

## BURUH BAGASI KAPAL DI PELABUHAN KOTA BITUNG

**Lineke Stine Kuemba**  
**98087102**

### *Abstract*

*The next option economically valuable work and do it sustainably for livelihoods survival called life. Thus livelihood can be defined as human activity and sustainable economic value to make ends meet (Koentjaraningrat 1999). Livelihood options on certain life is a strategy and decision-making of a person. Decision making is considered a good choice by someone. Options on the livelihoods of life is affected by many factors such as interests, capabilities, culture, opportunities, economic and heritage. Workers categorized the informal sector livelihoods. According to Hendri Saparini and M. Chatib Basri (2005), the informal sector workforce is a workforce that works on all types of work without any protection of the state and the business is not subject to tax. Informal sector workers such as laborers regarded as laborers (blue collar) as workers in jobs that rely on physical strength, in the business field. As employment in the sector of agriculture, forestry, hunting, fishing, energy production, transportation equipment and manual labor.*

*Keywords: labour, workers, cultural*

### **Abstrak**

Pilihan pekerjaan yang selanjutnya bernilai ekonomis dan dilakukan secara berkesinambungan untuk kelangsungan hidupnya disebut mata pencaharian hidup. Dengan demikian mata pencaharian dapat diartikan sebagai aktivitas manusia yang bernilai ekonomis dan berkesinambungan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya (Koentjaraningrat 1999). Pilihan pada mata pencarian hidup tertentu merupakan strategi dan pengambilan keputusan dari seseorang. Pengambilan keputusan tersebut merupakan pilihan yang dianggap baik oleh seseorang. Pilihan pada mata pencaharian hidup ini dipengaruhi oleh banyak faktor antara lain minat, kemampuan, budaya, kesempatan, ekonomi dan warisan. Buruh dikategorikan pada mata pencarian sektor informal. Menurut Hendri Saparini dan M. Chatib Basri (2005), tenaga kerja sektor informal adalah tenaga kerja yang bekerja pada segala jenis pekerjaan tanpa ada perlindungan negara dan atas usaha tersebut tidak dikenakan pajak. Pekerja sektor informal seperti buruh dianggap sebagai pekerja kasar (*blue collar*) sebagai pekerja pada pekerjaan yang mengandalkan kekuatan fisik, pada kelompok lapangan usaha. Seperti pekerjaan di sektor usaha pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan, tenaga produksi, alat angkut dan pekerja kasar.

Kata kunci: buruh, pekerja, budaya

## **Latar Belakang**

Pilihan pekerjaan yang selanjutnya bernilai ekonomis dan dilakukan secara berkesinambungan untuk kelangsungan hidupnya disebut mata pencaharian hidup. Dengan demikian mata pencaharian dapat diartikan sebagai aktivitas manusia yang bernilai ekonomis dan berkesinambungan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya (Koentjaraningrat 1999). Pilihan pada mata pencarian hidup tertentu merupakan strategi dan pengambilan keputusan dari seseorang. Pengambilan keputusan tersebut merupakan pilihan yang dianggap baik oleh seseorang. Pilihan pada mata pencaharian hidup ini dipengaruhi oleh banyak faktor antara lain minat, kemampuan, budaya, kesempatan, ekonomi dan warisan.

Buruh dikategorikan pada mata pencarian sektor informal. Menurut Hendri Sapparini dan M. Chatib Basri (2005), tenaga kerja sektor informal adalah tenaga kerja yang bekerja pada segala jenis pekerjaan tanpa ada perlindungan negara dan atas usaha tersebut tidak dikenakan pajak. Pekerja sektor informal seperti buruh dianggap sebagai pekerja kasar (*blue collar*) sebagai pekerja pada pekerjaan yang mengandalkan kekuatan fisik, pada kelompok lapangan usaha. Seperti pekerjaan di sektor usaha pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan, tenaga produksi, alat angkut dan pekerja kasar.

Demikian halnya buruh yang bekerja di pelabuhan Bitung. Berdasarkan data jumlah buruh pelabuhan sebanyak 960 orang yang terbagi atas 252 buruh bagasi dan 708 buruh bongkar muat. Buruh pelabuhan ini berada dalam satu wadah koperasi yang bernama Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM). Pendapatan tiap bulan tidak menetap tergantung dari ada tidaknya barang yang akan diangkut dari dan ke kapal. Apabila tidak ada kapal, ini berarti tidak ada penghasilan yang diperoleh. dari data yang diperoleh, penghasilan mereka rata-rata tiap bulan sebesar Rp.1 Juta.

## **Pekerjaan Formal dan Informal**

Dalam melakukan pekerjaan dapat dibagi atas 2 bentuk pekerjaan yakni pekerjaan di sektor formal dan informal. Kedua bentuk pekerjaan tersebut memiliki beberapa ciri.

### **a. Pekerjaan sektor formal**

Pekerja sektor formal atau disebut pekerja manajerial (*white collar*) terdiri dari tenaga profesional, teknisi dan sejenisnya, tenaga kepemimpinan dan ketatalaksanaan, tenaga tata usaha dan sejenisnya, tenaga usaha penjualan, tenaga usaha jasa. Untuk bekerja pada sector formal biasanya membutuhkan tingkat pendidikan yang memadai dan dikenai pajak (Hendri Sapparini dan M. Chatib Basri).

### **b. Pekerjaan sektor informal**

Istilah sektor informal mulai dikenal dunia di awal tahun 1970'an dari suatu penelitian ILO di Ghana, Afrika. Sejak saat itu berbagai definisi dan pengertian dibuat orang. Pengertian yang populer dari pekerjaan informal pada awalnya adalah sederhana, yakni suatu pekerjaan yang sangat mudah dimasuki, sejak skala tanpa melamar, tanpa ijin, tanpa kontrak, tanpa formalitas apapun, menggunakan sumberdaya lokal, baik sebagai buruh ataupun usaha milik sendiri yang dikelola dan dikerjakan sendiri, ukuran mikro, teknologi seadanya, hingga yang padat karya, teknologi adaptatif, dengan modal lumayan dan

bangunan secukupnya. Mereka tidak terorganisir, dan tak terlindungi hukum (Hesti R.Wijaya, 2008).

Pekerjaan sektor informal adalah tenaga kerja yang bekerja pada segala jenis pekerjaan tanpa ada perlindungan negara dan atas usaha tersebut tidak dikenakan pajak. Definisi lainnya adalah segala jenis pekerjaan yang tidak menghasilkan pendapatan yang tetap, tempat pekerjaan yang tidak terdapat keamanan kerja (*job security*), tempat bekerja yang tidak ada status permanen atas pekerjaan tersebut dan unit usaha atau lembaga yang tidak berbadan hukum. Pekerja *blue collar* dapat dimaknai sebagai pekerja pada pekerjaan yang mengandalkan kekuatan fisik, pada kelompok lapangan usaha di Indonesia biasanya dimasukkan kedalam jenis pekerjaan di sektor usaha pertanian, kehutanan, perburuan, perikanan, tenaga produksi, alat angkut dan pekerja kasar.

### **Peran Sektor Informal**

Perekonomian dikebanyakan negara berkembang bahkan di beberapa negara maju adalah fenomena jumlah dan tingginya peningkatan penduduk yang bekerja di sektor informal. Hal ini didorong oleh tingkat urbanisasi yang tinggi dimana penawaran pasar tenaga kerja mampu direspon oleh permintaan tenaga kerja sektor informal. Namun pada beberapa tahun terakhir adanya kecenderungan penurunan peran pekerja *blue collar* dan sedikit peningkatan pekerja *white collar*. Ini merupakan sinyal kemajuan perekonomian dan juga kemajuan pendidikan karena pekerja *white collar* secara umum membutuhkan tingkat pendidikan yang memadai.

Pekerjaan disektor informal disadari menunjukkan peran penting sebagai penyerap tenaga kerja PHK besar-besaran di masa krisis ekonomi. Sektor ini berfungsi sebagai katup pengaman, penyelamat dari bahaya pengangguran.

Dari segi umur, serapan tenaga sektor informal sangat fleksibel. Pekerjaan ini tak mengenal usia. Di satu sisi, anak-anak belum usia sekolahpun sebagai tenaga kerja. Jenis kelamin tidak menjadi batasan., baik laki-laki maupun perempuan bisa terlibat. Lokasi kerjanya fleksibel tergantung jenis pekerjaannya. Ada yang tersembunyi di rumah-rumah atau bangunan khusus untuk bekerja, ada pula yang berada di ruang publik. Tanpa batas-batas ruang, dengan mudah orang awam melihat mereka bekerja dalam beragam sektor pembangunan di negara kita. Juga pada semua golongan industri baik industri primer, sekunder maupun tersier.

Kapasitas sektor informal menyediakan lapangan kerja luar biasa. Dari jumlah pekerja informal itu sendiri, kita hanya bisa memperkirakan bahwa jumlah mereka berlipat kali pekerja formal. Tidak ada data yang akurat jumlah orang yang bekerja di dalam kapling ekonomi informal ini. Hingga sekarang BPS belum pernah mengumpulkan data spesifik tentang sektor informal dalam variable khusus. ILO memperkirakan jumlah tenaga kerja yang mencari nafkah untuk menyambung hidupnya dalam arena ekonomi informal mencapai besaran dua-pertiga jumlah angkatan kerja. Kaum perempuan terus terkonsentrasi dalam kegiatan informal ini. Ditaksir jumlah mereka 70% dari total angkatan kerja perempuan. (Hesti R.Wijaya, 2008).

## **Keberadaan Pekerja Informal**

Dari aspek produksi mereka kekurangan modal, teknologi maupun pendidikan, disertai sumberdaya yang terbatas. *Hygiene* dan sanitasi adalah masalah keseharian. Hak-hak sebagai buruh terbatas. Bagi yang terikat dalam hubungan buruh majikan, upah sangat rendah, dalam skala 20% - 70% UMR Jam kerjanya diatas jam kerja standar, tanpa uang lembur. Tak ada jaminan sosial, tak ada bonus, promosi kerja.

Dari aspek organisasi, pekerja informal tergolong tak terorganisir. Kalaupun ada sangat terbatas dalam kelompok-kelompok pada lokalita sempit. Kebanyakan mereka bekerja terisolasi. Karena jam kerjanya amat panjang, tak ada waktu luang untuk berorganisasi. Yang menyedihkan adalah karakteristik yang bermuara pada apa yang disebut kemiskinan. Tentunya data kemiskinan di kalangan mereka ini yang spesifik harus bisa diidentifikasi. Kita hanya bisa mengamati bahwa kemiskinan menganga didepan pekerja informal dan keluarganya, akibat pendapatan kecil dari pekerja informal mandiri ataupun upah buruh yang sedikit. Pendapatan serta produktivitas yang rendah berhubungan erat dengan modal yang kecil. Sebagai pekerja, merekapun tidak memperoleh perlindungan sosial. Karenanya, masalah kesehatan akibat kerja misalnya menjadi tanggungan pribadi. Mereka banyak yang menyebut diri "orang susah."

Nampaknya keberadaan pekerja informal belum berbeda dengan saat ditemukan ILO di awal tahun 70an sebagai: "pekerja miskin, yang bekerja keras, namun tak dikenal, tak tercatat, tak terlindungi dan tak teregulasi oleh pejabat publik". Sebagai pekerja mereka belum terorganisir untuk representasi yang efektif, sehingga belum bersuara agar dikenal, diperhatikan dan dilindungi. Merekapun belum mendapatkan akses pada, dan memperoleh manfaat dari, infrastruktur publik. Mereka menggantungkan diri pada informasi informal pula untuk, kredit, pelatihan maupun "jaminan sosial". Mereka sering menjadi bulan-bulanan tindak kekerasan penguasa/petugas publik. Kontribusi mereka pada masyarakat sering tak diakui. (Hesti R.Wijaya 2008).

## **Buruh**

Menurut UU No. 13/2003, buruh didefinisikan adalah orang yang bekerja dengan menerima upah atau imbalan dalam bentuk lain. Jadi pada dasarnya, semua yang bekerja di (baik diperusahaan/luar perusahaan) dan menerima upah atau imbalan adalah buruh.

Ada beberapa istilah yang kerap digunakan untuk menyebutkan identitas pegawai, seperti pekerja, buruh atau karyawan. Istilah 'buruh' di Jaman Orba memiliki dua konotasi. Pertama, dianggap bernuansa politis, dan memiliki tingkat alergitas yang tinggi dari pemerintah. Hal ini membuat kata buruh jarang digunakan oleh wadah organisasi pegawai, terutama di lingkungan instansi pemerintahan, BUMN dan BUMD. Kedua, dikonotasikan untuk para pekerja kasar, seperti buruh pabrik dan pelabuhan. Konotasi yang terakhir sampai sekarang masih melekat. Alergitas pemerintah orba terhadap masalah politik ikut menciptakan paradigma baru para pekerja untuk mengeliminasi masalah politik dari aktifitas sosial ekonomi. Paradigma tersebut turut mempengaruhi penentuan nama organisasi. Istilah buruh yang dianggap berkonotasi politis berupaya dihindarkan (Agus Setya Permana, 2009).

Organisasi pekerja merasa nyaman jika menggunakan istilah pegawai, pekerja atau karyawan. Istilah-istilah tersebut diterapkan untuk istilah Korps Pegawai Republik Indonesia (KORPRI), suatu wadah pegawai di lingkungan instansi pemerintahan, BUMN dan BUMD ; istilah pekerja digunakan para pegawai di perusahaan swasta, seperti Serikat Pekerja Seluruh Indonesia (SPSI), pengganti Serikat Buruh Seluruh Indonesia (SBSI/FBSI) ; bahkan ada yang menggunakan istilah Karyawan, seperti Persatuan Karyawan Perkebunan (PERKAPEN).

Pasca reformasi di Indonesia, pengertian buruh, pekerja, karyawan atau pegawai memiliki konotasi dan definisi yang sama, yakni seseorang yang menerima upah atau imbalan dalam bentuk lain. Penyamaan definisi mempengaruhi penamaan organisasi masing-masing.

Serikat buruh, serikat pekerja, serikat karyawan atau organisasi wadah pegawai di luar kedinasan lainnya memiliki definisi yang sama, yaitu : organisasi yang memperjuangkan, membela serta melindungi hak dan kepentingan pekerja/buruh serta meningkatkan kesejahteraan pekerja/buruh dan keluarganya. Pendefinisian tersebut ditegaskan didalam UU No.21/2000 tentang Serikat Buruh (SP)/Serikat Pekerja (SP) dan UU lainnya yang terkait dengan hubungan Industrial, seperti UU No. 13/2003 dan UU No. 2/2004. UU dimaksud merupakan hasil ratifikasi dari Konvensi ILO. Namun jika terdapat perbedaan, biasanya terletak pada sejarah terbentuknya masing-masing organisasi.

### **Kemiskinan Pada Buruh**

Parsudi Suparlan (1993) mengatakan sikap mental penduduk yang lamban, malas, konsumerisme serta kurang berorientasi ke masa depan merupakan faktor budaya yang mempengaruhi kemiskinan. Berbicara mengenai sistem nilai budaya ini merupakan tingkat yang paling tinggi dan paling abstrak dari adat istiadat. Nilai budaya merupakan konsep abstrak mengenai apa yang hidup dalam alam pikiran sebagian besar dari warga suatu masyarakat mengenai apa yang mereka anggap bernilai, berharga dan penting dalam hidup, sehingga berfungsi sebagai pedoman yang memberi arah dan orirntasi kepada kehidupan bagi masyarakat.

Menurut C.Kluckhohn dan Strodtbeck, sistem nilai budaya dalam tiap kebudayaan itu mengenai lima masalah dasar dalam kehidupan manusia. Beliau mengembangkan suatu kerangka yang dapat dipakai oleh para antropolog untuk menganalisis secara universal tiap variasi nilai budaya dalam semua macam kebudayaan yang terdapat di dunia.

Payung Bangun (1997:1) mengatakan bahwa salah satu penyebab kemiskinan yang melilit kehidupan sebagian masyarakat berhubungan dengan kualitas sumberdaya manusia (SDM) yang sedemikian rupa rendahnya, sehingga tidak memungkinkan mempunyai kemampuan memberikan respons yang cukup atas tantangan yang harus dihadapinya dalam kehidupannya. Demikian rupa keadaannya sehingga menimbulkan kesan bahwa masyarakat hanya sekedar memberikan reaksi terhadap segala sesuatu yang dihadapinya dalam kehidupannya.

### **Letak Geografis dan Keadaan Alam Bitung**

Kota Bitung adalah salah satu kota di Propinsi Sulawesi yang terletak pada posisi geografis diantara  $1^{\circ}23'23'' - 1^{\circ}39''$  LU dan  $125^{\circ}1'43'' - 125^{\circ}18'13''$  BT dengan luas daratan 304 km<sup>2</sup>. Secara administratif kota Bitung terbagi dalam delapan wilayah Kecamatan serta enam puluh sembilan Kelurahan dengan luas yang berbeda. Kota ini sebagian wilayahnya berada di pulau yakni pulau Lembeh. Pulau ini letaknya cukup strategis karena melindungi pelabuhan Bitung dari ombak besar, sehingga kapal laut dan motor laut yang berada di pelabuhan Bitung dapat terhindar dari ombak. Kota Bitung diapit oleh 2 kabupaten, 1 kota dan lautan yakni Kabupaten Minahasa, kabupaten Minahasa Utara dan Kota Manado.

Kota Bitung memiliki pelabuhan laut cukup besar yang dapat disinggahi/merapat kapal laut yang berbobot hingga 200.000 ton. Di pelabuhan laut ini terdapat beberapa dermaga khusus untuk kapal ikan, kapal feri, kapal barang, kapal penumpang, kapal minyak dan perahu motor. Dengan adanya pelabuhan Bitung maka kegiatan dan pertumbuhan perekonomian kota Bitung berkembang pesat. Penyerapan tenaga kerja baik formal maupun informal dengan adanya pelabuhan Bitung sangat tinggi. Begitu pula berimbas pada bertumbuhan dan perkembangan jumlah penduduk yang tinggi.

### **Topografi dan Iklim**

Dilihat dari aspek topografis, keadaan tanahnya sebagian besar daratan Bitung atau 45,06% berombak berbukit dan 32,73% bergunung. Hanya 4,18% merupakan daratan landai serta sisanya 18,03% berombak. Di bagian timur mulai dari pesisir pantai Aertembaga sampai dengan Tanjung Merah di bagian barat, merupakan daratan yang relatif cukup datar dengan kemiringan 0-15<sup>0</sup>, sehingga secara fisik dapat dikembangkan sebagai wilayah perkotaan, industri, perdagangan dan jasa serta pemukiman.

Di bagian utara keadaan topografi semakin bergelombang dan berbukit-bukit yang merupakan kawasan pertanian, perkebunan, hutan lindung, taman margasatwa dan cagar alam. Di bagian selatan terdapat Pulau Lembeh yang keadaan tanahnya pada umumnya kasar ditutupi oleh tanaman kelapa, hortikultura dan palawija. Disamping itu memiliki pesisir pantai yang indah sebagai potensi yang dapat dikembangkan menjadi daerah wisata bahari. Secara rinci dapat dilihat pada tabel berikut.

### **Angkatan Kerja**

Angkatan kerja merupakan salah satu faktor produksi yang sangat potensial dalam pelaksanaan pembangunan ekonomi. Dari besarnya keterlibatan tenaga kerja dapat diketahui suatu program padat karya atau padat modal. Disamping itu kebijakan ekonomi yang komprehensif hendaknya memperhitungkan faktor tenaga kerja sebagai dasar pengambilan keputusan.

Kota Bitung dengan laju pertumbuhan ekonomi yang makin membaik serta derasnya laju pertumbuhan fisik menjadi faktor penarik bagi arus tenaga kerja dari daerah sekitarnya. Hal ini akan mengakibatkan persaingan tenaga kerja semakin terasa, serta makin bertumbuhnya penduduk usia produktif akibat dari arus urbanisasi, hal ini akan memberi dampak buruk apabila tenaga kerja tersebut tidak tertampung pada pasar tenaga kerja.

## **Penyerapan Tenaga Kerja**

Transformasi struktur ekonomi perkotaan yang dicirikan dari pergeseran peranan sektor primer ke sektor tertier, juga dapat dicirikan dari pergeseran penyerapan tenaga kerja sektor primer ke sektor tertier. Dengan berbagai aktifitas masyarakat perkotaan yang cenderung membutuhkan pelayanan jasa, perdagangan, perbankan serta jasa perusahaan telah menjadikan sektor tertier sebagai lapangan usaha yang dipilih dalam menciptakan nilai tambah. Dengan semakin berkurangnya nilai tambah yang diterima petani, telah membuat sektor pertanian kurang menarik bagi pencari kerja.

## **Perekonomian**

Perekonomian Kota Bitung didominasi oleh sektor pertanian. Namun dalam perkembangannya sektor industri ternyata berkembang cukup pesat dan mencapai nilai tertinggi. Pada Tahun 2006 sektor angkutan/komunikasi memberikan kontribusi paling besar dalam perekonomian di Kota Bitung. Industri di Kota bitung di dominasi oleh industri perikanan, galangan kapal, dan industri minyak kelapa. Disamping itu juga ada industri transportasi laut, makanan, baja, industri menengah dan kecil.

## **Perikanan**

Perekonomian kawasan Kota Bitung seperti diuraikan sebelumnya didominasi oleh sektor pertanian. Namun demikian dalam perkembangannya sektor industri ternyata berkembang cukup pesat dan mencapai nilai tertinggi. Industri di Kota Bitung didominasi oleh industri perikanan, diikuti industri galangan kapal, dan industri minyak kelapa.

Di samping itu ada juga industri transportasi laut, makanan, baja, industri menengah dan kecil. Berikut ini adalah data industri perikanan yang terdapat di kota Bitung, dan sebagian besar terletak di kawasan Selat Lembeh.

Perikanan utamanya perikanan laut produksinya sangat fluktuatif, pada Tahun 2006 produksinya meningkat 13.29%, yakni dari 117.434 ton menjadi 133.043,6 ton. Sedangkan banyaknya perahu kapal dan alat tangkap yang digunakan mengalami peningkatan.

Perikanan darat meliputi tambak, kolam, karamba dan sawah. Pada Tahun 2006, selain karamba dan tambak yang beberapa tahun terakhir tidak berproduksi, maka untuk produksi perikanan darat tahun 2006 mencapai 35,2 ton dengan nilai produksi 474.000.000.

Seiring dengan meningkatnya produksi perikanan laut maka turut pula berkembang industri di bidang perikanan laut. Hal ini memberi pengaruh yang besar dalam perekonomian Kota Bitung.

## **Industri**

Perusahaan industri di Kota Bitung pada tahun 2006 berjumlah 2.432 unit usaha. Berarti ada peningkatan dibandingkan Tahun 2005 sebanyak 28 perusahaan. Bertumbuhnya sektor industri yang merupakan sektor andalan Kota Bitung sangat membantu perekonomian terutama dengan meluasnya kesempatan kerja.

Bertambahnya perusahaan industri juga meningkatkan kesejahteraan penduduk terutama dengan terserapnya tenaga kerja sebanyak 21.755 orang,

meningkat dari tahun sebelumnya yang daya serapnya mencapai 21.290 tenaga kerja. Begitu juga dari sisi kapital dimana peningkatan jumlah perusahaan ini diikuti pula dengan peningkatan nilai investasi menjadi 541,67 milyar rupiah atau meningkat 23,47 persen dibandingkan tahun sebelumnya.

### **Gambaran Umum Keluarga Buruh Bagasi**

Buruh bagasi merupakan mata pencaharian di sektor informal yang dilakukan seseorang dalam mengangkut barang atau bahan dari dan ke kapal laut. Mata pencarian sebagai buruh bagasi dilakukan oleh sebagian masyarakat kota Bitung. dari data yang diperoleh ternyata sebagian dari mereka memilih pekerjaan ini karena orangtuanya juga pekerjaan sebagai buruh bagasi. Selain itu kemauan informan sendiri, dorongan anggota keluarga dan teman-teman dekatnya.

Rata-rata jumlah anggota keluarga dari buruh bagasi sebanyak 3-5 orang sebagai keluarga batih yang terdiri dari ayah, ibu dan anak. Ada pula keluarga buruh bagasi yang terdiri dari keluarga luas yakni ayah, ibu, anak, kerabat dan orangtua. Sebagian dari mereka menjadi tanggungannya. Hal ini berarti akan memerlukan biaya pengeluaran yang lebih tinggi.

Lokasi rumah tempat tinggal sebagian besar berada di kelurahan yang berdekatan dengan pelabuhan (kelurahan winenet, pasar tua, pateten, sari kelapa). Memilih rumah tempat tinggal dekat pelabuhan dengan alasan utama yakni mudah dijangkau ke tempat kerja. Untuk menuju pelabuhan ada yang berjalan kaki, naik ojek, mobil penumpang umum, dengan motor milik sendiri.

Usia buruh bagasi bervariasi antara 16-65 tahun, yang terbanyak berusia antara 30-40 tahun. Usia ini merupakan usia produktif dan memiliki tubuh yang kuat untuk melakukan pekerjaan yang relative berat. Kesemuanya adalah laki-laki, karena dianggap kuat untuk melakukan pekerjaan mengangkut barang dibandingkan perempuan. Dari tingkat pendidikan, rata-rata buruh bagasi berpendidikan tamat sekolah dasar (SD). Sebagian dari mereka berpendidikan taman sekolah lanjutan pertama (SMP). Tidak ada buruh buruh bagasi yang berpendidikan tamat sekolah menengah atas/ sederajat (SMA).

Agama yang dianut buruh bagasi pada umumnya beragama Islam (80 %) dan Kristen sebanyak 20 %. Walaupun terdapat perbedaan agama, namun bukan menjadi halangan mereka dalam melakukan pekerjaan secara berkelompok. Dalam satu kelompok kerja kadangkala terdiri dari beberapa golongan agama.

### **Menjadi Buruh Bagasi**

Bekerja sebagai buruh bagasi menurut informan, bukan menjadi cita-cita sejak kecil. Mereka tidak merencanakan atau berpikir apabila sudah dewasa untuk bekerja sebagai buruh bagasi. Pilihan bekerja sebagai buruh saat ini dapat dirumuskan dalam tiga alasan:

1. Adanya pekerjaan yang dapat menghasilkan uang. Untuk memenuhi kebutuhan hidup buruh bagasi atau keluarganya, maka diperlukan biaya (uang).
2. Tingkat pendidikan yang terbatas. Keterbatasan tingkat pendidikan sehingga sulit mencari pekerjaan yang lebih layak atau baik seperti pegawai kantor pemerintah, perusahaan dan lain-lain.



3. Tuntutan hidup keluarga. Dengan adanya anggota keluarga yang menjadi tanggungannya (istri, anak, bahkan kerabat dan orangtua), maka buruh bagasi harus memenuhi kebutuhan hidup mereka setidaknya meliputi kebutuhan akan makanan, pakaian dan tempat tinggal. Beban pengeluaran semakin berat dan tinggi pada saat anak masuk usia sekolah dan anggota keluarga sakit.

### **Aktivitas Pengangkutan Barang**

Aktivitas pengangkutan barang yang dimaksud adalah kegiatan dari buruh bagasi dalam membawa barang penumpang dari dan ke kapal. Aktifitas ini tidak rutin dilakukan setiap hari, ini tergantung dari adanya tidaknya kapal penumpang kapal yang tiba dan berangkat. Ada hari-hari yang kosong sehingga tidak ada aktifitas dari buruh bagasi. Begitu pula dalam aktifitas waktu (jamnya) tidak menentu, ada pekerjaan yang dilakukan pada siang hari dan malam hari.

Semakin banyak kapal penumpang yang tiba dan berangkat maka kemungkinan semakin besar pula penghasilan yang dapat diperoleh. Ada tidaknya kapal yang tiba dan berangkat telah terjadwal dan diatur oleh PT.Pelni. Penggunaan jasa angkutan buruh bagasi karena adanya barang penumpang yang tidak dapat diangkut sendiri. Penumpang kapal laut baik yang akan tiba dan berangkat dengan menggunakan sarana transportasi kapal laut, mereka umumnya membawa barang bawaan yang cukup banyak dan tidak dapat diangkut sendiri. Salah satu identitas diri yang menyatakan mereka adalah buruh bagasi adalah seragam (kaos) yang dipakai. Mereka memiliki kaos yang sama (warna, bentuk, tulisan). Kaos sebagai tanda dan harus dipakai pada saat melakukan aktifitas mengangkut barang dari dan ke kapal. Tanpa identitas berupa kaos, maka mereka tidak berhak untuk keluar masuk kapal. Kecuali adanya izin dari petugas.

### **Mengangkut Barang Turun dari Kapal**

Mengangkut barang turun dari kapal menjadi tujuan dari buruh bagasi. Kapan tibanya kapal penumpang di pelabuhan sudah diketahui oleh buruh bagasi melalui jadwal yang diperoleh dari kantor/perusahaan kapal. Karena itu sebelum kapal merapat di dermaga, mereka telah bersiap diri antara lain : memakai pakaian seragam buruh dan tangga cadangan naik ke kapal. Pada saat kapal telah merapat dan berhenti maka buruh secara bersama-sama : mendorong tangga cadangan ke pintu keluar kapal, membantu mengikat tali sauh kapal, membantu mengatur tangga utama kapal diletakkan di dermaga.

Apabila penumpang bersedia mengangkut barangnya dengan menggunakan jasa buruh bagasi, saat itu terjadi negosiasi atau kesepakatan mengenai besarnya pembayaran. Dalam negosiasi dapat terjadi tawar penawar. Besarnya biaya bawaan yang di patok, dilihat dari : banyaknya koli, beratnya dan besarnya koli yang akan dibawa. Semakin banyak koli yang diangkut, semakin besar pula ongkos angkutannya.

Aktivitas buruh bagasi selesai pada saat tidak ada barang penumpang di atas yang akan diangkut. Pekerjaan ini berlangsung kira-kira selama 1-2 jam. Setelah aktivitas pengangkut barang dari kapal selesai, di antara mereka ada yang berkumpul, bercerita, minum, merokok, menghitung uang pendapatan sambil menghilangkan lelah. Kemudian mereka berpisah ada yang pulang, ke kantor koperasi, ke pasar membeli keperluan keluarga.

### **Mengangkut Barang Naik ke Kapal**

Seperti halnya mencari dan menawarkan jasa angkutan barang penumpang turun dari kapal, demikian halnya menawarkan jasa membawa barang ke kapal. Mengangkut barang penumpang ke kapal menjadi inceran dari buruh bagasi. Karena itu tujuan mereka bekerja. Berangkatnya kapal dari pelabuhan sudah diketahui oleh buruh bagasi melalui jadwal yang diperoleh dari kantor/perusahaan kapal. Karena itu sebelum kapal berangkat, mereka telah menyiapkan diri antara lain : memakai pakaian seragam, mencari penumpang yang barang memiliki barang akan yang dimuat dikapal.

Untuk menawarkan jasa angkutan, maka buruh bagasi mendatangi setiap calon penumpang baik yang baru turun dari mobil maupun yang telah berada di ruang tunggu pelabuhan, yang dilibatkan membawa barang bawaan yang banyak. Bahkan setiap kendaraan yang tiba, para buruh langsung berebut menawarkan jasa. Mereka bertanya untuk menawarkan jasa adakah barang yang dapat diangkut ke kapal. Membawa barang angkutan yang berat ke kapal dan menaiki tangga kapal sambil berdesakan memiliki resiko kecelakaan yang tinggi seperti tertimpah barang bawaan dan jatuh dari tangga.

Penumpang yang akan berangkat seperti halnya penumpang yang datang menggunakan sarana kapal laut, juga umumnya membawa barang bawaan yang tidak dapat diangkut sendiri sekaligus, karena itu mereka membutuhkan bantuan orang lain yakni menggunakan jasa buruh bagasi. Konsekuensinya mereka harus mengeluarkan biaya ekstra untuk mengangkut barang.

Mengangkut barang ke kapal untuk mendapatkan penghasilan tidak hanya berasal dari barang bawaan penumpang, tapi juga bahan kebutuhan pelayaran. Pekerjaan ini dilakukan dengan system borongan yang dikerjakan oleh beberapa orang, dimana terdapat seorang koordinator. Koordinator ini biasanya yang mulanya mendapat order, selanjutnya ia memanggil teman yang lain untuk membantunya. Besarnya pembayaran berdasarkan kesepakatan antara pemilik barang dan buruh bagasi. Pemilik bahan membayarnya pada saat pekerjaan selesai. Besarnya pembagian upah dari pekerja tidak sama. Yang paling banyak adalah koordinator, karena dia yang menerima order bahan tersebut. Koordinator mendapat 2 bagian dari upah yang diterima. Sedangkan lainnya mendapat upah yang sama besar.

### **Penghasilan Sebagai Buruh Bagasi**

Penghasilan yang dimaksud adalah pendapatan atau upah yang diperoleh buruh bagasi dari jasa mengangkut barang dari penumpang kapal laut yang tiba maupun berangkat atau barang kebutuhan pelayaran kapal laut. Penghasilan yang diperoleh tidak tetap dan bervariasi, terutama tergantung pada adanya tidak kapalnya penumpang kapal yang tiba dan berangkat. Untuk mendapatkan barang bawaan banyak, maka buruh bagasi memerlukan: kecepatan mencari barang penumpang, kemampuan negosiasi dan kecepatan membawa barang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adrian Sutedi, 2009, *Hukum Perburuhan*, Penerbit: Sinar Grafika, Jakarta.
- Amir, 1979. *Peti Kemas Masalah dan Aplikasinya*, PT.Pustaka Pressindo, Jakarta.
- Cahyono, Edi. 2003. "*Perburuhan dari Masa ke Masa: Jaman Kolonial Hidia Belanda sampai Orde Baru (Indonesia, 1998)*" dalam D.S. Soegiri dan E. Cahyono: Gerakan Serikat Buruh. Jakarta: Hasta Mitra.
- Koentjaraningrat, 1990. *Pengantar Ilmu Antropologi*. Jakarta: Aksara Baru.
- \_\_\_\_\_, 1994. *Kebudayaan, Mentalitas dan Pembangunan*. Jakarta: PT Gramedia.
- \_\_\_\_\_, 1994. *Metode-metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Munck, Ronaldo. 1988. *The New International Labour Studies: An Introduction*. London and New Jersey: Zed Books Ltd.
- Nas, Peter. 1986. *The Indonesian City: Studies in Urban Development and Planning*, I Dordrecht- Holland/Cinnaminson-USA: Foris Publications.
- Nohlan, Dieter (ed.). 1994. *Kamus Dunia Ketiga*. Jakarta: Gramedia.
- Semaoen. 2000. *Penuntun Kaum Buruh*. Yogyakarta: Jendela.
- Soedarjadi, 2009. *Hak dan Kewajiban Pekerja-Pengusaha*, Penerbit: Pustaka Yustisia, Yogyakarta.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja.
- Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1981 Tentang Wajib Laport Ketenagakerjaan di Perusahaan.
- Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1992 Tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja.
- Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2000 Tentang Serikat Pekerja/Serikat Buruh.
- Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan.