

**PENGARUH ADANYA TRANSPORTASI ONLINE TERHADAP
KESEJAHTERAAN MASYARAKAT MELALUI VARIABEL
PENGANGGURAN DI KOTA MEDAN**

TESIS

Oleh :

FERRI ALFADRI
3004163011

PROGRAM STUDI
S2 EKONOMI SYARIAH



**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUMATERA UTARA
MEDAN
2018**

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : FerriAlfadri
NIM : 3004163011
Tempat / TglLahir : Padangsidempuan, 28 September 1994
Alamat :Jl. Sinar, Lingkungan III, Kel. Sihitang, Kec.
Padangsidempuan Tenggara, Kota Padangsidempuan

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa Tesis yang berjudul“ **Pengaruh Adanya Sistem Transportasi *Online* Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Melalui Variabel Pengangguran di Kota Medan**“benar karya asli saya, kecuali kutipan-kutipan yang telah disebutkan sumbernya.

Apabila terdapat kesalahan dan kekeliruan di dalamnya, sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya. Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Medan, 01 November 2018

Yang membuat pernyataan



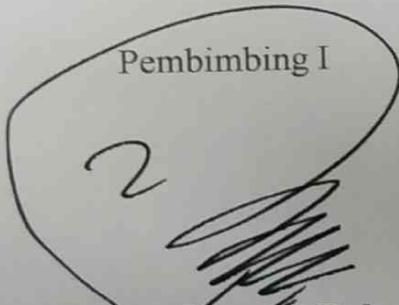

FERRI ALFADRI

PERSETUJUAN

Tesis berjudul "**PENGARUH ADANYA SISTEM TRANSPORTASI *ONLINE* TERHADAP KESEJAHTERAAN MASYARAKAT MELALUI VARIABEL PENGANGGURAN DI KOTA MEDAN**", atas nama **Ferri Alfadri**, NIM **3004163011** dapat disetujui dan diterima untuk memenuhi syarat memperoleh gelar strata 2 (S2) pada Program Studi Ekonomi Syariah Pascasarjana UIN Sumatera Utara Medan.

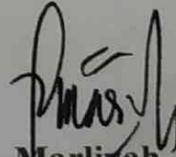
Medan, 02 November 2018

Pembimbing I



(Dr. Mustapa Khawal Rokan, MH)
NIP. 19780725 200801 1 006

Pembimbing II



(Dr. Marliyah, MA)
NIP. 19760126200312 2 003

PENGESAHAN

Tesis berjudul "PENGARUH ADANYA SISTEM TRANSPORTASI *ONLINE* TERHADAP KESEJAHTERAAN MASYARAKAT MELALUI VARIABEL PENGANGGURAN DI KOTA MEDAN", atas nama Ferri Alfadri, NIM 3004163011 program studi Ekonomi Syariah telah di Munaqasyahkan dalam sidang Munaqasyah Program Pascasarjana UIN – Sumatera Utara Medan pada tanggal 08 November

Tesis ini telah diterima untuk memenuhi syarat memperoleh gelar Magister Ekonomi (ME) pada Program Studi Ekonomi Syariah

Medan, November 2018

Panitia Sidang Munaqasyah Tesis

Program Pascasarjana UIN – Sumatera Utara Medan

Ketua

(Dr. Sri Sudiarti, MA)
NIP. 19591112 199003 2 002

Sekretaris

(Dr. Pangeran Harahap, MA)
NIP. 19660907 199303 1 004

Anggota/Penguji

1. **(Dr. Mustapa Khamal Rokan, MH)**
NIP. 19780725 200801 1 006

3. **(Dr. M. Ridwan, M.Ag)**
NIP. 19760820 200312 1 004

2. **(Dr. Marliyah, MA)**
NIP. 19760126 200312 2 003

4. **(Dr. Pangeran Harahap, MA)**
NIP. 19660907 199303 1 004

Menzetahui:

Direktur PPS UIN Sumatera Utara



(Prof. Dr. Syukur Kholil, MA)
NIP. 19640209 198903 1 003



ABSTRAK

PENGARUH ADANYA TRANSPORTASI ONLINE TERHADAP KESEJAHTERAAN MASYARAKAT MELALUI VARIABEL PENGANGGURAN DI KOTA MEDAN

FERRI ALFADRI

NIM : 3004163011
Prodi : Ekonomi Syariah
Tempat/tgl. Lahir : Padangsidempuan/ 28 September 1994
Nama Orang tua (Ayah) : Alm. Sulaiman
(Ibu) : Suryani
Pembimbing : 1. Dr. Mustapa Khamal Rokan, MH
2. Dr. Marliyah, MA

Penelitian ini bertujuan untuk melakukan penelitian langsung terkait dengan pengaruh munculnya sistem transportasi online di dalam kehidupan masyarakat yang ditinjau dari aspek pengangguran dan juga kesejahteraan masyarakat di Kota Medan. Penelitian ini dilakukan pada PT. GO-JEK Indonesia di kota Medan Provinsi Sumatera Utara dengan menggunakan metode kuantitatif. Pada penelitian ini menggunakan teknik analisis metode SEM dengan bantuan program Smart PLS. Berdasarkan hasil perhitungan statistik setelah diteliti, maka dapat disimpulkan bahwa : (1) hadirnya transportasi *online* berpengaruh positif signifikan terhadap konstruk Kesejahteraan secara langsung. Hal ini dapat di buktikan dari nilai t-statistik yang lebih besar dari 1,96 yakni sebesar 5,638. Dengan demikian, hipotesis H1 dalam penelitian ini diterima. (2) adanya transportasi *online* berpengaruh positif signifikan terhadap konstruk pengurangan tingkat pengangguran secara langsung. Hal ini dapat di buktikan dari nilai t-statistik yang jauh lebih besar dari 1,96 yakni sebesar 86,750. Dengan demikian, hipotesis H2 dalam penelitian ini diterima, (3) adanya transportasi *online* berpengaruh positif signifikan terhadap konstruk Kesejahteraan secara langsung. Hal ini dapat di buktikan dari nilai t-statistik yang lebih besar dari 1,96 yakni sebesar 4,880. Dengan demikian, hipotesis H3 dalam penelitian ini diterima.

Kata Kunci : Transportasi *online*, PT.GO-JEK, Pengangguran dan Kesejahteraan.



ABSTRACTION

THE EFFECT OF TRANSPORTATION ONLINE ON WELFARE SOCIETY THROUGH VARIABLE UNEMPLOYMENT IN MEDAN CITY

FERRI ALFADRI

The Purpose of reseach to analyze the influence of the rise of online transportation system in the life of society in terms aspects of unemployment and the welfare of society in the city of Medan. This research was conducted at PT. GO-JEK Indonesia in Medan, North Sumatra Province by using quantitative methods. In this study using SEM methods of analysis techniques with the help of Smart PLS program. Based on the results of statistical calculation after investigation, it can be concluded that: (1) the presence of a positive effect on the transport line to construct Welfare significant directly. This can be proved from the value of t-statistic greater than 1.96, which is equal to 5.638. Thus, the hypothesis H1 in this reseach received. (2) the positive effect of online transportation significant to construct a direct reduction in the unemployment rate. This can be proved from the value of t-statistic that is much greater than 1.96, which is equal to 86.750. Therefore, H2 hypothesis in this reseach received, (3) the online transport significant positive effect on Welfare construct directly. This can be proved from the value of t-statistic greater than 1.96, which is equal to 4,880. Thus, the hypothesis H3 in this reseach received.

Keywords: Transportion online, PT. GO-JEK, Unemployment and Welfare.



البحث مجردة

تأثير النقل عبر الإنترنت على رفاهية الناس من خلال متغيرات البطالة في مدينة ميدان

FERRI ALFADRI

الغرض من البحوث وتحليل البيانات لتحليل تأثير صعود نظام النقل على الانترنت في حياة المجتمع من اندونيسيا PT. GO-JEK أجريت هذه الدراسة في .حيث جوانب البطالة ورفاهية المجتمع في مدينة ميدان SEM في هذه الدراسة باستخدام أساليب .في ميدان بمقاطعة سومطرة الشمالية باستخدام الأساليب الكمية وبناء على نتائج الحسابات الإحصائية بعد التحقيق، يمكن .PLS من تقنيات التحليل بمساعدة برنامج الذكية هذا يمكن ان يثبت من .وجود تأثير إيجابي على خط النقل لبناء رعاية كبيرة مباشرة (1): استنتاج ما يلي الفرضية في هذه البحوث وتحليل H1 وهكذا، فإن 5.638، أي ما يعادل 1.96 أكبر من قيمة إحصاء هذا .الأثر الإيجابي للنقل على الانترنت هام لبناء الاختزال المباشر في معدل البطالة (2). البيانات الواردة الفرضية H2 ولذلك، 86.750، أي ما يعادل 1.96 هي أكبر بكثير من .يمكن ان يثبت من قيمة إحصاء .تأثير إيجابي كبير نقل على الانترنت للرعاية بناء مباشرة (3) في هذه البحوث وتحليل البيانات الواردة، الفرضية في H3 وهكذا، فإن 4880، أي ما يعادل 1.96 أكبر من .هذا يمكن ان يثبت من قيمة إحصاء هذه البحوث وتحليل البيانات الواردة.

البطالة والرعاية GO-JEK ملاحظة عبر الإنترنت، :كلمات البحث

DAFTAR ISI

PERNYATAAN	
PERSETUJUAN	
PENGESAHAN	
ABSTRAK	
KATA PENGANTAR	
TRANSLITERASI	
DAFTAR ISI	i
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	iv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	11
C. Batasan Masalah.....	11
D. Tujuan Penelitian.....	11
E. Kegunaan Penelitian	12
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Kerangka Teoritis Penelitian.....	13
1. Sistem Transportasi <i>Online</i>	13
2. Tinjauan Hukum	21
3. Ketenagakerjaan	30
4. Pengangguran	31
5. Dampak Pengangguran Terhadap Ekonomi	45
6. Kesejahteraan Masyarakat.....	47
B. Penelitian Terdahulu	55
C. Kerangka Berpikir.....	59
D. Hipotesis Penelitian.....	60
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
A. Tempat Dan Waktu Penelitian	61
B. Jenis Penelitian.....	61

C. Pengumpulan Data	62
D. Populasi Dan Sampel	62
E. Rancangan Penelitian	64
F. Teknik Analisis Data.....	65
G. Defenisi Operasional Dan Pengukuran Data Variabel.....	75
H. Sistematika Penulisan	78

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. PT. GO-JEK.....	80
B. Jenis-Jenis Layanan GO-JEK.....	81
C. Tarif Biaya Jasa GO-JEK.....	83
D. Karakteristik Responden	85
E. Analisis Deskriptif Jawaban Responden	86
F. Analisis <i>Struktural Equation Modeling</i> Dengan Smart PLS	97
G. Pengujian Hipotesis.....	109
H. Pembahasan Hipotesis.....	105

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	112
B. Saran-Saran	113

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 :Tingkat Pengangguran	2
Tabel 1.2 :Tingkat Pengangguran Kota Medan	2
Tabel 2.1 :Ringkasan Penelitian Terdahulu	55
Tabel 2.2 : Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu	58
Tabel 3.1 : Skala Jawaban.....	61
Tabel 3.2 : Kriteria Penilaian Model PLS-SEM	71
Tabel 3.3 : Pengertian Variabel.....	76
Tabel 4.1 : Daftar Tarif	83
Tabel 4.2 : Jenis Kelamin.....	84
Tabel 4.3 : Usia Responden	84
Tabel 4.4 : Tingkat Pendidikan	85
Tabel 4.5 : Pendapatan Per-Bulan.....	86
Tabel 4.6 : Indikator Pendapatan Lebih	86
Tabel 4.7 : Indikator Jam Kerja Fleksibel.....	87
Tabel 4.8 : Indikator Hobi/ Kegemaran	87
Tabel 4.9 : Indikator <i>Part Time</i>	88
Tabel 4.10 : Indikator Sosial Baru	89
Tabel 4.11 : Indikator Pengalaman Tempat Baru	89
Tabel 4.12 : Indikator Lapangan Pekerjaan	90
Tabel 4.13 : Indikator Modal	90
Tabel 4.14 : Indikator Tingkat Pendidikan	91
Tabel 4.15 : Indikator Pendapatan	92
Tabel 4.16 : Indikator Konsumsi.....	93
Tabel 4.17 : Indikator Kesehatan	94
Tabel 4.18 : Indikator Kelayakan Tempat Tinggal	94
Tabel 4.19 : Indikator Kebebasan Sspiritual	95
Tabel 4.21 : <i>Outer Loading</i> Pembentuk Konstruk.....	97
Tabel 4.22 : AVE Dan Akar AVE	98
Tabel 4.23 : Variabel <i>Correlation</i>	98
Tabel 4.24 : Hasil Uji <i>Composite Reliability</i>	99
Tabel 4.25 : <i>R Square</i>	100
Tabel 4.26 : <i>Outer Loading</i> Model	102
Tabel 4.27 : Uji T Dan Signifikan P Value.....	104
Tabel 4.28 : Pengaruh Antar Variabel Penelitian.....	106
Tabel 4.29 : Nilai <i>R Square</i> Penelitian.....	106

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 : Alasan Konsumen Memilih Sistem Transportasi Online	9
Gambar 2.1 : Pengguna GO-JEK Di Kota Medan	16
Gambar 2.2 : Kepuasan Pelanggan	17
Gambar 2.3 : Kuaitas Pelayanan	17
Gambar 2.4 : Loyalitas Pengguna GO-JEK	18
Gambar 2.5 : Transisi Menjadi Pekerja Atau Pengangguran	32
Gambar 2.6 : Kerangka Berpikir	59
Gambar 3.1 : Rancangan Penelitian	65
Gambar 4.1 : AVE.....	100
Gambar 4.2 : Model <i>Struktural Equation Model</i> Penelitian	101
Gambar 4.3 : <i>Path Diagram</i> Dan T Statistik	104

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pembangunan di setiap negara dilaksanakan untuk mewujudkan kemakmuran masyarakat melalui pengembangan perekonomian, dengan cara mengatasi berbagai permasalahan pembangunan dan sosial kemasyarakatan, seperti masalah pengangguran dan kemiskinan yang dapat menghambat pertumbuhan ekonomi. Selain pertumbuhan ekonomi, salah satu aspek penting untuk melihat kinerja pembangunan adalah seberapa efektif penggunaan sumber-sumber daya yang ada sehingga lapangan pekerjaan dapat menyerap angkatan kerja.¹

Pertumbuhan ekonomi yang semakin meningkat berarti produksi barang atau jasa yang dihasilkan juga meningkat, sehingga diperlukan tenaga kerja semakin banyak untuk memproduksi barang atau jasa tersebut. Dengan begitu tingkat pengangguran menurun dan jumlah penduduk miskin ataupun jumlah penduduk yang belum sejahtera akan berkurang. Sehingga dapat dikatakan bahwa prioritas pembangunan adalah mengurangi atau menghapus kemiskinan dan mensejahterakan masyarakat.

Menurut Saputra, permasalahan kemiskinan berkaitan dengan masalah ketenagakerjaan, biasanya penduduk yang dikategorikan miskin (*the poor*) tidak memiliki pekerjaan atau yang disebut pengangguran.² Menurut Sadono Sukirno, pengangguran adalah suatu keadaan di mana seseorang yang tergolong dalam angkatan kerja ingin mendapatkan pekerjaan tetapi belum dapat memperolehnya.³

Adapun jumlah tingkat pengangguran di Indonesia saat ini adalah sebagai berikut:

¹F. Nisbah, *Analisis Pengaruh Tingkat Pengangguran Dan Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Tingkat Kemiskinan Di Kabupaten/Kota Medan, Binjai, Deli Serdang, Karo, Dan Langkat*, (repositori.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/2288/140501066.pdf), di akses pada tanggal 30 oktober 2018.

²*Ibid*,h.2

³Riska Franita, *Analisa Pengangguran di Indonesia*, Nusantara(Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial), *Volume 1 Desember 2016*, ISSN 2541-657X ,di akses pada tanggal 02 Februari 2018

Tabel 1. 1 Tingkat Pengangguran⁴

NO	TAHUN	TINGKAT PENGANGGURAN	
		Februari	Agustus
1	2017	5,33	5,50
2	2016	5,50	5,61
3	2015	5,81	6,18
4	2014	5,70	5,94
5	2013	5,88	6,17

Sumber : Data BPS.go.id

Berdasarkan data di atas maka dapat dilihat tingkat pengangguran di Indonesia mengalami tingkat yang cukup berfluktuatif, bisa dikategorikan bahwa tingkat penduduk miskin ataupun yang tidak sejahtera masih cukup banyak.

Adapun jumlah tingkat pengangguran terkhusus untuk kota medan untuk 4 (empat) tahun terakhir adalah sebagai berikut :

Tabel 1.2 Tingkat Pengangguran Kota Medan

NO	TAHUN	TPAK	TPT
1	2017	64,75	10,53
2	2016	62,45	9,87
3	2015	64,74	10,01
4	2014	60,41	9,48
5	2013	62,65	9,03

Sumber : BPS Kota Medan

Di dalam Islam juga mengharuskan untuk bekerja dan tidak bermalas-malasan dengan menganggur yaitu tertera pada HR. Abu Hurairah radhiallahu ‘anhu:⁵, Rasulullah shallallahu ‘alaihi wa sallam bersabda “*Lebih baik seseorang*

⁴www.BPS.go.id, di akses pada tanggal 30 Oktober 2018

⁵, Muhammad bin Isma’il Al-Amir Ash-Shan’ani, *Subulussalam* (Kairo : Darul Hadits) HR. Al-Bukhari no. 2074

bekerja dengan mengumpulkan seikat kayu bakar di punggungnya dibanding dengan seseorang yang meminta-minta (mengemis) lantas ada yang memberi atau enggan memberi sesuatu padanya.”

Pada hadis ini Rasulullah menganjurkan agar seorang muslim mau bekerja, meskipun pekerjaan tersebut sangat ringan atau tidak membutuhkan keterampilan khusus. Yang terpenting adalah memiliki keinginan untuk bekerja.

Rasulullah shallallahu ‘alaihi wa sallam juga mengajarkan kepada ummatnya untuk berlindung dari sikap malas. Rasulullah shallallahu ‘alaihi wa sallam pernah berdoa “Ya Allah! Sesungguhnya aku berlindung kepada-Mu dari kebimbangan, kesedihan, kelemahan, kemalasan, ketakutan, kepelitan, dililit hutang dan dikuasai oleh orang-orang. Begitulah ajaran Islam mengajarkan tentang ketidak bolehannya manusia dalam bermalas-malasan ataupun tidak bekerja (pengangguran)”. HR.Al-Bukhari No. 2893.⁶

Pada aspek mikro juga dapat dianalisis bahwa pengangguran ini juga yang akan mempengaruhi tingkat kesejahteraan masyarakat. Indonesia di karenakan pengangguran akan berimbas pada menurunnya tingkat perekonomian Negara, berdampak pada ketidak stabilan politik, berdampak pada para investor, dan pada sosial dan mental. Banyak sekali dampak yang ditimbulkan dari pengangguran. Beberapa dampak yang timbul oleh pengangguran :

1. Ditinjau dari segi ekonomi pengangguran akan meningkatkan jumlah kemiskinan. Karena banyaknya yang menganggur berdampak rendahnya pendapatan ekonomi mereka. sementara biaya hidup terus berjalan. Ini akan membuat mereka tidak dapat mandiri dalam menghasilkan finansial untuk kebutuhan hidup para pengangguran.
2. Ditinjau dari segi sosial, dengan banyaknya pengangguran yang terjadi maka akan meningkatnya jumlah kemiskinan, dan banyaknya pengemis, gelandangan, serta pengamen. Hal ini dapat berpengaruh terhadap tingkat kriminal, karena sulitnya mencari pekerjaan, maka banyak orang melakukan tindak kejahatan seperti mencuri, merampok, dan lain-lain untuk memenuhi kehidupan mereka.

⁶ *Ibid*, no. 2893,.

3. Ditinjau dari segi mental, dengan banyaknya pengangguran maka rendahnya kepercayaan diri, keputusan asa, dan akan menimbulkan depresi.
4. Ditinjau dari segi politik maka akan banyaknya demonstrasi yang terjadi. Yang akan membuat dunia politik menjadi tidak stabil, banyaknya demonstrasi para serikat kerja karena banyaknya pengangguran yang terjadi.
5. Ditinjau dari segi keamanan, banyaknya pengangguran membuat para penganggur melakukan tindak kejahatan demi menghidupi perekonomiannya, seperti merampok, mencuri, menjual narkoba, tindakan penipuan.
6. Banyaknya pengangguran juga dapat meningkatkan Pekerja Seks komersial dikalangan muda, karena demi menghidupi ekonominya.⁷

Berdasarkan penjelasan tentang dampak pengangguran tersebut maka peneliti dapat menarik kesimpulan bahwasanya aspek utama dari dampak semakin tingginya tingkat pengangguran juga akan mengakibatkan semakin tingginya jumlah kemiskinan pada masyarakat. Hal ini sependapat dengan penelitian yang telah dilakukan Zahra Zurizda yang berjudul “Pengaruh Tingkat Pengangguran Terbuka Terhadap Tingkat Kemiskinan Di Provinsi Banten” yang hasil penelitiannya menyatakan bahwa memang ada pengaruh secara langsung tingkat pengangguran dengan tingkat kemiskinan.⁸

Oleh karena itu, upaya pengentasan kemiskinan harus dilakukan secara komprehensif, dikarenakan menyangkut berbagai aspek kehidupan masyarakat. Untuk itu peran pemerintah dalam mengambil kebijakan-kebijakan untuk mengurangi tingkat kemiskinan sangat diperlukan dan melalui aspek kemiskinan tersebut akan mencapai atau mempengaruhi pada tingkat kesejahteraan masyarakat. Hal ini juga sesuai dengan penelitian yang sudah dilakukan oleh Yarlina Yacoub dengan judul “Pengaruh Tingkat Pengangguran terhadap Tingkat Kemiskinan Kabupaten/Kota di Provinsi Kalimantan Barat”.⁹

⁷*Ibid.*,h. 91

⁸Zahra Zurisdah, *Pengaruh Tingkat Pengangguran Terbuka Terhadap Tingkat Kemiskinan Di Provinsi Banten*, (repository.uinbanten.ac.id/413/1/SKRIPSI%20ZAHRA%20ZURISDAH.pdf), di akses pada 30 Oktober 2018.

⁹Yarlina Yacoub, “Pengaruh Tingkat Pengangguran terhadap Tingkat Kemiskinan Kabupaten/Kota di Provinsi Kalimantan Barat”(Jurnal EKSOS, ISSN 1693 – 9093, Volume 8, Nomor 3, Oktober 2012, di akses pada tanggal 30 Oktober 2018

Tingkat kesejahteraan suatu bangsa dapat dilihat dari tingkat penggunaan tenaga kerja para warganya. Banyaknya penduduk sebenarnya adalah aset berharga untuk meningkatkan kemakmuran bangsa. Banyaknya penduduk dengan aneka ragam kebutuhan menunjukkan tingginya permintaan terhadap hasil produksi. Sementara naik turunnya hasil produksi sangat tergantung pada faktor tenaga kerja. Penduduk yang banyak merupakan potensi tenaga kerja yang sangat bernilai. Kuncinya adalah kesesuaian antara berbagai keahlian yang dimiliki penduduk dengan tuntutan kerja yang berkualitas.

Diservikasi keahlian yang proporsional dan berkualitas menjadi sangat penting. Dengan demikian adanya hubungan yang saling terkait antara tingkat kepadatan penduduk dengan tingkat kemakmuran warga karena terkait dengan optimalisasi sumber daya manusia yang besar dalam menaikkan tingkat produktifitas sumber daya alam¹⁰

Kesejahteraan adalah sebuah kondisi dimana seorang dapat memenuhi kebutuhan pokok, baik itu kebutuhan akan makanan, pakaian, tempat tinggal, air minum yang bersih serta kesempatan untuk melanjutkan pendidikan dan memiliki pekerjaan yang memadai yang dapat menunjang kualitas hidupnya sehingga hidupnya bebas dari kemiskinan, kebodohan, ketakutan, atau kekhawatiran sehingga hidupnya aman tentram, baik lahir maupun batin.¹¹ Menurut Prabawa,¹² kesejahteraan sering diartikan secara luas yaitu sebagai kemakmuran, kebahagiaan, dan kualitas hidup manusia baik pada tingkat individu atau kelompok keluarga dan masyarakat.

Keadaan sejahtera dapat ditunjukkan oleh kemampuan mengupayakan sumber daya keluarga untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa yang dianggap penting dalam kehidupan berkeluarga. Dengan demikian kesejahteraan adalah terpenuhinya seluruh kebutuhan baik barang maupun jasa dalam memenuhi kebutuhan keluarga.

¹⁰Ibn Khaldun, *Muqaddimat*, (Mesir : Mathba'ah Musthafâ Muhammad), t.t., h. 359-365, 380-382.

¹¹Adi Fahrudin, *Pengantar Kesejahteraan Sosial*, (Bandung: Refika Aditama, 2012), h. 87

¹²Rosni, *Analisis Tingkat Kesejahteraan Masyarakat Nelayan Di Desa Dahari Selebar Kecamatan Talawi Kabupaten Batubara*, jurnal.Unimed.Ac.Id/2012/Index.Php/Geo, e-ISSN: 2549-7057 | p-ISSN: 2085-8167, diakses pada tanggal 30 Oktober 2018

Konsep kesejahteraan menurut Nasikun, dapat dirumuskan sebagai padanan makna dari konsep martabat manusia yang dapat dilihat dari empat indikator yaitu: (1) Rasa aman (*security*), (2) kesejahteraan (*welfare*), (3) kebebasan (*freedom*), dan (4) jati diri (*identity*).¹³ Indikator tersebut merupakan hal yang digunakan untuk melihat tingkat kesejahteraan yang mana terciptanya rasa aman, kesejahteraan, kebebasan dan jati diri seseorang dalam memenuhi kebutuhannya.

Menurut Kolle,¹⁴ kesejahteraan dapat diukur dari beberapa aspek kehidupan: 1) Dengan melihat kualitas hidup dari segi materi, seperti kualitas rumah, bahan pangan dan sebagainya.; 2) Dengan melihat kualitas hidup dari segi fisik, seperti kesehatan tubuh, lingkungan alam, dan sebagainya; 3) Dengan melihat kualitas hidup dari segi mental, seperti fasilitas pendidikan, lingkungan budaya, dan sebagainya; 4) Dengan melihat kualitas hidup dari segi spiritual, seperti moral, etika, keserasian penyesuaian, dan sebagainya. Indikator kesejahteraan diatas menjelaskan bahwa untuk mengukur kesejahteraan dilihat dari segi materi, segi fisik, segi mental dan segi spiritual. Dengan demikian bahwa kesejahteraan bukan saja dilihat dari keseluruhan kebutuhan tanpa terganggunya kebutuhan yang lain.

Al- Ghazali juga berpendapat bahwa indikator dari kesejahteraan seseorang itu dapat dilihat apabila terpenuhi jika kebutuhannya sendiri dan keluarganya tercukupi dari segi materi dan juga kebutuhan spritual, hal tersebut di ukur dari tercukupkannya kebutuhan pokok yaitu sandang, pangan, papan dan juga kebutuhan beribadahnya.¹⁵

Beberapa tahun belakangan ini muncul suatu terobosan baru di tengah-tengah masyarakat dengan solusi atau inovasi yang mampu menjawab kebutuhan masyarakat dalam beraktivitas sehari-hari di bidang jasa transportasi umum yaitu transportasi *online* atau biasa di sebut ojek *online*. Transportasi *online* ini sangat berbeda sistem dengann transportasi pada umumnya yang sudah ada terlebih dahulu yaitu konsumen harus mencari nya di jalan secara manual terlebih dahulu

¹³*Ibid*, h. 57

¹⁴*Ibid*, h. 58

¹⁵Adiwarman Azwar Karim, *Ekonomi Islam (Suatu Kajian Kontemporer)*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2008), h.318

dan membayar dengan tarif yang disepakati antara tukang ojek dan penumpangnya

Penggunaan atau pemesanan hanya tinggal menginstal aplikasi yang sudah disediakan oleh perusahaan transportasi *online* lalu dengan memilih menu yang tersedia kita sudah dapat melihat transportasi *online* yang ada di sekitar tempat kita berada, jadi dapat langsung diposisikan dengan yang terdekat sehingga dapat cepat menjemput kita. Lalu konsumen tinggal memasukkan alamat tujuan dan jarak kilometer, bukan hanya untuk sarana transportasi saja transportasi *online* ini juga dapat kita gunakan untuk keperluan membeli makanan atau mengambil barang-barang konsumen di suatu tempat dikarenakan sistem transportasi *online* tersebut dilengkapi dengan bantuan *Global Positioning System* (GPS).

Penggunaan GPS memberikan keuntungan bagi penggunanya. Keuntungan menggunakan GPS yaitu mempermudah masyarakat untuk mencapai suatu tujuan yang dikehendaknya. Adanya GPS membantu masyarakat untuk memperlancar perjalanan karena GPS dapat memberikan informasi rute tercepat dan terdekat. Dengan mengetahui route tercepat dan terdekat dimungkinkan dapat mengurangi kemacetan dan mempercepat mencapai tujuan.¹⁶ Bahkan aplikasi ini sudah dilengkapi informasi tarif yang harus dibayarkan konsumen sebelum memulai perjalanan. Kemudahan-kemudahan yang ditawarkan oleh aplikasi inilah yang membuat transportasi berbasis *online* semakin dikenal oleh masyarakat dan diminati konsumen di banyak kota besar. Ini dapat dilihat dari semakin banyaknya konsumen yang mengunduh aplikasi untuk sistem transportasi *online*. Hal itu juga dapat dinilai bahwasanya di mungkinkan akan semakin banyak juga para konsumen yang akan menggunakan jasa dari sistem transportasi *online*.

Sebagai respon atas fenomena tersebut banyak dari masyarakat baik yang pengangguran dan juga yang sudah bekerja mendaftarkan diri ke salah satu pilihan perusahaan di bidang jasa transportasi *online* seperti GO-JEK, GRAB dan NGUBERJEK.

¹⁶Miftakhul, dkk, *Pembuatan Peta Navigasi Sarana Umum Kota Semarang Sebagai Data Peta Pada GPS Garmin MAP*, Jurnal Geodesi Undip, Volume 4, Nomor 1 , Tahun 2015,(ISSN : 2337-845X), di akses pada tanggal 02 Februari 2018

Terlebih lagi semenjak Kementerian Perhubungan terbitkan Peraturan pengganti PM 26/2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan bermotor Umum Tidak dalam trayek yang menjadi payung hukum angkutan taksi *online*. Seperti diketahui Mahkamah Agung telah menganulir 14 pasal yang terdapat dalam PM 26/2017. Peraturan pengganti tersebut tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan No PM 108 tahun 2017 yang ditandatangani oleh Menhub tanggal 24 Oktober 2017 dan akan berlaku efektif mulai 1 November 2017.¹⁷ Hal inilah yang memicu semakin tingginya tingkat pertumbuhan pengemudi sistem transportasi *online*.

Sistem transportasi *online* yang lazim ditemui saat ini terbagi menjadi 2 jenis yaitu sepeda motor dan mobil (penumpang/ box-barang). Hal ini terlihat dari pemaparan lembaga YLKI yaitu sebanyak 4668 responden konsumen sebanyak 55% menggunakan sistem transportasi *online* jenis sepeda motor dan mobil, sedangkan yang hanya menggunakan jasa motor sebanyak 21% dan menggunakan mobil saja sebanyak 24%.¹⁸ Artinya mayoritas konsumen tidak hanya terpaku pada satu jenis saja untuk menunjang aktivitasnya melalui sistem transportasi *online*. Jenis transportasi yang dipilih konsumen disesuaikan dengan kebutuhan.

Sedangkan alasan konsumen memilih atau menggunakan sistem transportasi *online* juga cukup beragam, secara garis besar ada 2 (dua) hal yang paling menarik perhatian pengguna aplikasi (konsumen) untuk tetap menggunakan sarana transportasi yaitu sebanyak 84,1%, beranggapan bahwa sistem transportasi *online* ini lebih murah dan sebanyak 81,9% beranggapan transportasi *online* ini lebih cepat dikarenakan tidak perlu mencari secara manual transportasi yang tersedia. Hal ini dapat terlihat pada gambar 1.1¹⁹

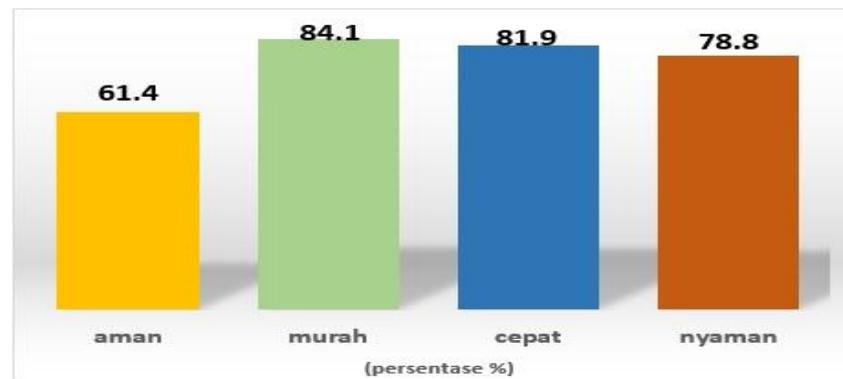
¹⁷<http://www.kemendagri.go.id/news/2017/10/31/kemenhub-terbitkan-pm1082017sebagai-payung-hukum-angkutan-online.akses> pada tanggal 08 Februari 2018

¹⁸<http://ylki.or.id/2017/07/warta-konsumen-transportasi-online-kawan-atau-lawan>, Diakses Pada tanggal 08 Februari 2018

¹⁹*Ibid.*,

Gambar 1. 1
Alasan Konsumen Memilih Sistem Sistem transportasi *online*

Diagram 1 – Alasan Konsumen Memilih Transportasi Online



Sumber : Survey Lembaga YLKI

Dari gambar 1.1 terlihat bahwa faktor harga menjadi pertimbangan mayoritas konsumen. Responden beranggapan sistem transportasi *online* lebih murah jika disandingkan dengan tarif jenis transportasi konvensional. Di urutan kedua, konsumen memilih sistem transportasi *online* karena dianggap lebih cepat. Namun dalam survei ini tidak mengelaborasi lebih dalam, yang dimaksud adalah lebih cepat ditemukan/ diakses (*accessible*) atau lebih cepat mencapai tujuan.

Seiring dengan semakin tingginya minat dari para pengguna jasa transportasi berbasis *online* inilah penulis beranggapan akan semakin besar pula peluang masyarakat untuk menjadi driver atau pengemudi jasa angkutan transportasi berbasis *online*. Hal itu bisa di nilai dengan semakin berkembangnya jumlah para driver yang semakin hari semakin meningkat. Seperti halnya pada driver PT. GO-JEK dan juga Grab Indonesia.

Sejak berdiri pada tahun 2010 di Jakarta oleh, pengemudi PT. GO-JEK kini bertebaran di penjuru Indonesia. Beberapa titik tersebut antara lain Jabodetabek, Bali, Bandung, Surabaya, Makassar, Medan, Palembang, Semarang, Solo, Malang, Yogyakarta, Balikpapan dan Manado. Kehadiran PT. GO-JEK membuat masyarakat dengan status pengangguran cukup memiliki kesempatan untuk mendapatkan pekerjaan. Mereka yang memburu pekerjaan berduyun-duyun ke kantor ataupun stand pendaftaran PT GO-JEK di masing-masing kawasan tempat

tinggal. untuk mendaftar sebagai mitra pengemudi.²⁰ Pertumbuhan jumlah pengemudi PT. GO-JEK terus bertambah dari tahun hingga ke tahun. Tercatat di 5 (lima) tahun awal kemunculannya, jumlah pengemudi PT. GO-JEK sudah menyentuh angka 120.000 orang dan hal ini terus bertambah hingga saat ini yaitu sebanyak 250.000 mitra.²¹

Terdapat juga perubahan yang cukup signifikan pada pertumbuhan driver Grab, dapat dilihat dari laporan Co-founder Grab yaitu Hooi Ling Tan dan Anthony Tan, mereka mengatakan tingkat pertumbuhannya mencapai tingkat 57% atau lebih dari lima kali lipat dari tahun ke tahun. Angka ini lebih tinggi ketimbang rata-rata pertumbuhan pada mitra pengemudi Grab Asia Tenggara sebesar 340% per tahun sejak 2013.²²

Namun seiring bertambahnya jumlah *driver* transportasi *online* banyak juga masyarakat yang menganggap bahwa pekerjaan para *driver* transportasi *online* ini adalah pekerjaan bagi orang-orang yang sudah putus asa untuk mencari pekerjaan lain, hal itu di karenakan mudah nya syarat dan aturan yang di berlakukan oleh perusahaan tersebut.²³

Oleh karena itu, berdasarkan seluruh pemaparan latar belakang di atas penulis ingin mengetahui apakah dengan munculnya solusi inovasi terbaru yaitu jasa sitem transportasi *online* beberapa tahun terakhir mampu untuk mengatasi ataupun mengurangi tingkat pengangguran dan juga bisa mensejahterakan masyarakat.

Untuk lebih fokusnya penulis ingin mencoba melakukan penelitian langsung dengan judul “ Pengaruh Adanya Sistem Transportasi *Online* Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Melalui Variabel Pengangguran Di Kota Medan ”.

²⁰<https://YLKI/kumparan.com/@kumparannews/250-000-driver-go-jek-kini-kuasai-jalanan-indonesia>, Diakses pada 02 Februari 2018

²¹<https://www.go-jek.com/go-ride>, Diakses pada 08 Februari 2018

²²<https://infokomputer.grid.id/2017/06/berita/berita-reguler/jumlah-sopir-grab-di-indonesia-naik-lima-kali-lipat-dalam-satu-tahun>

²³ Observasi Awal Peneliti, Pada tanggal 20 Juli 2018

B. Batasan Masalah

Sesuai dengan latar belakang masalah di atas dan juga terbatasnya waktu penulis, maka penulis membatasi penelitian ini pada : “Pengaruh adanya sistem transportasi *online* (PT. GO-JEK) terhadap kesejahteraan masyarakat (*driver online*) melalui variabel pengangguran di kota Medan

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan tentang meningkatnya pertumbuhan para pemakai sehingga mengakibatkan semakin terbukanya lapangan pekerjaan sistem transportasi *online* bagi masyarakat, maka dapat diajukan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh langsung adanya sistem transportasi *online* (PT.GO-JEK) terhadap kesejahteraan masyarakat di Kota Medan ?
2. Bagaimana pengaruh adanya sistem transportasi *online* (PT.GO-JEK) terhadap pengangguran di Kota Medan ?
3. Bagaimana pengaruh adanya sistem sistem transportasi *online* (PT.GO-JEK) terhadap kesejahteraan masyarakat melalui variabel pengangguran di kota Medan?

D. Tujuan Penelitian

Mengacu pada latar belakang dan rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui bagaimana pengaruh dari adanya sistem transportasi *online* terhadap kesejahteraan masyarakat di Kota Medan.
2. Untuk mengetahui bagaimana pengaruh dari adanya sistem transportasi *online* terhadap pengangguran di Kota Medan.
3. Untuk mengetahui bagaimana pengaruh dari adanya sistem transportasi *online* dalam mensejahterakan masyarakat melalui variabel pengangguran di Kota Medan.

E. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan antara lebih:

1. Kegunaan/manfaat akademis

Secara akademis, penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi pada perkembangan teori-teori di Indonesia terkhusus di Sumatera Utara.serta:

- a. Sebagai sarana untuk menambah wawasan peneliti terutama yang berhubungan dengan bidang kajian yang ditekuni selama kuliah.
- b. Sebagai bahan acuan bagi kalangan peneliti untuk melakukan penelitian yang lebih mendalam.

2. Kegunaan/manfaat praktis

Hasil peneltian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada pihak manajemen perusahaan ataupun kepada pihak pemerintahan sebagai bahan evaluasi atas kontribusi untuk meminimalisir pengangguran dan juga mensejahterakan masyarakat .

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Kerangka Teoritis Penelitian

1. Sistem Transportasi *Online*

Beberapa definisi transportasi menurut beberapa ahli sebagai berikut:

- a. Menurut Morlok, transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ketempat lain.
- b. Menurut Bowersox, transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ketempat lain, dimana produk dipindahkan ketempat tujuan dibutuhkan. Dan secara umum transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (barang dan atau barang) dari suatu tempat ketempat lain, baik dengan atau tanpa sarana.
- c. Menurut Steen brink, transportasi adalah perpindahan orang atau barang dengan menggunakan alat atau kendaraan dari dan ketempat-tempat yang terpisah secara geografis.
- d. Menurut Papacostas, transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem control yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ketempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.¹

Berdasarkan beberapa pengertian di atas maka, penulis berpendapat bahwa transportasi itu adalah suatu usaha pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ketempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, maupun mesin.

Sedangkan pengertian *online* menurut M. Romli dalam bukunya adalah sebagai berikut, Media *online* adalah media massa yang tersaji secara *online* di situs web (website) internet. Masih menurut Romli dalam buku tersebut, media *online* adalah media massa "generasi ketiga" setelah media

¹Pandesolang, *Landasan Konseptual Perencanaan Dan Perancangan Pengembangan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang Di Lampung*, (e-journal.uajy.ac.id/7732/3/TA213706.pdf), Diakses pada tanggal 05 Februari 2018

cetak, koran, tabloid, majalah, buku dan media elektronik, radio, televisi, dan film atau video²

Berdasarkan pemaparan diatas maka, penulis mengartikan secara ringkas, Sistem Transportasi *Online* adalah perusahaan transportasi yang menggunakan aplikasi sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan, selain itu juga tarif perjalanan sudah langsung bisa dilihat pada aplikasi. Dan juga salah satu bentuk dari penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi dari internet.

Beberapa pengertian langsung dari sitem transportasi *online* menurut para ahli:³

- a. Menurut Doni, Pengertian Sistem Transportasi *online* adalah salah satu bentuk dari penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi).
- b. Menurut Ellen Sistem Transportasi *online* adalah bentuk dari pengembangan potensi dan peran transportasi nasional yang sekaligus mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.
- c. Menurut Brenda, Pengertian Sistem Transportasi *online* adalah wahana yang digunakan sebagai pemindah dari suatu tempat ke tempat lain dengan agensi-agensi tertentu yang bertanggung jawab dalam hal kepemilikan maupun pengoperasian transportasi yang terkait,yang paling utama dari transportasi ini yaitu transportasi yang berbasis mesin canggih dilengkapi dengan fitur pelacak posisi (GPS).

Transportasi *online* roda dua (sepeda motor) merupakan angkutan umum yang sama dengan ojek pada umumnya, yang digunakan sebagai sarana pengangkutan namun transportasi *online* dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi. transportasi *online* merupakan

²M. Romli, *Jurnalistik Online: Panduan Mengelola Media Online* (Nuansa, Bandung, 2012), h.25

³<http://belajarpsikologi.PengertianTransportasi/Online.com>, Diakses pada 18 Juli 2018

transportasi sepeda motor yang menggunakan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi pada *smartphone* yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi ojek tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang dan/atau barang.

Namun juga dapat dimanfaatkan 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 selalu menjadi polemik, transportasi *online* ini hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi yang semakin maju.

Keberadaan ojek *online* mempunyai beberapa kelebihan dan kekurangan. Oleh karena itu kelebihan dan kekurangan dari keberadaan ojek *online* adalah sebagai berikut:⁴

a. Kelebihan Sistem Transportasi *Online*

1) Tarif murah dan transparan

Sebelum adanya jasa Sistem Transportasi *Online* ini banyak dari masyarakat yang tidak bisa memprediksi tarif dan rute dari jasa angkutan yang akan menyebabkan masyarakat merasa tertipu dengan tarif yang di buat para supir angkutan. Tetapi sekarang, dengan keberadaan aplikasi ojek *online* semua menjadi transparan baik itu tarif dan juga rute perjalanannya yang dapat diketahui lebih da hulu. Jadi semua tarif yang harus dibayar penumpang sudah tertera sejak awal, sehingga tidak ada proses tawar menawar lagi dengan pengendara. Terlebih dengan adanya berbagai promo yang ditawarkan oleh pihak transportasi *online*.

2) Praktis

Dengan adanya transportas *online* jelas semua menjadi praktis, karena masyarakat dapat memesan atau mengantarkan barang dari rumah serta kantor hanya dengan satu *smartphone/gadget* maka *driver* transportas *online* langsung menghampiri sesuai keinginan pemesan.

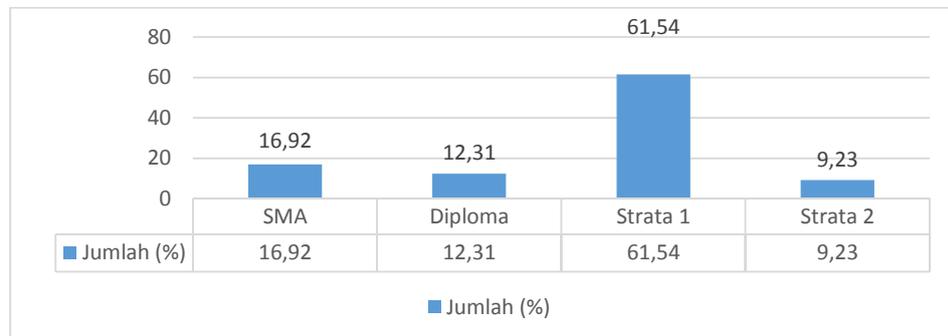
⁴Apsari Wahyu Kurniati, *Komunikasi Pemasaran Sistem Transportasi Online NGuberJEK*, Jurnal Komunikasi dan Kajian Media, Vol 1, No 1, Oktober 2017: 69-84, h. 70

3) Aman Dan Lebih Terpercaya

Dikategorikan aman dan terpercaya dikarenakan setiap *driver* wajib melakukan registrasi terlebih dahulu dengan identitas yang terdaftar. Sehingga jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, semua dapat dilacak dengan mudah. Dengan begitu, penumpang akan merasa lebih aman menggunakan pengemudi yang sudah terdaftar. Penumpang juga bisa mengetahui rute perjalanannya jadi bisa merasa aman dan nyaman ketika menggunakan layanan dari transportasi *online*.⁵

Keunggulan dari sistem transportasi *online* ini juga dapat dilihat dari tingkat kepuasan masyarakat dalam penggunaannya. Sebagai contohnya yaitu berdasarkan revalidasi hasil penelitian Putri Zakia, pengguna aplikasi PT.GO-JEK berdasarkan tingkat pendidikannya di Kota Medan yaitu terdiri dari :⁶

Gambar 2. 1 Pengguna GO-JEK di Kota Medan

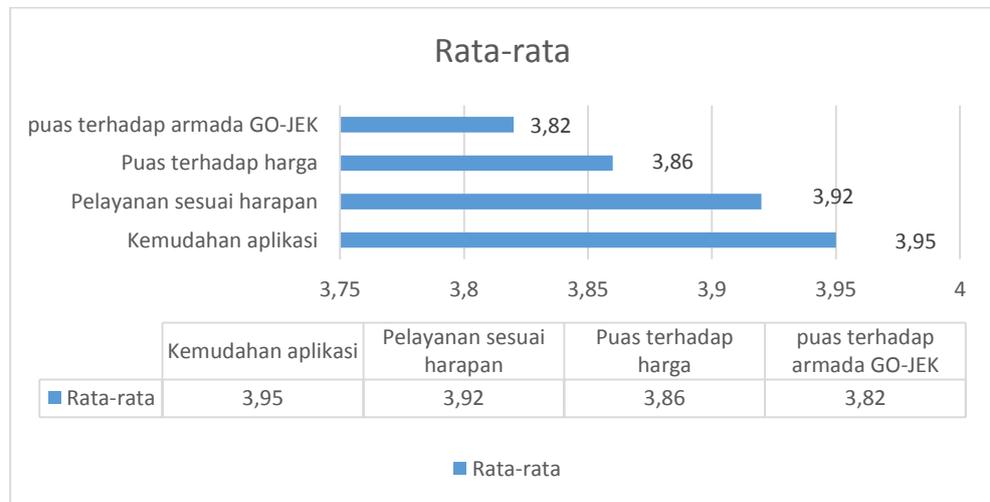


Ada beberapa faktor yang menjadi alasan mengapa para pengguna aplikasi lebih memilih PT. PT.GO-JEK sebagai fasilitas mereka sehari-hari itu yaitu :

⁵*Ibid*

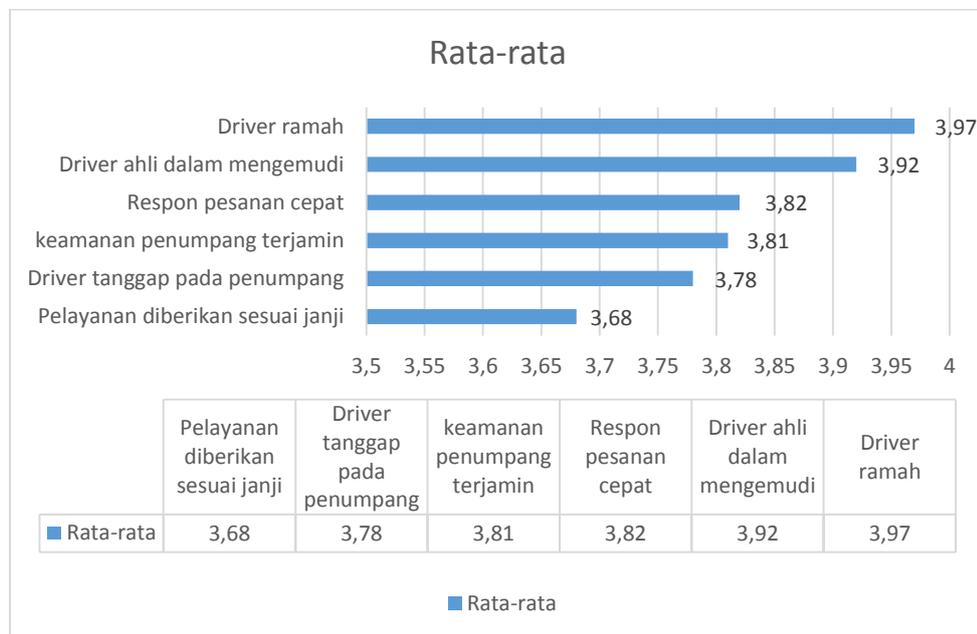
⁶Putri, Zakiah, *Pengaruh Kualitas Pelayanan dan Harga Terhadap Kepuasan Pelanggan Serta Dampaknya Pada Loyalitas Pegguna Jasa Oline GO-JEK di Kota Medan*, (Medan :Perpustakaan USU, 2017), h.98

Gambar 2.2 Kepuasan Pelanggan



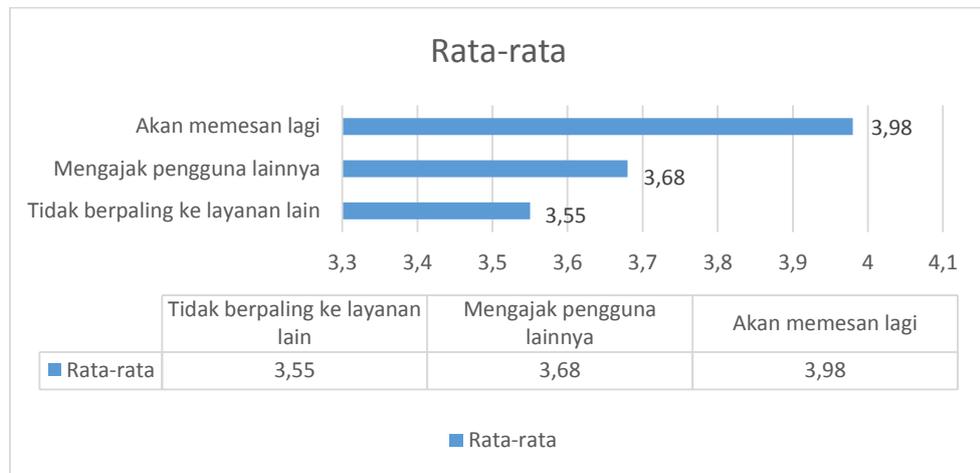
Kepuasan pengguna menurut diagram di atas bahwa rata para konsumen dari pengguna jasa GO-JEK lebih merasa puas di sebabkan oleh layanan kemudahan penggunaan aplikasi yaitu sebesar 3,95.

Gambar 2. 3 Kualitas Pelayanan



Berdasarkan data diagram di atas maka dapat dilihat bahwa aspek yang paling dilirik dari segi kualitas pelayanan itu adalah karna ramahnya *driver* dan juga keahlian dalam mengemudi para *driver* sehingga penumpang merasa sangat nyaman.

Gambar 2. 4 Loyalitas Pengguna PT.GO-JEK Medan



Berdasarkan data di atas maka dapat di lihat bahwa aspek loyalitas yang akan memesan lagi ataupun kembali menggunakan aplikasi ini sebesar 3,98

b. Kekurangan Sistem Transportasi *Online*

1) Pemesanan Tergantung Pada Jaringan

Karena ini berupa aplikasi *online* maka besar kemungkinan akan ada gangguan dari sistem jaringan. Jika sedang ada bermasalah di sistem jaringan, baik konsumen maupun bagi *driver* tidak bisa berbuat banyak hingga jaringannya benar-benar telah benar.

2) Penyebaran Data Pribadi

Saat ingin mendaftarkan diri dalam aplikasi jasa Sistem Transportasi *Online* maka pengguna akan diwajibkan mengisi berbagai data diri termasuk nomor telepon. Sesungguhnya data ini yang akan dipakai untuk *driver* ojek *online* bisa menghubungi saat kesusahan di jalan dalam mencari alamat. Namun, pengguna dan juga *driver* harus berhati-hati, karena sudah ada beberapa kasus yang menggunakan data ini untuk hal yang tidak diinginkan.

Pada umumnya banyak masyarakat yang menganggap bahwa pekerjaan para *driver* transportasi *online* ini adalah pekerjaan bagi orang-orang yang sudah putus asa untuk mencari pekerjaan lain, hal itu di

karenakan mudahnya syarat dan aturan yang di berlakukan oleh perusahaan tersebut.

Namun seiring berkembangnya waktu para *driver* GO-RIDE semakin bertambah jumlahnya di setiap daerah bahkan banyak dari masyarakat lebih memilih memfokuskan pekerjaan *driver* ini menjadi pekerjaan yang utama dikarenakan beberapa hal yaitu: ⁷

a. Penghasilan Lebih Besar

Tentu saja faktor utama yang menjadikan orang-orang ingin menjadi *driver* taksi *online* adalah penghasilan. Beberapa supir taksi *online* tersebut menyebutkan bahwa penghasilan dari bekerja di transportasi *online* bisa lebih besar jika dibandingkan dengan bekerja di kantor, tergantung dari kemauan *driver* dalam bekerja.

Jika *driver* lebih rajin dan tekun dalam mencari penumpang, maka uang yang mereka hasilkan juga akan banyak. Dilain sisi, jika *driver* transportasi *online* ini bermalas-malasan atau mendapatkan sedikit penumpang, maka mereka juga akan mendapatkan penghasilan yang lebih sedikit. Selain penghasilan berupa upah dari konsumen *driver* juga masih mendapatkan keuntungan lebih berupa insentif yang diberikan dari perusahaan apabila mencapai target perjalanan dengan syarat dan ketentuan yang berlaku. Pernyataan di atas di pertegas lagi melalui hasil penelitian Aprima Syafrino dengan judul “Efisiensi Dan Dampak Ojek *Online* Terhadap Kesempatan Kerja Dan Kesejahteraan “ yang menyatakan salah satu indikator *driver* mampu menghasilkan penghasilan yang lebih.⁸

b. Jam Kerja Flexible

Faktor ini juga merupakan salah satu alasan utama kenapa banyak orang yang mulai beralih profesi menjadi *driver* transportasi *online*. Seperti yang sudah di jelaskan di atas, jika *driver* lebih rajin maka mereka akan

⁷<http://rubik.okezone.com/read/40747/10-alasan-menjadi-driver-transportasi-online>, diakses pada tanggal 02 Mei 2018

⁸Aprima Syafrino, *Efisiensi Dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesempatan Kerja Dan Kesejahteraan*, (Repository.ipb.ac.id), h. 3

mendapatkan uang lebih. Ini juga bermakna *driver* tidak dituntut jam kerja seperti di kantor, yaitu delapan jam kerja. *Driver* bisa memulai kapan saja dan juga mengakhiri kapan saja sesuai dengan keinginan mereka. Bahkan *driver* juga bisa melakukan kegiatan seperti beribadah menurut keyakinan masing-masing dengan lebih leluasa tanpa khawatir dengan pembatasan waktu seperti halnya karyawan yang sudah menetapkan jam kerjanya dan jam istirahat makan siang setelah itu melanjutkan pekerjaannya.

Menurut hasil penelitian Choirul Marati, menyatakan bahwa salah satu yang menjadi indikator ataupun alasan dari *driver* Transportasi *online* adalah kebebasan jam bekerja⁹

c. Hobi Berkendara

Ada pepatah yang mengatakan gunakanlah hobi kamu sebagai pekerjaan, maka kamu akan selalu menyukai pekerjaan kamu. Mungkin pepatah inilah yang digunakan untuk beberapa *driver* transportasi *online* sebagai alasan utama. Hanya dengan alasan sederhana hobi nyetir para *driver* memutuskan untuk menjadi *driver* transportasi *online*. Kegemaran ini menjadi salah satu alasan para pengangguran memilih untuk berkerja sebagai *driver* transportasi *online* sebagaimana yang di lansir oleh lembaga YLKI pada media Kumparan¹⁰

d. Part-Time

Ada juga beberapa *driver* yang meninggalkan pekerjaan kantor mereka dan beralih kepada *driver* transportasi *online*. Namun dilain pihak ada juga beberapa orang yang menjadikan pekerjaan sebagai *driver* transportasi *online* ini sebagai part-time. Para *driver* tersebut melakukan pekerjaan ini hanya untuk mengisi waktu luang mereka dan mendapatkan

⁹Choirul Marati, *Pengaruh Kualitas Layanan Dan Harga Terhadap Kepuasan Pelanggan Jasa Transportasi Ojek Online (Studi Pada Konsumen Gojek Di Surabaya)*, (jurnalmahasiswa.unesa.ac.id/index.php/jptn/article/view/15757/14293)

¹⁰YLKI/kumparan.com,..

penghasilan sampingan walaupun tidak banyak. Hal ini juga dapat dilihat dari banyaknya *driver* yang mempunyai *double job*.¹¹

e. Bertemu Orang Baru/ Sosial baru

Banyak orang yang memiliki sifat sosial yang cukup tinggi dan menyukai proses bertemu dengan orang baru. Ini juga menjadi sebuah alasan kenapa banyak orang yang bekerja sebagai *driver* transportasi *online*. Mereka sangat suka jika mereka dapat bertemu dengan orang baru, terutama yang memiliki sifat sedikit unik. Hal ini di pertegas juga melalui hasil survey yang di paparkan melalui artikel Rubik Okezone.com bahwasanya bekerja sebagai *driver* transportasi *online* sehari-harinya selalu bertemu dengan orang baru dan memulai sosial baru di tempat yang baru juga baik dengan konsumen ataupun sesama *driver* di tempat-tempat yang berbeda.¹²

f. Pengalaman Tempat Baru

Ketika melakukan pekerjaan sebagai *driver* transportasi *online*, maka diharuskan untuk pergi ketempat-tempat yang mungkin belum pernah dikunjungi. Bahkan mungkin akan menjadi suatu pengalaman baru dalam menjelajah tempat-tempat tujuan dari penumpang. Selain dari itu *driver* juga bisa menemukan jalan tikus baru agar mereka bisa menghindari kemacetan Ibu kota.

2. Tinjauan Hukum

Transaksi berbasis aplikasi *online* pada hakekatnya adalah sebuah perikatan. Sebagaimana definisi perikatan yang dikemukakan oleh Subekti, bahwa suatu perikatan adalah suatu perhubungan hukum antara dua orang atau dua pihak, berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu hal dari pihak yang lain, dan pihak yang lain berkewajiban untuk memenuhi tuntutan itu.¹³ Melihat kegiatan transaksi yang dilakukan dengan aplikasi, maka terpenuhi definisi perikatan tersebut dimana terdapat lebih dari satu pihak,

¹¹Aprima, *Efisiensi Dan Dampak Ojek Online,..*

¹²Rubik.Okezone.Com,..

¹³Subekti, *Hukum Perjanjian*, (PT.Intermasa, Jakarta, 1984) h. 1

yang saling memiliki hak yang wajib dipenuhi oleh para pihak, dan harus menunaikan kewajiban pula kepada para pihak.

beberapa pihak yang terlibat dalam transaksi berbasis aplikasi ini, yaitu: Perusahaan yang memiliki aplikasi perangkat lunak, Pengemudi ojek (penyedia layanan), Konsumen, restoran, toko, penyedia jasa lainnya. Perlu digaris bawahi penegasan bahwa perusahaan mereka adalah perusahaan teknologi, dengan demikian perusahaan seperti Go-Jek, Grab dan Uber tidak perlu untuk mengurus ijin usaha dibidang transportasi. Dengan kata lain, mereka hanyalah sebagai penghubung antara calon penumpang atau calon pengguna jasa dengan pengemudi sebagai penyedia layanan.

Secara garis besar, layanan yang tersedia dalam aplikasi *online* yang ditawarkan adalah :

- a. Layanan transportasi antar jemput baik dengan sepeda motor ataupun mobil. Dari jenis layanan ini melibatkan tiga pihak yaitu perusahaan, penyedia layanan atau pengemudi dan konsumen.
- b. Layanan pesan antar makanan secara *online* dengan pilihan berbagai makanan dari berbagai restoran yang sudah terdaftar dalam aplikasi. Jenis layanan ini melibatkan tiga pihak dalam transaksi yaitu perusahaan aplikasi, penyedia layanan, restoran, dan konsumen.
- c. Layanan pengiriman antar jemput barang atau dokumen. Caranya adalah calon konsumen membuka fitur layanan ini, kemudian penyedia layanan akan datang dan mengambil barang atau dokumen dan diantarkan ke alamat yang ditentukan konsumen. Transaksi ini melibatkan tiga pihak, yaitu perusahaan, penyedia layanan dan konsumen.
- d. Layanan pesan antar belanja dari berbagai daftar toko dan produk belanja. Dari skema transaksi ini terlibat empat pihak yaitu perusahaan, penyedia layanan, toko dan konsumen.
- e. Layanan pindah barang. Dengan memilih fitur layanan ini, penyedia layanan akan datang untuk mengangkut barang yang akan dipindahkan ketempat tujuan. Transaksi ini melibatkan tiga pihak yaitu perusaha, penyedia layanan dan konsumen.

- f. Layanan pijat kesehatan professional. Disini Perusahaan aplikasi akan menghubungkan konsumen dengan penjual jasa pijat. Ada tiga pihak dalam transaksi ini yaitu perusahaan, penjual jasa dan konsumen.
- g. Layanan jasa kebersihan professional. Apabila konsumen menggunakan fitur ini maka perusahaan akan menghubungkan dengan penjual jasa kebersihan yang akan langsung datang ke alamat konsumen. Ada tiga pihak dalam transaksi ini yaitu perusahaan, penjual jasa tenaga kebersihan dan konsumen.
- h. Layanan jasa perawatan kecantikan. Fitur ini mekanismenya sama dengan layanan jasa kebersihan yang melibatkan tiga pihak yaitu perusahaan, salon virtual dan konsumen.
- i. Layanan pesan antar tiket ke tangan pelanggan mulai dari tiket konser, olahraga dan lain-lain. Pada fitur ini, penyedia layanan atau pengemudi berdasarkan pesanan konsumen akan melakukan pembelian tiket untuk konsumen dan menyerahkannya pada konsumen dengan menerima biaya atau jasa titip beli. Ada empat pihak dalam fitur ini yaitu perusahaan, penyedia layanan, penjual tiket dan konsumen.
- j. Layanan pengisian ulang pulsa langsung dari aplikasi. Fitur ini hanya antara perusahaan aplikasi dengan konsumen. Pengisian pulsa langsung tanpa perantara penyedia layanan.

Demikian jenis layanan yang dapat penulis identifikasi dari transaksi berbasis aplikasi seperti GO-JEK, Grab dan Uber, dan tidak menutup kemungkinan akan terus bertambah fitur-fitur layanan lainnya seiring animo masyarakat untuk menggunakan aplikasi ini. Hal ini sangat dimungkinkan mengingat sistem hukum perikatan kita yang bersifat terbuka dan menganut asas kebebasan berkontrak. Terbuka, artinya bahwa setiap orang dapat membuat jenis-jenis perikatan baru selain dari yang sudah disebutkan dalam Undang-Undang. Asas kebebasan berkontrak, yang tercermin dari Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan: “Semua Perjanjian

yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang undang bagi mereka yang membuatnya.”¹⁴

Dari berbagai jenis layanan yang sudah diuraikan sebagiannya dapat kita lihat bahwa skema transaksi berubah-ubah, ada yang melibatkan tiga pihak yaitu perusahaan, penyedia layanan dan konsumen. Ada yang empat pihak yaitu perusahaan, penyedia layanan, merchant/restoran dan konsumen. Ada pula jenis layanan yang tidak melibatkan penyedia layanan/ pengemudi seperti pada jenis layanan pengisian pulsa dan pelayanan jasa kebersihan, perawatan kecantikan. Hal ini dapat menjadi dasar asumsi bagi perusahaan aplikasi untuk mengklaim dirinya bahwa mereka bukan perusahaan jasa transportasi. Penyedia layanan atau pengemudi bukan pekerja bagi perusahaan aplikasi. Hal serupa dapat kita lihat pada perusahaan PT. GO-JEK yang menyebut pengemudi sebagai mitra, bukan pekerja. PT. GO-JEK menambahkan bahwa pada dasarnya setiap mitra pengemudi bekerja bagi dirinya sendiri

Hubungan antara pengemudi atau penyedia layanan dengan perusahaan adalah hubungan kemitraan yang bersifat koordinatif bukan hubungan majikan-pekerja yang bersifat sub ordinatif. Oleh karena itu yang diterima oleh pengemudi atau penyedia layanan bukanlah upah, melainkan keuntungan bagi hasil yang sudah ditentukan sistem pembagiannya dengan perusahaan aplikasi. Sebagai sebuah perjanjian pada umumnya, maka perjanjian kemitraan tunduk pada ketentuan Pasal 1338 jo Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Sedangkan ketentuan khusus, bisa merujuk pada ketentuan persekutuan perdata dalam Pasal 1618 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata sampai dengan Pasal 1641 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Pasal 1618 KUHPerdata mendefisikan persekutuan sebagai suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih mengikatkan diri untuk memasukkan sesuatu dalam persekutuan, dengan maksud untuk membagi keuntungan yang terjadi karenanya. Selanjutnya Pasal 1619 menentukan bahwa

¹⁴Dian Mandayani Ananda Nasution, RESAM Jurnal Hukum, *Tinjauan Hukum Terhadap Layanan Transaksi Dan Transportasi Berbasis Aplikasi Online* Volume 4, Nomor 1, April 2018, Hlm. 17-30 p-ISSN 2443-2407 e-ISSN 2615-207X

masing-masing sekutu wajib memasukkan suatu modal sebagai inbreng, baik berupa barang, uang ataupun kerajinan atau tenaganya.¹⁵

Berangkat dari pemahaman bahwa hubungan antara pengusaha penyedia aplikasi dengan penyedia layanan atau pengemudi adalah hubungan kemitraan maka Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan tidak berlaku, karena yang diatur oleh Undang Undang Ketenagakerjaan adalah hubungan pekerja dengan pengusaha. Setelah mengidentifikasi status hubungan hukum antara pengusaha aplikasi dengan pengemudi atau penyedia layanan, maka selanjutnya adalah menentukan hubungan hukum antara pengemudi atau penyedia layanan dengan konsumen yaitu hubungan hukum sebagai penyedia jasa dengan konsumen. Dari skema ini terlihat bahwa konsumen sebagai pengguna jasa tidak ada hubungan hukum dengan perusahaan aplikasi.

Tidak adanya hubungan hukum antara perusahaan penyedia aplikasi dengan konsumen menyebabkan persoalan tanggung jawab perusahaan penyedia aplikasi terhadap konsumen menjadi tidak jelas. Demikian pula pengaturan tentang pembagian resiko yang mungkin saja terjadi dalam setiap transaksi, apakah resiko yang ditimbulkan dari keadaan *overmacht* sepenuhnya dibebankan kepada pengemudi sebagai penyedia layanan atau beban resiko juga ditanggung oleh perusahaan penyedia aplikasi. Hal ini menjadi kontroversi, ditambah lagi dalam Syarat dan Ketentuan yang disodorkan oleh pihak perusahaan penyedia aplikasi selalu mencantumkan klausula eksonerasi yang mengecualikan tanggungjawab perusahaan penyedia aplikasi terhadap kelalaian yang disebabkan oleh penyedia layanan atau pengemudi.

Permasalahan klasik yang menjadi hambatan dalam penegakan hukum perlindungan konsumen asas kebebasan berkontrak yang dianut oleh hukum perikatan kita. Disatu sisi kebebasan berkontrak merupakan keniscayaan, mengingat hal ini sangat diperlukan dalam dunia bisnis yang sangat cepat perkembangannya, sehingga berkembanglah berbagai macam jenis kontrak

¹⁵ R.Tjitrosudibio Subekti., *Kitab Undang Undang Hukum Perdata*, (Pradnya Pramita, Jakarta, 1992) h. 356.

diluar KUHPerdara. Namun disisi lain, asas kebebasan berkontrak menjadi boomerang dimana setiap orang bebas membuat perjanjian apa saja.¹⁶ Kalau kedudukan masing-masing pihak yang membuat perjanjian seimbang kedudukannya tidak akan menjadi masalah, namun sering terjadi bagi merekayang kuat kedudukannya dan kuat daya tawarnya, akan menentukan isi perjanjian secara sepihak dimana pihak lain hanya ada pilihan *take it or leave it*, dengan dalih asas kebebasan berkontrak. Inilah yang tercermin dalam perjanjian baku atau klausula eksonerasi.

Berkaitan dengan aspek perlindungan konsumen, sebenarnya terdapat larangan penggunaan klausula eksonerasi yaitu dalam Pasal 18 UndangUndang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Dalam Undang Undang Perlindungan Konsumen ini disebutkan bahwa klausulaeksonerasi termasuk klausula baku yang dilarang. Adapun tujuan larangan penggunaan klausula eksonerasi adalah supaya kedudukan konsumen dengan pelaku usaha sejajar tanpa ada yang tersubordinatif (penjelasan Pasal 18 ayat 1 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen). Namun yang menjadi persoalan adalah konsumen disini bukan pengguna atau pemakai jasa langsung dari perusahaan penyedia aplikasi, sebagaimana telah dutarakan sebelumnya bahwa perusahaan penyedia aplikasi hanyalah sarana yang menghubungkan konsumen dengan pelaku usaha sebenarnya sebagaimana yang dimaksud dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

Apabila ditinjau dari Syarat dan Ketentuan yang dibuat oleh perusahaan penyedia aplikasi, yang menegaskan bahwa mereka adalah perusahaan teknologi, bukan transportasi maka segala kewajiban yang digariskan oleh peraturan perundang-undangan dibidang transportasi tidak berlaku bagi perusahaan penyedia aplikasi, dan tidak wajib memiliki izin usaha seperti perusahaan angkutan umum. Tentunya hal ini menimbulkan kontroversi dan penolakan kehadiran jasa transportasi berbasis aplikasi dari kalangan perusahaan angkutan umum konvensional. Pengaturan transportasi berbasis

¹⁶ Celina Tri Siwi Kristiyanti, Hukum Perlindungan Konsumen, (Jakarta, Sinar Grafika, 2008) h. 63.

aplikasi menjadi angkutan umum juga masih tidak sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, karena undang-undang ini tidak mengatur motor sebagai sarana transportasi umum.

Dari perspektif keadilan juga dirasakan kesenjangan, dimana perusahaan angkutan umum terikat dengan peraturan perundang-undangan termasuk masalah pengaturan jumlah armada, rute, plat kuning dan perpajakan, sementara tidak ada aturan yang mengikat bagi transportasi berbasis aplikasi, sehingga kehadiran transportasi berbasis aplikasi dianggap sebagai sebuah ancaman, bukan sebagai pesaing yang memotivasi untuk terus meningkatkan pelayanan dan kenyamanan bagi konsumen.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka transportasi *online* dikategori kan kegiatan rekanan antara perusahaan IT dengan para individu (*driver*) yang diatur dalam kontrak kerja atau di Islam disebut kontrak muamalah.

Dalam akad muamalah yang mengambil bentuk hubungan kemitraan, seperti *mudhârabah* atau *musyarakah*, semua pihak memikul risiko. Tidak ada satu pihak pun yang tidak dibebani suatu kewajiban untuk memikul risiko dalam kemitraan menurut prinsip syariah.

Dalam *mudhârabah*, sekalipun beban risikonya berbeda, tetapi baik *shâhib al-mâl* maupun *mudhârib* sama-sama memikul risiko. Perbedaannya adalah *shâhib al-mâl* memikul risiko kehilangan modalnya, sedangkan *mudhârib* memikul risiko kehilangan tenaga, pikiran, dan waktunya selama *mudhârib* mengelola proyek yang dibiayai oleh *shâhib al-mâl*.¹⁷ Aktivitas bisnis diperlukan oleh setiap manusia karena manusia tidak mampu memenuhi kebutuhan hidupnya sendiri tanpa bantuan orang lain. Oleh sebab itu harus adanya suatu imbal hasil atas pekerjaan yang telah dilakukan seseorang kepada orang lain sebagai upah atas apa yang telah dikerjakan. Akad *ju'alah* diperbolehkan dalam Islam, seperti yang telah tercantum dalam QS. Yusuf ayat 72¹⁸

¹⁷Sutan Remy Sjahdeini, *Perbankan Syariah* (Jakarta: Kencana, 2014), h. 137

¹⁸Mardani, *Fiqh Ekonomi Syariah*, (Jakarta: Kencana, 2012), h. 314.

قَالُوا نَفَقِدُ صُوعَ الْمَلِكِ وَلِمَن جَاءَ بِهِ حِمْلُ بَعِيرٍ وَأَنَا بِهِ زَعِيمٌ ﴿٢٨٦﴾

Artinya : Penyeru-penyeru itu berkata: "Kami kehilangan piala raja, dan siapa yang dapat mengembalikannya akan memperoleh bahan makanan (seberat) beban unta, dan aku menjamin terhadapnya"

Dalam kontrak (perjanjian) kerja, hendaklah ditetapkan jenis pekerjaannya, dan tidak boleh dibebani pekerjaan yang di luar kapasitasnya. Allah SAW berfirman dalam QS. Al-Baqarah ayat 286:¹⁹

لَا يُكَلِّفُ اللَّهُ نَفْسًا إِلَّا وُسْعَهَا لَهَا مَا كَسَبَتْ وَعَلَيْهَا مَا اكْتَسَبَتْ رَبَّنَا لَا تُؤَاخِذْنَا إِن نَّسِينَا أَوْ أَخْطَأْنَا رَبَّنَا وَلَا تَحْمِلْ عَلَيْنَا إَصْرًا كَمَا حَمَلْتَهُ عَلَى الَّذِينَ مِن قَبْلِنَا رَبَّنَا وَلَا تُحَمِّلْنَا مَا لَا طَاقَةَ لَنَا بِهِ وَاعْفُ عَنَّا وَارْحَمْنَا أَنْتَ مَوْلَانَا فَانصُرْنَا عَلَى الْقَوْمِ الْكَافِرِينَ ﴿٢٨٦﴾

Artinya: Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya. Ia mendapat pahala (dari kebajikan) yang diusahakannya dan ia mendapat siksa (dari kejahatan) yang dikerjakannya. (Mereka berdoa): "Ya Tuhan kami, janganlah Engkau hukum kami jika kami lupa atau kami tersalah. Ya Tuhan kami, janganlah Engkau bebankan kepada kami beban yang berat sebagaimana Engkau bebankan kepada orang-orang sebelum kami. Ya Tuhan kami, janganlah Engkau pikulkan kepada kami apa yang tak sanggup kami memikulnya. Beri maaflah kami; ampunilah kami; dan rahmatilah kami. Engkaulah Penolong kami, maka tolonglah kami terhadap kaum yang kafir"

Dalam hukum Islam Sistem transportasi *online* diperbolehkan. Karena, belum ada dalil yang mengharamkannya, berdasarkan kaidah Fiqh yang berbunyi :²⁰

لَأَصْلُ فِي الْمُعَامَلَةِ الْإِبَاحَةُ إِلَّا أَنْ يَدُلَّ دَلِيلٌ عَلَى تَحْرِيمَةٍ

Artinya: Hukum asal dalam semua bentuk muamalah boleh dilakukan kecuali ada dalil yang mengharamkannya"

¹⁹ Ibid.,

²⁰Ibid., h. 314

Dari kaidah diatas dipahami bahwa dalam urusan dunia termasuk di dalam muamalah, Islam memberikan kebebasan kepada manusia untuk mengaturnya sesuai dengan kemaslahatan mereka. Oleh karena itu semua bentuk akad dan berbagai cara transaksi yang dibuat oleh manusia hukumnya sah dan dibolehkan, asalkan tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan umum yang ada dalam syara'. Selain itu dijelaskan pula dalam QS. Al-Baqarah ayat 198 yang berbunyi :²¹

لَيْسَ عَلَيْكُمْ جُنَاحٌ أَنْ تَبْتَغُوا فَضْلًا مِّن رَّبِّكُمْ فَإِذَا أَفَضْتُمْ مِّنْ عَرَفَاتٍ فَاذْكُرُوا اللَّهَ عِنْدَ

الْمَشْعَرِ الْحَرَامِ وَاذْكُرُوهُ كَمَا هَدَيْتُمْ وَإِنْ كُنْتُمْ مِّن قَبْلِهِ لَمِن الضَّالِّين ﴿١٩٨﴾

Artinya : Tidak ada dosa bagimu untuk mencari karunia (rezeki hasil perniagaan) dari Tuhanmu. Maka apabila kamu telah bertolak dari 'Arafat, berdzikirlah kepada Allah di Masy'aril haram. Dan berdzikirlah (dengan menyebut) Allah sebagaimana yang ditunjukkan-Nya kepadamu; dan sesungguhnya kamu sebelum itu benar-benar termasuk orang-orang yang sesat

Ibnu Taimiyah menggunakan ungkapan lain :²²

“Hukum asal dalam muamalah adalah pemaafan, tidak ada yang diharamkan kecuali apa yang diharamkan Allah SWT”.

الأصل في العقد رضى المتعاقدين ونتيجته ما التزمناه بالتعاقد

Artinya: Hukum asal dalam transaksi adalah keridhaan, kedua belah pihak yang berakad, hasilnya adalah berlaku sahnyanya yang diakadkan

Keridhaan dalam melakukan transaksi adalah merupakan prinsip. Oleh karena itu, transaksi barulah sah apabila didasarkan kepada keridhaan kedua belah pihak. Artinya tidak sah suatu akad apabila suatu pihak dalam keadaan terpaksa atau dipaksa atau juga merasa tertipu. Bisa terjadi pada waktu akad sudah saling meridhai, tetapi kemudian salah satu pihak merasa tertipu, artinya

²¹ Departemen Agama, Al-qur'an, terjemahan, h. 31

²² Mardani, h. 315

hilang keridhaannya, maka akad tersebut bisa batal. Contohnya seperti pembeli yang merasa tertipu karena dirugikan oleh penjual karena barangnya terdapat cacat

3. Ketenagakerjaan

Menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan, Ketenagakerjaan adalah segala hal yang berhubungan dengan tenaga kerja pada waktu sebelum, selama, dan sesudah masa kerja.²³

Tenaga Kerja adalah penduduk yang berada dalam usia kerja. Yang disebut sebagai tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun masyarakat.

Indonesia, Badan Pusat Statistik pada tahun sekitar 1970-an menentukan batas usia kerja bila seseorang berumur 10 tahun atau lebih. Semenjak dilaksanakan SAKERNAS (Survei Angkatan Kerja) batas usia kerja dirubah menjadi 15 tahun atau lebih, ini dilaksanakan karena dianjurkan oleh International Labour Organization (ILO).²⁴

Beberapa Penjelasan BPS tentang ketenagakerjaan:²⁵

- a. Penduduk usia kerja adalah penduduk berumur 15 tahun dan lebih.
- b. Penduduk yang termasuk angkatan kerja adalah penduduk usia kerja (15 tahun dan lebih) yang bekerja, atau punya pekerjaan namun sementara tidak bekerja dan pengangguran.
- c. Penduduk yang termasuk bukan angkatan kerja adalah penduduk usia kerja (15 tahun dan lebih) yang masih sekolah, mengurus rumah tangga atau melaksanakan kegiatan lainnya selain kegiatan pribadi.
- d. Bekerja adalah kegiatan ekonomi yang dilakukan oleh seseorang dengan maksud memperoleh atau membantu memperoleh pendapatan atau keuntungan, paling sedikit 1 jam (tidak terputus) dalam seminggu yang lalu.

²³www.kemenerin.Go.id/Kompetensi/UU_13_2003, Di akses pada tanggal 29 Mei 2018

²⁴Handayani, eprints.walisongo.ac.id, diakses pada tanggal 29 Mei 2018

²⁵<https://sumut.bps.go.id/subject/6/tenaga-kerja.html>, di akses pada tanggal 18 Juli 2018

Kegiatan tersebut termasuk pola kegiatan pekerja tak dibayar yang membantu dalam suatu usaha/kegiatan ekonomi.

e. Punya pekerjaan tetapi sementara tidak bekerja adalah keadaan dari seseorang yang mempunyai pekerjaan tetapi selama seminggu yang lalu sementara tidak bekerja karena berbagai sebab, seperti: sakit, cuti, menunggu panen, mogok dan sebagainya. Seperti :

- 1) Pekerja tetap, pegawai pemerintah/swasta yang sedang tidak bekerja karena cuti, sakit, mogok, mangkir, mesin/ peralatan perusahaan mengalami kerusakan, dan sebagainya.
- 2) Petani yang mengusahakan tanah pertanian dan sedang tidak bekerja karena alasan sakit atau menunggu pekerjaan berikutnya (menunggu panen atau musim hujan untuk menggarap sawah).
- 3) Pekerja profesional (mempunyai keahlian tertentu/khusus) yang sedang tidak bekerja karena sakit, menunggu pekerjaan berikutnya/pesanan dan sebagainya. Seperti dalang, tukang cukur, tukang pijat, dukun, penyanyi komersial dan sebagainya

Menurut Sumarsono , dalam hubungannya dengan pasar tenaga kerja perilaku penduduk dipisahkan menjadi 2 golongan, yaitu golongan aktif secara ekonomis dan bukan. Angkatan kerja termasuk golongan aktif secara ekonomis. Golongan ini terdiri dari penduduk yang menawarkan tenaga kerjanya dan berhasil memperolehnya (*employed*) dan penduduk yang menawarkan tenaga kerjanya di pasar tenaga kerja tetapi belum berhasil memperolehnya (*unemployed*).²⁶

4. Pengangguran

Pengangguran merupakan suatu ukuran yang dilakukan jika seseorang tidak memiliki pekerjaan tetapi mereka sedang melakukan usaha secara aktif dalam empat minggu terakhir untuk mencari pekerjaan.²⁷

²⁶*Ibid*

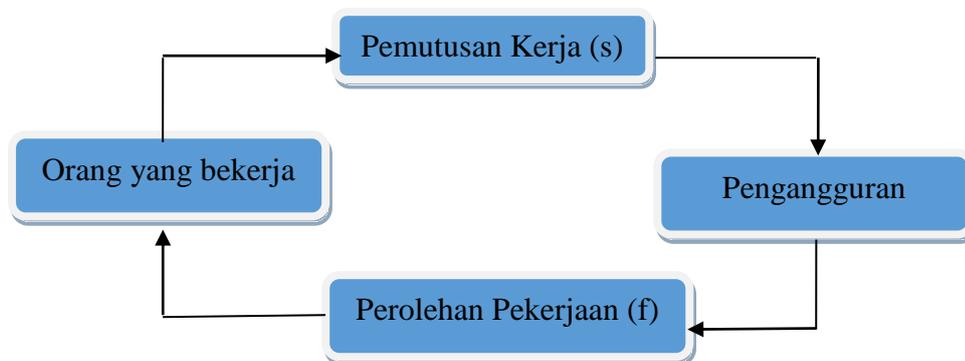
²⁷Kaufman, Bruce E Julie L.Hotchkiss, *The Economics Of Labor Market*, Yogyakarta 1999, BPFE UGM, h. 179

Pengangguran merupakan suatu keadaan dimana seseorang yang tergolong dalam kategori angkatan kerja (*Labor Force*) tidak memiliki pekerjaan dan secara aktif tidak sedang mencari pekerjaan.²⁸ Pengangguran (*Unemployment*) merupakan kenyataan yang dihadapi tidak saja oleh negara-negara sedang berkembang (*Develoved Contries*), akan tetapi juga dialami oleh negara-negara yang sudah maju (*Developing Countries*).

Pengangguran merupakan suatu keadaan di mana seseorang yang tergolong dalam angkatan kerja ingin mendapatkan pekerjaan tetapi mereka belum dapat memperoleh pekerjaan tersebut.²⁹

Pengangguran dapat terjadi disebabkan oleh ketidak seimbangan pada pasar tenaga kerja. Hal ini menunjukkan bahwa jumlah tenaga kerja yang ditawarkan melebihi jumlah tenaga kerja yang diminta. Ketimpangan tersebut akan semakin besar jaraknya apabila lapangan pekerjaan buat para pengangguran tidak secepatnya mendapatkan solusi kreatif dan juga efisien dalam menyerap tenaga kerja.

Gambar 2. 5 Transisi Menjadi Pekerja atau Pengangguran³⁰



Pemutusan Kerja (s), Orang yang bekerja, Pengangguran Perolehan Pekerjaan (f) Dalam setiap periode, bagian (s) dari orang-orang yang bekerja

²⁸Nanga, Muana, *Makro Ekonomi Teori Masalah dan Kebijakan*, (Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, 2005), h.249

²⁹Sukirno, Sadono, *Makro Ekonomi Teori Pengantar*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2006), h.59

³⁰Faisal, Khairul Nisa, dkk, *Analisis Jumlah Pengangguran Dan Ketenagakerjaan Terhadap Keberadaan Usaha Mikro Kecil Dan Menengah Di Kota Medan*, *Jurnal EduTech*, Vol. 2 No. 2 September 2016, ISSN: 2442-6024 e-ISSN: 2442-7063 h. 64

kehilangan pekerjaan mereka, dan sebagian f dari para penganggur memperoleh pekerjaan. Tingkat pemutusan kerja dan perolehan kerja inilah yang menentukan tingkat pengangguran.³¹ Pengangguran terbuka dapat juga dikatakan sebagai wujud dari kegiatan ekonomi yang menurun, dari kemajuan teknologi yang mengurangi penggunaan tenaga kerja, atau sebagai akibat dari kemunduran perkembangan suatu industri.³²

Pengangguran merupakan salah satu penyakit ekonomi yang sangat berpengaruh terhadap tingkat pertumbuhan ekonomi. Pengangguran mengakibatkan orang tidak memiliki pendapatan dan mendorong mereka jatuh menjadi miskin. Secara umum pemerintah mengatasi pengangguran dengan mengupayakan memperluas kesempatan kerja, baik di sektor pemerintahan maupun sektor swasta. Pengangguran dapat di pengaruhi oleh beberapa faktor sebagai berikut:

a. Jumlah Lapangan Pekerjaan

Salah satu usaha untuk mengatasi masalah kemiskinan yang efektif sesuai rekomendasi ILO No 189 tahun 1998 tentang *General conditions for the promotion of job creation through small and medium-sized enterprises* adalah dengan penciptaan lapangan kerja. Akses ke lapangan pekerjaan adalah jalan yang paling menjamin untuk bisa keluar dari kemiskinan. Dengan demikian, kebijakan dan program penciptaan lapangan kerja tetap memainkan peran penting dalam memerangi kemiskinan.³³ Dan yang menjadi salah satu faktor kemiskinan yang terjadi di berbagai Negara adalah jumlah tingkat pengangguran yang tinggi.³⁴

Jadi, pengangguran akan trus bertambah seiring dengan berkurangnya tingkat kesempatan lapangan pekerjaan yang akan berakibat pada menumbuhnya tingkat kemiskinan ataupun tidak sejahteranya masyarakat.

³¹Mankiw, Gregory. *Teori Ekonomi*. Jakarta, Erlangga, 2003, h.165

³²*Ibid.*, Sukirno, Sadono, *Makro Ekonomi Teori Pengantar*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2006), h.65

³³Indah Martati, *Jurnal Manajemen Dan Kewirausahaan/Jmk*, Vol.15, No. 2, September 2013: 123-130

³⁴Erutan Agas Punu Anto', *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, ISSN 1,410-4946, Volume 10, Nomor 3, Maret2}A7 Q95-324)

Hal ini juga dipertegas lagi oleh penelitian F. Nisbah yang menyatakan indikator dari pengangguran, modal dan juga tingkat pendidikan dari masyarakat menjadi tolak ukur dari pengangguran³⁵

b. Modal

Minimnya lapangan usaha yang tersedia memaksa masyarakat harus membuat lapangan usaha sendiri agar mampu mencukupi kebutuhan sehari-hari. Tetapi, tidak dapat dipungkiri bahwa untuk memulai usaha baru juga memerlukan modal awal. Modal menjadi aspek penting dalam kegiatan untuk mulai membuka usaha atau menjadi wirausaha. Hal ini jugalah yang menjadi permasalahan utama bagi para pemula untuk memulai usaha.³⁶

c. Tingkat Pendidikan

Pembangunan ekonomi adalah suatu proses yang menyebabkan pendapatan per kapita penduduk suatu negara meningkat dalam jangka panjang. Tujuan utamanya adalah menciptakan pertumbuhan dan peningkatan sumber daya manusia (SDM), dimana secara potensial Indonesia mempunyai kemampuan sumber daya manusia yang cukup untuk dikembangkan dan di lain pihak dihadapkan dengan berbagai kendala, khususnya di bidang ketenagakerjaan seperti pengangguran salah satunya yaitu pengangguran terdidik.³⁷

Pengangguran terdidik merupakan kurang selarasan antara perencanaan pembangunan pendidikan dengan perkembangan lapangan kerja. Hal tersebut merupakan penyebab utama terjadinya jenis pengangguran ini. Faktanya lembaga pendidikan di Indonesia hanya menghasilkan pencari kerja, bukan pencipta kerja. Padahal, untuk menjadi seorang lulusan yang siap kerja, mereka perlu tambahan keterampilan di luar bidang akademik yang mereka kuasai. Hal ini juga dipertegas melalui penelitian Anggun Kembar tentang

³⁵F. Nisbah, *Analisis Pengaruh Tingkat Pengangguran*,.

³⁶Asri Nursiwi, *Peningkatan Usaha Aneka Olahan Ubi Di Desakenteng Puntukrejo, Kecamatan Ngagoyoso, Kabupaten Karanganyar*, (Jurnal Kewirausahaan dan Bisnis, Vol 21, No 11 (2017)), di akses pada tanggal 30 Oktober 2018

³⁷Anggun Kembar Sari, *Analisis Pengaruh Tingkat Pendidikan, Pertumbuhan Ekonomi, dan Upah Terhadap Pengangguran Terdidik di Sumatera Barat*, (journal.unp.ac.id), , di akses pada tanggal 01 September 2018

aspek dari pengangguran yaitu salah satunya adalah tingkat pendidikan masyarakat³⁸

Disisi lain para pengangguran terdidik ini lebih memilih pekerjaan yang formal dan mereka mempunyai kemauan bekerja di tempat yang langsung menempatkan mereka di posisi yang baik, dapat banyak fasilitas, dan langsung mendapat gaji besar.

Pengangguran memang masih menjadi masalah serius di Indonesia karena hampir diseluruh wilayah di Indonesia mengalami permasalahan yang sama di bidang ketenagakerjaan seperti pengangguran khususnya pengangguran terdidik. Hal tersebut dapat dikaitkan dengan indikator-indikator ekonomi yang mepengaruhinya seperti tingkat pendidikan diharapkan dapat melahirkan sumber daya manusia yang berkualitas agar dapat memperoleh pekerjaan sesuai dengan jenjang pendidikan yang telah ditempuhnya. Pertumbuhan ekonomi juga diharapkan dapat memberikan dampak positif terhadap pengangguran terdidik, karena dengan meningkatnya pertumbuhan ekonomi diharapkan dapat membantu penciptaan lapangan kerja.

Tidak sedikit pula tawaran lapangan pekerjaan yang tersedia mensyaratkan pedidikan minimal perguruan tinggi, hal ini juga menjadi penyebab meledak nya jumlah pengangguran di Indonesia karna secara umum masih banyak dari penduduk Indonesia belum mempunya gelar sarjana.³⁹

Sebab terjadinya pengangguran dapat digolongkan kepada empat jenis yaitu:⁴⁰

- a. Pengangguran friksional adalah pengangguran yang wujud apabila ekonomi telah mencapai kesempatan kerja penuh.
- b. pengangaguran siklikal adalah pengangguran yang disebabkan perkembangan ekonomi yang sangat lambat atau kemorosotan kegiatan ekonomi.

³⁸ *Ibid*

³⁹*Ibid*

⁴⁰*Ibid.*,h. 67

- c. Pengangguran struktural, terjadi karena adanya perubahan dalam struktur atau komposisi perekonomian.
- d. Pangangguran teknologi, ditimbulkan oleh adanya penggantian tenaga manusia oleh mesin-mesin dan bahan kimia yang disebabkan perkembangan teknologi.

Teori Pendekatan penggunaan tenaga kerja (*Labor Utilization approach*) pendekatan ini menitikberatkan pada seseorang apakah cukup dimanfaatkan dalam kerja di lihat dari segi jumlah jam kerja, produktivitas kerja dan pendapatan yang diperoleh.

Dengan pendekatan ini dibedakan angkatan kerja dalam tiga golongan yaitu :

- a. Menganggur, yaitu orang yang sama sekali tidak bekerja dan berusaha mencari pekerjaan.
- b. Setengah menganggur, yaitu mereka yang kurang dimanfaatkan dalam bekerja dilihat dari segi jam kerja, produktivitas kerja dan pendapatan.
- c. Bekerja penuh atau cukup dimanfaatkan.

Untuk mengelompokkan masing-masing pengangguran tersebut perlu diperhatikan dimensi-dimensi yang berkaitan dengan pengangguran itu sendiri yaitu:

- a. Intensitas pekerjaan (yang berkaitan dengan kesehatan dan gizi makanan).
- b. Waktu (banyak di antara mereka yang bekerja ingin bekerja lebih lama).
- c. Produktivitas (kurangnya produktivitas sering kali disebabkan oleh kurangnya sumber daya komplementer untuk melakukan pekerjaan).

Berdasarkan dimensi di atas pengangguran dapat dibedakan atas yaitu:⁴¹

- a. Pengangguran terbuka, adalah pengangguran baik sukarela (mereka yang tidak mau bekerja karena mengharapkan pekerjaan lebih baik) maupun secara terpaksa (mereka yang mau bekerja tetapi tidak memperoleh pekerjaan). Pengangguran ini terjadi ada yang karena belum mendapat

⁴¹Badan Pusat Statistik, *Indikator Sosial Ekonomi Aceh, Jakarta 2001*, diakses pada tanggal 29 Februari 2018, h.8

pekerjaan padahal telah berusaha secara maksimal dan ada juga yang karena malas mencari pekerjaan atau malas bekerja.

Dapat disimpulkan pengertian dari pengangguran terbuka adalah seseorang yang termasuk dalam kelompok penduduk usia kerja yang selama periode tertentu tidak bekerja, dan bersedia menerima pekerjaan, serta sedang mencari pekerjaan. baik terbuka maupun terpaksa secara sukarela, mereka tidak mau bekerja karena mengharapkan pekerjaan yang lebih baik sedangkan pengangguran terpaksa, mereka mau bekerja tetapi tidak memperoleh pekerjaan.

- b. Setengah pengangguran (*Under Unemployment*) yaitu mereka yang bekerja dimana waktu yang mereka gunakan kurang dari yang biasa mereka kerjakan.
- c. Tampaknya mereka bekerja, tetapi tidak bekerja, secara penuh. Mereka digolongkan sebagai pengangguran terbuka dan setengah penganggur. Yang termasuk dalam katagori ini adalah:
 - 1) Pengangguran tak kentara
 - 2) Pengangguran tersembunyi
 - 3) Pensiunan awal

Perintah untuk tidak menganggur dan bekerja untuk ummat manusia di dalam islam juga di jelaskan cukup banyak. Bahkan, terkhusus kaum fakir dan miskin sebenarnya memiliki daya dan kemampuan untuk bangkit dari kemiskinannya. Mereka mampu mengatasi masalah sosial yang dihadapinya, akan tetapi mereka selama ini mereka belum menyadari tentang kemampuannya. Bekerja adalah senjata pertama dalam memerangi kemiskinan. Bekerja adalah penyebab utama penghasil harta/benda dan unsur utama pula dalam upaya memakmurkan diri dan bumi Allah.

Islam juga menganjurkan agar manusia tidak menganggur, karena menganggur identik dengan bermalas-malasan. Dengan bermalas-malasan, maka manusia cenderung akan melakukan suatu hal yang negatif. Islam juga mendorong pemeluknya untuk berkarya, berproduksi dan menekuni aktivitas ekonomi dalam segala bentuk seperti pertanian, penggembalaan, berburu,

industri, berdagang dll. Islam tidak semata-mata memerintahkan untuk bekerja, tetapi bekerja harus dengan baik (ihsan) penuh ketekunan dan profesional. Ihsan dalam bekerja merupakan kewajiban yang wajib di lakukan oleh setiap muslim.

Allah Subhana Wata'ala juga berfirman dalam Al-Qur'an surah Al-Jumu'ah ayat 10, yang berbunyi⁴²

فَإِذَا قُضِيَتِ الصَّلَاةُ فَانْتَشِرُوا فِي الْأَرْضِ وَابْتَغُوا مِن فَضْلِ اللَّهِ وَاذْكُرُوا اللَّهَ كَثِيرًا لَّعَلَّكُمْ تُفْلِحُونَ ﴿١٠﴾

Artinya : Apabila telah ditunaikan shalat, maka bertebaranlah kamu di muka bumi; dan carilah karunia Allah dan ingatlah Allah banyak-banyak supaya kamu beruntung

Dari ayat tersebut dapat di jelaskan bahwa bekerja merupakan tugas yang sangat mulia.

Ayat lain yaitu Q.S Huud ayat 6, yang berbunyi

﴿ وَمَا مِنْ دَابَّةٍ فِي الْأَرْضِ إِلَّا عَلَى اللَّهِ رِزْقُهَا وَيَعْلَمُ مُسْتَقَرَّهَا وَمُسْتَوْدَعَهَا كُلٌّ فِي كِتَابٍ مُّبِينٍ ﴿٦﴾

Artinya : Dan tidak ada suatu binatang melata pun di bumi melainkan Allah-lah yang memberi rezekinya, dan Dia mengetahui tempat berdiam binatang itu dan tempat penyimpanannya. Semuanya tertulis dalam Kitab yang nyata (Lauh mahfuzh)⁴³

Walaupun dalam ayat tersebut Allah telah menjaminnya, tetapi hal itu bukan berarti tanpa ada persyaratan yang harus dipenuhi. Syarat yang paling penting adalah usaha kita dalam mencari rizki yang di janjikan oleh Allah, karena Allah telah membuat sistem yaitu siapa yang bekerja maka dialah yang mendapat rizki dan siapa yang berpangku tangan akan kehilangan rizki.

⁴²Departemen Agama RI, *Al-Qur'an Tajwid dan Terjemahyannya*, , (Bandung: PT. Sygma, 2010)

⁴³*Ibid*

Bermalas-malasan atau menganggur selain mendatangkan efek negatif bagi pelaku secara langsung, juga akan mendatangkan dampak tidak langsung terhadap perekonomian. Karena pengangguran akan mengakibatkan ketidak optimalnya tingkat pertumbuhan ekonomi akibat sebagian potensi faktor produksi yang tidak termanfaatkan.

Dalam naungan sistem dan peraturan Islam, tidak ada seorang pekerja pun yang tidak mendapatkan upah dari hasil jerih payah dan keringatnya. Perintah bekerja ini terkait dengan kedudukan dan tujuan kehadiran manusia di bumi ini yang memiliki dua fungsi, yaitu sebagai hamba Allah dan sebagai khalifah Allah. Sebagai hamba Allah (abdullah) manusia bertugas untuk mengabdikan (beribadah kepada Allah) tertera pada Q.S. al-Dzariyat ayat 56 :⁴⁴

وَمَا خَلَقْتُ الْجِنَّ وَالْإِنْسَ إِلَّا لِيَعْبُدُونِ ﴿٥٦﴾

Artinya: Dan aku tidak menciptakan jin dan manusia melainkan supaya mereka mengabdikan kepada-Ku

Mengabdikan (beribadah) kepada Allah dapat dilakukan manusia melalui dua bentuk ibadah: ibadah khusus (ibadah mahdhah) dan ibadah umum (ibadah ghair mahdhah). Ibadah khusus adalah segala bentuk ibadah yang aturan dan tata caranya sudah ditentukan oleh Allah, seperti shalat, puasa, zakat dan haji.⁴⁵ Sedangkan ibadah umum adalah segala bentuk amal saleh yang aturan dan tata caranya tidak ditentukan secara khusus oleh agama. Semua aktifitas dan kegiatan manusia dalam bidang apa pun, termasuk bekerja, sejatinya dilakukan dalam rangka pengabdian dan ibadah kepadaNya tertera pada Q.S. Al-An'am :162:

قُلْ إِنَّ صَلَاتِي وَنُسُكِي وَمَحْيَايَ وَمَمَاتِي لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ ﴿١٦٢﴾

Artinya; Katakanlah: sesungguhnya sembahyangku, ibadatku, hidupku dan matiku hanyalah untuk Allah, Tuhan semesta alam

⁴⁴Dede Rodin, *Pemberdayaan Ekonomi Fakir Miskin Dalam Perspektif Al-Qur'an*, (Jurnal Economica), ISSN 2085-9325, Vol 6, No 1 (2015), di akses pada tanggal 20 april 2018

⁴⁵ *Ibid*

Islam juga memerintahkan atau memberi penjelasan dari pentingnya aspek dari berusaha atau bekerja. Sebagaimana yang tertera pada QS. al-Baqarah ayat 30 :⁴⁶

وَإِذْ قَالَ رَبُّكَ لِلْمَلَائِكَةِ إِنِّي جَاعِلٌ فِي الْأَرْضِ خَلِيفَةً ۗ قَالُوا أَتَجْعَلُ فِيهَا مَنْ يُفْسِدُ فِيهَا وَيَسْفِكُ الدِّمَاءَ وَنَحْنُ نُسَبِّحُ بِحَمْدِكَ وَنُقَدِّسُ لَكَ ۗ قَالَ إِنِّي أَعْلَمُ مَا لَا تَعْلَمُونَ ﴿٣٠﴾

Artinya : *Ingatlah ketika Tuhanmu berfirman kepada para Malaikat: "Sesungguhnya Aku hendak menjadikan seorang khalifah di muka bumi". Mereka berkata: "Mengapa Engkau hendak menjadikan (khalifah) di bumi itu orang yang akan membuat kerusakan padanya dan menumpahkan darah, padahal kami senantiasa bertasbih dengan memuji Engkau dan mensucikan Engkau?" Tuhan berfirman: "Sesungguhnya Aku mengetahui apa yang tidak kamu ketahui"*

Pada ayat ini jelas bahwasanya dikatakan manusia menjadi wakil Allah dan kekuasaan-Nya untuk mengurus bumi dengan segala isinya dan memakmurkannya. Tertera juga pada Q.S. Hud ayat 61. ⁴⁷

﴿وَإِلَىٰ ثَمُودَ أَخَاهُمْ صَالِحًا قَالَ يَا قَوْمِ أَعْبُدُوا اللَّهَ مَا لَكُمْ مِنِّ إِلَهِ غَيْرُهُ ۗ هُوَ أَنشَأَكُم مِّنَ الْأَرْضِ وَاسْتَعْمَرَكُمْ فِيهَا فَاسْتَغْفِرُوهُ ثُمَّ تَوْبُوا إِلَيْهِ ۗ إِنَّ رَبِّي قَرِيبٌ مُّجِيبٌ ﴿٦١﴾﴾

Artinya: *Dan kepada Tsamud (Kami utus) saudara mereka Shaleh. Shaleh berkata: "Hai kaumku, sembahlah Allah, sekali-kali tidak ada bagimu Tuhan selain Dia. Dia telah menciptakan kamu dari bumi (tanah) dan menjadikan kamu pemakmurnya, karena itu mohonlah ampunan-Nya, kemudian bertobatlah kepada-Nya, Sesungguhnya Tuhanku amat dekat (rahmat-Nya) lagi memperkenankan (doa hamba-Nya)"*

Memakmurkan bumi artinya mensejahterakan kehidupan di dunia ini. Untuk itu, manusia wajib bekerja dan berusaha, beramal saleh (berbuat baik yang bermanfaat) bagi dirinya, masyarakat dan lingkungan hidupnya serta

⁴⁶Departemen Agama RI, *Al-Qur'an Tajwid dan Terjemahyannya*, , (Bandung: PT. Sygma, 2010), h. 6

⁴⁷*Ibid*, h. 228

menjaga keseimbangan alam dan bumi yang dihuninya, sesuai dengan tuntunan yang diberikan Allah melalui agama.

Dorongan untuk bekerja itu semakin jelas ketika Allah menjadikan bumi dan segala isinya diperuntukkan dan ditundukkan Allah untuk kepentingan manusia seperti tertera pada Q.S. Luqman ayat 20 :⁴⁸

أَلَمْ تَرَوْا أَنَّ اللَّهَ سَخَّرَ لَكُمْ مَّا فِي السَّمَوَاتِ وَمَا فِي الْأَرْضِ وَأَسْبَغَ عَلَيْكُمْ نِعْمَهُ ظَهْرَةً
وَبَاطِنَةً ۗ وَمِنَ النَّاسِ مَن يُجَادِلُ فِي اللَّهِ بِغَيْرِ عِلْمٍ وَلَا هُدًى وَلَا كِتَابٍ مُّنِيرٍ ﴿٢٠﴾

Artinya: Tidakkah kamu perhatikan sesungguhnya Allah telah menundukkan untuk (kepentingan)mu apa yang di langit dan apa yang di bumi dan menyempurnakan untukmu nikmat-Nya lahir dan batin. Dan di antara manusia ada yang membantah tentang (keesaan) Allah tanpa ilmu pengetahuan atau petunjuk dan tanpa Kitab yang memberi penerangan

Q.S Ibrahim ayat 32-33 ⁴⁹

اللَّهُ الَّذِي خَلَقَ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضَ وَأَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ مِنَ الثَّمَرَاتِ رِزْقًا
لَّكُمْ ۗ وَسَخَّرَ لَكُمْ فِي الْبَحْرِ بَأْمُرِهِ ۗ وَسَخَّرَ لَكُمْ الْأَنْهَارَ ﴿٣٢﴾ وَسَخَّرَ لَكُمْ
الشَّمْسَ وَالْقَمَرَ دَائِبَيْنِ ۗ وَسَخَّرَ لَكُمْ اللَّيْلَ وَالنَّهَارَ ﴿٣٣﴾

Artinya; Allah-lah yang telah menciptakan langit dan bumi dan menurunkan air hujan dari langit, kemudian Dia mengeluarkan dengan air hujan itu berbagai buah-buahan menjadi rezeki untukmu; dan Dia telah menundukkan bahtera bagimu supaya bahtera itu, berlayar di lautan dengan kehendak-Nya, dan Dia telah menundukkan (pula) bagimu sungai-sungai. Dan Dia telah menundukkan (pula) bagimu matahari dan bulan yang terus menerus beredar (dalam orbitnya); dan telah menundukkan bagimu malam dan siang

Dalam konteks ini, manusia dituntut untuk mempelajari hukum-hukum alam dan mengolahnya secara serius dan penuh tanggung jawab dalam rangka

⁴⁸Departemen Agama, *Ibid*, h. 413

⁴⁹*Ibid*, h. 259

pengembangan yang lebih baik serta menciptakan kesejahteraan dan kedamaian di alam semesta ini. Untuk menjalankan tugas kekhalifahan itu, manusia dibekali dengan berbagai potensi untuk mengubah kehidupan di dunia ke arah yang lebih baik (QS. al-Ra'd ayat 11), ditundukkan dan dimudahkan Allah baginya untuk mengelola dan memanfaatkan alam semesta (QS. al-Jaās'iyah ayat 12-13), ditetapkan arah yang harus ia tuju (QS. al-Dzāriyat ayat 56), dianugerahkan kepadanya petunjuk untuk menjadi pelita dalam perjalanan (QS. al-Baqarah ayat 38), dan ditetapkan tujuan hidupnya, yakni mengabdikan kepada Ilahi.⁵⁰ Dalam konteks pemberdayaan kaum miskin, Al-Qur'an pun mendorong mereka agar mampu menolong dirinya sendiri, yaitu dengan mengubah pola pikir dan pola sikap, dengan menjadi manusia yang bertanggungjawab atas dirinya sendiri dengan bekerja keras dan berusaha mengubah keadaan dirinya.

Kemiskinan ditandai oleh keterbelakangan dan pengangguran yang selanjutnya meningkat menjadi pemicu ketimpangan pendapatan dan kesenjangan antar golongan penduduk. Dalam rangka mengurangi tingkat kemiskinan di suatu daerah, penanggulangan kemiskinan harus dilakukan secara menyeluruh, yang berarti menyangkut seluruh penyebab kemiskinan. Beberapa diantaranya yang menjadi bagian dari penanggulangan kemiskinan yang perlu tetap ditindaklanjuti dan disempurnakan implementasinya adalah pemerataan pertumbuhan ekonomi, peningkatan dan pemerataan tingkat upah, peningkatan pendidikan masyarakat, pengendalian inflasi, serta perluasan lapangan kerja.⁵¹ Faktor ini menjadi penting dikarenakan yaitu:

a. Hubungan Upah dengan Pengangguran

Semakin tinggi tingkat upah, semakin kecil permintaan pengusaha akan tenaga kerja. Kenaikan tingkat upah akan diikuti oleh turunnya jumlah tenaga kerja yang diminta, yang berarti akan menyebabkan bertambahnya jumlah pengangguran.⁵² Menurut Todaro, terjemahan Haris

⁵⁰M. Quraish Shihab, *Membumikan Al-Qu'an*, (Bandung: Mizan, 1992), h. 69-70

⁵¹*Ibid*, Ramdhan, Dahma Amar, dkk.,..

⁵²Haryani, Sri, *Hubungan Industrial di Indonesia*. (Yogyakarta: UPP AMP YKPN. 2002.),

Munandar, semakin tinggi tingkat upah yang ditawarkan kepada tenaga kerja maka akan menurunkan tingkat penyerapan tenaga kerja. Hal ini berarti bahwa pengangguran akan meningkat.⁵³ Pendapat yang sama dikemukakan oleh Sumarsono, yaitu besar kecilnya upah akan mempengaruhi tinggi rendahnya biaya produksi perusahaan. Biaya produksi yang tinggi meningkatkan harga produk yang pada akhirnya membuat permintaan terhadap produk berkurang.⁵⁴ Kondisi ini memaksa produsen untuk mengurangi jumlah produk yang dihasilkan, yang selanjutnya juga dapat mengurangi permintaan tenaga kerja, termasuk pemutusan hubungan kerja yang mengakibatkan meningkatnya jumlah pengangguran.

Serupa dengan pendapat di atas, Ehrenberg dan Smith dalam karya Abdul Haris⁵⁵ menyatakan apabila terdapat kenaikan tingkat upah rata-rata, maka akan diikuti oleh turunnya jumlah tenaga kerja yang diminta, berarti akan terjadi pengangguran. Jika dibalik, turunnya tingkat upah rata-rata akan diikuti oleh meningkatnya kesempatan kerja, sehingga dapat dikatakan bahwa kesempatan kerja mempunyai hubungan terbalik dengan tingkat upah, artinya pengangguran mempunyai hubungan searah dengan tingkat upah. Semakin besar tingkat upah akan semakin memungkinkan perusahaan akan meminimalisir jumlah tenaga kerja (PHK) yang akan mengakibatkan bertambahnya jumlah pengangguran dan menyebabkan minimnya lapangan pekerjaan.

b. Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Pengangguran

Berkaitan dengan upaya pencapaian pembangunan ekonomi yang berkelanjutan, sektor pendidikan memainkan peranan sangat strategis dalam mendukung proses produksi dan aktivitas ekonomi lainnya. Dalam konteks ini, pendidikan dianggap sebagai alat untuk mencapai target yang

⁵³Michael, P Todaro, *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga. Edisi Ketujuh, Terjemahan Haris Munandar*, (Jakarta: Erlangga, 2000), h.102

⁵⁴Sony Sumarsono, *Ekonomi Manajemen Sumber Daya Manusia dan Ketenagakerjaan*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2003), h 87

⁵⁵Abdul Haris R., *Analisis Penyerapan Tenaga Kerja Industri Tenun Sutura di Kabupaten Wajo*, (Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Hasanuddin, Makassar. 2013), h. 20-21.

berkelanjutan, karena dengan pendidikan yang lebih tinggi, jumlah tenaga kerja yang terserap akan meningkat sehingga jumlah pengangguran berkurang.

Dengan demikian, aktivitas pembangunan dapat tercapai sehingga peluang untuk meningkatkan kualitas hidup di masa mendatang akan lebih baik. Analisis atas investasi dalam bidang pendidikan menyatu dalam pendekatan modal manusia. Modal manusia (*human capital*) adalah istilah yang sering digunakan oleh para ekonom untuk pendidikan, kesehatan, dan kapasitas manusia lainnya yang dapat meningkatkan produktivitas jika hal-hal tersebut ditingkatkan. Pendidikan memainkan kunci dalam membentuk kemampuan untuk menyerap teknologi modern dan untuk mengembangkan kapasitas seseorang agar tercipta pertumbuhan serta pembangunan yang berkelanjutan.⁵⁶

Permintaan terhadap pendidikan merupakan suatu permintaan yang tidak langsung atau permintaan turunan (*derived demand*). Di balik permintaan akan pendidikan terdapat permintaan yang lebih mendasar, yaitu permintaan terhadap kesempatan memperoleh pekerjaan berpenghasilan tinggi di sektor modern, tingkat pendidikan seseorang sangat berperan dimana jika semakin tinggi pendidikan seseorang, maka manfaat individual yang diharapkan akan semakin tinggi, demikian juga maka biaya yang dibutuhkan akan semakin tinggi.⁵⁷

Pada masa kini bahwa permintaan pendidikan yang lebih tinggi berhubungan dengan keinginan untuk meningkatkan pendapatan yang lebih tinggi. Pendidikan sering di pandang sebagai jalan atau prinsip untuk keluar dari kemiskinan dari Negara berkembang.

c. Hubungan Inflasi dengan Pengangguran

Tingkat inflasi memiliki hubungan positif terhadap pengangguran. Jika tingkat inflasi yang dihitung adalah inflasi yang terjadi pada harga-harga secara umum, maka tingginya tingkat inflasi yang terjadi akan

⁵⁶Michael, P Todaro, dan Smith, Stephen C *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga. Edisi Kedelapan, Jilid 1, Terjemahan Haris Munandar*,(Jakarta: Erlangga, 2004), h. 77

⁵⁷Michael.,Edisi ketujuh, h.98

berakibat pada peningkatan pada tingkat bunga (pinjaman). Oleh karena itu, dengan tingkat bunga yang tinggi akan mengurangi investasi untuk mengembangkan sektor-sektor yang produktif. Hal ini akan berpengaruh pada jumlah pengangguran yang tinggi karena rendahnya kesempatan kerja sebagai akibat dari rendahnya investasi.⁵⁸

Pada masa inflasi, para pemilik modal (uang) lebih suka menanamkan modalnya dalam bentuk pembelian harta-harta tetap seperti tanah dan rumah serta benda-benda berharga lain seperti emas dan mutiara. Hal tersebut dikarenakan pada masa inflasi, nilai barang akan terus naik (semakin mahal), sedangkan nilai uang akan semakin turun akan berdampak pada masa inflasi para pemilik modal menyelamatkan uang mereka dengan cara membeli harta-harta tetap dan benda-benda berharga. Oleh karena itu maka, laju arus perputaran uang yang terjadi tidak akan stabil yang akan mengakibatkan penduduk yang tidak terlalu memiliki uang banyak akan semakin sulit perekonomiannya.

Hal tersebut akan semakin mempersulit masyarakat untuk mencari lapangan pekerjaan bahkan untuk menciptakan lapangan kerja bersifat mikro juga akan semakin sulit karena minimnya modal yang diakibatkan inflasi.

Berdasarkan pemaparan di atas maka, untuk lebih mempermudah pemahaman di dalam penelitian ini yang akan menjadi indikator dari pengangguran di peroleh dari sebab umum terjadinya pengangguran yaitu: faktor minimnya lapangan pekerjaan, Kurangnya Modal dan kualifikasi tingkat pendidikan.

5. Dampak Pengangguran Terhadap Ekonomi

Akibat buruk pengangguran terhadap perekonomian adalah :⁵⁹

⁵⁸ Sadono, Sukirno, *Makroekonomi Teori Pengantar. Edisi Ketiga*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004), h. 86

⁵⁹ Syahril, *Analisis Pengaruh Pertumbuhan Ekonomi dan Kesempatan Kerja Terhadap Pengangguran Di Kabupaten Aceh Barat*, *jurnal ekonomi dan kebijakan publik indonesia*, Vol. 1 No 2, November 2014 ISSN. 2442-7411, h.81

- a. Pengangguran menyebabkan masyarakat tidak dapat mencapai tingkat kesejahteraan. Pengangguran menyebabkan *output* aktual yang dicapai lebih rendah atau dibawah *output* potensial. Keadaan ini berarti tingkat kemakmuran masyarakat yang dicapai adalah lebih rendah dari tingkat yang akan dicapainya.
- b. Pengangguran menyebabkan pendapatan pajak pemerintah berkurang, pengangguran yang disebabkan oleh rendahnya tingkat kegiatan ekonomi, pada gilirannya akan menyebabkan pendapatan pajak yang diperoleh pemerintah akan menjadi sedikit. Dengan demikian tingkat pengangguran yang tinggi akan mengurangi kemampuan pemerintah dalam menjalankan berbagai kegiatan pembangunan.
- c. Pengangguran yang tinggi akan menghambat, dalam arti tidak menggalakkan pertumbuhan ekonomi. Keadaan ini jelas bahwa pengangguran tidak akan mendorong perusahaan untuk melakukan investasi di masa yang akan datang.
- d. Menyebabkan kemiskinan, dikarenakan Pada umumnya pengangguran dapat mempengaruhi kemiskinan dengan berbagai cara. Seperti halnya jika rumah tangga tersebut memiliki batasan likuiditas (yang berarti bahwa konsumsi saat ini sangat dipengaruhi oleh pendapatan saat ini) maka pengangguran akan secara langsung mempengaruhi kemiskinan baik yang diukur dari sisi pendapatan (*income poverty rate*) maupun kemiskinan yang diukur dari sisi konsumsi (*consumption poverty rate*). Jika rumah tangga tersebut tidak menghadapi batasan likuiditas (yang berarti bahwa konsumsi saat ini tidak terlalu dipengaruhi oleh pendapatan saat ini) maka peningkatan pengangguran akan menyebabkan peningkatan kemiskinan dalam jangka panjang, tetapi tidak terlalu berpengaruh dalam jangka pendek.⁶⁰

⁶⁰Diah Retnowati dan Harsuti, *Pengaruh Pengangguran Terhadap Tingkat Kemiskinan di Jawa Tengah*, (jp.feb.unsoed.ac.id), h. 410

Adapun pengertian miskin yang dimaksud seperti halnya pendapat Edwin G. Dolan ada 3 (tiga) pandangan mengenai kemiskinan yaitu:⁶¹

- a. Kemiskinan berarti tidak cukupnya pendapatan untuk memenuhi kebutuhan yang paling mendasar untuk menjaga keberlangsungan kehidupan (*standard of living*)
- b. Rendahnya pendapatan harus diukur secara subjektif, yakni relative rendah terhadap pendapatan orang lain di dalam masyarakat
- c. Kemiskinan dihubungkan dengan usaha seseorang untuk menghasilkan pendapatan yang memadai.

Pengangguran yang tinggi dapat menyebabkan masyarakat tidak dapat memaksimalkan kesejahteraannya. Keberhasilan pembangunan ekonomi suatu daerah dapat dilihat dari pertumbuhan ekonomi yang tinggi, dengan meningkatnya pertumbuhan ekonomi diharapkan juga dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan meningkatkan pembangunan manusia dengan indikator Indeks Pembangunan Manusia (IPM).⁶²

6. Kesejahteraan Masyarakat

a. Kesejahteraan

Kementerian Koordinator Kesejahteraan Rakyat memberi pengertian sejahtera yaitu suatu kondisi masyarakat yang telah terpenuhi kebutuhandasarnya. Kebutuhan dasar tersebut berupa kecukupan dan mutu pangan, sandang, papan, kesehatan, pendidikan, lapangan pekerjaan, dan kebutuhan dasar lainnya seperti lingkungan yang bersih, aman dan nyaman. Juga terpenuhinya hak asasi dan partisipasi serta terwujudnya masyarakat berimandan bertakwa kepada Allah SWT.⁶³

Menurut Badan Pusat Statistik (BPS), Untuk memudahkan interpretasi, perubahan taraf kesejahteraan dikaji menurut delapan bidang yang

⁶¹Muham Jusmaliani, *Kebijakan Ekonomi Dalam Islam*, cet-1, (Yogyakarta: Kreasi Wacana, 2005), h. 124

⁶²Economics Development Analysis Journal, *Pengaruh Pengangguran, Pertumbuhan Ekonomi, Dan Pengeluaran Pemerintah Terhadap Pembangunan Manusia Kabupaten/Kota Di Provinsi Jawa Tengah Tahun 2007-2011*, EDAJ 2 (3) (2013)

⁶³www.menkokesra.go.id., diakses pada tanggal 25 Februari 2018.

mencakup Kependudukan, Pendapatan per-hari, Kesehatan dan Gizi, Pendidikan, Ketenagakerjaan, Taraf dan Pola Konsumsi, Perumahan dan Lingkungan, Kemiskinan, serta Sosial Lainnya yang menjadi acuan dalam upaya peningkatan kualitas hidup.pendapatan.⁶⁴

Menurut P3EI, kesejahteraan menurut Islam mencakup dua pengertian, yaitu :⁶⁵

- 1) Kesejahteraan holistik dan seimbang, yaitu kecukupan materi yang didukung oleh terpenuhinya kebutuhan spiritual serta mencakup individu dan sosial. Sosok manusia terdiri atas unsur fisik dan jiwa, karenanya kebahagiaan haruslah menyeluruh dan seimbang diantara keduanya. Demikian pula manusia memiliki dimensi individual sekaligus sosial. Manusia akan merasa bahagia jika terdapat keseimbangan diantara dirinya dengan lingkungan sosialnya.
- 2) Kesejahteraan di dunia dan akhirat (*falah*), sebab manusia tidak hanya hidup di alam dunia saja, tetapi juga di alam setelah kematian/kemusnahan dunia (akhirat). Kecukupan materi di dunia ditunjukkan dalam rangka untuk memperoleh kecukupan di akhirat. Jika kondisi ideal ini tidak tercapai maka kesejahteraan di akhirat tentu lebih diutamakan, sebab ini merupakan sesuatu yang abadi dan lebih bernilai (*valuable*) dibanding kehidupan dunia.

Chapra menggambarkan secara jelas bagaimana eratnya hubungan antara Syariat Islam dengan kemaslahatan. Ekonomi Islam yang merupakan salah satu bagian dari Syariat Islam, tentu mempunyai tujuan yang tidak lepas dari tujuan utama Syariat Islam. Tujuan utama ekonomi Islam adalah merealisasikan tujuan manusia untuk mencapai kebahagiaan dunia dan akhirat (*falah*), serta kehidupan yang baik dan terhormat (*al-hayah al-thayyibah*). Ini merupakan definisi kesejahteraan dalam pandangan Islam,

⁶⁴www.bps.go.id/publication/2017/11/28

⁶⁵Jurnal Ekonomi Syariah Teori dan Terapan, *Kesejahteraan Dalam Perspektif Islam Pada Karyawan Bank Syariah*, Vol. 3 No. : 391-401; 05 Mei 2016

yang tentu saja berbeda secara mendasar dengan pengertian kesejahteraan dalam ekonomi konvensional yang sekuler dan materialistic.⁶⁶

Pertumbuhan ekonomi merupakan sarana untuk mencapai keadilan distributif, karena mampu menciptakan lapangan pekerjaan yang baru, dengan terciptanya lapangan kerja baru maka pendapatan *riil* masyarakat akan meningkat dan ini merupakan salah satu indikator kesejahteraan dalam ekonomi Islam, tingkat pengangguran yang tinggi merupakan masalah yang memerlukan perhatian serius seperti halnya dalam ekonomi kapitalis, hanya saja dalam pemikiran liberal, tingkat pengangguran yang tinggi bukan merupakan indikator kegagalan sistem ekonomi kapitalis yang didasarkan pada pasar bebas, hal itu dianggap sebagai proses transisional, sehingga problem itu dipandang akan hilang begitu pertumbuhan ekonomi mengalami peningkatan.⁶⁷

Menurut Imam Al-Ghazali kegiatan ekonomi sudah menjadi bagian dari kewajiban sosial masyarakat yang telah ditetapkan oleh Allah Subhana' Wataala, jika hal itu tidak dipenuhi, maka kehidupan dunia akan rusak dan kehidupan umat manusia akan binasa. Selain itu, Al-Ghazali juga merumuskan tiga alasan mengapa seseorang harus melakukan aktivitas ekonomi, yaitu: Pertama, Untuk memenuhi kebutuhan hidup masing-masing. Kedua, Untuk menciptakan kesejahteraan bagi dirinya dan keluarganya dan Ketiga, Untuk membantu orang lain yang sedang membutuhkan.⁶⁸

Tiga kriteria di atas menunjukkan bahwa kesejahteraan seseorang akan terpenuhi jika kebutuhan mereka tercukupi, kesejahteraan sendiri mempunyai beberapa aspek yang menjadi indikatornya, di mana salah satunya adalah terpenuhinya kebutuhan seseorang yang bersifat materi, kesejahteraan yang oleh Al-Ghazali dikenal dengan istilah (*al-mashlahah*)

⁶⁶Umer Chapra, *Masa Depan Ilmu Ekonomi (Sebuah Tinjauan Islam)*, (Jakarta: Gema Insani Press, 2001), h. 102

⁶⁷Syed Naqvi, Nawab Haider, *Menggagas Ilmu Ekonomi Islam*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2003), h. 136

⁶⁸Amirus Sodiq, *Konsep Kesejahteraan Dalam Islam*, (Journal. stainkudus.ac.id/index.php/equilibrium/article/download/1268/1127)

yang diharapkan oleh manusia tidak bisa dipisahkan dengan unsur harta, karena harta merupakan salah satu unsur utama dalam memenuhi kebutuhan pokok, yaitu sandang, pangan dan papan.⁶⁹

Al-Ghazali juga menegaskan bahwa harta hanyalah wasilah yang berfungsi sebagai perantara dalam memenuhi kebutuhan, dengan demikian harta bukanlah tujuan final atau sasaran utama manusia di muka bumi ini, melainkan hanya sebagai sarana bagi seorang muslim dalam menjalankan perannya sebagai khalifah di muka bumi di mana seseorang wajib memanfaatkan hartanya dalam rangka mengembangkan segenap potensi manusia dan meningkatkan sisi kemanusiaan manusia di segala bidang, baik pembangunan moral maupun material, untuk kemanfaatan seluruh manusia.

Dalam konsep ekonomi Islam, uang adalah barang publik, sedangkan modal adalah barang pribadi, uang adalah milik masyarakat, sehingga orang yang menimbun uang (dibiarkan tidak produktif) maka orang tersebut telah mengurangi jumlah uang beredar, dan hal ini dapat menyebabkan perekonomian menjadi lesu, jika uang diibaratkan darah, maka perekonomian yang kekurangan uang sama halnya dengan tubuh yang kekurangan darah, karena itulah menimbun uang sangat dilarang dalam Islam.⁷⁰

Karena modal merupakan barang pribadi, maka modal merupakan barang yang harus diproduktifkan jika tidak ingin berkurang nilainya akibat tergerus oleh inflasi, dengan begitu modal merupakan salah satu objek zakat, bagi yang tidak ingin memproduktifkan modalnya, Islam memberikan alternatif dengan melakukan mudharabah atau musyarakah (bisnis dengan bagi hasil), sedangkan bagi yang tidak mau menanggung risiko, maka Islam juga memberikan alternatif lain dengan melakukan *qard* (meminjamkan modalnya tanpa imbalan apapun). Al-Qur'an telah menyinggung indikator kesejahteraan dalam Q.S Quraisy ayat 3-4,

⁶⁹Adiwarman Azwar Karim, *Sejarah Pemikiran Ekonomi Islam*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada 2008), h. 318

⁷⁰Adiwarman, *Ekonomi Islam (Suatu kajian Kontemporer)*, (Jakarta: Gema Insani Pres, 2001), h. 21

فَلْيَعْبُدُوا رَبَّ هَذَا الْبَيْتِ ۗ الَّذِي أَطْعَمَهُمْ مِنْ جُوعٍ وَآمَنَهُمْ مِنْ خَوْفٍ ۗ

Artinya : Maka hendaklah mereka menyembah Tuhan (pemilik) rumah ini (Ka'bah). Yang telah memberikan makanan kepada mereka untuk menghilangkan lapar dan mengamankan mereka dari rasa takut.

Berdasarkan ayat di atas, maka kita dapat melihat bahwa indikator kesejahteraan dalam Al-Qur'an tiga, yaitu menyembah Tuhan (pemilik) Ka'bah, menghilangkan lapar dan menghilangkan rasa takut. Indikator pertama untuk kesejahteraan adalah ketergantungan penuh manusia kepada Tuhan pemilik Ka'bah, indikator ini merupakan representasi dari pembangunan mental, hal ini menunjukkan bahwa jika seluruh indikator kesejahteraan yang berpijak pada aspek materi telah terpenuhi, hal itu tidak menjamin bahwa pemiliknya akan mengalami kebahagiaan, kita sering mendengar jika ada orang yang memiliki rumah mewah, kendaraan banyak, harta yang melimpah namun hatinya selalu gelisah dan tidak pernah tenang bahkan tidak sedikit yang mengakhiri hidupnya dengan bunuh diri, padahal seluruh kebutuhan materinya telah terpenuhi.

Karena itulah ketergantungan manusia kepada Tuhannya yang diaplikasikan dalam penghambaan (ibadah) kepada-Nya secara ikhlas merupakan indikator utama kesejahteraan (kebahagiaan yang hakiki) seseorang sebagaimana yang dialami oleh penduduk Bhutan, Negara yang memiliki indeks kebahagiaan tertinggi dan merupakan negara paling aman di dunia.⁷¹

Indikator kedua adalah hilangnya rasa lapar (terpenuhinya kebutuhan konsumsi), ayat di atas menyebutkan bahwa "Dialah Allah yang memberi mereka makan untuk menghilangkan rasa lapar", statemen tersebut menunjukkan bahwa dalam ekonomi Islam terpenuhinya kebutuhan konsumsi manusia yang merupakan salah satu indikator kesejahteraan hendaknya bersifat secukupnya (hanya untuk menghilangkan rasa lapar) dan

⁷¹Amirus Sodiq, Journalstainkudus,.,

tidak boleh berlebih-lebihan apalagi sampai melakukan penimbunan demi mengeruk kekayaan yang maksimal, terlebih lagi jika harus menggunakan cara-cara yang dilarang oleh agama, tentu hal ini tidak sesuai anjuran Allah dalam surat *Quraisy* di atas, jika hal itu bisa dipenuhi, maka kita tidak akan menyaksikan adanya korupsi, penipuan, pemerasan, dan bentuk-bentuk kejahatan lainnya.⁷²

Sedangkan indikator yang ketiga adalah hilangnya rasa takut, yang merupakan representasi dari terciptanya rasa aman, nyaman, dan damai. Jika berbagai macam kriminalitas seperti perampokan, pemerkosaan, pembunuhan, pencurian, dan kejahatan-kejahatan lain banyak terjadi di tengah masyarakat, hal itu menunjukkan bahwa masyarakat tidak mendapatkan ketenangan, kenyamanan dan kedamaian dalam kehidupan, atau dengan kata lain masyarakat belum mendapatkan kesejahteraan. Ayat lain yang menjadi rujukan bagi kesejahteraan terdapat dalam Q.S An-nisaa' ayat 9 :

وَلِيَحْشَ الَّذِينَ لَوْ تَرَكُوا مِنْ خَلْفِهِمْ ذُرِّيَّةَ ضِعْفًا خَافُوا عَلَيْهِمْ فَلْيَتَّقُوا اللَّهَ وَلْيَقُولُوا قَوْلًا

سَدِيدًا ﴿٩﴾

Artinya : Dan hendaklah takut kepada Allah orang-orang yang seandainya meninggalkan dibelakang mereka anak-anak yang lemah, yang mereka khawatir terhadap (kesejahteraan) mereka. Oleh sebab itu hendaklah mereka bertakwa kepada Allah dan hendaklah mereka mengucapkan perkataan yang benar

Berpijak pada ayat di atas, kita dapat menyimpulkan bahwa kekhawatiran terhadap generasi yang lemah adalah representasi dari kemiskinan, yang merupakan lawan dari untuk menghindari kemiskinan dengan bekerja keras sebagai wujud ikhtiyar dan bertawakal kepada Allah, sebagaimana hadits Rasulullah Saw. Yang diriwayatkan oleh Al-Baihaqi yaitu : “*Sesungguhnya Allah menyukai seseorang yang melakukan amal*

⁷² *Ibid*

perbuatan atau pekerjaan dengan tekun dan sungguh-sungguh (profesional)”.⁷³

Kesejahteraan dalam Ekonomi Islam dapat disebut kesejahteraan secara menyeluruh, yaitu kesejahteraan secara material maupun secara spiritual. Konsep kesejahteraan dalam ekonomi Islam tidak hanya diukur berdasarkan nilai ekonomi saja, tetapi juga mencakup nilai moral, spiritual, dan juga nilai sosial. Sehingga kesejahteraan berdasarkan Islam mempunyai konsep yang lebih mendalam.

Kesejahteraan hidup seseorang pada realitasnya memiliki banyak indikator yang dapat diukur. Pengukuran tingkat kesejahteraan seseorang juga sering mengalami perubahan dari waktu ke waktu. Pada tahun 1950-an kesejahteraan diukur dari aspek fisik seperti berat badan, tinggi, dan gizi, harapan hidup serta *income*. Pada tahun 1980-an terjadi perubahan dimana kesejahteraan diukur dari *income*, tenaga kerja dan hak-hak sipil. Pada tahun 1990-an terjadi perubahan lagi, Mahbub Ul-Haq merumuskan ukuran kesejahteraan dengan *Human Development Index* (HDI).

Dengan HDI, kesejahteraan tidak lagi ditekankan pada aspek ekonomi saja, tetapi juga pada aspek kualitas sosial individu. HDI merupakan gabungan dari tiga komponen, yaitu indeks harapan hidup, indeks pendidikan, dan indeks pendapatan per kapita. Hakim, mengatakan ekonomi konvensional membuat indikator kesejahteraan berdasarkan beberapa sudut pandang yang berbeda, diantaranya adalah:⁷⁴

- 1) Adam Smith, dalam buku “*The Wealth of Nation*” menyatakan bahwa kesejahteraan rakyat akan tercapai bila dipenuhi empat prinsip ekonomi dasar, yaitu :
 - a) Prinsip keseimbangan produksi dan konsumsi
 - b) Prinsip manajemen tenaga kerja
 - c) Prinsip manajemen modal
 - d) Prinsip kedaulatan ada di tangan rakyat.

⁷³*Ibid.*,

⁷⁴*Ibid.*,

2) Menurut Miles, terdapat empat indikator yang digunakan untuk mengetahui kesejahteraan suatu keluarga, yaitu :

- a) Rasa aman (*security*)
- b) Kebebasan (*freedom*)
- c) Kesejahteraan (*welfare*)
- d) Jati diri (*identity*)

Al-Qur'an juga menyinggung tentang kesejahteraan yang terdapat pada surat An Nahl ayat 97 “

مَنْ عَمِلَ صَالِحًا مِّنْ ذَكَرٍ أَوْ أُنْثَىٰ وَهُوَ مُؤْمِنٌ فَلَنُحْيِيَنَّهٗ حَيٰوةً طَيِّبَةًۖ وَلَنَجْزِيَنَّهُمْ أَجْرَهُم بِأَحْسَنِ مَا كَانُوا

يَعْمَلُونَ ﴿٩٧﴾

Artinya : “*Barangsiapa yang mengerjakan amal saleh, baik laki-laki maupun perempuan dalam keadaan beriman, Maka Sesungguhnya akan kami berikan kepadanya kehidupan yang baik dan Sesungguhnya akan kami beri balasan kepada mereka dengan pahala yang lebih baik dari apa yang Telah mereka kerjakan*”.⁷⁵

Yang dimaksud dengan kehidupan yang baik pada ayat di atas adalah memperoleh rezeki yang halal dan baik, ada juga pendapat yang mengatakan kehidupan yang baik adalah beribadah kepada Allah disertai memakan dengan rezeki yang halal dan memiliki sifat qanaah, ada pendapat lain yang mengatakan kehidupan yang baik adalah hari demi hari selalu mendapat rezeki dari Allah Swt. Menurut Al-Jurjani, rezeki adalah segala yang diberikan oleh Allah Swt.

b. Masyarakat

Masyarakat adalah pergaulan hidup manusia, sehimpunan manusia yang hidup bersama dalam suatu tempat dengan ikatan-ikatan aturan yang tertentu, orang banyak, khalayak ramai.⁷⁶ Sedangkan Horton dan Hunt, mendefinisikan masyarakat sebagai sekumpulan manusia yang secara relatif

⁷⁵*Ibid*, Departemen Agama RI, h. 278

⁷⁶Hoetomo, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia* (Surabaya: Mitra Pelajar, 2005), h. 336.

mandiri, yang hidup bersama-sama cukup lama, yang mendiami suatu wilayah mandiri, memiliki kebudayaan yang sama, dan melakukan sebagian besar kegiatannya dalam kelompok tersebut.⁷⁷

Dalam penelitian ini tertuju pada masyarakat yang berada di kota Medan khususnya yang terlibat langsung dalam aktivitas ekonomi di PT. GO-JEK.

B. Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian terdahulu yang terkait dengan Sistem Transportasi *Online* dalam mengurangi tingkat pengangguran dan mensejahterakan masyarakat serta unsur lain yang terkait sebagai berikut:

Tabel 2. 1
Ringkasan Penelitian Terdahulu

No	Peneliti dan Tahun	Judul	Hasil Penelitian
1	Aprima Syafrino (2017)	Efisiensi dan Dampak Ojek <i>Online</i> Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan	Penelitian ini mengindikasikan bahwa transportasi ojek <i>online</i> merupakan transportasi umum yang lebih efisien dalam hal waktu tempuh dan dalam biaya perjalanan. Selain itu dapat menciptakan kesempatan kerja juga meningkatkan penghasilan pengemudi, namun jika dibandingkan antara <i>Transportation Network Companies</i> (TNC) lainnya menunjukkan bahwa keberadaan ojek <i>online</i> hanya meningkatkan kesejahteraan pada pengemudi Grab dan Gojek berbeda dengan pengemudi Uber yang bekerja tidak penuh waktu dapat menurunkan pendapatan pengemudinya.
2	Nafisa Choirul Mar'ati (2017)	Pengaruh Kualitas Layanan Dan Harga Terhadap Kepuasan Pelanggan Jasa Transportasi	Hasil penelitian dengan menggunakan uji T diketahui bahwa kualitas layanan (X1) berpengaruh secara signifikan terhadap kepuasan pelanggan sebesar 2,237 didukung pula dengan tingkat signifikansi sebesar $0,028 < 0,05$ atau 5%, sedangkan harga (X2) diketahui

⁷⁷ Damsar, dan Indrayani, *Pengantar Sosiologi Ekonomi* (Jakarta: Kencana, 2009), h. 5.

		Ojek <i>Online</i> (Studi Pada Konsumen Gojek Di Surabaya)	memiliki nilai sebesar 3,534 didukung pula dengan tingkat signifikansi sebesar $0,001 < 0.05$ atau 5%, hal ini menunjukkan variabel yang dominan dalam mempengaruhi kepuasan pelanggan adalah variabel harga (X2). Sedangkan variabel kualitas layanan (X1) dan harga (X2) memiliki pengaruh secara simultan terhadap keputusan pembelian. Hal ini dapat dilihat dari besarnya nilai <i>Adjusted R Square</i> sebesar 0,198.
3	Yarlina Yacoub (2012)	Pengaruh Tingkat Pengangguran terhadap Tingkat Kemiskinan Kabupaten/Kota di Provinsi Kalimantan Barat	Tingkat pengangguran berpengaruh signifikan terhadap tingkat kemiskinan kabupaten/kota di Provinsi Kalimantan Barat. Data empiris menunjukkan pola hubungan yang tidak selalu searah antara tingkat pengangguran dan tingkat kemiskinan. Penganggur yang ada di rumah tangga tersebut tidak secara otomatis menjadi miskin karena ada anggota keluarga lain yang memiliki pendapatan yang cukup untuk mempertahankan keluarganya hidup berada di atas garis kemiskinan. Ini terutama terjadi pada pengangguran terdidik dan total pengangguran terbuka di Provinsi Kalimantan Barat yang tersebar di seluruh kabupaten/kota, sebanyak 47,86% adalah pengangguran terbuka dengan tingkat pendidikan Tamat SLTA ke atas (pengangguran terdidik). Disisi lain, kenyataan besarnya tingkat pengangguran tersembunyi (bekerja dengan jam kerja yang rendah atau dengan pendidikan yang rendah). Walaupun mereka bekerja (tidak menganggur), namun pendapatan yang diterima relatif rendah dan dibawah garis kemiskinan (angka pengangguran tersembunyi di Kalimantan Barat yaitu sekitar 43,51% dari jumlah tenaga kerja yang bekerja).
3	Muhdar HM	Potret	Penanganan masalah ketenagakerjaan

	(2015)	Ketenagakerjaan, Pengangguran, Dan kemiskinan di Indonesia: Masalah Dan Solusi	dan pengangguran di Indonesia dilakukan dengan pendekatan sinkronisasi kebijakan fiskal dan moneter dan pengembangan usaha mikro dan usaha kecil yang mandiri dan sinergisitas kebijakan Pemerintah Pusat dengan kebijakan Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota. Kedua, Sedangkan penanganan masalah kemiskinan dilakukan melalui pengembangan strategi dan program penanggulangan kemiskinan.
4	Zahra Zurisdah (2016)	Pengaruh Tingkat Pengangguran Terbuka Terhadap Tingkat Kemiskinan Di Provinsi Banten	1. Hasil uji t dari penelitian ini diperoleh nilai t hitung $>$ t tabel ($7.534 > 1,697$) dan signifikansi $<$ $0,05$ ($0,000 < 0,05$) maka H_0 ditolak, jadi dapat disimpulkan bahwa pengangguran terbuka berpengaruh signifikan terhadap kemiskinan dan besaran pengaruh pengangguran terbuka sebesar 65,4% terhadap kemiskinan di Provinsi Banten.
5	Fadhilatun Nisbah (2016)	Analisis Pengaruh Tingkat Pengangguran Dan Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Tingkat Kemiskinan Di Kabupaten/Kota Medan, Binjai, Deli Serdang, Karo, dan Langkat	Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel tingkat pengangguran berpengaruh positif tetapi tidak signifikan terhadap tingkat kemiskinan di Kabupaten/Kota Medan, Binjai, Deli Serdang, Karo, dan Langkat. Sedangkan variabel pertumbuhan ekonomi berpengaruh negatif dan signifikan terhadap tingkat kemiskinan di Kabupaten/Kota Medan, Binjai, Deli Serdang, Karo, dan Langkat.

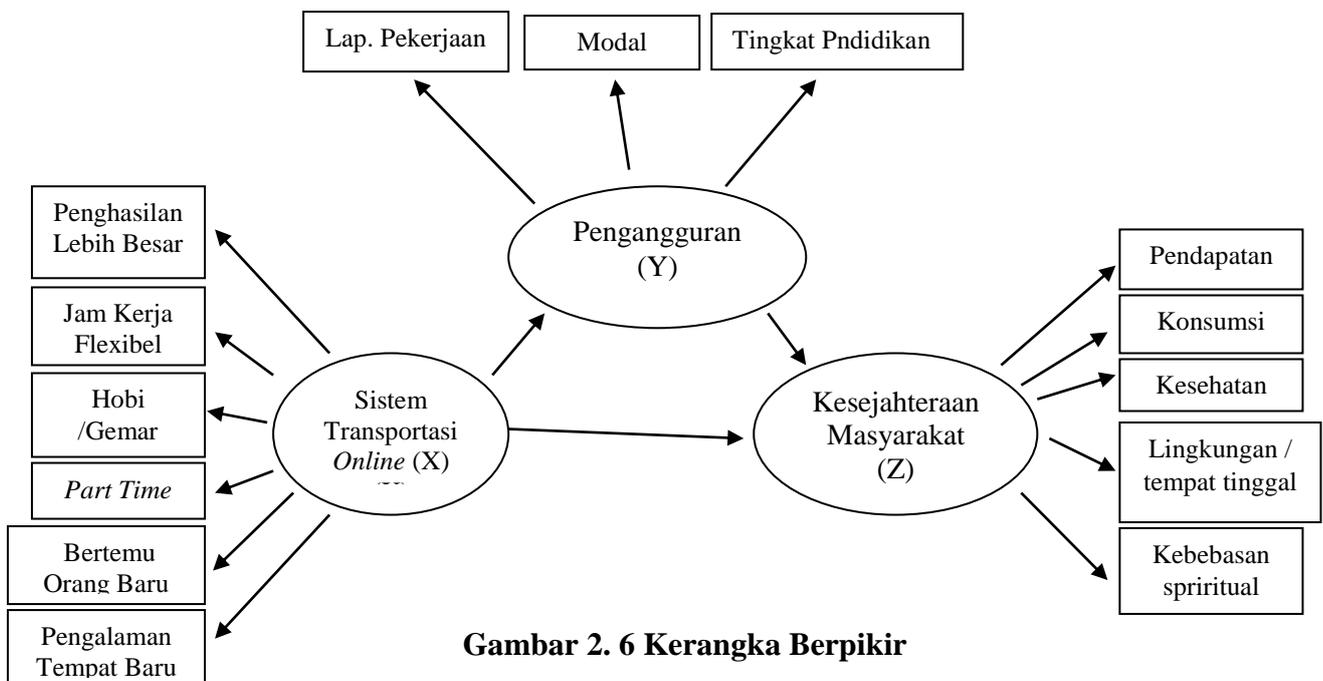
Berdasarkan penelitian di atas maka, penulis dapat menganalisis persamaan dan perbedaan penelitian penulis dengan penelitian terdahulu yaitu:

Tabel 2.2 Persamaan dan Perbedaan Penelitian

NO	Nama Penulis	Persamaan	Perbedaan
1	Aprima Syafrino (2017)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penelitian di lakukan pada subjek yang sama yaitu transportasi <i>online</i> 2. Adanya teori yang menyatakan indikator di minatnya pekerjaan transportasi <i>online</i> dari faktor penghasilan, lebih dan juga fleksibel jam kerja. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pada penelitian ini menggunakan subjek yang lebih banyak yaitu GO-JEK, GRAB dan Uber 2. Pada penelitian ini sampel yang digunakan amat sedikit, dari keseluruhan subjek berjumlah 30 orang 3. Pada penelitian ini menggunakan metode olahan secara deskripif saja dari hasil yang di dapat 4. Penelitian ini hanya menghitung masing-masing hasil variabel tidak keterkaitan secara utuh antar variabel 5. Dan secara mayoritas kuisisioner yang di sebar tertuju pada konsumen
2	Nafisa Choirul Mar'ati (2017)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Berdasarkan teori Tingkat pengangguran berpengaruh signifikan terhadap tingkat kemiskinan 2. Pengangguran diukur dari minimnya lapangan pekerjaan dan tingkat pendidikan 3. Menggunakan tehnik sampling <i>Nonprobability</i> 4. Subjek variabel yang digunakan GO-JEK 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penelitian ini menggunakan tehnik analisa regresi linier berganda 2. Penelitian ditujukan untuk konsumen pengguna aplikasi GO-JEK (pelayanan, harga dan kepuasan)
3	Yarlina Yacoub (2012)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menggunakan teori tentang pengaruh kemiskinan terhadap kesejahteraan 2. Menggunakan indikator pendapatan, kecukupan sandang pangan dan juga kelayakan tempat 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penelitian menggunakan tehnik regresi melalui spss 2. Penelitian ini hanya mencari pengaruh antar variabel saja

		tinggal	
4	Zahra Zurisdah (2016)	1. Menggunakan teori bahwa aspek dari tingkat pengangguran mempengaruhi pendapatan yang diterima dan juga langsung berpengaruh pada tingkat kesejahteraan	1. Indikator dari variabel yang dibangun yaitu tingkat kemiskinan 2. Menggunakan regresi pada spss 3. Hanya menghitung pengaruh langsung antar variabel
5	Fadhilatun Nisbah	1. Adanya teori pengaruh pengangguran yang mempengaruhi tingkat kesejahteraan 2. Kesejahteraan di ukur melalui kecukupan pendapatan, kecukupan sandang dan pangan 3. Pengangguran indikator yang menjadi teori (minim lap. Pekerjaan dan modal)	1. Menggunakan regresi 2. Hanya mencari tingkat pengaruh antar variabel saja

C. Kerangka Berpikir



Gambar 2. 6 Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir dibangun berdasarkan teori yang telah penulis paparkan pada kajian teori. Adanya pengaruh dari sistem transportasi *online* dalam mengurangi tingkat pengangguran sekaligus mampu mensejahterakan masyarakat.

Secara langsung penulis ingin melakukan survey ataupun sampel sebanyak 70% kepada para *driver* yang sebelumnya dalam keadaan menganggur dan 30% yang beralih beserta *job part time*.

D. Hipotesis Penelitian

Adapun Hipotesis yang di bangun dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Hp₁ : Sistem Transportasi *Online* (X) berpengaruh positif terhadap kesejahteraan masyarakat (Z)
- Hp₂ : Sistem Transportasi *Online* (X) berpengaruh positif terhadap pengangguran (Y)
- Hp₃ : Sistem Transportasi *Online* (X) berpengaruh positif terhadap kesejahteraan masyarakat (Z) melalui pengaruh dari variabel pengangguran (Y)

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada PT. GO-JEK Indonesia di kota Medan Provinsi Sumatera Utara. Subjek penelitian dipilih berdasarkan atas pertimbangan bahwa PT. GO-JEK merupakan transportasi *online* pertama dan terbesar di kota medan dan juga memiliki jenis-jenis fasilitas jasa yang lebih banyak dari pada penyedia jasa transportasi *online* lainnya. Adapun waktu penelitian ini dimulai dari tahun 2017 sampai dengan selesai.

B. Jenis Penelitian

Jenis data yang digunakan dalam kasus ini adalah kuantitatif. Penggunaan sifat Penelitian kuantitatif dalam penelitian ini adalah untuk menggambarkan masalah yang ada sekarang berdasarkan data mentah. Dan penelitian kuantitatif biasanya menampilkan temuan dalam bentuk angka-angka.¹

Penelitian ini berbasis pada penelitian lapangan (*field reseach*), penelitian lapangan tersebut untuk mendapatkan data primer yang terkait dengan variabel yang diteliti. Dalam penelitian ini menggunakan metode *survey*, yaitu peneliti melakukan penelitian langsung dengan responden dengan alat penelitiannya kuisisioner.

Penelitian ini menggunakan variabel yang bersifat kuantitatif maka untuk mengukur variabel tersebut digunakan skala likert. Pernyataan dalam kuisisioner dibuat dengan skala 1-5 untuk mewakili pendapat dari responden. Nilai untuk skala tersebut adalah :²

Tabel 3. 1 Skala Jawaban

Jawaban	Skala
Sangat Setuju / SS	5

¹Winarno Surachmad, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, (Jakarta: Rieneka Cipta, 2000), h. 250

² www. Repository.umy.ac.id > G. BAB III.pdf, di akses pada tanggal 18 Okt 2018

Setuju / S	4
Kurang Setuju / KS	3
Tidak Setuju / TS	2
Sangat Tidak Setuju / STS	1

C. Pengumpulan Data

Pada penelitian ini digunakan data yang bersifat primer. Data primer yaitu data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti dengan secara langsung dari lapangan melalui penelitian baik dengan wawancara atau observasi maupun kuesioner.³

Data adalah fakta–fakta maupun angka–angka yang secara relatif tidak berarti bagi pemakai, data akan diolah menjadi informasi yang memiliki arti bagi pemakai.⁴

Jenis data yang digunakan pada penelitian ini adalah data primer yang diperoleh dari hasil survey dan wawancara dengan bantuan angket langsung kepada para pengemudi (*driver*) PT. GO-JEK di kota Medan dan penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif dengan analisis deskriptif.

Kuisisioner adalah pertanyaan terstruktur yang di isi sendiri oleh responden atau diisi oleh pewawancara yang membacakan pernyataan dan kemudian mencatat jawaban yang diberikan.

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang diterapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan.⁵

³V. Wiratna Sujarweni, *Metodologi Penelitian* (Yogyakarta: Pustaka Baru Press, 2014), h. 73.

⁴Husein Umar, *Metode Penelitian untuk Skripsi dan Tesis Bisnis* (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2014), h. 41.

⁵Sugiyono, *metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D*, (Bandung: ALFABETA, 2013), h. 115

Menurut Drs. S. Margono, Populasi adalah seluruh data yang menjadi perhatian kita dalam suatu ruang lingkup dan waktu yang kita tentukan. Jadi, populasi berhubungan dengan data, bukan manusianya. Jika manusia memberikan suatu data, maka banyaknya atau ukuran populasi akan sama banyaknya dengan ukuran manusia.⁶

Populasi dalam penelitian ini adalah pengemudi ojek online yang berada di kota medan yang tidak diketahui jumlah total keseluruhan secara kuantitatif.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut.⁷ Adapun sebagian yang diambil dari keseluruhan obyek yang diteliti dan dianggap mewakili seluruh populasi.⁸ Sampel yang menjadi responden dalam penelitian ini adalah pengemudi PT. GO-JEK. Beberapa pertimbangan tersebut adalah sampel diambil dari lokasi dimana pengemudi PT. GO-JEK banyak mangkal yaitu di wilayah stasiun kereta api kota Medan, wilayah sekitar Universitas Sumatera Utara, dan Plaza Medan *Fair*.

Pada penelitian ini metode penarikan sampel yang digunakan adalah *Nonprobability* atau juga disebut nonpeluang, adalah pengambilan sample dengan sengaja (*Purposive*) dan bersifat subjektif. Teknik pengambilan sampel penelitian ini menggunakan teknik *Nonprobability* yakni teknik *Sampling insidental*, yakni teknik penentuan sampel berdasarkan ketidaksengajaan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/ incidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data.⁹

57 ⁶Margono, S. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. (Jakarta: PT. RINEKA CIPTA,2004), h.

⁷Sugiyono, *kuantitatif kualitatif*, h. 116

h.79 ⁸Soekidjo Notoatmojo, *Metodologi Penelitian Kesehatan*, (Jakarta: Rineka Cipta: 2003),

⁹ Sugiono, *Metode Penelitian Bisnis*, (Bandung, Alfabeta, 2012), h.56

Jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini menggunakan rumus Lemeshow, hal ini dikarenakan jumlah populasi tidak diketahui atau tidak diketahui jumlahnya. Berikut rumus Lemeshow yaitu :¹⁰

$$n = \frac{z_{1-\alpha/2}^2 P(1-P)}{d^2}$$

Keterangan:

n = Jumlah sampel

z = skor z pada kepercayaan 95% = 1,96

p = maksimal estimasi = 0,5

d = alpha (0,10) atau sampling eror = 10%

melalui rumus di atas, maka jumlah sampel yang akan diambil adalah:

$$n = \frac{z_{1-\alpha/2}^2 P(1-P)}{d^2}$$

$$n = \frac{1,96^2 \cdot 0,5 (1-0,5)}{0,1^2}$$

$$n = \frac{3,8416 \cdot 0,25}{0,01}$$

$$n = 96,04 = 100$$

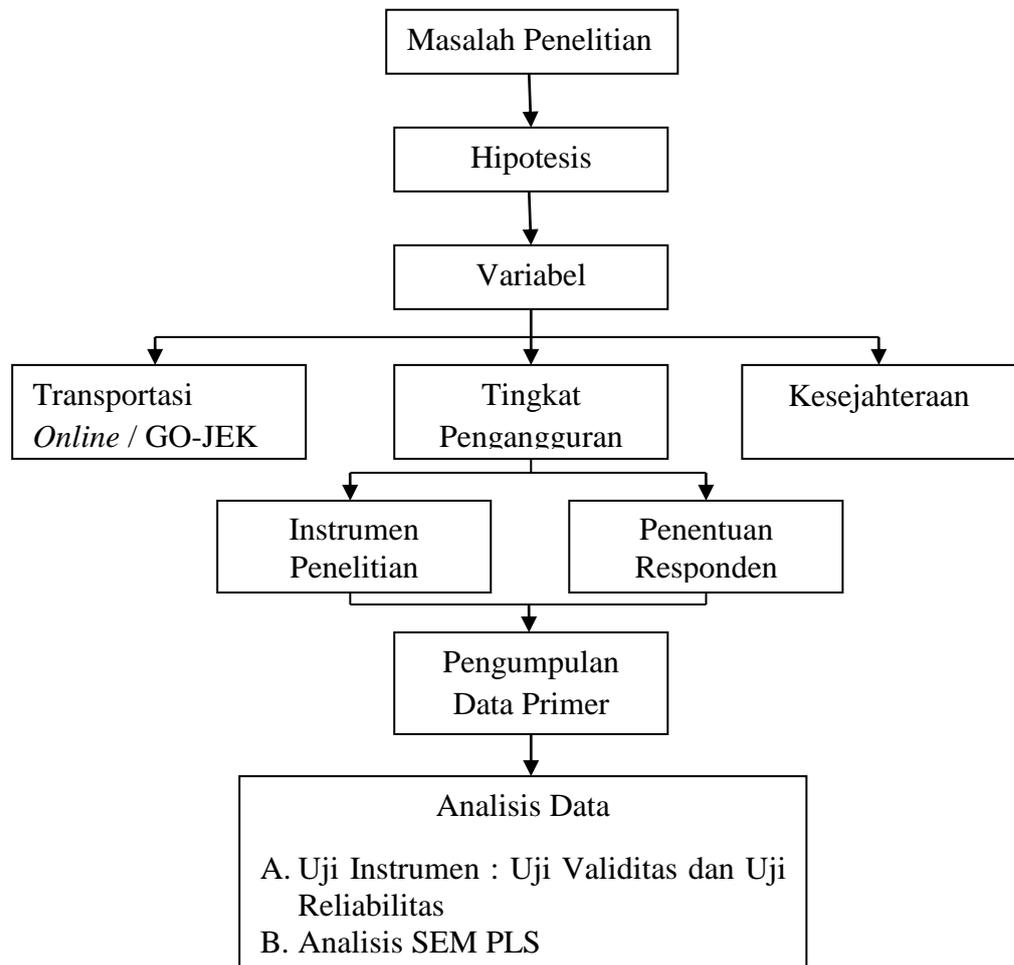
sehingga jika berdasarkan rumus tersebut maka n yang di dapatkan adalah 96,04 = 100 orang sehingga penelitian ini setidaknya penulis harus mengambil data dari sampel sekurang-kurangnya sejumlah 100 orang.

Sampel pengemudi PT. GO-JEK dijadikan responden penelitian untuk tujuan menganalisis efisiensi pengurangan tingkat pengangguran dan menganalisis tingkat pendapatan pengemudi dengan adanya transportasi *online* untuk tujuan kesejahteraan masyarakat.

E. Rancangan Penelitian

Adapun Rencana rancangan penelitian tesis ini adalah sebagai berikut dibawah :

¹⁰Ibid



Gambar 3. 1 Rancangan Penelitian

F. Teknik Analisis Data

Ada beberapa teknik statistik yang dapat digunakan untuk menganalisis data. Tujuan dari analisis data adalah mendapatkan informasi yang relevan yang terkandung di dalam data tersebut dan menggunakan hasilnya untuk menyelesaikan suatu masalah. Maka, pada penelitian ini teknik analisis data yang digunakan adalah *Component Based Structure Equation Model* (SEM) dengan program *Smart PLS 3*.

1. *Structure Equation Model* (SEM)

Untuk menganalisis hasil penelitian ini, digunakan metode SEM dengan bantuan program *Smart PLS*. Metode SEM ini mampu melihat hubungan

antar variabel secara lebih akurat, dan juga mampu untuk melihat kecocokan sebuah model.

Ghozali menjelaskan bahwa model persamaan struktural (*Structural Equation Modeling*) adalah generasi kedua teknik analisis *Multivariate* yang memungkinkan peneliti untuk menguji hubungan antar variabel yang kompleks baik *recursive* maupun *Non recursive* untuk memperoleh gambaran menyeluruh mengenai keseluruhan model.¹¹

Analisis SEM merupakan teknik analisis yang memungkinkan pengujian suatu rangkaian hubungan secara simultan. Hubungan ini dibangun antar satu atau beberapa variabel independendengan satu atau beberapa variabel dependen. Masing-masing variabel dapat berbentukfaktor atau konstruk yang dibangun dari beberapa indicator. SEM merupakan pendekatan terintegrasi antara dua analisis, yaitu analisis faktor dan jalur (*path analysis*)¹²

SEM juga dapat diartikan sebagai suatu metode analisis statistic multivariat. Model persamaan struktural merupakan gabungan dua alat analisis yang diambil dari ekonmetrika yaitu persamaan simultan yang memfokuskan pada prediksi dan *psychometrik*. SEM bagi para peneliti ilmu sosial memberikan kemampuan untuk melakukan analisis jalur (*path*). Analisis ini sering disebut sebagai generasi kedua dari analisis *multivariate*.¹³ Tidak seperti analisis multivariat biasa (regresi berganda, analisis faktor) SEM dapat menguji secara bersama-sama:

- a. Model struktural : hubungan antara konstruk independen dan dependen
- b. Model *measurement* (pengukuran) : hubungan (nilai *loading*) antara indikator dengan konstruk (variabel *laten*)

Digabungkannya pengujian model struktural dan pengukuran tersebut memungkinkan peneliti untuk menguji kesalahan pengukuran (*measurement*

¹¹Imam Ghozali dan Fuad, *Structural Equation Modeling, Teori, Konsep dan Aplikasi dengan Lisrel 9.10 edisi 4*, (Semarang, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2014), h. 3

¹²Naresh K. Maholtra, *marketing research: An applied orientation (6th ed)*, (New Jersey: Pearson Education, 2010), h. 112

¹³C. Fornell, *A Second Generation of Multivariate Analysis: Classification of Method and Implication for Marketing Research*. In M.J. Houston (ed). *Review of Marketing*, (pp.,1987), h. 421.

error) sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari *Structural Equation Modeling* dan melakukan analisis faktor bersamaan dengan pengujian hipotesis.

Dibandingkan dengan analisis jalur dan regresi berganda, metode SEM dikategorikan lebih baik dikarenakan dapat menganalisis data secara lebih komprehensif. Analisis data pada analisis jalur dan regresi berganda hanya dilakukan terhadap data *total score* variabel yang merupakan jumlah dari butir-butir instrument penelitian. Dengan demikian, analisis jalur dan juga analisis regresi berganda sebenarnya hanya dilakukan pada tingkat variabel laten (*unobserved*). Sedangkan analisis data pada metode SEM bisa masuk lebih dalam dikarenakan dilakukan terhadap setiap skor butir pertanyaan sebuah instrument variabel penelitian. Butir-butir instrument dalam analisis SEM disebut sebagai variabel manifest (*observed*) atau indikator dari sebuah konstruk atau variabel laten.¹⁴

Haryono menjelaskan SEM memberikan beberapa keunggulan diantaranya:¹⁵

- a. Dapat membuat model dengan banyak variabel
- b. Dapat meneliti variabel yang tidak dapat diukur langsung (*unobserved*)
- c. Dapat menguji kesalahan pengukuran (*measurement error*) untuk variabel yang teramati (*observed*)
- d. Mengkonfirmasi teori sesuai dengan data penelitian (*confirmatory factor analysis*)
- e. Dapat menjawab berbagai masalah riset dalam suatu set analisis secara lebih sistematis dan komprehensif
- f. Lebih ilustratif, kokoh dan handal dibandingkan model regresi ketika memodelkan interaksi, non linieritas, pengukuran error, korelasi error term dan korelasi antar variabel laten independen berganda
- g. Dignakan sebagai alternatif analisis jalur dan analisis data runtut waktu (*time series*) yang berbasis kovarian

¹⁴Siswoyo Haryono, *Structural Equation Modeling (SEM) Untuk Penelitian Manajemen dengan Amos 18.00*. (Jakarta: Intermedia Personalia Utama Jakarta, 2013), h. 7

¹⁵*Ibid.*

h. Melakukan analisis faktor, jalur dan regresi

Menurut Ferdinand, A.T, sebuah pemodelan SEM yang lengkap pada dasarnya terdiri dari *Measurement Models* dan *Structural Model*. *Measurement Model* atau Model pengukuran ditujukan untuk mengkonfirmasi sebuah dimensi atau factor berdasarkan indikator-indikator empirisnya. *Structural Model* adalah Model mengenai struktur hubungan yang membentuk atau menjelaskan kaulitas antara faktor. Untuk membuat permodelan SEM yang lengkap perlu dilakukan langkah-langkah berikut ini.¹⁶

a. Langkah pertama : Pengembangan Model Teoritis

Tahap pertama yang harus dilakukan dalam mengembangkan sebuah model penelitian dengan mencari dukungan teori yang kuat melalui serangkaian eksploitasi ilmiah melalui telaah pestaka guna mendapatkan justifikasi atas model teoritis yang akan dikembangkan. Karena tanpa dasar teori yang kuat, SEM tidak dapat digunakan. SEM digunakan untuk menguji kausalitas yang ada teorinya dan bukan untuk membentuk teori kausalitas. Oleh karenanya pengembangan sebuah teori yang berjustifikasi ilmiah merupakan syarat utama menggunakan permodelan SEM.¹⁷

b. Langkah kedua : Pengembangan Diagram Alur (*Path Diagram*)

Langkah berikutnya model teoritis yang telah dibangun pada tahap pertama akan digambarkan dalam sebuah diagram alur, yang akan mempermudah untuk melibatkan hubungan-hubungan kausalitas yang ingin diuji. Dalam diagram alur, hubungan antar konstruk akan dinyatakan melalui anak panah. Anak panah yang lurus menunjukkan sebuah hubungan kausal yang langsung antara satu konstruk dengan konstruk lainnya. Garis lengkung antar konstruk dengan anak panah pada setiap ujungnya menunjukkan korelasi antar konstruk. Konstruk yang dibangun dalam diagram alur dapat dibedakan dalam dua kelompok, yaitu:

¹⁶ Baskoro Adi Wuryanto, *Analisi Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Word-Of-Mouth Marketing (WOM) Studi Pada Hungry Buzz Diner Semarang*, (eprints.undip.ac.id/16716/1/.pdf), diakses pada 18 September 2018

¹⁷*Ibid*

- 1) Konstruk Eksogen (*exogenous Constructs*), yang dikenal juga dengan diprediksi oleh variabel yang lain dalam model. Konstruk eksogen adalah konstruk yang dituju oleh garis dengan satu ujung panah
 - 2) Konstruk Endogen (*Endogen Contructs*), yang merupakan faktor-faktor yang diprediksi oleh satu atau beberapa konstruk. Konstruk Endogen dapat memprediksi satu atau beberapa konstruk endogen lainnya, tapi konstruk endogen hanya dapat berhubungan kausal dengan konstruk endogen.
- c. Langkah ketiga: Konversi Diagram Alur kedalam Persamaan Setelah model penelitian yang dikembangkan dan digambar pada diagram alur, langkah berikutnya adalah mengkonversi spesifikasi model kedalam rangkaian persamaan yang dibangun terdiri dari:¹⁸ Persamaan-persamaan Struktural (*structural Equations*) Persamaan ini dirumuskan untuk menyatakan hubungan kausalitas antar berbagai konstruk,
- d. Langkah keempat: Memilih Matriks Input dan Estimasi Model. SEM adalah alat analisis berbasis Kovarians. Penggunaan matriks kovarians karena dapat menunjukkan perbandingan yang valid antara populasi yang berbeda atau sampel yang berbeda, dimana hal yang sama tidak dapat dilakukan oleh korelasi. Pemakaian matriks kovarians lebih banyak digunakan pada penelitian mengenai hubungan, dikarenakan *Standard error* dari berbagai penelitian menunjukkan angka yang kurang akurat apabila matrik korelasi digunakan sebagai input.
- e. Langkah Kelima: Kemungkinan Munculnya Masalah Identifikasi Problem Identifikasi pada prinsipnya adalah kondisi dimana model yang sedang dikembangkan tidak mampu menghasilkan estimasi yang unik. Masalah identifikasi dapat diketahui dengan melakukan langkah-langkah sebagai berikut
- 1) Dengan *Starting Value* yang berbeda dilakukan estimasi model berulang kali. Apabila model tidak dapat konvergen pada titik yang

¹⁸*Ibid*

sama setiap kali estimasi dilakukan maka ada indikasi telah terjadi masalah identifikasi.

2) Model Diestimasi lalu angka koefisien dari salah satu variabel dicatat. Koefisien tersebut ditentukan sebagai sesuatu yang tergabung pada variabel itu kemudian dilakukan estimasi ulang. Apabila *Overall Fit Index* berubah total dan jauh berbeda dari sebelumnya, maka dapat diduga adanya masalah identifikasi. Untuk mengatasi masalah identifikasi adalah dengan memberikan lebih banyak konstruk pada model yang dianalisis, yang berarti adalah mengeliminasi jumlah *Estimated Coefficients*. Dan hasilnya adalah sebuah model yang *overidentified*. Sehingga apabila setiap kali estimasi dilakukan muncul masalah identifikasi, maka model perlu dipertimbangkan kembali, yaitu antara lain dengan mengembangkan lebih banyak konstruk.

- f. Langkah keenam : Evaluasi Kriteria *Goodness-of-fit* Pada langkah ini kesesuaian model dievaluasi, melalui telaah terhadap berbagai kriteria *goodness-of-fit*. Untuk itu tindakan pertama yang dilakukan adalah mengevaluasi apakah data yang digunakan dapat memenuhi asumsi-asumsi SEM. Bila ini sudah dipenuhi, maka model dapat diuji melalui berbagai cara uji yang akan diuraikan pada bagian ini.
- g. Langkah ketujuh : Interpretasi dan Modifikasi Model Langkah terakhir adalah menginterpretasikan model dan memodifikasi model bagi model-model yang tidak memenuhi syarat pengujian yang dilakukan. Setelah model diestimasi, residualnya haruslah kecil atau mendekati nol dan distribusi frekuensi.

Pada tahap ini model yang sedang dikembangkan akan diinterpretasikan dan bagi model yang tidak memenuhi syarat pengujian dilakukan modifikasi. Perlunya melakukan modifikasi terhadap sebuah model dapat dilihat dari jumlah yang dihasilkan model tersebut.

Selanjutnya apabila ditemukan bahwa nilai residual yang dihasilkan model itu cukup besar ($>2,58$), maka cara lain dalam memodifikasi adalah dengan mempertimbangkan untuk menambah sebuah alur baru terhadap

model yang diestimasi tersebut. Modifikasi dapat dilakukan dengan menggunakan bantuan indeks modifikasi.

Indeks modifikasi membersihkan gambaran mengenai mengecilkan nilai *chi square* bila sebuah koefisien diestimasi. Hal yang perlu diperhatikan dalam mengikuti tingkat pedoman indeks modifikasi adalah bahwa dalam memperbaiki tingkat kesesuaian model, hanya dapat dilakukan bila ia mempunyai dukungan dan justifikasi yang cukup terhadap perubahan tersebut.¹⁹

Tabel 3. 2 Kriteria Penilaian Model PLS-SEM

NO	Kriteria	Penjelasan
Evaluasi Model Pengukuran Reflektif		
1	<i>Loading Factor</i> (LF)	Nilai Loading Factor (LF) harus > 0,5
2	<i>Composite Reliability</i>	<i>Composite Reliability</i> mengukur internal consistency dan nilainya harus > 0,6
3	<i>Average Variance Extracted</i> (AVE)	Nilai <i>Average Variance Extracted</i> (AVE) harus > nilai korelasi antar variabel laten
4	<i>Validity Discriminant</i>	Nilai akar kuadrat dari AVE harus > nilai korelasi antar variabel laten
Evaluasi Model Pengukuran Formatif		
1	Signifikansi nilai signifikan <i>weight</i>	Nilai estimasi untuk model pengukuran format harus signifikan, tingkat signifikansi ini dinilai dengan prosedur <i>bootstrapping</i>
Evaluasi Model Struktural		
1	R ² untuk variabel laten endogen	Hasil R ² untuk laten variabel dalam model struktural mengindikasikan bahwa model baik, moderat dan lemah dengan hasil R ² 0,67, 0,33 dan 0,19
2	Estimasi Koefisien	Nilai estimasi untuk hubungan jalur dalam

¹⁹*Ibid*

	Jalur	model struktural haruslah signifikan. Nilai signifikan ini dapat diperoleh dengan prosedur <i>bootstrapping</i> yang juga menghasilkan nilai T (T-Value)
--	-------	--

2. Uji Kualitas Angket

Penelitian ini menggunakan angket untuk mendapatkan data. Angket tersebut dianalisis terlebih dahulu sebelum digunakan untuk memastikan kelayakan dan kualitasnya. Analisis angket yang dilakukan adalah uji validitas dan uji reliabilitas.

a. Uji Validitas

Validitas adalah suatu derajat ketepatan/kelayakan instrumen yang digunakan untuk mengukur apa yang akan diukur.²⁰ Menurut Sukardi, validitas adalah derajat yang menunjukkan dimana suatu tes mengukur apa yang hendak diukur.²¹ Sedangkan menurut Sugiyono, validitas merupakan derajat ketepatan antara data yang terjadi pada objek penelitian dengan daya yang dapat dilaporkan oleh peneliti.²²

Dari ketiga pendapat diatas dapat disimpulkan bahwa validitas adalah Derajat keetepatan/kelayakan instrumen yang digunakan untuk mengukur apa yang akan diukur serta sejauh mana instrumen tersebut menjalankan fungsi pengukurannya.

Validitas ini juga yang menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur mengukur apayang ingin diukur. Dalam hal ini, akan diukur validitas kuesioner sebagai alat pengukur yang telah disusun dimana faktor yang mempengaruhi validitas yang akan diperhitungkan hanya yang menyangkut alat pengukur saja.

²⁰Arifin, Zainal, *Evaluasi Pembelajaran*, (Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2012), h. 45

²¹Sukardi, *Metodologi penelitian pendidikan: kompetensi dan praktiknya*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2009), h. 88

²²Sugiyono. *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. (Bandung: Alfabeta, 2013), h. 363

Hasil perhitungan validitas soal atau disebut r_{xy} .selanjutnya dibandingkan dengan tabel r dengan taraf signifikansi 5 %. Jika $r_{xy} > r_{tabel}$ maka angket yang diuji coba dapat dikatakan valid. Jika $r_{xy} \leq r_{tabel}$ maka item angket yang diuji coba dapat dikatakan invalid atau tidak valid.

b. Uji Reliabilitas

Reliabilitas diterjemahkan dari kata *reliability* yang berarti hal yang dapat dipercaya (tahan uji). Sebuah tes dikatakan mempunyai reliabilitas yang tinggi jika tes tersebut memberikan data hasil yang ajeg (tetap) walaupun diberikan pada waktu yang berbeda kepada responden yang sama. Hasil tes yang tetap atau seandainya berubah maka perubahan itu tidak signifikan maka tes tersebut dikatakan reliabel. Oleh karena itu reliabilitas sering disebut dengan keterpercayaan, keterandalan, keajegan, konsistensi, kestabilan, dan sebagainya. Reliabilitas menyangkut masalah ketepatan alat ukur. Ketepatan ini dapat dinilai dengan analisa statistik untuk mengetahui kesalahan ukur. Reliabilitas lebih mudah dimengerti dengan memperhatikan aspek pemantapan, ketepatan, dan homogenitas. Suatu instrumen dianggap reliabel apabila instrumen tersebut dapat dipercaya sebagai alat ukur data penelitian.²³

Menurut Mardapi, reliabilitas atau keandalan adalah koefisien yang menunjukkan tingkat keajegan atau konsisten hasil pengukuran suatu tes. Setiap alat pengukur seharusnya memiliki kemampuan untuk memberikan hasil pengukuran yang konsisten.²⁴

Hasil perhitungan reliabilitas soal atau disebut r_{hitung} selanjutnya dibandingkan dengan tabel r *product moment* dengan taraf signifikansi 5 %. Jika $r_{hitung} > r_{table}$ maka angket yang diuji coba reliabel. Jika $r_{hitung} \leq r_{table}$ maka angket yang diuji coba tidak reliabel.²⁵

²³Kerlinger, Fred N, *Asas-Asas Penelitian Behavioral*, (Yogyakarta: UGM, 1973), h. 78

²⁴Mardapi, D.. *Pengukuran, Penilaian dan Evaluasi Pendidikan*. (Yogyakarta: Nuha Medika, 2012), h. 51

²⁵*Ibid*, Suharsimi, h.122

3. *Structural Equation Modeling dengan Partial Least Square (SEM-PLS)*

SEM dengan PLS merupakan suatu teknik alternatif pada analisis SEM dimana data yang dipergunakan tidak harus berdistribusi normal multivariat. Pada SEM dengan PLS nilai variabel *laten* dapat diestimasi sesuai dengan kombinasi linear dari variabel manifes yang terkait dengan suatu variabel laten serta diperlakukan untuk menggantikan variabel manifest. Menurut Monecke & Leisch dalam buku Sarwono dan Narimawati,²⁶ SEM dengan PLS terdiri komponen, yaitu:.

a. Model struktural (*inner model*)

Model struktural atau *inner model* menggambarkan model hubungan antar variabel laten yang dibentuk berdasarkan substansi teori. Persamaan untuk model struktural untuk SEM PLS:

$$\eta_j = \sum \beta_j \eta_i - \sum \gamma_j \xi_b + \epsilon_j$$

dimana:

i.b : menyatakan indeks range sepanjang I dan b

j : menyatakan jumlah variabel laten endogen

β_{ji} : menyatakan koefisien jalur yang menghubungkan variabel laten endogen

(η) : dengan endogen (η) γ_{jb} menyatakan koefisien jalur yang menghubungkan variabel laten endogen

(ξ) : dengan eksogen (ξ)

Z : menyatakan tingkat kesalahan pengukuran (*inner residual variable*)

b. Model pengukuran (*outer model*)

Model pengukuran atau *outer model* menggambarkan hubungan antara variabel laten dengan variabel manifesnya (*indicator*). Pada *outer model* terdapat dua jenis model yaitu model indikator formatif dan model indikator refleksif. Model refleksif terjadi apabila variabel manifest

²⁶ Sarwono, J., dan Narimawati, U, *Membuat Skripsi, Tesis dan Disertasi dengan Partial Least Square SEM (PLS-SEM)*. (Yogyakarta: ANDI, 2015), h. 6

dipengaruhi oleh variabel laten, sedangkan model formatif mengasumsikan bahwa variabel manifest mempengaruhi variabel laten dengan arah kausalitas mengalir dari variabel manifest menuju variabel laten. Persamaan untuk model indikator refleksif SEM PLS: ²⁷

$$\begin{aligned}x &= \lambda_x \xi + \varepsilon_x \\y &= \lambda_y \eta + \varepsilon_y\end{aligned}$$

dimana:

- x : menyatakan indikator untuk variabel laten eksogen (ξ)
- y : menyatakan indikator untuk variabel laten endogen (η)
- λ_x, λ_y : menyatakan *loading matrix* yang menggambarkan seperti koefisien regresi sederhana yang menghubungkan variabel laten dengan indikatornya Skema pembobotan (*weight relation*)

G. Defenisi Operasional dan Pengukuran Data Variabel

1. Variabel Independen (X)

Variabel Independen/Variabel bebas adalah: “Variabel bebas (X) variabel ini sering disebut sebagai variabel *stimulus*, *prediktor*, *antecedent*. Dalam bahasa Indonesia sering disebut sebagai variabel bebas. Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terikat) Variabel independen atau bebas”.²⁸

Dalam SEM (*Structural Equation Modeling*) atau Pemodelan Persamaan Struktural, Variabel Independen disebut juga sebagai Variabel Eksogen. Variabel Bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel Dependen (terikat). Dinamakan sebagai Variabel Bebas karena bebas dalam mempengaruhi variabel lain.²⁹ Dalam penelitian ini yang menjadi variabel independen yaitu para *driver* GO-RIDE di PT. GO-JEK .

²⁷ Abdillah, W., dan Jogiyanto, *Partial Least Square (PLS) Alternatif Structural Equation Modeling (SEM) dalam Penelitian Bisnis*. (Yogyakarta: ANDI, 2015), h. 153

²⁸ Arikunto, Suharsimi, *Prosedur Penelitian suatu Pendekatan Praktek*, (Jakarta, Rineka Cipta, 2002), h. 78

²⁹ *Ibid.*,

Seperti penjelasan sebelumnya GO-RIDE adalah Suatu layanan yang tersedia dari aplikasi GO-JEK yang berfungsi untuk menjemput konsumen lalu mengantarkan konsumen tersebut kepada tujuan yang telah dibuat konsumen terlebih dahulu sewaktu pemesanan dengan menggunakan fasilitas sepeda motor.

2. Variabel Moderating (Y)

Menurut sekaran, variabel moderating adalah variabel yang mempunyai pengaruh ketergantungan (*contigent effect*) yang kuat dengan hubungan variabel terikat dan variabel bebas.³⁰

Variabel moderating adalah variabel yang memperkuat atau memperl lemah hubungan antara satu variabel dengan variabel lainnya.

3. Variabel Dependen (Z)

Variabel dependen sering juga disebut sebagai variabel *output*, kriteria, konsekuensi ataupun variabel terikat. Variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat atau karena adanya variabel bebas.³¹

Tabel 3. 3 Pengertian Variabel

NO	Variabel	Indikator	Pengertian
1	Sistem Transportasi Online (X)	Penghasilan lebih besar	Bekerja sebagai driver transportasi <i>online</i> mampu berpenghasilan lebih besar dari pada kerja tidak tetap lainnya
		PL1. Driver menerima penghasilan yang cukup untuk kebutuhan	
		PL 2. Driver menerima penghasilan 2/3 lebih besar dari pada pekerjaan sebelumnya	
2	Sistem Transportasi Online (X)	Jam Kerja flexibel	Para driver transportasi online mengatur sendiri jam kerja yang ingin dia lakukan tanpa adanya paksaan dari pihak perusahaan
		FX1. Driver bekerja bebas tanpa ada aturan waktu kerja	
		FX2. Driver dapat menyesuaikan pendapatan sesuai jam kerja	
3	Sistem Transportasi Online (X)	Hobi berkendara	Driver transportasi online pada dasarnya memang sudah menyukai kegiatan
		HB1. Berkendara menjadi salah satu kegemaran	

³⁰Uma Sekaran, *Metodologi Penelitian untuk Bisnis, Edisi 4*, (Jakarta : Salemba 4, 2006), h. 45

³¹*Ibid*, Sugiyono, h. 39

		HB2. Driver berpenghasilan dari kegiatan yang betul digemari	berkendara baik sebelum bekerja di perusahaan
4		Part time	Bekerja sebagai Driver transportasi online menjadi kerjaan sampingan atau pekerjaan tambahan dari pekerjaan utamanya
		PT1. Driver merupakan pekerjaan untuk tambahan penghasilan	
		PT2. Driver menjadi pekerjaan untuk mengisi waktu luang	
5		Suka bertemu orang baru	Bekerja sebagai Driver transportasi online merupakan suatu kegiatan untuk bertemu dengan orang-orang yang baru saja kita kenal bahkan sampai pada tahap kenal dengan relasi baru
		SB1. Driver dapat membangun relasi baru	
		SB2. Driver dapat bersosial dengan orang banyak	
6		Pengalaman tempat baru	Bekerja sebagai Driver transportasi online memberikan pengalaman untuk menjejaki tempat-tempat dan keadaan baru yang bahkan belum pernah diketahui/dilewati sebelumnya
		PB1. Driver dapat mengenal tempat baru yang belum pernah dikunjungi	
		PB2. Driver dapat memiliki pengalaman ditempat yang di kunjungi	
7		Lapangan Pekerjaan	Dapat diartikan sebagai suatu keadaan ketersediaan kerja atau pekerjaan yang bisa diisi oleh tenaga kerja yang termasuk kedalam angkat kerja.
		LP1. Go-Jek mampu membuka lapangan pekerjaan baru buat para pengangguran	
		LP2. Menjadi driver dikarenakan tidak memiliki pekerjaan lainnya	
8	Pengangguran (Y)	Modal	Sekumpulan uang, barang dan juga skill yang digunakan sebagai dasar untuk melaksanakan suatu pekerjaan
		MO1. Menjadi driver tidak membutuhkan biaya yang besar	
		MO2. Menjadi driver tidak memerlukan skil/keahlian khusus	
9		Tingkat Pendidikan	Tahapan pendidikan yang ditetapkan berdasarkan tingkat perkembangan peserta didik, tujuan yang akan dicapai dan kemauan yang akan dikembangkan
		TP1. Menjadi driver tidak membutuhkan kualifikasi pendidikan khusus	
		TP2. Menjadi driver sangat mudah di pahami semua kalangan pada umumnya	
10		Pendapatan	Sejumlah uang yang

		PDT1. Bekerja sebagai driver dapat meningkatkan pendapatan lebih besar	diterima perusahaan/individu atas pekerjaan atau aktivitas yang telah dilakukan
		PDT2. Driver dapat menabung hasil pendapatan sehari-hari	
11	Kesejahteraan Masyarakat (Z)	Konsumsi	Suatu kegiatan yang bertujuan mengurangi atau menghabiskan daya guna suatu benda, baik berupa barang atau jasa yang tersedia untuk memenuhi kebutuhan dan kepuasan secara langsung
		KO1. Driver dapat memberikan makanan yang layak buat keluarga	
		KO2. Driver dapat melengkapi kebutuhan sehari-hari keluarga	
12		Kesehatan	Keadaan sejahtera dari badan, jiwa, dan sosial yang memungkinkan setiap orang hidup produktif secara sosial dan ekonomis.
		KES1. Driver beserta keluarga lebih terjamin kesehatannya	
		KES2. Driver mampu menalangi asuransi kesehatan	
13		Lingkungan/Tempat tinggal	Suatu keadaan atau tempat yang layak untuk di huni
		LINK1. Driver dapat membenahi tempat tinggalnya se layak mungkin	
		LINK2. Driver dapat menalangi tagihan kebutuhan tempat tinggal	
14		Kebebasan spiritual	suatu keadaan dimana kegiatan untuk beribadah tidak terganggu
		KS1. Menjadi driver tidak menghalangi kegiatan untuk beribadah sehari-hari	
		KS2. Driver sangat mentolerir adanya perbedaan aga baik kepada pelanggan ataupun sesama driver	

H. Sistematika Penulisan

Agar penelitian dapat dipahami secara baik dan utuh, maka disusun secara sistematis sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini terdiri dari latar belakang masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini peneliti mendeskripsikan teori tentang transportasi online, PT. GO-JEK, pengangguran, kesejahteraan masyarakat, selain itu pada bab ini mengkaji tentang penelitian terdahulu, pengembangan kerangka pikir, dan hipotesis penelitian

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini menjelaskan metode penelitian yang berkaitan tentang tempat dan waktu penelitian, jenis penelitian, pengumpulan data, populasi dan sampel, rancangan penelitian, teknik analisis data, definisi operasional dan pengukuran variabel beserta sistematika penulisan.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini mendiskripsikan hasil penelitian, pengujian persyaratan analisis, pengujian hipotesis, dan pembahasan hasil penelitian serta menguraikan keterbatasan penelitian.

BAB V PENUTUP

Dalam bab ini memuat kesimpulan dan saran berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya.

DAFTAR PUSTAKA**LAMPIRAN - LAMPIRAN**

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. PT. GOJEK

Bermula di tahun 2010 sebagai perusahaan transportasi roda dua melalui panggilan telepon, PT.GO-JEK kini telah tumbuh menjadi *on-demand mobile* platform dan aplikasi terdepan yang menyediakan berbagai layanan lengkap mulai dari transportasi, logistik, pembayaran, layanan antar makanan, dan berbagai layanan *on-demand* lainnya.

PT. GO-JEK adalah sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. Kegiatan PT. GO-JEK bertumpu pada 3 nilai pokok: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial.

1. Kecepatan

Dari pertama kali rilis jasa transportasi online ini. PT.GO-JEK selalu meningkatkan kualitas pelayanannya dengan cepat, dan terus belajar dan berkembang dari pengalaman yang lalu.

2. Inovasi

PT.GO-JEK selalu menawarkan teknologi baru untuk mempermudah para konsumen dalam kegiatannya, hal itu dibuktikan dengan adanya update aplikasi pada menu yang ada pada aplikasi PT. GO-JEK.

3. Dampak Sosial

Memberikan dampak positif sosial sebesar-besarnya untuk masyarakat Indonesia. Memberikan dampak sosial melalui teknologi. Perusahaan PT.GO-JEK mengawali karir dengan memberitahukan kepada masyarakat umum bahwa inilah perusahaan asli yang berasal dari Indonesia dengan tujuan sosial. Perusahaan ini ingin meningkatkan kesejahteraan social dengan menciptakan efisiensi pasar. Melalui teknologi perusahaan ini berusaha menyebarkan dampak social yaitu kehidupan yang lebih baik untuk *driver* dan keluarganya dengan meningkatkan jumlah penghasilan mereka. Layanan utama PT. GO-JEK sangat penting bagi kota dengan tingkat lalulintas yang padat

seperti Jakarta dan kota lainnya di mana beroperasi. PT. GO-JEK menawarkan manfaat besar baik untuk para pelanggan dan penyedia jasa.

PT. GO-JEK telah beroperasi di 50 kota di Indonesia, seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, Bali, Makassar, Medan, Palembang, Semarang, Yogyakarta, Balikpapan, Malang, Solo, Manado, Samarinda, Batam, Sidoarjo, Gresik, Pekanbaru, Jambi, Sukabumi, Bandar Lampung, Padang, Pontianak, Banjarmasin, Mataram, Kediri, Probolinggo, Pekalongan, Karawang, Madiun, Purwokerto, Cirebon, Serang, Jember, Magelang, Tasikmalaya, Belitung, Banyuwangi, Salatiga, Garut, Bukittinggi, Pasuruan, Tegal, Sumedang, Banda Aceh, Mojokerto, Cilacap, Purwakarta, Pematang Siantar, dan Madura serta pengembangan di kota-kota lainnya di tahun mendatang.

B. Jenis-jenis Layanan PT. GO-JEK

Adapun beberapa jenis layanan yang di sediakan PT. GO-JEK antara lain sebagai berikut:

1. GO-RIDE

Suatu layanan yang tersedia dari aplikasi GOJEK yang berfungsi untuk menjemput konsumen lalu mengantarkan konsumen tersebut kepada tujuan yang telah dibuat konsumen terlebih dahulu sewaktu pemesanan dengan menggunakan fasilitas sepeda motor.

2. GO-CAR

Suatu layanan yang tersedia dari aplikasi GO-JEK yang berfungsi untuk menjemput konsumen lalu mengantarkan konsumen tersebut kepada tujuan yang telah dibuat konsumen terlebih dahulu sewaktu pemesanan dengan menggunakan fasilitas sepeda motor.

3. GO-FOOD

Suatu layanan yang tersedia dari aplikasi GO-JEK yang berfungsi untuk memesan makanan sesuai keinginan konsumen (sesuai tempat dan menu) lalu mengantarkan pesanan makanan konsumen tersebut kepada tujuan yang telah dibuat konsumen terlebih dahulu sewaktu pemesanan dengan menggunakan fasilitas sepeda motor.

4. GO-MART

Suatu bentuk layanan belanja instan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari konsumen. Dengan cara memesan bahan belanjaan sesuai keinginan konsumen (sesuai tempat) lalu mengantarkan pesanan belanjaan konsumen tersebut kepada tujuan yang telah dibuat konsumen terlebih dahulu sewaktu pemesanan.

5. GO-SEND

Suatu layanan berbentuk kurir instan untuk kirim barang, dan dokumen dengan cepat tanpa batasan jarak untuk pengiriman dalam satu area.

6. GO-BOX

Suatu bentuk layanan yang tersedia dari aplikasi GO-JEK yang berfungsi untuk memesan mobil *pickup*, mobil *box*, truk engkel dan truk engkel *box* untuk berbagai keperluan, kapan saja dan dimana saja. Pada umumnya digunakan untuk konsumen yang sedang melakukan pindahan rumah.

7. GO-TIX

Suatu bentuk layanan yang tersedia dari aplikasi GO-JEK yang berfungsi untuk mempermudah konsumen memesan tiket bioskop dan juga suatu *event* tertentu.

8. GO-MED

GO-MED merupakan hasil kolaborasi antara GO-JEK dengan Halodoc. GO-MED berfungsi untuk memesan dan juga menebus obat yang dipesan oleh konsumen. GO-MED tidak menyediakan produk apapun, melainkan menghubungkan pengguna dengan lebih dari 1000 apotek di Jabodetabek, Bandung, dan Surabaya.

9. GO-PULSA

Suatu bentuk layanan yang tersedia dari aplikasi GO-JEK yang berfungsi untuk mempermudah konsumen untuk mengisi pulsa.

10. GO-BILLS

Suatu bentuk layanan yang tersedia dari aplikasi GO-JEK yang berfungsi untuk mempermudah konsumen untuk membayar tagihan PLN, BPJS Kesehatan dan Kode *Voucher Google play*.

11. GO-MASSAGE

Suatu bentuk layanan yang tersedia dari aplikasi GO-JEK yang berfungsi untuk mempermudah konsumen apabila ingin mendapatkan pijat ataupun refleksi yang langsung datang ke tempat konsumen.

12. GO-CLEAN

Suatu bentuk layanan yang tersedia dari aplikasi GO-JEK yang berfungsi untuk mempermudah konsumen dalam membersihkan atau merapikan rumah ataupun suatu tempat yang diinginkan konsumen.

13. GO-GLAM

Suatu bentuk layanan yang tersedia dari aplikasi GO-JEK yang berfungsi untuk mempermudah konsumen dalam menghias diri.

14. GO-AUTO

Suatu bentuk layanan yang tersedia dari aplikasi GO-JEK yang berfungsi untuk mempermudah konsumen apabila ingin mendapatkan jasa servis kendaraan yang siap mendatangi rumah ataupun tujuan yang diinginkan konsumen.

C. Tarif Biaya Jasa PT. GO-JEK

4. 1 Tabel Daftar Tarif

NO	Jenis Layanan	Tarif
1	G0-RIDE	Rp. 2.500/Km
2	G0-CAR	Rp. 3.500/Km
3	G0-FOOD	Rp. 2.000/Km
4	G0-SEND	Rp.2.500/Km
5	G0-MART	Rp.2.500/Km
6	G0-BOX	Rp. 7.500 - Rp. 9.500/ Km
7	G0-MASSAGE	Rp. 90.000 - Rp.165.000/jam
8	G0-CLEAN	Rp. 60.000/Jam
9	G0-GLAM	Rp. 100.000 - Rp. 450.000/Paket
10	G0-TIX	-

11	G0-BUSWAY	Rp. 3.500/tiket
12	G0-MED	Rp.2.500/Km
13	G0-PAY	-
14	G0-AUTO	Rp. 35.000 – 160.000/paket
15	G0-PULSA	-

D. Karakteristik Responden

1. Jenis Kelamin

Jumlah responden dalam penelitian ini sebanyak 100 orang dan jumlah angket yang di kembalikan yaitu 100% itu membuktikan bahwa semua espon telah menjawab angket yang telah disebar. Dengan klasifikasi responden berdasarkan jenis kelamin, responden laki-laki sebanyak 91 orang atau 91% dari jumlah angket dan responden perempuan sebanyak 9 orang atau 9% dari jumlah angket yang disebar. Berdasarkan angket yang disebar dapat dilihat bahwa jumlah *driver* PT. GO-JEK lebih dominannya adalah laki-laki.

Tabel 4. 2 Jenis Kelamin Responden

No	Jenis Kelamin	Jumlah
1	Laki – laki	91
2	Perempuan	9
TOTAL		100

2. Usia

Dari sisi usia responden yang merupakan sampel dalam penelitian ini menunjukkan hasil bahwa *driver* PT. GOJEK yang berusia 18 - 25 Tahun sebanyak 25 orang selanjutnya *driver* PT. GOJEK yang berusia 26 – 36 Tahun berjumlah 70 orang dan *driver* PT. GOJEK yang berusia di atas 36 Tahun berjumlah 5 orang, maka dapat dinilai bahwa *driver* PT. GOJEK dalam angket lebih dominan yaitu *driver* yang berusia 26 – 36 Tahun.

Tabel 4. 3 Usia Responden

No	Usia	Jumlah
----	------	--------

1	18 – 25 Tahun	25
2	26-36 Tahun	70
3	> 36 Tahun	5
TOTAL		100

3. Pendidikan Terakhir

Pendidikan terakhir responden yang paling banyak adalah sekolah menengah atas (SMA/SMK/MAN/ sederajat) sebanyak 72 orang. Pendidikan lebih lanjut (D-III/S1/ sederajat) menempati tempat kedua setelah responden sekolah menengah atas yaitu sebanyak 26 orang. Sekolah menengah pertama (SMP/MTS/ Sederajat) sebanyak 1 orang sama halnya dengan tingkat pendidikan yang diatas S1 berjumlah 1 orang, maka dapat dilihat bahwa *driver* PT. GOJEK lebih mendominasi disekitaran kota Medan adalah pengemudi dengan kriteria tamatan SMA/SMK/MAN/ Sederajat.

Tabel 4. 4 Tingkat Pendidikan Responden

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah
1	SMP/MTS/Sederajat	1
2	SMA/SMK/MAN/ sederajat	72
3	D-III/S1/ sederajat	26
4	> S1	1
TOTAL		100

4. Pendapatan Per-Bulan

Pendapatan yang dipahami oleh para *driver* PT. GOJEK adalah perhitungan dari pendapatan per-hari yang kemudian peneliti total dalam jumlah per-bulan. *driver* dengan penghasilan yang paling dominan adalah penghasilan sebesar Rp. 2.000.000 - Rp. 3.000.000 yaitu sebanyak 59 orang. Selanjutnya diposisi kedua yang lebih dominan adalah *driver* dengan pendapatan Rp. 3.000.000 - Rp. 5.000.000 sebanyak 25 orang. Di posisi ketiga yaitu *driver* dengan pendapatan Rp. 1.000.000, - Rp. 2.000.000 yaitu sebanyak

13 orang dan yang paling sedikit yaitu *driver* dengan tingkat pendapatan sebesar Rp. 500.000 - Rp. 1.000.000 berjumlah 3 orang.

Tabel 4. 5 Pendapatan Per-Bulan Responden

No	Pendapatan	Jumlah
1	Rp. 500.000 - Rp. 1.000.000	3
2	Rp. 1.000.000, - Rp. 2.000.000	13
3	Rp. 2.000.000 - Rp. 3.000.000	59
4	Rp. 3.000.000 - Rp. 5.000.000	25
TOTAL		100

E. Analisis Deskriptif Jawaban Responden

1. Variabel Transportasi *Online*

Adapun jumlah pernyataan yang diajukan untuk variabel Transportasi *Online* yang dibangun dari 6 indikator yaitu berjumlah 12 pernyataan dan dari data yang diolah semuanya valid berikut penjelasannya

Tabel 4. 6 Indikator Pendapatan Lebih

Pernyataan	Nilai	PL 1	PL 2
1. <i>Driver</i> menerima penghasilan yang cukup untuk kebutuhan.	TS	3	6
	KS	23	19
2. <i>Driver</i> menerima penghasilan 2/3 lebih besar dari pada pekerjaan sebelumnya	S	46	47
	SS	28	28

Berdasarkan data dari indikator di atas maka dapat terlihat bahwa responden menjawab kuisioner tentang *driver* mendapatkan penghasilan lebih yang paling dominan adalah Setuju (S) yaitu sebanyak 46 orang atau 46% dari pernyataan satu dan 47 atau 47% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya yaitu responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 28 orang atau 28% dari pernyataan 1 dan 2. Selanjutnya untuk jawaban yang dominan ke tiga yaitu Kurang Setuju (KS) sebanyak 23 orang atau 23% pada pernyataan satu dan sebanyak 19 orang atau 19% pada pernyataan 2 dan selanjutnya hanya sedikit yang berpendapat bahwa bekerja sebagai *driver* PT. GOJEK tidak lebih besar

pendapatannya yaitu sebanyak 3 orang atau 3% pada pernyataan 1 dan 6 orang atau 6% pada pernyataan 2.

Hal ini dapat membuktikan lebih dari 70 % *driver* berpendapat (setuju + Sangat Setuju) bahwa dengan adanya PT. GOJEK maka pendapatan yang mereka terima lebih besar.

Tabel 4. 7 Indikator Jam Kerja Fleksibel

Pernyataan	Nilai	FX1	FX2
1. <i>Driver</i> bekerja bebas tanpa ada aturan waktu kerja.	KS	20	10
	S	49	59
2. <i>Driver</i> menerima penghasilan 2/3 lebih besar dari pada pekerjaan sebelumnya	SS	31	31

Berdasarkan data dari indikator di atas maka dapat terlihat bahwa responden menjawab kuisioner tentang *driver* bekerja dengan jam kerja fleksibel yang paling dominan adalah Setuju (S) yaitu sebanyak 49 orang atau 49% dari pernyataan satu dan 59 atau 59% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya yaitu responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 31 orang atau 31% dari pernyataan 1 dan 2. Dan Selanjutnya untuk jawaban yang dominan ke tiga yaitu Kurang Setuju (KS) sebanyak 20 orang atau 20% pada pernyataan satu dan sebanyak 10 orang atau 10% pada pernyataan 2.

Hal ini dapat membuktikan dari 80 % *driver* cenderung berpendapat (setuju + Sangat Setuju) bahwa dengan adanya PT. GOJEK maka mereka mendapatkan pekerjaan yang jam kerjanya dapat mereka sesuaikan dengan kebutuhan mereka.

Tabel 4. 8 Indikator Hobi / Kegemaran

Pernyataan	Nilai	HB1	HB2
1. Berkendara menjadi salah satu kegemaran.	TS	7	2
2. <i>Driver</i> berpenghasilan dari kegiatan yang betul digemari	KS	18	23
	S	46	48
	SS	29	27

Berdasarkan data dari indikator di atas maka dapat terlihat bahwa responden menjawab kuisisioner tentang *driver* bekerja sesuai dengan kegiatan yang memang *driver* gemari paling dominan adalah Setuju (S) yaitu sebanyak 46 orang atau 46% dari pernyataan satu dan 48 atau 48% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya yaitu responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 29 orang atau 29% dari pernyataan 1 dan 27 atau 27% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya untuk jawaban yang dominan ke tiga yaitu Kurang Setuju (KS) sebanyak 18 orang atau 18% pada pernyataan satu dan sebanyak 23 orang atau 23% pada pernyataan 2 dan selanjutnya hanya sedikit yang berpendapat bahwa bekerja sebagai *driver* PT. GOJEK bukan di karenakan hobby atau tidak suka berkendara yaitu sebanyak 7 orang atau 7% pada pernyataan 1 dan 2 orang atau 2% pada pernyataan 2.

Hal ini dapat membuktikan lebih dari 70 % *driver* cenderung berpendapat (setuju + Sangat Setuju) bahwa berkendara bukan lah pekerjaan yang memang mereka tidak sukai.

Tabel 4. 9 Indikator *Part Time*

Pernyataan	Nilai	PT1	PT2
1. <i>Driver</i> merupakan pekerjaan untuk tambahan penghasilan.	TS	2	5
	KS	26	23
2. <i>Driver</i> menjadi pekerjaan untuk mengisi waktu luang	S	45	44
	SS	27	28

Berdasarkan data dari indikator di atas maka dapat terlihat bahwa responden menjawab kuisisioner tentang *driver* juga menggunakan pekerjaan PT. GOJEK menjadi *part time job* paling dominan adalah Setuju (S) yaitu sebanyak 45 orang atau 45% dari pernyataan satu dan 46 atau 46% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya yaitu responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 27 orang atau 27% dari pernyataan 1 dan 28 atau 28% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya untuk jawaban yang dominan ke tiga yaitu Kurang Setuju (KS) sebanyak 26 orang atau 26% pada pernyataan satu dan sebanyak 23 orang atau 23% pada pernyataan 2 dan selanjutnya hanya

sedikit yang berpendapat bahwa bekerja sebagai *driver* PT. GOJEK bukan lah pekerjaan sampingan atau tambahan yaitu sebanyak 2 orang atau 2% pada pernyataan 1 dan 5 orang atau 5% pada pernyataan 2.

Hal ini dapat membuktikan lebih dari 70 % *driver* cenderung berpendapat (setuju + Sangat Setuju) bahwa bekerja sampingan sebagai *driver* PT. GOJEK dapat menambah penghasilan mereka.

Tabel 4. 10 Indikator Sosial Baru

Pernyataan	Nilai	SB1	SB2
1. <i>Driver</i> dapat membangun relasi baru.	TS	3	6
2. <i>Driver</i> dapat bersosial dengan orang banyak	KS	19	13
	S	51	50
	SS	27	31

Berdasarkan data dari indikator di atas maka dapat terlihat bahwa responden menjawab kuisisioner tentang *driver* dapat mengenal orang lebih banyak yang paling dominan adalah Setuju (S) yaitu sebanyak 51 orang atau 51% dari pernyataan satu dan 50 atau 50% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya yaitu responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 27 orang atau 27% dari pernyataan 1 dan 31 atau 31% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya untuk jawaban yang dominan ke tiga yaitu Kurang Setuju (KS) sebanyak 19 orang atau 19% pada pernyataan 1 dan sebanyak 13 orang atau 13% pada pernyataan 2 dan selanjutnya hanya sedikit yang berpendapat bahwa bekerja sebagai *driver* PT. GOJEK tidak dapat menjadi alasan untuk menambah kenalan baru yaitu sebanyak 3 orang atau 3% pada pernyataan 1 dan 6 orang atau 6% pada pernyataan 2.

Hal ini dapat membuktikan lebih dari 75 % *driver* cenderung berpendapat (setuju + Sangat Setuju) bahwa bekerja sebagai *driver* PT. GOJEK dapat menambah kenalan baru mereka.

Tabel 4. 11 Indikator Pengalaman Tempat Baru

Pernyataan	Nilai	PB1	PB2
------------	-------	-----	-----

1. <i>Driver</i> dapat mengenal tempat baru yang belum pernah dikunjungi	TS	23	3
	KS	32	24
2. <i>Driver</i> dapat memiliki pengalaman ditempat yang di kunjungi	S	36	45
	SS	9	28

Berdasarkan data dari indikator di atas maka dapat terlihat bahwa responden menjawab kuisioner tentang *driver* dapat mengenal ataupun mendapat pengalaman baru pada tempat-tempat yang baru dikunjungi saat mengantarkan penumpang yang paling dominan adalah Setuju (S) yaitu sebanyak 36 orang atau 36% dari pernyataan satu dan 45 atau 45% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya yaitu responden menjawab Kurang Setuju (KS) sebanyak 32 orang atau 32% dari pernyataan 1 dan 24 atau 24% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya untuk jawaban yang dominan ke tiga yaitu Sangat Setuju (SS) sebanyak 9 orang atau 9% pada pernyataan 1 dan sebanyak 28 orang atau 28% pada pernyataan 2 dan selanjutnya yang berpendapat bahwa bekerja sebagai *driver* PT. GOJEK tidak dapat menambah pengalaman baru yaitu sebanyak 3 orang atau 3% pada pernyataan 1 dan 6 orang atau 6% pada pernyataan 2.

Hal ini dapat membuktikan lebih dari 70 % *driver* cenderung berpendapat (setuju + Sangat Setuju) pada pernyataan pertama dan kurang dari 50% menjawab bahwa bekerja sebagai *driver* PT. GOJEK dapat menambah pengalaman tempat baru mereka.

2. Variabel Pengangguran

Adapun jumlah pernyataan yang diajukan untuk variabel Tingkat Pengangguran yang dibangun dari 3 indikator yaitu berjumlah 6 pernyataan dan dari data yang diolah semuanya valid berikut penjelasannya

Tabel 4. 12 Indikator Lapangan Pekerjaan

Pernyataan	Nilai	LP1	LP2
1. PT. GOJEK menyediakan lapangan	TS	-	3

pekerjaan dalam jumlah yang cukup besar 2. Menjadi <i>driver</i> dikarenakan tidak memiliki pekerjaan lainnya	KS	20	23
	S	49	45
	SS	31	29

Berdasarkan data dari indikator di atas maka dapat terlihat bahwa responden menjawab kuisisioner tentang *driver* dapat membuka lapangan pekerjaan yang paling dominan adalah Setuju (S) yaitu sebanyak 49 orang atau 49% dari pernyataan satu dan 45 atau 45% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya yaitu responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 31 orang atau 31% dari pernyataan 1 dan 29 atau 29% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya untuk jawaban yang dominan ke tiga yaitu Kurang Setuju (KS) sebanyak 20 orang atau 20% pada pernyataan 1 dan sebanyak 23 orang atau 23% pada pernyataan 2 dan selanjutnya hanya sedikit yang berpendapat PT. PT. GOJEK tidak dapat menjadi alasan untuk menambah kenalan baru yaitu sebanyak 3 orang atau 3% pada pernyataan 2.

Hal ini dapat membuktikan lebih dari 70% *driver* cenderung berpendapat (setuju + Sangat Setuju) bahwa PT. PT. GOJEK dapat membuka lapangan pekerjaan baru.

Tabel 4. 13 Indikator Modal

Pernyataan	Nilai	MO1	MO2
1. Menjadi <i>driver</i> tidak membutuhkan biaya yang besar	STS	1	1
	TS	9	8
2. Menjadi <i>driver</i> tidak memerlukan skil/keahlian khusus	KS	19	20
	S	44	45
	SS	27	26

Berdasarkan data dari indikator di atas maka dapat terlihat bahwa responden menjawab kuisisioner tentang *driver* modal yang digunakan yang paling dominan adalah Setuju (S) yaitu sebanyak 44 orang atau 44% dari pernyataan 1 dan 45 atau 45% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya yaitu

responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 27 orang atau 27% dari pernyataan 1 dan 26 atau 26% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya untuk jawaban yang dominan ke tiga yaitu Kurang Setuju (KS) sebanyak 19 orang atau 19% pada pernyataan 1 dan sebanyak 20 orang atau 20% pada pernyataan 2 dan selanjutnya yang Tidak Setuju (TS) berjumlah 9 orang atau 9% pada pernyataan 1 dan 8 orang atau 8% pada pernyataan 2. Dan yang paling sedikit berpendapat bahwa bekerja sebagai *driver* PT. GOJEK tidak dikarenakan kurang modal yaitu sebanyak 1 orang atau 1% pada pernyataan 1 dan 2.

Hal ini dapat membuktikan lebih dari 70 % *driver* cenderung berpendapat (setuju + Sangat Setuju) pada pernyataan kebanyakan menjadi *driver* PT. GOJEK tidak dikarenakan kurangnya modal baik dari segi Uang dan juga Skil.

Tabel 4. 14 Indikator Tingkat Pendidikan

Pernyataan	Nilai	TP1	TP2
1. Menjadi <i>driver</i> tidak membutuhkan kualifikasi pendidikan khusus	STS	-	1
	TS	8	9
2. Menjadi <i>driver</i> sangat mudah di pahami semua kalangan pada umumnya	KS	11	18
	S	52	45
	SS	29	27

Berdasarkan data dari indikator di atas maka dapat terlihat bahwa responden menjawab kuisisioner tentang *driver* tingkat pendidikan yang paling dominan adalah Setuju (S) yaitu sebanyak 52 orang atau 52% dari pernyataan satu dan 45 atau 45% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya yaitu responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 29 orang atau 29% dari pernyataan 1 dan 27 atau 27% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya untuk jawaban yang dominan ke tiga yaitu Kurang Setuju (KS) sebanyak 11 orang atau 11% pada pernyataan 1 dan sebanyak 18 orang atau 18% pada pernyataan 2 dan selanjutnya hanya sedikit yang berpendapat Tidak Setuju (TS) yaitu sebanyak 8 orang atau 8% pada pernyataan 1 dan 9 orang atau 9%

pada pernyataan 2, bahkan ada juga yang berpendapat Sangat Tidak Setuju yaitu 1 orang atau 1%

Hal ini dapat membuktikan lebih dari 70% *driver* cenderung berpendapat (setuju + Sangat Setuju) bahwa PT. PT. GOJEK dapat membuka lapangan pekerjaan baru tanpa memandang tingkat pendidikan.

3. Variabel Kesejahteraan

Adapun jumlah pernyataan yang diajukan untuk variabel Kesejahteraan yang dibangun dari 5 indikator yaitu berjumlah 10 pernyataan dan dari data yang diolah semuanya valid berikut penjelasannya.

Tabel 4. 15 Indikator Pendapatan

Pernyataan	Nilai	PDT1	PDT2
1. Bekerja sebagai <i>driver</i> dapat meningkatkan pendapatan lebih besar	TS	1	5
	KS	25	20
2. <i>Driver</i> dapat menabung hasil pendapatan sehari-hari	S	42	49
	SS	32	26

Berdasarkan data dari indikator di atas maka dapat terlihat bahwa responden menjawab kuisisioner tentang pendapatan paling dominan adalah Setuju (S) yaitu sebanyak 42 orang atau 42% dari pernyataan satu dan 49 atau 49% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya yaitu responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 32 orang atau 32% dari pernyataan 1 dan 26 atau 26% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya untuk jawaban yang dominan ke tiga yaitu Kurang Setuju (KS) sebanyak 25 orang atau 25% pada pernyataan satu dan sebanyak 20 orang atau 20% pada pernyataan 2 dan yang terakhir hanya sedikit yang menjawab Tidak Setuju (TS) yaitu sebanyak 1 orang atau 1% pada pernyataan 1 dan 5 orang atau 5% pada pernyataan 2.

Hal ini dapat membuktikan lebih dari 70 % *driver* cenderung berpendapat (setuju + Sangat Setuju) bahwa bekerja sebagai *driver* PT. GOJEK pendapatan mereka dapat mencukupi kebutuhan sehari-hari sampai pada kemampuan menabung

Tabel 4. 16 Indikator Konsumsi

Pernyataan	Nilai	KO1	KO2
1. <i>Driver</i> dapat memberikan makanan yang layak buat keluarga	TS	2	7
	KS	26	20
2. <i>Driver</i> dapat melengkapi kebutuhan sehari-hari keluarga	S	45	45
	SS	27	28

Berdasarkan data dari indikator di atas maka dapat terlihat bahwa responden menjawab kuisisioner tentang Konsumsi paling dominan adalah Setuju (S) yaitu sebanyak 45 orang atau 45% dari pernyataan 1 dan 2. Selanjutnya yaitu responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 27 orang atau 27% dari pernyataan 1 dan 28 atau 28% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya untuk jawaban yang dominan ke tiga yaitu Kurang Setuju (KS) sebanyak 26 orang atau 26% pada pernyataan satu dan sebanyak 20 orang atau 20% pada pernyataan 2 dan yang terakhir hanya sedikit yang menjawab Tidak Setuju (TS) yaitu sebanyak 2 orang atau 2% pada pernyataan 1 dan 7 orang atau 7% pada pernyataan 2.

Hal ini dapat membuktikan lebih dari 70 % *driver* cenderung berpendapat (setuju + Sangat Setuju) bahwa bekerja sebagai *driver* PT. GO-JEK pendapatan mereka dapat mencukupi sandang dan pangan yang layak.

Tabel 4. 17 Indikator Kesehatan

Pernyataan	Nilai	KES1	KES2
1. <i>Driver</i> beserta keluarga lebih terjamin kesehatannya	TS	4	3
	KS	24	21
2. <i>Driver</i> mampu menalangi asuransi kesehatan	S	44	49
	SS	28	27

Berdasarkan data dari indikator di atas maka dapat terlihat bahwa responden menjawab kuisisioner tentang Kesehatan paling dominan adalah Setuju (S) yaitu sebanyak 44 orang atau 44% dari pernyataan satu dan 49 atau

49% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya yaitu responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 28 orang atau 28% dari pernyataan 1 dan 27 atau 27% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya untuk jawaban yang dominan ke tiga yaitu Kurang Setuju (KS) sebanyak 24 orang atau 24% pada pernyataan satu dan sebanyak 21 orang atau 21% pada pernyataan 2 dan yang terakhir hanya sedikit yang menjawab Tidak Setuju (TS) yaitu sebanyak 4 orang atau 4% pada pernyataan 1 dan 3 orang atau 3% pada pernyataan 2.

Hal ini dapat membuktikan lebih dari 70 % *driver* cenderung berpendapat (setuju + Sangat Setuju) bahwa semenjak bekerja sebagai *driver* PT. GO-JEK kesehatan mereka lebih terjamin dikarenakan kecukupan pendapatan untuk membiayai hidup sehat.

Tabel 4. 18 Indikator Kelayakan Tempat Tinggal/Lingkungan

Pernyataan	Nilai	LK1	LK2
1. <i>Driver</i> dapat membenahi tempat tinggalnya selayak mungkin	STS	1	1
2. <i>Driver</i> dapat menalangi tagihan kebutuhan lingkungan	TS	8	8
	KS	20	20
	S	45	44
	SS	26	27

Berdasarkan data dari indikator di atas maka dapat terlihat bahwa responden menjawab kuisioner tentang Kelayakan tempat tinggal paling dominan adalah Setuju (S) yaitu sebanyak 45 orang atau 45% dari pernyataan satu dan 44 atau 44% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya yaitu responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 26 orang atau 26% dari pernyataan 1 dan 27 atau 27% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya untuk jawaban yang dominan ke tiga yaitu Kurang Setuju (KS) sebanyak 20 orang atau 20% pada pernyataan satu dan sebanyak 21 orang atau 21% pada pernyataan 2, selanjutnya yang menjawab Tidak Setuju (TS) yaitu sebanyak 8 orang atau 8% pada pernyataan 1 dan 8 orang atau 8% pada pernyataan 2. Dan

yang paling sedikit yaitu responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) yaitu sebanyak 1 orang atau 1% untuk pernyataan 1 dan 2

Hal ini dapat membuktikan lebih dari 70 % *driver* cenderung berpendapat (setuju + Sangat Setuju) bahwa semenjak bekerja sebagai *driver* PT. GO-JEK pendapatan mereka mampu untuk membiayai atau membenahi tempat tinggal dan lingkungan mereka lebih baik lagi.

Tabel 4. 20 Indikator Kebebasan Spiritual

Pernyataan	Nilai	KS1	KS2
1. Menjadi <i>driver</i> tidak menghalangi kegiatan untuk beribadah sehari-hari	TS	3	-
2. <i>Driver</i> sangat mentolerir adanya perbedaan agama baik kepada pelanggan ataupun sesama <i>driver</i>	KS	24	18
	S	45	50
	SS	28	32

Berdasarkan data dari indikator di atas maka dapat terlihat bahwa responden menjawab kuisisioner tentang Kebebasan Spritual paling dominan adalah Setuju (S) yaitu sebanyak 45 orang atau 45% dari pernyataan satu dan 50 atau 50% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya yaitu responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 28 orang atau 28% dari pernyataan 1 dan 32 atau 32% orang menjawab pernyataan 2. Selanjutnya untuk jawaban yang dominan ke tiga yaitu Kurang Setuju (KS) sebanyak 24 orang atau 24% pada pernyataan satu dan sebanyak 18 orang atau 18% pada pernyataan 2, selanjutnya yang menjawab Tidak Setuju (TS) yaitu sebanyak 3 orang atau 3% pada pernyataan 1 pada pernyataan 1. Dan yang paling sedikit yaitu responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) yaitu sebanyak 1 orang atau 1% untuk pernyataan 1 dan 2

Hal ini dapat membuktikan lebih dari 70 % *driver* cenderung berpendapat (setuju + Sangat Setuju) bahwa bekerja sebagai *driver* PT. GO-JEK tidak mengganggu kegiatan beribadah para *driver* hal itu disebabkan karna tidak adanya aspek paksaan dari perusahaan terhadap jadwal kerja dan juga adanya rasa toleransi para *driver* terhadap agama masing-masing

F. Analisis *Struktural Equation Modeling* dengan *Smart PLS*

1. Pengujian Validitas Konstruk

Menurut Ghozali, Uji ini Dilakukan untuk mengetahui nilai T statistik dari seluruh indikator pembentuk konstruk. Indikator yang memiliki nilai T statistik lebih besar atau sama dengan 1,96 dikatakan valid. Indikator juga dikatakan valid jika *P value* lebih kecil atau sama dengan 0,05. Dari perhitungan *PLS Bootstrapping* dari model di atas di peroleh tabel *Outer Loading* seperti dibawah.¹

Tabel 4.21 *Outer Loading* Pembentuk Konstruk

Indikator	<i>Original Sample (O)</i>	<i>Sample Mean (M)</i>	<i>Standard Deviation (STDEV)</i>	<i>T Statistics (/O/STDEV/)</i>	<i>P Values</i>
PL1 <-Transportasi Online	0,740	0,739	0,058	12,455	0,000
PL2<-Transportasi Online	0,842	0,841	0,030	28,155	0,000
FX1<-Transportasi Online	0,908	0,907	0,026	35,114	0,000
FX2<-Transportasi Online	0,710	0,711	0,077	9,196	0,000
HB1<-Transportasi Online	0,871	0,870	0,036	24,452	0,000
HB2<-Transportasi Online	0,704	0,697	0,056	12,571	0,000
PT1<-Transportasi Online	0,713	0,707	0,065	10,954	0,000
PT2<-Transportasi Online	0,857	0,858	0,029	30,011	0,000
SB1<-Transportasi Online	0,627	0,623	0,085	7,420	0,000
SB2<-Transportasi Online	0,557	0,560	0,065	8,509	0,000
PB1<-Transportasi Online	0,531	0,529	0,081	6,526	0,000
PB2<-Transportasi Online	0,954	0,954	0,007	132,101	0,000
LP1<-Tingkat Pengangguran	0,810	0,805	0,046	17,740	0,000
LP2<-Tingkat Pengangguran	0,722	0,720	0,055	13,182	0,000
MO1<-Tingkat Pengangguran	0,954	0,954	0,008	119,983	0,000
MO2<-Tingkat Pengangguran	0,767	0,764	0,055	13,959	0,000
TP1<-Tingkat Pengangguran	0,601	0,604	0,080	7,560	0,000
TP2<-Tingkat Pengangguran	0,958	0,959	0,006	149,416	0,000
PDT1<Kesejahteraan	0,619	0,615	0,085	7,326	0,000
PDT2<Kesejahteraan	0,715	0,711	0,057	12,455	0,000

¹Imam Ghozali, *Struktural Equation Modeling Metode Alternatif dengan Partial Least Square*, (Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2006), h. 78

KO1<Kesejahteraan	0,808	0,807	0,045	17,896	0,000
KO2<Kesejahteraan	0,715	0,708	0,081	8,853	0,000
KES1<Kesejahteraan	0,761	0,763	0,067	11,327	0,000
KES2<Kesejahteraan	0,756	0,755	0,059	12,818	0,000
LK1<Kesejahteraan	0,853	0,856	0,035	24,449	0,000
LK2<Kesejahteraan	0,779	0,780	0,076	10,259	0,000
KS1<Kesejahteraan	0,835	0,835	0,035	23,816	0,000
KS2<Kesejahteraan	0,757	0,757	0,057	13,241	0,000

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa semua indikator pembentuk konstruk memiliki T statistik di atas 1,96 dan P Value di bawah 0,05 sehingga dapat dinyatakan bahwa semua indikator pembentuk konstruk valid dan dapat digunakan untuk menguji hipotesis pada tahap pengukuran struktural.

Tabel 4.22 AVE dan Akar AVE

Konstruk	AVE	Akar AVE
Transportasi Online	0,582	0,763
Tingkat Pengangguran	0,659	0,812
Kesejahteraan	0,582	0,763

Laten 4.23 Variabel Correlation

	Transportasi Online	Pengangguran	Kesejahteraan
Transportasi Online	0,763	0,946	0,942
Pengangguran		0,812	0,939
Kesejahteraan			0,763

Standar yang digunakan dalam menilai korelasi dari masing-masing konstruk adalah nilai akar kuadrat AVE > korelasi konstruk. Maka dapat dilihat dari tabel di atas terlihat bahwa nilai akar kuadrat dari transportasi *online* sebesar 0,763 lebih besar dari korelasi konstruk sebesar 0,582 maka, dapat dinilai konstruk variabel dari transportasi *online* valid. Konstruk variabel pengangguran sebesar 0,812 lebih besar dari korelasi konstruknya sebesar

0,659 maka, dapat dikatakan konstruk variabel valid. Selanjutnya nilai akar kuadrat dari variabel kesejahteraan sebesar 0,763 lebih besar dari korelasi konstraknya yaitu sebesar 0,582 maka, dapat di nyatakan konstruk variabel Valid.

Reliabilitas konstruk dalam penelitian ini akan diukur dengan menggunakan *composite reliability*. Suatu konstruk dapat dikatan reliabel jika nilai *composite reliability* diatas 0,60.²

Berdasarkan hasil pengujian menunjukkan bahwa semua konstruk atau variabel Transportasi Online (X), Tingkat Pengangguran (Y) dan kesejahteraan masyarakat (Z) dinilai reliabel atau fit, hal ni berarti bahwa semua item pertanyaan yang digunakan untuk mengukur masing-masing konstruk sangat baik yaitu $> 0,9$. Hasil uji reliabilitas tersebut terlihat pada tabel dan lampiran penelitian.

Tabel 4. 24 Hasil Uji *composite reliability*

Konstruk	<i>Composite reliability</i>
Transportasi Online	0,942
Tingkat Pengangguran	0,919
Kesejahteraan Masyarakat	0,932

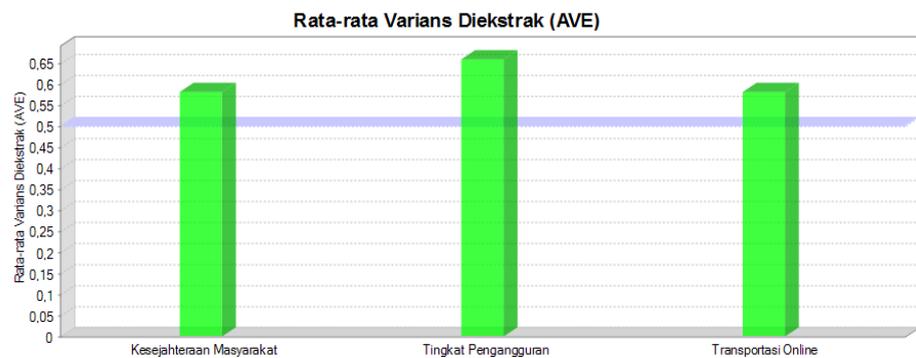
Pengujian validitas dilakukan dengan validitas konvergen dan validitas diskriminan. Pengujian validitas konvergen dilakukan dengan mengevaluasi *loading* dari ukuran individual dari masing-masing konstraknya. Selain itu dapat dilakukan dengan menghitung kehandalan *composite*.

Selain itu dapat juga dilakukan dengan menguji *average variance extracted* (AVE). apabila nilai akar dari AVE untuk konstruk individual lebih besar daripada nilai korelasi antar konstruk dengan konstruk lain dalam model dan harus lebih besar daripada nilai yang direkomendasikan yaitu 0,5.

Uji validitas dilakukan dengan menggunakan *evaluasi measurement* (*outer*) model yaitu dengan menggunakan *convergent validity* (besarnya

² *Ibid.*,

loading factor untuk masing-masing konstruk) dan dapat juga menggunakan *discriminant validity (square root of AVE)*³, seperti pada tabel dibawah ini: . .



Gambar 4.1 AVE

Berdasarkan standar nilai yang direkomendasikan dalam hal menilai tingkat validitas maka, data dalam penelitian ini diategorikan valid dikarenakan $> 0,5$.⁴

struktural dievaluasi dengan menggunakan R-square untuk variabel dependen dan uji t serta signifikansi dari koefisien parameter jalur struktural. Tabel dan juga pada lampiran berikut ini merupakan hasil estimasi R-square dengan menggunakan *Smart PLS*.

Tabel 4.25 R Square

Variabel	R Square
Tingkat Pengangguran	0,896
Kesejahteraan Masyarakat	0,909

Semakin tinggi nilai R-square, maka semakin besar kemampuan variabel independen tersebut dapat menjelaskan variabel dependen sehingga semakin baik persamaan struktural. Pada tabel menunjukkan bahwa R square konstruk pengaruh dari adanya transportasi online dalam hal mengurangi tingkat

³ *Ibid*

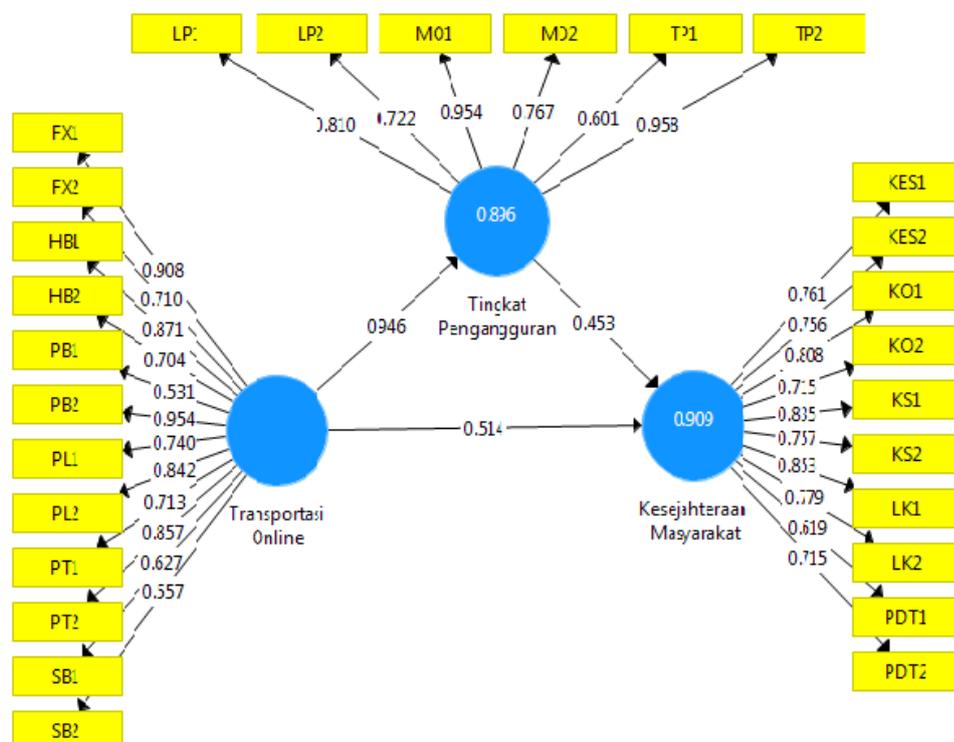
⁴ Ghozali, *Ibid.*,

pengangguran sebesar 0,896 dan juga tingkat kesejahteraan para *driver* juga terjaga yaitu sebesar 0,909. Hal ini berarti bahwa variabilitas transportasi online terhadap pengurangan tingkat pengangguran dapat dijelaskan oleh ekspektasi peluang yang tercipta sebesar 89.6%, sedangkan kemampuan untuk mensejahterakan *driver* transportasi *online* sebesar 90.9%.

2. Model Penelitian

Penelitian tesis ini menggunakan *Struktural Equation Modeling* berbasis komponen yang sering disebut dengan *Partial Least Square Structural Equation Model* (PLS-SEM).

Data yang sudah dikumpulkan akan dianalisis dengan menggambarkan model penelitian yang telah ditentukan sebelumnya. Hasil perhitungan dengan menggunakan *software* PLS 3 diagram *path* dari model penelitian seperti di bawah ini.



Gambar 4. 2 Model *Struktural Equation Model* Penelitian

Model dari analisis data di atas akan dilihat *loading factor* dari setiap indikator. Dan hasilnya dapat dilihat pada tabel .

Tabel 4.26 Outer Loading Model

NO	Indikator	Transportasi Online	Tingkat Pengangguran	Kesejahteraan Masyarakat
1	PL1	0,740		
2	PL2	0,842		
3	FX1	0,908		
4	FX2	0,710		
5	HB1	0,871		
6	HB2	0,704		
7	PT1	0,713		
8	PT2	0,857		
9	SB1	0,627		
10	SB2	0,557		
11	PB1	0,531		
12	PB2	0,954		
13	LP1		0,810	
14	LP2		0,722	
15	MO1		0,954	
16	MO2		0,767	
17	TP1		0,601	
18	TP2		0,958	
19	PDT1			0,619
20	PDT2			0,715
21	KO1			0,808
22	KO2			0,715
23	KES1			0,761
24	KES2			0,756
25	LK1			0,853
26	LK2			0,779
27	KS1			0,835
28	KS2			0,757

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa model indikator yang telah di olah dapat dinyatakan *fit* di karenakan semua *loading factornya* > 0,50. Maka

model tersebut dapat dilanjutkan dengan melihat hasil validitas indikator dan reliabilitas konstruk.⁵

Ukuran refleksif individual dikatakan tinggi jika berkorelasi lebih dari 0.50 dengan konstruk yang ingin diukur. Konstruk dengan nilai *loading factor* > 0.5 bisa digunakan untuk mengukur model penelitian ini dan konstruk yang kurang dari 0.5 harus dihapus.⁶ Pemenuhan validitas diskriminan dapat dilihat dari nilai konstruk. Jika korelasi indikator konstruk memiliki nilai lebih tinggi dibandingkan dengan korelasi indikator tersebut terhadap konstruk lain, maka dikatakan konstruk memiliki validitas diskriminan yang tinggi.

3. Evaluasi Model Struktural

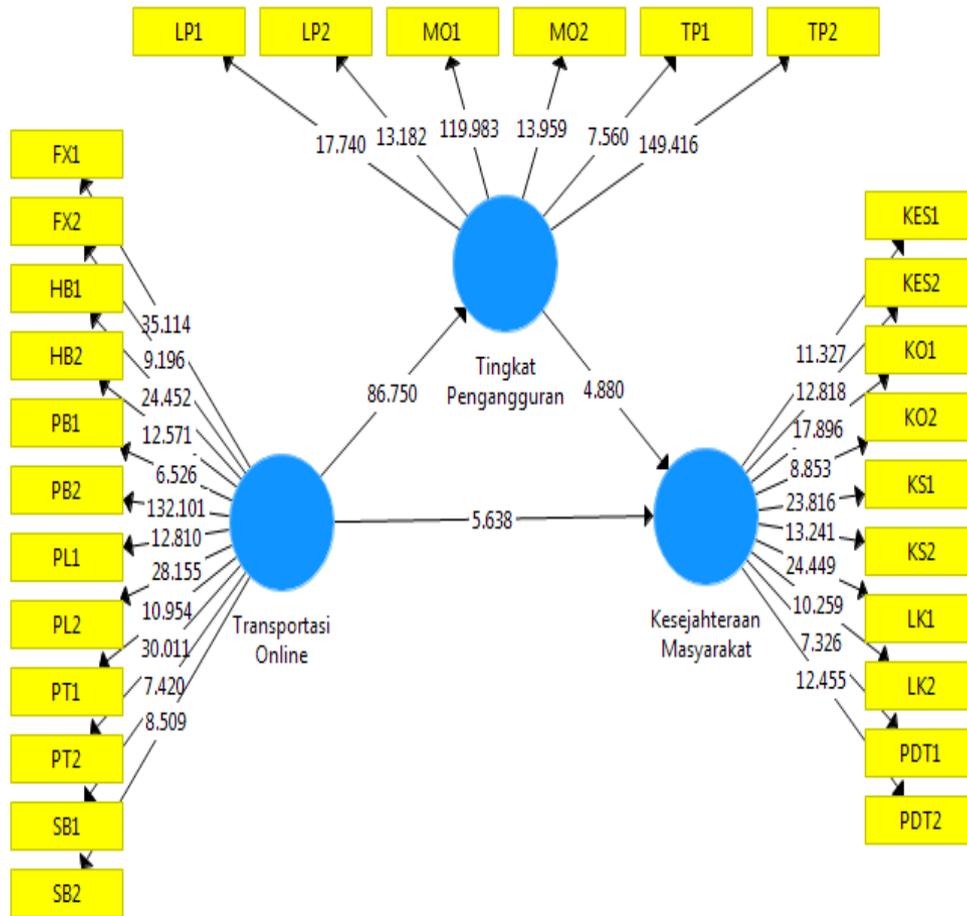
Evaluasi model analisis digunakan untuk melihat signifikansi hubungan antar konstruk yang ditunjukkan dengan nilai T statistik yang dihasilkan dari output dengan menggunakan perintah *calculate PLS Bootstrapping*. Besarnya pengaruh antar konstruk dan efek interaksi (moderasi) diukur dengan nilai koefisien jalur (*path coefficient*). *path coefficient* yang memiliki nilai T statistik $\geq 1,96$ atau memiliki P Value $\leq 0,05$ dinyatakan signifikan.⁷

Pada penelitian ini data diolah dengan menggunakan *software* Smart PLS 3 maka di peroleh model jalur atau *path* dan nilai t-statistik dan tabel dari *path coefficient* seperti di bawah:

⁵ Fatwa Tentama & Subardjo, Jurnal HUMANITAS, *Pengujian Validitas dan Reliabilitas Konstruk Pada Organizational Citizenship Behavior*, ISSN 1693-7236, Vol. 15, No.1, Februari 2018, Hal. 68

⁶ *Ibid.*,

⁷ *Ibid.*,



Gambar 4.3 Path Diagram dan T statistik

Tabel 4.27 Uji T dan Signifikan P Value

	<i>Original Sample (O)</i>	<i>Sample Mean (M)</i>	<i>Standard Deviation (STDEV)</i>	<i>T Statistics (/O/STDEV/)</i>	<i>P Values</i>
Transportasi Online -> Kesejahteraan	0,514	0,528	0,091	5,638	0,000
Transportasi Online -> Tingkat Pengangguran	0,946	0,948	0,011	86,750	0,000
Tingkat Pengangguran-> Kesejahteraan	0,453	0,440	0,093	4,880	0,000

Berdasarkan tabel di atas dapat dilakukan pengujian hipotesis. Dilakukan terhadap 3 hipotesis yang di ajukan. Pengujian hipotesis dilakukan dengan membandingkan nilai *T-Value* dengan signifikansi 0,05. Jika *T-Value* $\geq 1,96$ atau *P-Value* $\leq 0,05$ maka H_0 ditolak atau hipotesis penelitian diterima.

H0 : menyatakan bahwa variabel eksogen tidak mempengaruhi variabel endogen

H1 : menyatakan bahwa variabel eksogen mempengaruhi variabel endogen
Pengambilan keputusan dengan membandingkan T statistik hitung dan T tabel atau P Value sehingga jika :

- Jika statistik T hitung $<$ dari T tabel dan $P > 0,05$ maka H0 ditolak
- Jika statistik T hitung $>$ dari T tabel dan $P < 0,05$ maka H0 diterima

G. Pengujian Hipotesis

1. Hipotesis 1. Pengaruh Adanya Transportasi Online Terhadap Kesejahteraan

Pengaruh adanya transportasi *online* terhadap kesejahteraan yang diterima *driver* di peroleh T hitung yaitu $5,638 > 1,96$ dan tingkat signifikan P Value $0,000 < 0,05$ maka dapat disimpulkan H0 ditolak dan H1 diterima artinya adanya transportasi *online* berpengaruh secara signifikan terhadap kesejahteraan yang diterima.

2. Hipotesis 2. Pengaruh Adanya Transportasi Online Terhadap Pengangguran.

Pengaruh adanya transportasi *online* terhadap pengurangan di peroleh T hitung sangat tinggi yaitu $86,750 > 1,96$ dan tingkat signifikan P Value $0,000 < 0,05$ maka dapat disimpulkan H0 ditolak dan H1 diterima artinya adanya transportasi *online* berpengaruh secara signifikan terhadap pengurangan tingkat pengangguran.

3. Hipotesis 3. Pengaruh Adanya Transportasi Online Terhadap Kesejahteraan Melalui Variabel Pengurangan

Pengaruh adanya transportasi *online* terhadap kesejahteraan yang diterima melalui variabel pengurangan di peroleh T hitung yaitu $4,880 > 1,96$ dan tingkat signifikan P Value $0,000 < 0,05$ maka dapat disimpulkan H0 ditolak dan H1 diterima artinya adanya pengaruh transportasi *online*

berpengaruh secara signifikan terhadap kesejahteraan yang diterima melalui pengurangan tingkat pengangguran.

Tabel 4. 29 Pengaruh Antar Variabel Penelitian

	T Statistics	P Values	
Transportasi Online -> Kesejahteraan	5,638	0,000	Berpengaruh Signifikan
Transportasi Online -> Tingkat Pengangguran	86,750	0,000	Berpengaruh Signifikan
Tingkat Pengangguran-> Kesejahteraan	4,880	0,000	Berpengaruh Signifikan

Untuk melihat besarnya kontribusi eksogen terhadap endogen di gunakan nilai R square, berdasarkan hasil output Smart PLS 3 di peroleh seperti di atas

Tabel 4.30 Nilai R Square Penelitian

	R Square	R Square Adjusted
Kesejahteraan driver	0,909	0,908
Tingkat Pengangguran	0,896	0,895

Tabel di atas jika dibandingkan dengan model penelitian dan hasilnya memperlihatkan nilai R Square Kesejahteraan Driver sebesar 0,909 berarti kontribusi dari adanya transportasi *online* terhadap kesejahteraan *driver* sebesar 90,9 % dan selebihnya adalah faktor lain.

Tabel di atas jika dibandingkan dengan model penelitian dan hasilnya memperlihatkan nilai R Square tingkat pengangguran sebesar 0,896 berarti kontribusi dari adanya transportasi *online* terhadap Pengurangan tingkat pengangguran sebesar 89,6 % dan selebihnya adalah faktor lain.

H. Pembahasan Hipotesis

1. Pengaruh Adanya Transportasi *Online* (PT. GOJEK) Terhadap Kesejahteraan *Driver*

Analisis dari hasil penelitian ini menghasilkan bahwa adanya transportasi *online* ini berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesejahteraan *driver* begitu juga keluarganya. Artinya semakin baik *driver* dalam bekerja juga akan semakin baik juga tingkat kesejahteraan yang *driver* terima.

Berdasarkan hasil perhitungan statistik pada penelitian ini, maka dapat disimpulkan bahwa konstruk adanya transportasi *online* berpengaruh positif signifikan terhadap konstruk Kesejahteraan secara langsung. Hal ini dapat di buktikan dari nilai t-statistik yang lebih besar dari 1,96 yakni sebesar 5,638. Dengan demikian, hipotesis H1 dalam penelitian ini diterima.

Ditinjau dari tingkat hubungan antara variabel penelitian seperti terlihat pada tabel 4. 27 tentang variabel *correlation* maka, dapat diambil kesimpulan bahwa adanya hubungan antara variabel transportasi *online* dengan variabel kesejahteraan sangat erat hubungannya yaitu sebesar 0,942.

Selanjutnya dari uji hasil *confirmatory factor analysis* dengan melihat *loading factor* pada tabel 4. 24 maka, 3 (tiga) aspek yang paling signifikan menyatakan dampak bekerja sebagai *driver* mampu mensejahterakan yaitu pertama, ditinjau dari indikator terpenuhinya kebutuhan kelayakan tempat tinggal ataupun lingkungan para *driver* sehari-hari dengan *loading factor* sebesar 0,853 kedua, ditinjau dari kebebasan spiritual yang dirasakan para *driver* dikarenakan bekerja sebagai *driver* tidak mengganggu waktu beribadah para *driver* dengan *loading factor* sebesar 0,835, hal ini juga di karenakan pihak PT.GO-JEK memberikan kebebasan jam kerja para *driver* itu sendiri dan ketiga, ditinjau dari terpenuhinya kebutuhan konsumsi makanan yang layak buat para *driver* dengan *loading factor* sebesar 0,808.

Pada dasarnya Kesejahteraan itu idealnya haruslah bersifat holistik dan juga seimbang, hal itu berarti yaitu kecukupan materi yang didukung oleh terpenuhinya kebutuhan spiritual serta mencakup individu dan sosial. sebab manusia tidak hanya hidup di alam dunia saja, tetapi juga di alam setelah kematian/kemusnahan dunia (akhirat). Kecukupan materi di dunia ditunjukkan dalam rangka untuk memperoleh kecukupan di akhirat. Jika kondisi ideal ini tidak tercapai maka kesejahteraan di akhirat tentu lebih diutamakan, sebab ini

merupakan sesuatu yang abadi dan lebih bernilai (*valuable*) dibanding kehidupan dunia

Hal ini juga menunjukkan bahwa dengan hadirnya lapangan pekerjaan dengan menggunakan Sistem transportasi *online* ini telah mampu mensejahterakan kehidupan para *driver* PT. GOJEK beserta keluarganya baik secara fisik (yang tampak) ataupun yang bersifat batiniah seperti adanya kebebasan waktu beribadah kepada Allah Subhana' Wata'ala.

Berdasarkan hasil penelitian ini, hipotesis yang didapat sependapat dengan penelitian yang dilakukan Aprima Syafrino seperti yang tercantum pada tabel 2.1 yang hasil penemuannya menunjukkan bahwa dengan bekerja sebagai *driver* Transportasi online terkhusus PT.GO-JEK mampu mensejahterakan kehidupan *driver*.⁸

2. Pengaruh Adanya Sistem Transportasi *Online* (PT. GO-JEK) Terhadap Pengangguran.

Berdasarkan hasil perhitungan statistik pada penelitian ini, maka dapat disimpulkan bahwa konstruk adanya transportasi online berpengaruh positif signifikan terhadap konstruk pengurangan tingkat pengangguran secara langsung. Hal ini dapat di buktikan dari nilai t-statistik yang jauh lebih besar dari 1,96 yakni sebesar 86,750. Dengan demikian, hipotesis H1 dalam penelitian ini diterima.

Ditinjau dari tingkat hubungan antara variabel penelitian seperti terlihat pada tabel 4. 27 tentang variabel *correlation* maka, dapat diambil kesimpulan bahwa adanya hubungan antara variabel transportasi online dalam mengurangi pengangguran sangat erat hubungannya yaitu sebesar 0,946.

Selanjutnya dari uji hasil confirmatory factor analysis dengan melihat *loading factor* pada tabel 4. 24 maka, 3 (tiga) aspek yang paling signifikan menyatakan PT.GO-JEK mampu mempengaruhi Pengangguran yaitu pertama, ditinjau dari indikator menjadi driver sangat mudah dipahami semua kalangan pada umumnya dengan *loading factor* sebesar 0,958 kedua, menjadi driver

⁸Aprima Syafrini, *Efisiensi Dan Dampak* ,.

tidak membutuhkan biaya yang besar dengan *loading factor* sebesar 0,954, dan ketiga, ditinjau dari kemampuan PT. GO-JEK dalam membuka lapangan pekerjaan baru dengan *loading factor* sebesar 0,810.

Hal ini juga menunjukkan bahwa dengan hadirnya lapangan pekerjaan dengan menggunakan Sistem transportasi *online* ini telah mampu menjadi salah satu alternatif solusi dalam menekan angka pengangguran di karenakan telah membuka lapangan pekerjaan baru di kota Medan yang berdampak cukup baik untuk mengurangi tingkat pengangguran di kota Medan bahkan banyak dari para *driver* mengaku bahwa dengan adanya sistem transportasi *online* ini dan membantu menambah pendapatan mereka walaupun ada dasarnya sudah bekerja atau punya pekerjaan tetap.

Dari sampel penelitian saja penulis dapat menilai adanya pengaruh atau hubungan dari munculnya sistem transportasi *online* ini dikarenakan sampel dalam penelitian 70% nya adalah *driver* yang sebelumnya dalam kategori menganggur secara langsung bahwasanya hadirnya PT.GO-JEK ini telah mampu menyerap tenaga kerja sebanyak 70 orang beralih status dari pengangguran menjadi bekerja.

3. Pengaruh Adanya Transportasi *Online* Terhadap Kesejahteraan Melalui Variabel Pengaruh Pengangguran

Pada dasarnya yang menjadi indikator yang paling mempengaruhi signifikan dari variabel transportasi *online* ini Berdasarkan hasil perhitungan statistik pada penelitian ini, maka dapat disimpulkan bahwa konstruk adanya transportasi *online* berpengaruh positif signifikan terhadap konstruk Kesejahteraan secara langsung. Hal ini dapat di buktikan dari nilai t-statistik yang lebih besar dari 1,96 yakni sebesar 4,880. Dengan demikian, hipotesis H1 dalam penelitian ini diterima.

Ditinjau dari tingkat hubungan antara variabel penelitian seperti terlihat pada tabel 4. 27 tentang variabel *correlation* maka, dapat diambil kesimpulan bahwa adanya hubungan antara variabel transportasi *online* dengan variabel

kesejahteraan melalui variabel moderating pengangguran sangat erat hubungannya yaitu sebesar 0,939

Selanjutnya dari uji hasil *confirmatory factor analysis* dengan melihat *loading factor* pada tabel 4. 24 maka, 3 (tiga) aspek yang paling signifikan menyatakan PT.GO-JEK dipilih menjadi pekerjaan yang sangat diminati yaitu pertama, ditinjau dari indikator *driver* mendapatkan pengalaman baru dengan *loading factor* sebesar 0,954 kedua, *driver* bekerja bebas tanpa ada aturan waktu kerja dengan *loading factor* sebesar 0,908, dan ketiga, ditinjau dari indikator *part time* bahwasanya menjadi *driver* menjadi pekerjaan untuk mengisi waktu luang dengan *loading factor* sebesar 0,857.

Dari hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa hubungan antara hadirnya fenomena baru sistem transportasi *online* ini sangat membantu para pengangguran ataupun yang sudah bekerja namun penghasilannya masih kurang mencukupi kebutuhan sehari-hari untuk mendapatkan pekerjaan dengan syarat yang cukup mudah dipenuhi dan menghasilkan pendapat yang mampu meningkatkan kesejahteraan pekerjanya.

Faktor yang mendorong *driver* tertarik untuk bekerja transportasi *online* antara lain melihat pada hasil, fleksibilitas jam kerja, bisa menjadi pekerjaan sampingan, bertambahnya teman atau lingkungan sosial, dan kebutuhan akan pekerjaan. Pada dasarnya PT. GO-JEK ini juga mampu mengubah pola pandang orang-orang pada umumnya terhadap tukang ojek menjadi lebih dihargai dimana ditunjukkan dengan minat masyarakat untuk menjadi *driver* PT.GO-JEK dan pendapatan yang menggiurkan. Kontribusi sosial keberadaan PT. GO-JEK ada pada kontribusi dalam penyerapan tenaga kerja, penciptakan peluang pekerjaan dalam jumlah besar, alternatif pilihan pekerjaan, menciptakan status pekerjaan yang baru, alternatif pengisi waktu luang, kemandirian ekonomi, menciptakan peluang yang sama bagi siapa saja untuk mandiri secara ekonomi dengan modal yang tidak besar, melatih kemandirian sosial, mendorong perubahan sosial.

Hal ini juga mendukung penelitian yang di tulis oleh Grendi, Nur Endah, dkk ⁹ yang menyatakan bahwasanya PT.GO-JEK mampu menjadi solusi dari inovasi terkini dari permasalahan pengangguran dan pengaruhnya terhadap kesejahteraan driver beserta keluarganya.

⁹Grendi, Nur Endah, dkk, *Dilema Sosial Ojek Online Gojek* (Staffnew.uny.ac.id/laporanpenelitian .pdf

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil perhitungan statistik pada penelitian ini, maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Pengaruh Adanya Transportasi *Online* (PT. GOJEK) Terhadap Kesejahteraan *Driver*

konstruk adanya transportasi *online* berpengaruh positif signifikan terhadap konstruk Kesejahteraan secara langsung. Hal ini dapat di buktikan dari nilai t-statistik yang lebih besar dari 1,96 yakni sebesar 5,638. Dengan demikian, hipotesis H1 dalam penelitian ini diterima.

Dengan hadirnya lapangan pekerjaan Sistem transportasi *online* ini telah mampu membuktikan dapat mensejahterakan kehidupan para *driver* beserta keluarganya baik secara fisik (yang tampak) seperti kecukupan konsumsi dan juga mampu membenahi tindak tinggal yang layak begiu juga yang bersifat batiniah seperti adanya kebebasan waktu beribadah kepada Allah Subhana' Wata'ala.

2. Pengaruh Adanya Sistem Transportasi *Online* (PT. GO-JEK) Terhadap Pengangguran

Konstruk adanya transportasi *online* berpengaruh positif signifikan terhadap konstruk pengurangan tingkat pengangguran secara langsung. Hal ini dapat di buktikan dari nilai t-statistik yang jauh lebih besar dari 1,96 yakni sebesar 86,750.

Hal ini juga menunjukkan bahwa dengan hadirnya lapangan pekerjaan dengan menggunakan Sistem transportasi *online* ini telah mampu menjadi salah satu alternatif solusi dalam menekan angka pengangguran di karenakan telah membuka lapangan pekerjaan baru di kota Medan yang berdampak cukup baik untuk mengurangi tingkat pengangguran di kota Medan.

3. Pengaruh Adanya Transportasi *Online* Terhadap Kesejahteraan Melalui Variabel Pengaruh Pengangguran

konstruk adanya transportasi *online* berpengaruh positif signifikan terhadap konstruk Kesejahteraan melalui variabel moderating pengangguran. Hal ini dapat di buktikan dari nilai t-statistik yang lebih besar dari 1,96 yakni sebesar 4,880. Dengan demikian, hipotesis H1 dalam penelitian ini diterima.

Kontribusi sosial keberadaan PT. GO-JEK ada pada kontribusi dalam penyerapan tenaga kerja, penciptakan peluang pekerjaan dalam jumlah besar, alternatif pilihan pekerjaan, menciptakan status pekerjaan yang baru, alternatif pengisi waktu luang, kemandirian ekonomi, menciptakan peluang yang sama bagi siapa saja untuk mandiri secara ekonomi dengan modal yang tidak besar, melatih kemandirian sosial, mendorong perubahan sosial.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka dapat dikemukakan beberapa saran yang bermanfaat, antara lain :

1. Bagi Penulis/ peneliti, untuk terus melakukan penelitian lebih lanjut, lebih luas dalam lebih mendalam lagi terutama menyangkut hal-hal yang menjadi tujuan dan harapan ekonomi bangsa dan Negara dan terkhususnya bagi Islam sehingga di harapkan Ekonomi bangsa dapat lebih berkembang dan lebih komprehensif serta memberikan kontribusi bagi dunia terkhusus dunia Islam.
2. Bagi perusahaan
 - a. Memperhatikan indikator- indikator yang menjadi prioritas utama untuk ditingkatkan serta mempertahankan indikator- indikator yang sudah berpengaruh signifikan guna untuk lebih memaksimalkan dampak atau efek positif dari hadir nya pekerjaan jasa tersebut.
 - b. Sosialisasi yang terencana, terstruktur dan terus menerus terhadap visi dan misi dari PT. GO-JEK ini keberbagai daerah lainnya agar dapat memberikan nilai positif lebih pada daerah yang masih tinggi tingkat pengangguran nya
 - c. Memberikan masukan kepada pihak PT. GO-JEK agar dapat dijadikan referensi untuk melakukan pengembangan basis usaha ke berbagai tempat

lainnya, tidak hanya menguntungkan pihak PT. GO-JEK saja tetapi juga menguntungkan bagi masyarakat luas.

3. Bagi Program Studi Pascasarjana Universitas Islam Negeri Sumatera Utara, agar dapat memperbanyak dan mendiskusikan hasil riset dari para peserta program pascasarjana, mendorong dan memfasiliasi untuk melakukan penelitian-penelitian di bidang ekonomi Syariah sehingga di harapkan pascasarjana menjadi tempat terdepan dalam pengembangan teori-teori yang lebih mendalam dan menjadi tempat utama tersedianya sumber daya manusia di bidang Ekonomi Syariah
4. Bagi peneliti yang bersangkutan dengan teori ini di harapkan penelitian ini dapat dijadikan refrensi atau literasi dalam penelitian-penelitian lain ataupun selanjutnya

DAFTAR PUSTAKA

- Abdillah, W., dan Jogiyanto, *Partial Least Square (PLS) Alternatif Structural Equation Modeling (SEM) dalam Penelitian Bisnis*. (Yogyakarta: ANDI, 2015)
- Apsari, Wahyu Kurniati, *Komunikasi Pemasaran Sistem Transportasi Online NGuberJEK*, Jurnal Komunikasi dan Kajian Media, Vol 1, No 1, Oktober 2017.
- Arifin, Zainal, *Evaluasi Pembelajaran*, (Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2012)
- Arikunto, Suharsimi, *Dasar-dasar Evaluasi Pendidikan. Edisi Kedua*. (Jakarta: PT Bumi Aksara. 2012)
- Arikunto, Suharsimi, *Prosedur Penelitian suatu Pendekatan Praktek*, (Jakarta, Rineka Cipta, 2002)
- Badan Pusat Statistik, *Indikator Sosial Ekonomi Aceh*, (Jakarta 2001)
- Baskoro Adi Wuryanto, *Analisi Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Word-Of-Mouth Marketing (WOM) Studi Pada Hungry Buzz Diner Semarang*, (eprints.undip.ac.id/16716/1/.pdf), diakses pada 18 September 2018
- Chapra, Umer, *Masa Depan Ilmu Ekonomi (Sebuah Tinjaua Islam)*, (Jakarta: Gema Insani Press, 2001)
- Damsar, dan Indrayani, *Pengantar Sosiologi Ekonomi* (Jakarta: Kencana, 2009)
- Dede Rodin, *Pemberdayaan Ekonomi Fakir Miskin Dalam Perspektif Al-Qur'an*, (Jurnal Economica), ISSN 2085-9325 (2015)
- Departemen Agama RI, *Al-Qur'an Tajwid dan Terjemahyannya*, , (Bandung: PT. Sygma, 2010)
- Economics Development Analysis Journal, *Pengaruh Pengangguran, Pertumbuhan Ekonomi, Dan Pengeluaran Pemerintah Terhadap Pembangunan Manusia Kabupaten/Kota Di Provinsi Jawa Tengah Tahun 2007-2011*, EDAJ 2 (3) (2013)
- Erutan, Agas Punu Anto', *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, ISSN 1,410-4946, Volume 10, Nomor 3, Maret2}A7 Q95-324)

- Faisal, Khairul Nisa, dkk, *Analisis Jumlah Pengangguran Dan Ketenagakerjaan Terhadap Keberadaan Usaha Mikro Kecil Dan Menengah Di Kota Medan* Jurnal EduTech, Vol. 2 No. 2 September 2016, ISSN: 2442-6024 e-ISSN: 2442-7063
- Fornell, C, *A Second Generation of Multivariate Analysis: Classification of Method and Implication for Marketing Research*. In M.J. Houston (ed). Review of Marketing, (pp.,1987)
- Franita, Riska, *Analisa Pengangguran di Indonesia, Nusantara(Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial)*, Volume 1 Desember 2016, ISSN 2541-657X
- Ghozali, Imam dan Fuad, *Structural Equation Modeling, Teori, Konsep dan Aplikasi dengan Lisrel 9.10 edisi 4*, (Semarang, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2014)
- Ghozali, Imam, *Struktural Equation Modeling Metode Alternatif dengan Partial Least Square*, (Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2006),
- Grendi, Nur Endah, dkk, *Dilema Sosial Ojek Online Gojek* (Staffnew.uny.ac.id/laporanpenelitian) .
- Haris R, Abdul, *Analisis Penyerapan Tenaga Kerja Industri Tenun Sutra di Kabupaten Wajo*, (Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Hasanuddin, Makassar. 2013).
- Haryani, Sri, *Hubungan Industrial di Indonesia*. (Yogyakarta: UPP AMP YKPN. 2002.)
- Haryono, Siswoyo *Structural Equation Modeling (SEM) Untuk Penelitian Manajemen dengan Amos 18.00*. (Jakarta: Intermedia Personalia Utama Jakarta, 2013)
- Hoetomo, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia* (Surabaya: Mitra Pelajar, 2005)
- <http://jp.feb.unsoed.ac.id>, Diah Retnowati dan Harsuti, *Pengaruh Pengangguran Terhadap Tingkat Kemiskinan di Jawa Tengah*.
- <http://belajarpsikologi.PengertianTransportasi/Online.com>
- <http://rubik.okezone.com/read/40747/10-alasan-menjadi-driver-transportasonline>.
- <http://www.kemendagri.go.id/news/2017/10/31/kemenhub-terbitkan-pm-1082017-sebagai-payung-hukum-angkutan-online.akses>
- <http://ylki.or.id/2017/07/warta-konsumen-transportasi-online-kawan-atau-lawan>.

<https://infokomputer.grid.id/2017/06/berita/berita-reguler/jumlah-sopir-grab-di-indonesia-naik-lima-kali-lipat-dalam-satu-tahun>

<https://sumut.bps.go.id/subject/6/tenaga-kerja.html>

<https://www.go-jek.com/go-ride>. Diakses pada 08 Februari 2018

<https://YLKI/kumparan.com/@kumparannews/250-000-driver-go-jek-kini-kuasai-jalanan-indonesia>.

Husein Umar, *Metode Penelitian untuk Skripsi dan Tesis Bisnis* (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2014)

Ibn Khaldun, Muqaddimat, Mesir : *Mathba'ah Musthafâ Muhammad*, t.t.,

Journal. stainkudus.ac.id/index.php/equilibrium/article/download/1268/1127

journal.unp.ac.id, *Analisis Pengaruh Tingkat Pendidikan, Pertumbuhan Ekonomi, dan Upah Terhadap Pengangguran Terdidik di Sumatera Barat*, 2016

Jurnal Ekonomi Syariah Teori dan Terapan, *Kesejahteraan Dalam Perspektif Islam Pada Karyawan Bank Syariah*, Vol. 3 No. : 391-401; 05 Mei 2016

Jusmaliani, Muham, *Kebijakan Ekonomi Dalam Islam, cet-1*, (Yogyakarta: Kreasi Wacana, 2005)

K. Maholtra, Naresh marketing research: *An applied orientation* (6th ed), (New Jersey: Pearson Education, 2010)

Karim, Adiwarmarman Azwar, *Sejarah Pemikiran Ekonomi Islam*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada 2008)

_____, *Ekonomi Islam (Suatu kajian Kontemporer)*, (Jakarta: Gema Insani Pres, 2001)

Kaufman, Bruce E Julie L.Hotchkiss, *The Economics Of Labor Market*, (Yogyakarta : BPFE UGM, 1999)

Kerlinger, Fred N, *Asas-Asas Penelitian Behavioral*, (Yogyakarta: UGM, 1973)

Kristiyanti, Celina Tri Siwi, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta, Sinar Grafika, 2008)

- Mandayani, Dian dan Nasution, Ananda, *RESAM Jurnal Hukum, Tinjauan Hukum Terhadap Layanan Transaksi Dan Transportasi Berbasis Aplikasi Online* Volume 4, Nomor 1, April 2018, Hlm. 17-30 p-ISSN 2443-2407 e-ISSN 2615-207X
- Mankiw, Gregory, *Teori Ekonomi*. (Jakarta, Erlangga, 2003)
- Mardani, *Fiqh Ekonomi Syariah* (Jakarta: Kencana, 2012)
- Mardapi, D.. Pengukuran, *Penilaian dan Evaluasi Pendidikan*. (Yogyakarta: Nuha Medika, 2012)
- Martati, Indah, *Jurnal Manajemen Dan Kewirausahaan/Jmk*, Vol.15, No. 2, September 2013: 123-130
- Miftakhul, dkk, *Pembuatan Peta Navigasi Sarana Umum Kota Semarang Sebagai Data Peta Pada GPS Garmin MAP, Jurnal Geodesi Undip*, Volume 4, Nomor 1 , Tahun 2015,(ISSN : 2337-845X)
- Muana, Nanga, *Makro Ekonomi Teori Masalah dan Kebijakan*, (Jakarta,PT.Raja Grafindo Persada,2005)
- Nisbah, F, *Analisis Pengaruh Tingkat Pengangguran Dan Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Tingkat Kemiskinan Di Kabupaten/Kota Medan, Binjai, Deli Serdang, Karo, Dan Langkat*, (repositori.usu.ac.id /bitstream/handle/123456789/2288/140501066.pdf)
- Asri Nursiwi, *Peningkatan Usaha Aneka Olahan Ubi Di Desakenteng Puntukrejo, Kecamatan Ngagoyoso, Kabupaten Karanganyar*, (Jurnal Kewirausahaan dan Bisnis, Vol 21, No 11 (2017)).
- Notoatmojo, Soekidjo *Metodologi Penelitian Kesehatan*, (Jakarta: Rineka Cipta: 2003)
- P. Todaro, Michael, dan Smith, Stephen C, *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga. Edisi Kedelapan, Jilid 1, Terjemahan Haris Munandar*,(Jakarta: Erlangga, 2004)
- _____, *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga. Edisi Ketujuh, Terjemahan Haris Munandar*, (Jakarta: Erlangga, 2000)
- Pandesolang, *Landasan Konseptual Perencanaan Dan Perancangan Pengembangan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang Di Lampung*, (e-journal.uajy.ac.id/7732/3/TA213706.pdf),

- Putri, Zakiah, *Pengaruh Kualitas Pelayanan dan Harga Terhadap Kepuasan Pelanggan Serta Dampaknya Pada Loyalitas Pegguna Jasa Oline GO-JEK di Kota Medan*, (Medan :Perpustakaan USU, 2017)
- R.Tjitrosudibio, Subekti., *Kitab Undang Undang Hukum Perdata, (Pradnya Pramita*, (Jakarta, 1992)
- Romli, M, *Jurnalistik Online: Panduan Mengelola Media Online*, (Nuansa, Bandung, 2012)
- Rosni, *Analisis Tingkat Kesejahteraan Masyarakat Nelayan Di Desa Dahari Selebar Kecamatan Talawi Kabupaten Batubara*, jurnal.Unimed.Ac.Id/2012/Index.Php/Geo, e-ISSN: 2549–7057 | p-ISSN: 2085–8167
- S, Margono, *Metodologi Penelitian Pendidikan*, (Jakarta: PT. RINEKA CIPTA,2004)
- Sarwono, J., dan Narimawati, U, *Membuat Skripsi, Tesis dan Disertasi dengan Partial Least Square SEM (PLS-SEM)*. (Yogyakarta: ANDI, 2015)
- Sekaran, Uma, *Metodologi Penelitian untuk Bisnis, Edisi 4*, (Jakarta : Salemba 4, 2006)
- Shihab, M. Quraish, *Membumikan Al-Qur'an*, (Bandung: Mizan, 1992)
- Sjahdeini, Sutan Remy, *Perbankan Syariah* (Jakarta: Kencana, 2014)
- Sodiq, Amirus, *Konsep Kesejahteraan Dalam Islam*, (Journal. stainkudus.ac.id/index.php/equilibrium/article/download/1268/1127
- Subekti, *Hukum Perjanjian*, (PT.Intermasa, Jakarta, 1984)
- Subulussalam, *Muhammad bin Isma'il Al-Amir Ash-Shan'ani*, (Kairo : Darul Hadits) HR. Al-Bukhari no. 2074
- Sugiono, *Metode Penelitian Bisnis*, (Bandung, Alfabeta, 2012)
- Sugiyono, *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D*, (Bandung: ALFABETA, 2013)
- Sujarweni, Wiratna, *Metodologi Penelitian* (Yogyakarta: Pustaka Baru Press, 2014)
- Sukardi, *Metodologi penelitian pendidikan: kompetensi dan praktiknya*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2009)

Sukirno, Sadono, *Makro Ekonomi Teori Pengantar*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2006)

_____, *Makro Ekonomi Teori Pengantar*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2006)

_____, *Makroekonomi Teori Pengantar*. Edisi Ketiga, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004)

Sumarsono, Sony, *Ekonomi Manajemen Sumber Daya Manusia dan Ketenagakerjaan*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2003)

Surachmad, Winarno, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, (Jakarta: Rieneka Cipta, 2000)

Suryadi, *Ace Hubungan Antara Pendidikan, Ekonomi dan Pengangguran Tenaga Terdidik*. Jakarta: Prisma No.8, Agustus 1994)

Syafrino, Aprima, *Efisiensi Dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesempatan Kerja Dan Kesejahteraan*, (Repository.ipb.ac.id)

Syahril, *Analisis Pengaruh Pertumbuhan Ekonomi dan Kesempatan Kerja Terhadap Pengangguran Di Kabupaten Aceh Barat*, *jurnal ekonomi dan kebijakan publik indonesia*, Vol. 1 No 2, November 2014 ISSN. 2442-7411.

Syed Naqvi, Nawab Haider, *Menggagas Ilmu Ekonomi Islam*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2003)

Tentama, Fatwa & Subardjo, *Jurnal HUMANITAS, Pengujian Validitas dan Reliabilitas Konstruk Pada Organizational Citizenship Behavior*, ISSN 1693-7236, Vol. 15, No.1, Februari 2018

www.BPS.go.id

www.bps.go.id/publication/2017/11/28

www.kemenperin.Go.id/Kompetensi/UU_13_2003

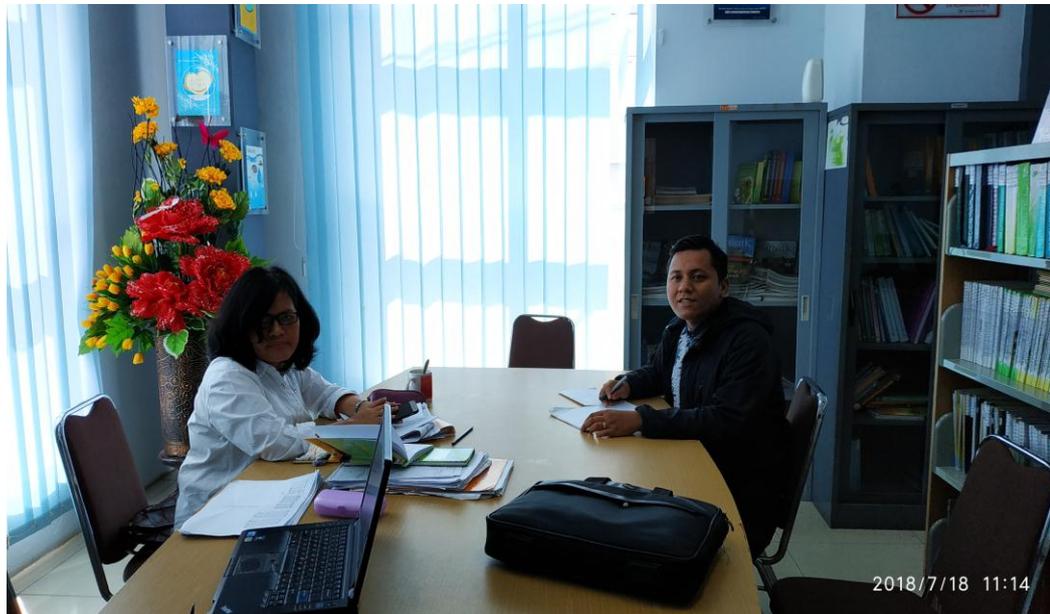
www.menkokesra.go.id..

Yacoub, Yarlina, *Pengaruh Tingkat Pengangguran terhadap Tingkat Kemiskinan Kabupaten/Kota di Provinsi Kalimantan Barat* (Jurnal EKSOS, ISSN 1693 – 9093, Volume 8, Nomor 3, Oktober 2012

Zurisdah, Zahra, *Pengaruh Tingkat Pengangguran Terbuka Terhadap Tingkat Kemiskinan Di Provinsi Banten*, (repository.uinbanten.ac.id /413/1/SKRIPSI%20ZAHRA% 20ZURISDAH.

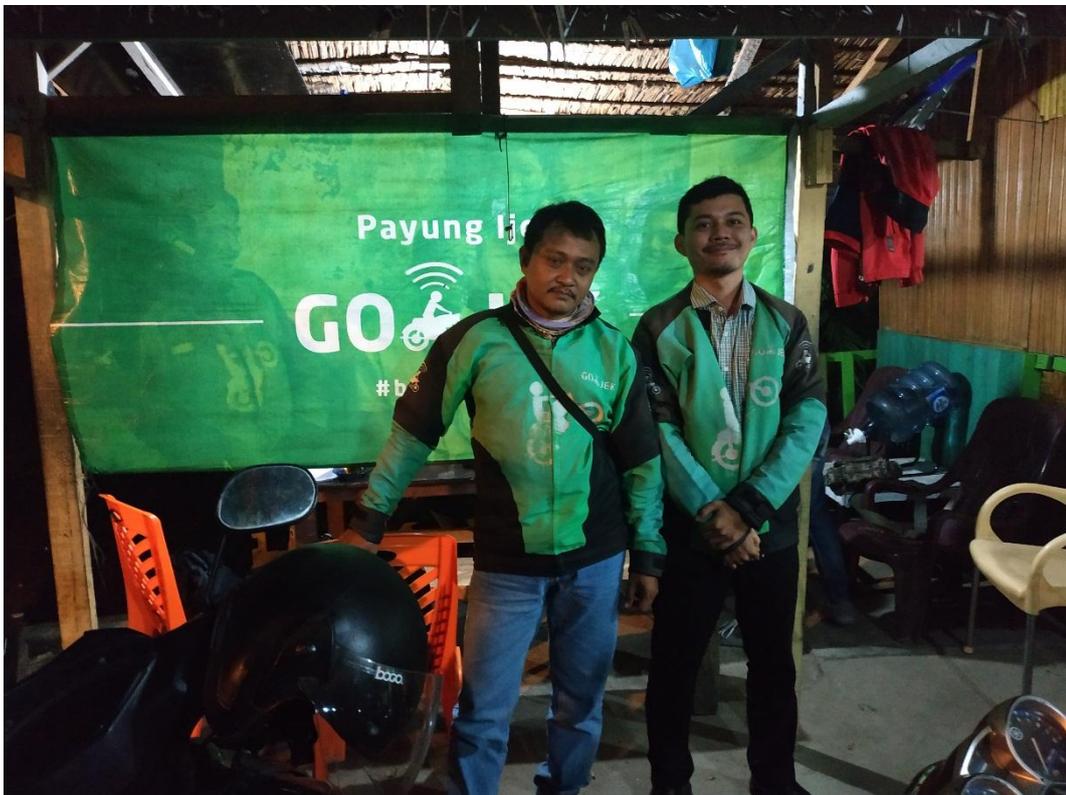
LAMPIRAN PENELITIAN

Wawancara Dengan Pihak BPS Kota Medan

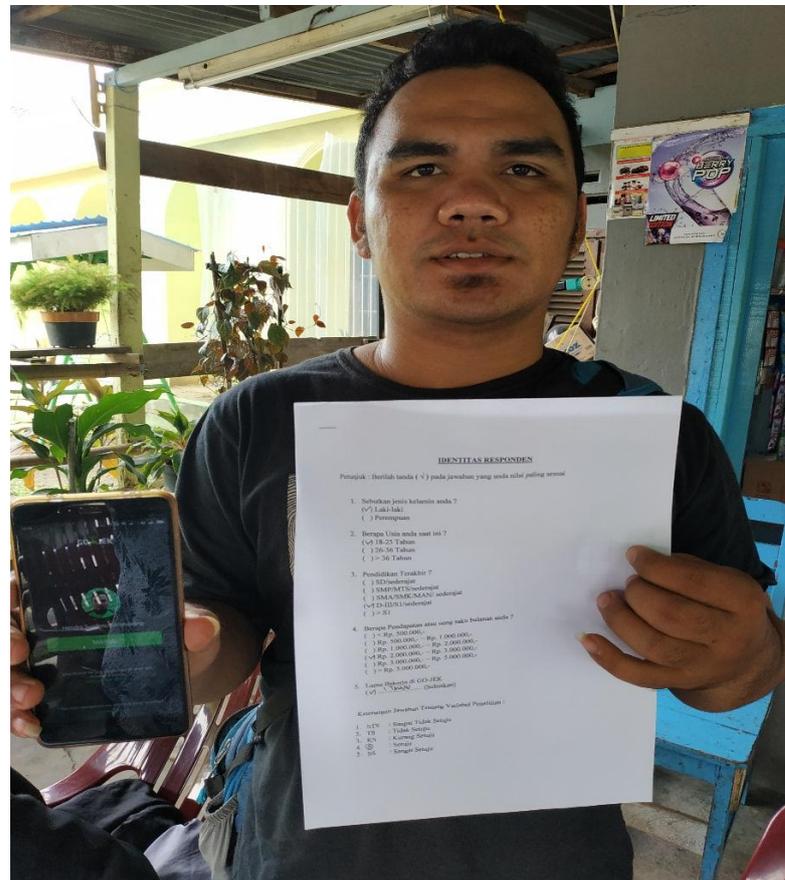


Menyebarkan Angket











Output Created		20-OCT-2018 08:37:26
Comments		
Input	Data	D:\SCAN\Olahan metode Lengkap - Copy.sav
	Active Dataset	DataSet2
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
Missing Value Handling	N of Rows in Working Data File	100
	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics are based on all cases with valid data.
Syntax	<pre> FREQUENCIES VARIABLES=JK US PND UB PL1 PL2 FX1 FX2 HB1 HB2 PT1 PT2 SB1 SB2 PB1 PB2 LP1 LP2 MO1 MO2 TP1 TP2 PDT1 PDT2 KO1 KO2 KES1 KES2 LK1 LK2 KS1 KS2 /STATISTICS=MODE /ORDER=ANALYSIS. </pre>	
Resources	Processor Time	00:00:00,03
	Elapsed Time	00:00:00,17

Frequency Table

Jenis Kelamin

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Laki-laki	91	91,0	91,0	91,0
Valid Perempuan	9	9,0	9,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Usia

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
18-25 Tahun	25	25,0	25,0	25,0
Valid 26-36 Tahun	70	70,0	70,0	95,0
> 36 Tahun	5	5,0	5,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Pendidikan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
SMP/MTS/ sederajat	1	1,0	1,0	1,0
SMA/SMK/MAN/ sederajat	72	72,0	72,0	73,0
Valid D-III/S1/ sederajat	26	26,0	26,0	99,0
> S1	1	1,0	1,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Pendapatan Bulanan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Rp. 500.000,- ? Rp. 1.000.000,-	3	3,0	3,0	3,0
Rp. 1.000.000,- ? Rp. 2.000.000,-	13	13,0	13,0	16,0
Valid Rp. 2.000.000,- ? Rp. 3.000.000,-	59	59,0	59,0	75,0
Rp. 3.000.000,- ? Rp. 5.000.000,-	25	25,0	25,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

PL1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
TS	3	3,0	3,0	3,0
KS	23	23,0	23,0	26,0
Valid S	46	46,0	46,0	72,0
SS	28	28,0	28,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

PL2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid TS	6	6,0	6,0	6,0
KS	19	19,0	19,0	25,0

S	47	47,0	47,0	72,0
SS	28	28,0	28,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

FX1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
KS	20	20,0	20,0	20,0
S	49	49,0	49,0	69,0
SS	31	31,0	31,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

FX2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
KS	10	10,0	10,0	10,0
S	59	59,0	59,0	69,0
SS	31	31,0	31,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

HB1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
TS	7	7,0	7,0	7,0
KS	18	18,0	18,0	25,0

	S	46	46,0	46,0	71,0
	SS	29	29,0	29,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

HB2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
	TS	2	2,0	2,0	2,0
	KS	23	23,0	23,0	25,0
Valid	S	48	48,0	48,0	73,0
	SS	27	27,0	27,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

PT1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
	TS	2	2,0	2,0	2,0
	KS	26	26,0	26,0	28,0
Valid	S	45	45,0	45,0	73,0
	SS	27	27,0	27,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

PT2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
--	--	-----------	---------	---------------	--------------------

	TS	5	5,0	5,0	5,0
	KS	23	23,0	23,0	28,0
Valid	S	44	44,0	44,0	72,0
	SS	28	28,0	28,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

SB1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
	TS	3	3,0	3,0	3,0
	KS	19	19,0	19,0	22,0
Valid	S	51	51,0	51,0	73,0
	SS	27	27,0	27,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

SB2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
	TS	6	6,0	6,0	6,0
	KS	13	13,0	13,0	19,0
Valid	S	50	50,0	50,0	69,0
	SS	31	31,0	31,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

PB1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
TS	23	23,0	23,0	23,0
KS	32	32,0	32,0	55,0
Valid S	36	36,0	36,0	91,0
SS	9	9,0	9,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

PB2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
TS	3	3,0	3,0	3,0
KS	24	24,0	24,0	27,0
Valid S	45	45,0	45,0	72,0
SS	28	28,0	28,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

LP1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
KS	20	20,0	20,0	20,0
Valid S	49	49,0	49,0	69,0
SS	31	31,0	31,0	100,0

Total	100	100,0	100,0
-------	-----	-------	-------

LP2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
TS	3	3,0	3,0	3,0
KS	23	23,0	23,0	26,0
Valid S	45	45,0	45,0	71,0
SS	29	29,0	29,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

MO1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
STS	1	1,0	1,0	1,0
TS	9	9,0	9,0	10,0
Valid KS	19	19,0	19,0	29,0
S	44	44,0	44,0	73,0
SS	27	27,0	27,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

MO2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid STS	1	1,0	1,0	1,0

TS	8	8,0	8,0	9,0
KS	20	20,0	20,0	29,0
S	45	45,0	45,0	74,0
SS	26	26,0	26,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

TP1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
TS	8	8,0	8,0	8,0
KS	11	11,0	11,0	19,0
Valid S	52	52,0	52,0	71,0
SS	29	29,0	29,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

TP2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
STS	1	1,0	1,0	1,0
TS	9	9,0	9,0	10,0
KS	18	18,0	18,0	28,0
Valid S	45	45,0	45,0	73,0
SS	27	27,0	27,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

PDT1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
TS	1	1,0	1,0	1,0
KS	25	25,0	25,0	26,0
Valid S	42	42,0	42,0	68,0
SS	32	32,0	32,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

PDT2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
TS	5	5,0	5,0	5,0
KS	20	20,0	20,0	25,0
Valid S	49	49,0	49,0	74,0
SS	26	26,0	26,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

KO1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
TS	2	2,0	2,0	2,0
KS	26	26,0	26,0	28,0
Valid S	45	45,0	45,0	73,0
SS	27	27,0	27,0	100,0

Total	100	100,0	100,0
-------	-----	-------	-------

KO2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
TS	7	7,0	7,0	7,0
KS	20	20,0	20,0	27,0
Valid S	45	45,0	45,0	72,0
SS	28	28,0	28,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

KES1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
TS	4	4,0	4,0	4,0
KS	24	24,0	24,0	28,0
Valid S	44	44,0	44,0	72,0
SS	28	28,0	28,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

KES2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid TS	3	3,0	3,0	3,0
KS	21	21,0	21,0	24,0

S	49	49,0	49,0	73,0
SS	27	27,0	27,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

LK1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
STS	1	1,0	1,0	1,0
TS	8	8,0	8,0	9,0
KS	20	20,0	20,0	29,0
S	45	45,0	45,0	74,0
SS	26	26,0	26,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

LK2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
STS	1	1,0	1,0	1,0
TS	8	8,0	8,0	9,0
KS	20	20,0	20,0	29,0
S	44	44,0	44,0	73,0
SS	27	27,0	27,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

KS1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
TS	3	3,0	3,0	3,0
KS	24	24,0	24,0	27,0
Valid S	45	45,0	45,0	72,0
SS	28	28,0	28,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

KS2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
KS	18	18,0	18,0	18,0
Valid S	50	50,0	50,0	68,0
SS	32	32,0	32,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

ALGORITHM

Path Coefficients

	Latent Variable 1	Latent Variable 2	Latent Variable 3
Latent Variable 1		0.946	0.514
Latent Variable 2			0.453
Latent Variable 3			

Outer Loadings

	Latent Variable 1	Latent Variable 2	Latent Variable 3
FX1	0.908		
FX2	0.710		
HB1	0.871		
HB2	0.704		
KES1			0.761
KES2			0.756
KO1			0.808
KO2			0.715
KS1			0.835
KS2			0.757
LK1			0.853
PL2	0.842		
PT1	0.713		
PT2	0.857		
SB1	0.627		
SB2	0.557		
TP1		0.601	
TP2		0.958	

LK2			0.779
LP1		0.810	
LP2		0.722	
MO1		0.954	
MO2		0.767	
PB1	0.531		
PB2	0.954		
PDT1			0.619
PDT2			0.715
PL1	0.740		

Outer Weights

Matrix			
	Latent Variable 1	Latent Variable 2	Latent Variable 3
FX1	0.133		
FX2	0.094		
HE1	0.127		
HE2	0.099		
KES1			0.132
KES2			0.129
KC1			0.145
KC2			0.110
KS1			0.152
KS2			0.135
LK1			0.159

LK2			0.126
LP1		0.200	
LP2		0.190	
MO1		0.249	
MO2		0.180	
PB1	0.067		
PB2	0.139		
PDT1			0.097
PDT2			0.116
PL1	0.109		
PL2	0.122		

PT1	0.099		
PT2	0.126		
SB1	0.094		
SB2	0.078		
TP1		0.144	
TP2		0.249	

Construct Reliability and Validity

Matrix	Cronbach's Alpha	rho_A	Composite Reliability	Average Va
	Cronbach's Al...	rho_A	Composite Rel...	Average Varian...
Latent Variable 1	0.930	0.947	0.942	0.582
Latent Variable 2	0.890	0.920	0.919	0.659
Latent Variable 3	0.919	0.927	0.932	0.582

Discriminant Validity

Fornell-Larcker Criteri...					Cross Loadings					Heterotrait-Monotrait				
	Latent Variable 1			Latent Variable 2			Latent Variable 3							
Latent Variable 1	0.763													
Latent Variable 2	0.946			0.812										
Latent Variable 3	0.942			0.939			0.763							

Model_Fit

Fit Summary			rms Theta		
	Saturated Model	Estimated Mo...			
SRMR	0.083	0.083			
d_ULS	2.812	2.812			
d_G1	4.446	4.446			
d_G2	4.111	4.111			
Chi-Square	1,430.174	1,430.174			
NFI	0.612	0.612			

BOOTSTRAPING

Path Coefficients

Mean, STDEV, T-Values, P-Va...		Confidence Intervals		Confidence Intervals Bias C...		Samples	
	Original Sampl...	Sample Mean (...)	Standard Devia...	T Statistics (O...	P Values		
Latent Variable ...	0.946	0.948	0.011	83.668	0.000		
Latent Variable ...	0.514	0.525	0.090	5.718	0.000		
Latent Variable ...	0.453	0.443	0.091	4.957	0.000		

Total Effects

	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Standard Deviation (STDEV)	T Statistics (O/STDEV)	P Values
Latent Variable ...	0.946	0.948	0.011	83.668	0.000
Latent Variable ...	0.942	0.945	0.008	116.746	0.000
Latent Variable ...	0.453	0.443	0.091	4.957	0.000

Outer Loadings

	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Standard Deviation...	T Statistics (O/STDEV)	P Values
FX1 <- Latent Variable 1	0.908	0.909	0.026	34.962	0.000
FX2 <- Latent Variable 1	0.710	0.711	0.072	9.823	0.000
HB1 <- Latent Variable 1	0.871	0.870	0.035	24.651	0.000
HB2 <- Latent Variable 1	0.704	0.699	0.056	12.680	0.000
KES1 <- Latent Variable 3	0.761	0.763	0.070	10.910	0.000
KES2 <- Latent Variable 3	0.756	0.756	0.057	13.226	0.000
KO1 <- Latent Variable 3	0.808	0.809	0.043	18.615	0.000
KO2 <- Latent Variable 3	0.715	0.711	0.075	9.479	0.000
KS1 <- Latent Variable 3	0.835	0.833	0.035	23.769	0.000
KS2 <- Latent Variable 3	0.757	0.753	0.056	13.469	0.000
LK1 <- Latent Variable 3	0.853	0.854	0.036	23.458	0.000
LK2 <- Latent Variable 3	0.779	0.777	0.076	10.287	0.000
LP1 <- Latent Variable 2	0.810	0.807	0.046	17.679	0.000
LP2 <- Latent Variable 2	0.722	0.719	0.057	12.673	0.000
MO1 <- Latent Variable 2	0.954	0.954	0.008	114.518	0.000
MO2 <- Latent Variable 2	0.767	0.766	0.055	14.019	0.000
PB1 <- Latent Variable 1	0.531	0.530	0.086	6.171	0.000
PB2 <- Latent Variable 1	0.954	0.954	0.007	137.980	0.000
PDT1 <- Latent Variable 3	0.619	0.617	0.087	7.157	0.000
PDT2 <- Latent Variable 3	0.715	0.714	0.057	12.458	0.000
PL1 <- Latent Variable 1	0.740	0.736	0.059	12.568	0.000
PL2 <- Latent Variable 1	0.842	0.841	0.028	30.064	0.000

PT1 <- Latent Variable 1	0.713	0.713	0.065	10.941	0.000
PT2 <- Latent Variable 1	0.857	0.855	0.028	30.732	0.000
SB1 <- Latent Variable 1	0.627	0.625	0.084	7.441	0.000
SB2 <- Latent Variable 1	0.557	0.560	0.069	8.088	0.000
TP1 <- Latent Variable 2	0.601	0.602	0.078	7.667	0.000
TP2 <- Latent Variable 2	0.958	0.959	0.007	147.193	0.000

Outer Weights

	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Standard Deviatio...	T Statistics (O/STDEV)	P Values
FX1 <- Latent Variable 1	0.133	0.132	0.006	23.856	0.000
FX2 <- Latent Variable 1	0.094	0.094	0.011	8.388	0.000
HB1 <- Latent Variable 1	0.127	0.127	0.006	21.877	0.000
HB2 <- Latent Variable 1	0.099	0.098	0.008	13.106	0.000
KES1 <- Latent Variable 3	0.132	0.133	0.013	9.999	0.000
KES2 <- Latent Variable 3	0.129	0.129	0.011	11.825	0.000
KO1 <- Latent Variable 3	0.145	0.144	0.010	13.861	0.000
KO2 <- Latent Variable 3	0.110	0.110	0.013	8.476	0.000
KS1 <- Latent Variable 3	0.152	0.151	0.010	14.883	0.000
KS2 <- Latent Variable 3	0.135	0.134	0.013	10.610	0.000
LK1 <- Latent Variable 3	0.159	0.158	0.011	14.139	0.000

LK2 <- Latent Variable 3	0.126	0.126	0.016	8.076	0.000
LP1 <- Latent Variable 2	0.200	0.199	0.013	15.640	0.000
LP2 <- Latent Variable 2	0.190	0.188	0.012	16.474	0.000
MO1 <- Latent Variable 2	0.249	0.250	0.011	23.135	0.000
MO2 <- Latent Variable 2	0.180	0.180	0.014	13.007	0.000
PB1 <- Latent Variable 1	0.067	0.067	0.012	5.538	0.000
PB2 <- Latent Variable 1	0.139	0.139	0.006	22.237	0.000
PDT1 <- Latent Variable 3	0.097	0.097	0.014	6.866	0.000
PDT2 <- Latent Variable 3	0.116	0.115	0.011	10.513	0.000
PL1 <- Latent Variable 1	0.109	0.108	0.008	13.599	0.000
PL2 <- Latent Variable 1	0.122	0.122	0.007	17.162	0.000

PT1 <- Latent Variable 1	0.099	0.099	0.008	12.143	0.000
PT2 <- Latent Variable 1	0.126	0.125	0.006	21.420	0.000
SB1 <- Latent Variable 1	0.094	0.093	0.011	8.393	0.000
SB2 <- Latent Variable 1	0.078	0.078	0.010	7.653	0.000
TP1 <- Latent Variable 2	0.144	0.144	0.018	8.103	0.000
TP2 <- Latent Variable 2	0.249	0.249	0.011	23.573	0.000