* (Talango, 17 Mei 2023).

“Pendapatan tiap harinya bekisar 5-10 juta. Namun itu masih dibagi *Shahibul Maal* akan mendapatkan keuntungannya sebesar 30% dan *Mudharib* nya mendapatkan keuntungan sebesar 55% dan 15% nya masuk ke bagian kas dalam pendapatan tiap harinya pengelola mendapatkan keuntungan sebesar 30%.”¹²

Dari pemaparan diatas dapat dikatakan bahwasanya di setiap harinya pengelolaan tongkang mendapatkan pendapatan sebesar 5-10 juta, namun itu masih dibagi kepada 3 orang yaitu pengelola, pemilik, dan dimasukkan ke uang kas.

B. Temuan Penelitian

Hal-hal yang ditemukan oleh para analis saat melakukan penelitian mengenai manfaat ikut serta dalam penyelenggaraan pengelolaan kapal tongkang di pelabuhan Talango-Kalianget:

1. Akad yang terjalin antara pengelola dan pemilik kapal tongkang dilakukan secara lisan tidak tertulis.
2. Pembagian hasil sudah ditentukan yaitu *Shahibul Maal* akan mendapatkan keuntungannya sebesar 30% dan *Mudharib* nya mendapatkan keuntungan sebesar 55% dan 15% nya masuk ke bagian kas.
3. Pengelola yang akan mengelola kapal tongkang dipilih langsung oleh pemilik kapal tongkang.
4. Akad yang digunakan yaitu *Mudharabah* dalam pembagian keuntungannya.
5. Pendapatan di setiap harinya mencapai 5-10 juta.

¹²Rudi, selaku pengelola di KM. Karjon, *Wawancara langsung* (Talango, 17 Mei 2023).

C. Pembahasan

1. Akad Mudharabah pada Pengelolaan Kapal Tongkang di Pelabuhan Talango-Kalianget, Kab. Sumenep.

Praktik kerja sama yang terjadi di Pelabuhan Talango-Kalianget, Kab. Sumenep berbagai macam mekanisme pelaksanaan yang mereka lakukan dalam kegiatannya menunjukkan bahwa tradisi dan inisiatif masyarakat masih terus berlangsung. Hal ini menunjukkan bahwa praktik partisipasi dalam pengelolaan kapal tongkang masih sangat digemari oleh masyarakat sekitar dan menjadi praktik Muamalah yang dapat terus berlangsung dari masa ke masa.

Praktik kerjasama Pengelolaan Kapal Tongkang di Pelabuhan Talango-Kalianget, Kab. Sumenep, khususnya di kalangan masyarakat memiliki rukun. Adapun rukun *Mudharabah* menurut ulama Syafi'iyah, rukun *Qiradh* ada enam:¹³

- 1) Pemilik barang yang menyerahkan barang-barangnya.
- 2) Orang yang bekerja, yaitu pengelola barang yang diterima dari pemilik barang.
- 3) Akad *Mudharabah*, dilakukan oleh pemilik dengan pengelola.
- 4) *Maal*, yaitu harta pokok atau modal.
- 5) *Amal*, yaitu bidang pekerjaan (proyek) pengelolaan yang dapat menghasilkan laba.

¹³Adiwarman Karim, *Bank Islam Analisis Fiqih dan Keuangan*, I (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2004), 76.

6) Keuntungan.

Dalam kerja sama ini melibatkan 2 pihak yaitu pihak pertama sebagai pemilik modal (pemilik kapal tongkang) dan pihak kedua sebagai pengelola dengan modal berbentuk barang seperti kapal tongkang, bahan bakar, tiket/tiket, dan lain-lain. Keuntungan yang diterima oleh pengelola ketika selesai pengoperasian kapal tongkang, yang akan dibagi setelah dikeluarkan terlebih dahulu modal serta bagian dari pemilik kapal.

Ketika melakukan perjanjian ini kedua belah pihak akan membahas tentang sistem kerja sama, bagi hasil, dan tugas masing-masing. Didalam satu kapal pengelola mempunyai tugas masing-masing ada yang sebagai nahkoda, juru mesin, dan ABK. Mereka bekerja dengan tugasnya masing-masing. Sedangkan kewajiban pemilik kapal membiayai semua yang diperlukan untuk pengoperasian kapal tongkang. Dari hasil wawancara yang dilakukan peneliti terhadap pemilik kapal dan pengelola sistem kerja sama yang dilakukan relatif sama.

Pembagian keuntungan antara pemilik kapal dan pengelola yaitu dalam bentuk bagi hasil. Yang mana proses bagi hasil ini akan dilakukan setelah pengoperasian kapal tongkang selesai. Persentase bagi hasil kerja sama antara pemilik kapal dan pengelola tergantung kesepakatan awal saat melakukan perjanjian kerja sama.

2. Perspektif Fiqih Muamalah terhadap Akad *Mudharabah* pada Pengelolaan Kapal Tongkang di Pelabuhan Talango-Kalianget, Kab. Sumenep.

Dalam Fiqih Muamalah sangat luas pembahasannya bukan hanya dalam bidang ekonomi saja tetapi juga dalam bidang pertanian dan perkebunan. Hal ini karena Fiqih Muamalah memiliki akar syariah yang menjadi sumber panduan bagi umat Islam dalam melaksanakan aktivitasnya. Islam memiliki tujuan syariah dan petunjuk operasionalnya untuk mencapai tujuan tersebut. Tujuan tersebut tidak terlepas untuk mencapai kesejahteraan dan kehidupan yang lebih baik, persaudaraan dan keadilan sosial ekonomi, seperti halnya akad *Mudharabah* yang dilakukan oleh masyarakat pulau Talango untuk saling tolong menolong dalam sosial ekonomi.

Fiqih Muamalah mengajarkan kepada ummatnya agar mereka selalu menjadikan asas-asas kebersamaan, keadilan tanggung jawab dan memiliki rasa empati sebagai pilar utama dalam membangun ekonomi Islam, seperti halnya yang dilakukan masyarakat pulau Talango yang terjadi di pelabuhan Talango-Kalianget dengan akad *Mudharabah* untuk membangun kehidupan sosial yang baik sesama makhluk ciptaan Allah. Melihat hal tersebut, maka perjanjian bagi hasil di pelabuhan Talango-Kalianget dalam tinjauan Fiqih Muamalah dapat dikatakan sudah memenuhi dari segi pembagian hasil sesuai dengan akad, penerapan, serta hasil pembagiannya yang tidak merugikan salah satu pihak serta atas dasar saling

tolong menolong dalam penerapannya. Akad *Mudharabah* yang dilakukan masyarakat pulau Talango yang terjadi di pelabuhan Talango-Kalianget ini sudah sesuai dengan Fiqih Muamalah.

Dalam Fiqih Muamalah telah dijelaskan bahwa aspek keadilan dalam membagi hasil haruslah ada keridhoan kedua belah pihak, saling mengetahui kesepakatan masing-masing harus dijelaskan diawal akad dan pembagian hasil juga harus dijelaskan diawal akad, dimana masyarakat pulau Talango yang terjadi di pelabuhan Talango-Kalianget dalam praktek akad *Mudharabah* ini, sudah saling ikhlas dalam transaksi akad *Mudharabah* antara pemilik kapal tongkang dan pengelola.

Sistem bagi hasil sangat banyak dilakukan dan dikenal dalam istilah ekonomi yang dimana bagi hasil merupakan suatu kerja sama yang dilakukan oleh pengelola dan pemilik modal dalam suatu usaha. Dan kebanyakan sistem bagi hasil yang dilakukan oleh masyarakat pada umumnya berdasarkan dengan kesepakatan bersama namun tidak menutup kemungkinan bagi hasil yang dilakukan tidak sesuai dengan hukum syariah dan prinsip-prinsipnya. Kesepakatan bagi hasil yang terjadi biasanya dilakukan secara lisan, tulisan, serta dengan cara saling mempercayai kedua belah pihak baik antar individu- individu dan individu lainnya yang banyak dilakukan dalam kehidupan masyarakat. Dari kesepakatan tersebut maka akan menimbulkan keuntungan diantara kedua belah pihak sebagaimana

keepakatan yang terjadi pada pemilik kapal tongkang dan pengelola kapal tongkang.¹⁴

Proses dari kerja sama ini dilakukan dengan mengawali pertemuan antara pemilik dan pengelola kapal tongkang, yang dimana pihak pemilik kapal tongkang menemui pengelola dengan cara meminta tolong untuk mengelola kapal tongkang di pelabuhan Talango-Kalianget, Kab. Sumenep dengan hak sepenuhnya dilimpahkan kepada pengelola sesuai dengan kesepakatan yang telah disepakati.

Hasil penelitian merupakan data yang diperoleh dari lapangan yang mana data tersebut diperoleh dengan cara wawancara kepada pihak-pihak yang berkaitan langsung dengan penelitian yang dilakukan, diantaranya pemilik kapal tongkang dengan pengelola kapal tongkang. Untuk mendapatkan hasil bagaimana praktek akad *Mudharabah* yang terjadi di Pelabuhan Talango-Kalianget peneliti mendapatkan beberapa hasil wawancara terhadap pelaku akad tersebut yaitu dengan narasumber utama dan beberapa pengelola kapal tongkang. Dijelaskan bagaimana sistem pembagian hasil dari kapal tongkang, yang terjadi di pelabuhan Talango-Kalianget.

Bentuk akad atau kerjasama yang dilakukan oleh pemilik kapal tongkang dan pengelola kapal tongkang yaitu perjanjian secara lisan tanpa adanya perjanjian tertulis. Perjanjian secara lisan berdasarkan tradisi turun temurun bahasa yang mereka gunakan dalam melakukan perjanjian adalah

¹⁴Dwi Suwiknyo, *Kamus Lengkap ekonomi Islam*, (Jakarta: Buku Kita, 2009), 35.

bahasa yang mudah di pahami oleh keduanya, karena itu tidak ada persyaratan melainkan sesuai dengan kebiasaan yang telah dikenal dan berlaku di kalangan masyarakat.

Dalam pengelolaan kapal tongkang yang saya teliti ini ada beberapa nama kapal tongkang yaitu, KM. Safaraz Jaya, KM. Serba guna dan KM. Karjon. Jumlah pekerja setiap harinya pengelolaan kapal tongkang terdiri dari Kapten (Pengendara Kapal Tongkang), Penagih Tiket roda dua, Penagih tiket roda empat, Penggerak rantai kapal tongkang dua orang, dan dua orang sebagai komando pada saat transportasi roda empat masuk kedalam kapal tongkang.

Dalam pengelolaan kerjanya ini kapal tongkang beroperasi sesuai dengan jadwal yang sudah ditentukan oleh DISHUB, yang dimana DISHUB memberikan jadwal operasi secara bergantian. Ada yang mendapatkan jadwal operasi 24 jam dan ada yang 12 jam. Yang 12 jam dimulai dari pukul 06.00-18.00, setelah itu kapal tongkang yang beroperasi 12 jam tersebut akan parkir dan akan digantikan oleh kapal tongkang berikutnya yang mendapatkan jadwal ganti dari yang 12 jam sebelumnya. sedangkan yang 24 jam beroperasi dimulai dari pukul 06.00-06.00 dan setelah itu diganti ke kapal tongkang berikutnya yang mendapatkan jadwal 24 jam. Untuk pengelolaan kapal tongkang dalam kegiatan pekerjaannya ini memuat penumpang dengan tiket/tiket yang ditetapkan oleh DISHUB yang dimana jika sepeda motor akan dikenakan tiket/tiket senilai Rp 5000, mobil dikenakan tiket/tiket senilai Rp 15.000, dan truk dikenakan tiket/tiket senilai Rp

25.000,. Untuk berat muatan kapal tongkang dapat berisi \pm 25-30 sepeda motor dan \pm 6-7 kendaraan roda 4 (empat).

Sebagaimana diindikasikan oleh Qaul Adhar, *Amil* atau *Mudharib* dapat memperoleh sebagian dari profit akad *Qirad* (dalam arti telah legal untuk mentasarufkannya) setelah diadakan pembagian hasil, tidak hanya dengan mendapatkan profit dari perniagaan yang dijalankannya. Mengingat adanya kemaslahatan yang diperoleh sebagai dana jaminan (*Wiqayah*) dari modal utama. Hal ini dimaksudkan agar apabila modal pokok berkurang karena mengalami kerugian, maka akan ditutupi dengan profit. Hanya saja, kebebasan kepemilikan *Mudharib* atas profit setelah pembagian hasil ini belum bersifat membatasi (*Istiqrar*). Artinya, meskipun telah diadakan pembagian keuntungan, ketika modal pokok berkurang karena kerugian, harus ditutup dengan keuntungan yang telah dipisahkan. Hak kepemilikan *Mudharib* baru mengikat apabila seluruh komoditi telah diuangkan dan kontrak *Mudharabah* telah dibatalkan. Adapun status *Mudharib* dari profit yang telah diperoleh namun belum dibagi, itu hanyalah hak yang kokoh (*Haq Mu'akkad*). Ini berarti bahwa *Mudharib* memiliki hak atas profit tersebut namun belum legal untuk mentasarufkannya dan dapat diwarisi oleh ahli warisnya jika *Mudharib* meninggal. Dalam kerangka bagi hasil *Mudharabah* sebagaimana ditunjukkan oleh penilaian para Imam Madzhab, khususnya Syafi'i, Hambali, Maliki, Hanafi yang pembagian keuntungan ditentukan dalam bentuk serikat atau umum. Misalnya, setengah, sepertiga atau semisal dari keuntungan mutlak dalam bisnis. Apabila dalam

pembagian keuntungan ditentukan keuntungan secara khusus, akad perjanjian tersebut tidak sah atau batal. *Mudharabah* tidak sah apabila ketentuan bagian keuntungan tidak jelas. Misalnya, jika seorang investor memberikan modal dengan syarat bahwa ia dapat memilih setengah atau sepertiga dari keuntungan sebagai bagian dari *Mudharib*, itu tidak sah dengan alasan bahwa ketetapan bagi hasilnya tidak dipastikan. Selain itu, kesepakatan yang porsi keuntungannya tidak disebutkan, melainkan tergantung pada kebijaksanaan salah satu pihak pada saat pembagian keuntungan, juga tidak sah karena perjanjian tersebut dianggap sebagai perjanjian sewa.

Pendapatan dari hasil tiket kapal tongkang ini cukup besar yaitu dalam seharinya mendapatkan kurang lebih 5-10 juta namun masih belum dibagi. Setelah dibagi *Shahibul Maal* akan mendapatkan keuntungannya sebesar 30% dan *Mudharib* nya mendapatkan keuntungan sebesar 55% dan 15% nya masuk ke bagian kas. Untuk yang 55% itu tidak semuanya milik *Mudharib*, tetapi milik orang lain yang ikut *Mudharib*. Selain itu, diadakannya uang kas yang telah disepakati oleh kedua belah pihak untuk berjaga-jaga untuk dana darurat ketika terjadi kerusakan, tiket habis, solar habis, dan uang pajak. Berdasarkan data yang telah dipaparkan diatas dapat disimpulkan bahwasanya pengelolaan kapal tongkang itu dikelola langsung oleh masyarakat yang mempunyai kapal tongkang yang dimana dalam pengelolaannya dipekerjakan kepada orang lain dan terkait uang tiket

didapatkan murni sepenuhnya menjadi milik pemilik tongkang tanpa adanya campur tangan pemerintahan sekitar.

Dilihat dari syarat dan rukun *Mudharabah* praktek di pelabuhan Talango-Kalianget ini sudah sesuai. rukun akad *Mudharabah* yang berasal dari kitab *Al-Yaqutun Nafis*, yaitu:¹⁵

- 1) Pemilik Modal.
- 2) Pengelola Modal.
- 3) Modal (*Maal*).
- 4) Pekerjaannya.
- 5) Keuntungan (*Nisbah*).
- 6) Ijab dan Qabul (*Sighot*).

Sedangkan syarat-syarat dalam *Mudharabah* adalah sebagai berikut:

- 1) Penyedia dana (*Shahibul Maal*) dan pengelola (*Mudharib*) harus cakap hukum.
- 2) Pernyataan ijab dan qabul harus dinyatakan oleh para pihak untuk menunjukkan kehendak mereka dalam mengadakan kontrak (akad), dengan memperhatikan hal-hal berikut:
 - a) Penawaran dan penerimaan harus secara eksplisit menunjukkan tujuan kontrak (akad).
 - b) Penerimaan dari penawaran dilakukan pada saat kontrak.

¹⁵Ahmad bin Umar Al-Syathiri, *Al-Yaqutun Nafis*, (Beirut: Darul Minhaj, 2015), 141.

- c) Akad dituangkan secara tertulis, melalui korespondensi, atau dengan menggunakan cara-cara komunikasi modern.
- 3) Modal adalah sejumlah uang dan/atau aset yang diberikan oleh penyedia dana (*Shahibul Maal*) kepada pengelola (*Mudharib*) untuk tujuan usaha dengan syarat sebagai berikut:
- a) Modal harus diketahui jumlah dan jenisnya.
 - b) Modal dapat berbentuk uang atau barang yang dinilai. Jika modal diberikan dalam bentuk aset, maka aset tersebut harus dinilai pada waktu akad.
 - c) Modal tidak dapat berbentuk piutang dan harus dibayarkan kepada *Mudharib* (pengelola modal), baik secara bertahap maupun tidak, sesuai dengan kesepakatan dalam akad.
- 1) Keuntungan *Mudharabah* adalah jumlah yang didapat sebagai kelebihan dari modal. Syarat keuntungan berikut ini harus dipenuhi:
- a) Harus diperuntukkan bagi kedua pihak dan tidak boleh disyaratkan hanya untuk satu pihak.
 - b) Bagian keuntungan proporsional bagi setiap pihak harus diketahui dan dinyatakan pada waktu kontrak disepakati dan harus dalam bentuk presentasi (*Nisbah*) dari keuntungan sesuai kesepakatan. Perubahan nisbah harus berdasarkan kesepakatan.
 - c) Penyedia dana menanggung semua kerugian akibat dari *Mudharabah*, dan pengelola tidak boleh menanggung kerugian

apapun kecuali diakibatkan dari kesalahan disengaja, kelalaian, atau pelanggaran kesepakatan.

2) Kegiatan usaha oleh pengelola (*Mudharib*), sebagai perimbangan modal yang disediakan oleh penyedia dana, harus memperhatikan hal-hal berikut:

- a) Kegiatan usaha adalah hak eksklusif pengelola (*Mudharib*), tanpa campur tangan penyedia dana, tetapi ia mempunyai hak untuk melakukan pengawasan.
- b) Penyedia dana tidak boleh mempersempit tindakan pengelola sedemikian rupa yang dapat menghalangi tercapainya tujuan *Mudharabah*, yaitu keuntungan.
- c) Pengelola tidak boleh menyalahi Hukum Syari'ah Islam dalam tindakannya yang berhubungan dengan *Mudharabah*, dan harus mematuhi kebiasaan yang berlaku dalam aktifitas itu.¹⁶

Dengan demikian bisa dikatakan bahwa praktek akad *Mudharabah* yang terjadi di pelabuhan Talango-Kalianget sudah sesuai dengan Fiqih Muamalah karena adanya pemilik kapal tongkang dan pengelola, obyek *Mudharabah* ialah kapal tongkang. Namun dalam pembagian bagi hasil ada uang yang dimasukkan kedalam kas sebesar 15% untuk keperluan kapal tongkangnya apabila mengalami kerusakan maupun pembaruan kapal tongkang sehingga ditinjau secara Fiqih Muamalah ada beberapa prinsip

¹⁶Heru Maruta, "Akad *Mudharabah*, Musyarakah, dan Murabahah serta Aplikasinya dalam Masyarakat," <https://ejournal.stiesyariahbangkalis.ac.id/index.php/iqtishaduna/article/view/81/81>, diakses tanggal 31 Mei 2023.

yang *mempengaruhi* bentuk transaksi akad *Mudharabah* yang terjadi di pelabuhan Talango-Kalianget yaitu, kebiasaan yang sudah turun temurun dan adanya kerjasama yang bersifat gotong royong.