

## **BAB I**

### **AWAL PERJUANGAN DARI SEBUAH PENELITIAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Menyadari pentingnya transportasi, lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dengan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar, dan berbiaya murah. (Muhammad, 1998 : 7). Manusia sebagai makhluk sosial mempunyai banyak kebutuhan yang dipenuhi untuk kesejahteraan hidupnya. Kebutuhan tersebut dimungkinkan tidak dapat terpenuhi dalam satu tempat. Sehingga manusia memerlukan transportasi untuk melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan kendaraan. Transportasi dibagi menjadi tiga yaitu transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara. Namun, transportasi yang paling terjangkau bagi masyarakat adalah transportasi darat sehingga transportasi ini banyak digunakan bagi masyarakat luas. Transportasi darat ini seperti bus mini, ojek, becak, dan lain-lain.

Bus mini sebagai salah satu transportasi yang digunakan masyarakat untuk bepergian dengan muatan 8 sampai 25 penumpang. Bus mini beroperasi di jalan-jalan konvensional yang ada di kota ataupun di pedesaan. Pengoperasian bus mini terdiri beberapa daerah operasional, yakni antar kota dan antar provinsi. Bus mini antar kota hanya mencakup daerah yang berjangka pendek dalam pengoperasiannya. Bus mini antar provinsi memiliki daerah pengoperasian

jangka panjang dibandingkan bus mini antar kota karena bus mini tersebut melayani penumpang antar daerah dalam satu pulau. Sebagaimana menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum menyebutkan bahwa :

“Angkutan Antarkota Dalam Provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antardaerah kabupaten/kota dalam satu Daerah Propinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat trayek.”

Kabupaten Pamekasan sebagai pusat pemberangkatan dan pemberhentian angkutan antarkota dalam propinsi yang biasanya oleh masyarakat sekitar disebut “Bus mini”. Pada saat ini, jumlah bus mini sekitar 417 unit yaitu terdiri dari 354 unit umum dan 117 unit pribadi. (Data Dinas Perhubungan Pamekasan Tahun 2018). Trayek dari 354 bus mini tersebut meliputi empat kabupaten yang ada di Madura yaitu Sumenep, Pamekasan, Sampang, dan Bangkalan. Bus mini jurusan Pamekasan melayani rute masyarakat yang memiliki tujuan ke Bangkalan bahkan sampai ke Pelabuhan Kamal.

Universitas Trunojoyo Madura merupakan Perguruan Tinggi Negeri yang ada di Kabupaten Bangkalan. Keberadaan Universitas Trunojoyo Madura menjadi nilai tambah bagi bus mini, karena bus mini salah satu transportasi yang terjangkau oleh mahasiswa menuju kampus. Selain itu, bus mini digunakan masyarakat menuju Pelabuhan Kamal untuk pergi ke Surabaya. Tetapi sekarang dengan adanya Jembatan Suramadu mengurangi jumlah penumpang bus mini menuju ke Pelabuhan Kamal. Penelitian Kurniawati (2016) menunjukkan bahwa dampak beroperasinya Jembatan Suramadu menyebabkan; terjadinya perubahan pada kondisi sosial yakni jenis lapangan pekerjaan di Desa Kamal

tetap; namun terdapat penurunan pada jumlah pekerjaannya terutama pada profesi pedagang sebesar 76% dan jasa angkutan umum sebesar 33%. Terjadi perubahan pada kondisi ekonomi yakni terdapat penurunan pendapatan. Pendapatan jasa angkutan umum tujuan Pelabuhan Kamal yang dulunya sebesar Rp. 2.700.000-Rp.3.149.999 menurun menjadi Rp. 1.350.000-Rp.1.799.999/bulan.

Keberadaan Jembatan Suramadu tahun 2009 sebagai penghubung antara Pulau Madura dengan Pulau Jawa memberi dampak positif bagi masyarakat yang ada di Madura. Hal tersebut terlihat dari perjalanan dari Madura ke Surabaya menjadi semakin praktis dan efisien. Sebagaimana tujuan besar pembangunan Jembatan Suramadu adalah merangsang tumbuhnya aktivitas perekonomian di Madura. Sehingga Jembatan Suramadu disebut sebagai pembangkit perubahan bagi Madura yang terdiri dari empat wilayah kabupaten yaitu Bangkalan, Sumenep, Sampang, dan Pamekasan. Sebagai contoh, saya kutip dari <https://tirto.id> pada tanggal 10 Juni 2018 :

“Jembatan Suramadu digadang-gadang menjadi pembangkit perubahan bagi Madura yang terdiri dari empat wilayah kabupaten yaitu Bangkalan, Sumenep, Sampang, dan Pamekasan. Indikasi kemajuan Madura setelah beroperasinya Jembatan Suramadu dapat dilihat dari laju Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Madura yang menggambarkan nilai tambah barang dan jasa.

Data Badan Pusat Statistik (BPS) dari 2007-2016 menunjukka dampak positif daei keempat wilayah tersebut, meski tidak bisa disebut signifikan. Sementara untuk tingkat pengangguran terbuka dari 2007-2015 di seluruh Madura, angkanya fluktuatif.

Di Bangkalan yang menjadi daerah pintu gerbang Jembatan Suramadu, misalnya, tingkat pengangguran tahun 2009 bertengger di angka 5,01 persen. Pada belum beranjak dari angka lima persen. Persentase pengangguran memang sempat turun sampai 3,91 persen pada 2011. Namun dua tahun kemudian, angkanya malah melonjak hingga 6,78 persen. Kondisi tingkat pengangguran di daerah lain juga menunjukkan angka yang fluktuatif. Meski begitu, rata-ratanya masih lebih rendah dari Bangkalan dengan tidak menyentuh angka di atas lima persen”.

Dengan adanya Jembatan Suramadu, dapat mempengaruhi angkutan umum salah satunya yaitu bus mini. Dampak tersebut dapat dilihat dari berkurangnya penumpang serta pendapatan yang didapatkan oleh para sopir bus mini. Selain pengaruh Jembatan Suramadu, pengaruh lain juga dirasakan oleh bus mini, yaitu bus besar. Masyarakat tujuan Surabaya lebih memilih menggunakan bus besar dibandingkan naik bus mini. Jumlah bus besar tujuan Surabaya sebesar 27.341 dengan jumlah penumpang 540.552. (Data Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur UPT LLAJ Bangkalan Tahun 2018). Data tersebut jelas memberi dampak bagi bus mini tujuan Pelabuhan Kamal, karena penumpang menjadi sepi. Sehingga Pelabuhan Kamal terancam ditutup dengan adanya Jembatan Suramadu. Sebagai contoh, saya kutip dari <https://m.detik.com> pada 29 Oktober 2018 :

“Gubernur Soekarwo mengatakan bahwa Pelabuhan Kamal akan ditutup. Bagi Pakdhe sapaan akrabnya hal ini memang wajar terjadi, karena jika dibandingkan, akses menuju dengan Jembatan Suramadu jauh lebih lancar. Pakdhe Karwo menyebut hal ini merupakan suatu disruption, yakni pergeseran ke hal-hal yang lebih mudah”.

Sopir adalah pekerja yang menghasilkan jasa dimana dari hasil pekerjaannya bisa dinikmati oleh orang lain. Seorang sopir berinteraksi langsung dengan masyarakat. Alat pertemuan antara sopir dengan masyarakat adalah uang dan kebutuhan. Selama ada yang membutuhkan jasa transportasi maka disitu ada sopir. Peran juragan hanya memfasilitasi sopir dengan kendaraan. Salah satu hal yang ingin diperoleh dari kerja sama ini berupa pendapatan. Dalam akuntansi, pendapatan merepresentasi capaian. (Suwardjono, 2014 : 351). Begitu juga dengan bus mini. Pendapatan sebagai capaian selama bekerja di bus mini. Dari pendapatan yang diperoleh terciptalah sistem kerja pada bus mini.

Berdasarkan penelitian di lapangan, bus mini menggunakan sistem kerja bagi hasil dengan pola yang berbeda setiap juragan. Bagi hasil sebagai salah satu pendekatan dalam pengelolaan bisnis, yang dapat dikaji dari studi manajemen dan akuntansi. Sebagai bagian dari akuntansi, bagi hasil tidak dapat dilepaskan dari konteks sosial dan budaya. Pandangan ini mengindikasikan bahwa bagi hasil sebagai konsep bisnis yang memiliki corak yang mungkin berbeda sesuai konteks sosial budaya dimana bagi hasil tersebut diterapkan. (Hanif, 2015).

Pada dasarnya bagi hasil dapat dilakukan berbasis pencapaian pendapatan (*revenue sharing*) atau berdasarkan pencapaian laba (*profit sharing*). (Tarsidin, 2010 dalam Hanif, 2015). Pembagian hasil berdasarkan laba (*profit sharing*) misalnya, dapat dilaksanakan pula berdasarkan laba kotor (*gross profit sharing*) atau laba bersih (*net profit sharing*). Pendapatan (*revenue sharing*) dilaksanakan berdasarkan pendapatan kotor dari penyaluran dana, tanpa harus di kalkulasi terlebih dahulu dengan biaya-biaya pengeluaran operasional usaha. Definisi bagi hasil mengungkapkan bahwa laba (*profit*) bukan hanya klaim dari pemilik modal atau pemilik perusahaan, tetapi juga milik karyawan dengan skema bagi hasil yang telah disepakati bersama. Dengan skema bagi hasil tersebut karyawan terpacu untuk meningkatkan produktivitasnya. (Hanif, 2015). Hal tersebut juga dilakukan oleh usaha bus mini yang lebih memilih sistem bagi hasil dibandingkan sistem setoran.

Sistem setoran adalah sistem yang mewajibkan sopir harus membayar sejumlah uang setiap hari sesuai dengan jumlah yang telah disepakati dengan juragan. Tetapi, pada saat ini ditengah pengaruh Jembatan Suramadu dan bus besar banyak pengusaha bus mini memilih sistem bagi hasil. Pemilihan sistem

bisnis merupakan salah satu cara untuk mencapai keselarasan tujuan antara tujuan individu karyawan dengan tujuan perusahaan karena dengan bagi hasil akan mendorong kerja keras karyawan untuk mewujudkan tujuan keuangannya, dan pada saat yang sama, kerja keras tersebut juga dalam rangka merealisasikan tujuan perusahaan. (Hanif, 2015).

Penelitian bagi hasil banyak dilakukan pada pertanian. Penelitian Wahyuni (2013) yang mengungkapkan bahwa pencapaian nilai keadilan bagi hasil berdasarkan lima indikator yakni transparansi, nisbah bagi hasil yang proporsional, konsisten, *bargaining power* yang seimbang, dan ada ganti rugi jika petani diberhentikan masih minim. Konsep penyesuaian bagi hasil adat dengan syariah adalah dengan mengangkat nilai-nilai positif dari kearifan budaya lokal yang disempurnakan dengan konsep syariah. Senada dengan penelitian Wahyuni (2013), penelitian Akbar, dkk (2017) menunjukkan bahwa *mattesan uma* memiliki keunikan tersendiri dalam konsep bagi hasil yang ada, terbukti dengan adanya uang santunan berupa uang duka yang diberikan oleh pemilik lahan kepada petani penggarap ketika mengalami kerugian. *Mattesan uma* bersumber dari kearifan lokal tidak berpedoman kepada Undang-Undang Bagi Hasil dan tidak sepenuhnya relevan dengan fikih muamalah, tetapi lebih unggul dari sisi syariahnya dan lebih memberikan rasa keadilan dan kemaslahatan kepada petani. Pada praktiknya *mattesan uma* menggunakan nisbah bagi untung 50:50 (1:1).

Dalam pelaksanaan bagi hasil pertanian terdapat nilai-nilai ekonomi Islam. Menurut Yusanto dan Yunus, Ekonomi Islam adalah sistem ekonomi Islam yang menyangkut pengaturan kegiatan ekonomi dalam masyarakat berdasarkan cara atau metode Islam. (Mardani, 2015 : 9). Penelitian Rasiam (2018) menunjukkan

bahwa terdapat beberapa nilai-nilai ekonomi Islam dalam pelaksanaan bagi hasil pengelolaan kebun karet antara dua masyarakat yang berlatar belakang beda agama yaitu muslim yang diwakili oleh etnik Madura dan Nasrani diwakili oleh etnik Dayak. Nilai-nilai ekonomi Islam menjadi dasar kerjasama itu diantaranya adalah kerja keras, teamwork (kerjasama) antara pemilik lahan dan penggarap, nilai-nilai keadilan antara kedua belah pihak dengan sistem bagi hasil dalam pembagian keuntungan, nilai-nilai kejujuran, nilai-nilai keterbukaan dan nilai-nilai persaudaraan. Nilai-nilai ini sudah menjadi adat atau kebiasaan secara turun temurun antar dua kelompok etnik ini bahkan sudah terbangun kekeluargaan.

Senada dengan penelitian Harkaneri (2014) tentang perkebunan karet di Kampar, Riau. Bagi hasil pada perkebunan karet masyarakat Kampar ini terjadi antara pemilik kebun karet dengan *tukang motong* saling membutuhkan. Kedudukan kedua belah pihak sama karena mereka merupakan mitra kerja dalam berusaha. Oleh sebab itu, dalam menentukan pola bagi hasil ini ditentukan dan disepakati oleh kedua belah pihak. Hasil penelitian Harkaneri adalah *bagi hasil gotah* merupakan bagi hasil yang mengandung nilai-nilai *KESOJUKAN* (Keadilan, Kesosialan, Kejujuran, dan Keamanan).

Pernyataan di atas juga didukung kembali oleh hasil penelitian Izzah (2018) menunjukkan bahwa hasil yang dibagikan oleh komunitas Bobaneigo adalah dengan berbagi hasil dalam bentuk hak kepemilikan, pekerjaan, doa, kekayaan manfaat, kebahagiaan, yang berisi nilai kejujuran, keadilan, ketulusan sebagai wujud manusia hubungan dengan manusi (sosial) dalam menjaga kelangsungan bisnis dan kehidupan orang lain yang secara tidak langsung berdampak pada pemeliharaan pohon cengkeh/alami (hubungan manusia dengan makhluknya)

yang akan dipertanggungjawabkan kepada Sang Pencipta sebagai pemilik alam semesta (hubungan manusia dengan Tuhan).

Berdasarkan penjelasan di atas, peneliti memiliki ketertarikan untuk meneliti pola bagi hasil pada bus mini di Kabupaten Pamekasan. Sebagaimana penelitian di lapangan bahwa pola bagi hasil bus mini setiap juragan berbeda. Sejauh pengamatan peneliti yang menelusuri jurnal dan artikel belum ditemukan penelitian terkait pola bagi hasil dalam bidang transportasi bus mini yang dijalankan oleh perorangan. Penelitian ini bermula dari praktik bisnis pada usaha bus mini Bapak Ride'i dan Bapak Qomar dengan pola bagi hasil yang diterapkan memiliki proporsi yang berbeda baik Bapak Ride'i ataupun Bapak Qomar. Hal ini menjadi alasan peneliti untuk mengangkat kesadaran para informan dalam melakukan pola bagi hasil bus mini yang selama ini dilakukan oleh Bapak Ride'i dan Bapak Qomar sebagai juragan dengan sopirnya di Kabupaten Pamekasan.

## **1.2 Perumusan Masalah dan Fokus Penelitian**

Sebagai awal pengenalan dalam penelitian ini, peneliti ingin mendapatkan pemahaman dalam proses penelitian ini. Peneliti merumuskan permasalahan dan nantinya bisa mengungkap rasa keingintahuan dalam diri peneliti. Rumusan masalah yang diambil dalam penelitian ini, yaitu *pertama*, bagaimana mekanisme pola bagi hasil bus mini yang dilakukan oleh juragan dengan sopir ? *Kedua*, kesadaran apa yang melandasi juragan dan sopir bus mini dalam melakukan pola bagi hasil bus mini ?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan pertanyaan peneliti di atas, peneliti melakukan penelitian ini dengan harapan dan tujuan untuk menggali lebih dalam tentang pola bagi hasil bus mini antara juragan dan sopir bus mini. *Pertama*, mengungkap mekanisme

pola bagi hasil bus mini yang dilakukan oleh juragan dan sopir. *Kedua*, mengungkap kesadaran yang melandasi juragan dan sopir dalam melakukan pola bagi hasil bus mini.

#### **1.4 Kontribusi Penelitian**

Dari hasil penjelasan di atas, peneliti berharap hasil penelitian ini mampu memberikan kontribusi bagi berbagai pihak. Penelitian ini memberikan kontribusi sebagai berikut :

Bagi penulis. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat terhadap pengembangan literatur akuntansi dalam pola bagi hasil bus mini.

Bagi empiris. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadikan sebagai sumber informasi atau koreksi bagi juragan maupun pemilik dalam menerapkan pola bagi hasil bus mini.