

BAB III

PROFIL DERMAGA MASJID AL-HUDA DAN SISTEM PENENTUAN UPAH BURUH ANGKUT

3.1 Profil dan Aktivitas Dermaga Masjid Al-Huda Tembilahan

Kecamatan Tembilahan merupakan ibu kota Kabupaten Indragiri Hilir yang memiliki luas wilayah sebesar 166,81 km² atau sebesar 16,681 Ha. Kecamatan Tembilahan memiliki delapan kelurahan yang mempunyai wilayah terluas adalah Kelurahan Sungai Perak dengan luas wilayah mencapai 58,03 km² atau sekitar 34,79 persen dari keseluruhan luas wilayah Kecamatan Tembilahan. Sedangkan kelurahan yang memiliki luas wilayah terkecil adalah Kelurahan Tembilahan Kota dengan luas wilayah hanya 2,21 km² atau sekitar 1,32 persen dari luas wilayah Kecamatan Tembilahan (BPS Kabupaten Indragiri Hilir 2025, 5). Delapan Kelurahan yang ada di Kecamatan Tembilahan sebagai berikut:

Tabel 3.1
Luas Desa/Kelurahan di Kecamatan Tembilahan

NO	Desa/Kelurahan	Luas Area (km ²)	Persentase terhadap luas Kecamatan
1	Seberang Tembilahan	17,65	10,58
2	Sungai Perak	58,03	34,79
3	Tembilahan Hilir	11,45	6,86
4	Tembilahan Kota	2,21	1,32
5	Pekan Arba	5,29	3,17
6	Sungai Beringin	22,35	13,40
7	Seberang Tembilahan Barat	32,40	19,42
8	Seberang Tembilahan Selatan	17,43	10,45
Tembilahan		166,81	100,00

Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Indragiri Hilir, 2025

Secara Geografis Kecamatan Tembilahan berbatasan langsung dengan daerah sekitarnya sebagai berikut ini:

1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Batang Tuaka
2. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Enok
3. Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Tembilahan Hulu
4. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Batang Tuaka

Tembilahan merupakan daerah yang didominasi oleh sungai dan rawa-rawa sehingga menjadikan transportasi laut sebagai transportasi yang sering digunakan oleh masyarakat. Untuk kelengkapan pelayanan transportasi laut maka diperlukan pula pelabuhan dan juga dermaga untuk tempat operasionalnya. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 pasal 1 ayat (16) tentang pelayaran, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat yang digunakan untuk kapal atau angkutan laut bersandar, naik dan turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang berupa terminal dan tempat berlabuh kapal atau kendaraan laut yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Selanjutnya berdasarkan pasal 17-19 pelabuhan memiliki tiga Hierarki yakni pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, dan pelabuhan pengumpan (Dewan Perwakilan Rakyat 2008, 4).

Daerah Tembilahan Memiliki satu pelabuhan yakni Pelabuhan Tembilahan, pelabuhan ini termasuk ke dalam PT Pelabuhan Indonesia (Persero) cabang Tembilahan Kota, yang beralamat di Jalan Jendral Sudirman No. 76, Kelurahan Tembilahan Kota, Kecamatan Tembilahan, Kabupaten Indragiri Hilir, Provinsi Riau. Pelabuhan Tembilahan berdiri pada tahun 1970 Masehi.

Gambar 3.1
Pelabuhan Tembilihan



Sumber: Infoinhil.com

Pelabuhan ini memiliki beberapa fasilitas seperti Pelabuhan Tembilihan sebesar 70x15 meter, Dermaga Rengat sebesar 70x8 meter, Dermaga Kuala Enok sebesar 95x25 meter, dan Terminal penumpang dengan kapasitas sekitar 200-300 orang, serta Gudang penyimpanan barang. Pelabuhan Tembilihan memiliki layanan utama berupa bongkar muat barang (kargo) dan pelayaran penumpang. Pelabuhan tembilihan ini memiliki konektivitas dengan Pelabuhan Batam, Kuala Enok, Sungai Guntung, Tanjung Balai Karimun, Kuala Tungkal (Jambi) dengan kendaraan utama berupa *speedboat* dan kapal ro-ro. Pelabuhan Tembilihan memiliki alat berat untuk penanganan cargo, untuk penanganan cargonya sebagian masih menggunakan cara tradisional dengan tenaga buruh angkut (porter) (PT Pelabuhan Indonesia (Persero) 2026).

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Iduk Pelabuhan Nasional (RIPN), Pelabuhan Tembilihan merupakan Pelabuhan yang status pencapaiannya telah beroperasi dan merupakan Pelabuhan dengan hierarki Pelabuhan Pengumpul. Pelabuhan pengumpul adalah Pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan

sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi (Menteri Perhubungan Republik Indonesia 2017).

Sesuai dengan ketentuan Dinas Perhubungan, Pelabuhan yang ada di Tembilahan hanya satu yaitu Pelabuhan Tembilahan. Agar daerah operasional transportasi berjalan dengan baik maka di daerah Pelabuhan Tembilahan memiliki yang namanya daerah DLKp DLKr mulai dari Sungai Piring sampai Bayas (Ardiansyah, 2026). Daerah DLKp adalah singkatan dari Daerah Lingkungan Kepentingan yakni, wilayah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja di perairan Pelabuhan yang digunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran, sedangkan DLKr adalah singkatan dari Daerah Lingkungan Kerja yakni, wilayah yang berada di perairan maupun daratan pada Pelabuhan atau dermaga khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan operasional Pelabuhan (Dewan Perwakilan Rakyat 2008, 5).

Pelabuhan Tembilahan saja tidak cukup untuk menampung kegiatan pelayaran yang ada. Tembilahan ini merupakan tempat dengan perekonomian yang sebagiannya dilaksanakan disekitaran Sungai Indragiri. Untuk menudukung hal tersebut dan menambah pertumbuhan ekonomi daerah maka ada yang namanya DLKr sebagai tempat untuk berlabuhnya *speedboat* dan tempat naik turunnya penumpang yang biasa disebut dengan dermaga. Dermaga ini terbagi lagi menjadi dua yaitu dermaga laut dan dermaga sungai dan danau. Untuk dermaga sungai dan danau milik Pemerintah Daerah (Pemda) sedangkan dermaga laut milik Badan Usaha Pelabuhan (BUP) (Ardiansyah, 2026).

Dermaga Masjid Al-Huda Tembilahan beralamat di Jalan Jend. Sudirman, Tembilahan Kabupaten Indragiri Hilir, Riau. Pada Dermaga Masjid Al-Huda Tembilahan termasuk ke dalam kategori DLKr serta termasuk pada dermaga sungai dan danau milik Pemerintah Daerah (Pemda). Kegiatan operasionalnya diawasi oleh Dinas Perhubungan (DISHUB) melalui UPT Perhubungan Kecamatan Tembilahan (Ardiansyah, 2026). Dermaga ini

termasuk ke dalam kategori dermaga lokal. Dermaga ini tidak memiliki catatan pasti mengenai tahun awal pembangunannya, namun berdasarkan keterangan masyarakat setempat dermaga ini sudah ada sejak sekitar tahun 1994. dermaga ini juga mengalami perkembangan secara bertahap. Awalnya dermaga ini hanya dibangun oleh masyarakat sendiri namun, seiring dengan berjalanya waktu dermaga ini mengalami perbaikan yang dibantu langsung oleh pemerintah desa, kabupaten, bahkan dinas perhubungan. Dermaga Masjid Al-Huda Tembilahan menjadi salah satu dermaga dengan aktivitas utamanya yaitu kegiatan bongkar muat barang dari angkutan laut ke darat atau sebaliknya, pengangkutan barang oleh buruh angkut, jasa penitipan barang, serta penyediaan agen-agen *speedboat* untuk pelaksanaan pelayaran (Fitriadi, 2026).

Gambar 3.2
Dermaga Masjid Al-Huda Tembilahan





Sumber: Dokumentasi Pribadi

3.2 Profil Buruh Angkut dan Sistem Penentuan Upah

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan pada Pasal 1 ayat (3) pekerja/buruh adalah semua orang yang bekerja dengan mendapatkan upah atau imbalan dalam bentuk lain (DPR 2003, 2). Khusus untuk daerah pelabuhan ada yang namanya tenaga kerja bongkar muat (TKBM) untuk setiap pelabuhan dan dermaga seharusnya wajib terdaftar satu komunitas buruh angkut yang terdaftar di TKBM. Namun di Dermaga Masjid Al-Huda Tembilahan itu sendiri buruh angkutnya tidak terdaftar di TKBM atau tidak mempunyai payung hukum. Hal ini dikarenakan masyarakat setempat yang sudah nyaman atau terbiasa untuk tidak mendaftarkan diri ke instansi yang resmi (Ardiansyah, 2026). Buruh angkut yang ada di Dermaga Masjid Al-Huda Tembilahan merupakan bagian dari sektor bidang jasa informal yang berperan penting pada proses bongkar muat barang. Buruh angkut ini berkerja secara mandiri tanpa adanya ikatan kerja yang resmi dengan instansi tertentu serta bekerja tergantung dengan kebutuhan pengguna jasa (Herman, 2026)

Secara umum karakteristik dari buruh angkut dalam bidang jasa informal sesuai dengan Badan Pusat Statistik yakni tidak memiliki perjanjian kerja tertulis atau bekerja sendiri, bekerja dibantu buruh tidak tetap/buruh tidak dibayar, pekerja bebas, dan pekerja keluarga/tidak dibayar, pendapatan tidak tetap, sistem kerja tidak terikat waktu tertentu (BPS Prov Riau 2025, 5). Karakteristik ini sejalan dengan ciri khas pekerjaan yang dilaksanakan buruh angkut di Dermaga Masjid Al-Huda Tembilahan. Pelaksanaan dari pekerjaan

buruh angkut tentunya berjalan dengan adanya profil yang berbeda dari setiap buruh angkut. Adapun profil dari buruh angkut yang ada di Dermaga Masjid Al-Huda Tembilahan dari beberapa orang buruh angkut yang penulis wawancarai yakni sebagai berikut ini:

Tabel 3.2
Profil Buruh Angkut di Dermaga Masjid Al-Huda Tembilahan

No	Nama	Usia	Lama Bekerja (Tahun)	Penghasilan (Harian)	Pendidikan Terakhir
1	Herman	61	7-8	± Rp. 150.000	SMP
2	Fitriadi	55	5	Rp. 50.000 - Rp. 100.000	SD
3	Sahruji	46	5	+ Rp. 100.000	SD
4	Saparudin	47	8	+ Rp. 100.000	SMP
5	Asep	42	6	+ Rp. 100.000	SD
6	Hadirmanto	38	5-6	Rp. 80.000- Rp. 150.000	SMP
7	Pajar	25	5	Rp. 150.000	SMA
8	Hanafi	46	9-10	+ Rp. 150.000	SMP
9	Buhari	46	10	± Rp. 200.000	SD
10	Nopiansyah	27	4	Rp. 150.000	SMA

Sumber: Wawancara

Berdasarkan tabel di atas dapat di ketahui bahwa profil atau latar belakang dari buruh angkut di Dermaga Masjid Al- Huda Tembilahan memiliki keberagaman mulai dari usia, pendidikan, jumlah penghasilan yang mereka peroleh dan juga lama pekerjaan. Sesuai dengan data yang diperoleh dapat diketahui bahwa buruh angkut yang bekerja di Dermaga Masjid Al-Huda Tembilahan mayoritas berada dalam usia produktif hingga lanjut yakni mulai dari umur 25 tahun sampai 61 tahun. Kemudian dari segi lamanya bekerja sebagian dari buruh angkut diketahui bekerja cukup lama, yakni sekitaran 4

hingga 10 tahun. Hal ini menunjukkan bahwa pekerjaan ini merupakan sumber penghasilan utama bagi buruh angkut.

Selanjutnya jika dilihat dari penghasilan yang diperoleh cukup bervariasi antar buruh angkut. Mayoritas dari buruh angkut memperoleh penghasilan sekitar Rp. 100.000 sampai Rp.150.000 perharinya, walau pun ada sebagian yang penghasilannya tidak menentu. Dari data ini juga dapat diketahui bahwa pendapatan buruh cenderung berubah atau tidak menentu tergantung pada banyaknya pengguna jasa perharinya. Sedangkan jika dilihat dari segi pendidikan Sebagian besar buruh angkut hanya berpendidikan pada Sekolah Dasar (SD) dan Sekolah Menengah Pertama (SMP), untuk tingkat Sekolah Menengah Pertama (SMA) hanya sebagian kecil dari buruh angkut itu sendiri.

Perkerjaan jasa buruh angkut dilakukan setiap hari oleh masyarakat yang berkerja di Dermaga Masjid Al-Huda Tembilahan, maupun setiap orang yang datang untuk melakukan perjalanan di Dermaga Masjid Al-Huda Tembilahan. Sementara untuk sistem penentuan upah buruh angkut dilakukan dengan proses yang sederhana. Proses praktik penentuan upah jasa buruh angkut ini biasanya membawa barang penumpang yang datang dari daerah laut ke darat atau pun daerah darat ke laut. Pelaksanaan kerja oleh buruh angkut dilaksanakan secara individual serta tidak terdapat peraturan khusus yang mengaturnya atau tidak memiliki standar resmi terkait dengan tarif atau upah yang ditetapkan oleh otoritas pelabuhan. Peraturan yang dilaksanakan hanya ada aturan antar sesama buruh angkut. Aturanya seperti sistem giliran yang mana apabila buruh A sudah mendapatkan penumpang maka selanjutnya bergantian dengan buruh B. Hal ini dilakukan untuk menjaga persaudaraan diantara mereka dan salah satu sikap peduli antar sesama buruh angkut (Herman, 2026).

Gambar 3.3
Aktivitas Buruh Angkut di Dermaga Masjid Al-Huda Tembilahan



Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar di atas menunjukkan aktivitas sehari-hari yang dilaksanakan buruh angkut. Buruh angkut yang ada di dermaga ini proses kerja biasanya mereka akan menunggu di area dermaga untuk mendapatkan pekerjaan. Pada saat penumpang tiba buruh angkut akan menawarkan jasa secara langsung kepada penumpang terutama penumpang yang memiliki banyak barang atau barang yang memiliki ukuran cukup besar. Selanjutnya mereka bekerja secara individual, dalam melakukan pekerjaannya buruh angkut mengandalkan kekuatan fisik dalam mengangkut barang (Saparudin, 2026).

Kemudian buruh angkut dalam pentuan upah biasanya dilakukan melalui komunikasi langsung antara buruh angkut dan pengguna jasa. Besaran upah tidak dijelaskan di awal pekerjaan sehingga upah baru bisa dibicarakan setelah pekerjaan selesai dilaksanakan, sementara buruh angkut itu sendiri sudah memiliki tarif yang ditetapkan berdasarkan berat, jarak, dan waktu. Tawar-menawar antara buruh angkut dan pengguna jasa tetap ada namun pelaksanaannya dilakukan di akhir. Hal ini yang terkadang menjadi faktor

perbedaan penilaian yang terjadi antara buruh angkut dan pengguna jasa (Aulia, 2026).

Sistem penentuan upah di Dermaga Masjid Al-Huda ini bersifat tidak formal dan lebih dominan dipengaruhi oleh kebiasaan yang sudah lama berkembang di masyarakat setempat. Upah yang ditetapkan oleh buruh angkut di dermaga ini hingga saat sekarang belum ada ketentuan resmi atau standar tarif tertulis yang mengatur besaran upah buruh angkut yang ditetapkan langsung oleh pihak tertentu, baik pengelola pelabuhan ataupun instansi terkait. Hal ini menjadi penyebab besaran upah atau tarif saat menggunakan jasa dapat berbeda-beda tergantung pada situasi dan kesepakatan yang terjadi. Buruh angkut dalam penentuan upah biasanya dilihat dari berat, waktu pengerjaan dan jarak tempuh pengguna jasa. Selain dari kebiasaan yang ada kesepakatan upah diakhir juga terlaksana dikarenakan dermaga merupakan tempat yang sibuk dan setiap orang yang ada ingin cepat dan selalu terburu-buru hal ini yang menyebabkan tidak terlaksananya kesepakatan di awal (Sahruji, 2026).

Penentuan upah yang dipengaruhi oleh kebiasaan setempat atau kegiatan yang sudah berlangsung secara turun temurun di lingkungan dermaga dijadikan pedoman tidak tertulis oleh buruh angkut maupun pengguna jasa. Namun karena tidak memiliki aturan tertulis, kebiasaan ini tidak selalu mampu untuk memberikan kejelasan dalam setiap transaksi. Kondisi inilah yang pada akhirnya berpotensi menimbulkan ketidakpastian dalam hubungan kerja antara buruh angkut dan pengguna jasa. Ketidakpastian inilah yang nantinya dapat memicu ketidakpuasan antara pengguna jasa dengan buruh angkut, bahkan dapat terjadi perselisihan apabila kedua pihak merasa dirugikan.