



Sistem Kerja Dan Sistem Upah Anak Buah Kapal (Abk) Kempang Di Kecamatan Rangsang, Kabupaten Kepulauan Meranti

Cici Kurniasih¹, Achmad Hidir²

Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik, Universitas Riau^{1,2}

Received: 02 Agustus 2026
Revised: 13 Agustus 2026
Accepted: 02 September 2026

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis sistem kerja dan sistem upah Anak Buah Kapal (ABK) kempang di Kecamatan Rangsang, Kabupaten Kepulauan Meranti. Sebagai wilayah kepulauan, kempang menjadi moda transportasi laut yang sangat vital bagi mobilitas masyarakat, sehingga keberadaan ABK menjadi unsur penting dalam pengoperasiannya. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Data dikumpulkan melalui observasi dan wawancara mendalam dengan pemilik kempang serta para ABK. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sistem kerja ABK kempang bersifat informal, tidak memiliki kontrak tertulis, dan didasarkan pada kesepakatan lisan serta kepercayaan. Jam kerja ABK tergolong panjang (mencapai 10–12 jam per hari), dimulai dari persiapan mesin di pagi hari hingga operasional berakhir menjelang magrib. Sistem kerja ini tidak mengenal hari libur tetap; libur hanya diberikan saat kempang mengalami kerusakan atau pada hari raya pertama, mencerminkan beban kerja yang tinggi. Sementara itu, sistem upah didasarkan pada kesepakatan bersama yang mencerminkan hubungan sosial patron-klien antara pemilik kempang (sebagai penyedia modal dan perlindungan) dan ABK (sebagai pemberi tenaga dan loyalitas). Hubungan kerja ini diperkuat oleh modal sosial berupa kepercayaan (*trust*) dan norma sosial yang berlaku di masyarakat pesisir, meskipun secara struktural terdapat ketimpangan relasi kuasa yang menempatkan ABK pada posisi yang lebih rentan.

Kata Kunci:

Anak Buah Kapal (ABK), Kempang, Sistem Kerja, Sistem Upah, Patron-Klien.

(*) Corresponding Author:

cici.kurniasih5315@student.unri.ac.id¹, achmad.hidir@lecturer.unri.ac.id²

How to Cite: Kurniasih, C., & Hidir, A. (2026). SISTEM KERJA DAN SISTEM UPAH ANAK BUAH KAPAL (ABK) KEMPANG DI KECAMATAN RANGSANG, KABUPATEN KEPULAUAN MERANTI. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 12(9.A), 51-65. Retrieved from <https://jurnal.peneliti.net/index.php/JIWP/article/view/14117>.

PENDAHULUAN

Kabupaten Kepulauan Meranti dengan ibu kota Selat Panjang yang dikelilingi dengan sejumlah pulau, salah satunya yang tepatnya berada di Pulau Kecamatan Rangsang, dengan adanya sejumlah pulau yang di pisahkan oleh sungai, selat, dan lautan, maka dari itu perlunya transportasi laut untuk menghubungkan pulau-pulainya yang mencangkup pembangunan untuk merapatkan kapal. Secara umum, pertumbuhan ekonomi di suatu daerah dipengaruhi oleh kemajuan sistem transportasi, khususnya transportasi maritim, karena dapat berfungsi sebagai tulang punggung perdagangan untuk memfasilitasi globalisasi (Azisa, Suddin, & Wardani, 2024). Untuk melaksanakan fungsi pemerintahan serta kegiatan ekonomi masyarakat di Kabupaten Kepulauan Meranti, telah dikembangkan sarana transportasi laut seperti pompong, kempang, speed boat, kapal feri, roro, dan lain-lain.

Transportasi laut menjadi sarana transportasi yang sangat penting dalam menggerakkan perekonomian (Sumarta et al., 2023). Transportasi laut memiliki peranan yang penting dalam kelancaran aktivitas perdagangan karena mempunyai nilai ekonomis yang tinggi, seperti kapasitas angkut yang besar dan biaya operasional yang masih terjangkau (Aini & Wardani, 2021). Aktivitas sehari-hari masyarakat membutuhkan sarana transportasi untuk berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain. Kepadatan penduduk yang tinggi akan berdampak besar pada

kemampuan transportasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat (Alfadly D, Nyompa, Zhiddiq, Invanni, & Hasriyanti, 2023).

Kebutuhan masyarakat di Kabupaten Kepulauan Meranti untuk memanfaatkan adanya penyeberangan transportasi laut antar pulau sangat tinggi, hal tersebut disebabkan ketidaksediaan jembatan yang dapat dilalui oleh masyarakat, sehingga moda transportasi kempang menjadi pilihan yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat khususnya yang berada di Kecamatan Rangsang. Keberadaan Kempang tidak hanya berfungsi sebagai moda transportasi, kempang juga memiliki peran sosial dan ekonomi yang penting bagi masyarakat pesisir. Bagi penduduk setempat, kempang merupakan sumber mata pencaharian yang melibatkan banyak tenaga kerja bagi banyak individu, baik sebagai pemilik Kempang maupun Anak Buah Kapal (ABK).

Wilayah pesisir merupakan sebuah jalur daratan yang dikelilingi oleh laut dan membentang hingga batas di mana dampak laut tidak lagi terasa. Masyarakat pesisir adalah masyarakat yang menetap dan terlibat dalam aktivitas sosial ekonomi yang berhubungan dengan sumber daya di wilayah pesisir dan lautan. dengan demikian, masyarakat pesisir memiliki ketergantungan yang cukup tinggi terhadap potensi dan keadaan sumber daya di pesisir dan laut (Lolowang, Pangemanan, Melsje, & Memah, 2022).

Secara geografis Kabupaten Kepulauan Meranti merupakan suatu daerah kepulauan. Dengan kondisi geografis tersebut maka perlu adanya suatu layanan transportasi yang efektif, dimana layanan transportasi tersebut adalah kempang. Sebagian besar masyarakat yang kreatif, telah memanfaatkan peluang kepadatan penduduk sebagai mata pencarian ekonomi mereka dengan menyediakan sarana transportasi laut dengan perahu kempang, sama halnya dengan transportasi laut di Kecamatan Rangsang yang dimana salah satu transportasi penyeberangan yang sangat berperan penting dalam segala aktivitas masyarakat adalah Kempang.

Kempang adalah sebuah perahu yang terbuat dari kayu, dalam kata lain juga dapat diartikan kempang adalah perahu bermotor dari kayu yang telah dimodifikasi agar dapat memuat banyak barang khususnya kendaraan seperti sepeda motor, angkringan serta sepeda. Kempang memiliki lebar sekitar 4 hingga 5 meter dan panjangnya sekitar 15 hingga 20 meter. Tidak diherankan jika kempang lebih menyerupai kotak berjalan, dibandingkan dengan jenis perahu lain yang memiliki bagian depan yang runcing. Satu unit kempang mampu menampung 15 hingga 20 sepeda motor, tergantung pada ukuran kempang tersebut (Merliana, D. 2021).

Tabel Jumlah Peserta Trayek Perjalanan Kempang Di Kecamatan Rangsang Tahun 2024

No	Nama Kempang	Rute	Panjang Rute (MIL)
1.	AUFISYAH	Gemalasari-STB	2,13
2.	SIAKAP 1	Tebun-Dorak	11,13
3.	SIAKAP 2	Tebun-Dorak	11,13
Jumlah: 3 buah			

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Kepulauan Meranti 2024

Berdasarkan data diatas, menyatakan bahwa terdapat 3 buah Kempang yang beroperasi di Kecamatan Rangsang dengan trayek dan panjang rute yang bervariasi. Kempang AUFISYAH melayani rute Gemalasari-STB dengan panjang rute 2,13 MIL. Kempang tersebut beroperasi setiap hari dari pukul 07.30 hingga 16.30 WIB. ABK yang

bekerja di Kempang tersebut terdapat satu orang ABK Kempang dan satu orang lainnya sebagai nahkoda. Sementara itu, kempang SIAKAP 1, dan SIAKAP 2, melayani rute yang serupa, yaitu Tebun–Dorak, dengan panjang rute masing-masing 11,13 MIL. Kedua kempang itu memiliki pola jam operasional yang serupa, dengan dua periode waktu, yaitu pagi hari mulai pukul 08.10–10.10 WIB dan sore hari mulai pukul 14.10–16.10 WIB. ABK yang bekerja di Kempang tersebut terdapat satu hingga dua orang tergantung pada besar kecilnya kempang tersebut, dalam kata lain Kempang yang berukuran kecil memiliki satu orang ABK, sedangkan Kempang yang berukuran besar memiliki dua orang ABK dan memiliki satu orang sebagai nahkoda. Pola jadwal dua shift ini mencerminkan penyesuaian terhadap kebutuhan masyarakat yang biasanya bepergian pada waktu-waktu produktif, seperti saat berangkat dan kembali dari beraktivitas.

Berdasarkan hasil observasi awal, tarif yang dikenakan per orang dan per sepeda motor, dengan kisaran harga yang terjangkau, pada rute Gemalasari- STB biasanya tarif yang dikenakan per sepeda motor sebesar Rp. 20.000 , sedangkan per orang biasanya dikenakan sebesar Rp. 10.000. Sementara itu untuk rute Tebun-Dorak dikenakan sebesar Rp. 25.000 Per orang dan Rp. 50.000 Per sepeda motor. Dapat dikatakan bahwa tergantung pada jarak wilayah dan waktu yang ditempuh.

Keberadaan kempang saat ini sangat besar manfaatnya bagi masyarakat di Kecamatan Rangsang, karena dapat membantu dalam berbagai aktivitas sehari-hari. Kempang tidak hanya sebagai alat transportasi, tetapi juga menjadi sebagai pekerjaan atau sumber mata pencarian bagi sebagian masyarakat, terutama pada ABK Kempang itu sendiri.

Anak Buah Kapal (ABK) merupakan orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau pengelola kapal untuk melaksanakan pekerjaan di atas kapal (Azhar & Suhartoyo, 2022). Anak Buah Kapal (ABK) memainkan peran penting dalam proses pelayaran. Profesi ini banyak dipilih oleh mereka yang bekerja di transportasi laut.

Sistem kerja merupakan kumpulan aktivitas yang disatukan untuk menghasilkan benda atau jasa yang memberikan kepuasan bagi pelanggan ataupun keuntungan bagi perusahaan. Sedangkan Upah merupakan suatu hak atau imbalan yang diberikan sebagai balasan jasa atas pekerjaan yang telah dilakukan, yang umumnya diterima dalam bentuk uang. Penentuan jumlah serta waktu pembayaran upah dilakukan berdasarkan kesepakatan antara pihak-pihak yang terkait. Sementara itu, pengupahan adalah cara atau prosedur serta ketentuan dalam memberikan pembayaran upah (Prayudha & Mallu, 2023).

Sistem kerja pada ABK Kempang ini termasuk pada jam kerja yang dimulai dari pagi hari hingga sore hari, yang dimana sistem kerja nya termasuk juga mengecek pengoperasian peralatan kapal. Sistem kerja ABK Kempang tidak hanya mencakup pengoperasian peralatan kapal, tetapi juga keterlibatan dengan penumpang dalam menjaga keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran transportasi laut. Sementara itu, mengenai sistem upah atau sebagai imbalan atas jasa yang diberikan berkaitan dengan kondisi kerja ABK Kempang, yang dimana upah yang diterima oleh ABK Kempang merupakan sebagai bentuk penghargaan atas tanggung jawab serta resiko kerja dilaut, seperti menghadapi cuaca, menjaga keselamatan penumpang, serta memastikan kempang beroperasi dengan baik. Penentuan upah biasanya didasarkan kesepakatan antara pemilik Kempang dan ABK, seperti bagi hasil, gaji tetap, atau sistem upah lainnya. Dalam aktivitas kerja sehari-hari, hubungan antara pemilik kempang dan ABK tidak diatur secara formal melalui kontrak tertulis, melainkan berdasarkan kesepakatan lisan, rasa saling percaya, dan norma sosial yang telah menjadi kebiasaan di masyarakat pesisir. Hal ini menunjukkan bahwa sistem kerja dan sistem upah yang berlaku di antara mereka bukan hanya

bersifat ekonomi, tetapi juga mencerminkan hubungan sosial yang khas antara patron dan klien.

Pemilik kempang berperan sebagai patron, yaitu pihak yang memiliki modal, kekuasaan, dan kendali atas usaha, sedangkan ABK berperan sebagai klien yang memberikan tenaga dan keahlian dalam mengoperasikan kempang. Dalam hubungan ini, pemilik kempang memberikan perlindungan, kesempatan kerja, dan jaminan sosial, sedangkan ABK menunjukkan loyalitas dan kesetiaan terhadap pemiliknya. Hubungan yang bersifat informal ini membentuk pola ketergantungan sosial dan ekonomi yang terus berlanjut antar generasi.

Selain itu, modal sosial juga memainkan peran penting dalam mempertahankan dan memperkuat hubungan kerja tersebut. Unsur modal sosial seperti kepercayaan (trust), norma sosial, dan jaringan sosial menjadi dasar bagi keberlangsungan sistem kerja di lingkungan kempang. Kepercayaan dan norma sosial yang dibangun dari interaksi sehari-hari membuat hubungan antara pemilik kempang dan ABK tetap harmonis meskipun tanpa kontrak kerja resmi.

Sistem kerja dan sistem upah ABK kempang juga menghadapi berbagai tantangan. Tidak adanya ketentuan tertulis mengenai jam kerja dan pembagian upah yang tidak jelas menyebabkan ketidakpastian bagi ABK. Pendapatan mereka sering bergantung pada jumlah penumpang atau hasil kerja harian. Kondisi ini menjadikan posisi ABK lebih lemah dibandingkan pemilik kempang, sehingga hubungan kerja yang terbangun lebih menonjolkan unsur ketergantungan dan perlindungan, sebagaimana dijelaskan dalam teori Patron–Klien. Pemilik kempang tetap memegang kendali penuh atas sistem kerja dan sistem upah. Kondisi ini juga memperlihatkan adanya ketimpangan relasi kekuasaan antara pemilik kempang dan ABK, meskipun secara sosial hubungan mereka tampak akrab dan kekeluargaan.

Fenomena tersebut menarik untuk diteliti karena memperlihatkan bahwa sistem kerja dan sistem upah ABK kempang tidak hanya mencerminkan hubungan ekonomi, tetapi juga mengandung nilai sosial, budaya, dan moral yang diatur melalui hubungan Patron–Klien dan diperkuat oleh modal sosial.

Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini tidak hanya berfokus untuk mendeskripsikan sistem kerja dan sistem upah secara teknis, tetapi juga menelaah bagaimana hubungan sosial antara pemilik kempang dan Anak Buah Kapal (ABK) terbentuk di dalamnya. Dengan menggunakan teori Patron–Klien, penelitian ini berusaha menjelaskan bagaimana hubungan kerja yang bersifat informal dan didasari oleh kepercayaan, loyalitas, serta ketergantungan ekonomi menjadi dasar dalam pelaksanaan sistem kerja dan sistem upah. Dengan demikian, penelitian ini lebih spesifik mengkaji hubungan Patron–Klien yang terbentuk melalui sistem kerja dan sistem upah ABK kempang. Oleh karena itu peneliti memiliki ketertarikan untuk mengkaji secara mendalam melalui penelitian berjudul: “Sistem Kerja Dan Sistem Upah Anak Buah Kapal (Abk) Kempang Di Kecamatan Rangsang, Kabupaten Kepulauan Meranti”.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Metode deskriptif merupakan cara untuk menemukan fakta dengan interpretasi yang akurat, di mana penelitian deskriptif meneliti isu-isu yang ada dalam masyarakat, serta norma-norma yang berlaku dalam masyarakat dan situasi-situasi tertentu. Ini juga mencakup analisis mengenai hubungan antara berbagai aktivitas, sikap, pandangan, dan proses-proses yang sedang berlangsung serta dampak dari suatu fenomena. Penelitian deskriptif adalah pendekatan yang bertujuan untuk menggambarkan objek atau subjek yang diteliti sesuai dengan kondisi yang sebenarnya (Syahrizal & Jailani, 2023).

HASIL & PEMBAHASAN

Sistem Kerja Anak Buah Kapal (Abk) Kempang Di Kecamatan Rangsang

Sistem kerja Anak Buah Kapal (ABK) kempang di Kecamatan Rangsang adalah bagian penting dalam kelancaran transportasi penyebrangan antara daerah. Hasil penelitian yang diperoleh melalui wawancara dengan sejumlah informan menunjukkan bahwa sistem kerja ABK bersifat tidak formal dan tidak diatur dengan kontrak kerja tertulis. Interaksi kerja antara ABK dan pemilik kempang sebagian besar berdasarkan pada kesepakatan lisan serta kepercayaan yang telah dibangun sebelumnya.

Dalam melaksanakan tugasnya, ABK bertanggung jawab untuk membantu pengoperasian kempang, yang mencakup mempersiapkan kapal sebelum berangkat, mengatur penumpang serta barang bawaan, dan memastikan keselamatan selama perjalanan. Kegiatan ABK umumnya dimulai sejak pagi hingga sore mengikuti jadwal operasional kempang yang sudah ditetapkan. Secara keseluruhan, sistem kerja ABK kempang dapat dilihat dari berbagai sudut pandang, meliputi jam kerja, pembagian tugas, dan aktivitas selama proses penyebrangan.

Jam Kerja Anak Buah Kapal (ABK) Kempang

Berdasarkan hasil dari wawancara, jam kerja ABK Kempang dimulai dari pagi hari sebelum keberangkatan hingga di akhiri sore hari setelah operasional selesai. Bahkan Para ABK sudah berada di pelabuhan sebelum jam keberangkatan untuk dapat melakukan berbagai persiapan.

Hal ini dijelaskan oleh informan Azlam salah satu ABK yang berkerja di Kempang Aufisyah, bahwa jam kerja ABK Dimulai sejak pagi hari sebelum keberangkatan Kempang hingga Sore hari.

“Kalau jam berangkat kempang nye jam 07.30, tapi kami mulai datang kepelabuhan nye jam 6.30 sampai magrib baru pulang.”

(Wawancara dengan bapak Azlam pada tanggal 22 januari 2026, pukul 15.30 WIB).

Azlam menjelaskan bahwa jam kerja ABK dimulai pada pagi hari, bahkan sebelum kempang beroperasi. Para ABK telah hadir di pelabuhan sekitar pukul 06.30 WIB untuk mempersiapkan segala sesuatunya, sementara perjalanan kempang baru dimulai sekitar pukul 07.30 WIB. Aktifitas itu berlangsung sampai sore hari atau menjelang waktu magrib, yang jika dihitung secara keseluruhan dapat mencapai lebih dari 10 hingga 12 jam kerja dalam satu hari. Ini menunjukkan bahwa durasi kerja ABK cukup panjang dan bersifat fleksibel, yang disesuaikan dengan kegiatan penyebrangan. Selanjutnya, sistem kerja yang diuraikan oleh Azlam menunjukkan bahwa tidak ada jam kerja yang kaku, melainkan mengikuti kebutuhan operasional yang ada di lapangan. Situasi ini menggambarkan ciri khas pekerjaan informal, di mana jadwal kerja dan pembagian tugas ditentukan oleh situasi dan kebutuhan ketimbang aturan tertulis.

Lebih lanjut, sistem jam kerja yang diterapkan juga tidak disertai dengan pengaturan hari libur yang jelas. melainkan tergantung pada kebijakan pemilik kempang serta situasi operasional. Ini menunjukkan bahwa waktu untuk beristirahat ABK, termasuk hari libur, tidak mengikuti jadwal yang teratur seperti yang ada di sektor kerja formal.

Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh informan Azlam:

“kalau hari libur tu tak ade, paling kempang rusak baru libur itupun ikut perbaiki kempang nye cume tetap dihitung gaji. Libur paling hari raye pertame”

(Wawancara dengan bapak Azlam pada tanggal 22 januari 2026, pukul 15.35 WIB).

Kutipan wawancara tersebut menunjukkan bahwa sistem kerja ABK kempang tidak mengenal hari libur tetap, sehingga mereka bekerja hampir setiap hari tanpa jadwal istirahat yang jelas seperti pekerjaan formal pada umumnya. Libur hanya terjadi ketika kempang mengalami kerusakan, namun kondisi ini pun tidak sepenuhnya menjadi waktu istirahat karena ABK tetap ikut terlibat dalam proses perbaikan kempang. Meskipun demikian, pekerjaan tersebut tetap dihitung sebagai hari kerja dan mereka tetap menerima gaji. Satu-satunya waktu libur yang benar-benar ada adalah pada hari raya, itupun hanya pada hari pertama. Hal ini menggambarkan bahwa sistem kerja ABK kempang bersifat fleksibel tetapi cukup berat, dengan waktu kerja yang panjang dan minim kesempatan untuk beristirahat.

Selain itu, informan Rama juga menjelaskan tentang jam kerja yang dijalani setiap harinya yang dimulai dari pagi hari hingga sore hari. Berikut yang disampaikan oleh informan Rama yaitu:

“Jam kerje nye biase tu pagilah sekitar jam 6 lebih, pokoknye sebelum kempang jalan, kempang geraknye jam 7 tapi sebelum itu kami dah datang ngecek-ngecek kempang terus balik nye tu selesai hampir magrib lah jam 6 lebih gitu”

(Wawancara dengan informan Rama pada tanggal 23 januari 2026, pukul 12.45 WIB).

Kutipan tersebut menjelaskan bahwa jam kerja ABK dimulai sejak pagi sebelum kempang beroperasi dan berakhir menjelang waktu magrib setelah semua aktivitas selesai. Sebelum berangkat, ABK sudah tiba lebih awal untuk memeriksa kondisi kempang dan menyiapkan kebutuhan yang diperlukan untuk operasional. Hal ini menunjukkan bahwa waktu kerja ABK tidak hanya dihitung ketika kempang beroperasi, melainkan juga mencakup waktu persiapan sebelum keberangkatan hingga aktivitas di sore hari berakhir. Dengan durasi kerja yang panjang, dapat dikatakan bahwa pekerjaan ABK cukup berat karena berlangsung lebih dari 10 jam setiap hari dan mengikuti kebutuhan operasional kempang.

Sistem jam kerja yang diterapkan juga tidak disertai dengan pengaturan hari libur yang jelas. melainkan tergantung pada kebijakan pemilik kempang serta situasi operasional. Berikut yang disampaikan oleh Rama:

“Hari libur tu macam tak adelah kecuali sakit atau ade kendala lain aje, paling kalau kempang tu rusak itupun biasenye kami ikut bantu perbaiki kempang cume tetap dihitung gaji”

(Wawancara dengan informan Rama pada tanggal 23 januari 2026, pukul 12.45 WIB).

Informan Rama menunjukkan bahwa ABK tidak memiliki hari libur yang tetap dan hanya berhenti bekerja dalam keadaan tertentu, seperti ketika sakit atau terjadi masalah pada kempang. Bahkan saat kempang mengalami kerusakan, ABK tetap terlibat dalam proses perbaikan meskipun aktivitas tersebut tetap dianggap sebagai hari kerja. Sistem kerja ABK bersifat terus-menerus dan waktu untuk beristirahat sangat sedikit. Tidak adanya jadwal libur yang teratur memperlihatkan bahwa pekerjaan ABK sangat tergantung pada kebutuhan operasional kempang.

Mengenai jam kerja yang dilakukan oleh ABK juga di sampaikan oleh informan Supriadi, tidak jauh berbeda yang di sampai informan sebelumnya mngeinai jam kerja ABK, berikut yang di sampaikan oleh Supriadi:

“Dari jam delapan sampai jam enam lah terakhirnye karne kan kempang terakhir sampai pelabuhan ni jam enam”

(Wawancara dengan bapak Supriadi pada tanggal 16 januari 2026, pukul 12.29 WIB).

Pada wawancara di atas bahwa jam kerja ABK tidak memiliki sistem shift yang lebih mengikuti pada kondisi operasional di pelabuhan kempang. Yang dimana dapat di katakana

bahwa jam kerja ABK cenderung melebihi standar jam kerja formal, yang umunya berkisar antara 7 hingga 8 jam per hari. Kondisi tersebut dapat dikatakan bahwa sistem kerja ABK kempang masih berada dalam kategori sektor informal yang belum mempunyai aturan waktu yang jelas, sehingga dapat menimbulkan beban kerja yang tinggi bagi ABK.

Selanjutnya, selain menjelaskan mengenai jam kerja, informan Supriadi juga mengungkapkan bahwa sistem kerja yang dijalani tidak disertai dengan pengaturan hari libur yang tetap. Hal ini menunjukkan bahwa waktu istirahat ABK juga sangat bergantung pada kondisi operasional kempang.

“Kalau hari libur tergantung kami nak libur ape tidaknye tapi boleh juge dengan bapak pemilik tu”.

(Wawancara dengan bapak Supriadi pada tanggal 16 januari 2026, pukul 12.29 WIB).

Melalui penuturannya, Informan Supriadi menunjukkan bahwa keputusan untuk mengambil hari libur kerja tergantung pada keinginan pada ABK itu sendiri, tetapi masih perlu mendapatkan izin dari pemilik Kempang. Sistem kerja yang ada belum memiliki peraturan hari libur yang jelas, melainkan hanya bergantung pada kesepakatan lisan dan kondisi masing-masing. Oleh karena itu, meskipun ada fleksibilitas, pekerja tidak memiliki jaminan terkait hak untuk mendapatkan waktu istirahat yang tetap.

Informan selanjutnya yaitu informan Parel salah satu ABK Kempang Siakap juga menjelaskan tentang jam kerja yang ia jalani setiap harinya yaitu dari pagi hari hingga sore hari, sebagaimana yang ia sampaikan:

“Itu dari sebelum jam delapan dah kat pelabuhan sampai de sekitar jam enam lah sebab kempang sampai ni jam enam”.

(Wawancara dengan bapak Parel pada tanggal 16 januari 2026, pukul 13.30 WIB).

Pada wawancara tersebut menjelaskan bahwa durasi kerja ABK kempang berlangsung lama dan cenderung konsisten setiap harinya, dimulai sebelum pukul 08.00 WIB dan berakhir sekitar pukul 18.00 WIB, sesuai dengan waktu operasional kempang. Hal ini menunjukkan bahwa sistem kerja yang diterapkan tidak menerapkan batasan jam kerja yang fleksibel atau berdasarkan shift, melainkan ditentukan oleh kegiatan kempang itu sendiri. Situasi ini mencerminkan ciri-ciri pekerjaan di sektor informal, di mana jam kerja biasanya panjang dan tidak diatur dengan ketat, sehingga dapat menyebabkan beban kerja yang tinggi bagi ABK. Selain itu, jam kerja dengan operasi kempang menunjukkan bahwa pekerja sepenuhnya bergantung pada kerja yang ditetapkan oleh pemilik atau sesuai kebutuhan layanan transportasi.

Lebih lanjut, tidak hanya terkait durasi kerja yang panjang, informan Parel juga menjelaskan bahwa dalam sistem kerja tersebut tidak terdapat hari libur bagi ABK, sehingga mereka bekerja hampir setiap hari dan hanya berhenti bekerja dalam kondisi tertentu, seperti saat sakit.

“Tak ade libur de kerje kempang ni tak ade libur kecuali sakit lah.”

(Wawancara dengan bapak Parel pada tanggal 16 januari 2026, pukul 13.30 WIB).

Berdasarkan pernyataan tersebut, terlihat bahwa informan Parel menunjukkan bahwa ABK terus bekerja setiap hari dan hanya bisa beristirahat dalam keadaan tertentu, seperti ketika mereka sakit. Situasi ini menunjukkan bahwa sistem kerja yang ada belum menyediakan hak istirahat yang jelas dan terencana untuk para ABK. Oleh karena itu, meskipun pekerjaan dilakukan tanpa henti untuk mendukung kegiatan operasional Kempang, hal ini bisa berisiko menambah beban kerja dan mempengaruhi kesehatan fisik ABK.

Sementara itu, informan lain juga menyatakan bahwa durasi kerja ABK setiap harinya berlangsung panjang, sebagaimana di sampaikan informan Ari berikut:

“Dari jam delapan sampai jam lima tapi terakhir kempang sampai jam enam jadi itulah balik kadang sampai magrib jage”

(Wawancara dengan bapak Amri pada tanggal 17 januari 2026, pukul 13.59 WIB).

Wawancara yang dilakukan dengan bapak Amri menunjukkan bahwa Kondisi ini mencerminkan bahwa jam kerja ABK tidak tetap, melainkan dipengaruhi oleh jam operasional kempang, termasuk keterlambatan kempang muncul atau jumlah perjalanan yang dilakukan. Oleh karena itu, ABK harus menyesuaikan dengan kondisi yang ada, sehingga waktu kerja dapat bertambah hingga sore bahkan menjelang malam. Di samping itu, jam kerja yang panjang tanpa batasan yang jelas mengindikasikan bahwa sistem kerja yang ada masih bersifat informal dan belum memiliki pengaturan waktu yang terstruktur. Hal ini dapat berdampak pada kesehatan fisik ABK, karena mereka harus menjalani waktu kerja yang cukup lama setiap hari tanpa adanya kepastian waktu istirahat yang memadai. Dari situ, dapat disimpulkan bahwa waktu kerja ABK kempang cenderung panjang dan tidak terikat secara ketat, tetapi di sisi lain berpotensi menciptakan beban kerja yang cukup berat bagi pekerja.

Selain itu, informan Amri juga menambahkan bahwa sistem kerja yang dijalani tidak mengenal hari libur yang tetap, melainkan hanya bersifat situasional, seperti ketika sakit, kempang diservis, atau pada hari raya. Kondisi ini menyebabkan waktu istirahat ABK menjadi terbatas dan tidak terjadwal secara jelas.

“Kalau hari libur ni macam tak adelah, kecuali sakit kadang kempang di servis, itu ABK biasenye yang bawak ke tempat servis, itu ajee lah macam nye kerje kempang ni itulah kalau libur tibe ade hal mendesak aje, macam hari raye kan paling raye petame tu ajelah, hari selanjutnye kami kerje lagi bawak-bawak penumpang nak pergi balik”.

(Wawancara dengan bapak Amri pada tanggal 17 januari 2026, pukul 13.59 WIB).

Menurut informan Amri menunjukkan bahwa istirahat bagi pekerja hanya diberikan dalam situasi tertentu, seperti ketika sakit, saat kempang dalam keadaan di servis atau pada hari-hari besar keagamaan, dan itu pun dengan durasi yang sangat terbatas. sistem kerja yang diterapkan bersifat terus-menerus dan tidak memberikan kejelasan mengenai hari libur bagi para pekerja. Bahkan ketika kempang dalam perawatan, ABK tetap terlibat dalam aktivitas seperti mengantarkan atau menangani perbaikan, sehingga waktu tersebut tidak sepenuhnya dapat dianggap sebagai waktu istirahat. Selain itu, keterbatasan hari libur menunjukkan bahwa operasi kempang sangat tergantung pada keberadaan ABK setiap hari, menjadikan pekerja dituntut untuk selalu dapat bekerja. Hal ini dapat menyebabkan kelelahan fisik serta berdampak pada kesejahteraan pekerja, terutama jika tidak diimbangi dengan waktu istirahat yang cukup.

Informan Ipal memberikan pandangannya terhadap jam kerja bahwa tidak memiliki batas yang pasti dan seringkali berlangsung hingga sore bahkan menjelang malam hari, sebagaimana pernyataan berikut:

“Kerje ni dari jam delapan sampai kadang jam enam paling tidak jam enam lebih nak jam tujuh baru sampai rumah”.

(Wawancara dengan bapak Ipal pada tanggal 17 januari 2026, pukul 11.46 WIB).

Pernyataan ini menunjukkan bahwa meskipun ada perkiraan mengenai jam kerja, namun waktu kerja bisa berlangsung hingga menjelang malam. Situasi ini menunjukkan bahwa sistem kerja yang digunakan bersifat sangat tergantung pada aktivitas operasional kempang. ABK tidak hanya bekerja dalam jam operasional yang utama, tetapi juga harus menyesuaikan dengan keadaan di lapangan, seperti jumlah perjalanan serta waktu keberangkatan dan

kedatangan kempang. Ini mengakibatkan durasi kerja menjadi lebih lama daripada jam kerja yang biasanya.

Selain itu, lama waktu kerja tersebut juga berpengaruh pada waktu istirahat ABK yang menjadi semakin sedikit. Dengan jam kerja yang bisa lebih dari 10 jam setiap hari, kondisi ini dapat menyebabkan kelelahan pada para ABK. Ini menunjukkan bahwa sistem kerja yang diterapkan belum sepenuhnya memperhatikan keseimbangan antara durasi kerja dan waktu untuk beristirahat.

Sejalan dengan pernyataan sebelumnya, informan Ipal juga mengungkapkan bahwa dalam sistem kerja tersebut hari libur hampir tidak ada dan hanya terjadi pada kondisi tertentu, seperti hari raya, sakit, atau ketika kempang mengalami kerusakan, sehingga ABK tetap bekerja hampir setiap hari.

“Tak ade cume raye pertame tulah kami libur, lepas tu kadang kalau entah sakit kana tau kempang rusak, itulah kami libur selain itu kerje terus, sebab kan yang namanye orang berangkat ni boleh di kate setiap hari ade, kalau kami libur siapa pulak yang nak bawak kempang ni kan”

(Wawancara dengan bapak Ipal pada tanggal 17 januari 2027, pukul 11.46 WIB).

Pernyataan dari informan Ipal mengindikasikan bahwa Anak Buah Kapal (ABK) di kempang tidak memiliki jadwal libur yang tetap dan cenderung bekerja tanpa henti. Waktu untuk beristirahat hanya muncul dalam situasi tertentu, misalnya saat hari raya idul fitri, ketika sakit, atau jika kempang mengalami kerusakan. Di samping itu, tingginya kebutuhan operasional yang berlangsung setiap hari membuat para ABK kesulitan untuk mengambil cuti, sebab kelangsungan layanan sangat bergantung pada kehadiran ABK. Situasi ini mencerminkan bahwa sistem kerja yang ada masih bersifat non-formal dan belum mengatur hak istirahat pekerja secara terstruktur. Dampaknya, pekerja tidak memiliki kepastian waktu untuk beristirahat secara teratur.

Dalam durasi kerja bagi ABK Hal ini juga di benarkan oleh pemilik kempang, bapak Hendri selaku pemilik kempang Aufisyah juga menjelaskan bahwa ABK datang di pagi hari untuk menyiapkan keberangkatan. Sebagaimana yang di sampaikan:

“ABK datang sekitar jam 06.30 lah untuk ngecek kempang dulu nanti kurang lebih jam 07 berangkat sampai petang”

(Wawancara dengan bapak Hendri pada tanggal 22 januari 2026, pukul 13.30 WIB).

Pada wawancara yang dilakukan dengan bapak Yanto menjelaskan bahwa tugas ABK tidak terbatas pada saat kempang berangkat, melainkan dimulai lebih awal di pagi hari untuk mempersiapkan segala kebutuhan operasional, seperti memeriksa keadaan kempang. Keadaan ini menunjukkan bahwa waktu kerja ABK terdiri dari dua bagian, yaitu persiapan sebelum kempang berangkat dan berlangsungnya operasi selama perjalanan hingga kembali ke pelabuhan. Dengan kata lain, total waktu kerja lebih lama daripada sekadar durasi perjalanan kempang, karena ABK sudah memulai tugas mereka bahkan sebelum keberangkatan kempang tersebut hingga selesai di sore hari. Di samping itu, keterlibatan pemilik dalam menjelaskan jam kerja ABK menunjukkan adanya kesesuaian antara keterangan ABK dan pemilik, Ini juga menandakan bahwa sistem kerja yang ada memang mengharuskan ABK untuk tiba lebih awal dan menyelesaikan pekerjaan hingga operasional selesai tanpa adanya pembagian waktu kerja yang jelas.

Dari sisi pemilik, bapak Hendri juga menjelaskan bahwa operasional kempang tidak mengenal hari libur, sehingga ABK bekerja setiap hari. Namun demikian, terdapat kelonggaran

bagi ABK untuk tidak bekerja dalam kondisi tertentu dengan syarat memberikan pemberitahuan terlebih dahulu agar dapat dicarikan pengganti.

“Kalau kempang ni tidak ade cuti makin keramaian semakin ramai penumpang, tapi yang penting bagi saye ABK ngasi tau missal besok die tak masuk jadi paling lambat die ngasi tau malamnye supaye saye bisa cari orang penggantinya”

(Wawancara dengan bapak Hendri pada tanggal 22 januari 2026, pukul 13.30 WIB).

Pernyataan dari informan Bapak Hendri mengindikasikan bahwa kegiatan operasional kempang pada dasarnya tidak mengenal hari libur, terutama karena tingginya kebutuhan layanan masyarakat yang cenderung meningkat pada waktu-waktu tertentu. Situasi ini mengharuskan ABK untuk selalu bekerja agar proses penyeberangan dapat terus berlangsung. Lebih lanjut, sistem kerja yang diterapkan memberikan ruang terbatas bagi pekerja untuk tidak masuk kerja, asalkan ada pemberitahuan sebelumnya kepada pemilik. Ini menunjukkan bahwa meskipun tidak ada sistem cuti yang resmi, terdapat mekanisme informal berupa komunikasi antara ABK dan pemilik untuk mengatur kehadiran kerja.

Pada durasi jam kerja, Hal tersebut juga di jelaskan oleh bapak Yanto selaku pemilik kempang Siakap. Ia menjelaskan bahwa:

“Iye kalau kempang geraknye jam delapan sebelum itukan ABK dah siap-siap dulu”

(Wawancara dengan bapak Yanto pada tanggal 16 januari 2026, pukul 09.53 WIB).

Pernyataan ini menunjukkan bahwa sebelum kempang mulai beroperasi, ABK telah melakukan berbagai kegiatan persiapan terlebih dahulu. Kegiatan yang dilakukan dalam proses persiapan biasanya mencakup pemeriksaan kondisi kempang, pengisian bahan bakar, dan memastikan semua peralatan siap sebelum berangkat. Ini menggambarkan bahwa jam kerja ABK lebih lama daripada waktu operasional kempang itu sendiri, karena mencakup tahap sebelum keberangkatan sampai aktivitas selesai. Di samping itu, situasi ini juga menegaskan bahwa sistem kerja yang diterapkan belum memiliki batasan waktu yang jelas, karena para ABK diharuskan datang lebih awal tanpa adanya perhitungan yang jelas mengenai waktu persiapan. Karena itu, jam kerja ABK menjadi lebih lama dan berpotensi meningkatkan beban kerja para pekerja.

Hal serupa juga disampaikan oleh bapak Yanto, yang menjelaskan bahwa sistem operasional kempang tidak mengenal hari libur tetap, dan waktu libur hanya terjadi pada kondisi tertentu seperti hari besar, itupun dalam waktu yang sangat terbatas.

“Tak ade cume hari-hari besar ajelah macam raye kan libur sehari terus tibe nak servis kempang itu biasenye ABK ikut ye paling-paling itu ajelah”

(Wawancara dengan bapak Yanto pada tanggal 16 januari 2026, pukul 09.54 WIB)

Pernyataan dari informan Bapak Yanto mengindikasikan bahwa Anak Buah Kapal (ABK) kempang tidak memiliki hari libur yang terjadwal secara rutin. Hari libur hanya diberikan dalam keadaan tertentu, seperti pada hari-hari besar keagamaan atau saat kempang sedang dalam tahap perawatan. Namun, selama proses perawatan ini, para pekerja tetap terlibat dalam kegiatan kerja, sehingga waktu tersebut tidak sepenuhnya bisa diakui sebagai waktu istirahat. Situasi ini mencerminkan bahwa sistem kerja yang ada masih bersifat informal dan belum memberikan pengaturan terkait waktu libur yang jelas. Hal ini mengakibatkan ABK cenderung terus menerus bekerja dengan waktu istirahat yang sangat terbatas, yang dapat berpotensi menambah beban kerja serta memengaruhi kondisi fisik para ABK.

Bentuk Hubungan Antara Pemilik Kempang Dengan ABK

Hubungan antara pemilik kempang dan Anak Buah Kapal (ABK) dalam penelitian ini tidak hanya dapat dilihat sebagai hubungan ekonomi semata, tetapi juga sebagai hubungan sosial yang kompleks dan informal. Dalam kajian sosiologi ekonomi, hubungan ini dapat analisis menggunakan konsep patron-klien seperti yang diuraikan oleh James C. Scott. Ia menjelaskan bahwa hubungan patron-klien adalah hubungan sosial yang tidak seimbang di mana satu pihak, yaitu patron, memiliki sumber daya ekonomi, kekuasaan, dan perlindungan, memberikan bantuan kepada klien. Sebaliknya, klien memberi imbalan berupa tenaga kerja, loyalitas, dan dukungan sosial. Selain itu, Scott menegaskan bahwa hubungan ini tidak hanya bersifat eksploitatif, melainkan mencakup unsur timbal balik dan perlindungan sosial yang memungkinkan hubungan ini terjalin dalam jangka panjang. hubungan patron-klien biasanya muncul di masyarakat yang memiliki keterbatasan akses terhadap sistem ekonomi yang formal, sehingga hubungan kerja lebih didasarkan pada hubungan pribadi, kepercayaan, dan norma sosial yang berlaku.

Hubungan kerja antara pemilik kempang dengan ABK di Kecamatan Rangsang, pola patron-klien dapat dilihat melalui keterlibatan antara pemilik kempang sebagai patron yang memberikan lapangan pekerjaan dan sumber mata pencaharian, dengan ABK sebagai klien yang bergantung pada pemilik untuk memenuhi kebutuhan ekonomi. Hubungan ini juga menunjukkan adanya aspek sosial yang kuat, seperti bantuan di luar kerja, rasa loyalitas dan “hutang budi”, serta interaksi yang bersifat kekeluargaan. Oleh sebab itu, untuk mendapatkan pemahaman yang menyeluruh tentang hubungan kerja antara pemilik kempang dan ABK, penting untuk menggunakan pendekatan yang tidak hanya fokus pada aspek ekonomi, tetapi juga mempertimbangkan pola patron-klien dan dukungan sosial yang membangun serta mempertahankan hubungan tersebut dalam kehidupan sehari-hari.

Hubungan antara pemilik kempang dan ABK menunjukkan adanya pola hubungan patron-klien, di mana pemilik kempang berperan sebagai patron yang memiliki sumber daya ekonomi dan menyediakan lapangan kerja, sedangkan ABK berperan sebagai klien yang memberikan tenaga kerja serta bergantung pada patron untuk mendapatkan penghasilan. Hubungan ini tidak didasarkan pada kontrak tertulis, melainkan muncul dari kesepakatan lisan dan hubungan sosial yang telah terbangun sebelumnya.

Ketergantungan ABK Pada Pemilik Dalam Memperoleh Pekerjaan

Ketergantungan Anak Buah Kapal (ABK) kepada pemilik kempang untuk mendapatkan pekerjaan di Kecamatan Rangsang adalah situasi yang tidak hanya berkaitan dengan akses awal terhadap pekerjaan, tetapi juga meliputi kelangsungan kerja dan kestabilan ekonomi ABK itu sendiri. Dari hasil wawancara, terungkap bahwa pekerjaan sebagai ABK menjadi sumber utama, bahkan satu-satunya, penghasilan bagi informan, sehingga keberadaan pemilik kempang sebagai pemberi kerja memegang peranan yang sangat penting dalam mendukung kehidupan ekonomi ABK. Sebagaimana diungkapkan oleh informan azlam:

“Kalau untuk sekarang harapan awak disinilah sebab satu-satunya pekerjaan tak ade pemasukkan lain”

(Wawancara dengan bapak Azlam pada tanggal 22 Januari 2026, pukul 15.55 WIB).

Kutipan tersebut menjelaskan bahwa pekerjaan sebagai ABK kempang menjadi sumber utama penghasilan bagi ABK. Pernyataan mengenai tidak adanya pendapatan lain menunjukkan adanya ketergantungan ekonomi terhadap pekerjaan itu. situasi ini dapat dikatakan minimnya pilihan pekerjaan di sektor informal, sehingga ABK menaruh harapan pada pekerjaan yang tersedia. Dalam konteks patron-klien, keadaan ini memperlihatkan bahwa

ABK (klien) memiliki tingkat ketergantungan yang cukup tinggi terhadap pemilik (patron) sebagai penyedia pekerjaan. Ketergantungan ini selanjutnya memicu terbentuknya kesetiaan dan usaha untuk menjaga hubungan kerja agar tetap terjalin.

Selain itu, informan Rama juga menjelaskan mengenai adanya kergantungan dalam memperoleh pekerjaan, ia mengatakan bahwa:

“Kalau bergantung bisa soalnya kalau sekarang ni kerjaan cume di kempang ni ajelah”

(Wawancara dengan informan Rama pada tanggal 23 januari 2026, pukul 12.55 WIB).

Kutipan ini mengindikasikan bahwa informan Rama sangat bergantung pada pekerjaan di kempang, karena pekerjaan tersebut merupakan sumber utama penghasilan yang dimiliki saat ini. Keterbatasan dalam menemukan pekerjaan lain menyebabkan informan harus tetap bertahan pada posisi sebagai ABK untuk dapat memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Dalam konteks hubungan patron–klien, situasi ini mengakibatkan ABK menjadi bergantung pada pemilik sebagai penyedia pekerjaan, karena kesulitan dalam mencari pekerjaan lain menjadikan pekerjaan di kempang sebagai sumber penghidupan bagi ABK.

Informan Supriadi juga menjelaskan tidak jauh berbeda yang di sampai kan dengan informan sebelumnya, berikut penjelasan dari Supriadi:

“Ohh kalau itu lumayan bergantung juge lah, ape lagi sekarang ni kerje ini lah satu-satu nye. Tau sendiri lah kalau di kampung susah dapat kerje paling-paling kerje kebun atau kerje bangunan gitu, jadi kalau sementara ni bergantung lah denga yang ini”

(Wawancara dengan bapak Supriandi pada tanggal 16 januari 2026, pukul 12.51 WIB).

Kutipan tersebut menunjukkan bahwa pekerjaan sebagai ABK menjadi sumber penghasilan utama bagi informan, sehingga tingkat ketergantungannya cukup tinggi. Hal ini disebabkan oleh terbatasnya pilihan pekerjaan di lingkungan sekitar, di mana pilihan lain yang tersedia umumnya hanya pekerjaan di sektor kebun atau bangunan. Ini juga menandakan bahwa ABK berada pada posisi yang cukup bergantung terhadap pekerjaan di kempang untuk memenuhi kebutuhan hidup. Keterbatasan lapangan kerja membuat mereka tetap bertahan meskipun kondisi kerja dan pendapatan tidak selalu stabil.

Lebih lanjut, informan menjelaskan bahwa kedekatan hubungan sosial, khususnya hubungan kekeluargaan, mempermudah seseorang dalam memperoleh pekerjaan sebagai ABK.

“itulah ade kekeluargaan itu tadi makenye gampang dapat kerje tak pakai lamar tak pakai ape kalau dicapik bergantung sangat kalau dengan orang lain belum tentu dapat kan”

(Wawancara dengan bapak Parel pada tanggal 16 januari 2026, pukul 13.50 WIB).

Kutipan ini menjelaskan bahwa hubungan keluarga tidak hanya mempermudah kesempatan kerja, tetapi juga membentuk sebuah pola ketergantungan dalam hubungan patron–klien. Pernyataan bahwa ABK bisa mendapatkan pekerjaan tanpa melalui proses lamaran bahwa akses kerja lebih banyak ditentukan oleh kedekatan hubungan daripada sistem formal. Ini menjadikan ABK sangat bergantung pada patron, karena kemungkinan memperoleh pekerjaan di luar jaringan tersebut tidak selalu ada. Ketergantungan ini tidak hanya bersifat ekonomi, tetapi juga sosial, karena ikatan kekeluargaan menghasilkan rasa loyalitas dan keterikatan.

Selain itu, informan Amri juga mengungkapkan sebagai berikut:

“Iye bergantunglah name juge orang butuh kerje”

(Wawancara dengan bapak Amri pada tanggal 16 januari 2026, pukul 14.18 WIB).

Kutipan tersebut menunjukkan bahwa ketergantungan ABK muncul karena kebutuhan ekonomi untuk mendapatkan pekerjaan. Dalam hubungan patron–klien, ABK berada pada

posisi yang bergantung pada pemilik sebagai pemberi kerja. Keterbatasan pilihan pekerjaan membuat mereka tetap bertahan dan memperkuat ketergantungan tersebut.

Informan Ipal juga menjelaskan bahwa pekerjaan sebagai ABK merupakan satu-satu pekerjaan yang ia miliki, dan membuat bergantung kepada pemilik untuk memperoleh pekerjaan tersebut, berikut penjelasan dari Ipal:

“Kalau tak kerja kat kempang ni tak tau lagi kerja dimane susah kalau di kampung ni kan”

(Wawancara dengan bapak Ipal pada tanggal 17 januari 2026, pukul 12.11 WIB).

Pada wawancara yang dilakukan dengan informan Ipal menjelaskan bahwa terbatasnya kesempatan kerja di lingkungan sekitar menjadikan ABK sangat bergantung pada pekerjaan di kempang. Pernyataan ini dapat dikatakan bahwa kesulitan dalam mencari pekerjaan mendorong ABK untuk terus bertahan. situasi ini juga menjadikan ABK berada dalam posisi klien yang bergantung pada pemilik untuk mendapatkan pekerjaan. Keterbatasan dalam pilihan kerja ini semakin menambah ketergantungan dan menyempitkan peluang bagi ABK untuk beralih ke pekerjaan lain.

PENUTUP

Kesimpulan

1. Sistem kerja ABK kempang di Kecamatan Rangsang masih bersifat informal dan belum memiliki aturan kerja yang tertulis. Dalam pelaksanaan tugas, ABK bertanggung jawab untuk membantu proses naik dan turun kendaraan, mengelola penumpang, mengikat tali kempang, serta memastikan kelancaran operasional penyeberangan. jam kerja ABK juga tidak tetap karena mengikuti waktu penyeberangan dan keadaan operasional kempang. Di samping itu, ABK tidak memiliki jadwal libur yang pasti karena kesempatan libur hanya muncul dalam kondisi tertentu seperti hari besar, sakit, atau ketika kempang mengalami kerusakan. Pada sistem upah, terdapat perbedaan dalam mekanisme pembayaran antara Kempang Siakap dan Kempang Aufisyah. Di Kempang Siakap, pembayaran kepada ABK cenderung lebih teratur dan dilakukan berdasarkan kesepakatan, sehingga hubungan kerja berlangsung lebih stabil. Sementara itu, di Kempang Aufisyah di temukan adanya keterlambatnya pembayaran upah kepada ABK disebabkan oleh kondisi pendapatan yang tidak menentu. Meskipun demikian, para ABK tetap bertahan bekerja karena adanya hubungan kedekatan, saling percaya, dan keterbatasan pilihan pekerjaan. Perbedaan dalam sistem upah ini menandakan bahwa hubungan kerja antara pemilik kempang dan ABK masih sangat dipengaruhi oleh kebijakan dari pemilik kempang sebagai pihak yang memiliki modal dan kendali dalam oprasioanl kempang.
2. Hubungan antara pemilik kempang dan ABK di Kecamatan Rangsang membentuk suatu pola hubungan Patron–Klien yang berdasarkan pada ketergantungan ekonomi, saling percaya, loyalitas, serta hubungan kekeluargaan. Pemilik kempang berperan sebagai patron karena memiliki modal, memberikan pekerjaan, memberikan perlindungan, serta membantu ABK dalam situasi tertentu. Di sisi lain, ABK berperan sebagai klien yang memberikan tenaga dan menunjukkan kesetiaan kepada pemilik kempang. Hubungan ini diperkuat oleh modal sosial yang berupa kepercayaan, norma, dan jaringan yang tercipta melalui interaksi sehari-hari. Kepercayaan membuat hubungan kerja berlangsung meskipun tanpa kontrak tertulis, norma sosial menjaga adanya sikap saling menghormati selama bekerja, sementara jaringan sosial mempermudah dalam proses perekrutan ABK yang biasanya berasal dari keluarga, teman, atau lingkungan sekitar. Meskipun hubungan kerja tampak akrab dan layaknya keluarga, terdapat ketidaksetaraan dalam relasi kekuasaan

karena pemilik kempang tetap menjadi pihak yang menentukan aturan kerja dan sistem pengupahan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aini, N., & Wardani, A. K. (2021). Pelabuhan Raha Kabupaten Muna: 1986-2019. *Journal Idea of History*, 4(2), 49–55. <https://doi.org/10.33772/history.v4i2.1462>
- Alfadly D, M. R., Nyompa, S., Zhiddiq, S., Invanni, I., & Hasriyanti, H. (2023). Karakteristik Sosial-Ekonomi Keluarga Tukang Ojek Perahu Laut di Kepulauan Selayar. *LaGeografia*, 21(2), 163. <https://doi.org/10.35580/lageografia.v21i2.22465>
- Alfiansyah, R. (2023). Modal Sosial sebagai Instrumen Pemberdayaan Masyarakat Desa. *Jurnal Socius: Journal of Sociology Research and Education*, 10(1), 41–51. <https://doi.org/10.24036/scs.v10i1.378>
- Alfianti, D., Solikatun, S., & Rahmawati, R. (2021). Modal Sosial dalam Pengembangan Ekowisata di Desa Marente Kecamatan Alas Kabupaten Sumbawa. *RESIPROKAL: Jurnal Riset Sosiologi Progresif Aktual*, 3(1), 120–131. <https://doi.org/10.29303/resiprokal.v3i1.62>
- Azhar, M., & Suhartoyo, S. (2022). Konsep Perlindungan Anak Buah Kapal Perikanan Dalam Sistem Hukum Nasional. *Law, Development and Justice Review*, 5(2), 248–267. <https://doi.org/10.14710/ldjr.v5i2.17352>
- Azisa, N., Suddin, S., & Wardani, A. K. (2024). [Dampak Ekonomi Pelabuhan Kasipute bagi Masyarakat Kelurahan Kasipute Kecamatan Rumbia Kabupaten Bombana: 2003-2020], 07, 207–218.
- Batary Citta, A. (2023). Pengembangan SumberDayaManusia Dalam Mendukung Transformasi Transportasi Laut Dalam Era Revolusi Industri 4.0. *Journal Of Social Science Research*, 3(4), 6184–6197.
- Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2018). Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches (5th ed.). SAGE Publications.
- Febriana, D., & Saputra, P. P. (2021). Peran Modal Sosial Dalam Pengembangan Destinasi Wisata “Aek Bedelew” Lepar Di Kelurahan Mantung, Kecamatan Belinyu Kabupaten Bangka. *Jurnal Penelitian Dan Pengabdian Kepada Masyarakat (JPPM)*, 2(1), 71. <https://doi.org/10.24198/jppm.v2i1.33439>
- Firzan, M. (2017). Hubungan Patron-Klien Masyarakat Nelayan Utara Kota Bontang. *EJournal Sosiatri-Sosiologi*, 5(3), 29–43.
- Hidayat, A., Wijayanti, I., & Evendi, A. (2024). Modal Sosial Dalam Pengelolaan Kawasan Ekowisata Mangrove Berkelanjutan Di Pesisir Desa Sugian. *Proceeding Seminar Nasional Mahasiswa Sosiologi*, 2(1), 89–108.
- Jogiyanto Hartono, M. (Ed.). (2018). *Metoda pengumpulan dan teknik analisis data*. Penerbit Andi.
- Kimbal, R. W. (2015). *Modal sosial dan ekonomi industri kecil: Sebuah studi kualitatif*. Deepublish.
- Hidir, A. Modal Sosial Pedagang Buah di Pasar Pagi Cik Puan Kota Pekanbaru.
- Lolowang, J., Pangemanan, L. R. J., Melsje, D., & Memah, Y. (2022). KARAKTERISTIK SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT PESISIR PANTAI KECAMATAN KEMA KABUPATEN MINAHASA UTARA Social Economic Characteristics Coastal Community in Kema District North Minahasa Regency. *Karakteristik Sosial Ekonomi*, 3(4), 541–547.

- Luh, P. M. I. N., & Sri, D. G. (2023). Modal Sosial dalam Graduasi Sejahtera Mandiri Program Keluarga Harapan di Provinsi Bali. *Jurnal Pemikiran Sosiologi*, 10(Vol 10 No 1 Tahun 2023), 35–68. Retrieved from <https://journal.ugm.ac.id/jps/article/view/81752/pdf>
- Merliana, D. (2021). *Pengawasan Angkutan Penyeberangan Kempang Oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dinas Perhubungan Kabupaten Kepulauan Meranti (Studi Kecamatan Rangsang Barat)* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Riau).
- Oktaviani, O., Irwan, I., & Zusmelia, Z. (2021). Manfaat Modal Sosial Dalam Ketahanan Sosial Rumah Tangga Pedagang Sayur Keliling Di Mahakarya Kampung 2 Kecamatan Luhak Nan Duo Kabupaten Pasaman Barat. *Jurnal Ilmiah Dinamika Sosial*, 5(2), 111–118. <https://doi.org/10.38043/jids.v5i2.3284>
- Pariska, E., Zulkarnain, I., & Saputra, P. P. (2025). Patron Klien pada Nelayan di Pesisir Pantai Serdang Desa Baru Kecamatan Manggar Kabupaten Belitung Timur, 01(04), 1271–1287.
- Prayudha, A., & Mallu, A. H. (2023). Pengaruh Sistem Kerja Dan Pengupahan Terhadap Kesejahteraan Rumah Tangga Buruh Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Baruna Di Kabupaten Tolitoli The impact of work systems and wages on th. *Jurnal Actual Organization Of Economy (JAGO-E)*, (02), 396–401.
- Sekaran, U., & Bougie, R. (2016). *Research methods for business: A skill-building approach* (7th ed.). John Wiley & Sons.
- Sugiyono. (2013). *Quantitative, qualitative, and R&D research methods* (19th ed.). Bandung, Indonesia: Alfabeta.
- Sumarta, R. P., Pujianto, A., Prakoso, B., & ... (2023). Penyuluhan Perawatan Mesin Tempel Perahu Penyeberangan Bagi Pelaku Utama Transportasi Laut Di Pulau Dum. *Martabe: Jurnal ...*, 6, 3998–4008. Retrieved from <http://jurnal.um-tapsel.ac.id/index.php/martabe/article/view/13219>
- Suwartono. (2014). *Dasar-dasar metodologi penelitian* (Ed. ke-1). Yogyakarta: ANDI.
- Syahputri, A. Z., Fallenia, F. Della, & Syafitri, R. (2023). Kerangka berfikir penelitian kuantitatif. *Tarbiyah: Jurnal Ilmu Pendidikan Dan Pengajaran*, 2(1), 160–166.
- Syahrizal, H., & Jailani, M. S. (2023). Jenis-Jenis Penelitian Dalam Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif. *Jurnal QOSIM Jurnal Pendidikan Sosial & Humaniora*, 1(1), 13–23. <https://doi.org/10.61104/jq.v1i1.49>
- Utami, V. Y. (2020). Dynamics of Social Capital in Community Empowerment in Setanggor Halal Tourism Village: Trust, Social Networks and Norms. (in Indonesian). *Reformasi*, 10(1), 35–44. Retrieved from <http://blajakarta.kemenag.go.id/journal/index.php/penamas/article/view/518/218>