

**EFISIENSI DAN DAMPAK TRANSPORTASI GOJEK
ONLINE TERHADAP KESEJAHTERAAN
MASYARAKAT
(STUDI KASUS PENGEMUDI OJEK PANGKALAN DIKECAMATAN
MEDAN MARELAN)**

SKRIPSI

OLEH :

HASAN AL BANNA SINURAT

NIM : 0501163239



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUMATERA UTARA
MEDAN
2021**

**EFISIENSI DAN DAMPAK TRANSPORTASI GOJEK ONLINE
TERHADAP KESEJAHTERAAN MASYARAKAT
(STUDI KASUS PENGEMUDI OJEK PANGKALAN DI
KECAMATAN MEDAN MARELAN)**

SKRIPSI

*Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana (S1) Pada
Jurusan Ekonomi Islam Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam
Negeri Sumatera Utara Medan*

Oleh :

HASAN AL BANNA SINURAT

NIM : 0501163239

**Program Studi
EKONOMI ISLAM**



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUMATERA UTARA
MEDAN
2021**

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Hasan Al Banna Sinurat
NIM : 0501163239
Tempat/Tgl.Lahir : Stabat, 15 Oktober 1996
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Jln. Alfaka III, Tanjung Mulia Hilir, Medan Deli

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang berjudul **“EFISIENSI DAN DAMPAK TRANSPORTASI GOJEK ONLINE TERHADAP KESEJAHTERAAN MASYARAKAT (STUDI KASUS PENGEMUDI OJEK PANGKALAN DI KECAMATAN MEDAN MARELAN)”** benar karya asli saya, kecuali kutipan-kutipan yang disebutkan sumbernya. Apabila terdapat kesalahan dan kekeliruan di dalamnya, sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya. Dengan demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Medan, 04 Februari 2021

Yang Membuat Pernyataan



Hasan AlBanna Sinurat
NIM. 0501163239

PERSETUJUAN

Skripsi Berjudul :

**EFISIENSI DAN DAMPAK TRANSPORTASI GOJEK ONLINE
TERHADAP KESEJAHTERAAN MASYARAKAT
(Studi Kasus Pengemudi Ojek Pangkalan Di Kecamatan Medan Marelan)**

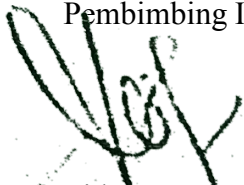
Oleh:

Hasan Al Banna Sinurat
NIM : 0501163239

Dapat Disetujui Sebagai Salah Satu Persyaratan Untuk Memperoleh Gelar Sarjana
Ekonomi (SE) Pada Program Studi S1 Ekonomi Islam

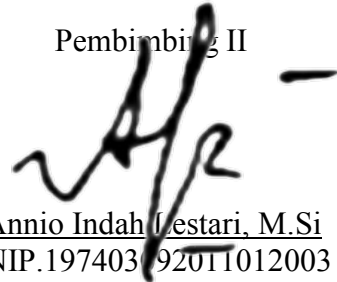
Medan, 04 Februari 2021

Pembimbing I



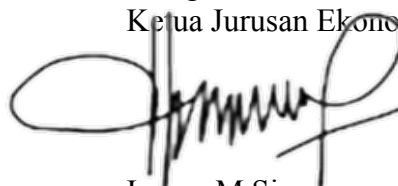
Dr. M. Ridwan, M.Ag
NIP. 197608202003121004

Pembimbing II



Annio Indah Lestari, M.Si
NIP.197403092011012003

Mengetahui,
Ketua Jurusan Ekonomi Islam



Imsar, M.Si
NIDN. 2003038701

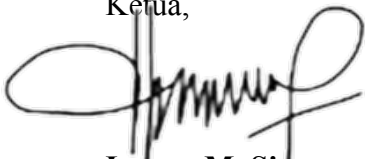
PENGESAHAN

Skripsi yang berjudul “EFISIENSI DAN DAMPAK TRANSPORTASI GOJEK ONLINE TERHADAP KESEJAHTERAAN MASYARAKAT (STUDI KASUS PENGEMUDI OJEK PANGKALAN DI KECAMATAN MEDAN MARELAN” an.

Hasan Al Banna Sinurat, NIM. 0501163239 Prodi Ekonomi Islam telah dimunaqasyahkan dalam Sidang Munaqasyah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan pada tanggal 31 Maret 2021. Skripsi ini telah diterima untuk memenuhi syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi Islam (S.E) pada Prodi Ekonomi Islam.

Medan, 8 April 2021
Panitia Sidang Munaqasyah Skripsi
Prodi Ekonomi Islam UIN-SU

Ketua,



Imsar. M. Si
NIDN. 2003038701

Sekretaris,



Rahmat Daim Harahap. M. Ak
NIDN. 0126090001

Anggota

Dr. M. Ridwan. M. Ag

NIP. 197608202003121004

Annio Indan Lestari. M. Si

NIP. 197403092011012003

Dr. Sri Sudarti. MA

NIDN. 2012115903

Neila Susanti. MS

NIDN. 2028076902

Mengetahui,
Dekan Fakultas Ekonomi dan
Bisnis Islam UIN Sumatera Utara

Dr. Muhammad Yafiz, M. Ag

NIDN. 2023047602

ABSTRAK

Hasan Al Banna Sinurat, 2021. Skripsi berjudul, Efisiensi dan Dampak Transportasi Gojek Online Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan Masyarakat (Studi Kasus Pengemudi Ojek Pangkalan di Kecamatan Medan Marelan). Di bawah bimbingan, Pembimbing I oleh Bapak Dr. M.ridwan, M.Ag, dan Pembimbing II oleh Ibu Annio Indah Lestari, M.Si.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis serta menguji pengaruh efisiensi dan dampak transportasi gojek online terhadap kesejahteraan masyarakat dengan menggunakan analisis regresi linear berganda. Adapun penelitian ini menghasilkan koefisien determinan yang menunjukkan bahwa efisiensi dan dampak transportasi gojek online berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat. Penelitian ini secara uji simultan menunjukkan bahwa efisiensi dan dampak transportasi gojek online berpengaruh positif terhadap kesejahteraan masyarakat karena nilai F_{hitung} lebih besar dari nilai F_{tabel} ($9,920 > 2,77$) dari nilai sig $0,000 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa efisiensi dan dampak transportasi gojek online berpengaruh positif terhadap kesejahteraan masyarakat.

Kata Kunci : Efisiensi, Transportasi Gojek Online, Kesejahteraan Masyarakat.

KATA PENGANTAR



Assalamu"alaikum, Warahmatullahi Wabarakatuh

Segala puji bagi Allah SWT yang telah memberikan kenikmatan berupa Iman, Islam dan juga kesehatan serta kekuatan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi. Selanjutnya shalawat dan salam disampaikan kepada Rasul Al-Amin Muhammad SAW yang telah membawa risalah Islam berupa ajaran yang hak lagi sempurna bagi manusia dan seluruh penghuni alam ini.

Untuk melengkapi tugas-tugas perkuliahan dan memenuhi syarat tugas akhir S1 Ekonomi Islam dan mencapai gelar Sarjana Ekonomi di Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan, maka penulis menyusun skripsi ini dengan judul **“Efisiensi dan Dampak Transportasi Gojek Online Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan Masyarakat (Studi kasus pengemudi ojek pangkalan di kecamatan Medan Marelan)”**.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini dapat terselesaikan berkat adanya bimbingan dan motivasi serta bantuan dari berbagai pihak baik moril maupun materil. Dalam menyelesaikan skripsi ini penulis banyak mengalami kesulitan maupun hambatan, namun berkat adanya bantuan dari berbagai pihak dan izin dari Allah SWT, maka segala kesulitan dan hambatan tersebut dapat penulis hadapi sehingga penulisan skripsi ini dapat diselesaikan. Melalui kata pengantar ini penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih terkhusus kepada orang tua saya tercinta yang sudah membesarkan saya dari kecil hingga sekarang yaitu Sardiman Sinurat dan Ibunda Kasmi yang selalu menjadi motivasi dan inspirasi serta semangat terbesar penulis untuk terus melangkah dan melupakan lelah demi berjuang di jalan Allah SWT. Untuk itu melalui kata pengantar ini penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada:

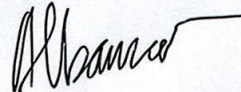
1. Bapak **Prof. Dr. Syahrin Harahap, MA** selaku Rektor Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.

2. Bapak ***Dr. Muhamad Yafiz, M.Ag*** selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
3. Ibu ***Dr. Marliyah, M.Ag*** selaku wakil dekan I, Bapak ***Dr. Fauzi Arif Lubis, M.A*** selaku wakil dekan II, dan Bapak ***Dr. Mustafa Kamal Rokan, M.H*** selaku wakil dekan III Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
4. Bapak ***Imsar, M.Si*** selaku Ketua Jurusan Ekonomi Islam dan Bapak ***Rahmad Daim Harahap, M.Ak*** selaku Sekretaris Jurusan Ekonomi Islam yang telah memberikan semangat, masukan, bimbingan, arahan dan saran-saran yang sangat berharga kepada penulis selama proses penyelesaian tugas akhir.
5. Bapak ***Dr. Muhammad Ridwan M.Ag*** selaku Pembimbing Skripsi I dan Ibu ***Annio Indah Lestari M.Si*** selaku Pembimbing Skripsi II yang telah banyak meluangkan waktu dan tenaga untuk memberikan masukan, arahan dan saran-saran yang baik serta semangat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
6. Seluruh ***staff pengajar Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam*** yang tidak dapat penulis sebutkan namanya, terima kasih atas warisan ilmu dan curahan pengetahuan yang secara ikhlas telah mendidik dan mengajarkan ilmu kepada penulis selama di bangku perkuliahan.
7. Seluruh masyarakat pengemudi ojek pangkalan di Kecamatan Medan Marelan yang telah bersedia membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
8. Kepada ***Anggi Khaira Maulida, S.Pd*** yang selalu memberikan semangat, dukungan dan turut membantu dalam penyelesaian skripsi.
9. Sahabat Keong Squad, yaitu ***Imam, Muammar, Alfi, Luthfi, Dinda, Liza, Mia, Shafa***, Terkhusus kepada ***Very Yusreza SE***. Terimakasih atas hari-hari bersamanya selama masa perkuliahan dan motivasi yang kalian berikan.
10. Keluarga besar Ekonomi Islam-F stambuk 2016 yang telah berjuang bersama selama masa perkuliahan, memberikan semangat,

motivasi dan dorongan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

11. Sahabat Mukhti, yaitu *Very, Imam, Isman Ali*, dan *Muammar*, yang telah memberikan perjalanan indah di akhir-akhir penulis menyelesaikan skripsi ini.
12. Seluruh keluarga besar Organisasi Intra maupun Ekstra kampus yang membantu dan memberi semangat, terkhusus keluarga besar Himpunan Mahasiswa Jurusan Ekonomi Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara, seluruh keluarga besar Himpunan Mahasiswa Islam Komisariat FEBI Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
13. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu oleh penulis yang mendukung serta banyak membantu penulis mengumpulkan data dan informasi untuk penyusunan skripsi ini. Semoga semua bantuan, bimbingan, arahan serta doa yang diberikan kepada penulis dapat dinilai ibadah oleh Allah SWT dan mendapat Ridho-Nya. Harapan penulis semoga karya skripsi ini memberikan manfaat dan sumbangan bagi kemajuan dan perkembangan ilmu pengetahuan.

Medan, 04 Februari 2021
Penulis



Hasan AlBanna Sinurat
NIM. 0501163239

DAFTAR ISI

SURAT PERNYATAAN	i
PERSETUJUAN	ii
ABSTRAK	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	6
C. Batasan Masalah.....	6
D. Rumusan Masalah.....	7
E. Tujuan Penelitian.....	7
F. Manfaat penelitian.....	7
BAB II KAJIAN TEORI	9
A. Transportasi	9
1. Pengertian Transportasi.....	9
2. Manfaat dan Fungsi Transportasi.....	10
3. Transportasi Dalam Pembangunan Ekonomi.....	10
B. Efisiensi	11
1. Pengertian Efisiensi.....	11
2. Kualitas Jasa Transportasi yang Efisien.....	12
3. Efisiensi Dalam Pandangan Islam.....	13
C. Gojek Online Indonesia	15
1. Pengertian Gojek Online.....	15
2. Sejarah PT. Gojek Indonesia.....	16
3. Manfaat Gojek Online Terhadap Masyarakat.....	17
D. Kesejahteraan Masyarakat	17
1. Pengertian Kesejahteraan.....	17
2. Fungsi Kesejahteraan masyarakat.....	18
3. Konsep Kesejahteraan.....	19
4. Indikator Kesejahteraan Masyarakat Dalam Ekonomi Islam.....	19

E. Kerangka Teoritis	20
F. Penelitian Terdahulu	21
G. Hipotesis.....	26
BAB III METODE PENELITIAN	27
A. Jenis Penelitian.....	27
B. Tempat dan Waktu Penelitian	27
C. Sumber Data.....	28
D. Populasi dan Sampel	28
E. Teknik Pengumpulan Data.....	30
F. Variabel Penelitian	32
G. Definisi Operasional.....	32
H. Teknik Analisis Data.....	34
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	39
A. Temuan Penelitian	39
1. Sejarah Medan Marelan	39
2. Visi dan Misi Kecamatan Medan Marelan.....	41
3. Struktur Organisasi Kecamatan Medan Marelan	42
4. Teknik Analisis data.....	42
B. Pembahasan Hasil Penelitian	55
BAB V PENUTUP	57
A. Kesimpulan	57
B. Saran.....	57
DAFTAR PUSTAKA	59
LAMPIRAN-LAMPIRAN	62
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	86

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu.....	21
Tabel 3.1 Definisi Operasional Variabel	33
Tabel 4.1 Luas Kelurahan dan Jumlah Lingkungan	40
Tabel 4.2 Hasil Uji Validitas Efisiensi	43
Tabel 4.3 Hasil Uji Validitas Dampak Transportasi Gojek Online	43
Tabel 4.4 Hasil Uji Validitas Kesejahteraan Masyarakat.....	44
Tabel 4.5 Hasil Uji Reabilitas Efisiensi	45
Tabel 4.6 Hasil Reabilitas Dampak Transportasi Gojek Online	45
Tabel 4.7 Hasil Reabilitas Kesejahteraan Masyarakat	45
Tabel 4.8 Hasil Normalitas (X_1, X_2 Terhadap Y)	46
Tabel 4.9 Hasil Uji Multikolonieritas (X_1, X_2 Terhadap Y)	49
Tabel 4.10 Hasil Uji Regresi Linier Berganda (X_1, X_2 Terhadap Y)	51
Tabel 4.11 Hasil Uji t (X_1, X_2 Terhadap Y).....	53
Tabel 4.12 F (X_1, X_2 Terhadap Y)	54
Tabel 4.13 Uji Determinasi R^2 (X_1, X_2 Terhadap Y).....	55

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka Teoritis	21
Gambar 4.1 Struktur Organisasi Kecamatan Medan Marelan	42
Gambar 4.2 Hasil Uji P-Plot (X_1, X_2 Terhadap Y).....	47
Gambar 4.3 Hasil Uji Histogram (X_1, X_2 Terhadap Y).....	48
Gambar 4.4 Scatter Regresi Standar Residu (X_1, X_2 Terhadap Y).....	50
Gambar 1. Peneliti memberi Lembar Koesioner.....	70
Gambar 2. Pengemudi Ojek Pangkalan Menjawab Kuesioner	70
Gambar 3. Nama Anggota Ojek Disalah Satu Pangkalan	71
Gambar 4. Kondisi Pangkalan Ojek di Kecamatan Medan Marelan	71
Gambar 5. Foto Beberapa Pengemudi Ojek Pangkalan di Basecamp POM	72
Gambar 6. Pengemudi Ojek Pangkalan Mengisi Kuesioner	72

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada zaman modern sekarang ini masyarakat memiliki aktivitas yang beragam dan untuk memenuhi aktivitas tersebut masyarakat menginginkan adanya transportasi sebagai alat penunjang dalam melakukan aktivitasnya tersebut. Jasa transportasi di Indonesia telah menjadi kebutuhan dasar masyarakat, oleh karenanya kesinambungan ketersediaan pelayanan jasa transportasi dalam memenuhi kebutuhan masyarakat harus mendapat perhatian secara berkelanjutan. Maka dari pada itu pengusaha jasa transportasi berlomba-lomba dalam memberikan peningkatan pelayanan sehingga mampu menarik perhatian konsumen.

Menurut UU No. 42 Tahun 2009 dalam Pasal 1, yang dimaksud dengan jasa adalah setiap kegiatan pelayanan yang berdasarkan suatu perikatan atau perbuatan hukum yang menyebabkan suatu barang, fasilitas, kemudahan, atau hak tersedia untuk dipakai, termasuk jasa yang dilakukan untuk menghasilkan barang karena pesanan atau permintaan dengan bahan dan atas petunjuk dari pemesan.

Transportasi online merupakan perusahaan berbasis layanan aplikasi, yang pada saat ini sangat diminati oleh masyarakat untuk memenuhi segala aktivitasnya. Transportasi online muncul di tengah kondisi sistem transportasi di Indonesia yang belum tertata dengan baik. Beberapa perusahaan besar berlomba untuk membentuk perusahaan transportasi berbasis aplikasi online, beberapa diantaranya adalah Gojek, Grab maupun Uber.

Bagi sebagian masyarakat transportasi online merupakan jalan keluar atas buruknya sistem transportasi pada saat ini, namun di sisi lain merupakan masalah bagi mereka yang masih menggantungkan hidup dari jasa transportasi yang tidak mengandalkan teknologi. Transportasi online menawarkan kemudahan, biaya yang lebih murah, kenyamanan serta keamanan yang lebih terjamin bagi penumpang dan pengemudinya, maka tidak mengherankan jika banyak orang yang mulai beralih dari transportasi konvensional ke transportasi online.

Transportasi online sudah menjadi kebutuhan pokok di kota metropolitan dan beberapa kota besar lainnya, termasuk kota Medan. Walaupun beberapa waktu belakang ini transportasi berbasis online ini menerima tantangan besar merupakan pro kontra yang terjadi saat pemerintah sempat mencabut izin operasi layanannya. Namun semua halangan tersebut justru membuat layanan transportasi online semakin sukses bahkan bisa menjadi kebutuhan pokok di kota Medan, karena minat terhadap transportasi berbasis online sangatlah besar didaerah perkotaan.

Dalam hal ini transportasi berbasis online menawarkan alternatif transportasi yang lebih murah, mudah dan nyaman dibandingkan dengan angkutan umum konvensional pada umumnya. Memboomingnya transportasi online tentunya menimbulkan dampak positif, dimana masyarakat saat ini sangat membutuhkan transportasi yang cepat dan mampu menembus kemacetan. Dan tentu saja keberadaan transportasi online sangat membantu masyarakat dalam menjalankan aktivitasnya. Tetapi nyatanya dampak lainnya, transportasi online juga menimbulkan kemacetan. Beberapa dampak positif dengan keberadaan transportasi online tersebut, adalah sebagai berikut :

1. Mempermudah masyarakat

Sebagian besar pengguna jasa transportasi online mengaku dimudahkan dengan layanan jemput dilokasi. Mereka tidak perlu susah-susah mencari pangkalan ojek lagi. Cukup memesan layanan melalui layar smartphone, pengemudi transportasi online siap mengantar.

2. Tarif yang murah

Adanya promosi yang dibuat oleh para perusahaan transportasi online membawa keuntungan pada konsumen, sehingga menjadikan transportasi online sebagai layanan yang lebih diminati masyarakat dibandingkan dengan transportasi lainnya.

3. Terciptanya lapangan pekerjaan baru

Pendapatan transportasi online yang lumayan dibandingkan ojek pangkalan, cukup menggiurkan. Bahkan, ketika gambar-gambar pendapatan dari ojek online hingga puluhan juta sebulannya,

beberapa pegawai swasta tertarik bergabung sebagai pekerjaan sampingan.

4. Transparan dan lebih terpercaya

Dengan jasa transportasi berbasis aplikasi online ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti informasi jasa transportasi online secara detail seperti nama pengemudi, no plat kendaraan, lisensi pengemudi, tarif perjalanan dan lain sebagainya. Transportasi online dinilai lebih terpercaya karena para pengemudi sudah terdaftar di dalam perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi online ini berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI) sehingga dapat meminimalisir resiko kerugian terhadap pengguna jasa transportasi online.

5. Asuransi kecelakaan

Adanya asuransi kecelakaan yang diberikan perusahaan bagi pengguna dan pengemudi transportasi online sehingga memberikan perlindungan kepada siapa saja yang menggunakan transportasi online ini.

Kehadiran transportasi gojek telah memberikan peluang bagi masyarakat Kota Medan, khususnya masyarakat yang berdomisili di Kecamatan Medan Marelan sebagai pekerjaan tetap ataupun sekedar sebagai penghasilan tambahan yang menguntungkan. Meningkatnya permintaan terhadap transportasi online ini tentu mengakibatkan meningkatnya permintaan tenaga kerja pengemudi gojek, dimana hal tersebut berpengaruh terhadap kondisi pengangguran di Indonesia dengan menciptakan lapangan pekerjaan yang luas.

Aktivitas bisnis sangat diperlukan oleh setiap manusia karena manusia tidak mampu memenuhi kebutuhan hidupnya sendiri tanpa bantuan orang lain. Salah satu ayat Al- Qur'an yang menerangkan serta mengajurkan manusia melakukan kegiatan ekonomi dengan jalan yang baik (An-Nisa : 29) :

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَأْكُلْ أَمْوَالَكُمْ بَيْنَهُمْ بِالْبُطْهِ ۖ فَذَلِكَ سَبِيلُ النَّجَاتِ
 وَالَّذِينَ يَأْكُلُونَ أَمْوَالَهُمْ بِالْبُطْهِ ۖ فَذَلِكَ سَبِيلُ الْبُخْسِ
 عَسَىٰ أَنْ يَكُونَ لَكُمْ مَتْرُوقٌ ۚ فَاعْلَمُوا
 أَنَّكُمْ لَا تَأْكُلُونَ حَتَّىٰ تَكُونَ فِي سَبِيلِ اللَّهِ وَلَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ
 بَيْنَكُمْ بِالْبُطْهِ ۚ فَذَلِكَ سَبِيلُ النَّجَاتِ ۗ وَالَّذِينَ يَأْكُلُونَ
 أَمْوَالَهُمْ بِالْبُطْهِ ۖ فَذَلِكَ سَبِيلُ الْبُخْسِ ۗ إِنَّكُمْ لَأَنْتُمْ
 فِي حَالٍ مِمَّنْ لَا يَأْكُلُونَ حَتَّىٰ تَكُونَ فِي سَبِيلِ اللَّهِ وَلَا تَأْكُلُوا
 أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبُطْهِ ۚ فَاعْلَمُوا ۗ (٢٩)

*Artinya: wahai orang-orang yang beriman! Janganlah kamu saling memakan harta sesamaamu dengan jalan yang bathil (tidak benar), kecuali dalam perdagangan yang berlaku atas dasar suka sama suka diantara kamu. Dan janganlah kamu membunuh dirimu. Sungguh, Allah maha penyayang kepadamu. (An-nisa: 29)*¹

Berdasarkan ayat di atas, Allah melarang kepada hambanya yang beriman untuk tidak memakan harta dengan cara yang bathil, seperti memakan harta dengan pemaksaan, pencurian, perjudian, dan lainnya yang. Kemudian setelah Allah mengharamkan memakan harta dengan cara yang bathil, Allah membolehkan hambanya memakan harta dengan cara perniagaan yang baik dalam hal persaingan memperolehnya.

Ini menunjukkan bahwa ketika seseorang sama-sama berusaha untuk memperoleh rezeki, maka hal itu tidak dilarang oleh agama, selama usaha dan cara untuk memperoleh rezeki tersebut dengan cara yang halal. Dalam menjalankan usaha semua transaksi harus didasarkan pada akad yang diakui oleh syariah. Akad merupakan perjanjian tertulis yang memuat ijab dan qabul antara satu pihak dengan pihak lainnya.²

Menurut Dimitri Mahayana Chief Lembaga Riset Telematika Sharing Vision Bandung, tahun 2017 tren layanan transportasi online diprediksi akan terus menanjak dan mencapai puncaknya pada 2025 dengan potensi pasar US\$ 5,6 miliar. Layanan transportasi online sudah menjadi bisnis utama (*mainstream*) baru di Indonesia. Mengacu riset pada Januari 2017, Gojek menjadi ojek online paling banyak digunakan. Berdasarkan hasil survei *Sharing Vision* terhadap 160 responden pada Januari 2017, Gojek digunakan 61 persen pengguna ojek online, diikuti Grab Bike 43 persen.³

¹ Isnaini Harahap, et al., *Hadis Hadis Ekonomi*, (Medan: Wal Ashri Publishing, 2015), h. 65

² Andri Soemitra, "*Bank dan Lembaga Keuangan Syariah*", (Depok: Kencana, 2017), h.

³ Rudy Syafariansyah dan Erni Setiawati, “*The Impact Of Online Transportation On Socio Economy, In Samarinda*”. Jurnal Ekonomika, Vol. 7 No. 2, 2580-8117 E-Issn, 2018, h. 108

Berdasarkan pendapat di atas maka pada sektor transportasi online, PT. Gojek Indonesia dengan berbagai keunggulan telah menjadi *unicorn* pertama di Indonesia. Sehingga pada saat ini Gojek mendapatkan tempat di hati masyarakat, terbukti hingga Maret 2020, aplikasi Gojek sudah diunduh sebanyak 50 juta lebih di Google Play pada sistem operasi Android. Apalagi transportasi gojek online ini bisa dibilang merupakan status pasar oligopoli, dimana hanya ada beberapa perusahaan yang menguasai pasar baik secara independen, maupun diam-diam bekerja sama. Tentu ini salah satu faktor transportasi online capat mendapatkan tempat di hati masyarakat.⁴

Namun kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa kehadiran transportasi gojek online ini justru menimbulkan kecemburuan sosial bagi transportasi konvensional yang sudah ada sebelumnya, baik angkutan umum, ojek pangkalan, taksi, bus dan lain sebagainya. Bahkan transportasi online dituding sebagai salah satu penyebab menurunnya pendapatan para pengemudi transportasi konvensional. Aksi protes, penghadangan, serta penolakan pun dilakukan oleh para pengemudi transportasi konvensional dan puncaknya adalah demo besar besaran yang menolak kehadiran transportasi gojek online.

Kejadian penolakan ini pun juga terjadi di Kota Medan tepatnya di Kecamatan Medan Maralen, di mana sewaktu penulis berada di sekitaran Medan Marelan pengemudi melihat terjadinya penghadangan yang dilakukan pengemudi ojek pangkalan terhadap pengemudi gojek online saat ingin mengantar penumpang. Dimana penghadangan tersebut mengakibatkan perkelahian antara beberapa pengemudi gojek online dengan pengemudi ojek pangkalan yang kebetulan berada di lokasi tersebut. Persaingan yang terjadi antara pengemudi gojek online dan pengemudi transportasi konvensional memang tidak dapat dihindari.

Dimana pada saat ini memang masih banyaknya masyarakat di Kecamatan Medan Marelan yang menggantungkan hidupnya dengan berprofesi sebagai pengemudi ojek pangkalan. Bahkan jumlah masyarakat di Kecamatan Medan Marelan yang berprofesi sebagai pengemudi ojek

⁴ Imsar, et al., "*Ekonomi Mikro Islam*", (Medan: Buku Diktat, 2017), h. 137

pangkalan mencapai 140 orang. Kehadiran transportasi gojek online ini tentu mempengaruhi pengemudi ojek pangkalan tersebut.

Pernyataan di atas juga diperkuat dengan beberapa surat kabar online yang dibaca oleh peneliti, seperti terjadinya aksi demo yang dilakukan oleh SATU (Solidaritas Angkutan dan Transportasi Umum) di Medan pada tanggal 20 Maret 2017, dimana kesimpulan dari isi berita tersebut "Para pendemo menuntut dihentikannya operasional angkutan berbasis online seperti Gojek, Grab, Uber, dan sebagainya di Medan."

Kemudian terjadinya aksi demo pengekemudi becak tolak transportasi online di Medan pada tanggal 17 Februari 2017, dimana kesimpulan dari isi berita tersebut "Salah satu pengemudi becak yang bernama Ajo mengatakan kehilangan banyak pelanggan sejak kemunculan transportasi berbasis online, ia juga mengaku kecewa dengan pemerintah karena tidak mampu mengatur aktivitas dan kegiatan operasional angkutan berbasis online di Kota Medan."

Berkaitan dengan latar belakang masalah yang dipaparkan di atas, maka peneliti menganggap penting untuk melaksanakan suatu penelitian dengan judul: **Efisiensi dan Dampak Transportasi Gojek Online Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan Masyarakat (Studi kasus pengemudi ojek pangkalan di kecamatan Medan Marelan).**

B. Identifikasi Masalah

1. Masih terjadinya ketimpangan sosial antara pengemudi gojek online dengan pengemudi ojek pangkalan di kecamatan Medan Marelan.
2. Masih minimnya pengetahuan pengemudi ojek pangkalan mengenai teknologi.
3. Berkurangnya penghasilan pengemudi ojek pangkalan di kecamatan Medan Marelan.
4. Berkurangnya penumpang ojek pangkalan dampak dari hadirnya transportasi gojek online.

C. Batasan Masalah

Berdasarkan uraian-uraian di atas tentang masalah tersebut maka dilakukan batasan masalah dalam penelitian agar jelas dan terarah. Adapun batasan masalah peneliti adalah:

1. Tingkat efisiensi transportasi gojek online terhadap kesejahteraan masyarakat yang berprofesi sebagai pengemudi ojek pangkalan di kecamatan Medan Marelan.
2. Dampak transportasi gojek online terhadap kesejahteraan masyarakat yang berprofesi sebagai pengemudi ojek pangkalan di kecamatan Medan Marelan.

D. Rumusan masalah

1. Apakah efisiensi transportasi gojek berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat yang berprofesi sebagai pengemudi ojek pangkalan di kecamatan Medan Marelan ?
2. Apakah dampak transportasi gojek berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat yang berprofesi sebagai pengemudi ojek pangkalan di kecamatan Medan Marelan ?
3. Apakah Efisien dan Dampak Transportasi Gojek Online berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat yang berprofesi sebagai pengemudi ojek pangkalan di Kecamatan Medan Marelan ?

E. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini sebagaimana yang telah dirumuskan adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pengaruh efisiensi terhadap kesejahteraan masyarakat yang berprofesi sebagai pengemudi ojek pangkalan di kecamatan Medan Marelan.
2. Untuk mengetahui dampak transportasi gojek berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat yang berprofesi sebagai pengemudi ojek pangkalan di kecamatan Medan Marelan.

F. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian di atas, kiranya hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, sebagai berikut :

1. Peneliti, sebagai bahan informative yang dapat memberikan kontribusi dan menambah wawasan dalam memahami efisiensi dan dampak transportasi gojek online terhadap kesempatan kerja dan kesejahteraan masyarakat.
2. Akademik, sebagai bahan motivasi untuk mengembangkan penelitian selanjutnya serta sebagai bahan masukan, pertimbangan dan sumbangan pemikiran bagi peneliti selanjutnya, sehingga memperoleh hasil penelitian yang maksimal.
3. Praktisi, dapat memberikan bahan informasi dan referensi kepada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara, mahasiswa dan para pembaca. Dengan begitu menambah pengetahuan dan memperkaya ilmu-ilmu mengenai transportasi gojek online, terkhusus mengenai tingkat efisiensi dan dampak transportasi gojek online terhadap kesempatan kerja dan kesejahteraan masyarakat.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Transportasi

1. Pengertian Transportasi

Transportasi merupakan sarana yang berperan dalam kehidupan manusia, baik untuk keberlangsungan interaksi antara manusia, maupun sebagai alat untuk memudahkan manusia dalam memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lain. Aktivitas sosial merupakan ciri keberadaan manusia sebagai masyarakat yang berkelompok, adanya kegiatan masyarakat tersebut memerlukan alat atau sarana penunjang yang memadai. Sarana penunjang tersebut antara lain layanan transportasi atau jaringan transportasi.

Transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*). Dalam kegiatan transportasi diperlukan diperlukan empat komponen, yakni:⁵

- a. Tersedianya muatan yang daangkut.
- b. Terdapatnya kendaraan sebagai sarana angkutannya.
- c. Adanya jalan yang dapat dilaluinya.
- d. Tersedianya terminal.

Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, darimana kegiatan pengangkutan dimulai, menuju ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan tersebut diakhiri.

Transportasi menciptakan guna tempat (*place utility*) dan guna waktu (*time utility*), karena nilai barang menjadi lebih tinggi di tempat tujuan dibandingkan di tempat asal, selain dari itu barang tersebut diangkut cepat sehingga sampai di tempat tujuan tepat waktu untuk memnuhi kebutuhan. Transportasi merupakan kegiatan jasa pelayanan (*service activities*). Jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor-sektor lain (sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor konstruksi, sektor keuangan,

⁵ Prof. Dr. H. Rahardjo, *Analisis Kebutuhan Transportasi*, (Yogyakarta: Graha Ilmu), h. 2

sektor pemerintahan dan lainnya) untuk mengangkut barang dan manusia dalam kegiatan pada masing-masing sektor tersebut. Oleh karena itu jasa transportasi dikatan sebagai *derived demand* atau permintaan yang diderivasi atau turunan, artinya permintaan jasa transportasi bertambah karena diperlukan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat.

Maka dari itu transportasi memiliki peran yang penting dalam proses kehidupan dan kebutuhan semua manusia, hal ini akan memperlancar proses antar sosial secara baik dan benar.

2. Manfaat dan Fungsi Transportasi

Adapun manfaat dan fungsi dari transportasi adalah sbagai berikut :

- 1) Transportasi yang lancar membantu dan didukung oelh tersedianya prasarana yang cukup dapat memperluas pasar. Pasar penjualan barang yang luas berarti barang-barang yang dipasarkan lebih banyak.
- 2) Transportasi yang lancar membantu terciptanya harga pasar yang stabil.
- 3) Transportasi yang lancar mendorong daerah-daerah yang memiliki potensi sumber daya ekonomi yang berbeda-beda utntuk melakukan spesialisasi dalam memproduksi barang unggulannya.
- 4) Transporatsi yang lancar meningkatkan keterhubungan dan kerjasama antardaerah/wilayah. Kondisi potensi sumber ekonomi daerah-daerah sangat bervariasi atau smaa lainnya sehingga tidak semua barang-barang kebutuhan dapat diproduksi oleh masing-masing daerah/wilayah.⁶

3. Transportasi Dalam Pembangunan Ekonomi

Seiring dengan meningkatkan kebutuhan manusia, peran yang di mainkan oleh moda transportasi menjadi semakin penting. Hal tersebut dikarenakan sektor transportasi, baik melalui moda transportasi darat, laut maupun udara, sangat diperlukan untuk menghubungkanai berbagai wilayah

⁶ Andriansyah, *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*, (Jakarta: Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, 2015), h. 3

dan sebagai sarana vital mobilitas manusia dan barang dari satu wilayah ke wilayah lain.

Dalam konteks perpindahan manusia dan barang tersebut transportasi berperan sebagai urat nadi ekonomi. Sebab, semakin tinggi mobilitas tersebut difasilitasi oleh sistem transportasi, maka kondisi ini mengindikasikan adanya aktivitas dan perkembangan ekonomi di suatu wilayah yang bermuara pada peningkatan kesejahteraan masyarakat. Dalam konsep ini, terdapat paling tidak lima elemen dasar dalam transportasi, yaitu manusia, barang, kendaraan, prasarana transportasi dan pengelola transportasi.

B. Efisiensi

1. Pengertian Efisiensi

Efisiensi timbul secara langsung dari definisi problematika ekonomi, apabila keinginan tidak terbatas, dan sumber daya alam langka kemudian satu-satunya solusi masalah tersebut adalah penghematan. Inilah yang disebut efisiensi,⁷ yaitu melakukan yang terbaik dengan apa yang kita miliki. apabila keinginan kita sebenarnya tidak terbatas dan sumber daya alam terbatas, kita secara rasional tidak dapat memuaskan seluruh keinginan material masyarakat. Hal terbaik berikutnya adalah memperoleh kepuasan sebesar mungkin dari berbagai keinginan ini.

Konsep efisiensi semakin diperjelas oleh Roger Lee Rey Miller dan Rojer E Meiners yang membagi efisiensi menjadi dua jenis, yaitu:

- a. Efisiensi Teknis. Efisiensi teknis atau *technical efisiensi* mengharuskan atau mensyaratkan adanya proses produksi yang dapat memanfaatkan input yang lebih sedikit demi menghasilkan output dalam jumlah yang sama.
- b. Efisiensi Ekonomis. Konsep yang digunakan dalam efisiensi ekonomi adalah meminimalkan biaya artinya proses produksi akan efisien serta ekonomis pada suatu tingkatan output apabila

⁷ Lailatul Qadariah, *Sejarah Pemikiran Ekonomi Islam*, (Lekoh Barat: Duta Media Publishing, 2018), h. 211

tidak ada proses lain yang dapat dihasilkan output serupa dengan biaya yang lebih murah.⁸

2. Kualitas Jasa Transportasi yang Efisien⁹

- a. Cepat atau lancar (*Speed*), cepat dalam transportasi dapat ditinjau dalam dua cara. Pertama waktu yang digunakan oleh kendaraan atau muatan (barang dan penumpang) selama perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain. Kedua, waktu yang diperlukan untuk mempersiapkan barang-barang atau penumpang dari suatu perjalanan yang kemudian dilanjutkan dengan perjalanan berikutnya, termasuk waktu selang untuk pemuatan, pembongkaran, pengisian bahan bakar, dan perbaikan kendaraan.
- b. Aman atau Keselamatan (*Safety*), penyediaan alat-alat keselamatan lalu lintas yang cukup (meliputi rambu-rambu dan lampu lalu lintas) merupakan usaha untuk mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas yang merugikan penumpang dan barang yang diangkut serta manusia dan benda lainnya.
- c. Kapasitas (*Capacity*), fasilitas transportasi harus tersedia cukup pada waktu diperlukan. Untuk angkutan barang, fasilitas harus dikaitkan dengan permintaan maksimum pada suatu titik waktu; permintaan diukur sebagai total jumlah barang-barang yang harus diangkut yang membutuhkan sejumlah fasilitas yang lebih besar dari pada waktu-waktu bukan panen. Kapasitas yang tidak dipakai dalam seluruh kegiatan manusia senantiasa merupakan masalah yang harus ditanggulangi.
- d. Keteraturan (*Regularity*), keteraturan dalam jasa transportasi berarti bahwa pengiriman-pengiriman dilakukan pada waktu-waktu yang telah ditetapkan. Sebagian besar kehidupan modern berlangsung berdasarkan pada jam dan fasilitas transportasi tersedia pada waktu-

⁸ Nindy Amelia Putri, "*Efisiensi Dampak Go-Jek Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan Masyarakat Dalam Perspektif Ekonomi Islam*". (Skripsi: Program Sarjana FEBI UIN Lampung, 2018), h. 22

⁹ Rahardjo Adisasmita, *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2015), h. 47

waktu yang telah ditentukan, sehingga memungkinkan penduduk mengatur kegiatan-kegiatan dan perjalanan pribadinya.

- e. Tanggung Jawab (*Responsibility*), para pemakai jasa transportasi baik pemilik barang maupun penumpang mengharapkan pengangkutan yang aman atau diberikan kompensasi atas kerugian, baik terhadap kehilangan ataupun kerusakan dan kecelakaan yang diakibatkan dari padanya. Bertanggung Jawab dalam hal ini dimaksudkan adalah merupakan suatu kualitas yang diinginkan dalam pelayanan jasa transportasi, dalam bentuk membayar klaim yang diajukan atas kerugian yang dialami.
- f. Murah (*Acceptable Cost*), biaya transportasi harus berhasil dalam menyelenggarakan lalu lintas. Penurunan biaya riil dicerminkan dalam permintaan yang bertambah besar. Penurunan biaya produksi dan distribusi komoditas-komoditas akan mempengaruhi lebih lanjut terhadap perluasan kegiatan-kegiatan ekonomi dan pembangunan. Biaya yang murah (rendah) diterjemahkan sebagai *acceptable cost*, tetapi dilihat dari harga yang terjangkau bagi masyarakat disebut *affordable price*.
- g. Kenyamanan (*Comfort*), kenyamanan secara fisik meliputi penyediaan tempat duduk yang serasi, ventilasi, pengaturan suhu, kesegaran hawa, menyajikan makanan yang lezat, dan akomodasi tidur pada perjalanan penumpang. Kenyamanan dalam perjalanan digabungkan juga dengan menikmati pemandangan alam yang indah dan di samping itu harus diusahakan untuk meniadakan keadaan yang serba kurang menarik.

3. Efisien Dalam Pandangan Islam

Konsep efisiensi yang berkaitan dengan teori produksi Islam yaitu dimana produksi lahir dan tumbuh karena manusia yang menyatu dengan alam. Maka untuk menyatukan manusia dengan alam Allah SWT menunjuk manusia sebagai khalifah di muka bumi. Tugas manusia sebagai khalifah yaitu mengelola sumber daya yang disediakan oleh Allah SWT secara efisien dan optimal agar kesejahteraan dan keadilan dapat tercipta dengan baik. Segala bentuk kegiatan ekonomi yang

ditujukan untuk mencari keuntungan tanpa berakibat pada nilai guna sumber daya yang ada tidak disukai dalam Islam Pelaku bisnis akan selalu berusaha untuk mendapatkan keuntungan yang banyak dan meminimalisir biaya yang dikeluarkan dengan tujuan untuk mensejahterakan dirinya dan atau mengembangkan bisnisnya. Hal ini memang sejalan dengan tujuan dari mencari rezeki agar Allah SWT mencukupkan keperluan hambaNya di muka bumi.

Ada beberapa dalil yang menjadi landasan umat islam dalam mencari rezeki agar hidupnya menjadi layak dan mampu melaksanakan semua rukun islam. Karna harta itu didapat bukan karna datang dengan sendirinya, melainkan didapat melalui usaha dan kerja keras. Sebagaimana tertuang dalam firman Allah SWT dalam surah Az-Zukhruf: 32, yaitu:

أَهَؤُلَاءِ مُمَيَّنُونَ سِجِّينَ سِجِّينَ سِجِّينَ وَحِكْمًا بَيِّنَاتٍ يَأْتِيهِمْ فِيهَا الْوَحْيُ وَإِذَا قِيلَ لَهُمُ اسْمِعُوا لِقَوْلِ اللَّهِ قَالُوا أَسْمِعْ إِنَّهُ لَشَيْءٌ مُجْتَمِعٌ وَمِنَ الْأَعْيُنِ عَمٌ وَإِن نَّظَرْنَا إِلَيْكَ يَوْمَئِذٍ الْبَصِيرُ
 وَإِنَّا لَنَرَاهُ فِي صَحْحٍ مُّبِينٍ دَسَجَاصٍ بَصِيرًا وَجَمْعٍ
 وَإِنَّا لَنَرَاهُ فِي صَحْحٍ مُّبِينٍ دَسَجَاصٍ بَصِيرًا وَجَمْعٍ
 وَإِنَّا لَنَرَاهُ فِي صَحْحٍ مُّبِينٍ دَسَجَاصٍ بَصِيرًا وَجَمْعٍ

Artinya: Apakah mereka yang membagi-bagi rahmat Tuhanmu? Kami telah menentukan antara mereka penghidupan mereka dalam kehidupan dunia, dan Kami telah meninggikan sebahagian mereka atas sebahagian yang lain beberapa derajat, agar sebahagian mereka dapat mempergunakan sebahagian yang lain. Dan rahmat Tuhanmu lebih baik dari apa yang mereka kumpulkan. ¹⁰

Dalam penjelasan tafsir Ibnu Katsir, Allah SWT menjelaskan bahwa Dia telah membeda-bedakan hambaNya berdasarkan atas apa yang telah diberikan dalam hal harta kekayaan, rezeki, akal, pemahaman dan sebagainya yang merupakan kekuatan lahir dan batin. Oleh karena itu, satu sama lain harus saling bekerja keras untuk mempergunakan potensinya dalam beramal dan mencari karunia Allah SWT.

Selain bekerja keras untuk mencari rezeki, cara untuk mendapatkan

efisiensi yaitu manusia juga harus memanfaatkan potensi yang telah

¹⁰ Hulwah Tuffahati dkk, "*Pengukuran Efisiensi Asuransi Syariah Dengan Data Envelopment Analysis*". Jurnal Akuntansi dan Keuangan Islam Vol. 4, No. 1, 2016, h. 10-12

Allah SWT karuniakan kepadanya. Allah telah memudahkan dan menganjurkan manusia agar senantiasa memanfaatkan seluruh potensi yang ada di muka bumi demi terpenuhinya segala kebutuhan hidupnya. Ini sesuai yang diterapkan dalam Al-Qur'an Surah Al-Mulk Ayat 15, yaitu:

هُى لَزَّيْجِلَكَ ا رُلُؤَالَّ قُؤَا ي مِ هِ هِ كِلَا م ص ا
 ي م طُؤُؤ نَا ا حُؤ ا ا ا ه ا ه نَسِؤِ مَس
 ا ا ا ا ا ا ا ا ا ا ا ا
 ا ا ا ا ا ا ا ا ا ا ا ا
 ا ا ا ا ا ا ا a a a a a a
 ا ا ا ا ا ا a a a a a a
 ا ا ا ا a a a a a a

Artinya: Dialah Yang menjadikan bumi itu mudah bagi kamu, maka berjalanlah di segala penjurunya dan makanlah sebahagian dari rezki-Nya. Dan hanya kepada-Nya-lah kamu (kembali setelah) dibangkitkan.

Hal diatas menjelaskan bahwa Allah SWT memerintahkan manusia untuk berjelajah ke segala penjuru bumi yang diinginkan untuk membawa berbagai macam hasil usaha karena Allah SWT telah memberikan kemudahan, serta agar berusaha dalam memperoleh sarana yang tidak bertentangan dengan kewajiban bertawakal kepada Allah SWT.

C. Gojek Online Indonesia

1. Pengertian Gojek Online

Gojek online merupakan angkutan umum yang sama dengan ojek pada umumnya, yang menggunakan sepeda motor sebagai sarana pengangkutan namun gojek online dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi. Gojek online merupakan yang menggunakan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi pada smartphone yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi gojek untuk membeli barang bahkan memesan makanan sehingga dalam masyarakat global terutama di kota-kota besar dengan kegiatan yang sangat padat dan tidak dapat dipungkiri masalah kemacetan, gojek online ini hadir untuk memudahkan masyarakat

dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi-teknologi yang semakin maju.¹¹

2. Sejarah PT. Gojek Indonesia

Gojek didirikan pada tahun 2010 oleh Nadiem Makarin, lulusan program Master of Business Administration, Harvard. Sebelum mendirikan gojek, Nadiem bekerja di Zalora Indonesia. Nadiem mendapat inspirasi dari pengalamannya sendiri menggunakan ojek, menurutnya tukang ojek dalam pengalaman mereka banyak kehilangan waktu saat menunggu penumpang dipangkalan, akhirnya pada tanggal 13 Oktober 2010 ia mendirikan gojek, yang baru didukung oleh 20 tukang ojek dan baru memiliki cara pemesanan melalui call center.

Empat tahun kemudian gojek mulai dikenal seiring perkembangan e-commerce ride-hailing seperti uber dan grab di manca negara termasuk di Indonesia. Pada tanggal 07 januari 2015 gojek meluncurkan aplikasi gojek untuk Android dan iOS menggantikan sistem pemesanan dengan call center. Ditahun tersebut gojek mendapat suntikan dari NSI Venture, Sequoia Capital dan DST Global dengan jumlah yang tidak diumumkan. Kemudian gojek mendapat suntikan dana lagi dari KKR, Farallon Capital, Warburg Pincus, Capital Group Private Market dan investor-investor sebelumnya senilai USD1,3 miliar sehingga menyandang gelar unicorn.

Pada tahun 2018, gojek kembali mendapat suntikan dari google sekitar USD 100 juta, ini merupakan investasi pertama kali goggle pada startup dari Asia. Astra International juga mengucurkan dana senilai USD 150 juta. Djarum Grup lewat PT. Global Niaga juga mengucurkan dananya dengan jumlah yang dirahasiakan. Saat ini gojek telah memiliki valuasi USD 10 miliar dengan statusnya menjadi *Decacorn*.¹²

¹¹ Denny Affandi dan Nining Sofiati, “ *Dampak Sistem Dan Tarif PT. Gojek Terhadap Kualitas Pelayanan Transportasi Berbasis Online “GOJEK”*”. Jurnal Enersia Publika, Vol. 3, No. 1, 2019, h. 19

¹² Indra Wibawa, *Era Bisnis Online Anak Muda Vs Raksasa Bisnis*, (Jakarta: Penakopihitam, 2018), h. 50-51

3. Manfaat Gojek Online Terhadap Masyarakat

- a. Guna menjawab masalah sosial dan kekhawatiran masyarakat akan transportasi umum terutama di wilayah ibu kota. Dengan bermunculan bisnis penyedia jasa transportasi Ojek Online seperti Grab Bike dan Gojek memberikan solusi bagi kemacetan yang terjadi di daerah Jabodetabek dan memberikan kenyamanan bagi konsumennya.
- b. Penggunaannya memang sesuai (tepat guna) dengan kebutuhan dan kondisi yang ada pada masa kini. Teknologi komunikasi tepat guna yang diterapkan dalam Grab Bike dan Gojek ini bisa dijadikan solusi bagi permasalahan dalam masyarakat.
- c. Dengan adanya Gojek dan Grab Bike memberikan solusi bagi masalah kemacetan dan menjawab kekhawatiran masyarakat akan keamanan di transportasi umum.

Masalah transportasi dan kemacetan yang masih banyak dikeluhkan oleh semua pihak menjadi pekerjaan rumah sendiri bagi banyak pihak tak hanya pemerintah. Terlebih lagi memang Jakarta sempat dinobatkan sebagai kota termacet di dunia. Tapi ternyata kemacetan ini dijawab dengan solusi yang dihadirkan PT GoJek Indonesia dan Grab Bike dengan memanfaatkan akses teknologi smartphone bisa menjadi bisnis menjanjikan dan memberikan kemudahan bagi pengguna atau konsumen.¹³

D. Kesejahteraan Masyarakat

1. Pengertian kesejahteraan

Sejahtera merujuk pada situasi yang aman, sentosa, dan makmur. Aman berarti terbebas dari bahaya dan gangguan. Hidup yang aman menandakan suatu kehidupan yang terbebas dari bahaya dan gangguan.¹⁴

¹³ Wiratri Anindhita, *Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online*, (Jakarta: Prosiding Seminar Nasional Indocompac Universitas Bakrie, 2016), h. 724

¹⁴ Munawar Ismail, *Sistem Ekonomi Indonesia*, (Malang: PT Gelora Aksara Pratama,

Islam juga menjelaskan bahwa manusia adalah makhluk sosial, oleh karena itu dia haruslah mengembangkan kepribadiannya dalam masyarakat, dan jika dihubungkan dengan kesejahteraan, maka kesejahteraan dalam Islam tidaklah hanya dinilai dari ukuran material saja, akan tetapi juga diukur dari nilai non materi seperti terpenuhinya kebutuhan spiritual, terpeliharanya nilai-nilai moral, dan terwujudnya keharmonisan sosial, sehingga kesejahteraan pasti akan tercipta dengan seimbang, tidak mementingkan kebutuhan yang bersifat material saja akan tetapi juga ditekankan kebutuhan spiritual yang meliputi, kebutuhan keagamaan yang akan mengontrol setiap kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh setiap masyarakat.¹⁵

2. Fungsi Kesejahteraan Masyarakat

Fungsi-fungsi kesejahteraan masyarakat bertujuan untuk menghilangkan atau mengurangi tekanan-tekanan yang diakibatkan terjadinya perubahan-perubahan sosio-ekonomi, menghindarkan terjadinya konsekuensi-konsekuensi sosial yang mampu mendorong peningkatan kesejahteraan masyarakat. Fungsi-fungsi kesejahteraan sosial masyarakat tersebut antara lain:

- a. Fungsi Pencegahan (*preventive*), Kesejahteraan sosial masyarakat ditujukan untuk memperkuat individu, keluarga, dan masyarakat supaya terhindar dari masalah-masalah sosial baru. Dalam masyarakat transisi, upaya pencegahan ditekankan pada kegiatan-kegiatan untuk membantu menciptakan polapola baru dalam hubungan sosial serta lembaga-lembaga sosial baru.
- b. Fungsi Penyembuhan (*curative*), Kesejahteraan sosial ditujukan untuk menghilangkan kondisi-kondisi ketidak mampuan fisik, emosional, dan sosial agar orang yang mengalami masalah tersebut dapat berfungsi kembali secara wajar dalam masyarakat.

2014), h.56.

¹⁵ Agung Eko Purwana, "Kesejahteraan dalam Perspektif Ekonomi Islam". *Justitia Islamica*. Vol. 11 No. 1, 2014, h. 24

- c. Fungsi Pengembangan (*development*), Kesejahteraan sosial masyarakat berfungsi untuk memberikan sumbangan langsung ataupun tidak langsung dalam proses pembangunan atau pengembangan tatanan dan sumber-sumber daya sosial dalam masyarakat.
- d. Fungsi Penunjang (*supportive*), Fungsi ini mencakup kegiatan-kegiatan untuk membantu mencapai tujuan sektor atau bidang pelayanan kesejahteraan sosial yang lain.¹⁶

3. Konsep Kesejahteraan

Notowdagdo berpendapat bahwa sejahtera adalah aman, sentosa dan makmur, selamat (terlepas dari segala gangguan kesukaran dan sebagainya). Selain itu, menurut Suharto kesejahteraan sosial mencakup tiga konsepsi dasar yaitu:

- a. Kondisi kehidupan atau sejahtera, yakni terpenuhinya kebutuhan-kebutuhan jasmaniah, rohaniah dan social
- b. Institusi, arena atau bidang kegiatan yang melibatkan lembaga kesejahteraan sosial dan berbagai profesi kemanusiaan yang menyelenggarakan usaha kesejahteraan sosial dan pelayanan social
- c. Aktivitas, yakni suatu kekuatan-kegiatan atau usaha yang terorganisir untuk mencapai kondisi sejahtera.¹⁷

4. Indikator Kesejahteraan Masyarakat Dalam Ekonomi Islam

Mewujudkan kesejahteraan hakiki bagi manusia merupakan dasar sekaligus tujuan utama dari syariat Islam, karenanya juga merupakan tujuan ekonomi Islam. Perlindungan terhadap mashlahah terdiri dari 5 (lima) hal, yaitu :¹⁸

- a. Memelihara agama (*Hifz al-din*), menjaga agama merupakan hal utama yang harus dijaga agar maqasid syariah dapat tercapai. Memelihara agama dalam peringkat *Dharuriyat*, yaitu melaksanakan kewajiban

¹⁶ Adi Fahrudin, *Pengantar Kesejahteraan Sosial*, (Bandung: PT Refika Aditama, 2012), h.12

¹⁷ Theresia Ngutra, “Pemenuhan Hak Kesejahteraan Sosial Bagi Masyarakat Miskin di Makassar” (Jurnal Ekonomi: Makassar, 2017), h. 8

¹⁸ Ika Yunia Fauzia, *Prinsip Dasar Ekonomi Islam Perspektif Maqashid Al-Syariah*, (Bandung: Kencana, 2011), h. 164

keagamaan yang masuk peringkat primer, seperti melaksanakan shalat lima waktu. Jika shalat tersebut diabaikan maka akan terancam eksistensi agama.

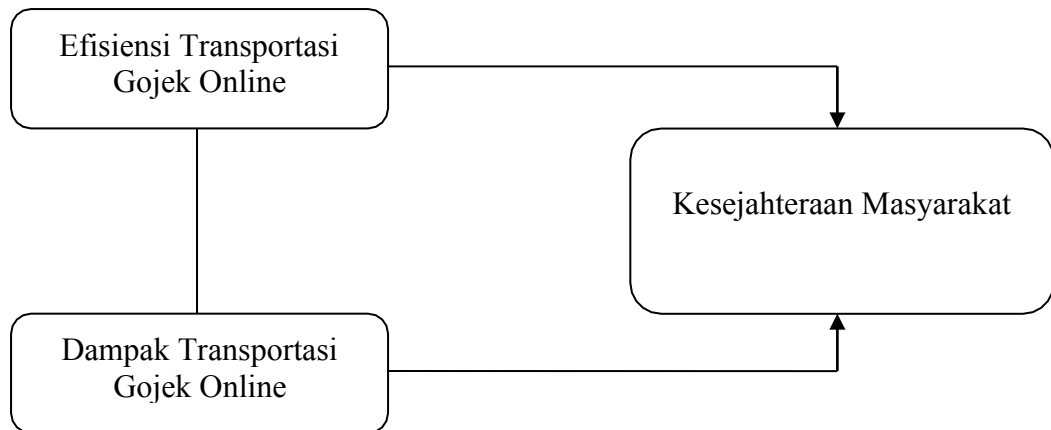
- b. Memelihara jiwa (*Hifz al-nafs*), menjaga jiwa adalah memelihara hak untuk hidup secara terhormat dan memelihara jiwa agar terhindar dari tindakan penganiayaan, baik berupa pembunuhan maupun pelukaan. Memelihara jiwa dalam peringkat *Dharuriyat*, seperti memenuhi kebutuhan pokok berupa makanan untuk mempertahankan hidup. Jika kebutuhan pokok ini diabaikan maka akan berakibat terancamnya eksistensi jiwa manusia.
- c. Memelihara akal (*Hifz al-., aql*), menjaga akal dimaksudkan agar manusia dapat menggunakan akal selayaknya manusia, jauh dari sifat-sifat buruk hewan. Memelihara akal dalam peringkat *Dhahuriyat*, seperti diharamkannya meminum minuman keras. Jika ketentuan ini diabaikan maka akan berakibat terancamnya eksistensi akal.
- d. Memelihara keturunan (*Hifz al-nasl*), menjaga keturunan adalah salah satu hal yang harus dijaga demi mewujudkan kemaslahatan bagi manusia. Memelihara keturunan dalam peringkat *Dhahuriyat*, seperti di syariatkan menikah dan larangan berzina. Jika kegiatan ini diabaikan maka eksistensi keturunan akan terancam.
- e. Memelihara harta (*Hifz al-mal*), menjaga harta adalah memelihara harta dari perbuatan yang dapat merusak kehalalan harta dan keselamatannya. Memelihara harta dalam peringkat *Dhahuriyat*, seperti syari'at tentang tata cara pemilikan harta dan larangan mengambil harta orang lain dengan cara yang tidak sah. Apabila aturan itu dilanggar maka berakibat terancamnya eksistensi harta.

E. Kerangka Teoritis

Kerangka teoritis adalah kerangka penalaran yang terdiri dari konsep konsep atau teori yang menjadi acuan penelitian. Biasanya kerangka teoritis

disusun dalam bentuk matriks, bagan atau gambar sederhana.¹⁹ Adapun kerangka teoritis dalam penelitian ini, yaitu :

Gambar 2.1
Kerangka Teoritis



Berdasarkan skema diatas dapat disimpulkan bahwa kerangka teoritis dalam penelitian ini adalah untuk menemukan apakah efisiensi dan dampak transportasi gojek online berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat.

F. Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Afifudin Zuhdi. ²⁰	Eksistensi Ojek Pangkalan Di Tengah Adanya Ojek Online Perspektif Sosiologi Ekonomi	Jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan (<i>field research</i>), menggunakan metode analisis deskriptif dengan pendekatan kualitatif.	Hasil dari penelitian ini menunjukkan ojek pangkalan dalam bertahan di tengah adanya Gojek atau ojek online memiliki tujuan atau preferensi nilai. Diantaranya nilai ekonomi, yaitu : Pertama, pendapatan menjadi ojek pangkalan lebih pasti daripada

¹⁹ Azhari Akmal Tarigan, *Buku Panduan Penulisan Skripsi*, (Medan: Febi Press, 2015), h. 56

²⁰ Afifudin Zuhdi, *Eksistensi Ojek Pangkalan Di Tengah Adanya Ojek Online Perspektif Sosiologi-Ekonomi Islam*, (Purwokerto: IAIN Purwokerto, 2018), h. 12-17

		Islam.		ojek online. Kedua, nilai solidaritas yaitu gotong royong dan saling membantu. Ketiga, nilai tradisi negosiasi tarif antara penumpang dan ojek. Dengan adanya Gojek atau ojek online di Purwokerto berdampak ekonomi dan sosial yaitu menurunnya pendapatan ojek panhkalan dan rusaknya tatanan sosial yang terjadi di masyarakat.
2.	Arofina Rosa Priliana. ²¹	Dampak Keberadaan Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Pengendara Ojek Konvensional (Pangkalan) Di Jalan Imogiri Timur, Giwangan, Umbulharjo, Yogyakarta.	Jenis penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif, penelitian ini menghasilkan penemuan-penemuan yang tidak dapat dicapai dengan menggunakan prosedur statistik atau dengan cara kuantifikasi. Kualitatif menekankan pada pada <i>Quality</i> atau hal terpenting suatu barang atau jasa.	Berdasarkan pemaparan penelitian dapat disimpulkan bahwa keberadaan ojek online memiliki dampak terhadap ojek konvensional (pangkalan). Dampak yang ditimbulkan salah satunya adalah penurunan orderan penumpang secara drastis yang mengakibatkan penurunan pendapatan sehari-hari pengendara ojek konvensional. Penurunan pendapat tersebut berdampak pada pemenuhan kebutuhan sehari-hari yang seharusnya dapat terpenuhi secara keseluruhan. Meskipun hadirnya ojek online menyebabkan penurunan pada penumpang, pengendara ojek konvensional memiliki semangat yang lebih tinggi untuk datang ke pangkalan

²¹ Arofina Rosa Priliana, “*Dampak Keberadaan Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Pengendara Ojek konvensional (Pangkalan) di Jln. Imogiri Timur, Giwangan, Umbulharjo, Yogyakarta*” (Skripsi: State university Sunan Kalijaga Yogyakarta, 2019), h. 27,115

				dan menunggu calon penumpang. Bahkan tak jarang mereka datang ke pangkalan pada pagi hari setelah shalat subuh dan menunggu hingga siang atau sore hari untuk mencari rezeki.
3.	Kiki Setiyorini, Grendi Hendrasto mo. ²²	Persaingan Ojek Online Dengan Ojek Konvensional Di Stasiun Lempuyangan, Daerah Istimewa Yogyakarta.	Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Adapun pengambilan sampel menggunakan teknik <i>purposive sampling</i> dengan narasumber penelitian; ojek konvensional, ojek <i>online</i> , dan pihak Kementerian Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta.	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa persaingan antara ojek <i>online</i> dengan ojek konvensional di Stasiun Lempuyangan, Daerah Istimewa Yogyakarta dilatarbelakangi oleh perbedaan harga pada kedua jenis ojek tersebut, di mana tarif ojek <i>online</i> lebih murah dari pada ojek konvensional, yang berakibat pada menurunnya pendapatan bagi ojek konvensional. Persaingan yang terjadi terlihat pada penetapan harga dan proses mendapatkan penumpang. Adapun upaya yang sudah dilakukan guna mengatasi persaingan yang ada adalah berupa peraturan pengambilan penumpang bagi ojek <i>online</i> untuk tidak mengambil penumpang di depan stasiun. Kesepakatan ini disepakati bersama antara ojek <i>online</i>

²² Kiki Setiyorini dan Grendi Hendrastomo, "Persaingan Ojek Online Dengan Ojek Konvensional Di Stasiun Lempuyangan, Daerah Istimewa Yogyakarta". Jurnal Sosiaologi Pendidikan Humanis, OL 3, No 1, Juli 2018, h. 31-32

				dengan ojek konvensional di Stasiun Lempuyangan, meski begitu masih saja terdapat pihak ojek <i>online</i> yang melanggar peraturan yang sudah disepakati tersebut.
4.	Indra Setiawan. ²³	Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pangkalan Ojek Konvensional Di Terminal Lama Wonogiri.	Dalam melakukan penelitian kualitatif ini, peneliti melakukan pengumpulan data menggunakan metode wawancara dan observasi. Metode wawancara mendalam ialah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara pewawancara dan informan atau orang yang diwawancarai, dengan atau tanpa menggunakan pedoman (<i>guide</i>) wawancara, dimana pewawancara dan informan terlibat	Dari hasil wawancara diketahui bahwa pangkalan ojek konvensional yang diteliti berlokasi di Jalan Brigiend Katamso Wonogiri. Lokasi pangkalan ojek cukup strategis karena berada tepat disisi jalan utama menuju Wonogiri kota, dekat dengan Terminal Lama Wonogiri. Selain itu, pangkalan ojek Terminal Lama berada disekitar pemukiman warga, taman kanak-kanak, dan sekolah menengah pertama, rumah sakit dan perkantoran. Pangkalan ojek Terminal Lama yang sudah beroperasi sejak tahun 1959 ini memiliki anggota sebanyak 25 orang. Namun, dari 25 orang tersebut hanya sekitar 10 orang yang hingga kini masih aktif beroperasi. Selain itu, dalam beroperasi, pangkalan ojek

²³ Indra Setiawan, “Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pangkalan Ojek Konvensional Di Terminal Lama Wonogiri”. Jurnal Studi Islam dan Sosial ISSN 2722-7243 Volume 1, Nomor 1, Juni 2020, h.136-140

			dalam kehidupan sosial yang relatif lama.	tersebut tidak membatasi jalur operasi ojek atau bebas, selama permintaan konsumen disanggupi oleh anggota ojek. Sedangkan untuk tarif operasi, pangkalan ojek Terminal Lama menetapkan harga sekitar Rp. 5.000.
5.	Hendita Doni Prasetya, Martinus Legowo. ²⁴	Rasionalitas Ojek Konvensional Dalam Mempertahankan Eksistensi Di Tengah Adanya Gojek Di Kota Surabaya.	Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif, karena permasalahan dalam penelitian ini bersifat kompleks, dinamis dan penuh makna, sehingga peneliti bermaksud untuk memahami situasi sosial secara mendalam. Fokus dalam penelitian ini melihat rasionalitas apakah yang digunakan Ojek pangkalan dalam upaya mempertahankan eksistensi mereka di tengah adanya layanan transportasi Gojek di Kota	asil penelitian ini menunjukkan ojek konvensional dalam melakukan tindakan mempertahankan eksistensi di tengah adanya Gojek memiliki preferensi nilai. Terdapat tiga klasifikasi nilai yang menjadi motif ojek konvensional dalam mempertahankan eksistensi di tengah adanya Gojek, diantaranya adalah : nilai ekonomi (pendapatan menjadi ojek konvensional lebih menjanjikan daripada menjadi Gojek), nilai solidaritas (Ojek konvensional lebih mengutamakan kerukunan dan gotong royong), dan nilai tradisi (tradisi negosiasi tarif antara penumpang dan ojek, sehingga lebih memberikan kebebasan penumpang untuk

²⁴ Hendita Doni Prasetya dan Martinus Legowo, “*Rasionalitas Ojek Konvensional dalam Mempertahankan Eksistensi di Tengah Adanya Gojek di Kota Surabaya*”. (Surabaya: Program Studi S1 Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum Universitas Negeri Surabaya, 2013), h. 3-5

			Surabaya.	menawar sesuai yang diinginkan).
--	--	--	-----------	----------------------------------

G. Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban sementara atas penelitian yang masih mengandung kemungkinan benar atau salah. Walaupun sifatnya jawaban sementara, hipotesis tidak boleh dirumuskan begitu saja, melainkan harus didasarkan pada kajian teori dan penelitian terdahulu.²⁵

Adapun hipotesa dalam penelitian ini, sebagai berikut :

1. Ho1:Efisiensi tidak berpengaruh dan signifikan terhadap kesejahteraan masyarakat pengemudi ojek pangkalan.
Ha1 : Efisiensi berpengaruh dan signifikan terhadap kesejahteraan masyarakat pengemudi ojek pangkalan.
2. Ho2 : Dampak transportasi gojek online tidak berpengaruh dan signifikan terhadap kesejahteraan masyarakat pengemudi ojek pangkalan.
Ha2 : Dampak transportasi gojek online berpengaruh dan signifikan terhadap kesejahteraan masyarakat pengemudi ojek pangkalan.
3. Ho3 : Efisiensi dan Dampak Transportasi Online tidak berpengaruh dan signifikan terhadap Kesejahteraan Masyarakat.
Ha3 : Efisiensi dan Dampak Transportasi Online berpengaruh dan signifikan terhadap Kesejahteraan Masyarakat.

²⁵ Azhari Akmal Tarigan, *Buku Panduan Penulisan Skripsi* (Medan: Febi Press, 2015) h. 18

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan penelitian yang ditetapkan, maka penelitian ini dikategorikan kedalam metode penelitian kuantitatif. Penelitian kuantitatif suatu metode penelitian dengan pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat statistik dengan tujuan untuk menggambarkan dan menguji hipotesis yang ditetapkan. Penelitian ini termasuk penelitian lapangan (*field research*) yaitu penelitian yang dilakukan dilapangan dalam kehidupan yang sebenarnya. Penelitian lapangan dilakukan dengan menggali data yang bersumber dari lokasi atau lapangan penelitian terhadap responden yang ada.²⁶

Jenis penelitian ini juga menggunakan metode deskriptif yang bertujuan untuk mendefinisikan suatu kondisi atau berbagai variabel yang menjadi objek peneliti berdasarkan apa yang terjadi. Variabel penelitian ini dikelompokkan menjadi dua bagian, yaitu variabel *independen* (bebas) dan *dependen* (terikat).

B. Tempat dan Waktu Penelitian

1. Lokasi penelitian

Penelitian ini dilakukan di kecamatan Medan Marelan, Kota Medan, Provinsi Sumatera Utara. Alasan peneliti memilih kecamatan Medan Marelan sebagai lokasi penelitian ini, karena pada saat ini masih banyaknya masyarakat di kecamatan Medan Marelan yang berprofesi sebagai ojek pangkalan.

2. Waktu penelitian

Adapun waktu yang digunakan untuk melakukan penelitian ini yaitu dilakukan pada bulan Desember 2020 sampai bulan Januari 2021.

²⁶ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D* (Bandung: Alfabeta, 2011), h. 39

C. Sumber Data

Dalam penelitian terdapat dua jenis data yaitu data primer dan data sekunder. Data primer membutuhkan data atau informasi dari sumber pertama, biasanya kita sebut dengan responden. Data atau informasi diperoleh melalui pernyataan tertulis dengan menggunakan koesioner atau lisan dengan menggunakan metode wawancara. Data sekunder menggunakan studi kepustakaan dan yang biasanya digunakan oleh para peneliti yang menganut paham pendekatan kuantitatif.

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi bukan hanya orang, tetapi juga obyek dan benda-benda alam yang lain. Populasi juga bukan sekedar jumlah yang ada pada obyek/subyek yang dipelajari, tetapi meliputi seluruh karakteristik karakteristik/sifat yang dimiliki oleh subyek atau obyek itu.²⁷ Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh masyarakat yang berprofesi sebagai ojek pangkalan di kecamatan Medan Marelan, yaitu berjumlah 140 orang.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu. Apa yang dipelajari dari sampel itu, kesimpulannya akan dapat diberlakukan untuk populasi. Untuk itu sampel yang diambil dari populasi harus betul-betul representatif (mewakili).²⁸

Dalam penentuan sampel langkah awal yang harus ditempuh adalah membatasi jenis populasi, atau menentukan populasi target.²⁹ Pengambilan sampel merupakan suatu proses pemilihan dan penentuan jenis sampel dan perhitungan besarnya sampel yang akan menjadi subyek atau objek

²⁷ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif & Kualitatif*, (Bandung: Alfabeta, 2010), h. 80

²⁸ Sugiyono, *Metode Penelitian Pendidikan*, (Bandung: Alfabeta, 2017), h. 118

²⁹ Nana Syaodih Sukmadinata, *Metode Penelitian Pendidikan*, (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2017), h. 252

penelitian. Sampel yang secara nyata akan diteliti harus representatif dalam arti mewakili populasi baik dalam karakteristik maupun jumlahnya. Apabila populasi penelitian berjumlah kurang dari 100 maka sampel yang diambil adalah semua, namun apabila populasi penelitian berjumlah lebih dari 100 maka sampel dapat diambil antara 10-15% atau 20-25%.³⁰

Pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik Slovin sebagai berikut. Rumus Slovin:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan :

n : jumlah sampel

N : jumlah populasi

e : standart error

Berdasarkan rumus di atas, diperoleh jumlah sampel dalam penelitian ini sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{100}{1 + 100(0,1)^2}$$

$$n = \frac{100}{1 + 100(0,01)}$$

$$n = \frac{100}{1 + 1}$$

$$n = 50$$

Berdasarkan perhitungan di atas, maka jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini berjumlah 58,3 dan dibulatkan menjadi 60 responden dengan menggunakan standart eror 10% (0,1). Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *simple random sampling* yaitu teknik pengambilan sampel yang memberikan kesempatan yang sama bagi setiap anggota populasi untuk menjadi sampel penelitian.

³⁰ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian*, (Jakarta: Bina Aksara, 2010), h. 109

E. Teknik Pengumpulan Data

a. Interview

Wawancara dapat dilakukan secara terstruktur maupun tidak terstruktur, dan dapat dilakukan melalui tatap muka (*face to face*) maupun dengan menggunakan telephon.³¹

- 1) Wawancara Terstruktur, dengan wawancara terstruktur ini setiap responden diberi pertanyaan yang sama, dan pengumpulan data mencatatnya. Dengan wawancara terstruktur ini pula, pengumpulan data dapat menggunakan beberapa pewawancara sebagai pengumpul data. Supaya setiap pewawancara mempunyai keterampilan yang sama, maka diperlukan training kepada calon pewawancara.
- 2) Wawancara Tidak Terstruktur, adalah wawancara yang bebas dimana peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang telah tersusun secara sistematis dan lengkap untuk pengumpulannya. Pedoman wawancara yang digunakan hanya berupa garis-garis besar permasalahan yang akan ditanyakan.

Dalam wawancara tidak terstruktur, peneliti belum mengetahui secara pasti data apa yang akan diperoleh, sehingga peneliti lebih banyak mendengarkan apa yang diceritakan oleh responden. Berdasarkan analisis terhadap setiap jawaban dari responden tersebut, maka peneliti dapat melakukan mengajukan berbagai pertanyaan berikutnya yang lebih terarah pada suatu tujuan.

b. Kuesioner

Kuesioner merupakan substansi dari sebuah angket/ kuesioner. Perlu mengetahui jumlah variabel yang terkait dengan definisi konstruk dan definisi operasionalnya.³² Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden. Selain itu kuesioner juga cocok digunakan bila jumlah responden cukup besar dan tersebar di

³¹ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif & Kualitatif*, (Bandung: Alfabeta, 2010), h. 138-141

³² Syauckani, *Metodologi Penelitian Pendidikan*, (Medan: Perdana Publishing, 2018), h. 77

wilayah yang luas, kuesioner dapat berupa pertanyaan-pertanyaan tertutup atau terbuka, dapat diberikan kepada responden secara langsung atau secara online.

Untuk mengukur pendapat responden dalam penelitian ini menggunakan skala *likert*. Skala likert merupakan teknik mengukur sikap dimana subjek diminta untuk mengindikasikan tingkat kesetujuan atau ketidak setujuan mereka terhadap masing-masing pertanyaan.³³ Dalam penelitian ini skala likert berisi empat tingkat referensi jawaban dengan pilihan sebagai berikut:

- 1) Angka 2= Sangat Tidak Setuju (STS)
- 2) Angka 3 = Tidak Setuju (TS)
- 3) Angka 4 = Setuju (S)
- 4) Angka 5 = Sangat Setuju (SS)

c. Observasi

Observasi adalah dasar semua ilmu pengetahuan, para ilmuan hanya dapat bekerja berdasarkan data yaitu fakta mengenai dunia kenyataan yang diperoleh melalui observasi. Peneliti memilih observasi partisipan karena sangat bermanfaat secara signifikan terhadap pemecahan masalah penelitian yang sesuai dengan tujuan penelitian terkait dengan efisiensi dan dampak transportasi gojek online terhadap kesempatan kerja dan kesejahteraan masyarakat. Karena observasi dalam penelitian ini dilakukan secara langsung dengan mengamati kondisi pengemudi ojek pangkalan di kecamatan Medan Marelan dan hal-hal lainnya yang dibutuhkan dalam penelitian.

d. Teknik pengumpulan data dengan dokumen

Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Pada dokumen ini peneliti menggunakan penelitian kualitatif. Dokumen tersebut adalah :

- 1) Dokumen pribadi, merupakan narasi pribadi pengemudi ojek pangkalan, yang menceritakan pengalaman dan perbuatan

³³ Noor Juliansyah, *Metodelogi Penelitian*, (Jakarta: Prenada Media Group, 2011), h. 128

pengemudi ojek tersebut. Maka peneliti dapat melihat bagaimana cara seseorang melihat suatu situasi sosial yang terjadi dilapangan.

- 2) Dokumen resmi, misalnya dokumen tata tertib, catatan memo, siding, laporan dan seterusnya.³⁴

F. Variabel Penelitian

Variable penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.³⁵ Dalam penelitian ini menggunakan variable sebagai berikut:

a. Variabel Dependen

Variabel dependen atau yang sering disebut sebagai variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau dikenal juga sebagai variabel yang menjadi akibat karena adanya variabel independen. Besarnya perubahan pada variabel ini tergantung dari besaran variabel bebas atau independen.

b. Variabel Independen

Variabel independen atau sering disebut sebagai variabel bebas adalah variabel yang menjadi penyebab atau timbulnya suatu perubahan variabel dependen. Variabel independen disebut juga sebagai variabel yang mempengaruhi.

G. Definisi Operasional

Pengertian operasional variabel adalah bagian yang mendefinisikan sebuah konsep/variabel agar dapat diukur, dengan cara melihat pada dimensi (indikator) dari suatu konsep/variabel.

³⁴ Salim, *Metode Penelitian Kualitatif*, (Bandung : Citapustaka Media, 2018), h. 41.

³⁵ Sugiyono. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2016), h. 61

Tabel 3.1
Definisi Operasional Variabel

Variabel	Definisi	Indikator	Skala
Efisiensi (X1)	Ketepatan cara dalam melakukab sesuatu, dan kemampuan dalam melaksanakan tugas dengan baikdan tepat tanpa membuang watu, biaya, serta tenaga.	1. Mampu menggunakan Smart Phone 2. Mampu berkendara dengan baik dan benar 3. Memberikan pelayanan terbaik kepada penumpang	Likert
Dampak Transportasi Gojek (X2)	Segala sesuatu yang timbul akibat adanya suatu kejadian yang ada didalam masyarakat dan menghasilkan perubahan yang berpengaruh positif ataupun negatif terhadap kelangsungan hidup	1. Mampu memudahkan masyarakat 2. Mampu mengurangi pengangguran 3. Menimbulkan kecemburuan Sosial sesama pengemudi 4. Menambah kemacetan	Likert
Kesejahteraan Masyarakat (Y)	Suatu keadaan terpenuhinya kebutuhan-kebutuhan dasar masyarakat.	1. Terdapat kekompakan sesama pengemudi 2. Terpenuhinya kebutuhan pengemudi ojek pangkalan 3. Tidak adanya keributan sesama pengemudi 4. Normalnya jumlah penumpang ojek pangkalan.	Likert

H. Teknik Analisis Data

Analisis data merupakan kegiatan setelah seluruh data terkumpul dan dikelompokkan berdasarkan variable dan jenis responden.³⁶ Dalam penulisan ini, teknik analisis data yang digunakan adalah :

1. Teknik analisis data secara deskriptif.

Teknik analisis data deskriptif merupakan tekhnis analisis yang dipakai untuk menganalisis data dengan mendeskripsikan atau menggambarkan data-data yang sudah dikumpulkan seadanya tanpa ada maksud membuat generalisasi dari hasil penelitian. Yang termasuk dalam teknik analisis data statistik deskriptif diantaranya seperti penyajian data kedalam bentuk grafik, tabel, persentase, frekuensi, diagram, grafik, mean, modus, dll.

2. Menggunakan Software SPSS

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis linier berganda dengan menggunakan program SPSS untuk memperoleh hasil perhitungan dari berbagai metode yang digunakan dan dapat menganalisis perumusan masalah penelitian.

Alat uji analisis data menggunakan regresi berganda. Regresi berganda terdiri dari satu variabel terikat dan dua atau lebih variabel bebas.³⁷ Peneliti mempunyai dua variabel. Dimana peneliti menggunakan regresi berganda. Data yang diperoleh dari lapangan akan diuji terlebih dahulu dengan menggunakan uji statistik antara lain:

- a. Uji Validitas

Validitas berasal dari kata *validity* yang mempunyai arti sejauh mana ketetapan dan kecermatan suatu instrumen pengukur (tes) dalam melakukan fungsi ukurnya. Suatu pengukuran (tes) dikatakan memiliki validitas yang tinggi apabila alat tersebut menjalankan fungsi ukur secara tepat atau memberikan hasil ukur yang sesuai

³⁶ Nur Ahmadi Bi Rahmani, *Metodelogi Penelitian Ekonomi* (Medan: Febi UINSU Press, 2016), h. 77

³⁷ Sujarweni Wiratna, *Metodelogi Penelitian & Bisnis Ekonomi* (Yogyakarta: Pustaka Baru Press, 2015), h. 160

dengan maksud dilakukannya pengukuran tersebut. Artinya hasil ukur dari pengukuran tersebut merupakan besaran yang mencerninkan secara tepat fakta atau keadaan sesungguhnya dari apa yang diukur.³⁸

b. Uji Reliabilitas

Suatu alat ukur dikatakan reliabel nilai alat itu dalam mengukur suatu gejala pada waktu yang berlainan senantiasa menunjukkan hasil yang sama. Dalam uji ini, alat yang reliabel secara konsisten memberi hasil ukuran yang sama. Suatu data yang reliabel atau konsisten akan cenderung valid, walaupun belum tentu valid. Misalnya orang yang berbohong secara konsisten akan terlihat valid, walaupun sebenarnya tidak valid.

Metode uji reliabilitas yang sering digunakan adalah cronbach alpha. Metode ini digunakan dalam bentuk skala. Alat ukur dapat dikatakan reliabel jika nilai reliabilitas >0.600 , dimana 0.600 adalah standarisasi nilai reliabilitas.

c. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik merupakan uji prasyarat jika menggunakan analisis regresi linear. Uji ini antara lain, uji normalitas residual, uji multikolinearitas, uji heteroskedasitas, dan uji autokorelasi. Dalam hal ini, jika asumsi tersebut dilanggar, misal model regresi tidak normal, akan terjadi multikolinearitas, maka hasil analisis regresi dan pengujian seperti uji t dan f menjadi tidak valid atau bias. Uji asumsi klasik antara lain:

1) Uji Normalitas

Uji normalitas adalah uji untuk mengukur apakah data kita memiliki distribusi normal sehingga dipakai dalam penelitian ini yaitu uji normalitas dengan metode *one sample kolmogrov smirnov test*.³⁹

³⁸ Saifudin Azwar. *Metode Penelitian*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2007), h. 67

³⁹ *Ibid.*, h. 120

2) Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas adalah keadaan dimana terjadi hubungan linear yang sempurna atau mendekati antar variabel bebas dalam model regresi. Suatu model regresi dikatakan mengalami multikolinearita. Jika ada fungsi linear yang sempurna pada beberapa atau semua variabel bebas dalam fungsi linear. Akibatnya sulit didapatkan pengaruh antara *independent* dan *dependent variabel*. Uji multikolinearitas diperlukan untuk mengetahui ada tidaknya variabel bebas yang memiliki kemiripan antar variabel bebas dalam suatu model, karena apabila ada kemiripan antar variabel bebas maka akan mengakibatkan korelasi yang sangat kuat.

4. Uji Hipotesis

a. Analisis Regresi Berganda

Teknik analisis yang digunakan untuk menganalisis dalam penelitian ini adalah regresi berganda.⁴⁰ Analisis regresi dilakukan bila hubungan dua variabel berupa hubungan kausal atau fungsional. Analisis regresi digunakan untuk mengetahui efisiensi dan dampak transportasi gojek dengan menimbulkan kesejahteraan masyarakat dipandang dari pengemudi ojek pangkalan di kecamatan Medan Marelan. Persamaan regresi berganda adalah :

Keterangan:

Y	= Kesejahteraan Masyarakat
a	= Konstanta
b1 & b2	= Koefisien Regresi
X1	= Efisiensi Transportasi Gojek
X2	= Dampak Transportasi Gojek
e	= Error ⁴¹

Untuk menilai ketepatan fungsi regresi sampel dalam menaksir

⁴⁰ *Ibid.*, h. 160

⁴¹ *Ibid.*, h. 160

nilai aktual dapat diukur dari nilai statistik uji t, uji f dan nilai koefisien determinasi.

b. Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengetahui persentase perubahan variabel bebas (Y) disebabkan oleh variabel bebas (X). Jika R^2 semakin besar, maka persentase perubahan variabel tidak bebas (Y) yang disebabkan oleh variabel bebas (X) semakin tinggi. Jika R^2 semakin kecil, maka persentase perubahan variabel tidak bebas (Y) yang disebabkan oleh variabel bebas (X) semakin rendah.

c. Uji F atau Uji Simultan

Uji F adalah penujian signifikansi persamaan yang digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel bebas (X_1, X_2) secara bersama-sama terhadap variabel tidak bebas (Y) kesejahteraan masyarakat.

d. Uji T atau Parsial

Uji T adalah salah satu tes statistic yang dipergunakan untuk menguji kebenaran atau kepalsuan hipotesis nihil yang menyatakan bahwa antara dua buah Mean Sampel yang diambil secara random dari populasi yang sama, tidak terdapat perbedaan yang signifikan.⁴²

Uji T ini digunakan untuk mengetahui apakah pengaruh masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat apakah bermakna atau tidak. Ketentuan penolakan atau penerimaan hipotesis dengan taraf sig adalah sebagai berikut:

- 1) Jika nilai signifikansi $t > 0,05$ maka H_0 diterima dan menolak H_a (koefisien regresi tidak signifikan). Hal ini menunjukkan bahwa secara parsial variabel *independent* tidak memiliki

⁴² Anas Sudijono, *Pengantar Statistik Pendidikan*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2017), h. 278

pengaruh yang signifikan terhadap variabel *dependent*.⁴³

- 2) Jika nilai signifikansi $t < 0,05$ maka H_0 ditolak dan menerima H_a (koefisien regresi signifikan). Ini berarti bahwa secara parsial variable *independen* tersebut mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel *dependent*.⁴⁴

⁴³ Saifudin Azwar, *Metode Penelitian*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2007), h. 239

⁴⁴ *Ibid.*, h. 230

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Temuan Penelitian

1. Sejarah Medan Marelan

Sebelum Marelan dibentuk menjadi salah satu kecamatan, Kecamatan Marelan dahulunya merupakan daerah perkebunan tembakau yang pada mulanya berpenduduk asli melayu, kemudian setelah dibukanya Perkebunan Tembakau Deli, sampai dengan sekarang penduduk Kecamatan Medan Marelan mayoritasnya adalah suku Jawa.

Kecamatan Medan Marelan terletak di bagian utara Kota Medan dan berbatasan langsung dengan Kabupaten Deli Serdang di sebelah Utara, Selatan dan Barat. Berdasarkan Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sumatera Utara Nomor : 138/402/K/SK/1991 tanggal 21 Maret 1991, Kecamatan Medan Marelan dijadikan salah satu Kecamatan Perwakilan di Kota Medan yaitu Pemekaran dari Kecamatan Medan Labuhan, kemudian berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor : 35 tahun 1992 tanggal 02 September 1992 didefenitifkan menjadi Kecamatan Medan Marelan.

Pada awalnya Kecamatan Medan Marelan terdiri dari 4 (empat) kelurahan, selanjutnya berdasarkan Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sumatera Utara Nomor : 146.1/1101/K/1994 tanggal 13 Juni 1994 tentang pembentukan 7 (tujuh) Kelurahan Persiapan di Kota Medan, salah satunya adalah Kelurahan Paya Pasir yang merupakan pemekaran dari Kelurahan Rengas Pulau Kecamatan Medan Marelan dan setelah didefenitif makajumlah Kelurahan di Kecamatan Medan Marelan menjadi 5 (lima) masing-masing adalah sebagai berikut :

- 1) Kelurahan Tanah enam ratus
- 2) Kelurahan Rengas Pulau
- 3) Kelurahan Terjun
- 4) Kelurahan Labuhan Deli
- 5) Kelurahan Paya Pasir

Kecamatan Medan Kecamatan Medan Marelan merupakan salah satu kawasan pinggiran yang berada di Bagian Utara Kota Medan dan memiliki batas wilayah sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Medan Belawan Kota Medan dan Kecamatan Hampan Perak Kabupaten Deli Serdang.
- b. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Medan Deli Kota Medan dan Kecamatan Labuhan Deli Kabupaten Deli Serdang.
- c. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Medan Labuhan dan Kecamatan Medan Deli Kota Medan.
- d. Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Hampan Perak Kabupaten Deli Serdang.

Adapun luas wilayahnya sekitar 4.447 Ha atau 44,47 Km² dan panjang jalan aspal sekitar 75,7 Km. dengan Jarak tempuh ke Kantor Walikota Medan sejauh + 22 Km. Dari 5 (lima) Kelurahan di Kecamatan Medan Marelan, Kelurahan Terjun memiliki wilayah yang terluas yaitu sebesar 16,05 Km² atau 1.605 Ha sedangkan Kelurahan Tanah Enam Ratus mempunyai luas yang terkecil yakni 3,42 Km² atau 342 Ha yang secara rinci dapat dilihat pada table di bawah :

Tabel 4.1

**Luas Kelurahan Beserta Jumlah Lingkungannya No Kelurahan Luas (Km²)
Jumlah Lingkungannya**

No	Kelurahan	Luas Km	Jumlah Lingkungan
1.	Tanah Enam Ratus	3,42	11
2.	Rengas Pulau	10,50	35
3.	Terjun	16, 05	22

4.	Paya Pasir	10,00	9
5.	Labuhan deli	4,50	11
	Kecamatan Medan Marelan	44,47	88

Sumber : Data Profil Kecamatan Medan Marelan.

Di Marelan etnis yang terbesar jumlahnya adalah Jawa. Etnis aslinya ialah suku Melayu Deli dari hasil survei jumlah penduduk suku Melayu Deli hanya berjumlah 30% dari etnis Jawa 60% yang justru menjadi etnis mayoritas yang bertempat tinggal di kecamatan Medan Marelan sedangkan etnis lainnya seperti etnis Tionghoa dan Batak hanya sebesar 10%.¹² Masuknya etnis pendatang selain Jawa seperti etnis Tionghoa dan Batak di Marelan diawali oleh masuknya pedagang-pedagang kapur barus yang berasal Toba, Karo, Pakpak, Simalungun, Angkola, dan Mandailing untuk berdagang di Sumatera Timur, sedangkan masuknya etnis Tionghoa ke Marelan juga dimulai dengan dibukanya perkebunan tembakau besar-besaran di Kesultanan Deli.

2. Visi dan Misi Kecamatan Medan Marelan

a. Visi

Adapun visi kecamatan Medan Marelan adalah “Menciptakan Kecamatan Medan Marelan yang Bersih, Sehat, Aman, Rapi, dan Indah serta Berwawasan Lingkungan”.

b. Misi

Adapun Misi Kecamatan Medan Marelan adalah sebagai berikut :

- 1) Meningkatkan kebersihan lingkungan.
- 2) Meningkatkan derajat kesehatan masyarakat.
- 3) Meningkatkan keamanan dan ketertiban masyarakat yang kondusif.
- 4) Meningkatkan penghijauan.

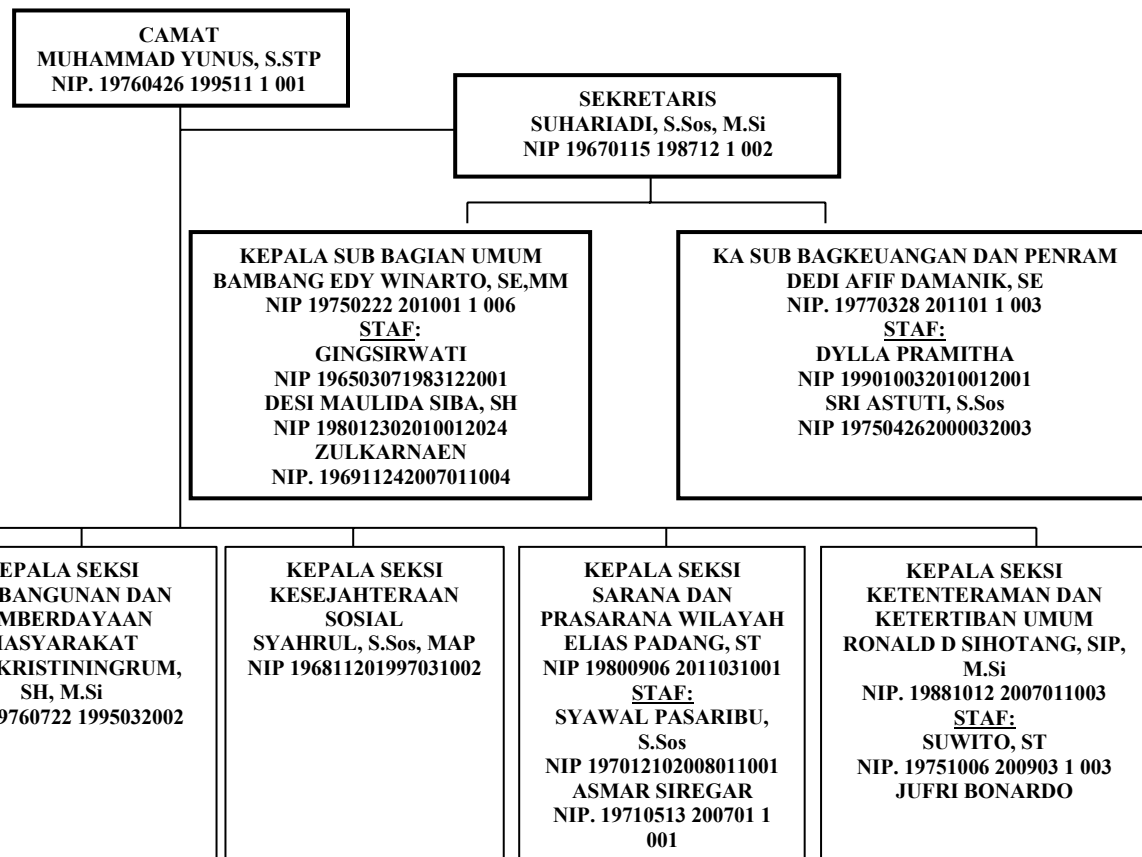
Dengan terwujudnya Visi dan Misi Kecamatan Medan Marelan maka telah mendukung kemajuan dan kemakmuran Medan Kota Metropolitan sesuai dengan Motto Kota Medan yaitu :

*“Hari ini lebih baik dari hari kemarin
dan hari esok lebih cerah dari hari ini”*

3. Struktur Organisasi Kecamatan Medan Marelان

Gambar 4.1

Struktur Organisasi Kecamatan Medan Marelان



4. Teknik Analisis Data dan Pembahasan

a. Uji Validitas

Tujuan pengujian ini adalah untuk mengetahui apakah kuesioner ini layak atau tidak digunakan sebagai instrument penelitian. Uji validitas dilakukan dengan menyebarkan ke 58 responden. Untuk pengujian validitas angket dan reliabilitas angket menggunakan SPSS 27.0 for windows. angket penelitian dikatakan valid jika rhitung >

rtabel, $\alpha = 0,05$ dan $df = n-2 = 60-2 = 58$ sebesar 0.2144 (rtabel Junaidi Chaniago).

1) Uji Validitas Efisiensi Transportasi Gojek Online

Pengujian validitas untuk variabel efisiensi transportasi gojek online diberikan kepada 60 orang responden.

Tabel 4.2

Pengujian Validitas Angket Efisiensi Transportasi Gojek Online (X1)

Nomor Butir	r hitung	r table	Validitas
1	0,657	0.2144	Valid
2	0,654	0.2144	Valid
3	0,589	0.2144	Valid
4	0,548	0.2144	Valid

Sumber Hasil olahan SPSS versi 21.0

Berdasarkan tabel diatas dapat dijelaskan bahwa jika nilai r hitung $>$ r tabel maka kuisisioner atau angket yang disebar valid, akan tetapi jika r hitung $<$ dari r tabel, maka angket tidak valid. Jika dilihat dari tabel diatas nilai r hitung ternyata lebih besar dari r tabel. Berdasarkan hasil validitas diatas, maka dapat disimpulkan semua angket dapat dinyatakan valid dengan r tabel sebesar 0.2144.

2) Uji Validitas Variabel Dampak Transportasi Gojek Online

Tabel 4.3

Hasil Uji Validitas Dampak Transportasi Gojek Online (X2)

Nomor Butir	r hitung	r table	Validitas
1.	0,428	0.2144	Valid
2.	0,783	0.2144	Valid
3.	0,698	0.2144	Valid
4.	0,467	0.2144	Valid

Sumber Hasil olahan SPSS versi 21.0

Berdasarkan tabel diatas dapat dijelaskan bahwa jika nilai r hitung $>$ r tabel maka kuisisioner atau angket yang disebar valid, akan tetapi jika r hitung $<$ dari r tabel, maka angket tidak valid. Jika dilihat dari tabel diatas nilai r hitung ternyata lebih besar dari r tabel. Berdasarkan hasil validitas diatas, maka dapat disimpulkan semua angket dapat dinyatakan valid dengan r tabel sebesar 0.2542.

3) Uji Validitas Variabel Kesejahteraan Masyarakat

Tabel 4.4

Hasil Uji Validitas Kesejahteraan Masyarakat (Y)

Nomor Butir	r hitung	r table	Validitas
1.	0,514	0.2144	Valid
2.	0,564	0.2144	Valid
3.	0,754	0.2144	Valid
4.	0,450	0.2144	Valid

Sumber Hasil olahan SPSS versi 21.0

Berdasarkan tabel diatas dapat dijelaskan bahwa jika nilai r hitung $>$ r tabel maka kuisisioner atau angket yang disebar valid, akan tetapi jika r hitung $<$ dari r tabel, maka angket tidak valid. Jika dilihat dari tabel diatas nilai r hitung ternyata lebih besar dari r tabel. Berdasarkan hasil validitas diatas, maka dapat disimpulkan semua angket dapat dinyatakan valid dengan r tabel sebesar 0.2144.

b. Uji Reliabilitas Kuesioner

Uji reliabilitas digunakan untuk menguji konsistensi data dalam jangka waktu tertentu, yaitu untuk mengetahui sejauh mana pengukuran yang digunakan dapat dipercaya dan diandalkan. Variabel dikatakan reliabel jika memberikan nilai Cronbach's Alpha $>$ 0.2542

atau r tabel. Berikut adalah hasil Uji Reliabilitas dari variabel efisiensi, dampak transportasi, kesempatan kerja, kesejahteraan masyarakat dengan 60 responden. Hasil uji reliabilitas dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 4.5

Hasil Uji Reliabilitas Angket Efisiensi Transportasi Gojek Online(X1)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
,445	4

Sumber Hasil olahan SPSS versi 21.0

Tabel 4.6

Hasil Uji Reliabilitas Angket Dampak Transportasi Gojek Online(X2)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
,425	4

Sumber Hasil olahan SPSS versi 21.0

Tabel 4.7

Hasil Uji Reliabilitas Angket Kesejahteraan Masyarakat (Y)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
,340	4

Sumber Hasil olahan SPSS versi 21.0

Berdasarkan perhitungan yang dilakukan dengan menggunakan program SPSS versi 21.0 hasil perhitungan terhadap variabel Efisiensi adalah 0,445, Dampak Transportasi Gojek Online adalah 0,425, dan Kesejahteraan Masyarakat adalah 0,340. Hasil tersebut terlihat bahwa reliabilitas masing-masing variabel > 0.2144 atau r tabel maka

hasilnya bisa diterima dan kuesioner dinyatakan reliabel.

c. Uji Asumsi Klasik

1) Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Seperti diketahui bahwa uji t dan F mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti distribusi normal. Kalau asumsi ini dilanggar maka uji statistik menjadi tidak valid untuk jumlah sampel kecil. Ada tiga cara untuk menentukan apakah residual berdistribusi normal atau tidak yaitu dengan melakukan uji kolmogrov-smirnov, P-Plot dan grafik histogram.

2) Uji Kolmogrov Smirnov

Uji statistik yang dapat digunakan untuk menguji normalitas residual adalah uji statistik non-parametik Kolmogorov Smirnov (K-S) pada alpha sebesar 5%. Jika nilai signifikan dari pengujian Kolmogorov-Smirnov lebih besar dari 0,05 berarti data normal, jika tidak maka data tidak berdistribusi normal.

Tabel 4.8
Hasil Uji Normalitas (X1,X2 Terhadap Y)

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		60
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	1,60517872
	Absolute	,106
Most Extreme Differences	Positive	,100
	Negative	-,106
Kolmogorov-Smirnov Z		,823
Asymp. Sig. (2-tailed)		,507

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

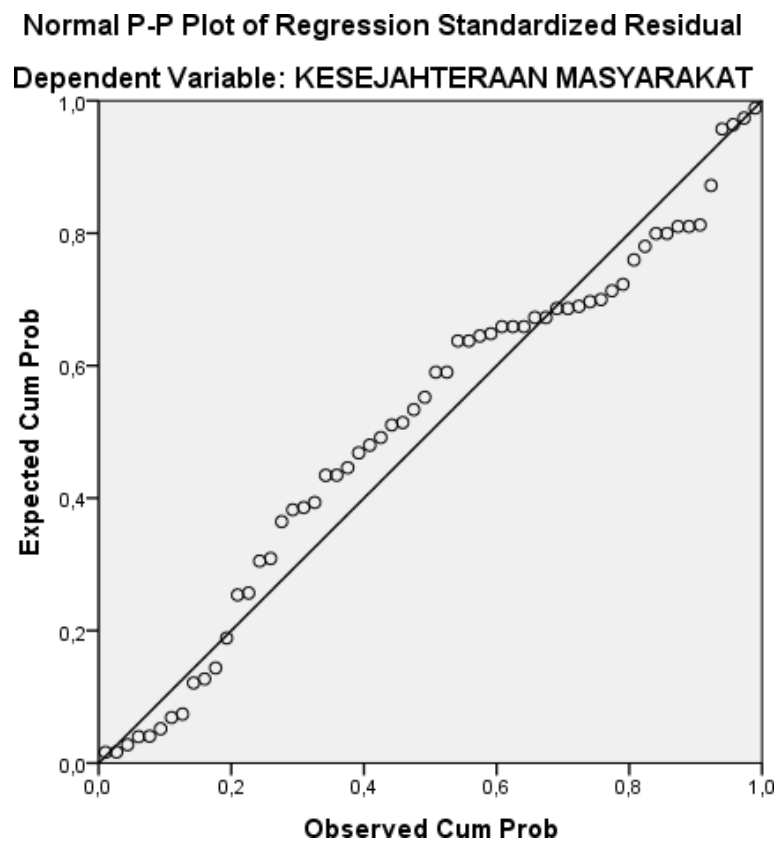
Tabel 4.8 di atas menunjukkan bahwa nilai Kolmogorov-

Smirnov sebesar 0,823 dengan probabilitas signifikansi $0,507 > 0,05$ hal ini berarti efisiensi, dampak transportasi gojek online, dan kesejahteraan masyarakat berdistribusi normal.

3) Uji P-Plot

Gambar 4.2

Hasil Uji Normalitas P-Plot (X1,X2 Terhadap Y)

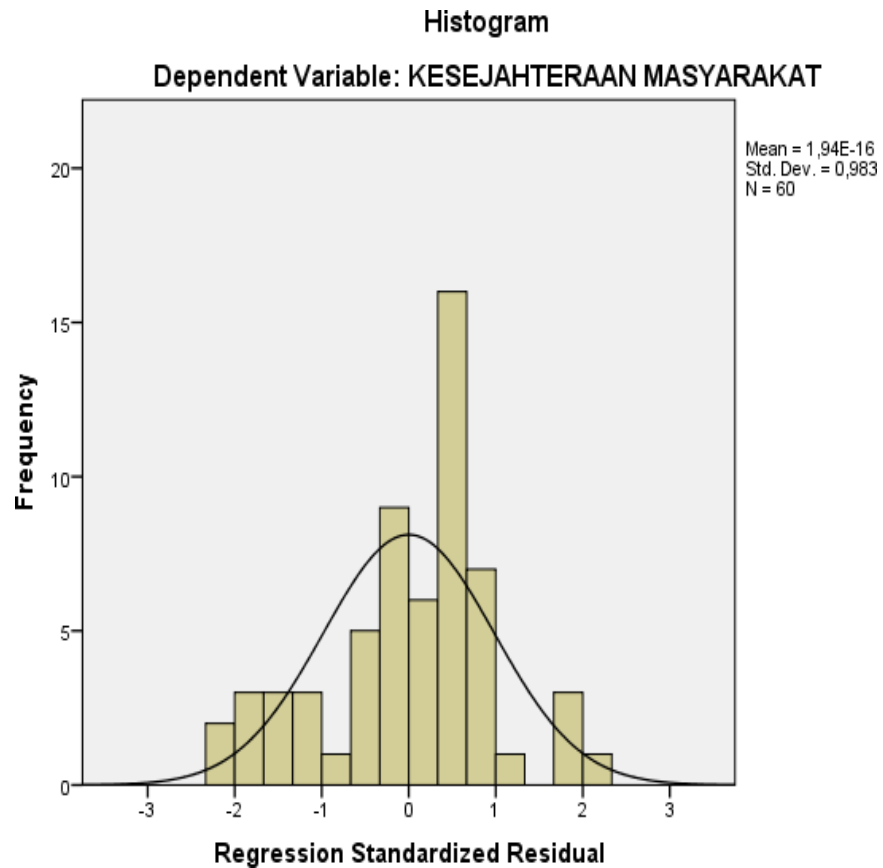


Sumber Hasil olahan SPSS versi 21.0

Berdasarkan gambar 4.2 diatas dapat diketahui hasil pengujian tersebut menunjukkan bahwa data (titik) menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal, hal ini menunjukkan bahwa residual mengikuti distribusi data dalam penelitian normal.

4) Histogram

Gambar 4.3
Hasil Uji Normalitas Histogram (X1,X2 Terhadap Y)



Sumber Hasil olahan SPSS versi 21.0

Gambar 4.3 di atas menunjukkan hasil histogram yang menunjukkan pola tidak miring ke kanan atau ke kiri dengan demikian uji normalitas telah terpenuhi.

5) Uji Multikolinieritas

Uji Multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel bebas (independen). Jika variabel bebas (independen) saling berkorelasi, maka variabel-variabel ini tidak

ortogonal. Variabel ortogonal adalah variabelbebas (independen) yang nilai korelasi antar sesama variabel bebas (independen) sama dengan nol. Multikolonieritas dapat juga dilihat dari nilai *tolerance* dan *Variante Inflation Faktor* (VIF), jika nilai *tolerance* $\geq 0,1$ dan nilai VIF ≤ 10 menunjukkan bahwa tidak ada multikolinearitas pada antar variable independenya. Hasil pengujian multikolinieritas dengan nilai Toleran dan VIF adalah sebagai berikut :

Tabel 4.9

Hasil Uji Multikolonieritas (X1,X2 Terhadap Y)

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.	Collinearity Statistics		
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF	
1	(Constant)	9,432	1,981		4,761	,000		
	EFISIENSI	,359	,102	,402	3,506	,001	,991	1,009
	DAMPAK TRANSPORTASI	,297	,097	,352	3,074	,003	,991	1,009

a. Dependent Variable: KESEJAHTERAAN ASYARAKAT

Sumber : Hasil olahan SPSS versi 21.0

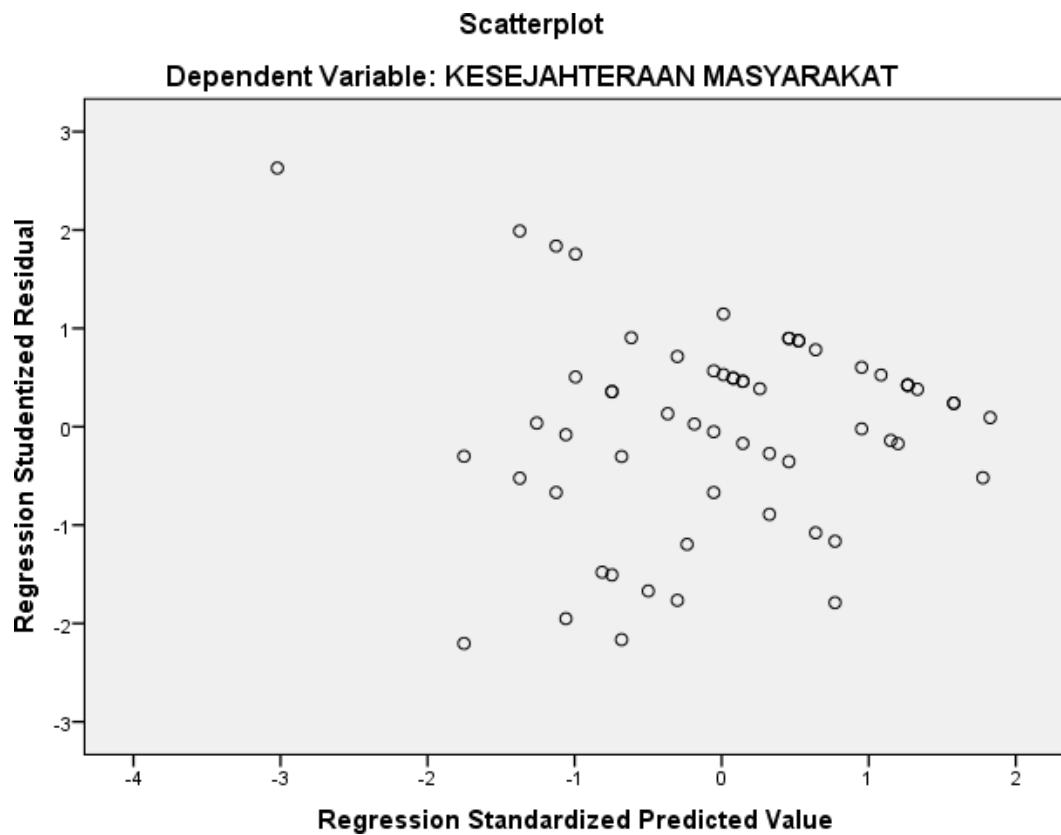
Dari tabel 4.9 di atas *Coefficient* pada kolom *Collinearity Statistics*, dapat terlihat nilai *Tolerance* dan *VIF*. Nilai *Tolerance* dari masing-masing variabel adalah $X1 = 0,991$ dan $X2 = 0,991$. dimana nilainya lebih besar dari 0,1 dan nilai *VIF* dari variabel $X1 = 1,009$ dan $X2 = 1,009$ dimana nilainya lebih kecil dari 10. Dapat disimpulkan bahwa semua variabel lolos dari gejala multikolonieritas.

6) Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Uji heteroskedastisitas dapat dilihat menggunakan grafik plot antara nilai prediksi variabel terikat dengan residu, jika grafik plot menunjukkan suatu

pola titik yang bergelombang atau melebar kemudian menyempit, maka dapat disimpulkan bahwa telah terjadi heteroskedastisitas, tetapi jika grafik plot tidak membentuk pola yang jelas, maka tidak terjadi terjadi heteroskedastisitas.

Gambar 4.4
Scatterplot Regresi Standar Residu (X1,X2 Terhadap Y)



Sumber : Hasil olahan SPSS versi 21

Pada gambar di atas menunjukkan bahwa titik-titik data menyebar disekitar angka nol dan tidak mengumpul di suatu titik. Penyebaran titik-titik data tersebut juga tidak membentuk suatu pola. Jadi dapat disimpulkan bahwa model regresi dalam penelitian ini terbebas dari permasalahan heteroskedastisitas.

7) Uji Regresi Linier Berganda

Suatu model persamaan regresi linier berganda digunakan untuk menjelaskan hubungan antara satu variabel dependent dengan lebih dari satu variabel lain. Dalam model persamaan regresi linier berganda yang disusun untuk mengetahui keterkaitan antara variable efisiensi, dampak transportasi gojek online terhadap Kesejahteraan masyarakat secara bersama-sama sebagai berikut:

Hasil persamaan regresi linier berganda dapat dilihat pada table di bawah ini:

Tabel 4.10
Hasil Uji Regresi Linier Berganda(X1,X2 Terhadap Y)

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	9,432	1,981		4,761	,000
EFISIENSI	,359	,102	,402	3,506	,001
DAMPAK TRANSPORTASI	,297	,097	,352	3,074	,003

a. Dependent Variable: KESEJAHTERAAN MASYARAKAT

Sumber : Hasil olahan SPSS versi 21.0

Berdasarkan table 4.10 diatas, dapat dirumuskan persamaan regresi linier berganda sebagai berikut :

$$Y = 9,432 + 0,359X_1 + 0,297 X_2 + e$$

Dari hasil persamaan regresi linier berganda diatas, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

- a) Perolehan nilai konstanta sebesar 9,432 menyatakan bahwa jika nilai variabel bebas X_1 dan X_2 sama dengan nol maka nilai Y adalah 9,432 dengan catatan nilai variabel lainnya dianggap konstan.
- b) Koefisien X_1 (Efisiensi) dari perhitungan linear berganda didapat nilai sebesar 0,359. Hal ini berarti bila terjadi peningkatan X_1 , maka Kesejahteraan Masyarakat (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 0,359 poin dengan catatan nilai variabel lainnya dianggap konstan.
- c) Koefisien regresi X_2 (Dampak Transportasi) dari perhitungan linear berganda didapat nilai sebesar 0,297. Hal ini berarti bila terjadi peningkatan X_2 maka Kesejahteraan Masyarakat (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 0,297 dengan catatan nilai variabel lainnya dianggap konstan.

d. Uji Hipotesis

1) Uji t (Parsial)

Uji statistik t dilakukan untuk menguji pengaruh dari variabel independent terhadap variabel dependent nya secara individu. Hal ini dapat dilihat dari nilai signifikan t yang dihasilkan dari perhitungan. Apabila nilai signifikan $t < \text{tingkat signifikan } (0,05)$ maka variabel independent secara individu berpengaruh terhadap variabel dependent nya, sebaliknya jika nilai signifikan $t > \text{tingkat signifikan } (0,05)$ maka variabel independent nya secara individu tidak berpengaruh terhadap variabel dependent nya. Kriteria uji hipotesis sebagai berikut:

- a) Jika tingkat signifikan $< 0,05$ atau $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka H_a diterima.
- b) Jika tingkat signifikan $> 0,05$ atau $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka H_o ditolak.

Tabel 4.11
Hasil Uji t (Parsial) (X1,X2 Terhadap Y)

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	9,432	1,981		4,761	,000
EFISIENSI	,359	,102	,402	3,506	,001
DAMPAK TRANSPORTASI	,297	,097	,352	3,074	,003

a. Dependent Variable: KESEJAHTERAAN MASYARAKAT

Sumber : Hasil olahan SPSS versi 21.0

Berdasarkan tabel 4.11 diatas, dapat diketahui apakah masing-masing variabel bebas (independen) yang digunakan dalam penelitian ini berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat. Nilai t_{tabel} diperoleh dengan menentukan df terlebih dahulu $df = n - k = 60 - 3 = 57$ sehingga diperoleh $t_{tabel} = 1.67252$. Dapat disimpulkan masing-masing variabel sebagai berikut:

h. Pengaruh X1 terhadap Y

Nilai t_{hitung} untuk variabel X1 sebesar Tingkat signifikansi yang diperoleh sebesar 0,021. Jika dilihat dari nilai t_{hitung} ternyata lebih besar dari nilai t_{tabel} ($3,506 > 1,67252$) dan nilai sig $0,001 < 0,05$. Maka dapat simpulkan bahwa H_a 1 diterima dan H_o 1 ditolak yang berarti Efisiensi (X1) secara parsial dan secara signifikan Efisiensi (X1) berpengaruh terhadap Kesejahteraan Masyarakat (Y).

i. Pengaruh X2 terhadap Y

Nilai t_{hitung} untuk variabel X2 sebesar 3,074. Tingkat signifikansi yang diperoleh sebesar 0,003. Jika dilihat dari nilai t_{hitung} ternyata lebih besar dari nilai t_{table} ($3,074 > 1,67252$) dan nilai sig $0,003 < 0,05$. Maka dapat simpulkan bahwa H_a2 diterima dan H_o2 ditolak yang berarti Dampak Transportasi (X2) secara parsial dan secara signifikan Dampak Transportasi (X2) berpengaruh terhadap

Kesejahteraan Masyarakat (Y).

e. Uji F (Simultan)

Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh keterkaitan antara X1, X2 terhadap Y secara bersama-sama dengan tingkat signifikan 0,05 dengan kriteria sebagai berikut:

- i. Jika $F_{hitung} > F_{tabel}$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima.
- ii. Jika $F_{hitung} < F_{tabel}$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak

F_{tabel} diperoleh dengan $df_1 = k - 1$ dan $df_2 = n - k$, dimana n adalah jumlah responden dan k adalah jumlah variabel penelitian maka $df_1 = 3 - 1 = 2$ dan $df_2 = 60 - 3 = 57$. Didapat nilai sebesar 2.77. hasil dari uji F dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.12
Hasil Uji F (X1,X2 Terhadap Y)

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	52,914	2	26,457	9,920	,000 ^b
	Residual	152,019	57	2,667		
	Total	204,933	59			

a. Dependent Variable: KESEJAHTERAAN MASYARAKAT

b. Predictors: (Constant), DAMPAK TRANSPORTASI , EFISIENSI

Sumber : Hasil olahan SPSS versi 21.0

Berdasarkan tabel 4.12 diperoleh nilai F_{hitung} sebesar 9,920 lebih besar dari pada F_{tabel} sebesar 2.77 dan dengan tingkat signifikansi $0,000 < 0,05$. Karena $F_{hitung} > F_{tabel}$ yang berarti bahwa H_a diterima dan H_0 ditolak, sehingga dapat disimpulkan bahwa efisiensi dan dampak transportasi gojek online terhadap kesejahteraan masyarakat berpengaruh.

f. Uji R^2 (Determinasi)

Uji R^2 (*R Square*) dilakukan untuk mengetahui sumbangan atau kontribusi antara variabel-variabel independen (X1,X2 terhadap Y)

secara bersama-sama. Hasil uji koefisien determinasi (R^2) ditunjukkan dengan angka R square yang dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.13
Uji Determinasi R^2 (X_1, X_2 Terhadap Y)

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,508 ^a	,258	,232	1,63310

a. Predictors: (Constant), DAMPAK TRANSPORTASI , EFISIENSI

b. Dependent Variable: KESEJAHTERAAN MASYARAKAT

Sumber : Hasil olahan SPSS versi 21.0

Dari tabel diatas hasil uji koefisien determinasi diketahui bahwa besarnya angka R^2 adalah 0,508 yang menunjukkan bahwa variabel independen yaitu (X_1) dan (X_2) menjelaskan pengaruh terhadap variabel dependen yaitu kesejahteraan masyarakat (Y) sebesar 0,258 atau 25,8% sedangkan sisanya 74,2%, dipengaruhi oleh faktor-faktor lainnya yang berasal dari luar variabel yang diteliti.

B. Pembahasan Hasil Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh Efisiensi (X_1), Dampak Transportasi (X_2) Terhadap Kesejahteraan Masyarakat (Y). Data dalam penelitian ini diambil dengan cara menyebar kuesioner kepada Pengemudi Ojek Pangkalan Di Kecamatan Medan Marelan. Teknik analisis data yang digunakan adalah Analisis Regresi Linier Berganda dengan bantuan program SPSS 21.0.

1. Pengaruh Efisiensi terhadap Kesejahteraan masyarakat (Studi Kasus Pengemudi Ojek Pangkalan Di Kecamatan Medan Marelan).

Variabel X_1 memiliki $t_{hitung} > t_{tabel}$ dengan di perolehnya nilai $t_{hitung} = 3,506$ dan $t_{tabel} = 1,67252$, maka $t_{hitung} > t_{tabel}$ dan taraf signifikannya sebesar $0,021 < 0,05$. Dapat disimpulkan bahwa H_{a1} diterima dan H_{o1} ditolak yang berarti Efisiensi (X_1) secara parsial dan secara signifikan Efisiensi (X_1) berpengaruh terhadap Kesejahteraan Masyarakat (Y).

2. Pengaruh Dampak Transportasi Gojek Online terhadap Kesejahteraan masyarakat (Studi Kasus Pengemudi Ojek Pangkalan Di Kecamatan Medan Marelan).

Variabel X_2 memiliki $t_{hitung} > t_{tabel}$ dengan di perolehnya nilai $t_{hitung} = 3,074$ dan $t_{tabel} = 1,67252$, maka $t_{hitung} > t_{tabel}$ dan taraf signifikannya sebesar $0,003 < 0,05$. Dapat disimpulkan bahwa H_{a4} diterima dan H_{o4} ditolak yang berarti Dampak Transportasi Gojek Online (X_2) secara parsial dan secara signifikan berpengaruh terhadap Kesejahteraan Masyarakat (Y).

3. Pengaruh Efisiensi dan Dampak Transportasi Gojek Online terhadap Kesejahteraan Masyarakat (Studi Kasus Pengemudi Ojek Pangkalan di Kecamatan Medan Marelan).

Uji simultan dilakukan peneliti dan diperoleh nilai F_{hitung} lebih besar dari nilai F_{tabel} ($9,920 > 2,77$) dari nilai signifikan $0,000 < 0,05$. Dapat disimpulkan Efisiensi (X_1) dan Dampak Transportasi Gojek Online (X_2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kesejahteraan Masyarakat (Y), maka H_a diterima dan H_o ditolak.

Nilai yang diperoleh dari koefisien determinan R Square (X_1, X_2 terhadap Y) sebesar 0,258 atau 25,8%, hal ini menunjukkan bahwa variabel independen yaitu (X_1) dan (X_2) menjelaskan pengaruh terhadap variabel dependen yaitu kesejahteraan masyarakat (Y) sebesar 0,258 atau 25,8 % sedangkan sisanya 74,2%, dipengaruhi oleh faktor-faktor lainnya yang berasal dari luar variabel yang diteliti.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan hasil penelitian yang telah diuraikan pada BAB IV, maka peneliti membuat kesimpulan sebagai berikut :

1. Efisiensi Transportasi Gojek Online berpengaruh positif terhadap kesejahteraan masyarakat pengemudi ojek pangkalan di Kecamatan Medan Marelan, dengan demikian hipotesis pertama diterima.
2. Dampak transportasi gojek online berpengaruh positif terhadap kesejahteraan masyarakat pengemudi ojek pangkalan di Kecamatan Medan Marelan, dengan demikian hipotesis kedua diterima.
3. Efisiensi dan Dampak Transportasi Gojek Online berpengaruh positif terhadap kesejahteraan masyarakat pengemudi ojek pangkalan di Kecamatan Medan Marelan, dengan demikian hipotesis ketiga diterima.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas dalam penelitian ini, saran yang dapat diambil adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan dari hasil penelitian ini di harapkan perlu ditingkatkannya produktivitas pengemudi ojek pangkalan agar lebih efisien, sehingga memberi kepuasan serta kenyamanan kepada penumpang. Dan ini adalah salah satu strategi dalam berbisnis sehingga pendapatan tidak berkurang dan dapat memenuhi segala kebutuhan pengemudi ojek pangkalan itu sendiri.
2. Bagi pengemudi ojek pangkalan maupun Gojek Online diharapkan tidak anarkis dalam meakukan segala aktivitas, sehingga menimbulkan kedamaian antara keduanya.
3. Diharapkan kepada pengemudi ojek pangkalan untuk dapat menggunakan Smart Phone, sehingga dapat memanfaatkan peluang kesempatan kerja yang ada.
4. Diharapkan kepada pengemudi ojek pangkalan untuk tetap beruaha

dan berdoa. Karena dalam Islam rezeki diperoleh berbeda-beda setiap manusia dan tidak diperbolehkan mempunyai rasa iri dan dengki.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2015.
- Affandi, Denny dan Nining Sofiati. *Dampak Sistem Dan Tarif PT. Gojek Terhadap Kualitas Pelayanan Transportasi Berbasis Online "GOJEK"*, Jurnal Enersia Publika, Vol. 3, No. 1, 2019.
- Ahmadi, Bi Rahmani Nur. *Metodelogi Penelitian Ekonomi*. Medan: Febi UINSU Press, 2016.
- Amelia, Putri Nindy. *Efisiensi Dampak Go-Jek Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan Masyarakat Dalam Perspektif Ekonomi Islam*. Skripsi Program Sarjana Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Lampung, 2018.
- Andriansyah. *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*. Jakarta: Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, 2015.
- Anindhita, Wiratri. *Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online*. Prosiding Seminar Nasional Indocompac Universitas Bakrie, Jakarta. 2-3 Mei 2016.
- Arikunto, Suharsimi. *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Bina Aksara, 2010.
- Azwar, Saifudin. *Metode Penelitian* Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2007.
- Doni, Prasetya Hendita dan Martinus Legowo. *Rasionalitas Ojek Konvensional dalam Mempertahankan Eksistensi di Tengah Adanya Gojek di Kota Surabaya*, Surabaya: Program Studi S1 Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum Universitas Negeri Surabaya , 2013.
- Eko, Purwana Agung. *Kesejahteraan dalam Perspektif Ekonomi Islam*. Justitia Islamica. Vol. 11 No. 1, 2014.
- Fahrudin, Adi. *Pengantar Kesejahteraan Sosial*. Bandung: PT Refika Aditama, 2012.
- Harahap, Isnaini. dkk. *Hadis Hadis Ekonomi*, Medan: Wal Ashri Publishing, 2015.
- Imsar. dkk. *Ekonomi Mikro Islam*, Medan: BukuDiktat, 2017

- Ismail, Munawar. *Sistem Ekonomi Indonesia*. Malang: PT Gelora Aksara Pratama, 2014.
- Juliansyah, Noor. *Metodelogi Penelitian*. Jakarta: Prenada Media Group, 2011.
- Ngutra, Theresia. *Pemenuhan Hak Kesejahteraan Sosial Bagi Masyarakat Miskin di Makassar*. Jurnal Ekonomi, Makassar, 2017.
- Qadariyah, Lailatul. *Sejarah Pemikiran Ekonomi Islam*. Lekoh Barat: Duta Media Publishing, 2018.
- Rahardjo. *Analisis Kebutuhan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Rosa, Priliana Arofina. *Dampak Keberadaan Ojek Online Terhadap Kesejahteraan Pengendara Ojek konvensional (Pangkalan) di Jln. Imogiri Timur, Giwangan, Umbulharjo, Yogyakarta*. Yogyakarta: State Islamic university Sunan Kalijaga Yogyakarta, 2019.
- Salim. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Citapustaka Media, 2018.
- Setiawan, Indra. *Analisis Dampak Transportasi Ojek Online Terhadap Pangkalan Ojek Konvensional Di Terminal Lama Wonogiri*. Jurnal Studi Islam dan Sosial ISSN 2722-7243 Volume 1, Nomor 1, Juni 2020.
- Setiyorini, Kiki dan Grendi Hendrastomo. *Persaingan Ojek Online Dengan Ojek Konvensional Di Stasiun Lempuyangan, Daerah Istimewa Yogyakarta*. Jurnal Sosiaologi Pendidikan Humanis, OL 3, No 1, Juli 2018.
- Soemitra, Andri. *Bank dan Lembaga Keuangan Syariah*. Depok: Kencana. 2017
- Sudijono, Anas. *Pengantar Statistik Pendidikan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2017.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta, 2011.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif & Kualitatif*. Bandung: Alfabeta, 2010.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Afabeta, 2017.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta, 2016.
- Syafriansyah, Rudy dan Erni Setiawati. *The Impact Of Online Transportation On Socio Economy, In Samarinda*. Jurnal Ekonomika, Vol. 7 No. 2, 2580-8117 E-Issn, 2018.

- Syaodih, Sukmadinata Nana. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2017.
- Syaukani. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Medan: Perdana Publishing, 2018.
- Tarigan, Azhari Akmal. *Buku Panduan Penulisan Skripsi*. Medan: Febi Press, 2015.
- Tuffahati, Hulwah. dkk. *Pengukuran Efisiensi Asuransi Syariah Dengan Data Envelopment Analysis*. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan Islam* Vol. 4, No. 1 2016.
- Wibawa, Indra. *Era Bisnis Online Anak Muda Vs Raksasa Bisnis*, Jakarta: Penakopihitam, 2018
- Wiratna, Sujarweni. *Metodelogi Penelitian & Bisnis Ekonomi*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press, 2015.
- Yunia, Fauzia Ika. *Prinsip Dasar Ekonomi Islam Perspektif Maqashid Al-Syariah*. Bandung, Kencana, 2011.
- Zuhdi, Afifudin. *Eksistensi Ojek Pangkalan Di Tengah Adanya Ojek Online Perspektif Sosiologi Ekonomi Islam*. Purwokerto: IAIN Purwokerto, 2018.

Lampiran 1: Koesioner Penelitian

LAMPIRAN
ANGKET TRANSPORTASI

Nama :

Pekerjaan :

Alamat :

Tahun : 2021/2022

PETUNJUK PENGISIAN

1. Instrumen ini berisikan sejumlah pernyataan tentang perkembangan Efisiensi dan Dampak Transportasi Gojek Online. Isilah angket ini dengan apa adanya sesuai dengan keadaan diri anda serta usahakanlah untuk mengisi seluruh pernyataan tanpa ada nomor yang terlewatkan.
2. Bacalah setiap pernyataan dengan teliti.
3. Berilah tanda chek list (√) pada lembar kolom yang telah disediakan.
4. Atas kesediaan dan kerjasama anda dalam mengisi 62esame62ent ini saya ucapkan terima kasih.
5. Pedoman Alternatif jawaban adalah sebagai berikut.

SS = Sangat Setuju

S = Setuju

TD = Tidak Setuju

STS = Sangat Tidak Setuju

Pertanyaan Efisiensi Transportasi Gojek Online

No.	Pernyataan	SS	S	TS	STS
1.	Dengan menguasai teknologi pada saat ini, maka dapat memudahkan dalam bekerja.				
2.	Berkendara yang baik dan benar adalah kewajiban seluruh pengemudi jasa transportasi				
3.	Dengan memberikan pelayanan yang baik, maka penumpang akan merasa nyaman				
4.	Seandainya memiliki Smart Phone saya berminat				

	menjadi pengemudi gojek online				
--	--------------------------------	--	--	--	--

Pertanyaan Dampak Transportasi Gojek Online

No.	Pernyataan	SS	S	TS	STS
1.	Adanya transportasi gojek online dapat memudahkan aktivitas masyarakat.				
2.	Dengan hadirnya transportasi gojek online, maka pengangguran berkurang.				
3.	Hadirnya transportasi gojek online membuat adanya kecemburuan sesama pengemudi.				
4.	Beroperasinya transportasi gojek online, maka akan menambah kemacetan.				

Pertanyaan Kesejahteraan Masyarakat

No.	Pernyataan	SS	S	TS	STS
1.	Mulai berkurangnya penumpang ojek pangkalan.				
2.	Dengan kehadiran transportasi gojek online, maka persaingan sesama pengemudi semakin ketat.				
3.	Berkurangnya pendapatan ojek pangkalan karena kehadiran transportasi gojek online.				
4.	Sering terjadi cekcok antar pengemudi ojek pangkalan dengan pengemudi gojek online.				

Lampiran 2 : Pengujian Validitas Efisiensi Transportasi Gojek Online

Nomor Butir	r hitung	r table	Validitas
1	0,657	0.2144	Valid
2	0,654	0.2144	Valid
3	0,589	0.2144	Valid
4	0,548	0.2144	Valid

Lampiran 3 : Uji Validitas Dampak Transportasi Gojek Online

Nomor Butir	r hitung	r table	Validitas
1.	0,428	0.2144	Valid
2.	0,783	0.2144	Valid
3.	0,698	0.2144	Valid
4.	0,467	0.2144	Valid

Lampiran 4 : Uji Validitas Kesejahteraan Masyarakat

Nomor Butir	r hitung	r table	Validitas
1.	0,514	0.2144	Valid
2.	0,564	0.2144	Valid
3.	0,754	0.2144	Valid
4.	0,450	0.2144	Valid

Lampiran 5 : Uji Reabilitas Efisiensi Transportasi Gojek Online

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,445	4

Lampiran 6 : Uji Reabilitas Dampak Transportasi Gojek Online

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,425	4

Lampiran 7 : Uji Reabilitas Kesejahteraan Masyarakat

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,340	4

Lampiran 8 : Uji Normalitas (X_1 , X_2 Terhadap Y)

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		60
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	1,60517872
	Absolute	,106
Most Extreme Differences	Positive	,100
	Negative	-,106
Kolmogorov-Smirnov Z		,823
Asymp. Sig. (2-tailed)		,507

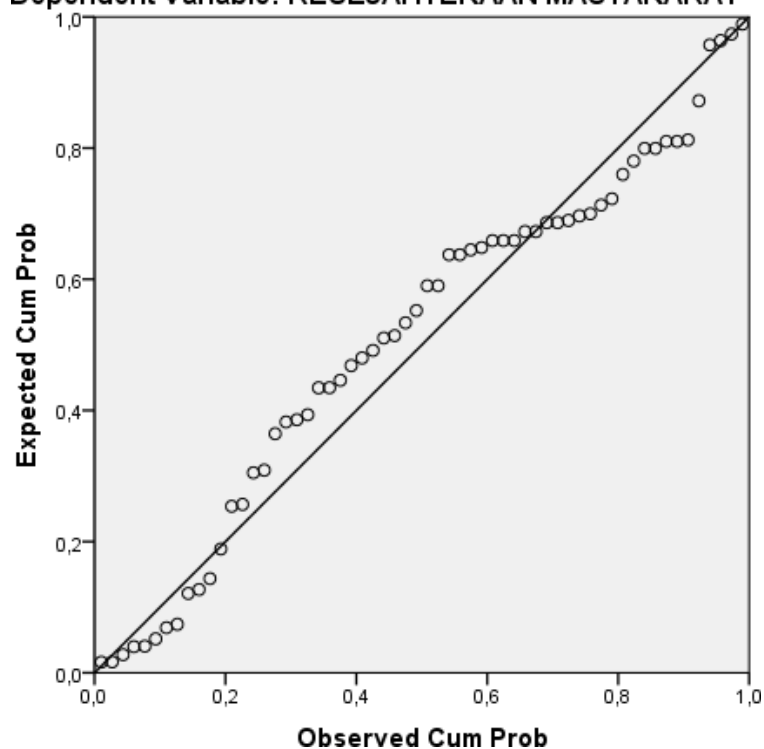
a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

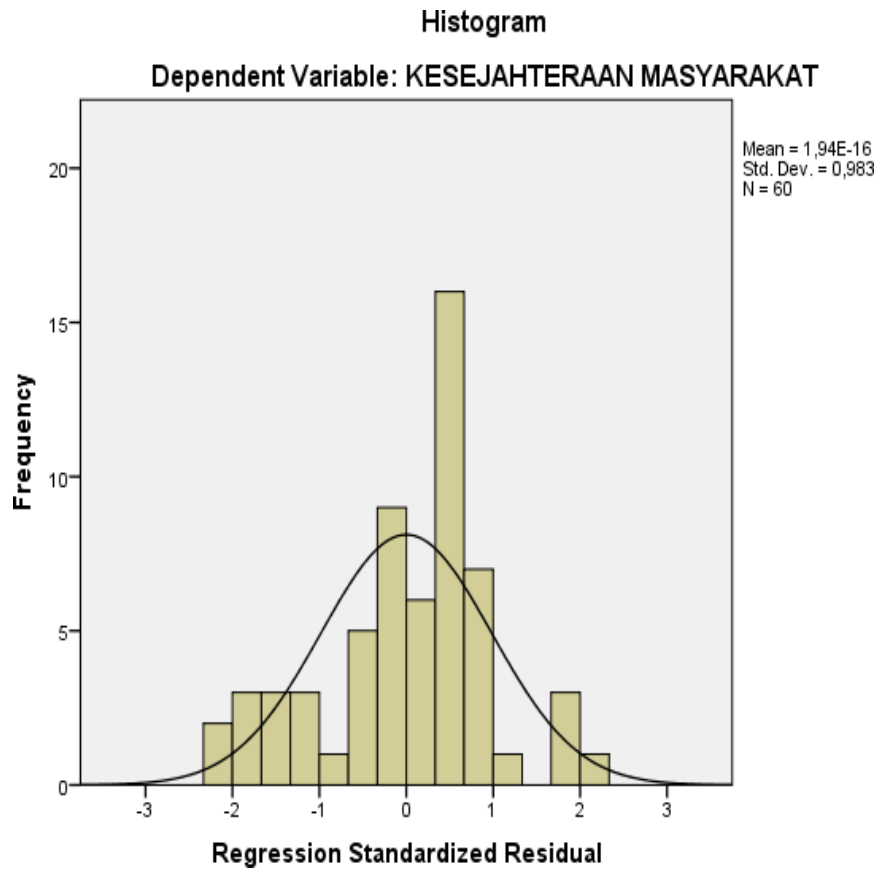
Lampiran 9 : Uji Normalitas P-Plot (X_1 , X_2 Terhadap Y)

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

Dependent Variable: KESEJAHTERAAN MASYARAKAT



Lampiran 10 : Uji Normalitas Histogram (X_1, X_2 Terhadap Y)



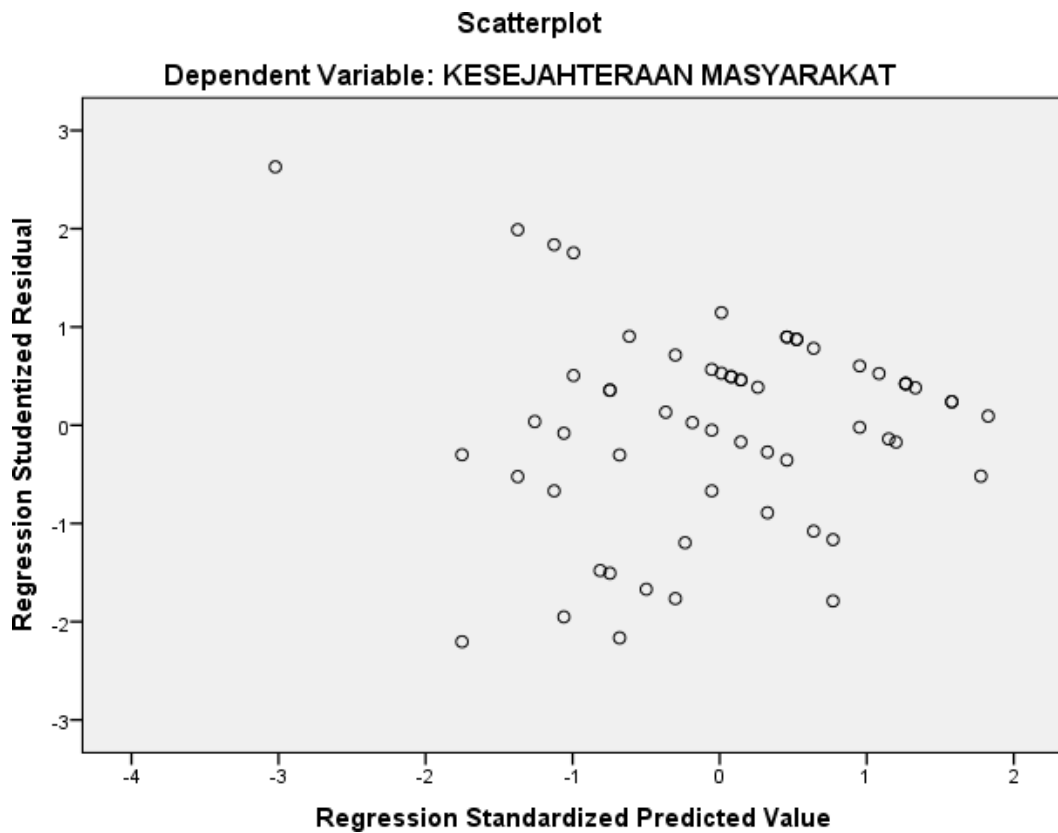
Lampiran 11 : Uji Multikolonieritas (X_1, X_2 Terhadap Y)

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics		
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF	
1	(Constant)	9,432	1,981		4,761	,000		
	EFISIENSI	,359	,102	,402	3,506	,001	,991	1,009
	DAMPAK TRANSPORTASI	,297	,097	,352	3,074	,003	,991	1,009

a. Dependent Variable: KESEJAHTERAAN ASYARAKAT

Lampiran 12 : Scatterplot Standar Residu (X_1, X_2 Terhadap Y)



Lampiran 13 : Uji Regresi Linier Berganda (X_1, X_2 Terhadap Y)

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	9,432	1,981		4,761	,000
1 EFISIENSI	,359	,102	,402	3,506	,001
DAMPAK TRANSPORTASI	,297	,097	,352	3,074	,003

a. Dependent Variable: KESEJAHTERAAN MASYARAKAT

Lampiran 14 : Hasil Uji t (X_1 , X_2 Terhadap Y)

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	
	B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	9,432	1,981		4,761	,000
	EFISIENSI	,359	,102	,402	3,506	,001
	DAMPAK TRANSPORTASI	,297	,097	,352	3,074	,003

a. Dependent Variable: KESEJAHTERAAN MASYARAKAT

Lampiran 15 : Uji F (X_1 , X_2 Terhadap Y)

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	52,914	2	26,457	9,920	,000 ^b
	Residual	152,019	57	2,667		
	Total	204,933	59			

a. Dependent Variable: KESEJAHTERAAN MASYARAKAT

b. Predictors: (Constant), DAMPAK TRANSPORTASI , EFISIENSI

Lampiran 16 : Uji Determinasi R^2 (X_1 , X_2 Terhadap Y)

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,508 ^a	,258	,232	1,63310

a. Predictors: (Constant), DAMPAK TRANSPORTASI , EFISIENSI

b. Dependent Variable: KESEJAHTERAAN MASYARAKAT

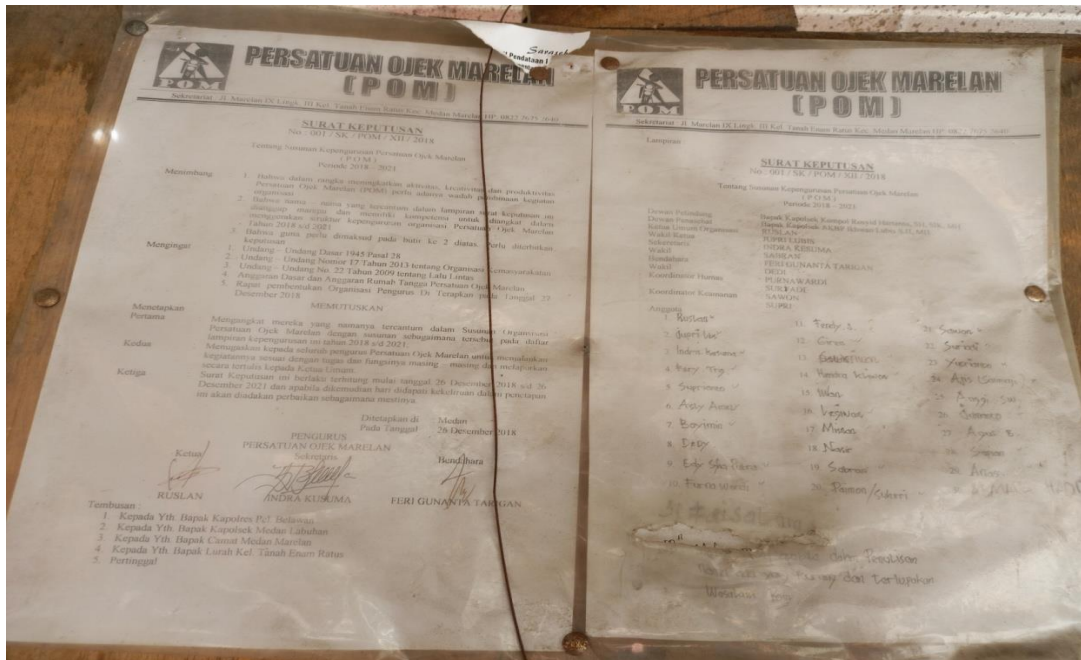
DOKUMENTASI



Peneliti memberi Lembar Koesioner



Pengemudi Ojek Pangkalan Menjawab Kuesioner



Nama Anggota Ojek Disalah Satu Pangkalan



Kondisi Pangkalan Ojek di Kecamatan Medan Marelán



Peneliti Bersama Beberapa Pengemudi Ojek Pangkalan di Basecamp POM



Pengemudi Ojek Pangkalan Mengisi Kuesioner

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

A. Identitas Pribadi

Nama : Hasan Albanna Sinurat
NIM : 0501163239
Tempat, Tgl Lahir : Stabat, 15 Oktober 1996
Jenis Kelamin : Laki-laki
Jurusan/Prodi : S1 Ekonomi Islam
Alamat : Jl. Alfaka III, No 66, Kelurahan Tanjung Mulia
Hilir, Kec. Medan Deli, Kota Medan
Status : Lajang
No. HP : 082362311494
Alamat E-Mail : banna.sinurat15@gmail.com
Anak Ke : 1 dari 2 Bersaudara
Nama Orang Tua
Ayah : Sardiman Sinurat
Ibu : Kasmir

B. Riwayat Pendidikan

1. Tamatan SD Negeri 060871 Medan 2008
2. Tamatan SMP Islam Al Ulum Terpadu Medan 2011
3. Tamatan MAS Ponpes Mawaridussalam 2015

C. Organisasi

1. Anggota Himpunan Mahasiswa Jurusan Ekonomi Islam (HMJ-EKI) (2017-2019)
2. Anggota Himpunan Mahasiswa Islam (HMI) (2016-2020)