

BAB I

MEMBANGUN FONDASI AWAL SEBUAH PENELITIAN

1.1 Latar Belakang

Pada era globalisasi saat ini transportasi sudah lama ada dalam perkembangan kehidupan manusia, dari masyarakat kuno sampai pada masyarakat modern saat ini. Transportasi merupakan salah satu jantung kehidupan di berbagai sektor baik itu sektor politik, sosial, budaya, ekonomi dan pertahanan keamanan juga menjadi faktor pendukung perkembangan ekonomi di suatu negara. Transportasi mengalami perkembangan-perkembangan guna menunjang pergerakan pembangunan serta meningkatkan efektifitas dan efisiensi kehidupan bermasyarakat. Transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro,2005).

Transportasi semakin berkembang mengikuti perkembangan zaman. Pada zaman dahulu transportasi dapat berupa sepeda, delman, becak, angkutan desa dan lain-lain. Namun di dalam perkembangannya, transportasi telah mengalami perubahan yang semakin modern, yang dulunya tidak memiliki kendaraan sekarang setiap masyarakat memiliki kendaraan pribadi sendiri. Kendaraan pribadi merupakan kendaraan yang dioperasikan hanya untuk orang yang memiliki kendaraan tersebut (Vuchic,1992), kendaraan pribadi tersebut sudah menjadi suatu kebutuhan setiap masyarakat.

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 Perdesaan” yang disebut juga Angdes

atau Angkudes. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Menteri Perhubungan menyebutkan:

“Angkutan Perdesaan adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain 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.”

Kecamatan Kamal, Kabupaten Bangkalan, Madura merupakan salah satu kecamatan yang memiliki angkutan desa yang biasanya masyarakat sekitarnya menyebutnya “Pedesaan”. “Pedesaan” ini mulai beroperasi di daerah Kamal yaitu dari tahun 1985 hingga saat ini. Pada tahun 1985 “Pedesaan” beroperasi 24 trayek yang berawal dari program Organda pemerintah dan kemudian menjadi milik pribadi individu. Trayek 24 angkutan perdesaan dari dulu hingga sekarang masih tetap karena hal tersebut sudah ditetapkan oleh pemerintah. “Pedesaan” melayani rute Pelabuhan Kamal ke Perumnas Kamal.

Pelabuhan penyeberangan Kamal Madura yang merupakan pelabuhan angkutan penyeberangan antar pulau yang menghubungkan Pulau Madura dan Pulau Jawa yang ada di Kecamatan Kamal Kabupaten Bangkalan. Pelabuhan penyeberangan ini dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero). Dari jejak rekam sejarah, pelabuhan ini memiliki nilai historis karena telah menjadi pintu gerbang utama keluar-masuk Pulau Madura sejak tahun 1949. Selain penyeberangan, aktivitas lain yang berlangsung di kawasan adalah perdagangan yang mampu memicu peningkatan perekonomian di sekitar kawasan.

Dengan adanya pelabuhan penyeberangan tersebut angkutan perdesaan merupakan salah satu transportasi yang terjangkau oleh penumpang atau masyarakat daerah Kamal yang membutuhkan transportasi sehingga dapat memudahkan masyarakat untuk memenuhi kebutuhannya, Karena Manusia

merupakan makhluk sosial mempunyai banyak kebutuhan yang harus dipenuhi untuk mensejahterakan hidupnya.

Wilayah tidak akan pernah lepas dari suatu kegiatan perekonomian. Kegiatan perekonomian merupakan indikator utama dalam menentukan maju atau tidaknya suatu wilayah. Kemajuan wilayah seringkali diindikasikan dengan kemajuan ekonomi yang keterkaitannya dengan infrastruktur transportasi sangatlah erat. Keberadaan infrastruktur dapat mendorong terciptanya stabilitas berbagai aspek dalam masyarakat guna menunjang laju pembangunan nasional (Departemen PU, 2006). Kelengkapan infrastruktur pada suatu wilayah juga menandakan kesiapan suatu wilayah dalam melayani masyarakatnya. Wahidi (2013) mengatakan bahwa infrastruktur jalan merupakan media yang paling utama dalam menggerakkan roda perekonomian suatu negara. Di samping itu, dikatakan bahwa infrastruktur akan meningkatkan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia. Akan tetapi, infrastruktur yang bagus tanpa diiringi dengan sistem transportasi yang baik tentu akan menjadi sia-sia.

Setelah dibangunnya Infrastruktur transportasi berupa jembatan yang sangat berpengaruh terhadap kemudahan akses suatu wilayah yaitu Jembatan Suramadu yang merupakan gerbang utama kedua bagi Pulau Madura setelah sebelumnya ada Pelabuhan Kamal yang merupakan satu-satunya gerbang utama untuk menghubungkan Pulau Madura dengan Pulau Jawa 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.



2018
Dokumentasi 28 Maret 2009



2018
Dokumentasi 02 Juni 2018

Gambar 1.1 Perbedaan Penumpang Kapal Sebelum dan Sesudah Berdirinya Jembatan Suramadu

Sumber: Google dan Observasi 2018

Gambar di atas seakan-akan berbicara, perbedaan yang mencolok sangat terlihat. Bunyi klakson memekakan telinga dari corong kapal-kapal ferry kini tak terdengar lagi, seperti era sebelum pertengahan tahun 2009 itu. Masa kejayaan pelabuhan penyeberangan Kamal perlahan surut seiring diresmikannya Jembatan Suramadu. Bunyi klakson bersautan itu dijadikan tanda bagi para pedagang bahwa penumpang akan segera turun. Itu pertanda, rezeki pasti datang dan dagangan akan laris (surabaya.tribunnews.com).

Perubahan itu dapat terlihat dari berkurangnya penumpang kapal ferry yang sebelumnya selalu ramai dan dengan kondisi yang cukup padat. Baik masyarakat Madura maupun Surabaya dapat dikatakan lebih memilih jalur darat daripada laut setelah adanya Jembatan Suramadu tersebut. Hal ini disebabkan oleh waktu tempuh yang lebih efisien dibandingkan dengan lewat laut yang bisa menghabiskan waktu tempuh sekitar satu jam dari Pulau Madura ke Pulau Jawa. Selain itu, secara ekonomi juga lebih terjangkau sehingga masyarakat beralih untuk lewat Jembatan Suramadu. Namun, ternyata hal ini berdampak negatif terhadap kawasan pelabuhan yakni menurunnya jumlah penumpang kapal ferry

yang mempengaruhi kondisi fisik, ekonomi, dan sosial kependudukan masyarakat di wilayah sekitar pelabuhan.

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, yaitu Dermaga II Pelabuhan Timur dan Dermaga III. Bahkan Dermaga II Pelabuhan Timur sudah beralih fungsi menjadi tempat parkir kapal untuk perbaikan ataupun menjadi galangan bagi pembongkaran kapal menjadi besi tua (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 daerah Kamal ini yang biasanya berada di sekitar Pelabuhan Kamal. Angkutan perdesaan ini merupakan salah satu transportasi yang terkena dampak dari adanya Suramadu. Dampak tersebut

dapat dilihat dari berkurangnya penumpang serta pendapatan atau keuntungan yang didapatkan oleh para Sopir angkutan perdesaan.

Selain pengaruh dari Jembatan Suramadu tersebut, pengaruh lain juga dirasakan oleh para angkutan perdesaan pada zaman modern saat ini, yaitu dimana terdapat dealer sepeda motor di Kecamatan Kamal, sehingga angka pembelian kendaraan bermotor yang meningkat juga mempengaruhi angkutan perdesaan ini. Dapat dilihat bahwa pengurangan penumpang yang pasti akan berpengaruh dengan berkurangnya pendapatan pula. Jadi dapat dikatakan bahwa angkutan perdesaan ini pernah “berjaya” pada zamannya. Namun, hal ini tidak membuat para sopir untuk putus asa dengan hal tersebut. Mereka selalu mensyukuri pendapatan yang mereka peroleh. Selain itu mereka memilih bertahan dengan profesi ini juga karena lamanya pofesi yang sudah digeluti oleh mereka membuat mereka merasa tetap nyaman dengan menjadi profesi sebagai sopir angkutan perdesaan ini.

Permasalahan utama yang menjadi gejala peneliti yaitu dengan melihat banyaknya dampak yang dirasakan oleh sopir angkutan perdesaan ini masih tetap bertahan dengan pengaruh yang ada pada zaman modern ini. Dalam melakukan pekerjaannya sopir angkutan perdesaan hanya menghitung pendapatan dan biaya-biaya yang akan dikeluarkan. Namun, hal itu dapat membuat mereka bertahan sampai pada zaman modern saat ini. Realitas di lapangan ini tentunya menimbulkan banyak pertanyaan terkait bagaimana sopir angkutan perdesaan memahami makna keuntungan yang diperoleh tersebut, sehingga angkutan perdesaan ini dapat bertahan di era modern saat ini. Hal inilah yang menjadikan peneliti ingin mengetahui bagaimana makna keuntungan yang dilihat dari sudut pandang sopir angkutan desa “pedesaan”, karena selama

peneliti tahu, untuk mendapatkan sesuap nasi para sopir angkutan perdesaan tidak pernah melakukan pencatatan keuangan untuk mengetahui keuntungan yang didapatkannya dalam melakukan pekerjaan mereka, yang mereka tahu hanyalah menjalankan profesinya sebagai sopir angkutan perdesaan untuk bertahan hidup.

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 akan selalu ada. Namun, tetap ada alat temu di antara sopir dan masyarakat, yaitu uang. Apabila uang telah berada di tangan seorang sopir, apakah uang tersebut berakhir dengan keuntungan? mengingat banyaknya pengaruh yang dihadapi oleh para sopir angkutan perdesaan di Kecamatan Kamal ini.

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 oleh 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). Konsep laba menjadi

pembahasan utama di hampir sejumlah ahli ekonomi. Belkaoui menyebut bahwa ahli ekonomi pertama yang mendefinisikan laba sebagai peningkatan dalam kesejahteraan adalah Adam Smith. Selanjutnya Von Bohn Bawerk yang merupakan ahli ekonomi pada abad 19 menjelaskan bahwa laba tidak hanya sekedar unsur kas melainkan konsep laba non moneter. 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*). Laba kepuasan batin, yaitu laba yang muncul dari konsumsi sesungguhnya atas barang dan jasa yang menghasilkan kesenangan batin, dan kepuasan atas keinginan. Laba kepuasan batin merupakan konsep psikologis yang tidak dapat diukur secara langsung, tetapi dapat diproksikan oleh laba sesungguhnya. Laba sesungguhnya yaitu pernyataan atas kejadian yang memberikan peningkatan kesenangan batin. Ukuran terbaik untuk laba ini adalah biaya hidup. Kepuasan tercipta oleh kesenangan batin atas keuntungan yang diukur oleh pembayaran uang yang dijual untuk memperoleh barang dan jasa sebelum atau sesudah konsumsi. Sedangkan laba uang yang menunjukkan semua uang yang diterima dan dengan tujuan digunakan untuk konsumsi guna memenuhi biaya hidup (Subiantoro dan Triyuwono, 2004).

Laba memiliki arti dalam banyak bahasa. Hal ini terjadi karena terdapat banyak istilah dalam bahasa asing kemudian diterjemahkan dalam bahasa Indonesia. Dalam penerjemahannya, biasanya terdapat kata yang memiliki pengertian yang sama sehingga menyebabkan kebingungan untuk memahami arti laba. Dalam PSAK no. 23 penghasilan diartikan sebagai (*income*) dan pendapatan adalah (*revenue*). Pendapatan (*revenue*) merupakan penghasilan

(*income*) dari aktivitas perusahaan yang biasa yang dikenal dengan sebutan yang berbeda seperti penjualan, bunga, penghasilan jasa (*fees*), royalti, dividen dan sewa. Maka *income* merupakan perolehan hasil kegiatan operasional suatu organisasi. Sedangkan *revenue* merupakan pendapatan yang diperoleh suatu organisasi dari kegiatan operasionalnya. Terdapat kata lain yang memiliki arti sebagai laba yaitu istilah profit dan *earnings*. *Earnings* menurut Suwardjono (2005), lebih bermakna sebagai laba yang diakumulasi selama beberapa periode sehingga *earnings* lebih menunjuk laaba periode, *Profit* lebih mengarah pada pengertian awal laba, yaitu keuntungan.

Melihat perbedaan bahasa antara laba dengan keuntungan ini semakin terlihat. Hal ini menunjukkan bahwa sebenarnya, dalam dunia akuntansi, laba bermakna juga sebagai keuntungan. Maka dapat dikatakan bahwa arti dari laba adalah keuntungan (Sari,2014). Pemaknaan dari sudut pandang profesi sopir, belum tentu sama antara laba dengan keuntungan. Pemaknaan dari sudut pandang yang berbeda inilah yang ingin digali dari penelitian ini.

Di Indonesia terdapat penelitian mengenai makna keuntungan, khususnya makna keuntungan dari profesi. Beberapa peneliti mencoba menyoroti makna keuntungan profesi pedagang kaki lima seperti penelitian Ubaidillah et., al (2013) yang meneliti makna keuntungan pedagang kaki lima di Bangsri Jepara yang menemukan tiga makna “keuntungan” dilihat dari sudut pandang profesi pedagang kaki lima. “Keuntungan materi” dalam bentuk simpanan atau tabungan yang digunakan pula untuk memenuhi kebutuhan pribadi. “Keuntungan spiritual” terlihat dari kemauan para pedagang kaki lima untuk tetap memperhatikan perintah Tuhan atas semua perintah-Nya. “Keuntungan kepuasan batin” bisa membuat orang lain senang, meskipun sebagai pedagang kaki lima tetap

mendapatkan kesempatan untuk berbagi. Mungkin pemaknaan “keuntungan” kepuasan batin dapat ditemui pada profesi lain, namun kepuasan batin dalam profesi pedagang kaki lima adalah kepuasan apabila dapat membuat hati orang lain senang. 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, makna yang pertama yaitu keuntungan materi dalam bentuk simpanan yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan hidup sekarang maupun nanti dimasa yang akan datang. Makna yang kedua yaitu keuntungan spritual yang terlihat dari kemauan pedagang kaki lima untuk tetap melaksanakan perintah Allah SWT dalam bentuk sumbangan.

Penelitian selanjutnya adalah penelitian makna keuntungan terkait dengan profesi dokter yang dilakukan oleh Sari (2014), bahwa profesi dokter memaknai keuntungan tersebut dalam 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 memaknai laba suatu institusi yang dilakukan di Rumah Sakit Aisyiyah Malang yang memberikan pemaknaan tentang laba, sebut saja 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. Selain itu, Purnamasari dan Triuwono (2010) juga menemukan bentuk laba yang dimaknai sebagai laba materi di

sebuah sekolah yang didirikan oleh yayasan. Terdapat alasan tertentu yang mengharuskan sekolah tersebut memaknai laba dengan materi, yaitu laba materi sebagai alat pembayar hutang. Refleksi makna laba materi juga disebabkan oleh adanya kebutuhan untuk mengembangkan dan memajukan Sekolah Bintang.

Selanjutnya penelitian yang mencoba mengungkap makna laba dalam perspektif islam yaitu Ekasari (2014) dengan judul Hermeneutika Laba Dalam Perspektif Islam dengan hasil 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 profesi sopir angkutan perdesaan yang berada di kamal, karena selama peneliti tahu angkutan perdesaan yang merupakan transportasi jaman dahulu ini masih bertahan hingga era modern ini yang terdapat banyak sekali pengaruh seperti terdapatnya infrastruktur transportasi berupa jembatan Suramadu yang merupakan gerbang

utama kedua bagi Pulau Madura setelah sebelumnya ada Pelabuhan Kamal serta terdapatnya dealer sepeda motor di kecamatan Kamal. Hal tersebutlah yang menjadikan angkutan perdesaan ini mengalami pengurangan penumpang. Namun, dengan banyaknya pengaruh tersebut angkutan perdesaan ini masih memilih tetap bertahan menjalankan profesinya sebagai sopir untuk mencari sesuap nasi, walaupun eksistensinya sudah tidak seperti dulu lagi. Jadi dapat dikatakan bahwa angkutan perdesaan ini pernah “berjaya” pada zamannya.

1.2 Pertanyaan dan Fokus Penelitian

Sebagai pengenalan awal, guna mendapatkan pemahaman dan pemaknaan, penelitian ini akan mendalami mengenai makna keuntungan dari sudut pandang profesi sopir angkutan perdesaan di Kecamatan Kamal. Lokasi situsnya adalah di Kecamatan Kamal, Kabupaten Bangkalan, Madura. Kecamatan Kamal dipilih karena saya selaku peneliti memiliki kedekatan historis di Kecamatan Kamal ini yang merupakan lingkungan peneliti sendiri. Kedekatan ini juga terkait dengan pengalaman panjang bersentuhan langsung dengan situs penelitian ini.

Pemilihan makna keuntungan dari sudut pandang sopir angkutan perdesaan di Kecamatan Kamal sebagai situs penelitian didasarkan pada fenomena yang terjadi di era modern saat ini. Angkutan perdesaan sendiri merupakan transportasi jaman dahulu yang masih bertahan dengan banyaknya pengaruh-pengaruh yang dapat mempengaruhi eksistensinya yang pada awalnya terdapat 24 angkutan perdesaan dan saat ini hanya tersisa 6-10 angkutan perdesaan yang masih aktif beroperasi.

Berangkat dari rasa keingintahuan peneliti tentang makna keuntungan tersebut, pertanyaan yang diajukan sebagai permasalahan peneliti ini adalah

bagaimana makna keuntungan yang dilihat dari sudut pandang sopir angkutan umum “pedesaan” di Kecamatan Kamal?

1.3 Tujuan Penelitian

Bersandar pada pertanyaan penelitian di atas, peneliti melakukan penelitian ini dengan harapan serta tujuan untuk menggali secara mendalam mengenai makna keuntungan yang dilihat dari sudut pandang sopir angkutan umum “pedesaan” di Kecamatan Kamal. Serta peneliti ingin mengungkap dan mempelajari lebih dalam lagi pemaknaan profesi sopir angkutan perdesaan ini dalam memaknai keuntungan dibalik bertahannya angkutan umum “pedesaan” hingga di era sekarang ini. mengetahui bahwasannya menjadi sopir angkutan perdesaan ini tidaklah mudah dijalani dengan mengetahui banyak dampaknya di era modern saat ini.

1.4 Manfaat Penelitian

Dari berbagai penjelasan yang sudah dijelaskan penelitian di atas mengenai bertahannya Angkutan Desa “Pedesaan” di era sekarang. Penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi sebagai berikut :

Bagi sopir angkutan perdesaan penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi sopir dalam membantu menemukan motif penentuan keuntungan maupun kerugian yang dialami sehingga mampu untuk melakukan perbaikan dalam sisi keuangan maupun perbaikan dalam hal lainnya. sehingga mampu meningkatkan taraf hidup dan kemampuan ekonomi ke arah yang lebih baik.

Bagi cabang ilmu pengetahuan khususnya akuntansi, penelitian ini memberikan kontribusi terhadap optimalisasi makna keuntungan, serta atas perkembangan fondasi perekonomian makro melalui sektor perekonomian mikro. Penelitian ini juga diharapkan mampu memunculkan teori baru dalam lingkup

profesi khususnya sopir angkutan perdesaan dengan omzet yang tidak terlalu besar.

Bagi peneliti, penelitian ini diharapkan mampu memperkaya wawasan peneliti mengenai potensi terciptanya kemapaman ekonomi bagi masyarakat menengah ke bawah dari memahami makna keuntungan bagi profesi sopir angkutan perdesaan.