



Menelusuri Makna Keuntungan Di Balik Bertahannya Angkutan Umum “Pedesaan”

Indriani Ayu Rimadani, Achdiar Redy Setiawan, dan Muhammad Asim Asy’ari

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Trunojoyo Madura
ayurimadani0@gmail.com

doi.org/10.18382/jraam.v3i2.98

Informasi Artikel:

Tanggal masuk 2018-09-12
Tanggal revisi 2018-09-12
Tanggal diterima 2018-09-30

Abstract

This study aims to explore the deep meaning of profits seen from rural transport drivers’ point of view in Kamal, Bangkalan-Madura. This study uses qualitative research with transcendental phenomenology methods. The results indicate that profits as material are used to support the family needs and the cost of public transportation itself. Meanwhile, For the profits that are interpreted as a non-material form, namely inner satisfaction profits where they can help people who need transportation and spiritual profits by applying “flexible” cost. In spite of feeling anxiousness about their, they believe that will get more than what he gives to others.

Keywords:

*Profits;
Rural Transportation
Driver;
Phenomenology;*

Kata Kunci :

Keuntungan;
Sopir Angkutan Pedesaan;
Fenomenologi

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menggali kesadaran dua informan secara mendalam mengenai makna keuntungan yang dilihat dari sudut pandang sopir angkutan pedesaan di Kecamatan Kamal, Bangkalan-Madura. Penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dengan metode fenomenologi transcendental. Hasil penelitian menunjukkan keuntungan dimaknai sebagai bentuk materi digunakan untuk menghidupi keluarganya serta biaya angkutan pedesaan itu sendiri. Keuntungan dimaknai sebagai bentuk non materi yaitu keuntungan kepuasan batin dengan merasa bahagia membantu para masyarakat yang membutuhkan transportasi dan keuntungan spiritual dengan menerapkan tarif “fleksibel” dan tidak pernah merasa rugi membantu setiap penumpangnya, beliau akan mendapatkan rezeki yang lebih dari apa yang diberikannya kepada orang lain.

1. Pendahuluan

Dalam perkembangan transportasi yang begitu cepat dan mudah saat ini, masih terdapat transportasi zaman dahulu yang masih bertahan hingga pada saat ini, transportasi itu adalah “Angkutan Pedesaan” yang disebut juga Angdes atau Angkudes.

Kecamatan Kamal, Kabupaten Bangkalan, Madura merupakan salah satu kecamatan yang memiliki angkutan desa yang biasa masyarakat sekitar menyebutnya “Pedesaan”. Pada tahun 1985 “Pedesaan” beroperasi 24 angkutan yang berawal dari program Organda pemerintah dan kemudian menjadi milik pribadi. Trayek 24

angkutan pedesaan dari dulu hingga saat ini masih sama karena hal tersebut sudah ditetapkan oleh pemerintah. “Pedesaan” melayani rute Pelabuhan Kamal ke Perumnas Kamal.

Dengan adanya pelabuhan penyeberangan tersebut, angkutan pedesaan merupakan salah satu transportasi yang terjangkau oleh penumpang atau masyarakat Kecamatan Kamal yang membutuhkan transportasi, sehingga dapat memudahkan masyarakat untuk memenuhi kebutuhannya.

Setelah sebelumnya terdapat pelabuhan penyeberangan Kamal, pada pertengahan tahun 2009 dibangunlah Infrastruktur transportasi berupa jembatan yang sangat berpengaruh yaitu Jembatan Suramadu yang merupakan gerbang utama kedua bagi Pulau Madura, hal ini sebenarnya telah menjadi wacana sejak tahun 1970an yang digagas oleh mantan gubernur Jawa Timur yaitu bapak Mohammad Noer (www.tempo.co). Namun, realisasinya baru dilaksanakan tahun 2003 dan mulai beroperasi pada pertengahan tahun 2009 tepatnya pada bulan Juli.

Keberadaan jembatan Suramadu menyebabkan penyeberangan kapal ferry di pelabuhan Kamal mengalami penurunan jumlah penumpang hingga (ASDP) mengalami kerugian hingga Rp 150 juta setiap bulan. Walaupun merugi, PT ASDP tetap melayani masyarakat yang hendak menggunakan jasa transportasi laut. Meski diakui PT. ASDP biaya operasional kini disokong oleh ASDP Pusat (www.jawapos.com).

Operasi kapal yang sebelumnya empat buah dermaga Pelabuhan Kamal yang sebelumnya aktif, kini dua diantaranya dinonaktifkan (Akbarwati dan Ariastita,2013). Sehingga, pelabuhan Kamal yang dulunya aktif 24 jam sekarang hanya beroperasi dari pukul 06.00 sampai 21.00 Malam. Akibat hal itu, para penumpang mengalami keterlambatan sekitar dua jam untuk tiba di Surabaya yang hanya berjarak sekitar lima kilometer dari Pelabuhan Kamal. Puluhan kendaraan yang akan menuju ke Pelabuhan Ujung, Surabaya, menumpuk di Pelabuhan Kamal (www.republika.co.id).

Dengan banyaknya pengaruh seperti yang sudah dijelaskan di atas, pengaruh tersebut juga dirasakan oleh para angkutan umum salah satunya yaitu angkutan desa “Pedesaan” yang berada

di Kecamatan Kamal ini yang biasanya berada di sekitar Pelabuhan Kamal. Dampak tersebut dapat dilihat dari berkurangnya penumpang serta pendapatan atau keuntungan yang didapatkan oleh para Sopir angkutan pedesaan. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk menelusuri makna dari keuntungan di balik bertahannya angkutan umum pedesaan.

2. Kajian Teori

Profesi sopir merupakan pekerjaan yang menghasilkan jasa dimana dari hasil pekerjaannya bisa dinikmati dan dirasakan oleh orang lain. Pekerjaan ini akan selalu bersentuhan dengan masyarakat. Selama masih terdapat masyarakat yang membutuhkan transportasi untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain. Maka profesi sopir angkutan pedesaan ini akan selalu ada.

Salah satu hal yang ingin diperoleh dari aktivitas usaha yaitu berupa keuntungan. Keuntungan seringkali dianggap sama dengan laba. Pendefinisian laba sebagai pendapatan (revenue) yang dikurangi beban (expense) merupakan pengertian laba secara akrual (Suwardjono,2014) atau lebih mudahnya pendapatan yang tersisa setelah dikurangi semua biaya selama jangka waktu tertentu (Darmini,2011). Dalam perspektif masyarakat, laba yang dimaksud keuntungan biasanya dilihat dari kenaikan kemakmuran. Perubahan profil, kepemilikan dan kemewahan dianggap sebagai sebuah keuntungan. Konsep dari laba akuntansi sebenarnya berawal dari konsep laba ekonomi yang dikembangkan oleh ahli ekonomi klasik (Sari,2014). Pada abad 20, Fisher, Lindahl, dan Hicks memberikan pandangan baru mengenai konsep laba ekonomi dengan tiga sifat, yaitu laba kepuasan batin (physical income), laba sebenarnya (real income), dan laba uang (money income) (Subiantoro dan Triyuwono, 2004).

Laba memiliki arti dalam banyak bahasa. Dalam PSAK no. 23 penghasilan diartikan sebagai (income) dan pendapatan adalah (revenue). Pendapatan (revenue) merupakan penghasilan (income) dari aktivitas perusahaan yang biasa dikenal dengan sebutan yang berbeda

seperti penjualan, bunga, penghasilan jasa (fees), royalti, dividen dan sewa. Oleh karena itu, income merupakan perolehan hasil kegiatan operasional suatu organisasi, sedangkan revenue merupakan pendapatan yang diperoleh suatu organisasi dari kegiatan operasionalnya. Adapun istilah asing yang memiliki arti yang sama dengan laba yaitu profit dan earnings.

Earnings menurut Suwardjono (2014), lebih bermakna sebagai laba yang diakumulasi selama beberapa periode sehingga earnings lebih menunjuk laaba periode, Profit lebih mengarah pada pengertian awal laba, yaitu keuntungan. Berdasarkan pembahasan akan keuntungan terhadap laba lebih tampak dalam bentuk profit. Hal ini menunjukkan bahwa dalam dunia akuntansi, "Laba" bermakna pula sebagai sebuah "keuntungan". Dari hubungan tersebut maka dapat diartikan bahwa salah satu arti laba merupakan keuntungan. Namun, berbeda dari sudut pandang profesi sopir, belum tentu keuntungan sebagai laba.

Di Indonesia terdapat penelitian mengenai makna keuntungan, khususnya dari profesi, seperti penelitian Ubaidillah et., al (2013) meneliti makna keuntungan pedagang kaki lima di Bangsari Jepara yang menemukan tiga makna "keuntungan" yaitu "Keuntungan materi", "Keuntungan spiritual" dan "Keuntungan kepuasan batin". Senada dengan penelitian tersebut Asiyah et., al (2017) meneliti makna keuntungan pedagang kaki lima di sepanjang jalan Ahmad Yani Singaraja yang menemukan dua makna keuntungan yaitu keuntungan materi dalam bentuk simpanan dan keuntungan spritual yang terlihat dari kemauan pedagang kaki lima untuk tetap melaksanakan perintah Allah SWT dalam bentuk sumbangan.

Penelitian selanjutnya terkait dengan profesi dokter yang dilakukan oleh Sari (2014) menemukan empat makna. Pertama, keuntungan dalam bentuk tabungan yang berkaitan dengan pemenuhan kebutuhan materi. Kedua, keuntungan dalam bentuk spiritual dalam tolong-menolong orang lain maupun mengembalikan kepada Tuhan yang Maha Esa. Ketiga, keuntungan merupakan martabat yang disegani oleh masyarakat. Keempat, keuntungan adalah kepuasan batin apabila pasien yang dirawatnya dapat sembuh.

Selain itu terdapat penelitian yang memak-

nai laba suatu institusi yang dilakukan di Rumah Sakit Aisyiyah Malang yang memberikan pemaknaan tentang laba, yaitu penelitian Mursy dan Rosidi (2013) yang menghasilkan tiga pemaknaan, pertama laba dimaknai dari bentuknya secara abstrak yaitu rasa. Kedua, wujud laba sebagai rasa syukur dan rasa bahagia. Ketiga, laba berfungsi sebagai penebar rasa bahagia.

Selanjutnya penelitian yang mencoba mengungkap makna laba dalam perspektif islam yaitu Ekasari (2014) menemukan bahwa seharusnya bisnis dibangun di atas prinsip-prinsip yang terdapat dalam Al-Quran. keuntungan yang diperoleh perusahaan seyogyanya tidak hanya memperkaya perusahaan saja, namun juga harus memakmurkan sesama manusia, alam dan lingkungan sekitarnya. Selain itu, Farhan (2016) meneliti Mengenai Laba Dalam Muqaddimah Ibnu Khaldun dengan hasil pertama tambahan nilai yang disebabkan karena adanya tambahan nilai produksi, kedua, laba dipengaruhi oleh respon permintaan karena ada perubahan harga dan kebutuhan masyarakat, ketiga, laba harus tercipta dari kerja nyata yang dapat menambah nilai barang atau jasa, dan keempat, keuntungan yang diperoleh secara tidak sengaja merupakan rezeki dari Allah SWT.

Dari beberapa penelitian terdahulu yang telah dipaparkan di atas, peneliti masih belum dapat menemukan penelitian yang menyoroti profesi sopir atau jasa angkutan dalam memaknai keuntungan mereka. Maka dari itu, peneliti mencoba meneliti mengenai makna keuntungan dari sudut pandang profesi sopir angkutan pedesaan yang berada di Kecamatan Kamal. Hal ini dirasa unik, karena selama peneliti tahu angkutan pedesaan yang merupakan transportasi zaman dahulu ini masih bertahan dengan berbagai pengaruh yang dirasakannya hingga era modern saat ini. Sehingga peneliti ingin mengetahui bagaimana makna keuntungan yang dilihat dari sudut pandang sopir angkutan umum "pedesaan" di Kecamatan Kamal, Bangkalan-Madura?

3. Metode Penelitian

3.1 Pendekatan Penelitian

Upaya untuk menelusuri makna kuntungan dari sudut pandang profesi sopir angkutan

pedesaan yang sudah bertahan lama dan dengan kemajuan zaman seperti sekarang angkutan pedesaan ini masih bertahan. Gaya penelitian kualitatif dianggap paling cocok untuk digunakan dalam penelitian ini karena bertujuan untuk memahami secara mendalam mengenai makna keuntungan yang dilihat dari sudut pandang profesi sopir angkutan desa “pedesaan” yang merupakan salah satu transportasi zaman dahulu yang masih bertahan dengan banyaknya pengaruh yang dihadapi, sehingga memiliki keunikan dalam makna keuntungan yang dirasakan oleh para sopir angkutan tersebut jika dibandingkan transportasi online yang sedang berkembang pada saat ini. Penelitian kualitatif adalah sebuah metode penelitian yang memberikan kesempatan kepada para peneliti untuk mengungkap semua rasa keingintahuan dalam bentuk kata-kata yang bermakna. Kata-kata yang bermakna ini adalah sebuah kata yang menjadikan pembacanya merasakan ikut berada dalam dunia penelitian tersebut. Penelitian kualitatif menjadi sarana untuk para peneliti untuk mengeksplorasi rasa penasarannya dengan bertanya langsung kepada para aktor yang memiliki pengalaman atau menjalani dalam kehidupan sehari-harinya. Sejalan dengan pengertian tersebut, Moleong (2014) penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dll secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

3.2 Fenomenologi Sebagai Tiang Analisis

Penelitian ini menggunakan pendekatan fenomenologi. Menurut Edmund Husserl sebagaimana dikutip oleh Kamayanti (2016), fenomenologi berfokus pada suatu studi kesadaran. Fenomenologi bertugas untuk mengupas secara mendalam permasalahan yang akan diteliti, dan mengajukan pertanyaan hingga tidak ada pertanyaan lagi yang dapat diungkapkan. Menurut Kamayanti (2016) fenomenologi adalah mencari jawaban secara mendalam melalui informan/ “Aku”.

3.3 Situs Penelitian

Situs penelitian dalam penelitian ini adalah sopir angkutan pedesaan yang berlokasi di Kecamatan Kamal, Kabupaten Bangkalan, Madura yang menjadi pertimbangan lain peneliti mengambil situs penelitian ini dikarenakan masih bertahannya angkutan pedesaan tersebut yang masih aktif beroperasi hingga zaman modern saat ini.

3.4 Informan Penelitian

Pemilihan informan tidak dibidikkan kepada semua sopir angkutan pedesaan di Kecamatan Kamal, namun ada beberapa kriteria yang dipertimbangkan. Dalam menentukan informan dalam penelitian ini, peneliti mengambil beberapa kriteria, kriteria dalam pemilihan informan dalam penelitian ini yang pertama yaitu peneliti memilih informan yang sudah beroperasi lebih dari 20 tahun, dimana dengan lamanya menggeluti pekerjaan tersebut, peneliti dapat mengetahui lebih banyak pengalaman dalam menjalani profesinya sebagai sopir angkutan pedesaan di Kecamatan Kamal. Kedua, peneliti memilih sopir yang memiliki angkutan pedesaannya sendiri, hal ini dirasa penting, karena dengan memiliki kendaraan sendiri dapat menjadikan potret yang lebih utuh bertahan dengan kepemilikan kendaraan.

Dalam penelitian ini, peneliti membagi menjadi beberapa kriteria yaitu informan utama dan informan pendukung. Informan utama dalam penelitian ini yaitu Bapak Muin dan Bapak Yanto yang merupakan sopir angkutan pedesaan di Kecamatan Kamal. pencarian dari kesadaran informan tidak dapat hanya mempercayai informan yang bersangkutan, sehingga dalam penelitian ini terdapat informan pendukung. Terdapat lima informan pendukung dalam penelitian ini yaitu Bapak Bunari dan Bapak Edi yang merupakan sesama sopir angkutan pedesaan, selain itu istri dari kedua informan utama yaitu Ibu Suhaima dan Ibu Yuni. Terakhir yaitu Ibu Srie yang merupakan pengguna jasa angkutan pedesaan yang telah setia menggunakannya selama 30 tahun.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Sebuah penelitian dikatakan dapat dimulai, ketika peneliti berhasil mengumpulkan data

sehingga dapat diolah menjadi sebuah hasil yang berguna. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yaitu observasi (pengamatan) dilakukan di tempat pangkalan angkutan pedesaan yaitu di daerah pelabuhan Kamal dan depan SMP 1 Kamal. Selain itu peneliti juga mengikuti langsung beroperasinya angkutan pedesaan ini sehingga peneliti akan merasa langsung berada dalam peristiwa atau keseharian sopir angkutan pedesaan ini. Wawancara dilakukan di rumah informan dan pangkalan sopir angkutan pedesaan, dimana wawancara tersebut dilakukan dengan menggunakan pedoman garis besar yang akan diteliti, wawancara dilakukan dengan tidak terstruktur. Selanjutnya yaitu dokumentasi yang dilakukan dalam penelitian ini dengan cara menulis wawancara tersebut dalam sebuah transkrip wawancara. Selain itu, peneliti juga akan mendokumentasikan ketika berada di lapangan.

3.6 Uji Keabsahan Data

Sebuah penelitian tidak lepas dari kepercayaan orang akan proses dan hasil penelitian. Peneliti memilih menggunakan teknik triangulasi karena teknik ini merupakan cara yang memudahkan peneliti menghilangkan perbedaan-perbedaan kejadian di lapangan. Triangulasi sumber diperoleh dari beberapa sumber yang berbeda yaitu dari sopir angkutan pedesaan lainnya, istri sopir dan penumpang angkutan pedesaan di situs penelitian. Triangulasi teknik yaitu data yang diperoleh dari wawancara dengan informan, observasi, dan dokumentasi. Triangulasi waktu biasanya juga mempengaruhi kredibilitas data, sehingga peneliti melakukan teknik pengumpulan data kepada narasumber dalam waktu dan situasi yang berbeda.

3.7 Teknik Analisis Data

Ketika data penelitian sudah terkumpul, maka peneliti selanjutnya akan menganalisis data tersebut. Teknik analisis data fenomenologi transendental menurut Kamayanti (2016) yaitu ada beberapa kunci yang harus dipahami oleh seorang fenomenolog yaitu: 1) Noema, 2) Noesis, 3) Epoche (Bracketing), 4) Intentional Analysis, 5) Eidetic Reduction.

Potret Beroperasinya Angkutan Pedesaan Di Kamal

Munculnya Angkutan Umum “Pedesaan” ini berawal dari adanya pengadaan Organda. Organda adalah organisasi angkutan darat yang merupakan gabungan dari pengusaha-pengusaha angkutan darat. Pengadaan tersebut berawal mulai tahun 1985-an, dimana pada awalnya angkutan pedesaan ini hanya berjumlah 9-10 saja. Setelah tahun 1990-an jumlah angkutan pedesaan bertambah hingga berjumlah 24 angkutan pedesaan, jumlah itu merupakan jumlah terakhir. Jumlah angkutan pedesaan telah diatur oleh Dishub Bangkalan.

Angkutan pedesaan merupakan salah satu penggerak aktivitas bagi masyarakat dalam suatu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibukota kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal. (PP No. 41 Tahun 1993).

Kecamatan kamal, Kabupaten Bangkalan, Madura ini merupakan salah satu kecamatan yang memiliki angkutan umum yaitu angkutan pedesaan yang hanya beroperasi di Kecamatan Kamal dengan trayek yaitu Kamal-Perumnas. Selain melayani penumpang dalam trayek, angkutan pedesaan hingga saat ini masih dapat di carter untuk berbagai macam kegiatan. Walaupun masyarakat telah memiliki kendaraan pribadi. Tetapi, tidak semuanya yang memiliki kendaraan mobil yang dapat mencukupi banyak orang. Selain itu harga carter yang murah juga merupakan salah satu alasan masyarakat memilih mencarter angkutan pedesaan ini.

Setiap tarif yang digunakan oleh para sopir angkutan pedesaan di Kamal ini sama antara satu angkutan pedesaan dengan yang lain, karena angkutan pedesaan di Kamal memiliki paguyuban sehingga tarif yang digunakan itu sudah ditetapkan bersama.

Selama ini, angkutan pedesaan merupakan salah satu transportasi umum yang dapat digunakan oleh masyarakat Kamal, terutama mas-

yarakat Perumnas. Karena pada awal Perumnas berdiri angkutan pedesaan ini juga mulai bermunculan. Dulu, masyarakat tidak banyak yang memiliki kendaraan pribadi, sehingga angkutan pedesaan ini merupakan salah satu transportasi yang dapat digunakan masyarakat Kamal terutama Perumnas. Selain itu, trayek yang tetap dari dulu hingga sekarang menjadikan para sopir pedesaan memiliki ikatan kekeluargaan sendiri yang timbul karena seringnya masyarakat Perumnas ini menjadi penumpang dengan rute angkutan pedesaan sendiri yang hanya Kamal-Perumnas.

Jadi, dapat dikatakan masyarakat Perumnas itu sudah menyatu dengan pedesaan, Karena dari awal adanya Perumnas, angkutan pedesaan ini merupakan salah satu akses transportasi yang dapat digunakan oleh masyarakat perumnas. Trayek yang tetap dari dulu hingga sekarang juga menjadikan masyarakat Perumnas sudah terbiasa dan mengenal para sopir angkutan pedesaan sehingga terjalin hubungan kekeluargaan. Sampai saat ini pun masyarakat Perumnas masih banyak yang menikmati jasa transportasi ini baik untuk sekolah atau masyarakat yang pergi ke pasar, walaupun tidak seramai dulu.

Fenomena Berkurangnya Eksistensi Angkutan Pedesaan Di Kecamatan Kamal

Angkutan pedesaan merupakan salah satu transportasi jaman dahulu yang masih bertahan di kecamatan Kamal, transportasi ini pernah Berjaya pada zamannya, yaitu pada tahun 1990-2000. Pada tahun tersebut transportasi ini benar-benar pada puncak kejayaannya, karena pada saat dahulu masyarakat Kamal tidak ada akses. Saat ini, angkutan ini mulai berkurang eksistensinya seperti yang terlihat dari pengguna jasa angkutan pedesaan dahulu, pengguna jasa angkutan pedesaan ini beragam-ragam baik dari kalangan atas hingga kalangan menengah kebawah. Angkutan pedesaan ini dulunya merupakan satu-satunya akses yang dapat digunakan dan dijumpai dengan mudah oleh masyarakat kamal.

Semakin berkembangnya zaman, transportasi angkutan pedesaan yang berada di Kecamatan Kamal ini sudah mulai berkurang eksistensinya. Hal ini disebabkan oleh berbagai macam faktor yang ada, pada penelitian ini peneliti mencoba

menggal faktor yang mempengaruhi dari berkurangnya eksistensi angkutan pedesaan ini salah satunya yaitu dari adanya Jembatan Suramadu pada tahun 2009, Jembatan Suramadu merupakan jembatan yang melintang di selat Madura yang menghubungkan pulau Madura dengan kota Surabaya dan wilayah-wilayah lain di sekitarnya.

Dengan terdapatnya infrastruktur Jembatan Suramadu tersebut, kebanyakan dari masyarakat lebih memilih jalur darat daripada laut. Hal ini disebabkan karena waktu tempuh yang lebih efisien dibandingkan dengan melewati jalur laut yang bisa menghabiskan waktu tempuh sekitar satu jam. Selain itu, secara ekonomi juga lebih terjangkau sehingga masyarakat beralih untuk menggunakan akses yaitu Jembatan Suramadu.

Hal itu justru mengganggu eksistensi transportasi zaman dahulu yaitu angkutan pedesaan yang memiliki trayek Kamal-Perumnas. Seperti yang diungkapkan Bapak Muin:

“Yaa {berpengaruh juga}, kalau diukur dengan pemasukan pengeluaran sekarang berpengaruh, besar pengaruhnya, soalnya sekarang yaa anggaphlah bensinnya besar, kalau bensin anggap 50 setoran 50 hasil juga harus 50 juga”.

Bapak Muin menjelaskan bahwa terdapatnya Jembatan Suramadu berpengaruh sangat besar terhadap pemasukan dan pengeluaran dari profesinya. Seperti biaya bensin besar dan tanggungan setoran kepada pemilik. Semenjak berdirinya Jembatan Suramadu sampai saat ini biaya yang dikeluarkan tetap sama. Namun, penghasilan yang didapatkan berbeda.

Tidak sejalan dengan pendapat yang dituturkan oleh Bapak Muin sebelumnya mengenai fenomena yang mempengaruhi eksistensi dari angkutan pedesaan di Kecamatan Kamal ini, Menurut Bapak Yanto Jembatan Suramadu bukanlah hal yang mempengaruhi berkurangnya eksistensi dari angkutan pedesaan ini, namun terdapatnya dealer sepeda motor yang berada di Kecamatan Kamal. Sehingga, masyarakat Kamal dapat memiliki kendaraan pribadi dengan mudah ditambah saat ini kredit kendaraan bermotor yang cukup murah. Seperti yang Beliau katakan:

“Ya itu {masuknya dealer sepeda motor} di Kamal ini yang berpengaruh, karna apa

mbak dulunya orang-orang itu kan jarang ada yang punya motor, semenjak ada itu kan jadi banyak yang beli dan punya motor, kebanyakan kan sekarang ini hampir setiap keluarga kan pasti ada kendaraan”.

Bapak Yanto merasa bahwa Jembatan Suramadu tidak berpengaruh terhadap berkurangnya eksistensi angkutan pedesaan di Kamal. Pendapat Bapak Yanto sebagai bentuk kesadaran eksplisit (noema) ini, disebabkan Beliau merasa fenomena yang mempengaruhi berkurangnya angkutan pedesaan yaitu terdapatnya dealer kendaraan bermotor di Kecamatan Kamal, yang pada akhirnya membentuk kesadaran yang lebih dalam (noesis) bahwa harga kredit kendaraan bermotor yang cukup murah. Pada titik ini, pemahaman atas “Aku” oleh Bapak Yanto adalah “aku merasa terdapatnya dealer kendaraan bermotor di Kecamatan Kamal yang mempengaruhi berkurangnya eksistensi angkutan pedesaan, selain itu uang muka yang murah menjadikan masyarakat dapat memiliki kendaraan bermotor sendiri”.

Dengan berbagai fenomena yang mempengaruhi berkurangnya eksistensi angkutan pedesaan ini, pengguna jasa transportasi yang dulu selalu ada berjejer menunggu transportasi biru ini mulai dari kalangan atas hingga kalangan menengah ke bawah kini sudah mulai berkurang satu persatu dikarenakan faktor-faktor yang ada, sehingga hal tersebut dapat mengurangi eksistensi angkutan pedesaan yang dulu dapat dikatakan berjaya, saat ini mulai sirna. Angkutan pedesaan saat ini sudah tidak seperti dahulu lagi, karena yang beroperasi pada hanya 6-10 angkutan pedesaan saja.

4. Hasil Penelitian

4.1. Perolehan Keuntungan Dalam Usaha Angkutan Pedesaan

4.1.1 Bapak Muin

Pendapatan Bapak Muin dari usaha yang sudah 21 tahun Beliau geluti ini diperoleh dari pendapatan operasional yang berasal dari beroperasinya angkutan pedesaan dan pendapatan non operasional yaitu dari sewa/carter dan pekerjaan sampingan.

Bapak Muin beroperasi sebagai sopir angkutan pedesaan dengan trayek Kamal-Perumnas

ini setiap hari, selama Beliau masih sehat. Jam beroperasi Bapak Muin tidak menentu, karena pekerjaan ini bukanlah pekerjaan yang terikat waktu. Jadi, jika terdapat penumpang yang menghubungi Beliau, Beliau siap dalam 24 jam untuk mengantarkan penumpangnya.

Dalam operasi di pagi hari Beliau hanya jalan 3-4 kali dengan sekali perjalanan jika diambil rata-rata sekali perjalanan 5 penumpang pada pagi hari, tapi itu tidak menentu. Pada siang hari Beliau mengangkut pelajar dengan 2 kali jalan dalam trayek dengan pelajar kurang lebih 10 yang diantarkan Beliau sekali jalan. Selanjutnya, Pada sore hari, Beliau berhenti di pelabuhan untuk menunggu penumpang yang sekali Beliau antarkan 4 sampai 5 penumpang. Biasanya, Beliau pada sore hari 2 kali jalan. Bapak Muin menceritakan mengenai penghasilan yang didapatkannya saat ini dalam menjalankan profesinya, berikut ceritanya:

“Kalau penghasilan kotornya anggap aja kalau {diambil rata-rata 150.000} perhari tapi {kadang lebih} { kadang gak sampai segitu}”.

Bapak Muin menceritakan bahwa penghasilan kotor yang didapatkan Beliau perharinya tidak menentu. Namun, jika diambil rata-rata yaitu Rp 150.000. Karena, penghasilan tersebut belum dikurangi dengan biaya-biaya yang ada.

Setiap usaha tidak terkecuali usaha perorangan jasa transportasi atau sopir angkutan pedesaan pasti terbentur dengan biaya-biaya yang harus dikeluarkan. Sebelum menjalankan pekerjaannya, para sopir pedesaan harus mengetahui biaya apa saja yang ditanggung untuk beroperasi. Pada gambar di bawah ini merupakan rincian biaya yang dikeluarkan Bapak Muin:

Biaya tetap :	
- Bensin	: Rp 50.000/hari
- Retribusi terminal	: Rp 1.500/hari
- Pajak Tahunan	: Rp 200.000
- Uji Kir	: Rp 150.000
- Pajak lima tahun	: Rp 520.000
(Pajak+asuransi+plat kuning)	_____
	Rp 923.500
Biaya Tak Terduga :	
- Ganti ban	: Rp 300.000
- Tambal ban	: Rp 15.000
- Ganti Oli	: Rp 60.000
- Aki	: Rp 250.000
- Sparepart, dll	: Rp 200.000

	Rp 825.000

Gambar 5.4 Rincian Biaya Bapak Muin

Untuk mengetahui pendapatan bersih Bapak Muin perhari, dapat dilihat dengan hanya mengurangi pendapatan kotor dengan biaya tetap yang pasti dikeluarkan saat beroperasi setiap harinya. Karena jika pendapatan tersebut dikurangi biaya yang sifatnya dibayarkan tahunan dan biaya tak terduga ikut dikurangi, pendapatan bersih Bapak Muin akan mengalami minus dengan penghasilan bersihnya sebesar Rp 98.500/hari.

Selain mendapatkan penghasilan dari beroperasinya angkutan pedesaan, Bapak Muin juga mendapatkan pendapatan dari sewa/carter kendaraannya atau pendapatan non operasional. Pendapatan Non Operasional merupakan pendapatan yang diperoleh dari kegiatan sampingan atau bukan dari kegiatan utama perusahaan (di luar usaha pokok) yang bersifat insidental (Kusnadi,2000). Dari dulu hingga saat inipun angkutan pedesaan masih banyak yang menyewa pedesaan ini untuk berbagai kegiatan, walaupun banyak juga yang sudah memiliki kendaraan pribadi. Tapi, tidak semuanya yang memiliki kendaraan mobil, karena mobil bisa mencukupi untuk banyak orang. Selain itu harga carter yang murah juga merupakan salah satu alasan masyarakat memilih mencarter pedesaan ini.

Angkutan pedesaan dari dulu sudah ada yang mencarter karena pada saat dulu masih sepi kendaraan. Namun, saat inipun angkutan pedesaan juga masih ada yang mencarter untuk berbagai kegiatan dan seperti yang sudah dijelaskan Bapak Muin, penumpangnya bisa langsung menolongnya untuk mencarter pedesaan tersebut.

Dalam kehidupan keluarganya, Bapak Muin tidak hanya bekerja sebagai sopir angkutan pedesaan di Kamal saja, Beliau juga memiliki pekerjaan sampingan, walaupun pekerjaan sampingan tersebut tidak selama Beliau menggeluti pekerjaan sopir angkutan pedesaan. Begini pengakuan Beliau:

“Iya sopir pedesaan ini {pekerjaan utama} dik, kalau masa-masa sekarang ini saya {banyak kerja sampingannya}, yaa nyervis yaa itu aja nyervis udah itu aja gak usah banyak-banyak nanti kalau banyak-banyak dikira banyak uang saya, tapi kadang-kadang kalau ada besi tua saya tampung”.

Penjelasan Bapak Muin menunjukkan bahwa

profesi sopir angkutan pedesaan merupakan pekerjaan utama Beliau dan saat ini Beliau memiliki pekerjaan sampingan yaitu menyervis dan menampung besi tua.

4.1.2 Bapak Yanto

Bapak Yanto merupakan salah satu sopir angkutan pedesaan yang berada di kecamatan Kamal, Beliau sudah 30 tahun menjalani pekerjaan sebagai sopir pedesaan ini. Dalam menjalankan profesinya sebagai sopir ini Bapak Yanto bekerja setiap hari selama Beliau sehat dan kendaraan angkutan pedesaannya tidak rusak. Jam operasi Bapak Yanto saat ini sudah tidak seperti dulu, saat ini Beliau hanya beroperasi sampai para pelajar pulang sekolah atau pada siang hari.

Dalam beroperasi, pada pagi hari Bapak Yanto mengantar penumpang ke pasar dengan hanya jalan 5 kali dalam trayek dengan sekali perjalanan jika diambil rata-rata sekali perjalanan membawa 5 penumpang pada pagi hari. Pada siang hari Beliau mengangkut pelajar dengan 3 kali jalan dalam trayek dengan pelajar kurang lebih 10 yang diantarkan Beliau sekali jalan dan setelah mengantar anak pelajar Beliau memilih untuk pulang. Selanjutnya Beliau menceritakan mengenai penghasilan yang didapatkannya saat ini dalam menjalankan profesinya, berikut ceritanya:

“kalau penghasilan kotor ini rata-rata 100.000-150.000 itu belum yang lain-lain”. Bapak Yanto menceritakan bahwa penghasilan kotor yang didapatkan Beliau perharinya tidak menentu. Namun, jika diambil rata-rata yaitu Rp 100.000 hingga Rp 150.000. Karena, penghasilan tersebut belum dikurangi dengan biaya-biaya yang ada. Pada gambar di bawah ini merupakan rincian biaya tetap dan biaya tak terduga yang dikeluarkan oleh Bapak Yanto:

Biaya tetap :	
- Bensin	: Rp 50.000/hari
- Retribusi terminal	: Rp 1.500/hari
- Pajak lima tahun	: Rp 550.000
(Pajak+ijin trayek+asuransi+plat kuning)	
	Rp 601.500
Biaya Tak Terduga :	
- Ganti ban	: Rp 150.000
- Tambal ban	: Rp 10.000
- Aki	: Rp 220.000
- Sparepart, dll	: Rp 200.000
	Rp 580.000

Gambar 5.10 Rincian Biaya Bapak Yanto

Untuk mengetahui pendapatan bersih Bapak Yanto perhari, dapat dilihat dengan hanya mengurangi pendapatan kotor dengan biaya tetap yang pasti dikeluarkan saat beroperasi setiap harinya. Karena jika pendapatan tersebut dikurangi biaya yang sifatnya dibayarkan tahunan dan biaya tak terduga ikut dikurangi, pendapatan bersih Bapak Muin akan mengalami minus dengan penghasilan bersihnya sebesar Rp 98.500/hari.

Selain mendapatkan penghasilan dari beroperasinya angkutan pedesaan, Bapak Yanto juga mendapatkan penghasilan dari pekerjaan sampingannya yaitu memiliki toko dan sewa/carter kendaraannya. Dari dulu hingga saat inipun angkutan pedesaan masih banyak yang menyewa pedesaan ini untuk berbagai kegiatan, walaupun banyak juga yang sudah memiliki kendaraan pribadi. Tapi, tidak semuanya yang memiliki kendaraan mobil, karena mobil bisa mencukupi untuk banyak orang. Selain itu harga carter yang murah juga merupakan salah satu alasan masyarakat memilih mencarter pedesaan ini. berikut penjelasan Bapak Yanto:

“Yaa kadang-kadang, kalau buat apa itu ya bermacam-macam kadang ada buat orang ke manten gitu, atau orang kebun dari pelabuhan carter kesana, atau ke telang”.

Bapak Yanto menjelaskan bahwa kendaraan yang selama ini Beliau gunakan untuk mengantar penumpang dalam trayek itu juga dapat digunakan keluar trayek angkutan pedesaan ini karena untuk dicarter oleh penumpang, mengenai acara menurut yang dijelaskan Beliau, acara tersebut bermacam-macam.

4.2 Keuntungan Dalam Pandangan Sopir Angkutan Pedesaan

4.2.1 Bapak Muin: Bertahan karena Rasa Mencintai

Penggalian kesadaran kali ini didapat dari salah satu informan yang memiliki kepribadian yang ramah, sabar, pembawaanya yang baik dan tampak sederhana, semua itu terlihat dari gaya bicaranya yang memiliki selera humor yang tinggi. Bapak Muin memiliki kepribadian yang mengagumkan yang ditunjukkan dengan sikap tulus dan perhatian pada para penumpang dan para

sopir lainnya di lapangan. Momen-momen itu didapat saat proses penelitian berlangsung dan berbagai interaksi yang terjadi di lapangan.

Bapak Muin merupakan salah satu sopir angkutan pedesaan yang berada di Kecamatan Kamal, Beliau sudah 21 tahun menjalani pekerjaannya ini sebagai sopir angkutan pedesaan. Sebelum berprofesi sebagai sopir angkutan pedesaan di Kecamatan Kamal, Beliau sudah menggeluti beberapa pekerjaan lain yaitu menjadi pedagang tempe dan berprofesi sebagai sopir truk yang sebelumnya Beliau merupakan seorang pengangguran. Pada akhirnya Beliau beralih menjadi sopir angkutan pedesaan dengan bekerja kepada orang lain.

Beliau hanya lulusan SMP karena Beliau tidak memiliki biaya untuk melanjutkan pendidikannya. Menurut Beliau hal yang terpenting itu bukan pendidikan yang tinggi, namun, harus memiliki keterampilan dan keinginan yang terpenting pekerjaan yang tidak melawan hukum. Bapak Muin memiliki alasan memilih profesi sebagai sopir angkutan pedesaan yaitu dikarenakan pada saat dahulu, sopir angkutan pedesaan memiliki penghasilan yang cukup besar, karena pada saat itu transportasi masih jarang sekali ada.

Semakin berkembangnya zaman, angkutan pedesaan ini sudah mulai berkurang eksistensinya. Hal ini disebabkan oleh berdirinya Jembatan Suramadu yaitu pada tahun 2009. Namun, hal ini tidak menjadikan Bapak Muin untuk meninggalkan profesinya, Beliau beralasan bahwa:

“Tidak ada, alasannya yaa {keenakan} itu. Alasannya ya sudah {rutinitas pekerjaan} buat keluarga. Walaupun penghasilan gak tetap, kadang-kadang pedesaan ini melebihi dari penghasilan biasanya. Yaa misalnya ya cuma cerita ini udah di bawak ibu-ibu ke Bangkalan udah 150.000 yaa umpamanya ya itu kan sudah mencukupi segalanya, pas kerja disini dapat 100.000 ya kalau menurut saya kan itu sudah cukup banyak, jadi saling mengisi, jadi kadang disuatu hari sedikit, suatu harinya banyak. Karena {rezeki tuh gini sudah ada yang ngatur}”.

Bapak Muin beralasan bahwa Beliau tidak beralih profesi dikarenakan Beliau nyaman dengan profesi yang sudah lama digelutinya.

Selain itu Beliau beralasan bahwa sudah rutinitas pekerjaan. Walaupun, penghasilan yang Beliau dapatkan tidak tetap, Beliau tetap mensyukurinya karena menurut Beliau rezeki itu sudah ada yang mengatur. Bertahun-tahun berprofesi sebagai sopir angkutan pedesaan, Bapak Muin hanya bekerja kepada orang lain, Beliau tidak memiliki angkutan pedesaan sendiri. Akhirnya pada tahun 2017 Beliau memiliki angkutan pedesaan itu sendiri, berikut ceritanya:

“Ya aneh memang haha padahal kan kalau dipikir-pikir ya gitu, sekarang pedesaan itu sudah gak begitu ramai semenjak adanya suramadu itu, tapi kenapa saya baru beli? Yaa itu rezeki orang gak ada yang tau, padahal dulu itu yaa ramai-ramainya penumpang penghasilan juga pasti lumayan, tapi kenapa saya baru punya sekarang? Hehe kalau dipikir ya gitu. Saya beli juga karena sudah kerjaan tiap hari dan sudah {nyaman ini jadi sopir pedesaan}”.

Bapak Muin menceritakan bahwa Beliau baru memiliki angkutan pedesaannya baru-baru ini, padahal menurut Beliau, jika dihitung dari awal Beliau bekerja, seharusnya Beliau dapat membeli kendaraan tersebut dari dulu. Namun, Beliau baru membelinya saat ini. Hal itu Beliau anggap bahwa rezeki sudah ada yang mengatur. Selanjutnya peneliti mencoba menggali kesadaran dari Bapak Muin mengenai alasan Beliau tidak menjual angkutan pedesaannya itu, berikut jelasnnya:

“Yaa karena udah kerjaan sehari-hari kalau dijual mau kemana lagi haha sudah {terlanjur sayang}”.

Bapak Muin merasa bahwa tidak alasan untuk beralih profesi. Pendapat Bapak Muin sebagai bentuk kesadaran eksplisit (noema) ini, disebabkan Beliau baru dapat membeli angkutan pedesaan sendiri. Yang pada akhirnya membentuk kesadaran yang lebih dalam (noesis) bahwa tidak akan menjual angkutan pedesaannya adalah karena Beliau sudah mencintai profesinya. Pada titik ini, pemahaman atas “Aku” oleh Bapak Muin adalah “aku tidak memiliki alasan untuk beralih profesi, aku dapat membeli angkutan pedesaan sendiri dan tidak akan menjualnya karena aku mencintai profesiku”.

Keuntungan Kepuasan Batin “Mengantar Penumpang dengan Rasa Bahagia”

Pada dasarnya, setiap usaha yang dijalankan tentu akan selalu identik dengan tujuan mendapatkan keuntungan yang besar. Berapapun jumlahnya, keuntungan tetap menjadi tujuan, sebab tidak ada seorangpun yang menginginkan kerugian. Namun, dalam penelitian ini tidak semata-mata untuk mencari keuntungan saja. Terdapat nilai kepuasan batin tersendiri yang diungkapkan oleh Bapak Muin dalam menjalankan profesinya ini. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa pengguna jasa angkutan pedesaan di Kecamatan Kamal ini mulai berkurang yang dikarenakan terdapatnya pengaruh-pengaruh yang mempengaruhi eksistensi angkutan pedesaan ini. Penumpang angkutan pedesaan sudah tidak seperti dulu lagi, namun kalangan masih sama. Saat ini, penumpang angkutan pedesaan terbanyak dari anak sekolah dan orang ke pasar. Bapak Muin menjelaskan mengenai perasaan Beliau selama mengantar para penumpangnya yang sudah tidak seramai dulu, berikut ungkapannya:

“Ya bahagialah... seperti yang saya bilang ke sampeyan waktu itu, kan gak semuanya yang punya motor, kadang kan ibu-ibu ke pasar sama anak kesekolah kan gak bisa bawa motor, bisa dibilang membantu sesama”.

Bapak Muin merasa bahwa penumpangnya pada saat ini tidak seperti dahulu lagi. Pendapat Bapak Muin sebagai bentuk kesadaran eksplisit (noema) ini, disebabkan pengalamannya yang masih beroperasi hingga saat ini, yang pada akhirnya membentuk kesadaran yang lebih dalam (noesis) bahwa Beliau merasa bahagia dengan membantu masyarakat. Pada titik ini, pemahaman atas “Aku” oleh Bapak Muin adalah “aku merasa penumpang sudah tidak seperti dulu, tetapi aku tetap merasa bahagia dengan membantu masyarakat”.

Keuntungan Spiritual “Rezeki Sudah Ada yang Mengatur”

Berbeda dengan tarif angkutan pedesaan pada umumnya, selama beroperasi, Bapak Muin tidak pernah menerapkan tarif angkutan pedesaan seperti tarif angkutan pedesaan yang lain kepada para penumpangnya dengan tujuan kemanusiaan.

Angkutan pedesaan yang dijalankan oleh Bapak Muin ini memungkinkan penumpangnya membayar dengan tarif “fleksibel”. Namun, justru Bapak Muin masih dapat bertahan dengan profesinya ini dengan tidak pernah merasa rugi, tarif angkutan pedesaan pada umumnya sama. Namun, terdapat para penumpang yang membayar tidak sesuai dengan tarif yang ada dan menurut Beliau setiap kalangan dan kemampuan penumpang berbeda. Bapak Muin tidak pernah merasa rugi dengan hal tersebut.

“Kalau {ruginya gak}, buktinya {masih jalan} hahaha. Sebenarnya gini dik, rezeki tuh gini bukan kita yang ngatur karena sudah ada yang ngatur, kalau masalah rezeki ya kan dik, ada kadang-kadang kita rezeki 50.000 di dalam beras sudah punya ikan sudah punya kan kita gak kalong, kadang ada teman datang bawak apa, kadang ada teman itu datang memperbaiki segala tetek bengek mesin kadang-kadang dikasih uang akhirnya, ya Alhamdulillah kalau bagi saya ya cukup-cukup saja kalau bagi yang lain saya kurang tau, iyaa kalau masalah rezeki looh, itu kan khusus rezeki. Tapi aneh rezeki itu memang, meskipun dengan jalan kita kekurangan itu, dulu saya itu kan mulai tahun 1997 yaa? Yaa kalau di hitung-hitung kan ya rezeki itu saya tahun 2000 harusnya sudah punya pedesaan sendiri kan yaa?kok gak punya pedesaan itu? Baru sekarang itu rezeki itu, aneh rezeki itu, aneh yaa? Aneh hehe.. Kalau rezeki bukan 1+1 bukan, itu ada yang ngatur, disyukuri aja”.

Bapak Muin merasa bahwa tarif angkutan pedesaan yang diberikan fleksibel. Pendapat Bapak Muin sebagai bentuk kesadaran eksplisit (noema) ini, disebabkan pengalamannya yang tidak pernah memaksa penumpangnya untuk membayar sesuai tarif yang ada, karena kemampuan setiap keluarga berbeda yang pada akhirnya membentuk kesadaran yang lebih dalam (noesis) bahwa Beliau tidak pernah merasa rugi dengan membantu setiap penumpangnya, Beliau akan mendapatkan rezeki yang lebih dari apa yang Beliau berikan kepada orang lain, karena rezeki itu sudah ada yang mengatur. Pada titik ini, pemahaman atas “Aku” oleh Bapak Muin adalah “aku tidak per-

nah memaksa penumpang untuk membayar sesuai tarif angkutan pedesaan, karena kemampuan setiap keluarga berbeda dan aku tidak merasa rugi dengan membantu penumpang karena rezeki sudah ada yang mengatur”.

Keuntungan Materi “Menghidupi Keluarga,- Simpanan dan Utang”

Selain tidak pernah menargetkan tarif penumpang yang semestinya, Bapak Muin selama ini juga tidak pernah mencatat biaya yang dikeluarkan serta laba yang diperoleh dari hasil beroperasi perhari. Beliau tidak pernah mencatat pendapatan dan pengeluaran hasil beroperasi Beliau. Beliau hanya menghitung biaya yang dikeluarkan pada hari itu untuk mengetahui pendapatan yang Beliau dapatkan. Setelah mengetahui keuntungan yang Beliau dapatkan, Beliau menyisihkan hasil dari beroperasinya Beliau perhari untuk biaya-biaya angkutan pedesaan. Selain itu, Beliau juga menggunakan penghasilannya untuk menghidupi keluarganya dan menyicil kendaraannya ke Bank. Selanjutnya, mengenai penghasilan yang Beliau dapatkan dari profesi ini, Beliau mengaku bahwa penghasilan yang Beliau dapatkan tercukupi. Seperti yang Bapak Muin katakan:

“Alhamdulillah {tercukupi}, diterima aja, malah lebih kok, iyaa lebih kalau gak lebih gak bisa nyicil ini ke Bank hehehe”.

Bapak Muin merasa bahwa tidak pernah mencatat pendapatannya untuk mengetahui keuntungan yang diduplikannya. Pendapat Bapak Muin sebagai bentuk kesadaran eksplisit (noema) ini, disebabkan Beliau hanya menghitung pendapatan yang Beliau dapatkan dari beroperasi yang pada akhirnya membentuk kesadaran yang lebih dalam (noesis) bahwa Beliau merasa tercukupi dengan pendapatan yang diduplikannya, karena dapat menghidupi keluarganya, menyimpan uang untuk biaya kendaraan dan membayar utang ke Bank, pemahaman atas “Aku” oleh Bapak Muin adalah “aku tidak pernah mencatat pendapatan yang aku dapatkan, aku hanya menghitungnya. Aku merasa tercukupi dengan pendapatan yang aku dapatkan karena dapat menghidupi keluargaku dan membayar utangku ke Bank”.

4.2.2 Bapak Yanto: Bertahan karena Tidak Memiliki Keahlian

Penggalian kesadaran selanjutnya didapat dari informan kedua yaitu Bapak Yanto yang memiliki kepribadian yang cukup tegas, hal ini dikarenakan Beliau merupakan seorang ayah dari empat anak perempuannya yang dua diantaranya sudah duduk di bangku sekolah. Bapak Yanto memiliki latar belakang pendidikan yang cukup baik, hal ini dikarenakan Beliau merupakan sarjana dari salah satu Universitas Swasta di Surabaya.

Bapak Yanto mengawali profesi sebagai sopir angkutan pedesaan di Kecamatan Kamal ini sejak 30 tahun yang lalu. Pada awal berprofesi sebagai sopir angkutan pedesaan Beliau sudah memiliki angkutan pedesaan sendiri. Sehingga jam operasi Beliau tidak menentu. Alasannya memilih profesi sebagai sopir angkutan pedesaan pada awal Beliau bekerja dikarenakan penghasilan dari profesi sopir angkutan pedesaan di kecamatan Kamal pada saat itu cukup besar dan akses transportasi di kecamatan Kamal jarang sekali.

Angkutan pedesaan di Kecamatan Kamal ini semakin lama eksistensinya mulai berkurang, hal ini disebabkan terdapatnya dealer sepeda motor di Kecamatan Kamal, dengan terdapatnya dealer tersebut masyarakat Kamal banyak yang memiliki kendaraan pribadi. Bapak Yanto merasa pendapatan yang Beliau dapatkan itu tidak cukup dan menurut Beliau hanya terdapat pekerjaan ini, walaupun penghasilan sedikit Beliau masih dapat membiayai keluarganya. Bapak Yanto memiliki keinginannya untuk beralih dari profesi yang sudah digelutinya selama 30 tahun ini, seperti yang Beliau katakan kepada peneliti:

“Sebetulnya {keinginan ada}, tapi {kendala modal sama skill} mbak”.

Bapak Yanto merasa bahwa terdapatnya dealer kendaraan bermotor di Kecamatan Kamal mempengaruhi berkurangnya eksistensi angkutan pedesaan. Pendapatan Bapak Yanto sebagai bentuk kesadaran ekplisit (noema) ini, disebabkan penghasilannya yang tidak cukup, yang pada akhirnya membentuk kesadaran yang lebih dalam (noesis) bahwa Bapak Yanto memiliki keinginan untuk beralih profesi. Namun terkendala modal dan tidak memiliki keahlian lain. Pada titik ini,

pemahaman atas “Aku” oleh Bapak Yanto adalah “aku merasa dealer kendaraan bermotor di Kecamatan Kamal mempengaruhi pendapatanku sehingga aku memiliki keinginan untuk beralih profesi, tetapi aku tidak memiliki modal dan keahlian lain”.

Keuntungan Materi “Menghidupi Keluarga dan Simpanan”

Selama beroperasi, Bapak Yanto tidak pernah mencatat pendapatan yang diperoleh dari profesinya sebagai sopir angkutan pedesaan, karena menurut Beliau, usaha Beliau bukan merupakan usaha yang besar. Berikut keuntungan menurut Bapak Yanto:

“Penghasilan di potong pengeluaran yaa sudah sisanya itu, misalnya kayak perharinya dapet 200.000 ya bensin 70.000, yaa labanya kan segitu. Penghasilan kotor dipotong bensin dipotong biaya sama dengan penghasilan bersih, pokoknya habis beli bensin itu sudah labanya, cuma nek gini ya yang di anggap bersih itu bukan pas perharinya habis beli bensin pas dikira bersih, itu sebenarnya sek nyimpen dulu, untuk tadi itu pengeluaran yang tak terduga sama terduga untuk pajak sama sparepart baru itu bersih, yang jelas ya untuk keluarga”.

Beliau melanjutkan:

“Kalau dari penghasilan itu yaa anggap saya dapet 120.000 bersihnya, saya kasihkan istri saya untuk belanja 60.000 terus buat anak-anak saya 30.000 kan sisa 30.000 itu saya simpan 20.000 buat tabungan takut ada biaya yang harus dikeluarkan suatu saat”.

Bapak Yanto merasa bahwa tidak pernah mencatat pendapatannya untuk mengetahui keuntungan yang didapatkannya. Pendapat Bapak Yanto sebagai bentuk kesadaran ekplisit (noema) ini, disebabkan hanya menghitung penghasilannya dengan cara mengurangi dengan biaya-biaya yang telah dikeluarkan yang pada akhirnya membentuk kesadaran yang lebih dalam (noesis) bahwa Bapak Yanto membagi penghasilannya untuk istri, anak dan menyimpan untuk biaya-biaya kendaraan. Pada titik ini, pemahaman atas “Aku”

oleh Bapak Yanto adalah “aku tidak pernah mencatat pendapatanku untuk mengetahui keuntungan yang aku dapatkan, aku hanya menghitung dan mengurangnya dengan biaya-biaya. Aku menggunakan keuntungan itu untuk istri, anak dan menyimpan uang untuk biaya-biaya kendaraan”.

Keuntungan Kepuasan Batin “Bahagia Membantu Masyarakat”

Pengguna jasa angkutan pedesaan di Kecamatan Kamal ini mulai berkurang, hal ini dikarenakan terdapatnya pengaruh-pengaruh yang mempengaruhi eksistensi angkutan pedesaan ini. Saat ini pengguna jasa angkutannya terbanyak dari kalangan anak sekolah dan orang ke pasar. Memiliki kedekatan dengan anak-anak sekolah dan orang yang pergi ke pasar. Hal ini disebabkan karena Beliau setiap hari mengantarkan para penumpangnya yang umumnya dari kalangan anak sekolah dan orang ke pasar. Selanjutnya peneliti mencoba menggali lagi tentang perasaannya ketika mengantar para penumpangnya tersebut, berikut alasannya:

“Oh iya mbak, bahagia bisa membantu masyarakat yang membutuhkan kendaraan. Kayak anak sekolah iku kan gak semuanya bisa bawak motor”.

Bapak Yanto merasa bahwa penumpangnya saat ini terbanyak dari anak sekolah dan orang ke pasar. Pendapat Bapak Yanto sebagai bentuk kesadaran eksplisit (noema) ini, disebabkan pengalamannya yang setiap hari selalu mengantar para penumpangnya, yang pada akhirnya membentuk kesadaran yang lebih dalam (noesis) bahwa Bapak Yanto merasa bahagia dengan membantu masyarakat yang membutuhkan transportasi. Pada titik ini, pemahaman atas “Aku” oleh Bapak Yanto adalah “aku merasa penumpang terbanyakku dari anak pelajar dan orang ke pasar, hal ini disebabkan karena aku setiap hari dapat mengantarkan para penumpangkku dengan merasa bahagia”.

5. Simpulan

Keuntungan dalam khazanah keilmuan akuntansi hanya dinilai sebagai selisih antara pendapatan dan beban. Penilaian tersebut hanya

terbentur pada satu makna, yaitu materi. Penelitian ini berusaha menemukan makna yang berbeda, dari profesi yang menghasilkan jasa yang di mana dari hasil pekerjaannya bisa dinikmati dan dirasakan oleh orang lain. Profesi tersebut yaitu sopir angkutan pedesaan, dalam penelitian ini mengambil angkutan pedesaan yang berada di Kecamatan Kamal, Bangkalan-Madura.

Melalui pendekatan fenomenologi ini, peneliti berhasil mencapai suatu kesimpulan tentang bagaimana pemaknaan keuntungan yang dilihat dari sudut pandang dua sopir angkutan pedesaan. Makna keuntungan yang terdapat dalam setiap kehidupan informan yang berprofesi sebagai sopir ini digali dan ditafsirkan, sehingga menemukan titik terang yaitu terdapat beberapa kesadaran mengenai implikasi laba terhadap profesi mereka.

Keuntungan yang digali dari kesadaran Bapak Muin muncul dalam tiga makna, yang pertama yaitu Keuntungan Kepuasan Batin “Mengantar Penumpang dengan Rasa Bahagia”, Keuntungan Spiritual “Rezeki Sudah Ada yang Mengatur” dan Keuntungan Materi “Menghidupi Keluarga, Simpanan dan Utang”.

Keuntungan yang digali dari kesadaran Bapak Yanto muncul dalam dua makna, yaitu Keuntungan Materi “Menghidupi Keluarga dan Simpanan” dan Keuntungan Kepuasan Batin “Bahagia Membantu Masyarakat”.

5.1 Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan yang dialami oleh peneliti dalam melakukan penelitian di lapangan yaitu kurangnya keterbukaan informan kedua yang kurang memberi informasi mengenai pengalamannya dalam menjalankan profesinya. Sehingga peneliti kesulitan untuk menggali informasi yang lebih dalam lagi mengenai transaksinya dalam melakukan pekerjaannya yang dilakukan oleh informan tersebut.

5.2 Saran Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan salah satu sumbangsih, terutama untuk peneliti selanjutnya yang ingin mengetahui keunikan lain yang terdapat dalam makna keuntungan dari profesi yang menghasilkan jasa lainnya. Peneli-

tian ini memang hanya difokuskan untuk melihat sudut pandang “keuntungan” dari profesi sopir. Penelitian ini bersifat subyektif dan tidak dapat digeneralisasikan. Oleh sebab itu, penelitian ini masih bisa dikembangkan dari berbagai aspek. Pendekatan melalui profesi yang berbeda namun dekat dengan masyarakat yang masih melekatkan nilai-nilai kearifan lokal di dalamnya. Pendekatan dengan metode penelitian yang berbeda juga dapat dikembangkan. Dengan pengembangan yang ada, diharapkan topik ini dapat semakin berkembang. Penelitian selanjutnya juga dapat melanjutkan keunikan profesi ini maupun profesi lainnya ditinjau dari segi hal perbandingan antara pendapatan dan kerugian.

Daftar Rujukan

- Akbarwati, E. & Ariastita, P. G. (2013). Revitalisasi Kawasan Pelabuhan Di Madura. *Jurnal Teknik POMITS*. Vol.2, No.2 ISSN: 2337-3539.
- Aminah, A. N. 2017. Kendaraan Meumpuk di Pelabuhan Kamal. www.republika.co.id/berita/ramadhan/info-mudik/17/06/25/os42ie384-kendaraan-menumpuk-di-pelabuhan-kamal. Diakses tanggal 7 April 2018.
- Asiyah, A., Ananta, W. T., dan Nyoman, T. H. (2017). Analisis Makna Keuntungan Menurut Pedagang Kaki Lima di Sepanjang Jalan Ahmad Yani Singaraja. *e-Journal SI Ak Universitas Pendidikan Ganesha*. Vol. 7 No. 1.
- Basri, A. 2017. ASDP Rugi Rp 150 Juta Saban Bulan. <https://www.jawapos.com/radar-madura/read/2017/10/02/16777/asdp-rugi-rp-150-juta-saban-bulan>. Diakses tanggal 7 April 2018.
- Bisri, M. 2010. Nama Mohammad Noer Diusulkan Jadi Pengganti Nama Jembatan Suramadu. <https://nasional.tempo.co/read/241161/nama-mohammad-noer-diusulkan-jadi-pengganti-nama-jembatan-suramadu>. Diakses tanggal 24 Maret 2018.
- Darmini, S. (penerjemah). (2011). *Bisnis The Key Concepts*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Ekasari, K. (2014). Hermeneutika Laba Dalam Perspektif Islam. *Jurnal Akuntansi Multiparadigma*. Volume 5 Nomor 1. Halaman 1-169
- Farhan, A. (2016). Hermeneutika Romantik Schleiermacher Mengenai Laba Dalam Muqaddimah Ibnu Khaldun. *Jurnal Akuntansi Multiparadigma*. Volume 7 Nomor 1. Halaman 1-155.
- Ikatan Akuntansi Indonesia. (2002). *Standar Akuntansi Keuangan*. Jakarta.
- Kamayanti, A. (2016). *Metode Penelitian Kualitatif Akuntansi : Pengantar Regiolitas Keilmuan*. Jakarta. Yayasan Rumah Peneleh.
- Kusnadi. (2000). *Akuntansi Keuangan Menengah (Intermediate) (Prinsip, Prosedur, dan Metode)*. Malang. Universitas Brawijaya.
- Mursy, A. L. dan Rosidi. (2013). Sentuhan Rasa Di Balik Makna Laba. *Jurnal Akuntansi Multiparadigma* Volume 4 Nomor 2. Halaman 165-329.
- Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Menteri Perhubungan.
- Moleong, L. J. (2007). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung. PT Remaja Rosdakarya.
- Sari, D. P. 2014. Apa Makna “Keuntungan” Bagi Profesi Dokter?. *Jurnal Akuntansi Multiparadigma*. Volume 5, Nomor 1, April 2014.
- Subiyantoro, E., dan Iwan, T. (2004). *Laba Humanis Tafsir atas Konsep Laba dengan Pendekatan Hermeneutika*. Malang: Bayumedia Publishing.
- Suwardjono. (2014). *Teori Akuntansi Perencanaan Pelaporan Keuangan*. Edisi ketiga. Yogyakarta: BPFE.
- Ubaidillah, A., Mulyani, S., dan Dwi, E. E. (2013). Makna Keuntungan Bagi Pedagang Kaki Lima (Studi pada Pedagang Kaki Lima di Bangsri Jepara). *Jurnal Akuntansi & Investasi* Vol. 14 No. 1
- _____, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.