

SKRIPSI

**PENGARUH TRANSPORTASI *ONLINE* TERHADAP
TINGKAT KEMASLAHATAN *DRIVER* GRAB DI KOTA
BANDA ACEH**



Disusun Oleh:

**MUAMMAR REZALDI
NIM. 170602103**

**PROGRAM STUDI EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
BANDA ACEH
2022 M/1443 H**

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertandatangan di bawah ini

Nama : Muammar Rezaldi

NIM : 170602103

Program Studi : Ekonomi Syariah

Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan SKRIPSI ini, saya:

- 1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggung jawabkan.*
- 2. Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain.*
- 3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya.*
- 4. Tidak melakukan pemanipulasian dan pemalsuan data.*
- 5. Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggungjawab atas karya ini.*

Bila di kemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggung jawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap untuk dicabut gelar akademik saya atau diberikan sanksi lain berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 13 Desember 2021

Yang Menyatakan,



Muammar Rezaldi

PERSETUJUAN SIDANG MUNAQASYAH SKRIPSI

Pengaruh Transportasi *Online* Terhadap Tingkat Kemaslahatan *Driver* Grab Di Kota Banda Aceh

Disusun Oleh:

Muammar Rezaldi

NIM. 170603166

Disetujui untuk disidangkan dan dinyatakan bahwa isi dan formatnya telah memenuhi syarat sebagai kelengkapan dalam penyelesaian studi pada Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh

Pembimbing I,



Dr. Ahmad Nizam, SE., MM

NIP. 196609201993031003

Pembimbing II,



Hafidhan, SE., MSi., AK.CA

NIDN. 2012108203

Mengetahui
Ketua Program Studi Ekonomi Syariah,

AR-RANIRY

Dr. Nilam Sari, M.Ag

NIP: 197103172008012007

PENGESAHAN SIDANG MUNAQASYAH SKRIPSI

**Pengaruh Transportasi *Online* Terhadap Tingkat
Kemaslahatan *Driver* Grab Di Kota Banda Aceh**

Muammar Rezaldi
NIM. 170602103

Telah Diseminarkan Oleh Program Studi Srata Satu (S1)
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry dan Dinyatakan
Lulus Serta Diterima Sebagai Salah Satu Beban Studi Untuk
Menyelesaikan Program Studi Strata Satu (1) dalam
Bidang Ekonomi Syariah

Pada Hari/Tanggal :Senin, 6 Januari 2022 M
3 Jumadil Akhir 1443 H

Banda Aceh

Tim Penilai Seminar Hasil Skripsi

Ketua,


Dr. Ahmad Nizam, SE., MM
NIP. 196609201993031003

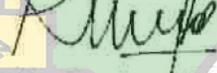
Sekretaris,


Hafidha, SE., MSi., AK.CA
NIDN. 2012108203

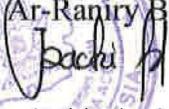
Penguji I,


Khairul Amri SE., M.Si
NIDN. 0106077507

Penguji II


Rina Desiana, M.E
NIP.199112102019032018

Mengetahui,
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
UIN Ar-Raniry Banda Aceh


Dr. Zaki Fuad, M. Ag
NIP. 19640314 199203 1003 W



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
UPT. PERPUSTAKAAN

Jl. Syeikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh

Telp. 0651-7552921, 7551857, Fax. 0651-7552922

Web: www.library.ar-raniry.ac.id, Email: library@ar-raniry.ac.id

FORM PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI

KARYA ILMIAH MAHASISWA UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIK

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Lengkap : Muammar Rezaldi

NIM : 170602103

Fakultas/Jurusan : Ekonomi dan Bisnis Islam / Ekonomi Syariah

E-mail : muammarrezaldi10@gmail.com

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UPT Perpustakaan Universitas Islam Negeri (UIN) Ar-Raniry Banda Aceh, Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah :

Tugas Akhir KKU Skripsi

Yang berjudul:

Pengaruh Transportasi *Online* Terhadap Tingkat Kemaslahatan Driver Grab Di Kota Banda Aceh.

Beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini, UPT Perpustakaan UIN Ar-Raniry Banda Aceh berhak menyimpan, mengalih-media formatkan, mengelola, mendiseminasikan, dan mempublikasikannya di internet atau media lain

Secara *fulltext* untuk kepentingan akademik tanpa perlu meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis, pencipta dan atau penerbit karya ilmiah tersebut.

UPT Perpustakaan UIN Ar-Raniry Banda Aceh akan terbebas dari segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Banda Aceh

Pada tanggal : 04 Juli 2022 M / 5 Dzulhijjah 1443 H

Mengetahui,

Penulis

Muammar Rezaldi
NIM. 170602103

Pembimbing I,

Dr. Ahmad Nizam, SE., MM
NIP. 196609201993031003

Pembimbing II,

Hafidhah, SE., MSI., AK.CA
NIDN. 2012108203

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

لَا يُكَلِّفُ اللَّهُ نَفْسًا إِلَّا وُسْعَهَا

“Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya”

(QS. Al-Baqarah: 286)

Bismillahirrahmanirrahim, dengan mengucapkan puji dan syukur serta sembah sujudku kepada Allah SWT, shalawat bertangkaikan salam semoga selalu tercurahkan pada Nabi Muhammad SAW, beserta keluarga, sahabat dan para pengikutnya.

Ucapan terima kasih kepada semua pihak yang sudah memberikan dukungan, semangat dan motivasi dalam proses penyusunan skripsi ini. Skripsi ini saya persembahkan kepada Ayahanda (Mukhtar), Ibunda (Sulastri), Abang (Anis Mushawwir), Adik (Nabilla Safitri) serta seluruh keluarga yang saya sayangi. Tidak lupa pula kepada sahabat-sahabat seperjuangan yang telah membantu dan menghibur di saat susah maupun bahagia.

KATA PENGANTAR



Segala puji dan syukur *Alhamdulillah* penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, hidayah dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Pengaruh Transportasi *Online* Terhadap Tingkat Kemaslahatan *Driver* Grab Di Kota Banda Aceh”. Shalawat beriring salam tak lupa pula penulis ucapkan kepada Nabi Muhammad SAW, keluarga dan para sahabatnya yang telah memberikan contoh suri teladan dalam kehidupan manusia yang membawa kita dari alam kebodohan kepada alam yang berilmu pengetahuan. Skripsi ini merupakan salah satu syarat menyelesaikan pendidikan sarjana (S1) pada Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri (UIN) Ar- Raniry Banda Aceh.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis menyadari bahwa ada beberapa kesilapan dan kesulitan, namun berkat bantuan dari berbagai pihak *Alhamdulillah* penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sebagaimana mestinya. Oleh karena itu, penulis menyampaikan ucapan terima kasih sebanyak-banyaknya kepada:

1. Dr. Zaki Fuad, M.Ag selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar- Raniry Banda Aceh.
2. Dr. Nilam Sari, M.Ag dan Cut Dian Fitri, SE., Ak., M.Si selaku Ketua dan Sekretaris Program Studi Ekonomi

Syariah.

3. Muhammad Arifin, M.Ag., Ph.D selaku Ketua Laboratorium Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry Banda Aceh.
4. Dr. Ahmad Nizam, SE., MM selaku pembimbing I dan Hafidhah, SE., MSi., AK. CA selaku pembimbing II yang mana telah banyak memberikan masukan serta saran dan motivasi kepada peneliti dalam proses penyelesaian skripsi ini.
5. Cut Dian Fitri, SE., M.Si,AK selaku Penasehat Akademik (PA) peneliti selama proses menempuh pendidikan di Program Studi Ekonomi Syariah serta Seluruh staf dan dosen-dosen yang mengajar pada Program Studi Ekonomi Syariah, terima kasih atas ilmu yang engkau berikan kepada penulis.
6. Pihak *Driver* Grab Kota Banda Aceh yang telah mengizinkan dan bekerjasama sehingga penulis dapat melakukan penelitian pada tingkat kemaslahatan *Driver* Grab Kota Banda Aceh.
7. Kedua orang tua yang terhormat dan yang tercinta Ayahanda Mukhtar S.Sos. serta Ibunda Sulastri yang telah mendidik, memberikan bimbingan hidup, memberikan dukungan ketika penulis putus asa, yang selalu menyemangati dan menyayangi serta do'a yang tiada henti kepada penulis.

8. Abang penulis yang tersayang Anis Mushawwir yang telah memberikan kasih sayang, membantu dan selalu menyemangati serta memberikan motivasi kepada penulis.
9. Teruntuk teman-teman seperjuangan yaitu mahasiswa S1 Ekonomi Syariah Leting 2017 sebagai sumber kebahagiaan penulis selama menjalani perkuliahan di kampus.
10. Semua pihak yang telah berjasa dalam membantu penulis menyelesaikan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Akhirnya penulis mengucapkan terima kasih untuk semua pihak, semoga mendapatkan balasan yang setimpal dari Allah SWT dan diharapkan skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua. Aamiin.

Banda Aceh, 13 Desember 2021

Penulis,



Muammar Rezaldi

AR - RANIRY

TRANSLITERASI ARAB-LATIN DANDINGKATAN

Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri P dan K

Nomor: 158 Tahun1987 –Nomor:0543b/u/1987

1. Konsonan

No	Arab	Latin	No	Arab	Latin
1	ا	Tidak dilambangkan	16	ط	Ṭ
2	ب	B	17	ظ	Ẓ
3	ت	T	18	ع	‘
4	ث	Ṣ	19	غ	G
5	ج	J	20	ف	F
6	ح	H	21	ق	Q
7	خ	Kh	22	ك	K
8	د	D	23	ل	L
9	ذ	Ẓ	24	م	M
10	ر	R	25	ن	N
11	ز	Z	26	و	W
12	س	S	27	ه	H
13	ش	Sy	28	ء	’
14	ص	Ṣ	29	ي	Y
15	ض	Ḍ			

2. Vokal

Vokal Bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

a. Vokal Tunggal

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harkat, transliterasinya sebagai berikut:

Tanda	Nama	Huruf Latin
◌َ	<i>Fathah</i>	A
◌ِ	<i>Kasrah</i>	I
◌ُ	<i>Dammah</i>	U

b. Vokal Rangkap

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harkat dan huruf, transliterasinya gabungan huruf, yaitu:

Tanda dan Huruf	Nama	Gabungan Huruf
◌ِ ي	<i>Fathah</i> dan ya R Y	Ai
◌ و	<i>Fathah</i> dan wau	Au

Contoh:

Kaifa : كيف

haulā : هول

3. *Maddah*

Maddah atau vocal panjang yang lambangnya berupa harkat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda, yaitu:

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda
آ / اِ	<i>Fathah</i> dan <i>alif</i> atau ya	Ā
ي	<i>Kasrah</i> dan ya	Ī
ي	<i>Dammah</i> dan wau	Ū

Contoh:

qāla : قَالَ

ramā : رَمَى

qīla : قِيلَ

yaqūlu : يَقُولُونَ

4. *Ta Marbutah* (ة)

Transliterasi untuk ta marbutah ada dua.

a. *Ta marbutah* (ة) hidup

Ta marbutah (ة) yang hidup atau mendapat harkat *fathah*, *kasrah* dan *dammah*, transliterasinya adalah t.

b. *Ta marbutah* (ة) mati

Ta marbutah (ة) yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah h.

- c. Kalau pada suatu kata yang akhir katanya ta *marbutah* (ة) diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al, serta bacaan kedua kata itu terpisah maka ta *marbutah* (ة) itu ditransliterasikan dengan h.

Contoh:

raudah al-atfāl/ raudatulatfāl : رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ

al-Madīnah al-Munawwarah/

al-Madīnatul Munawwarah : الْمَدِينَةُ الْمُنَوَّرَةُ

Ṭalḥah : طَلْحَةُ

Catatan:

Modifikasi

1. Nama orang berkebangsaan Indonesia ditulis seperti biasa tanpatransliterasi, seperti M. Syuhudi Ismail, sedangkan nama-nama lainnya ditulis sesuai kaidah penerjemahan. Contoh: Ḥamad Ibn Sulaiman.
2. Nama Negara dan kota ditulis menurut ejaan Bahasa Indonesia, seperti Mesir, bukan Misr; Beirut, bukan Bayrut; dan sebagainya.
3. Kata-kata yang sudah dipakai (serapan) dalam kamus Bahasa Indonesia tidak ditransliterasi. Contoh: Tasauf, bukan Tasawuf.

ABSTRAK

Nama : Muammar Rezaldi
NIM : 170602103
Fakultas/Prodi : Ekonomi dan Bisnis Islam/Ekonomi Syariah
Judul skripsi : Pengaruh Transportasi *Online* Terhadap Tingkat Kemaslahatan *Driver* Grab Di Kota Banda Aceh
Pembimbing I : Dr. Ahmad Nizam, SE., MM.
Pembimbing II : Hafidhah, SE., M. Si.AK. CA

Minat masyarakat cukup besar untuk menjadi *Driver* Ojek *Online* terbukti dengan jumlah *Driver* yang terus meningkat dari tahun ke tahun. Grab yang kini sudah menyebar di Kota Banda Aceh menjadi salah satu alternatif masyarakat Kota Banda Aceh dalam menggunakan jasa transportasi *online*. Hal ini tidak terlepas dari kebutuhan masyarakat Kota Banda Aceh akan sarana transportasi yang aman, nyaman dan murah. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh transportasi online terhadap tingkat kemaslahatan *Driver* Grab di kota Banda Aceh. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif, dimana sampel yang diambil sebanyak 100 responden yaitu seluruh *Driver* Grab Banda Aceh dengan menggunakan teknik non probability sampling. Jenis data yang digunakan adalah data primer yaitu mengedarkan kuesioner melalui google form. Metode analisis penelitian dilakukan dengan menggunakan regresi linear sederhana. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel transportasi online berpengaruh positif dan signifikan terhadap tingkat kemaslahatan *Driver* Grab. Hal ini dibuktikan dengan nilai t hitung sebesar 8,353 ($8,353 > 1,290$) dengan nilai signifikannya sebesar 0.000 ($0,000 < 0,05$).

Kata Kunci : *Transportasi online, kemaslahatan*

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH	iii
PERSETUJUAN SIDANG MUNAQASYAH SKRIPSI	iv
PENGESAHAN SIDANG MUNAQASYAH SKRIPSI	v
FORM PERNYATAAN	vi
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	vii
KATA PENGANTAR	viii
TRANSLITERASI ARAB-LATIN DANDSINGKATAN	xi
ABSTRAK	xv
DAFTAR ISI	xvi
DAFTAR TABEL	xix
DAFTAR GAMBAR	xx
DAFTAR LAMPIRAN	xxi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	9
1.3 Tujuan Penelitian	9
1.4 Manfaat Penelitian	9
1.4.1 Secara Praktis (Operasional)	9
1.4.2 Secara Teoritis (Akademis)	10
1.5 Sistematika Penulisan	10
BAB II LANDASAN TEORI	12
2.1 Konsep Transportasi <i>Online</i>	12
2.1.1 Pengertian Transportasi	12
2.1.2 Jenis – jenis Transportasi	14
2.1.3 Pengertian Transportasi <i>Online</i>	17
2.1.4 Jenis-Jenis Armada Transportasi <i>Online</i>	19
2.1.5 Kelebihan Transportasi <i>Online</i>	21
2.1.6 Kekurangan Transportasi <i>Online</i>	24
2.1.7 Dasar Hukum Layanan Transportasi Berbasis Aplikasi <i>Online</i>	27
2.1.8 Transportasi <i>Online</i> Dalam Hukum Islam	28
2.1.9 Indikator Transportasi <i>Online</i>	31
2.2 Maqasid Syariah Dan Kemaslahatan	32

2.2.1	Pengertian Maqashid Syariah dan Kemaslahatan..	32
2.2.2	Pembagian kemashlahatan.....	38
2.2.3	Tingkat Kemaslahatan	38
2.5	Penelitian Terkait.....	45
2.6	Keterkaitan antar variabel.....	63
2.6.1	Pengaruh transportasi online terhadap tingkat kesmaslahatan	63
2.7	Kerangka Pemikiran	64
2.8	Pengembangan Hipotesis.....	64
BAB III METODE PENELITIAN.....		66
3.1	Jenis Penelitian	66
3.2	Lokasi Penelitian	66
3.3	Populasi dan sampel	67
3.3.1	Populasi.....	67
3.3.2	Sampel	68
3.4	Sumber Data	69
3.4.1	Data Primer.....	69
3.5	Teknik Pengumpulan Data	69
3.5.1	Kuesioner.....	69
3.6	Skala Pengukuran	70
3.7	Operasional Variabel Penelitian	71
3.7.1	Variabel Independen.....	71
3.7.2	Variabel Dependen	72
3.8	Teknik Analisis Data	74
3.8.1	Uji Validitas.....	74
3.8.2	Uji Reliabilitas.....	75
3.8.3	Uji Normalitas	75
3.8.4	Uji Regresi Linear Sederhana	76
3.8.5	Uji Koefisien Determinasi (R ²).....	77
3.8.6	Uji Hipotesis	78
BAB IV PEMBAHASAN.....		79
4.1	Gambaran Umum Objek Penelitian.....	79
4.1.1	Profil Perusahaan	79
4.1.2	Visi dan Misi PT. Grab Indonesia	80
4.2	Deskriptif Responden.....	81

4.2.1	Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	81
4.2.2	Karakteristik Responden Berdasarkan Usia	82
4.2.3	Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	84
4.2.4	Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Penghasilan	85
4.2.5	Karakteristik Responden Berdasarkan Status Perkawinan	87
4.3	Uji Validitas.....	88
4.4	Uji Reliabilitas.....	91
4.5	Analisis Distribusi Frekuensi	92
4.5.1	Deskripsi Tanggapan Terhadap Transportasi <i>Online</i>	92
4.5.2	Deskripsi Jawaban Terhadap Kemaslahatan <i>Driver Grab</i>	93
4.6	Uji Normalitas	95
4.7	Analisis Regresi Linear Sederhana.....	97
4.8	Uji Koefisien Determinasi	98
4.9	Uji Hipotesis.....	99
4.9.1	Uji Parsial (Uji-T).....	99
4.10	Pembahasan	100
4.10.1	Pengaruh Transportasi Online Terhadap Tingkat Kemaslahatan <i>Driver Grab</i>	100
BAB V KESIMPULAN		102
5.1	Kesimpulan.....	102
5.2	Saran.....	102
DAFTAR PUSTAKA		103
LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Tingkat Kenaikan Mitra <i>Driver</i> Grab	5
Tabel 2.1 Penelitian Terkait.....	55
Tabel 3.1 Skala Likert.....	71
Tabel 3.2 Operasional Variabel Penelitian	74
Tabel 4.1 Karakteristik Jenis Kelamin.....	81
Tabel 4.2 Karakteristik Usia	82
Tabel 4.3 Karakteristik Pendidikan Terakhir.....	84
Tabel 4.4 Karakteristik Penghasilan	85
Tabel 4.5 Karakteristik Status Perkawinan.....	87
Tabel 4.6 Hasil Uji Validitas Variabel X.....	89
Tabel 4.7 Hasil Uji Validitas Variabel Y	90
Tabel 4.8 Hasil Uji Reliabilitas	91
Tabel 4.9 Distribusi Frekuensi Terhadap X.....	92
Tabel 4.10 Distribusi Frekuensi Terhadap Y.....	94
Tabel 4.11 Uji Normalitas	96
Tabel 4.12 Hasil Uji Regresi Linear Sederhana	97
Tabel 4.13 Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2).....	98
Tabel 4.14 Uji Parsial (T)	99



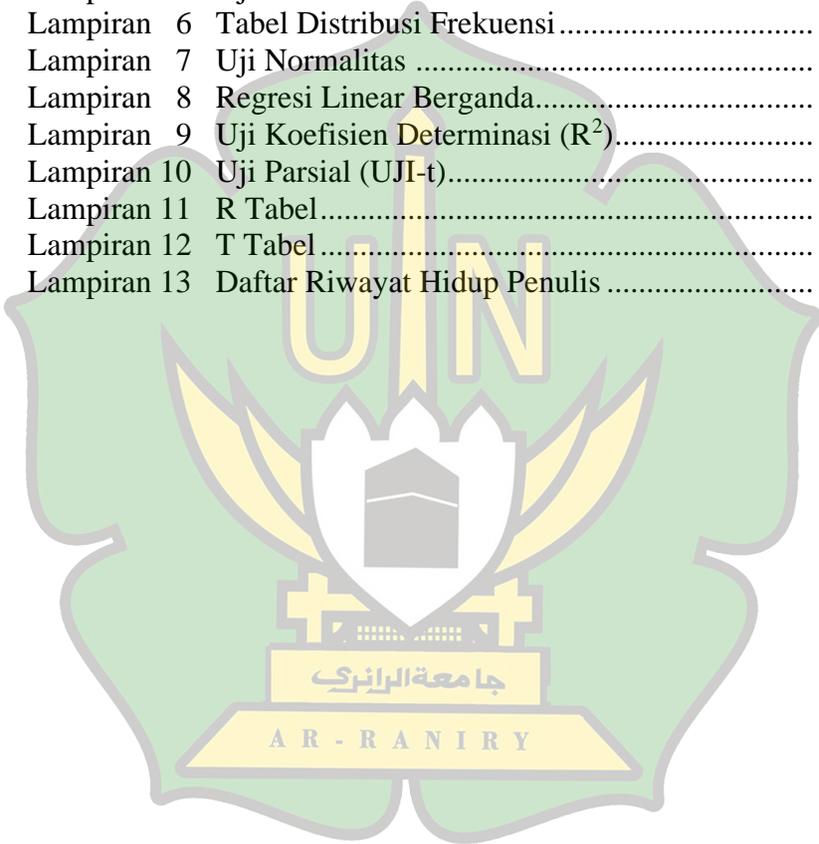
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Berfikir	64
Gambar 4.1 Karakteristik Jenis Kelamin.....	82
Gambar 4.2 Karakteristik Usia	83
Gambar 4.3Karakteristik Pendidikan Terakhir.....	85
Gambar 4.4 Karakteristik Penghasilan	86
Gambar 4.5 Karakteristik Status Perkawinan.....	88



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Kuesioner/Angket	104
Lampiran 2	Tabulasi Data	109
Lampiran 3	Karakteristik Responden.....	116
Lampiran 4	Uji Validitas	117
Lampiran 5	Uji Reliabilitas	122
Lampiran 6	Tabel Distribusi Frekuensi.....	123
Lampiran 7	Uji Normalitas	129
Lampiran 8	Regresi Linear Berganda.....	130
Lampiran 9	Uji Koefisien Determinasi (R^2).....	131
Lampiran 10	Uji Parsial (UJI-t).....	132
Lampiran 11	R Tabel.....	133
Lampiran 12	T Tabel.....	134
Lampiran 13	Daftar Riwayat Hidup Penulis	135



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Perkembangan Ilmu Pengetahuan sangat menentukan berubah atau tidaknya peradaban manusia, di mana manusia itu sendiri secara kehidupan terus bergerak dan berkembang. Perkembangan maupun pertumbuhan manusia tentunya juga membutuhkan aspek-aspek pendukung, sehingga kebutuhan yang diperlukan dapat terpenuhi, baik aspek ekonomi, pendidikan, sosial, politik, hukum dan hak-hak azasinya. Guna memenuhi aspek aspek tersebut, maka manusia membutuhkan ruang berpikir, berbuat bahkan mewujudkan apa yang direncanakannya untuk memenuhi kebutuhannya.

Perkembangan ilmu pengetahuan juga salah satu aspek yang sangat mendukung, yaitu dunia pendidikan, di mana ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK) telah menjadikan ruang terbuka bagi setiap manusia untuk berkreasi dan berinovasi sehingga menjadikan teknologi sebagai sarana atau media untuk melakukan apa saja, yaitu internet. Teknologi Informasi melahirkan internet, secara sederhana dapat dikatakan bahwa internet adalah bahasa jaringan komputer dunia, semua berbicara dengan bahasa yang sama. Salah satu hasil dari perkembangan pemakaian internet yang sangat pesat saat ini adalah model perdagangan elektronik yang disebut dengan e-commerce (Romauli, 2018).

Lebih lanjutnya Romauli (2018) inovasi dan kreativitas di dunia teknologi informasi telah memberikan peluang usaha sehingga keterpurukan dunia industri yang memberikan dampak pengurangan tenaga kerja dan memberikan dampak perekonomian rakyat, mau tidak mau sarana internet banyak digunakan untuk berusaha. Bisnis *online*, istilah ini mungkin sering kita dengar akhir-akhir ini, bisnis *online* juga merupakan salah satu industri dengan potensi bisnis yang sangat potensial, di mana hal ini terjadi seiring dengan perkembangan zaman, yang mana pada saat ini *trend* dengan belanja *online* yang sedang marak diterapkan oleh masyarakat seluruh dunia, termasuk Indonesia. Dari hal tersebutlah banyak perusahaan yang semula menerapkan bisnis secara offline lalu berbondong-bondong mulai merambah ke bisnis *online*.

Perubahan tren dan budaya inilah yang menuntut masyarakat untuk mampu memanfaatkan teknologi dengan baik, karena melihat saat ini teknologi yang berbentuk internet sudah menjadi kebutuhan bagi sebagian kalangan. Teknologi yang telah menjadi kebutuhan manusia dan tidak terlepas dari gaya hidup manusia, bahkan dalam perkembangannya manusia sudah bergantung pada teknologi. Masa perkembangan transportasi juga selalu mengikuti kemajuan teknologi.

Nasution (2018) menyatakan bahwa “Masa perkembangan transportasi terwujud dalam bentuk kemajuan alat angkut selalu mengikuti dan mendorong kemajuan teknologi transportasi”. Seiring dengan berkembangnya teknologi saat ini terdapat aplikasi

yang mengenalkan layanan pemesanan ojek *online* menggunakan teknologi dan memakai standar pelayanan. Untuk menggunakan jasa ojek *online* pun, pemakai jasa harus membayar kontan. Salah satu jasa angkutan *online* yang saat ini berkembang adalah Grab. Hal ini jelas memberikan kemaslahatan dimana adanya transportasi *online* mampu menjadi sebuah solusi dari permasalahan yang dialami manusia dalam memudahkan banyak hal di kehidupan sehari-harinya.

Munculnya transportasi *online* (Grab) ini didirikan pada Juni 2012 (dikenal sebagai *GrabTaxi* hingga 2016) oleh Antony Tan Tan Hooi Ling dan bermarkas di Singapura. Grab merupakan *platform* O2O yang menyediakan layanan kebutuhan sehari-hari bagi para pelanggan termasuk perjalanan, pesan antar makanan, pengiriman barang dan pembayaran menggunakan dompet digital. Saat ini Grab menyediakan layanan di Singapura, Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand, Vietnam, Myanmar, dan Kamboja. Grab saat ini telah menyandang status sebagai start up “decacorn” (sebutan untuk start up yang memiliki valuasi perusahaan sebesar US\$10 miliar) pertama di Asia tenggara. Melalui keterangan pers di tahun 2016 mengumumkan bahwa Indonesia telah menjadi pasar terbesar Grab di Asia Tenggara. Di Indonesia, Grab melayani pemesanan kendaraan seperti ojek (*GrabBike*), mobil (*GrabCar*), kurir (*GrabExpress*), pesan-antar makanan (*Grabfood*). Saat ini Grab tersedia di 125 kota di seluruh Indonesia, mulai dari Banda Aceh (Aceh) hingga Jayapura (Papua).

Di samping itu, kehadiran Grab dapat membantu mensejahterakan masyarakat. Bagi yang bekerja menjadi *Driver* Grab dapat memiliki penghasilan tambahan dengan memanfaatkan kendaraan dan hp *android* yang mereka miliki. Semakin meningkatnya persaingan dalam mendapatkan pekerja, menjadi *Driver* Grab dapat menjadi alternatif pekerjaan kepada mereka yang belum memiliki pekerjaan tetap. Seluruh penjuru kota di Indonesia telah menyambut baik kehadiran ojek *online* Grab, terutama para pencari kerja. Tetapi setelah banyak orang mulai beralih menggunakan ojek *online*, para *Driver* ojek atau angkutan umum konvensional lainnya mulai resah bahkan mengadakan demo. Selain itu kecemburuan sosial yang terjadi antar pengemudi ojek *online* dan ojek konvensional kerap mengakibatkan keduanya mengalami keributan. Seiring berjalannya waktu, dengan berbagai kesepakatan antara pihak ojek *online*, transportasi konvensional, dan pemerintah akhirnya ojek *online* beroperasi di beberapa kota, salah satunya Kota Banda Aceh. Di Kota Banda Aceh sendiri setiap tahunnya membuka pendaftaran mitra *Driver* Grab atas permintaan konsumen untuk memenuhi kebutuhan layanan jasa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 1.1 tingkat kenaikan pada mitra.

Tabel 1.1
Tingkat Kenaikan Mitra *Driver* Grab di Kota Banda
Aceh Tahun 2017-2020

Tahun	Jumlah Penambahan <i>Driver</i> Grab	Jumlah Total <i>Driver</i> Grab
2017	2000	2000
2018	500	2500
2019	500	3000
2020	300	3300

*Sumber data : Hasil wawancara dari beberapa perkumpulan
Driver Grab di Kota Banda Aceh*

Berdasarkan hasil wawancara langsung dengan beberapa perkumpulan para *Driver* Grab yang beralamatkan di Kota Banda Aceh. Dari hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti dapat diketahui bahwa minat masyarakat cukup besar untuk menjadi *Driver* Ojek *Online* terbukti dengan jumlah *Driver* yang terus meningkat dari tahun ke tahun. Grab yang kini sudah menyebar di Kota Banda Aceh menjadi salah satu alternatif masyarakat Kota Banda Aceh dalam menggunakan jasa transportasi *online*. Hal ini tidak terlepas dari kebutuhan masyarakat Kota Banda Aceh akan sarana transportasi yang aman, nyaman dan murah. Di mana Kota Banda Aceh merupakan kota yang selama ini di anggap basisnya konflik antara Indonesia dan Aceh. Dengan adanya transportasi *online* ini merubah pandangan masyarakat luar kota banda aceh dalam menggunakan transportasi ojek *online* penumpang akan

lebih aman untuk bepergian serta kebutuhan lainnya. Aplikasi Grab terbukti lebih mudah di akses oleh setiap warga Kota Banda Aceh. Mereka tidak perlu lagi berjalan kaki ke persimpangan untuk menghampiri angkutan umum lainnya. Mereka hanya perlu memesan menggunakan aplikasi pada smartphone dan menunggu di tempat kemudian *Driver* akan datang menjemput. Alasan lain masyarakat memilih ojek *online* Grab adalah karena pelayanan transportasi umum yang kurang baik. Tidak hanya itu, kemacetan yang kian meningkat membuat masyarakat beralih menggunakan ojek *online* agar cepat sampai ke tempat tujuan.

Hadirnya ojek *online* seperti Grab tidak hanya menjadi sarana transportasi, namun juga menjadi sumber mata pencaharian ekonomi bagi sebagian masyarakat Kota Banda Aceh. Banyak alasan masyarakat memilih bekerja menjadi *Driver* ojek *online* salah satunya adalah kemudahan yang diberikan oleh perusahaan Grab Indonesia kepada calon mitra Grab untuk menjadi *Driver*, dan juga sistem kerja yang diberikan oleh Grab Indonesia sangat Fleksibel sehingga mitra Grab dapat mengoptimalkan waktu kerjanya dengan baik. Dengan kemudahan dan fleksibilitas kerja yang diberikan oleh Grab Indonesia dapat membantu *Driver* Grab dalam menambah pendapatannya. Semakin banyaknya orang yang tertarik menjadi *Driver* Grab karena pendapatannya yang terbilang cukup menjanjikan bisa setara bahkan melampaui Upah Minimum Kabupaten/Kota atau UMK.

Kebijakan yang dikeluarkan oleh perusahaan transportasi *online* grab tidak membuka peluang untuk penumpang dan driver terkait transaksi riba, dikarenakan proses transaksi yang terjadi semuanya bersifat jelas dan tidak ada pihak yang akan dirugikan.

Berdasarkan kemudahan-kemudahan yang diberikan oleh pihak Grab inilah yang secara langsung memberikan dampak positif dalam keberlangsungan kehidupan masyarakat. Dimana segala aspek lapangan di sesuaikan secara mandiri oleh *Driver*, perusahaan tidak memberikan tekanan dalam bentuk apapun terkait waktu jam kerja dan target orderan. Banyak ataupun sedikitnya orderan tergantung pada kebutuhan *Driver* itu sendiri dan jam kerja tidaklah menjadi alasan ataupun hambatan bagi para *Driver* untuk melaksanakan ibadah dan kegiatan lainnya. Dengan demikian, Grab memberikan kebebasan bagi *Driver*nya agar dapat mewujudkan kemaslahatan untuk mencapai *falah*.

Ibnu Qudamah al-Hanbali mengartikan *Maslahah* sebagai segala sesuatu yang dapat mendatangkan manfaat dan menolak kemudharatan. Dalam ekonomi, *Maslahah* dipahami sebagai kesejahteraan dunia dan akhirat. Kesejahteraan dunia adalah terpenuhinya kebutuhan pokok dari lima aspek *Maslahah*/Maqasid syariah. Sedangkan kesejahteraan akhirat adalah diperolehnya ridha dari Allah SWT (Mingka, 2018). Hal ini benar didapatkan oleh driver grab yang mendapatkan kemaslahatan dari adanya transportasi online. Sehingga apabila pendapatan driver meningkat maka kemaslahatan driver grab juga akan meningkat.

Retno Sari (2020) dan Anggie Nurulita (2020), juga melakukan penelitian yang berkaitan *driver* transportasi *online*, namun hasil dari penelitian keduanya berbeda. Penelitian Retno Sari (2020) dengan judul Pengaruh Adanya Transportasi *Online* Terhadap Kesejahteraan Driver di Kota Bandar Lampung dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi pada Komunitas *Driver* Go-Jek di Kota Bandar Lampung), menunjukkan hasil yang positif dan signifikan terhadap variabel kesejahteraan driver. Dalam perspektif ekonomi Islam pengaruh transportasi online terhadap kesejahteraan *driver* dengan meningkatnya pendapatan driver sehingga terpenuhinya pencapaian atas lima dasar pemeliharaan agama (*al-dien*), hidup atau jiwa (*nafs*), pengetahuan (*aql*), keturunan (*nasl*) dan pendapatan (*maal*), sehingga dapat terpenuhinya kebutuhan *dharuriyah* (primer), kebutuhan *hajiyah* (sekunder), dan kebutuhan *tahsiniah* (tersier). Sedangkan penelitian anggie nurulita (2020) berjudul Analisis Tingkat Kesejahteraan Driver Gojek Millennial di Kabupaten Kudus dalam Perspektif Maqashid Syariah, menunjukkan hasil belum dapat mewujudkan kesejahteraan sesuai dengan maqashid syariah, dibuktikan dengan informan belum mampu memenuhi kebutuhan pemeliharaan agama dan pemeliharaan keturunan.

Penelitian ini merupakan eksistensi dari penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Sari (2020) dan Nurulita (2020). Perbedaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu adalah pada unit analisis dan periode penelitian. Unit analisis dalam penelitian ini adalah

Driver Grab, lokasi penelitian dilakukan di Kota Banda Aceh pada tahun 2021 dengan metode kuantitatif. Berdasarkan latar belakang yang diuraikan sebelumnya maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh Transportasi *Online* Terhadap Tingkat Kemaslahatan *Driver* Grab Di Kota Banda Aceh”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah diuraikan sebelumnya, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah *“Apakah transportasi online berpengaruh terhadap tingkat kemaslahatan *Driver* Grab di Kota Banda Aceh?”*.

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah maka penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengkaji bagaimana pengaruh transportasi *online* terhadap tingkat kemaslahatan *Driver* Grab di Kota Banda Aceh.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Secara Praktis (Operasional)

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi atau masukan bagi perusahaan Grab untuk mengambil kebijakan atau keputusan dalam mensejahterakan *Drivernya* agar terciptanya royaltis antara mitra dan perusahaan.
2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pertimbangan bagi masyarakat yang tidak memiliki

perkerjaan dalam mengambil keputusan untuk menjadi mitra *Driver* transportasi *online*.

1.4.2 Secara Teoritis (Akademis)

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kemampuan peneliti dalam menganalisis fenomena Ekonomi yang berjalan di masyarakat terutama yang berhubungan dengan *Driver Ojek Online*.
2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dan informasi bagi peneliti lain yang berkaitan dengan penelitian ini. Penelitian ini dapat menambah wawasan dan kepustakaan bagi pihak-pihak yang berkepentingan.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan pada penelitian ini terdiri dari lima bab, yaitu sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika pembahasan.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini membahas teori-teori yang berkaitan dengan penelitian ini yaitu teori tentang konsep transportasi *online*, *Maslahah* dan maqasid syariah, kemaslahatan, penelitian terkait dan kerangka pemikiran.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan tentang metodologi penelitian yang digunakan dalam penelitian meliputi: jenis penelitian, lokasi penelitian, populasi dan sampel penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, pengolahan data dan teknik analisis data.

BAB IV HASIL PENELITIAN

Pada bab ini menguraikan hasil dan pembahasan yang akan menjelaskan deskripsi temuan dan pembahasan data hasil penelitian sesuai dengan metode yang digunakan.

BAB V PENUTUP

Bab ini merupakan penutup dari pembahasan skripsi yang memuat kesimpulan dan saran-saran dari hasil penelitian yang diharapkan bisa memberikan manfaat bagi penulis dan pihak yang berkepentingan.



BAB II LANDASAN TEORI

2.1 Konsep Transportasi *Online*

2.1.1 Pengertian Transportasi

Transportasi merupakan pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Pengertian kata *transportation* dalam *Black Law Dictionary* tersebut pada hakikatnya memiliki kesamaan dengan pengertian kata pengangkutan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, yakni pengangkutan barang dan manusia oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi (Wijaya, 2016). Secara umum pengertian transportasi dapat diartikan sebagai usaha pemindahan, atau penggerakan orang atau barang dari suatu lokasi, yang disebut lokasi asal, ke lokasi lain, yang biasa disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula (Miro, 2012):

Kata transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transporte* yang mana *trans* berarti mengangkat atau membawa, jadi transportasi adalah membawa sesuatu dari suatu tempat ke tempat yang lain (Andriansyah, 2015). Salim (2015) menjelaskan transportasi adalah kegiatan perpindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan atau pergerakan (*comoditi*) dan penumpang ketempat lain. Miro (2012) berpendapat bahwa transportasi dapat diartikan usaha memindahkan,

mengerahkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Sedangkan menurut Nasution adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Jadi pengertian transportasi berarti sebuah proses, yakni proses pemindahan, proses penggerakkan, proses mengangkut, dan mengalihkan di mana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai waktu yang diinginkan.

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia karena pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan Pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditas atau jasa lainnya. Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan ada apabila terdapat faktor-faktor pendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain.

Tujuan transportasi dalam mendukung perkembangan ekonomi nasional antara lain:

1. Meningkatkan pendapatan nasional disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk.
2. Meningkatkan jenis dan jumlah barang dan jasa yang dapat dihasilkan pada konsumen, industri, dan pemerintah.
3. Mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta menyuplai pasaran dalam negeri menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

2.1.2 Jenis – jenis Transportasi

Transportasi di Indonesia merupakan sebuah kebutuhan yang harus terpenuhi. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia di sebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan di lakukan melalui darat, perairan dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia (abdulkadir, 1998)

Bob sutanto (2016), menjelaskan tentang jenis transportasi yang ada di dunia terbagi menjadi 3 bagian yaitu ada transportasi darat, transportasi air, dan transportasi udara. Berikut adalah penjelasannya:

a. Transportasi Darat

Transportasi darat merupakan suatu alat untuk dapat di gunakan atau menjadi transportasi yang dapat di gunakan di darat

saja. Alat transportasi ini di pilih berdasar kepada faktor-faktor yang diantaranya jarak perjalanan, ukuran dan kerapatan pemukiman atau perkotaan, jenis dan spesifikasi kendaraan, tujuan perjalanan, dan faktor sosial ekonomi. Contoh dari alat transportasi darat adalah sepeda motor, mobil, gerobak, kereta api dan lain-lain.

b. Transportasi Air

Transportasi air merupakan suatu alat untuk dapat di gunakan atau menjadi transportasi yang dapat di gunakan di air saja. Alat transportasi ini di pilih oleh banyak warga masyarakat yang dominan tempat tinggalnya di daerah perairan atau bagi para wisatawan yang pergi ke sungai atau laut untuk berwisata menggunakan transportasi air ini. Contoh alat transportasi ini adalah rakit, perahu, boat, dan lain lain.

c. Transportasi Udara

Transportasi udara merupakan suatu alat untuk dapat di gunakan atau menjadi transportasi yang dapat di gunakan di udara saja. Alat transportasi ini banyak di minati oleh masyarakat yang hendak berpergian ke daerah yang jauh seperti pergi ke benua lain atau sedang dalam keadaan penting. Contoh dari transportasi ini adalah helicopter, pesawat terbang, dan lain-lain. Selain itu semua ada lagi satu jenis transportasi yang ada di dunia ini yaitu :

d. Transportasi Publik

Transportasi publik merupakan semua alat transportasi yang di mana para penumpang tidak menggunakan kendaraanya sendiri ketika berpergian. Alat transportasi ini bersifat umum yang artinya

dapat di gunakan untuk semua orang yang ada di seluruh dunia tanpa terkecuali. Contoh dari alat transportasi ini adalah kereta dan bis, tidak hanya itu tetapi termasuk kepada pelayanan yang di berikan dari maskapai suatu penerbangan, taxi, feri, dan lain-lain.

Kadir (2006), berpendapat bahwa transportasi dapat diklasifikasikan dari sudut jalan atau permukaan jalan yang digunakan, alat angkutan yang dipakai dan tenaga penggerak yang digunakan, sebagai berikut:

1. Transportasi darat atau land transportation Transpor darat ini terdiri atas:
 - a. Transportasi jalan raya Dalam transpor jalan raya (road transport), meliputi transpor yang menggunakan alat angkutan yang berupa manusia, binatang, pedati, andong, sepeda, sepeda motor, becak, bus, truk, dan kendaraan bermotor lainnya. Jalan yang digunakan untuk transpor ini adalah jalan setapak, jalan tanah, jalan kerikil, dan jalan aspal. Sedangkan tenaga penggerak yang digunakan di sini adalah tenaga manusia, tenaga binatang, tenaga uap, BBM, dan disel.
 - b. Transportasi jalan rel dalam transpor jalan rel (rail transport) ini digunakan angkutan berupa kereta api, yang terdiri dari lokomotif, gerbong (kereta barang), dan kereta penumpang. Jalan yang dipergunakan berupa jalan rel baja, baik dua rel maupun monorel. Tenaga penggeraknya disini berupa tenaga uap, disel, dan tenaga listrik.

2. Transportasi melalui air (water transport) terdiri atas dua macam, yaitu:

a. Transportasi air pedalaman Tranpor melalui air pedalaman (*inland transport*) menggunakan alat angkutan berupa sampan, kano, motorboat, dan kapal. Jalan yang dilaluinya adalah sungai, kanal, dan danau. Mengenai tenaga penggeraknya adalah pendayung, layar, tenaga uap, BBM, dan disel.

b. Transportasi laut Di dalam transpor laut (*ocean transport*) digunakan alat angkutan perahu, kapal api/uap, dan kapal mesin. Jalan yang dilaluinya adalah laut atau samudera dan teluk. Sedangkan tenaga penggerak yang digunakan antara lain adalah tenaga uap, BBM, dan disel.

3. Transportasi udara

Transportasi udara (*air transportation*) merupakan alat angkutan yang terbaru dan tercepat. Transpor udara menggunakan pesawat udara (dengan segala jenisnya) sebagai alat transpor dan udara atau ruang angkasa sebagai jalannya. Tenaga penggerak yang digunakan adalah BBM dengan berbagai rupa alat yang digerakkannya.

2.1.3 Pengertian Transportasi Online

Seperti yang di kemukakan Adisasmita (2014), transportasi bisa diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. *Online* adalah suatu jaringan yang terhubung dengan internet. Wijaya (dikutip dalam Riswanda, 2019) menyatakan transportasi *online*

merupakan alat angkut yang menggunakan sistem aplikasi yang menghubungkan antara *customer* dengan *Driver*.

Kemunculan transportasi *online* ini memberikan solusi dan jawaban atas kekhawatiran masyarakat akan layanan transportasi umum. Dengan demikian masyarakat tidak perlu khawatir akan keamanan dan kenyamanan transportasi berbasis aplikasi, selain itu masyarakat juga dimudahkan dengan tidak usah lagi berjalan dan menunggu untuk mendapatkan taksi ataupun ojek, tinggal mendownload aplikasi gojek saja, tarif sudah ditentukan sesuai dengan jarak yang akan ditempuh dan bertujuan untuk mempermudah masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari. Sholikha (dikutip dalam Riswanda, 2019) mengantarkan anak sekolah, mengantarkan dokumen, serta belanja harian dengan menggunakan layanan fasilitas kurir.

Beberapa langsung pengertian dari sistem transportasi *online* menurut para ahli adalah sebagai berikut :

- 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).

2.1.4 Jenis-Jenis Armada Transportasi *Online*

Saat ini ada beberapa jenis armada transportasi *online* yang beroperasi di Indonesia, namun yang masih eksis hanyalah 3 startup perusahaan penyedia layanan jasa transportasi yaitu Gojek, Grab dan Maxim.

1. Gojek

Pada tahun 2010 di Jakarta, berdiri perusahaan transportasi *online* yaitu, GO-JEK. Awal kemunculannya, Go-Jek hanya melayani lewat call center saja dan hanya melayani untuk wilayah Jakarta saja. Tetapi pada tahun 2015 Go-Jek mulai berkembang dan membuat aplikasi Go-Jek dengan sistem yang tertata rapi. Dengan aplikasi ini, pengguna ojek dapat dengan mudah memesan ojek secara *online*, membayar secara kredit dan mengetahui keberadaan *Driver* yang akan menjemput para pemesan.

Go-Jek dapat di pesan melalui aplikasi Go-Jek App yang bisa di unduh melalui Play Store maupun *App Store*. Produk layanan jasa yang dapat di pesan melalui aplikasi Go-Jek antara lain: *Go-Ride, Go-Car, Go-Food, GoMart, Go-Send, Go-Box, Go-Tix, Go-*

Med, Go-Massage, Go-Clean, Go-Auto, Go-Glam, Go-Bills, Go-Pulsa, Go-Pay dan Go-Point. Selain itu Aplikasi Go-Jek juga dilengkapi dengan fasilitas Go-Pay, Go-Bills, Go-Point, dan Go-Pulsa (Gojek.com/about, 2021).

2. Grab

Pada tahun 2012 Grab telah hadir di 6 negara di seluruh Asia Tenggara. Grab adalah perusahaan berjiwa sosial yang bergerak dibidang jasa dengan menggunakan transportasi roda dua serta penggunaan aplikasi dalam pemesanannya. Untuk Grab sendiri memiliki armada motor dengan beberapa layanannya seperti Grab bike, Grab food, Grab express, Grabhitch bike. Sedangkan untuk armada mobilnya terdapat layanan seperti Grab car, Grab taxi, Grab share, dan Grabhitch car (Hardaningtyas, 2018).

3. Maxim

Maxim sudah ada sejak tahun 2003 lalu. Namun dulunya hanya sebuah layanan aplikasi taksi di kota Chardinsk yang terletak di pegunungan Ural, Rusia. Di Indonesia maxim sendiri pertama kali beroperasi pada tahun 2018. Perusahaannya semakin melebarkan sayap dengan tidak hanya menjadi perusahaan transportasi *online* yang berfokus ke taksi saja, melainkan juga jenis layanan angkutan lain seperti ojek atau mobil pada umumnya. Selain di Balikpapan, transportasi ini juga sudah tersebar di berbagai kota seperti, di Jakarta, Pekanbaru, Batam, Bandar Lampung, Yogyakarta, Solo, Samarinda, Banjarmasin, Pontianak, Bali dan Aceh (setyaningsih dkk, 2020).

2.1.5 Kelebihan Transportasi *Online*

Setyawati (2019) menyimpulkan bahwa transportasi *online* memberikan dampak yang positif terhadap masyarakat sebagai berikut:

1. Tarif murah dan transparan

Dengan keberadaan aplikasi ojek *online* semua menjadi transparan baik itu tarif dan juga rute perjalanannya yang dapat diketahui lebih dahulu. Jadi semua tarif yang harus di bayar penumpang sudah tertera awal, sehingga tidak ada proses tawar menawar lagi dengan pengendara. Terlebih dengan adanya berbagai promo yang di tawarkan oleh pihak transportasi *online*.

2. Praktis

Dengan adanya transportasi *online* jelas semua menjadi praktis, karena masyarakat dapat memasarkan atau mengatakan barang dari rumah serta kantor hanya dengan satu *smartphone* maka *Driver* transportasi *online* langsung menghampiri sesuai keinginan pemesan.

3. Aman dan Lebih Terpercaya

Dikategorikan aman dan terpercaya di karenakan setiap *Driver* wajib melakukan registrasi terlebih dahulu dengan identitas yang terdaftar. Sehingga jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, semua dapat di lacak 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*.

Wardiyana (2018) menyimpulkan bahwa transportasi *online* memberikan dampak yang positif terhadap masyarakat sebagai berikut:

1. Mempermudah warga

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

2. Adanya promosi

Adanya promosi yang dibuat oleh para perusahaan transportasi *online* atau ojek *online* membawa keuntungan pada konsumen. Seperti Go-Jek dan Grab Bike. Dengan memberi promo tarif flat, keduanya memanjakan konsumennya dengan tarif flat sekitar Rp 5.000 hingga Rp 15.000 dalam jarak km tertentu.

3. Lapangan kerja

Pendapatan transportasi *online* atau ojek *online* yang lumayan dibandingkan ojek pangkalan, cukup menggiurkan. Ojek pangkalan yang melihat peluang ini memilih bergabung dengan ojek *online*. Bahkan, ketika gembar-gembor pendapatan dari ojek *online* hingga puluhan juta sebulannya, beberapa pegawai swasta tertarik bergabung sebagai pekerjaan sampingan. Bahkan, ada yang rela

meninggalkan pekerjaannya sebagai manajer sebuah perusahaan, karena tergiur dengan pendapatan yang lumayan besar.

4. Pelayanan yang lebih professional

Selain menyediakan helm bagi pengendara dan penumpang (lengkap dengan masker dan penutup rambut), transportasi *online* atau ojek *online* juga melengkapi supir-supirnya dengan perangkat yang menunjang pemesanan dan aktivitas lainnya.

5. Layanan pesan antar

Selain mengantar penumpang, konsumen juga banyak menggunakan layanan ojek *online* untuk kurir dan pemesanan makanan. Artinya? Kita bisa pesan makanan dari manapun, termasuk dari warung sate kesukaan yang tidak punya delivery service.

6. Diskon dan harga promosi

Semua orang suka diskon. Ini yang digunakan oleh ojek *online* untuk menarik massa. Mulai dari potongan harga untuk pengguna pertama hingga promosi jelang bulan puasa.

7. Tidak perlu ke pangkalan

Aplikasi ojek *online* memungkinkan pengguna untuk memesan ojek tanpa harus ke pangkalan. Mereka bisa mendapatkan ojek di manapun dan kapanpun.

8. Potensi kerja paruh waktu

Bagi pengemudi, ojek *online* memberikan keleluasaan dalam bekerja. Artinya, siapapun asal punya SIM dan STNK bisa jadi supir ojek tanpa harus mangkal.

2.1.6 Kekurangan Transportasi *Online*

Kekurangan transportasi *online* berdasarkan pendapat setyawati (2019) secara berurutan adalah sebagai berikut:

1. Pemesanan Tergantung Pada Jaringan

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

2. Penyebaran Data Pribadi

Saat ingin mendaftarkan diri dalam aplikasi jasa 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 kesulitan dalam mencari alamat.

Kekurangan transportasi *online* berdasarkan pendapat Wardiyana (2018) secara berurutan adalah sebagai berikut:

1. Menambah Kemacetan

Meski mengklaim diri berbeda dengan ojek pangkalan, kenyataan di lapangan, pengojek *online* tetap membuat beberapa pangkalan atau memang mangkal di sebuah tempat sambil menunggu order dari konsumen. Tidak jarang trotoar hingga badan jalan jadi tempat mangkal transportasi *online* atau ojek *online*. Kondisi ini sampai membuat pihak kepolisian sepakat untuk

menindak tegas para pengojek *online* yang mangkal, terutama di trotoar.

2. Konflik dengan Ojek Konvensional

Dinamika antara pengojek *online* dengan pengojek pangkalan yang lebih "senior" beberapa kali terjadi. Dengan layanan ojek *online* yang tampak lebih laku, pengojek pangkalan merasa terintimidasi dengan keberadaan mereka. Karena selain *Drivernya* yang semakin banyak dari waktu ke waktu, permintaan mereka pun semakin bertambah pula yang menyebabkan minat terhadap ojek konvensional semakin menurun dan berdampak pada pendapatan mereka yang semakin merosot pula. Hal ini pun sering menjadi penyebab terjadinya konflik diantara ojek *online* dan ojek konvensional. Konflik pengojek *online* dan pengojek konvensional tidak berlangsung lama. Kini, kebanyakan pengojek konvensional sudah mau bergabung dengan perusahaan ojek *online*. Mereka yang masih bertahan sebagai pengojek konvensional, berangsur-angsur sudah bisa menerima keberadaan pengojek *online* yang dianggap memiliki konsumen berbeda.

3. Server Aplikasi yang Mengalami Gangguan

Seperti aplikasi digital lainnya, server ojek *online* mengalami gangguan sehingga pengguna tidak bisa memesan layanan. Kesalahan teknis juga terkadang terjadi pada penggunaan pembayaran via credit, alat pembayaran sejenis pulsa. Ada yang mengeluh kreditnya terpakai, namun layanan tidak datang, ada pula supir yang kebingungan karena tidak paham sistem ini. Entah ini

kesalahan teknis atau akal-akalan supir, masalah credit cukup menjadi sorotan pengguna layanan ojek *online*.

4. Sulitnya Mencari Pengendara atau *Driver* Ojek *Online*

Penggunaan aplikasi berarti konsumen harus bergantung pada sistem pencarian di sana. Terkadang, aplikasi tidak berhasil mendapatkan supir yang dibutuhkan, padahal banyak pengendara atau *Driver* ojek *online* berkeliaran di daerah tersebut.

5. Perubahan Struktur Sosial

Sebuah blog mengkritik sistem baru yang dibangun oleh GoJek secara antropologis. Menurut penulisnya, sistem ini merusak tatanan sosial dan nilai-nilai yang terkandung dalam sebuah pangkalan ojek: sistem mengantri, sopan-santun, hingga sentuhan personal yang terjadi dalam setiap transaksi di pangkalan ojek. Layanan angkutan ojek sepeda motor berbasis telepon seluler seperti GoJek dan Grab Bike memberikan peluang bagi pengemudi ojek untuk mendapatkan pelanggan di lokasi mana saja tanpa terikat pangkalan. GoJek di laman resminya menyatakan bahwa seluruh calon pengemudi GoJek akan mendapat pelatihan menyeluruh mulai penggunaan telepon seluler hingga keamanan mengemudi. Selain itu pengemudi akan mendapat pembagian keuntungan sebesar 80 persen untuk pengemudi dan 20 persen untuk perusahaan, termasuk bonus saat mencapai target tertentu.

2.1.7 Dasar Hukum Layanan Transportasi Berbasis Aplikasi

Online

Pertumbuhan jumlah perusahaan transaksi dan transportasi berbasis aplikasi dewasa ini adalah hal yang sangat menggembirakan disatu sisi, namun menimbulkan polemik di sisi lain. Penerapan aturan hukum yang berbeda mengakibatkan terjadinya persaingan tidak sehat di antara perusahaan transportasi, persoalan hukum lain yang tak kalah penting adalah perlindungan konsumen dan status hukum dan perlindungan bagi penyedia layanan pengemudi (Ananda, 2018).

Perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi berbasis aplikasi *online* sebelumnya di atur dalam surat pemberitahuan No: UM.3012/1/21/Phb/2015 Tanggal 9 November 2015 yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia Bapak Ignasius Jonan (Wijaya, 2016). Namun surat pemberitahuan tersebut menuai pro maupun kontra yang mengakibatkan terjadinya perdebatan keras maupun bentrokan kepentingan transportasi *online* dan transportasi konvensional. Maka dari itu untuk menengahi konflik dikalangan masyarakat terkait kehadiran taxi *online*, pemerintah melalui Menteri Perhubungan dan Komisi V DPR RI akhirnya rensi menerbitkan aturan regulasi terbaru mengenai transportasi umum, yakni melalui Peraturan Menteri Perhubungan (Pemenhub) No.32 tahun 2016 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek seperti taxi, angkutan sewa carter,

pariwisata, dan termasuk didalamnya layanan taxi *online* (dephub.go.id, 2021). Dalam Permenhub tersebut juga mengatur perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* wajib memiliki izin yang dikenakan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dan perusahaan jasa tersebut harus berbadan hukum indonesia.

Mengenai tarif terhitung sejak 1 Mei 2019 lalu, kebijakan kementerian Perhubungan terkait batas bawah dan batas atas tarif ojek *online* resmi berlaku. Berdasarkan keputusan menteri perhubungan nomor KP 348 tahun 2019 tersebut, tarif akan diberlakukan tiga zonasi (cnnindonesia.com, 2021). Mengenai tarif terhitung sejak 1 Mei 2019 lalu, kebijakan kementerian Perhubungan terkait batas bawah dan batas atas tarif ojek *online* resmi berlaku. Berdasarkan keputusan menteri perhubungan nomor KP 348 tahun 2019 tersebut, tarif akan diberlakukan tiga zonasi.

2.1.8 Transportasi *Online* Dalam Hukum Islam

Pada zaman Rasulullah SAW unta biasanya digunakan sebagai kendaraan, termasuk perang. Tenaganya yang kuat dengan berjalan di tengah gurun pasir menjadi nilai positif dari hewan tersebut. Meskipun demikian, hewan tersebut tidak bisa berlari kencang seperti kuda. Namun, pada saat itu alat transportasi utama antar kampung dan kota adalah kuda, unta, keledai dan kereta kuda. Manusia menempuh jarak yang jauh dengan berjalan kaki, bagi yang mampu tentunya mengendarai kuda atau kereta kuda. Dalam hal tersebut, binatang-binatang tunggangan serta alat-alat

pengangkutan umum lainnya merupakan kendaraan yang memang diciptakan Allah untuk manusia agar dapat mereka kendarai.

Transportasi *online* roda dua (sepeda motor) merupakan angkutan umum yang sama dengan ojek pada umumnya, yang digunakan sebagai sarana pengangkutan namun ojek *online* dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi. Dalam hukum Islam transportasi *online* diperbolehkan, karena belum ada dalil yang mengharamkannya (Salim, 2012).

(Sholika, 2016) menjelaskan di zaman sekarang, banyak kemudahan-kemudahan yang bisa membantu pekerjaan menjadi lebih mudah, terlepas dari aturan Islam. Namun kadang kala ada kemudahan-kemudahan tersebut yang banyak berdekatan dengan batasan yang dilarang oleh Allah SWT. Salah satunya adalah seperti menggunakan jasa ojek untuk berpergian. Lalu bagaimana hukum naik ojol yang *Driver* nya bukan mahram? Bagaimana solusi yang ditawarkan oleh Islam? Banyak alasan yang membuat seseorang untuk menggunakan jasa transportasi tersebut, seperti tidak bisa mengendarai sendiri, karena transportasi yang lain tidak ada selain ojek tersebut dan lainlain. Alasan kenapa naik ojek dengan *Driver* yang bukan mahram dinilai sesuatu yang bertentangan dengan ajaran Islam adalah karena dinilai melakukan tindakan berkhalwat, Seperti yang disampaikan dalam Hadis Nabi Saw.

“Janganlah salah seorang dari kalian berkhalwat dengan seorang wanita karena setan menjadi yang ketiga di antara mereka berdua.” (HR Ahmad dan Ibnu Hibban).

Tetapi, makna khalwat adalah berduan di tempat sepi dan jauh dari pandangan khalayak ramai. Dan apabila berduaan di tempat ramai tidak termasuk dengan khalwat yang dilarang, sebagaimana menurut hadis:

Dibolehkannya laki-laki berkhalwat dengan seorang wanita di hadapan khalayak”. (HR Bukhari)

“Suatu kali datang seorang wanita kaum Anshar kepada Nabi SAW lalu berkhalwat dengannya (di hadapan orang ramai). Nabi SAW kemudian berkata, ‘Demi Allah, kalian (kaum Anshar) adalah orang-orang yang paling aku cintai’.” (HR Bukhari).

Maka, jika naik ojek *online* dengan keadaan penting, atau memang tidak ada transportasi yang lain ataupun juga transportasi yang lain dinilai lebih bahaya.

(Al-bahjahtv, 2018) buya Yahya juga menambahkan bahwa naik ojek di perbolehkan dengan syarat:

1. Menghindari sesuatu yang menyebabkan zina seperti bersinggungan badan
2. Selalu melewati keramaian

(Teropong islam, 2017) Ustad abdul somad juga memperbolehkan dengan syarat:

1. Sebelum adanya ojek yang khusus wanita, maka di perbolehkan.

2. Menghindari sesuatu yang menyebabkan zina

Maka solusi yang bisa digunakan untuk jaman sekarang adalah menggunakan ojek yang *Driver* nya mahram, atau ojek tersebut menggunakan pembatas. Namun hal itu sulit untuk diterapkan. Habib Quraish Shihab juga pernah membahas bahwasanya dalam kasus berkendara berduaan dengan lawan jenis, atau menggunakan jasa ojek, hal tersebut bisa ditolerir dalam agama kalau tidak ada alternatif yang lain dan itu merupakan kebutuhan yang sangat mendesak, tanpa melewati batas.

2.1.9 Indikator Transportasi *Online*

Rosinta (2018) menjelaskan seiring dengan berjalannya waktu jumlah *Driver* Grab semakin bertambah di setiap daerah, banyak masyarakat memilih menjadi *Driver* transportasi *online* dan memfokuskan menjadi pekerjaan yang utama dikarenakan beberapa indikator sebagai berikut:

1. Masa depan bisnis jelas.

Faktor utama yang menjadikan orang-orang ingin menjadi *Driver* transportasi *online* adalah penghasilan. Beberapa *Driver* transportasi *online* menyebutkan bahwa penghasilan yang di hasilkan dari bekerja sebagai *Driver* transportasi *online* bisa lebih besar dari pekerja kantoran, tergantung dengan seberapa giatnya *Driver* dalam bekerja. Semakin rajin dan tekunnya *Driver* dalam mencari penumpang, maka penghasilan yang mereka dapatkan juga akan banyak. Sebaliknya jika *Driver* tidak rajin dan tekun dalam mencari penumpang maka perahnghasilan yang mereka dapatkan

lebih sedikit. Selain penghasilan berupa upah dari konsumen, *Driver* juga masih mendapatkan keuntungan lebih berupa insentif yang di berikan dari perusahaan apabila mencapai target perjalanan dengan syarat dan ketentuan yang berlaku.

2. Memiliki prospek yang bagus

Bisnis transportasi *online* akan terus berkembang seiring berjalannya waktu perkembangan teknologi dan perubahan gaya hidup manusia. Hal ini memberikan dampak positif terhadap Grab untuk menjadi sebuah rintisan yang terus akan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat.

3. Bisnis mudah dipelajari

Konsep penggunaan layanan transportasi *online* dirancang untuk semua kalangan dengan mengedepankan kemajuan teknologi sebagai sarana memudahkan umat manusia dalam memenuhi kebutuhan kesehariannya. Transportasi *online* dapat di akses menggunakan *smartphone* yang mana *smartphone* sendiri sudah menjadi alat kebutuhan komunikasi semua orang, sehingga untuk penggunaanya tidaklah sulit lagi (Rosinta, 2018).

2.2 Maqasid Syariah dan Kemaslahatan

2.2.1 Pengertian Maqashid Syariah dan Kemaslahatan

Maqasid adalah bentuk jamak kata maqsad, dari akar kata al-qasdu. Al-qasdu berarti tujuan, maksud, niat, atau target. Syariah adalah segala ketetapan Allah yang berkaitan dengan agama Islam yang diturunkan kepada Nabi Muhammad SAW dan para nabi

terdahulu. Maka maqasid syariah dapat didefinisikan sebagai tujuan atau rahasia Allah SWT dalam setiap hukum syariat-Nya (Effendi, 2009).

Di balik hukum-hukum syariat yang telah ditetapkan oleh syari' (Allah SWT dan Rasul-Nya), ada tujuan yang ingin dicapai maqasid syariah, dan tujuan itu disebut *Maslahah*. *Maslahah* dalam bahasa arab, selain merupakan bentuk masdar juga merupakan ism, yang bentuk jamaknya adalah masalih. *Maslahah* bermakna kebaikan, manfaat, faedah, atau guna. Dalam al-Qur'an kata *Maslahah* banyak disebut dengan istilah manfaat yang memiliki arti kebaikan secara material, fisik, dan psikologis. Mingka (2013) menjelaskan Secara terminologi, *Maslahah* adalah kebaikan dan kemanfaatan yang dikehendaki oleh Allah untuk hamba-hambanya melalui hukum hukum syariah, berupa pemeliharaan agama, jiwa, akal, keturunan dan harta.

Oleh karena itu, seluruh ulama telah sepakat bahwa Syariah diturunkan untuk mewujudkan kelima hal tersebut. Lima hal yang sudah menjadi prinsip dalam mewujudkan *Maslahah* tersebut, disebut dengan al-Kulliyat al-Khamsah. Abdul Wahab Khalaf mengartikan *Maslahah* sebagai sesuatu yang baik dan dapat diterima oleh akal sehat. Diterima oleh akal sehat mengandung arti bahwa akal itu dapat mengetahui dengan jelas kenapa begitu.

Setiap perintah Allah dapat diketahui dan dipahami oleh akal, kenapa Allah memerintahkan, yaitu karena mengandung kemaslahatan untuk manusia. Misalnya, untuk menjaga kehidupan

manusia, maka syari' menetapkan kewajiban qishash karena pembunuhan yang disengaja. Demi menjaga harta manusia, maka syari' menetapkan hukuman bagi pencuri. Ibnu Qudamah al-Hanbali mengartikan *Maslahah* sebagai segala sesuatu yang dapat mendatangkan manfaat dan menolak kemudharatan. Dalam ekonomi, *Maslahah* dipahami sebagai kesejahteraan dunia dan akhirat. Kesejahteraan dunia adalah terpenuhinya kebutuhan pokok dari lima aspek *Maslahah*/Maqasid syariah. Sedangkan kesejahteraan akhirat adalah diperolehnya ridha dari Allah SWT.

Dari penjelasan di atas, dapat dipahami setidaknya dua hal, yaitu:

- a. Maqasid syariah adalah *Maslahah* dan *Maslahah* adalah maqasid syariah.
- b. Tidak semua kebaikan dan manfaat disebut *Maslahah* (di dalam ketentuan ini), hanya kebaikan dan manfaat yang berorientasi pada pemeliharaan agama, jiwa, akal, keturunan dan harta yang disebut dengan *Maslahah*.

Semua ketentuan Al-Qur'an dan sunah mempunyai manfaat yang hakiki, yaitu mewujudkan kemaslahatan. Mewujudkan masalah merupakan tujuan utama hukum Islam (syariah), dalam setiap aturan hukumnya masalah akan melahirkan kebaikan atau kemanfaatan dan menghindari kerusakan yang pada akhirnya akan terealisasi kemakmuran dan kesejahteraan di muka bumi. Maslahat (al-*Maslahah*) secara etimologis berarti kebaikan, kebermanfaatn, kepantasan, kelayakan, keselarasan, dan kepatutan. Kata al-

Maslahah dilawankan dengan kata *al-mafsadah* yang artinya kerusakan (Asmawi, 2014).

Maslahat merupakan tujuan syara' (*maqashid syari'ah*) dari ditetapkannya hukum Islam yang berarti *jalb al-manfa'ah wa daf'al-mafsadah* (menarik kemanfaatan dan menolak kemudaratannya) (Firdaus, 2011). Hukum Islam memiliki tujuan untuk dapat menyucikan jiwa, menegakkan keadilan serta memperoleh kemaslahatan dengan menjaga lima unsur pokok, yaitu agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta agar selamat dunia dan akhirat (Nurhayati & Wasilah 2019).

Maslahat merupakan inti dari kebijakan-kebijakan syariah (*siyasah syariyyah*) termasuk juga kebijakan dalam perekonomian. *Maslahah 'ammah* (kemaslahatan umum) merupakan landasan muamalah, yaitu kemaslahatan yang dibingkai secara syar'i bukan semata-mata untuk motif keuntungan dan rentabilitas material (Aminah, 2017). Maslahat dan kemaslahatan memiliki perbedaan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). Kata *maslahat* diartikan sesuatu yang mendatangkan kebaikan, guna, dan faidah, sedangkan kata *kemaslahatan* mempunyai makna manfaat, kebaikan, kepentingan, dan kegunaan. KBBI memasukkan kata *maslahat* sebagai kata dasar, sedangkan kata *kemaslahatan* dimasukkan sebagai kata benda jadian yang berasal dari kata *maslahat* yang mendapatkan awalan *ke* dan akhiran *an* (Rosyadi, 2013).

Dalam melakukan penelitian ini, peneliti menggunakan teori *Maqashid* Syariah menurut Al-Syatibi, yang mana beliau menjelaskan bahwa tujuan akhir dari sebuah aturan hukum syariah adalah kemaslahatan bagi manusia, baik di dunia maupun di akhirat kelak. Secara substansial dilihat dari sudut pandang *Maqashid* syariah mengandung empat aspek tujuan utama, pertama tujuan dari *al-syari'* dalam penetapan aturan syariah adalah untuk kemaslahatan manusia didunia dan akhirat, kedua sebagai sesuatu yang mesti dipahami, ketiga sebagai *taklifi* hukum yang mesti dilaksanakan dan keempat, untuk membawa manusia kebawah naungan dan lindungan hukum. Dengan demikian mampu menjamin pemeliharaan setiap hak kepentingan individu, dengan berperilaku dan beraktifitas sesuai ketentuan syariah untuk mencapai kemaslahatan hidup dan terhindar dari beragam permasalahan.

Al-Syatibi mengkategorisasi tingkat masalah menjadi tiga macam, yaitu al-dharuriyyah, al- hajjiyah, dan al-tahsiniyyah. Al-dharuriyyah merupakan sesuatu yang tidak boleh tidak ada demi tegaknya kebaikan dan kesejahteraan, baik menyangkut urusan ukhrawi maupun urusan duniawi, jika hal tersebut tidak ada, maka tidak dapat terwujud kehidupan duniawi yang tertib dan sejahtera. Al-dharuriyyah itu mencakup upaya-upaya memelihara agama, memelihara jiwa, memelihara keturunan, memelihara harta kekayaan, dan memelihara akal. Adapun al- hajjiyah ialah sesuatu yang dibutuhkan dari sisi kemampuannya mendatangkan kelapangan dan menghilangkan kesempatan yang biasanya

membawa kepada kesukaran dan kesusahan. Apabila al-ḥajjiyah tidak diperhatikan maka akan muncul kesukaran dan kesusahan, tetapi tidak sampai menimbulkan kerusakan yang biasanya terjadi pada kasus al-ḍharuriyyah. Kategori al-ḥajjiyah mengarah kepada penyempurnaan al-ḍharuriyyah, ketika al-ḥajjiyah terlaksana maka tercipta keseimbangan dan kesejahteraan.

Sedangkan al-tahṣiniyyah ialah sesuatu yang berkenaan dengan memperhatikan kebiasaan-kebiasaan yang baik dan menghindari kebiasaan-kebiasaan yang buruk, berdasarkan pertimbangan akal sehat. Jika al-tahṣiniyyah tidak dilaksanakan maka tidak akan merusak al-ḍharuriyyah dan al-ḥajjiyah. Al-tahṣiniyyah pada dasarnya merupakan upaya mewujudkan keindahan, kenyamanan dan kesopanan dalam tata hubungan sang hamba dengan Tuhan dan dengan sesama makhluk-Nya.

Dalam hal mewujudkan kemaslahatan dan menjauhi kerusakan di dunia serta akhirat, para ahli usul fiqh meneliti dan menetapkan ada lima unsur pokok yang harus diperhatikan, kelima unsur pokok tersebut bersumber dari Al-Quran dan merupakan tujuan dasar syariah. Kelima pokok tersebut pula merupakan suatu hal yang harus selalu dijaga dalam kehidupan ini, hal ini dikarenakan bagian dari *dharuriyyah* yang apabila tidak terpenuhi dalam kehidupan ini maka akan membawa kerusakan bagi umat manusia (Shidiq, 2021).

2.2.2 Pembagian kemashlahatan

Sebagaimana yang dikemukakan oleh Dedi (2018), *Maslahah* jika dilihat dari segi kualitas dan kepentingannya, para jumurh ulama membagi *Maslahah* kepada tiga bagian yaitu:

- a. *Maslahah* yang berkaitan dengan semua orang. Contoh menjatuhkan hukuman mati terhadap pembuat bid'ah merupakan kemashlahatan yang berhubungan dengan semua orang. Sebab akibat perbuatannya itu akan berakibat pada semua orang.
- b. *Maslahah* yang berkaitan dengan mayoritas orang, tetapi tidak bagi semua orang. Contoh orang yang mengerjakan bahan baku pesanan orang lain untuk di jadikan bahan jadi. Wajib mengganti bahan baku yang dirusaknya, kewajiban ini diberlakukan jika kenyataan menunjukkan apabila penerima pesanan tidak berhati-hati dalam pekerjaannya.
- c. *Maslahah* yang berkaitan dengan orang-orang tertentu. Hal ini sebenarnya juga jarang terjadi, seperti adanya kemashlahatan bagi seorang istri agar hakim menetapkan keputusan fasakh karena suaminya dinyatakan hilang.

2.2.3 Tingkat Kemaslahatan

Sebagaimana yang dikemukakan oleh Syarifuddin (2014), masalah jika dilihat dari segi kualitas dan kepentingannya dibagi tiga macam, yaitu:

1. Dharuriyyah

Dedi (2018) mengemukakan, *Dharuriyyah* adalah pelaksanaan kemaslahatan agama dan dunia. Di mana ketika *dharuriyah* itu hilang maka kemaslahatan dunia dan bahkan akhirat juga akan hilang dan yang akan muncul justru kerusakan bahkan musnahnya kehidupan. *Dharuriyyah* ini di mana tingkat kebutuhan yang harus ada atau disebut dengan kebutuhan *primer*. Keperluan dan perlindungan *dharuriyah* ini dalam buku ushul fiqh, termaksud As-Syithibi, membagi menjadi lima perkara (*al-kulliyat al-khams*), yaitu pemenuhan keperluan serta perlindungan yang diperuntukkan untuk :

a. Menjaga Agama (*Hifdzul Din*)

Islam wajib menjaga agama yang dianut oleh seseorang dan menjamin kemerdekaan setiap orang untuk beribadah karena agama merupakan pedoman hidup manusia. Selain komponen komponen akidah yang merupakan sikap hidup seorang muslim, terdapat juga syariat yang merupakan sikap hidup seorang muslim baik dalam berhubungan dengan Allah maupun dalam berhubungan dengan manusia (Karim, 2016).

Islam melindungi kebebasan beragama, sebagaimana disebutkan dalam Q.S Al-Baqarah ayat 256.

لَا إِكْرَاهَ فِي الدِّينِ قَدْ تَبَيَّنَ الرُّشْدُ مِنَ الْغَيِّ ۚ فَمَنْ يَكْفُرْ بِالطَّاغُوتِ

وَيُؤْمِنُ بِاللَّهِ فَقَدْ اسْتَمْسَكَ بِالْعُرْوَةِ الْوُثْقَىٰ لَا انفِصَامَ لَهَا وَاللَّهُ سَمِيعٌ عَلِيمٌ

Artinya: *“Tidak ada paksaan dalam (menganut) agama (Islam), sesungguhnya telah jelas perbedaan antara jalan yang benar dengan jalan yang sesat. Barang siapa yang ingkar kepada Thaghut dan beriman kepada Allah, maka sungguh ia telah berpegang (teguh) pada tali yang amat kuat yang tidak akan putus. dan Allah Maha mendengar lagi Maha mengetahui.”*

Sikap muslim dalam hal ini tidak boleh memaksa, membujuk, dan sebagainya agar seseorang mau masuk Islam karena setiap manusia memiliki kebebasan untuk beragama. Namun, semua yang dilakukan manusia akan ada konsekuensi yang diterima di hari akhir. Setiap muslim dianjurkan oleh Rasulullah untuk menyampaikan firman Allah walaupun satu ayat. Untuk menjaga agama, Allah mewajibkan manusia untuk melaksanakan shalat, zakat, puasa, dan haji. Apabila manusia tidak melaksanakan perintah Allah atau ibadah tersebut maka akan mendapat dosa. Ibadah juga dapat menyucikan jiwa sehingga manusia menjadi sumber kebaikan atau rahmat bagi alam semesta (Nurhayati & Wasilah, 2019).

b. Menjaga Jiwa (*Hifdzul Nafs*)

Menjaga jiwa adalah menjaga hak untuk hidup secara terhormat agar manusia terhindar dari pembunuhan, penganiayaan, fitnah, dan perbuatan lainnya. Allah melarang perbuatan-perbuatan tersebut yang dapat merusak dan menghancurkan manusia. Allah sangat menghormati atau menjaga jiwa manusia, misalnya untuk melindungi jiwa manusia Allah menghalalkan makanan yang

semula diharamkan (Nurhayati & Wasilah 2019). Umat Islam berkewajiban untuk melindungi diri sendiri dan orang lain sehingga tidak saling melukai. Manusia diharapkan saling menyayangi dan berbagi kasih sayang dalam bingkai ajaran agama Islam, seperti yang dicontohkan oleh Nabi Muhammad SAW (Karim, 2016).

c. Menjaga Akal (*Hifdzul 'Aql*)

Menjaga akal bertujuan agar tidak terkena kerusakan yang dapat mengakibatkan seseorang menjadi tidak berguna lagi. Akal membuat manusia dapat membedakan mana yang baik dan buruk. Jika seseorang telah rusak akalnya maka dapat melakukan apa saja yang akan membahayakan dan merugikan orang lain juga. Allah melarang manusia untuk meminum minuman yang dapat memabukkan. Semua jenis makanan dan minuman yang dapat merusak akal, seperti khamar haram hukumnya (Nurhayati & Wasilah, 2019). Manusia adalah makhluk Allah SWT yang berakal. Melindungi akal merupakan tujuan penting dalam pandangan Islam karena akal merupakan pikiran yang akan menentukan perbuatan baik atau buruk sehingga akal harus dijaga untuk mencapai kebahagiaan di dunia dan di akhirat (Karim, 2016).

d. Menjaga Keturunan (*Hifdzul Nasl*)

Menjaga keturunan adalah menjaga kelestarian manusia dan membina sikap mental generasi penerus agar terjalin rasa persatuan dan persahabatan antar sesama manusia. Untuk mencapai tujuan tersebut diperlukan pernikahan yang sah sesuai dengan ketentuan syariah, sehingga dapat terbentuk keluarga yang baik (Nurhayati &

Wasilah 2019). Untuk menjaga kehidupan maka manusia harus memelihara keturunan dan keluarga. Kelangsungan keturunan dan keberlanjutan dari generasi ke generasi harus diperhatikan karena keturunan akan menjadi penerus kehidupan yang akan menentukan baik atau buruknya kehidupan (P3EI, 2015).

e. Menjaga Harta (Hifdzul Mal)

Manusia membutuhkan harta untuk kehidupan sehari-hari termasuk dalam beribadah, seperti zakat, infak, sedekah dan lain-lain. Dalam melindungi harta, Islam meyakini bahwa semua harta di dunia ini adalah milik Allah SWT, manusia hanya berhak untuk memanfaatkannya. Umat Islam diharuskan untuk mencari dan melindungi hartanya secara halal (P3EI, 2015). Menjaga harta bertujuan agar harta yang dimiliki manusia diperoleh dan digunakan sesuai dengan syariah. Aturan syariah mengatur proses perolehan dan pengeluaran harta. Dalam memperoleh harta harus bebas dari riba, menipu, judi, mencuri, dan tindakan lainnya. Untuk penggunaan harta harus sesuai tuntunan syariah, seperti kewajiban membayar zakat, tidak boros, dan tidak kikir (Nurhayati & Wasilah, 2019).

Al-mal ataupun harta benda dalam hal ini diposisikan dalam urutan terakhir dengan alasan bahwa harta bukanlah tujuan, tapi alat perantara yang tidak mungkin dikesampingkan dalam usaha menghadirkan kesejahteraan. Dalam mendapatkan harta diperlukan nilai-nilai akhlak spritual juga dalam mengelola sistem pasar, perekonomian dan perpolitikan agar harta tidak dijadikan sebagai

tujuan hidup, sebab jika hal itu terjadi akan membawa ketamakan, kezhaliman, kesenjangan, kerusakan lingkungan.

Apabila kelima atas hal diatas ini dapat diwujudkan, maka akan tercapai suatu kehidupan yang mulia dan sejahtera di dunia dan akhirat, atau dalam ekonomi islam disebut dengan *falah* tercukupinya kebutuhan masyarakat akan memberikan dampak yang disebut dengan *maslahat*, karena kelima hal tersebut merupakan kebutuhan dasar yang harus dipenuhi oleh masing-masing individu dalam masyarakat. Apabila dari kelima tersebut tidak terpenuhi dengan baik, maka kehidupan tidak berjalan dengan sempurna ataupun akan berdampak negatif bagi kelangsungan hidup seseorang.

2. Hajiyyah

Hajiyyah adalah kemaslahatan dalam menyempurnakan kemaslahatan pokok yang disebut juga sekunder, bertujuan untuk menghilangkan kesulitan atau sesuatu yang sebaiknya ada sehingga dalam melaksanakannya terhindar dari kesulitan. Contohnya, dalam hal muamalah dilegalkan beberapa transaksi bisnis, seperti mudarabah, murabahah, musaqah, dan salam, juga diharamkannya menjual arak agar tidak mudah untuk memperolehnya (Ipandang, 2015).

Hajiyyah merupakan tahap kedua dari *maqashid syariah* di mana *hajiyyah* didefenisikan sebagai hal-hal yang dibutuhkan untuk mewujudkan kemudahan dan menghilangkan kesulitan yang dapat menyebabkan bahaya dan ancaman, yaitu jika sesuatu yang

mestinya ada menjadi tidak ada “dapat ditambahkan” bahaya yang muncul jika *hajiyah* tidak akan menimpa seseorang, dan kerusakan yang diakibatkan tidak mengganggu kemaslahatan umum. *Hajiyah* ini bisa dikatakan sebagai kebutuhan-kebutuhan sekunder ataupun sebagai pelengkap dan penunjang kehidupan manusia. Sementara Setyawan & Fauzia (2020) *Hajiyah* adalah kondisi di bawah *dharuriyah*, yaitu kondisi di mana ketika manusia tidak mendapatkan kebutuhan sekundernya maka kehidupan tidak akan sempurna, tetapi tidak pada tahapan mengancam jiwa manusia.

3. Tahsiniyyah

Tahsiniyyah merupakan tahap terakhir dari *maqashid al-syariah* di mana pengertian *tahsiniyyah* adalah (tersier) yaitu semua keperluan dan perlindungan yang diperlukan agar kehidupan menjadi nyaman dan lebih nyaman lagi, mudah dan lebih mudah lagi, lapang dan lebih lapang lagi, begitu seterusnya. Dengan istilah lain, *tahsiniyyah* adalah kemaslahatan bersifat pelengkap yang mendatangkan kesempurnaan dalam suatu aktivitas yang dilakukan dan bila ditinggalkan maka tidak akan menimbulkan kesulitan.

Maslahat ini dimaksudkan untuk melengkapi dua masalah sebelumnya, yaitu *dharuriyah* dan *hajiyah*. Contohnya, dianjurkan untuk makan makanan bergizi, berpakaian dengan pakaian bagus, dan sebagainya (Syarifuddin, 2014). Meskipun kemungkinan besar tidak menambah efisiensi, efektivitas, dan nilai tambah bagi aktivitas manusia. *Tahsiniyyah* identik dengan kebutuhan yang

bersifat mendekati kemewahan (Akbar dan Febriadi, 2018). Tahsiniyah bersifat pelengkap untuk meningkatkan kenyamanan dan kemudahan dalam hidup manusia (Setyawan & Fauzia, 2020).

2.5 Penelitian Terkait

Penelitian yang dilakukan oleh Bahrul Ulum (2018) dengan judul “Peranan Transportasi *Online* dalam Meningkatkan Pendapatan Ekonomi Rumah Tangga dalam perspektif Ekonomi Islam (Studi kasus *Driver Grabcar* kota Makassar)”. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif deskriptif, dengan menggunakan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Objek dalam penelitian ini adalah mitra *Driver Grabcar*. Adapun lokasi penelitian ini adalah di kota Makassar. Berdasarkan hasil penelitian ditemukan bahwa profesi *Driver online Grabcar* dapat meningkatkan pendapatan ekonomi rumah tangga baik itu dilakukan sebagai pekerjaan sampingan maupun sebagai pekerjaan utama. Adapun kendala yang di hadapi oleh *Driver online Grabcar* diantaranya kemacetan, sniper, persaingan bisnis, intimidasi dan kriminalitas, cuaca, jaringan, pihak Grab, serta penumpang itu sendiri. Pekerjaan sebagai *Driver online* dalam islam adalah halal karena tidak ada dalil yang mengharamkannya. Persamaan pada peneliti ini menggunakan Variabel independen transportasi *online*, perbedaannya menggunakan variabel dependen hanya membahas pada maqashid syariah.

Penelitian yang dilakukan oleh Nindy Amelia Putri (2018) dengan judul “Efisiensi Dan Dampak Go-Jek Terhadap Kesempatan Kerja Dan Kesejahteraan Masyarakat Dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi Pada Angkutan Umum Di Kecamatan Sukarame Bandar Lampung). Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan jenis *field research* (penelitian lapangan). Metode pengumpulan data melalui observasi, kuesioner, dan dokumentasi. Populasi dalam penelitian ini yaitu seluruh pekerja angkutan umum di kecamatan Sukarame kota Bandar Lampung dengan jumlah 153 pekerja angkutan umum. Sampel penelitian ini sebanyak 20% atau 30 pekerja angkutan umum. Berdasarkan analisis data statistik SPSS 17 *windows* indikator-indikator pada penelitian ini bersifat valid dan variabelnya bersifat reliabel. Secara parsial dari kedua variabel *independent* tidak berpengaruh dan signifikan terhadap variabel Y1 (Kesempatan Kerja). Pada variabel *independent* efisiensi (X1) berpengaruh dan signifikan terhadap kesejahteraan masyarakat (Y2) sedangkan pada variabel dampak go-jek (X2) tidak berpengaruh dan signifikan terhadap kesejahteraan masyarakat (Y2). Dari hasil penelitian ini diperoleh nilai signifikan uji F atau simultan pada variabel *dependent* sebesar 0,664 (Y1) dan 0,317 (Y2). Pada uji t atau parsial memperoleh nilai signifikansi pada variabel *dependent* kesempatan kerja (Y1) sebesar 0,716 (X1) dan 0,316 (X2). Pada variabel *dependent* kesejahteraan masyarakat (Y2) memperoleh signifikansi sebesar 0,004 (X1) dan 0,141 (X2).

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan bahwa kedua variabel *independent* tidak berpengaruh secara simultan terhadap variabel *dependent*. Dalam pandangan ekonomi Islam, setiap muslim dalam menjalankan bisnisnya tetap meningkatkan kinerja yang efisien serta perilaku yang baik sehingga memperoleh hasil yang lebih baik. Oleh karena itu, apabila suatu pekerjaan dilakukan proses dan usaha sebaik-baiknya tanpa menzholimi orang lain maka kesejahteraan akan timbul di diri seseorang. Persamaan pada peneliti ini menggunakan Variabel independen transportasi *online* dan dependen kesejahteraan *Driver*, perbedaan pada peneliti ini Variabel independen fokus pada transportasi Gojek

Penelitian yang dilakukan oleh Ega saptina (2018) dengan judul “Peran wakaf tunai terhadap peningkatan kesejahteraan dan kemaslahatan umat studi pada badan wakaf uang/tunai D.I Yogyakarta”. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa adanya peran wakaf tunai terhadap peningkatan kesejahteraan yang telah diselenggarakan oleh BWU/T MUI DIY, hal ini diperoleh karena dengan adanya manfaat wakaf tunai yang disebut dengan Protab (Pinjaman Produktif Tanpa Agunan dan Biaya) menghasilkan keuntungan atau profit dalam usaha atau bisnis al-mauquf alaih. Dari indikator maqashid al-syari’ah yang digunakan terdapat lima aspek diantaranya adalah harta (al-Maal) yang menjadi tolak ukur pada kesejahteraan al-mauquf alaih, selain itu diiringi dengan peningkatan aspek agama (ad-Din) yang dipandang memiliki kekuatan terpenting di antara aspek maqashid al-syari’ah lainnya.

Dari segi peningkatan dapat dikatakan meningkat untuk kesejahteraan hidup al-mauquf alaih. Dalam analisis sebelum dan sesudah menerima manfaat dari protab al-mauquf alaih dalam hal usaha atau bisnisnya tidak mengalami perkembangan yang baik, namun dengan setelah adanya penerimaan protab al-mauquf alaih mendapatkan tambahan modal dari usahanya tersebut sehingga dapat dikelola dengan baik bahkan berkembang hingga hasil atau profit nya dapat meningkat secara signifikan, hal ini dapat dikatakan bahwa dengan adanya peran wakaf tunai yang disebut dengan program protab yang telah diselenggarakan oleh BWU/T MUI DIY tersebut membawa pengaruh atau dampak yang cukup baik kepada al-mauquf alaih. Persamaan pada penelitian ini dengan menggunakan metode Variabel dependen kemaslahatan, dan perbedaannya menggunakan variabel independen membahas waqaf.

Penelitian yang dilakukan Rosinta Romauli Situmeang (2019) yang berjudul “Dampak Bisnis *Online* dan Lapangan Pekerjaan Terhadap Peningkatan Pendapatan Masyarakat (Studi Kasus Jasa Bisnis *Online* Transportasi Grab Di Kecamatan Medanmarelan)”. Metode analisis data penelitian adalah analisis statistik deskriptif dan analisis regresi berganda. Hasil Penelitian ini menunjukkan bahwa secara parsial bisnis *online* dan lapangan pekerjaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap peningkatan pendapatan masyarakat dimana diperoleh hasil sebesar 2,906 untuk variabel lapangan pekerjaan sebesar 16,756 dengan taraf signifikan

$< 0,05$. Secara simultan bisnis *online* dan lapangan pekerjaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap peningkatan pendapatan masyarakat pada jasa bisnis *online* transportasi Grab di Kecamatan Medan Marelan dimana diperoleh hasil Fhitung lebih besar dari Ftabel ($531,443 > 3,00$) dengan taraf signifikan $< 0,05$. Kesimpulan penelitian ini adalah baik secara parsial maupun simultan bisnis *online* dan lapangan pekerjaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap peningkatan masyarakat pada jasa bisnis *online* transportasi Grab di Kecamatan Medan Marelan. Persamaan pada peneliti ini menggunakan variabel independen transportasi *online* Grab, perbedaan pada peneliti ini menggunakan 2 variabel X dan 1Y, serta penelitian dilakukan di kecamatan medan marelan.

Penelitian yang dilakukan oleh Retno Sari (2020) dengan judul “Pengaruh Adanya Transportasi *Online* Terhadap Kesejahteraan *Driver* Di Kota Bandar Lampung Dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi Pada Komunitas *Driver* Go-Jeik Di Kota Bandar Lampung)”. Metode penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan jenis penelitian *field research*, responden penelitian ini berjumlah 100 diambil menggunakan teknik *random sampling*, penelitian menggunakan model ekonomi regresi linear sederhana dengan uji T (parsial) dan uji determinasi dengan menggunakan alat bantu software SPSS. Hasil penelitian menunjukkan uji T nilai *t*hitung 6.092 lebih besar dari *t*tabel 0.2324 dan diperoleh *R Square* 2.75 dari uji determinasi transportasi *online*. Sehingga variabel transportasi *online* berpengaruh positif dan signifikan terhadap

variabel kesejahteraan *Driver* sebesar 27.5%. Dalam perspektif ekonomi Islam pengaruh transportasi *online* terhadap kesejahteraan *Driver* dengan meningkatnya pendapatan *Driver* sehingga terpenuhinya pencapaian atas lima dasar pemeliharaan agama (al-dien), hidup atau jiwa (nafs), pengetahuan (aql), kesehatan (nasl) dan pendapatan (maal), sehingga dapat terpenuhinya kebutuhan dharuriyah (primer), kebutuhan hajiati (sekunder) dan kebutuhan tahsiniah (tersier). Persamaan pada peneliti ini Variabel independen Grab dan dependen kesejahteraan dalam islam, dan perbedaannya lokasi penelitian dan metode penelitian dalam menyelesaikan permasalahan.

Penelitian yang dilakukan Anggie Nurulita (2020) yang berjudul “Analisis Tingkat Kesejahteraan Driver Gojek Milenial di Kabupaten Kudus dalam Perspektif Maqashid Syariah”. Penelitian ini merupakan jenis penelitian *field research* dengan pendekatan kualitatif. Sumber data yang digunakan adalah data primer yaitu wawancara kepada driver Gojek millennial yang beroperasi di kabupaten Kudus. Metode pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara, observasi, dan dokumentasi. Selanjutnya data penelitian dianalisis dengan menggunakan teknik analisis data model Miles dan Huberman yang terdiri dari reduksi data, penyajian data, dan verifikasi data. Hasil penelitian memperoleh bahwa dari 9 informan yang diwawancarai ternyata belum ada informan yang dapat mewujudkan kesejahteraan sesuai dengan maqashid syariah. Hal ini dibuktikan dengan informan belum

mampu memenuhi kebutuhan pemeliharaan agama dan pemeliharaan keturunan. Persamaan pada peneliti ini menggunakan teori maqashid syariah, dan perbedaannya peneliti menggunakan lokasi penelitian dan metode penelitian dalam menyelesaikan permasalahan.

Penelitian Eka nurlina dan Rusdy (2020) dengan judul “Implementasi CSR PT.LCI dalam pemberdayaan masyarakat lhoknga-lueping dalam tinjauan *Maslahah*”. Hasil penelitian menunjukkan bahwa PT. LCI telah melakukan kegiatan CSR dalam beberapa program yaitu program pendidikan, pembangunan ekonomi, sosial keagamaan dan kesehatan. Adapun kesesuaian dengan konsep *Maslahah*, peneliti menggunakan modifikasi piramida CSR Carrol dan Piramida *Maslahah*. Jika dilihat dari segi program dan pencapaian tujuan sudah sesuai, namun belum sesuai dengan konsep *Maslahah*, dengan memajukan Al-Dharuriyyah, kemudian dilanjutkan dengan al-Hajjiyyah dan terakhir adalah Al-Tahšiniyyah. Demikian pula jika dinilai dari segi pelaksanaan program, masih terdapat permasalahan seperti kurang tepat sasaran, kurangnya transparansi dalam pelaporan program CSR dan adanya unsur RIBA dalam pengembangan ekspansi ekonomi. Corporate Social Responsibility (CSR) adalah tanggung jawab sosial perusahaan tanggung jawab terhadap lingkungan dan masyarakat tempat perusahaan melakukan kegiatan usahanya. PT. LCI sebagai perusahaan asing yang melakukan kegiatan usaha di ACEH tepatnya di Lhoknga sudah berjalan Kegiatan CSR sejak tahun

2009. Kegiatan CSR dilakukan untuk menciptakan manfaat bagi masyarakat, tidak hanya untuk memenuhi kewajiban hukum, namun dengan program CSR mampu memberikan nilai pemberdayaan atau peningkatan kualitas hidup masyarakat. Artikel ini membahas tentang implementasi corporate social tanggung jawab (CSR) PT. Lafarge Cement Indonesia dalam memberdayakan masyarakat Lhoknga-Leupung di ulasan Maşlahah. Persamaan pada peneliti ini menggunakan Variabel dependen kemaslahatan, perbedaan pada peneliti ini menggunakan variabel independen pelaksanaan csr pt.lci.

Penelitian yang dilakukan oleh Maftukhatusolikhah dan Abdullah sahroni (2020) dengan judul “Peningkatan keuangan keluarga dalam perspektif maqashid syariah studi pada *Driver* gojek di kota Palembang”. Penelitian ini bertujuan untuk membahas peningkatan pendapatan keluarga yang diperoleh pengendara sepeda motor *online* (Gojek) di Palembang. Keberadaan ojek merupakan salah satu faktor penurunan angka pengangguran yang berdampak pada peningkatan pendapatan dan kesejahteraan keluarga. Maqashid Shari'ah digunakan untuk melihat dampak fenomena peningkatan pendapatan terhadap kesejahteraan keluarga dengan lima prinsip dasar; hifz din, hifz nafs, hifz 'aql, hifz mal dan hifz nasab, dengan tiga tingkatan Daruriyyat, Hajjiyyat dan Tahsiniyyat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat peningkatan penghasilan para pengemudi gojek di kota Palembang dibandingkan dengan

pekerjaan sebelumnya sebelum menjadi pengemudi gojek dan juga mempengaruhi kesejahteraan keluarga. Perbedaan pada penelitian ini menggunakan Variabel dependen dan independen membahas gojek dan tingkat pendapatan ekonomi *Driver* dalam perspektif islam, perbedaan pada peneliti ini pada Lokasi penelitian dan metode penelitian dalam menyelesaikan permasalahan.

Penelitian yang dilakukan Ayu Wulandary (2021) dengan judul “Pengaruh Bisnis *Online* Terhadap Lapangan Pekerjaan Dalam Pendapatan Masyarakat Di Masa Pandemi Covid-19 (Studi Kasus Transportasi *Online* Pada Grab Di Kota Lamongan)”. Metode analisis data penelitian adalah analisis statistik deskriptif dan analisis regresi berganda. Hasil Penelitian ini menunjukkan bahwa secara parsial bisnis *online* dan lapangan pekerjaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan masyarakat yang diperoleh hasil sebesar 2.439 untuk variable lapangan pekerjaan sebesar 3,456 dengan taraf signifikan $< 0,05$. Secara simultan bisnis *online* dan lapangan pekerjaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan masyarakat pada bisnis *online* transportasi Grab di Kota Lamongan, dimana diperoleh hasil $F_{hitung} > \text{dari } F_{tabel} (17.027 > 1,70)$ dengan taraf signifikan $< 0,05$. Kesimpulan penelitian ini adalah baik secara parsial maupun simultan bisnis *online* dan lapangan pekerjaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan masyarakat pada jasa transportasi Grab di Kota Lamongan. Persamaan pada penelitian ini menggunakan Variabel independen transportasi *online* Grab dan

dependen membahas pendapatan *Driver*, dan perbedaan pada Peneliti ini menggunakan 2 variabel X dan 1Y, serta penelitian dilakukan di Kota Lamongan.

Penelitian yang dilakukan Halim, dkk (2021) dengan judul “Peran Wakaf Tunai terhadap Peningkatan Kesejahteraan dan Kemaslahatan Masyarakat: Studi Kasus pada KSPPS Khairu Ummah Leuwiliang”. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dan teknik pengumpulan data observasi, wawancara dan dokumentasi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa adanya peran wakaf tunai terhadap peningkatan kesejahteraan yang telah diselenggarakan oleh KSPPS Khairu Umah, hal ini diperoleh karena dengan adanya manfaat wakaf tunai yang disebut dengan Pinjaman Produktif menghasilkan keuntungan atau profit dalam usaha atau bisnis. Dari indikator *maqashid al-syari’ah* yang digunakan terdapat lima aspek diantaranya adalah harta (*al-Maal*) yang menjadi tolak ukur pada kesejahteraan *al-mauquf alaih*, selain itu diiringi dengan peningkatan aspek agama (*ad-Din*) yang dipandang memiliki kekuatan terpenting di antara aspek *maqashid al-syari’ah* lainnya. Dari segi peningkatan dapat dikatakan meningkat untuk kesejahteraan hidup *al-mauquf alaih*. Dalam analisis sebelum dan sesudah menerima manfaat dari pinjaman produktif *al-mauquf alaih* dalam hal usaha atau bisnisnya tidak mengalami perkembangan yang baik, namun dengan setelah adanya penerimaan protabal-*mauquf alaih* mendapatkan tambahan modal dari usahanya tersebut sehingga dapat dikelola dengan baik

bahkan berkembang hingga hasil atau profit nya dapat meningkat secara signifikan, hal ini dapat dikatakan bahwa dengan adanya peran wakaf tunai yang disebut dengan program Pinjaman Produktif yang telah diselenggarakan oleh KSPPS Kaeru Ummah tersebut membawa pengaruh atau dampak yang cukup baik kepada al-mauquf alaih. Persamaan pada peneliti ini variabel dependen membahas kemaslahatan, perbedaan pada peneliti ini menggunakan variabel independen membahas peran wakaf.

Adapun untuk memudahkan pembaca dalam memahami penelitian ini, maka penulis menyertakan hasil deskripsi penelitian terkait sebelumnya dapat dilihat pada tabel 2.1.

Tabel 2.1
Penelitian Terkait

No	Peneliti dan Judul	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	persamaan	Perbedaan
1.	Bahrul Ulum (2018)	kualitatif deskriptif	profesi <i>Driver online Grabcar</i> dapat meningkatkan pendapatan ekonomi rumah tangga baik	Sama-sama bertujuan untuk mengidentifikasi dampak transportasi online (Grab) terhadap perekonomian	Penelitian ini lebih melihat kepada peran grab dalam meningkatkan pendapatan ekonomi rumah tangga dalam perspektif ekonomi

Tabel 2.1 -Lanjutan

No	Peneliti dan Judul	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	persamaan	Perbedaan
			<p>itu dilakukan sebagai pekerjaan sampingan maupun yang di hadapi oleh <i>Driver online Grabcar</i> diantaranya kemacetan, sniper, persaingan bisnis, intimidasi dan kriminalitas, cuaca, jaringan, pihak Grab, serta penumpang itu sendiri.</p>		<p>islam.</p>
2.	Nindy Amelia Putri	metode kuantitatif dengan	Berdasarkan hasil analisis yang telah	Sama-sama bertujuan untuk	Penelitian ini lebih melihat kepada peran

Tabel 2.1 -Lanjutan

No	Peneliti dan Judul	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	persamaan	Perbedaan
	(2018)	jenis <i>field research</i>	dilakukan bahwa kedua variabel <i>independent</i> tidak berpengaruh secara simultan terhadap variabel <i>dependent</i> .	mengidentifikasi dampak transportasi online terhadap perekonomian	gojek dalam meningkatkan kesempatan kerja dan kesejahteraan driver dalam perspektif ekonomi islam
3.	Ega saptina (2018)	deskriptif kualitatif	adanya peran wakaf tunai terhadap peningkatan kesejahteraan yang telah diselenggarakan oleh BWU/T MUI DIY, hal ini diperoleh karena dengan adanya	Sama-sama bertujuan mengidentifikasi program terhadap permasalahan masyarakat	Peneliti berorientasi kepada peran wakaf tunai terhadap peningkatan kesejahteraan.

Tabel 2.1 -Lanjutan

No	Peneliti dan Judul	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	persamaan	Perbedaan
			manfaat wakaf tunai		
4.	Rosinta Romauli Situmeang (2019)	analisis statistik deskriptif dan analisis regresi berganda	secara parsial maupun simultan bisnis <i>online</i> dan lapangan pekerjaan berpengaruh positif dan signifikan terhadap peningkatan masyarakat pada jasa bisnis <i>online</i> transportasi Grab di Kecamatan Medan Marelan	Sama-sama bertujuan untuk mengidentifikasi dampak dari transportasi online (Grab) terhadap perekonomian driver.	Peneliti menggunakan 2 variabel X dan 1Y, serta penelitian dilakukan di kecamatan medan marelan.
5.	Retno Sari (2020)	kuantitatif dengan jenis penelitian	variabel transportasi <i>online</i> berpengaruh	Sama-sama bertujuan untuk mengidentifikasi	Penelitian ini berfokus pada transportasi online (GO-

Tabel 2.1 -Lanjutan

No	Peneliti dan Judul	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	persamaan	Perbedaan
		field research	positif dan signifikan terhadap variabel kesejahteraan <i>Driver</i> sebesar 27.5%.Protab (Pinjaman Produktif Tanpa Agunan dan Biaya) menghasilkan keuntungan atau profit dalam usaha atau bisnis al-mauquf alaih.	kasi dampak dari transportasi online terhadap perekonomian driver.	JEK) serta penelitian dilakukan pada Kota Bandar Lampung.
6.	Anggie Nurulita (2020)	<i>Field research</i> dengan pendekatan kualitatif	Hasil penelitian memperoleh bahwa dari 9 informan yang	Sama sama meneliti tentang driver gojek <i>online</i>	Penelitian ini menggunakan Metode Kualitatif

Tabel 2.1 -Lanjutan

No	Peneliti dan Judul	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	persamaan	Perbedaan
			diwawancara i ternyata belum ada informan yang dapat mewujudkan kesejahteraan sesuai dengan maqashid syariah.		
7.	Nurlina dan Rusdy (2020)	kualitatif deskriptif	dari segi program dan pencapaian tujuan sudah sesuai, namun belum sesuai dengan konsep Masalah, dengan memajukan Al-Dharuriyah ,	Sama-sama bertujuan untuk mengidentifikasi tujuan dari satu program terhadap kemaslahatan masyarakat lokasi penelitian di provinsi Aceh	Peneliti befokus pada penerapan CSR yang dilakukan oleh PT.LCI terhadap kemaslahatan masyarakat LhokngaLeupung

Tabel 2.1 -Lanjutan

No	Peneliti dan Judul	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	persamaan	Perbedaan
8.	Maftukhatulloh dan Sahroni (2020)	Kolaborasi kualitatif kuantitatif	menunjukkan bahwa terdapat peningkatan penghasilan para pengemudi gojek di kota Palembang dibandingkan dengan pekerjaan sebelumnya sebelum menjadi pengemudi gojek dan juga mempengaruhi kesejahteraan keluarga.	Sama-sama bertujuan untuk mengidentifikasi dampak dari transportasi online terhadap kemaslahatan driver ojek online	Peneliti berfokus pada transportasi online GOJEK di kota Palembang
9.	Ayu Wulandary (2021)	analisis statistik deskriptif dan analisis	bisnis <i>online</i> dan lapangan pekerjaan berpengaruh	Sama-sama bertujuan untuk mengidentifikasi dampak	Peneliti menggunakan 2 variabel X dan 1Y, serta penelitian

Tabel 2.1 -Lanjutan

No	Peneliti dan Judul	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	persamaan	Perbedaan
		regresi berganda	positif dan signifikan terhadap pendapatan masyarakat pada jasa transportasi Grab di Kota Lamongan.	dari transportasi online (Grab) terhadap perekonomian driver.	dilakukan di Kota Lamongan.
10.	Halim (2021)	Deskriptif kualitatif	dengan adanya peran wakaf tunai yang disebut dengan program Pinjaman Produktif yang telah diselenggarakan oleh KSPPS Kaeru Ummah tersebut membawa pengaruh	Sama-sama bertujuan untuk mengidentifikasi tujuan dari satu program terhadap kemaslahatan masyarakat	Peneliti berorientasi kepada peran wakaf tunai terhadap peningkatan kesejahteraan dan kemaslahatan

Tabel 2.1 -Lanjutan

No	Peneliti dan Judul	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	persamaan	Perbedaan
			atau dampak yang cukup baik kepada al-mauquf alaih.		

Sumber Data : Data Olahan (2021)

2.6 Keterkaitan antar variabel

2.6.1 Pengaruh transportasi online terhadap tingkat kemaslahatan

Transportasi merupakan pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Pengertian kata *transportation* dalam *Black Law Dictionary* tersebut pada hakikatnya memiliki kesamaan dengan pengertian kata pengangkutan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, yakni pengangkutan barang dan manusia oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi (Wijaya, 2016).

Dalam pembahasan kali ini peneliti akan membuktikan bahwa, adanya keterkaitan dari transportasi online sebagai variable independen kepada variabel dependen yaitu kemaslahatan. Bahwa dengan adanya transportasi berbasis online akan berdampak baik jika beberapa indikator diperhatikan dengan serius, indikator yang dimaksudkan peneliti adalah memperhatikan masa depan bisnis yang jelas, bisnis yang mudah dipelajari serta memiliki prospek yang bagus. Dengan tolak ukur yang sedemikian, dampak yang

akan dirasakan yaitu kemaslahatan, dalam artian disini adalah mengoptimalkan sesuatu sehingga akan menjadi manfaat baik dalam waktu tersebut maupun dikemudian hari.

Hasil dari penelitian ini sejalan dari penelitian yang dilakukan oleh Retno Sari (2020) yang mengatakan bahwa transportasi online berpengaruh positif dan signifikan terhadap kemaslahatan driver grab. Namun pada penelitian Nurulita (2020) menunjukkan hasil belum dapat mewujudkan kemaslahatan sesuai dengan maqashid syariah, dibuktikan dengan informan belum mampu memenuhi kebutuhan pemeliharaan agama dan pemeliharaan keturunan.

2.7 Kerangka Pemikiran

Adapun kerangka pemikiran yang digunakan dalam penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut :

Gambar 2.1
Kerangka Berfikir



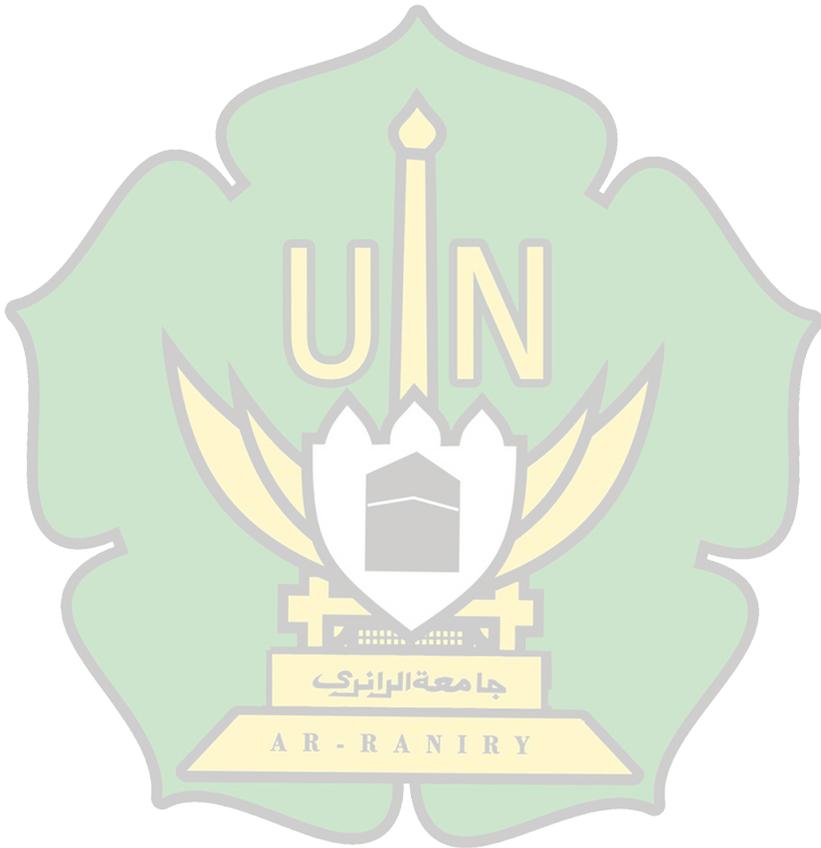
Sumber Data : Data Olahan (2021)

2.8 Pengembangan Hipotesis

Berdasarkan deskripsi teori, hasil penelitian yang relevan dan kerangka pemikiran di atas, dapat ditarik hipotesis dari masalah penelitian yang dirumuskan sebagai berikut:

H_0 = Transportasi Online tidak berpengaruh terhadap tingkat kemaslahatan

H_1 = Pengaruh Transportasi online berpengaruh terhadap tingkat kemaslahatan.



BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian berbentuk kuantitatif. Sugiyono (2018:8) menjelaskan bahwa metode penelitian berbentuk kuantitatif yaitu metode yang berlandaskan pada filsafat positivisme, kemudian digunakan untuk meneliti pada populasi dan sampel tertentu, dan pengumpulan data akan menggunakan instrumen penelitian, selanjutnya analisis data bersifat statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. sehingga metode ini juga dinamakan metode kuantitatif karena data penelitian yaitu berupa angka-angka dan analisis juga menggunakan pola statistik.

3.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di Kota Madya Banda Aceh yang tersebar di 9 Kecamatan Kota Madya Banda Aceh, yaitu: Kec. Kutaraja, Mueraxa, Banda raya, Jaya baru, Syiahkuala, Ulee kareng, lungbata, baiturrahman dan kuta alam. Alasan dipilihnya Transportasi *Online* (Grab) yang berada di Kota Banda Aceh adalah karena untuk wilayah provinsi Aceh yang Terdapat Transportasi *Online* adalah Kota Madya Banda Aceh. Selain itu lokasi kota madya Banda Aceh juga merupakan pusat pemerintahan sehingga tingkat penduduk di Kota madya Banda Aceh relatif ramai. Di dalam penelitian ini menggunakan metode survey dengan

menyebarkan beberapa kuesioner pada responden sebagai instrumen dari penelitian ini.

3.3 Populasi dan sampel

Dalam penelitian ini, peneliti membutuhkan objek agar masalah dapat terpecahkan. Populasi merupakan objek dalam penelitian ini dengan menentukan populasi maka peneliti akan mampu melakukan pengolahan data dan untuk mempermudah pengolahan data maka peneliti akan mengambil bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi yang disebut sampel. Dengan menggunakan sampel tersebut, maka peneliti akan mudah mengolah data dan hasil yang di peroleh.

3.3.1 Populasi

Sugiyono (2018:80) mengartikan populasi sebagai wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Erlina (2011: 80) berpendapat bahwa populasi adalah kumpulan beberapa individu yang memiliki karakteristik yang berbeda terdapat dalam satu wilayah dan memenuhi syarat tertentu yang berkaitan dengan permasalahan penelitian. Berdasarkan pengertian di atas maka yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah 3300 *Driver* transportasi *online* yang aktif bermitra dengan Grab yang berada di Kota Madya Banda Aceh.

3.3.2 Sampel

Sampel merupakan sebagian dari populasi yang karakteristiknya akan diselidiki dan dianggap mewakili seluruh populasi dan jumlahnya lebih sedikit dari pada jumlah populasinya (Kuncoro, 2003). Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah non *probability sampling* dengan menggunakan *quota sampling*. Quota sampling yaitu teknik penentuan sampel dengan menentukan quota atau jumlah dari sampel penelitian. Alasan mengambil quota sampling karena jumlah populasi yang lebih dari 100 orang (Indi, 2019).

Menurut Akdon (2009:253) teknik pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan rumus Slovin sebagai berikut:

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

Keterangan:

n = Jumlah Sampel

N = Jumlah Populasi

d² = Presisi (ditetapkan 100% dengan tingkat kepercayaan 95%)

Berdasarkan rumus diatas maka diperoleh jumlah sebagai berikut:

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

$$n = \frac{3300}{(3,300), (10\%^2) + 1}$$

$$n = \frac{3300}{(3,300), (0.01) + 1}$$

$$n = \frac{3,300}{331}$$

n = 99,6 orang

Jadi, jumlah responden yang menjadi sampel dalam penelitian ini adalah 99,6 orang dibulatkan menjadi 100 driver.

3.4 Sumber Data

3.4.1 Data Primer

Umar (2013:42) mendefinisikan data primer adalah data yang didapat dari sumber pertama baik dari individu atau perseorangan seperti hasil dari wawancara atau hasil pengisian kuesioner yang biasa dilakukan oleh peneliti. Situmorang (2010:2) berpendapat bahwa data primer adalah data yang dikumpulkan sendiri secara langsung dari objek yang diteliti dan untuk kepentingan studi yang bersangkutan. Data primer pada penelitian ini diperoleh melalui penyebaran kuesioner kepada Mitra *Driver* Grab Kota Banda Aceh.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

3.5.1 Kuesioner

Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden. Selain itu, kuesioner juga cocok digunakan bila jumlah responden cukup besar dan tersebar di

wilayah yang luas. Kuesioner dapat berupa pertanyaan atau pernyataan tertutup atau terbuka, dapat diberikan kepada responden secara langsung atau dikirim melalui pos, atau internet (Sugiyono, 2018:142). Sehubungan dengan hal tersebut, kuesioner yang digunakan dalam penelitian ini bersifat tertutup yaitu responden hanya bisa menjawab sesuai pilihan jawaban yang telah disediakan. Bungin (2013:130) mengatakan bahwa bentuk umum angket berisi tentang petunjuk pengisian angket dan bagian identitas yang nantinya diisi oleh responden sebelum menjawab pertanyaan. Jenis kuesioner yang disebarakan adalah jenis kuesioner tertutup, jadi peneliti yang menyediakan jawaban untuk para responden dan responden hanya perlu menjawab pertanyaan yang ada di dalam kuesioner tersebut.

3.6 Skala Pengukuran

Di dalam penelitian ini memanfaatkan ukuran estimasi, instrumen dalam pengamatan ini adalah survei/ kuesioner. Untuk mengatasi pertanyaan dalam survei/ kuesioner, maka digunakan skala *likert*. Skala *likert* adalah skala yang bertindak dukungan atau ketidakpuasan seseorang sehubungan dengan sekelompok pertanyaan yang mengidentifikasi dengan keyakinan atau praktik mengenai item tertentu (Hermawan, 2006: 132).

Data dalam penelitian ini harus diubah menjadi angka yaitu dengan skor, dengan skala Likert maka variabel yang diukur dijabarkan sebagai titik tolak ukur untuk menyusun item-item instrumen yang dapat berupa pernyataan atau pertanyaan. Jawaban

setiap instrumen yang menggunakan skala Likert mempunyai gradasi dari yang sangat positif sampai sangat negatif dapat berupa kata-kata antara lain: Sangat Setuju, Setuju, Biasa Saja, Tidak Setuju dan Sangat Tidak Setuju (Sugiyono, 2018:93).

Dengan penggunaan metode pengukuran skala *likert*, peneliti mampu mengukur hasil pernyataan ataupun tanggapan responden tentang objek sosial. Dalam penggunaan skala likert diperlukan langkah-langkah dalam menyusunnya, seperti menetapkan variabel yang akan dijadikan objek penelitian dan menurunkan indikator variabel menjadi daftar pertanyaan (Suliyanto, 2009: 82). Adapun pengukuran skala *likert* dalam penelitian ini ialah sebagai berikut:

Tabel 3.1
Skala Likert

No	Keterangan (Jawaban)	Skor
1	SS = Sangat setuju	5
2	S = Setuju	4
3	KS = Kurang Setuju	3
4	TS = Tidak setuju	2
5	STS = Sangat Tidak Setuju	1

Sumber: Sugiyono (2018:93)

3.7 Operasional Variabel Penelitian

3.7.1 Variabel Independen

Sugiyono (2018:59) menyatakan variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab

perubahannya atau timbulnya variabel terikat. Kuncoro (2013:50) mendefinisikan variabel bebas adalah variabel yang dapat mempengaruhi perubahan dalam variabel dependen dan mempunyai hubungan yang positif ataupun negatif bagi variabel dependen nantinya. Variasi dalam variabel dependen merupakan hasil dari variabel independen. Adapun variabel independen dalam penelitian ini yaitu bantuan modal usaha (X).

1. Transportasi *online* (Grab) (X1)

Transportasi *online* adalah salah satu bentuk dari penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan teknologi. Seiring dengan berjalannya waktu jumlah *Driver* Grab semakin bertambah di setiap daerah, banyak masyarakat memilih menjadi *Driver* transportasi *online* dan memfokuskan menjadi pekerjaan yang utama dikarenakan beberapa indikator sebagai berikut: Indikator Transportasi *online* (Grab):

1. Masa depan bisnis jelas
2. Memiliki prospek yang bagus
3. Bisnis mudah dipelajari

3.7.2 Variabel Dependen

Sugiyono (2018:59) mendefinisikan variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas. Kuncoro (2013:50) mendefinisikan variabel terikat adalah variabel yang menjadi perhatian utama dalam sebuah pengamatan. Pengamat akan dapat memprediksikan ataupun

menerangkan variabel dalam variabel dependen beserta perubahannya yang terjadi kemudian. Adapun variabel terikat dalam penelitian ini yaitu kemaslahatan (Y).

1. Kemaslahatan sebagai (Y1)

Maslahah secara etimologi adalah kata tunggal dari al-masalih, yang searti dengan kata salah, yaitu “mendatangkan kebaikan” tak jarang pula kata *Maslahah* atau istilah ini disertai dengan kata al-munasib yang berarti “hal-hal yang cocok, sesuai dan tepat penggunaannya. Dari beberapa arti ini dapat diambil suatu pemahaman bahwa setiap sesuatu, apa saja, yang mengandung manfaat di dalamnya baik untuk memperoleh kemanfaatan, kebaikan, maupun untuk menolak kemudharatan, maka semua itu disebut dengan *Maslahah* dan di mana sejahtera memiliki pengertian berdasarkan KBBI ialah aman, sentosa, damai makmur, dan selamat (terlepas) dari segala macam gangguan, kesukaran, dan sebagainya.

Di mana pengertian ini sejalan dengan pengertian “Islam” yang berarti selamat, sentosa, damai, aman dan damai. Variabel ini memiliki tiga indikator, yaitu:

1. *Dharuriyyah* yang berupa pertanyaan mengenai kesejahteraan dunia maupun akhirat.
2. *Hajiyyah* yaitu berupa hal-hal yang dibutuhkan untuk mewujudkan kemudahan dan menghilangkan kesulitan yang dapat menyebabkan bahaya dan ancaman.

3. *Tahsiniyyah* yang berupa melakukan kebiasaan-kebiasaan baik dan menghindari kebiasaan buruk.

Tabel 3.2
Operasional Variabel Penelitian

No.	Variabel	Indikator	Skala Pengukuran
1.	Transportasi <i>Online</i> (Grab) sebagai (X1)	1. Masa depan bisnis jelas 2. Memiliki prospek yang bagus 3. Bisnis mudah dipelajari Rosinta situmeang (2018)	Likert 1-5
2.	Kemaslahatan sebagai (Y1)	1. Dharuriyyah (primer/pokok) - Agama - Jiwa - Akal - Keturunan - Harta 2. Hajiyyah (sekunder/ pelengkap yang pokok) 3. Tahsiniyyah (Tersier) sari (2016)	Likert 1-5

3.8 Teknik Analisis Data

3.8.1 Uji Validitas

Validitas merupakan derajat ketepatan antara data yang terjadi pada objek penelitian dengan daya yang dapat dilaporkan oleh peneliti. Jadi, validitas adalah seberapa jauh alat dapat mengukur hal atau subjek yang ingin diatur (Sugiyono, 2018:195). Ghozali

(2013:52) mengatakan bahwa untuk mendapatkan hasil yang akurat perlu dilakukan pengujian validitas, di mana suatu koesioner dapat dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut.

- 1) Jika r -hitung lebih besar dari r -tabel, maka data valid.
- 2) Jika r -hitung lebih kecil dari r -tabel, maka data tidak valid.

Penelitian ini adalah analisis data kuantitatif dengan bantuan pengujian statistik. Hipotesis dalam penelitian ini akan diuji menggunakan teknik analisis regresi linier sederhana, koefisien determinasi dan uji hipotesis (uji t).

3.8.2 Uji Reliabilitas

Uji reabilitas adalah tindakan yang menunjukkan seberapa tinggi instrumen dapat dipercaya atau diandalkan, menyiratkan bahwa itu menyangkut presisi (dari perspektif yang dapat diprediksi) dari instrumen perkiraan (Mustafa, 2013:224). Ghazali (2013:52) berpendapat di mana sebuah kuesioner mampu dikatakan *reliabel* atau handal jika jawaban atas pemaparan butir kuesioner kepada responden mampu berada pada tingkatan konsisten dari waktu ke waktu. Data baru dapat dikatakan *reliabel* (layak) ketika nilai *cronbach alpha* $> 0,60$ dan dimana ketika nilai *cronbach alpha* $< 0,60$ maka data dapat dikatakan tidak *reliabel*.

3.8.3 Uji Normalitas

Pengujian normalitas dilakukan terhadap residual regresi. Pengujian dicoba dengan memakai uji Kolmogorov-Smirnov.

Dimana uji Kolmogorov-Smirnov adalah uji beda antara data yang diuji normalitasnya dengan data normal baku seperti pada uji beda biasa, jika signifikansi dibawah 0,05 berarti terdapat perbedaan yang signifikan, dan jika signifikansi di atas 0,05 maka tidak terjadi perbedaan yang signifikan (Sarjono & Julianita, 2013:53).

3.8.4 Uji Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi linear sederhana merupakan ikatan secara linear antara variabel *independent* (X) dengan variabel *dependent* (Y), ataupun dalam artian terdapat variabel yang mempengaruhi serta terdapat variabel yang dipengaruhi. Analisis ini bertujuan mengenali arah serta ikatan antara variabel independen dengan variabel dependen, apakah positif ataupun negatif serta memprediksi nilai dari variabel dependen apabila nilai variabel independen mengalami peningkatan ataupun penyusutan. Analisis regresi linier sederhana ini banyak digunakan untuk pengujian pengaruh antara variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y). Adapun persamaan regresi sederhana X terhadap Y adalah sebagai berikut:

$$Y = a + bX$$

(3.1)

Keterangan:

a = Bilangan konstanta

Y = Variabel dependen

b = Angka atau arah koefisien regresi

X = Variabel independen

Koefisien a merupakan titik potong antara garis regresi dengan sumbu y pada koordinat *kartesianus*.

Nilai positif pada nilai b atau koefisien regresi menunjukkan bahwa adanya berjalan satu arah antara variabel bebas dengan variabel terikat, di mana setiap terjadinya peningkatan ataupun penurunan pada variabel bebas akan diikuti dengan peningkatan atau penurunan pada variabel terikat.

3.8.5 Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Uji koefisien determinasi (R^2) bertujuan untuk mengetahui persentase variabel terikat yang disebabkan oleh variabel bebas. Nilai koefisien determinasi (R^2) mempunyai interval antara 0 hingga 1. Bila (R^2) terus menjadi mendekati 1 menunjukkan hasil buat model regresi tersebut baik ataupun variabel independen secara totalitas bisa menerangkan variabel dependen. Sebaliknya bila (R^2) semakin mendekati 0, maka variabel independen secara totalitas tidak bisa menerangkan variabel dependen (Sujarweni, 2015:164).

Koefisien determinasi dilakukan untuk mengetahui seberapa besar kontribusi dari Transportasi *online* (X) terhadap Kemaslahatan (Y), maka dilakukan perhitungan statistik sebagai berikut:

$$Kd = r_{yx}^2 \times 100\% \quad (3.2)$$

Keterangan:

Kd=Nilai koefisien determinan

Ryx2 = Nilai koefisien korelasi

3.8.6 Uji Hipotesis

Untuk mengetahui pengaruh variabel Transportasi *online* terhadap tingkat kemaslahatan *Driver* Grab di kota banda aceh maka dilakukan pengujian hipotesis.

- a. Taraf Uji $\alpha = 0,05$
- b. Derajat kebebasan (df) = n-2

Dari hasil pengujian tersebut dapat dilakukan Uji t sebagai berikut:

1. Ho diterima dan Ha ditolak apabila $t_{hitung} < t_{tabel}$ berarti tidak ada pengaruh antara variabel bebas dengan variabel terikat.
2. Ho ditolak dan Ha diterima apabila $t_{hitung} > t_{tabel}$ berarti terdapat pengaruh antara variabel bebas dan variabel bebas dan variabel terikat.

BAB IV

PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

4.1.1 Profil Perusahaan

Grab merupakan salah satu platform O2O yang berasal dari Negara Malaysia yang bermarkas di Singapura dan paling sering digunakan di Asia Tenggara untuk menyediakan kebutuhan sehari-hari bagi para pelanggan, termasuk perjalanan, pesan antar makanan, dan pengiriman barang. Grab salah satu pilihan yang berjiwa social karena keberadaannya sangat membantu bagi pengguna atau pelanggan untuk mendapatkan transportasi secara cepat dan tepat. Grab sudah tersedia di delapan Negara di Asia Tenggara dan 125 wilayah di Indonesia.

PT. Grab Indonesia merupakan perusahaan yang didirikan pada tahun 2012. Perusahaan ini berasal dari Malaysia, Anthony Tan adalah orang yang pertama kali memiliki ide untuk mendirikan perusahaan Grab. Saat itu Tan memiliki keresahan tentang system transportasi yang ada di negaranya, dia berusaha untuk melahirkan system transportasi yang ada. Maka muncullah ide untuk membuat system transportasi yang mudah dan tidak ribet. Saat itu Tan mulai mengajak rekannya, Hook Ling Tin untuk mengembangkan aplikasi untuk memudahkan masyarakat menggunakan jasa transportasi.

Setahun berikutnya, kedua pria tersebut mengikut sertakan ide mereka pada ajang kompetisi bernama Harvard Businessman

School dan menjadi finalis pada ajang tersebut. Sejak saat itu, kedua pria Malaysia keturunan Tiongkok ini mengembangkan bisnis. Pada mulanya, Grab berhasil menguasai pasar Malaysia dan dalam 3 tahun Grab berhasil mengembangkan pasar di Indonesia, Singapura, dan Thailand, sampai pada akhir tahun 2018 Grab sudah berhasil mengembangkan bisnis hampir di semua Negara Asia Tenggara.

4.1.2 Visi dan Misi PT. Grab Indonesia

1. Visi

Membantu memperbaiki struktur transportasi di Indonesia, memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari seperti pengiriman dokumen, belanja harian, dengan menggunakan layanan fasilitas supir, serta turut mensejahterakan kehidupan tukang ojek di Indonesia.

2. Misi

- a. Menjadikan PT. Grab sebagai jasa transportasi tercepat dalam melayani kebutuhan masyarakat Indonesia.
- b. Menjadikan PT. Grab Indonesia sebagai acuan pelaksanaan kepatuhan dan tata kelola struktur transportasi yang baik dengan menggunakan kemajuan teknologi.
- c. Meningkatkan kepedulian dan tanggung jawab terhadap lingkungan dan sosial.
- d. Memberikan layanan prima dan solusi yang bernilai tambah kepada pelanggan.

4.2 Deskriptif Responden

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh faktor transportasi *online* terhadap kemaslahatan *Driver* Grab dikota Banda Aceh. Subjek dalam penelitian ini yaitu *Driver* Grab yang berjumlah 100 orang. Karakteristik responden yang diamati dalam penelitian ini meliputi: jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir, jumlah penghasilan dan status perkawinan. Deskripsi karakteristik responden disajikan sebagai berikut:

4.2.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Adapun distribusi karakteristik responden jika dilihat dari jenis kelamin adalah sebagai berikut:

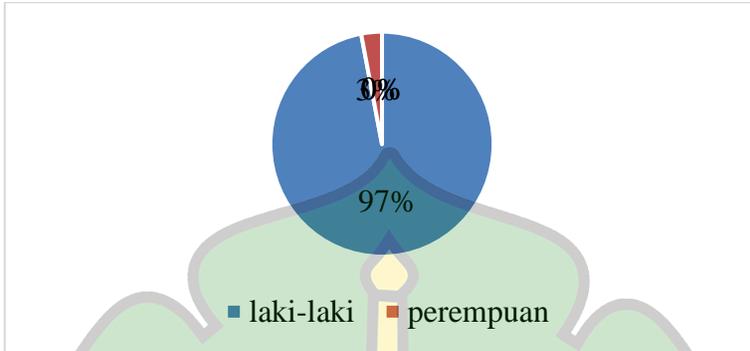
Tabel 4.1
Deskriptif Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah
1	Laki-Laki	97
2	Perempuan	3
Total		100

Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan Tabel 4.1 diketahui bahwa responden yang paling banyak adalah responden dengan jenis kelamin laki-laki yaitu sebanyak 97 *Driver*. Adapun besaran persentase responden berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada Gambar 4.1.

Gambar 4.1
Diagram Jenis Kelamin Responden



Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan jenis kelamin responden pada gambar grafik 4.1, terlihat bahwa responden yang mendominasi adalah responden dengan jenis kelamin laki-laki yaitu sebesar 97%, sedangkan yang paling sedikit adalah responden dengan jenis kelamin perempuan yaitu sebanyak 3%.

4.2.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Adapun distribusi karakteristik responden jika dilihat dari usia adalah sebagai berikut:

Tabel 4.2
Deskriptif Responden Berdasarkan Usia

No	Pendidikan	Jumlah
1	< 20 tahun	30

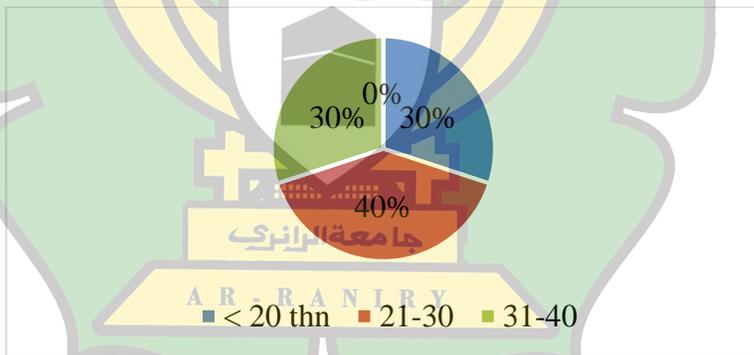
Tabel 4.2 -Lanjutan

No	Pendidikan	Jumlah
2	21-30 tahun	40
3	31-40 tahun	30
Total		100

Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan Tabel 4.2 diketahui bahwa responden yang paling banyak adalah responden dengan usia 21-30 tahun, yaitu sebanyak 40 *Driver*. Adapun besaran persentase responden berdasarkan usia dapat dilihat pada Gambar 4.2.

Gambar 4.2
Diagram Usia Responden



Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan usia responden pada gambar grafik 4.2, terlihat bahwa responden yang mendominasi adalah responden dengan rentang usia 21-30 tahun yaitu sebesar 40%, sedangkan usia <20 tahun dan 31-40 memiliki jumlah yang sama yaitu sebesar 30%.

4.2.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Adapun distribusi karakteristik responden jika dilihat dari pendidikan terakhir adalah sebagai berikut:

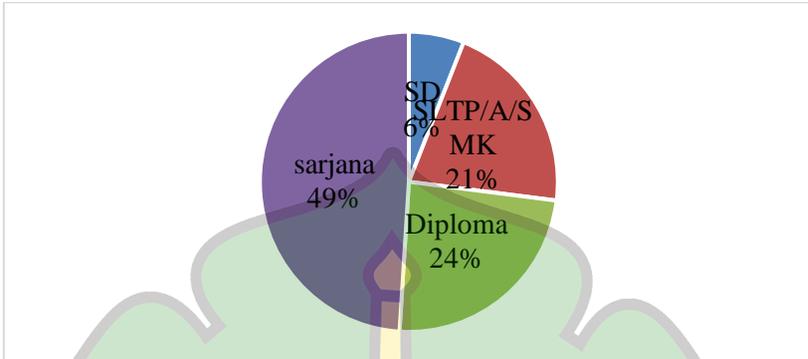
Tabel 4.3
Deskriptif Responden Berdasarkan Pendidikan

No	Pendidikan	Jumlah
1	SD	6
2	SLTP/SLTA/SMK	21
3	Diploma	24
4	Sarjana	49
Total		100

Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan Tabel 4.3 diketahui bahwa responden yang paling banyak adalah pendidikan terakhir sarjana yaitu sebanyak 49 *Driver*. Adapun besaran persentase responden berdasarkan pendidikan dapat dilihat pada Gambar 4.3.

Gambar 4.3
Diagram Pendidikan Responden



Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan gambar diagram 4.3 diketahui bahwa responden terbanyak adalah responden dengan pendidikan sarjana yaitu sebesar 49% disusul dengan pendidikan diploma yaitu sebesar 24%, adapun responden yang paling sedikit adalah responden dengan pendidikan SD yaitu sebesar 6%.

4.2.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Penghasilan

Adapun distribusi karakteristik responden jika dilihat dari jumlah penghasilan adalah sebagai berikut:

Tabel 4.4
Deskriptif Responden Berdasarkan Penghasilan

No	Pendidikan	Jumlah
1	< Rp 1.000.000,-	31
2	Rp 1.000.000 – Rp 2.000.000,-	36

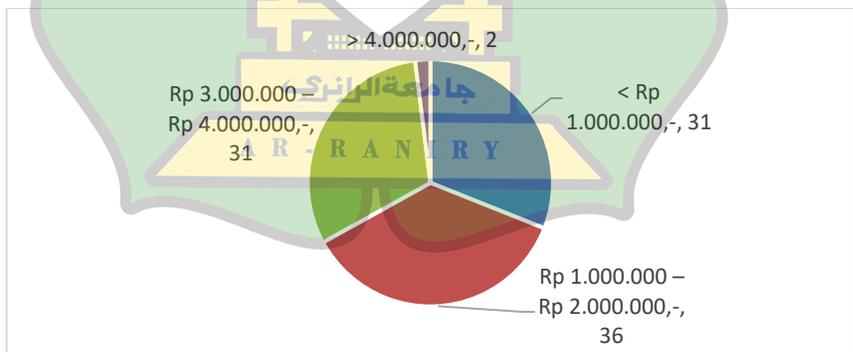
Tabel 4.4 - Lanjutan

No	Pendidikan	Jumlah
3	Rp 3.000.000 – Rp 4.000.000,-	31
4	> 4.000.000,-	2
Total		100

Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan Tabel 4.4 diketahui bahwa responden yang paling banyak adalah responden dengan jumlah penghasilan Rp.1.000.000 – Rp.2.000.000 per bulan yaitu sebanyak 36 *Driver*. Adapun besaran persentase responden berdasarkan pendidikan dapat dilihat pada Gambar 4.4.

Gambar 4.4
Diagram Penghasilan Responden



Sumber: Data diolah (2021)

Dari gambar diagram 4.4 dapat dilihat bahwa responden yang mendominasi adalah responden dengan penghasilan

Rp.1.000.000 – Rp.2.000.000 yaitu sebanyak 36%, sedangkan responden dengan penghasilan sedikit yaitu > Rp. 4.000.000 sebanyak 2%.

4.2.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Status Perkawinan

Adapun distribusi karakteristik responden jika dilihat dari status perkawinan adalah sebagai berikut:

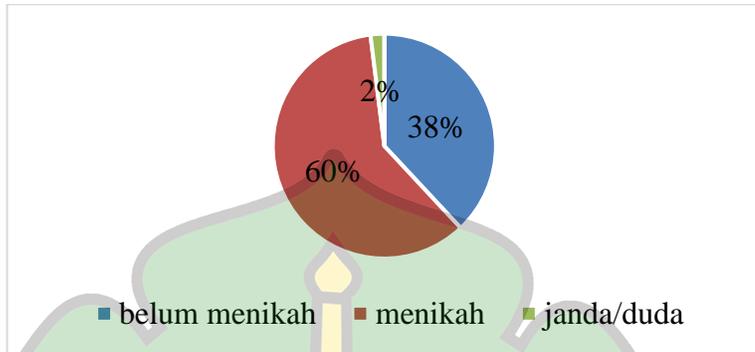
Tabel 4.5
Deskriptif Responden Berdasarkan Status Perkawinan

No	Pendidikan	Jumlah
1	Belum menikah	38
2	Menikah	60
3	Janda/duda	2
Total		100

Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan Tabel 4.5 diketahui bahwa responden yang paling banyak adalah responden yang sudah menikah, yaitu 60 *Driver*. Adapun besaran persentase responden berdasarkan perkawinan dapat dilihat pada Gambar 4.5.

Gambar 4.5
Diagram Status Perkawinan Responden



Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan pernikahan responden pada gambar grafik 4.5, terlihat bahwa responden yang mendominasi adalah responden dengan status menikah yaitu sebesar 60%, disusul dengan status belum menikah sebesar 38%, dan 2% oleh janda/duda.

4.3 Uji Validitas

Uji validitas adalah suatu ukuran yang digunakan dalam mengukur tingkat kevalidan atau keabsahan suatu instrument penelitian. Suatu instrument penelitian yang valid mempengaruhi validitas yang tinggi, sebaliknya apabila suatu instrument penelitian yang kurang valid akan mempengaruhi validitas yang rendah. Uji validitas akan menguji masing-masing variabel yang digunakan dalam penelitian ini, dimana keseluruhan variabel penelitian memuat 18 pernyataan yang harus dijawab oleh 100 responden.

Uji validitas dilakukan dengan cara membandingkan antara r hitung (*pearson correlation*) dengan r tabel. Pernyataan atau

instrumen dalam kuesioner baru dikatakan valid jika r hitung $>$ r tabel. Hasil uji validitas selengkapnya adalah sebagai berikut:

1. Transportasi *Online* (X)

Tabel 4.6
Hasil Uji Validitas Variabel X

Variabel	Pernyataan	Pearson Correlation (r hitung)	r tabel	Keterangan
Transportasi <i>Online</i> (X)	P1	0,466	0,195	VALID
	P2	0,497		VALID
	P3	0,499		VALID
	P4	0,567		VALID
	P5	0,595		VALID
	P6	0,483		VALID
	P7	0,567		VALID
	P8	0.200		VALID

Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan Tabel 4.6 dapat diketahui bahwa seluruh pernyataan dalam *instrument variable* (X) nilai yang didapatkan dinyatakan valid. Hal ini dapat diketahui dengan membandingkan setiap nilai r hitung (*pearson correlation*) dengan r tabel, dan hasilnya menunjukkan bahwa r hitung lebih besar dari r tabel sehingga hasilnya dinyatakan valid.

2. Kemaslahatan *Driver Grab* (Y)

Tabel 4.7
Hasil Uji Validitas Variabel Y

Variabel	Pernyataan	Pearson Correlation (r hitung)	r tabel	Keterangan
Kemaslahatan <i>Driver Grab</i> (Y)	P1	0,633	0,195	VALID
	P2	0,599		VALID
	P3	0,506		VALID
	P4	0,652		VALID
	P5	0,653		VALID
	P6	0,605		VALID
	P7	0,619		VALID
	P8	0,618		VALID
	P9	0,217		VALID
	P10	0,238		VALID

Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan Tabel 4.7 dapat diketahui bahwa setiap pernyataan dalam *instrument variable* (Y) nilai yang didapatkan dinyatakan valid. Hal ini dapat diketahui dengan membandingkan setiap nilai r hitung (*pearson correlation*) dengan r tabel, dan hasilnya menunjukkan bahwa r hitung lebih besar dari r tabel sehingga hasilnya dinyatakan valid.

4.4 Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas berkaitan dengan keterandalan dan konsistensi suatu indikator. Reliabilitas merupakan indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur dapat dipercaya atau diandalkan. Suatu variabel dikatakan reliabilitas jika nilai *coefficients cronbach's alpha* $> 0,60$. Hasil uji reliabilitas adalah sebagai berikut:

Tabel 4.8
Hasil Uji Reliabilitas

No	Variabel	Jumlah Item	Cronbach's Alpha	Keterangan
1.	Transportasi <i>Online</i> (X)	9	0,687	Reliabel
2.	Kemaslahatan <i>Driver</i> Grab (Y)	11	0,726	Reliabel

Sumber: Data diolah (2021)

Pada Tabel 4.8 menjelaskan bahwa nilai *cronbach alpha* variabel transportasi *online* (X) yaitu sebesar 0,687 dan nilai variabel kemaslahatan *Driver* Grab (Y) sebesar 0,726. Hal ini menunjukkan bahwa nilai *cronbach alpha* tiap-tiap variabel $> 0,60$. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa instrumen atau pernyataan yang digunakan sebagai indikator baik dari variabel X dan variabel Y merupakan alat ukur yang reliabel atau handal.

4.5 Analisis Distribusi Frekuensi

4.5.1 Deskripsi Tanggapan Terhadap Transportasi *Online*

Deskripsi data memberikan gambaran mengenai karakteristik data variabel yang digunakan dalam model penelitian ini. Adapun item pernyataan dan jawaban responden mengenai transportasi online dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 4.9
Distribusi Frekuensi Transportasi *Online*

No	Item Pernyataan	SS	S	KS	TS	STS	Modus
1	Masa depan transportasi <i>online</i> Grab di Indonesia di Banda Aceh akan terus berkembang setiap tahunnya.	54	44	2	0	0	5
2	kerjasama pihak Grab dengan mitra lainnya meningkatkan pengguna aplikasi Grab.	54	45	1	0	0	5
3	Transportasi <i>online</i> Grab memiliki prospek yang sangat baik untuk menjadi sebuah pekerjaan yang layak serta setara dengan gaji karyawan kedepannya.	41	47	11	1	0	4
4	Grab memberikan peluang bagi seluruh kalangan masyarakat untuk bekerjasama sebagai <i>Driver</i> .	49	48	2	1	0	5

Tabel 4.9 - Lanjutan

No	Item Pernyataan	SS	S	KS	TS	STS	Modus
5	Transportasi <i>online</i> Grab memberikan kemudahan lapangan pekerjaan bagi seluruh lapisan masyarakat	50	46	4	0	0	5
6	Aplikasi transportasi <i>online</i> Grab mudah dipelajari oleh semua <i>Driver</i>	48	45	7	0	0	5
7	Transportasi <i>online</i> Grab dapat di akses kapan saja oleh seluruh <i>Driver</i> dengan mudah.	49	45	6	0	0	5
Modus							5

Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan Tabel 4.9 diketahui bahwa nilai yang sering muncul adalah jawaban sangat setuju dengan nilai 5, dimana berarti responden memiliki tanggapan sangat baik dan sangat setuju untuk jawaban transportasi online.

4.5.2 Deskripsi Jawaban Terhadap Kemaslahatan *Driver* Grab

Deskripsi data memberikan gambaran mengenai karakteristik data variabel yang digunakan dalam model penelitian ini. Adapun item pernyataan dan jawaban responden mengenai kemaslahatan driver grab dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 4.10
Distribusi Frekuensi Kemaslahatan *Driver* Grab

No	Item Pernyataan	SS	S	KS	TS	STS	Modus
1	Tidak ada transaksi berbasis riba (bunga) dalam usaha yang sedang dijalankan.	45	47	7	1	0	4
2	Segala kegiatan muamalah dijalankan sesuai dengan prinsip syariah yaitu al-quran dan hadis.	47	45	7	1	0	5
3	Pendapatan yang diperoleh selama membuka usaha ini sudah cukup memenuhi kebutuhan pangan, sandang, papan (Makanan, pakaian, tempat tinggal).	41	35	24	0	0	5
4	Kegiatan transaksi secara transparan, terbuka, detail tanpa menutup-nutupi.	44	51	5	0	0	4
5	Dengan adanya usaha ini mampu meningkatkan taraf hidup dalam bermasyarakat.	55	39	6	0	0	5
6	Pendapatan yang diperoleh dapat meningkatkan kebutuhan sekunder (pendidikan, kesehatan, hiburan).	35	47	18	0	0	4

Tabel 4.10 - Lanjutan

No	Item Pernyataan	SS	S	KS	TS	STS	Modus
7	Pendapatan yang diperoleh mampu meningkatkan kebutuhan kenyamanan/ kesenangan gaya hidup.	42	41	17	0	0	5
8	Pendapatan yang diperoleh mampu memberikan manfaat bagi orang lain (sedekah).	47	33	20	0	0	5
9	Tip yang diberikan konsumen dapat meningkatkan pendapatan <i>Driver</i>	45	40	15	0	0	5
10	Penghasilan dari Grab dapat memenuhi kebutuhan tersier <i>Driver</i>	39	48	13	0	0	4
Modus							5

Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan Tabel 4.10 diketahui bahwa nilai yang sering muncul adalah jawaban sangat setuju dengan nilai 5, dimana berarti responden memiliki tanggapan sangat baik dan sangat setuju untuk jawaban kemaslahatan driver grab.

4.6 Uji Normalitas

Uji normalitas merupakan bagian dari uji asumsi klasik. Uji normalitas berfungsi untuk menguji data variabel bebas pada variabel terikat apakah memiliki distribusi yang normal atau tidak terhadap model regresi yang digunakan dalam penelitian ini. Ada

beberapa teknik yang dapat digunakan untuk uji normalitas data, diantaranya menggunakan uji One Sample Kolmogorov-Smirnov.

- Jika nilai signifikan atau nilai probabilitas $< 0,05$, maka distribusi tersebut tidak normal.
- Jika nilai signifikan atau probabilitas $> 0,05$, maka distribusi tersebut normal.

Tabel 4.11
Hasi Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	2.81682177
Most Extreme Differences	Absolute	.085
	Positive	.053
	Negative	-.085
Test Statistic		.085
Asymp. Sig. (2-tailed)		.072 ^c

a. Test distribution is Normal. N I R Y

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan hasil uji normalitas pada Tabel 4.11 diketahui bahwa nilai signifikan sebesar 0,072 hasil ini lebih besar dibandingkan dengan 0,05 maka data penelitian ini berdistribusi normal.

4.7 Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis ini buat mengenali arah serta ikatan antara variabel independen dengan variabel dependen, apakah positif ataupun negatif serta memprediksi nilai dari variabel dependen apabila nilai variabel independen hadapi peningkatan ataupun penyusutan. Adapun persamaan regresi sederhana X terhadap Y adalah sebagai berikut:

Tabel 4.12
Analisis regresi Linear Sederhana

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6,523	4,382		1,489	,140
	TX	1,030	,123	,645	8,353	,000

a. Dependent Variable: TY

Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan Tabel 4.13 maka nilai koefisien variabel transportasi *online* (X) adalah sebesar 1,030. Hal ini menyatakan bahwa variabel transportasi online (X) bertambah 1 satuan maka variabel Y yaitu kemaslahatan *Driver* Grab akan mengalami peningkatan sebesar 1,030 satuan atau dengan persentase sebesar 10,3 %. Koefisien regresi untuk variabel transportasi *online* bernilai positif berarti menyatakan bahwa apabila semakin tingginya

transportasi *online* maka kemaslahatan *Driver Grab* akan meningkat.

4.8 Uji Koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi (R^2) digunakan bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen sangat terbatas. Adapun hasil dari pengujian (*R-Square*) pada SPSS adalah sebagai berikut:

Tabel 4.13
Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted Square	Std. Error of the Estimate
1	,645 ^a	,416	,410	2,831

Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan Tabel 4.14 dapat disimpulkan bahwa angka *R-Square* (R^2) sebesar 0,416, artinya bahwa 41,6% variabel independen (transportasi *online*) dapat mempengaruhi variabel dependen (kemaslahatan *Driver Grab*), sedangkan sisanya yaitu sebesar 58,4% lainnya dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti oleh penulis

4.9 Uji Hipotesis

Untuk melihat diterima atau tidaknya hipotesis yang diajukan maka perlu dilakukan uji T untuk melihat pengaruh variabel transportasi *online* terhadap kemaslahatan *Driver* Grab dikota Banda Aceh.

4.9.1 Uji Parsial (Uji-T)

Uji parsial atau uji T adalah pengujian koefisien regresi yang digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen mempengaruhi variabel dependen. Uji t dilakukan dengan membandingkan nilai t hitung dengan t_{tabel} , jika nilai $sig < 0,05$ atau $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka terdapat pengaruh antara variabel bebas terhadap variabel terikat. Berikut hasil uji statistik parsial:

Tabel 4.14
Hasil Uji Parsial (Uji T)

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized		Standardized	t	Sig.
		Coefficients		Coefficients		
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6,523	4,382		1,489	,140
	TX	1,030	,123	,645	8,353	,000

a. Dependent Variable: TY

Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan Tabel 4.15 maka dapat disimpulkan bahwa diketahui variabel transportasi *online* (X) memperoleh nilai t hitung sebesar 8,353 dan t tabel sebesar 1,290, sehingga t hitung lebih besar dari t tabel ($8,353 > 1,290$) dengan nilai signifikannya

sebesar 0,000, nilai signifikan tersebut lebih kecil dari 0,05 ($0,000 < 0,05$). Maka H_0 ditolak H_a diterima, artinya bahwa variabel transportasi *online* (X) berpengaruh terhadap kemaslahatan *Driver* Grab (Y). Nilai t hitungnya diperoleh positif yaitu sebesar 8,353, artinya berpengaruh positif dan signifikan.

4.10 Pembahasan

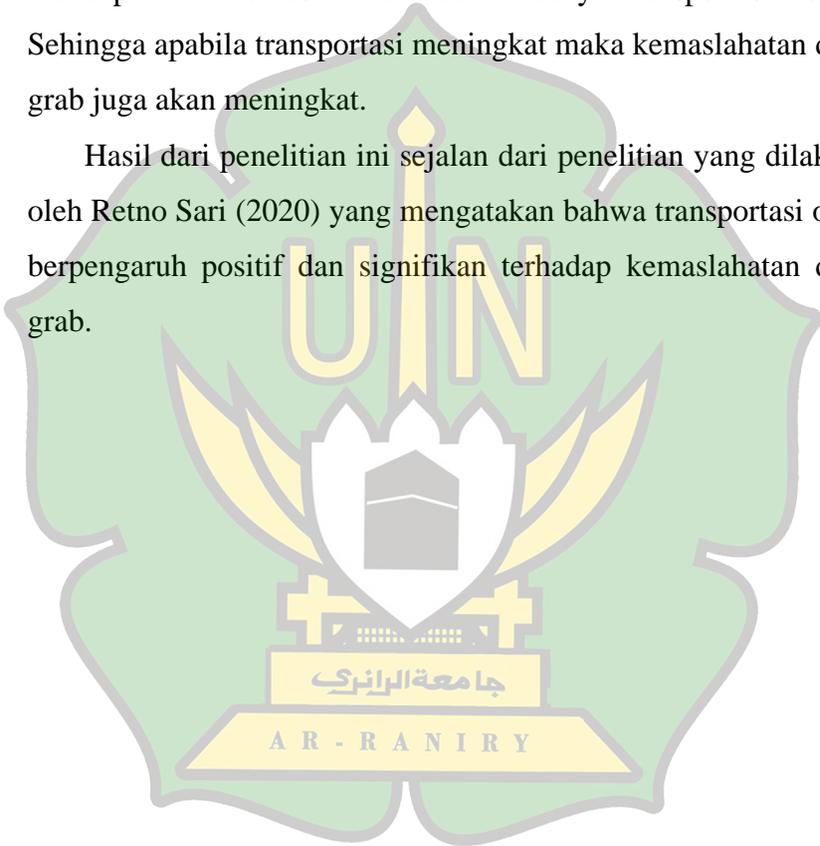
4.10.1 Pengaruh Transportasi Online Terhadap Tingkat Kemaslahatan Driver Grab

Berdasarkan pengujian yang telah dilakukan diatas didapatkan bahwa, uji normalitas, regresi linear sederhana, koefisien determinasi pada penelitian yang digunakan dalam penelitian ini telah terpenuhi. Dapat dilihat pada hasil uji parsial bahwa transportasi online memiliki nilai t hitung sebesar 8,353 dan lebih besar dari t tabel 1,290, sedangkan perbandingan nilai signifikansinya dengan tingkat kesalahan yang ditentukan sebesar 0,05 adalah $0,000 < 0,05$. Dari nilai tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel transportasi online berpengaruh positif dan signifikan terhadap kemaslahatan *Driver* Grab. Hal ini menunjukkan bahwa kehadiran Grab dapat membantu mensejahterakan masyarakat. Bagi yang bekerja menjadi *Driver* Grab dapat memiliki penghasilan tambahan dengan memanfaatkan kendaraan dan hp *android* yang mereka miliki.

Ibnu Qudamah al-Hanbali mengartikan *Maslahah* sebagai segala sesuatu yang dapat mendatangkan manfaat dan menolak kemudharatan. Dalam ekonomi, *Maslahah* dipahami sebagai

kesejahteraan dunia dan akhirat. Kesejahteraan dunia adalah terpenuhinya kebutuhan pokok dari lima aspek *Maslahah/Maqasid* syariah. Sedangkan kesejahteraan akhirat adalah diperolehnya ridha dari Allah SWT. Hal ini benar didapatkan oleh driver grab yang mendapatkan kemaslahatan dari adanya transportasi online. Sehingga apabila transportasi meningkat maka kemaslahatan driver grab juga akan meningkat.

Hasil dari penelitian ini sejalan dari penelitian yang dilakukan oleh Retno Sari (2020) yang mengatakan bahwa transportasi online berpengaruh positif dan signifikan terhadap kemaslahatan driver grab.



BAB V

KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang diperoleh, maka dapat diajukan sebuah kesimpulan, dimana hal ini merupakan jawaban dari perumusan masalah, yaitu sebagai berikut:

1. Variabel transportasi *online* berpengaruh positif dan signifikan terhadap kemaslahatan *Driver* Grab dikota Banda Aceh.

5.2 Saran

Dari kesimpulan yang telah diuraikan diatas, maka peneliti memberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Diharapkan kepada peneliti selanjutnya dapat menggunakan variabel lain yang diperkirakan mempunyai pengaruh yang besar terhadap variabel dependen seperti Pengaruh bisnis online, Dampak driver, dll sehingga hasil yang ada dapat memperkuat hasil penelitian.
2. Diharapkan kepada PT.Grab dapat lebih meningkatkan atau memerhatikan kemaslahatan pada *Driver-driver* Grab.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim. (2012) *“Manajemen Transportasi”* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada)
- Abdul Kadir Muhammad. (1998) *“Hukum Pengangkutan Niaga”* (Citra Aditya Bakti, Bandung)
- Abdul Rahman Dahlan. (2011) *“Ushul Fiqh”* (Jakarta: Amzah)
- Akbar, Muhammad, dkk (2018). “Tinjauan Konsep Dharuriyyat, Hajjiyyat Dan Tahsiniyyat Terhadap Pelaksanaan Pembiayaan Di BTN Syariah Kantor Cabang Kota Bandung Review Of Dharuriyyat Concept”.
- Aminah. (2017). “Maqasid Asy-Syariah Pengertian Dan Penerapan Dalam Ekonomi Islam.” *Jurnal Fitrah: Kajian Ilmu-Ilmu Keislaman*.
- Ananda, A. P. (2017). *Perlindungan Hukum terhadap pengguna Grabcar sebagai Transportasi Berbasis Aplikasi Online Medan menurut Hukum Positif Indonesia (Studi Kasus: Grab Indonesia PT. Aria Ruth Deory)* (Doctoral dissertation).
- Andriansyah. (2015) *“Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori”* (Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama)
- Asmawi. (2014). “Konseptualisasi Teori Maslahah” *Jurnal Salam Filsafat Dan Budaya Hukum Vol. 12. No. 2*
- Bob Sutanto. (2016) *“Jenis transportasi dan alat transportasi beserta contohnya”*
<http://www.spengetahuan.com/2016/10/jenis-transportasi-dan-alattransportasi-beserta-contohnya-lengkap.html>
diakses pada 10 Novembr 2021.
- Bungin, B. (2013). *“Metode Penelitian Sosial dan Ekonomi: Format-Format Kuantitatif dan Kualitatif Untuk Studi Sosiologi, Kebijakan Publik, Komunikasi, Manajemen dan Pemasaran”* Edisi 1. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Dedi, S. (2018). *“Nikah Misyar (Analisis Maqashid Asy-Syari’ah)”*. Alhurriyah: Jurnal Hukum Islam (Alhurriyah Journal Of Islamic Law).

- Effendy, Satria. (2009) *Ushul Fiqh*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Erlina. (2011). *Metodologi Penelitian*. Medan: USU PRESS.
- Firdaus, Robitul. (2011). “Konsep Maslahat Di Tengah Budaya Hukum Indonesia.” *Al-Manahij: Jurnal Kajian Hukum Islam* Vol 5 No 1.
- Ghozali, I. (2013). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS*. Edisi 7. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Hardaningtyas, R. T. (2018). Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi *Online* (Grab) Di Malang. *INOBIIS: Jurnal Inovasi Bisnis Dan Manajemen Indonesia* Vol 2 No 1.
- Hermawan, A. (2006). *Penelitian Bisnis Paradigma Kuantitatif*. Jakarta: PT Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Ipandang. (2015). “Tanggungjawab Manusia Terhadap Al Maslahat (Kajian Ushul Fiqhi).” *Jurnal Al-Adl* Vol 8 No 2
- Islam, teropong. *Bagaimana hukum naik ojek atau ojek online dengan bukan mahram.* (youtube) <https://youtu.be/4ftCP2OKU7M>. Diakses pada 11 november 2021
- Kadir, A. (2006). Transportasi: peran dan dampaknya dalam pertumbuhan ekonomi nasional. *Jurnal perencanaan dan pengembangan wilayah wahana hijau*, Vol 1 No 3.
- Karim, Adiwarmam (2016). *Maqashid Bisnis & Keuangan Islam, Sintesis Fikih Dan Ekonomi*. Jakarta: Rajawali Press.
- Kuncoro, M. (2013). *Metode Riset Untuk Bisnis dan Ekonomi*. Jakarta: Erlangga.
- Mandayani, Dian, dkk., “Tinjauan Hukum Terhadap Layanan Transaksi Dan Transportasi Berbasis Aplikasi *Online*”. *Jurnal Hukum*, Vol. 4.
- Mingka, Agustianto. (2013) *Maqashid syariah Dalam Ekonomi dan Keuangan Syariah*. Jakarta: Iqtishad Publishing.
- Miro, Fadel (2012). *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Mustafa, Z. (2013). *Mengurai Variabel Hingga Instrumentasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Nurhayati, Sri dkk. (2019). *Akuntansi Syariah Di Indonesia*. Jakarta: Selemba Empat.

- Nurulita, Anggie (2020) Analisis Tingkat Kesejahteraan Driver Milenial di Kabupaten Kudus dalam Perspektif Maqashid Syariah. IAIN Kudus.
- P3EI UII. (2015). *Ekonomi Islam*.
- Pantiyasa, I. (2013). *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: ANDI.
- Permenhub 32 Tahun 2016 Payung Hukum Taxi Aplikasi yang Transparan tahun 2016, www.dephub.go.id. diakses pada tanggal 25 Agustus 2021
- Primawati, A. M., WIDODO, M. W., & PUSPASARI, I. D. (2020). *DAMPAK GO-JEK TERHADAP PEREKONOMIAN MASYARAKAT KOTA KEDIRI* (Doctoral dissertation, Universitas Nusantara PGRI Kediri).
- Rosyadi, Imron. (2012). "Maslahah Mursalah Sebagai Dalil Hukum." *SUHUF, Vol. 24, No. 1*
- Rosyadi, Imron. (2013). "Pemikiran Asy-Syâtibî Tentang Maslahah Mursalah." *PROFETIKA, Jurnal Studi Islam, Vol. 14, No 1*.
- Sari, R. (2016). *Pengaruh Usaha Mikro, Kecil Dan Menengah (Ukm) Dalam Menopang Kesejahteraan Masyarakat Di Kecamatan Sungai Lilin, Kabupaten Musi Banyuasin Menurut Tingkat Kemaslahatannya (Skripsi)* (Doctoral Dissertation, UIN Raden Fatah Palembang).
- Sari, Retno. (2020). *Pengaruh Adanya Transportasi Online Terhadap Kesejahteraan Driver di Kota Bandar Lampung dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi pada Komunitas Driver Go-Jek di Kota Bandar Lampung)*. UIN Raden Intan Lampung.
- Sarjono, Julianita (2013), *SPSS VS LISREL : Sebuah Pengantar, Aplikasi untuk Riset*. Jakarta : Penerbit Selemba Empat
- Setyaningsih, E, dkk. (2020). Analisa Tingkat Kepuasan Pelanggan Transportasi Online Maxim di Balikpapan. *j-Sim: Jurnal Sistem Informasi* Vol 3 No 1
- Setyawan, Djoko Budi. (2020). *Koperasi Syariah Di Indonesia Perspektif Maqashid syariah*. Depok: PT RAJAGRAFINDO PERSADA.
- Setyawati, S. M. (2019). Dampak Integrasi E-Service Quality dan E-Satisfaction pada E-Repurchase Intention Konsumen Aplikasi GO-JEK Kategori GO-RIDE. *Performance: Jurnal*

- Personalia, Financial, Operasional, Marketing dan Sistem Informasi*, 26(2), 77-84.
- Shidiq, (2021) G., Fakultas, D., Islam, A., Islam, U., Agung, S., & Pendahuluan, I. (N.D.). *Teori Maqashid Al-Syari ' Ah Dalam Hukum Islam*. 117–130.
- Sholikha, N. (2016). *Tinjauan Hukum Islam Terhadap Jasa Transportasi Online Go-jek Berdasarkan Contract Drafting Dengan Akad Musyarakah Yang Diterapkan Oleh PT. Go-jek Indonesia Cabang Tidar Surabaya*. Skripsi: UIN Sunan Ampel Surabaya.
- Situmeang, R. (2018). *Dampak Bisnis Online dan Lapangan Pekerjaan terhadap Peningkatan Pendapatan Masyarakat (Studi Kasus Jasa Bisnis Online Transportasi Grab di Kota Medan)*. *Asian Journal of Innovation and Entrepreneurship*. Vol 3 No 3
- Situmorang. (2010). *Analisis Data: Untuk Riset Manajemen dan Bisnis*. Medan: USU Press.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sujarweni, V.W. (2015). *Statistik Untuk Bisnis dan Ekonomi*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Suliyanto. (2009). *Metode Riset Bisnis*. Yogyakarta: ANDI.
- Syarifuddin, Amir. (2014). *Ushul Fiqh*. Jakarta: Kencana.
- Tharob, Gabriel. (2020). *Analisis Hambatan Bisnis Online bagi Mahasiswa Unsrat*.
- Tv, al-bahjah. *Hukum wanita naik ojek laki-laki*. (Youtube) <https://youtu.be/YdVLMfqSQIs>. Diakses pada 11 november 2021
- Umar, H. (2013). *Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis*. Jakarta: Rajawali.
- Wahyu Setyawati, Endang, "Dilema Pengaturan Transportasi Online". *Jurnal RechtsVinding*, Vol.1 No.1.
- Wardiyana. (2018). *Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional Di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan*. Skripsi Universitas Raden Fatah.
- Wijaya, Andika. (2016) "Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online" (Jakarta: Sinar Grafika)

Lampiran 1 Kuesioner

KUESIONER

PENGARUH TRANSPORTASI *ONLINE* GRAB TERHADAP TINGKAT KEMASLAHATAN *DRIVER* GRAB DI KOTA BANDA ACEH

Dengan Hormat,

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Saya Muammar Rezaldi, mahasiswa Program Studi Ekonomi Syari'ah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh. Saat ini saya sedang melakukan penelitian ilmiah (skripsi). Diharapkan kesediaan saudara/i untuk meluangkan waktunya guna mengisi daftar pertanyaan ini, sehingga dapat membantu melengkapi data yang saya butuhkan. Penelitian ini berjudul **“Pengaruh Transportasi *Online* Terhadap Tingkat Kemaslahatan *Driver* Grab Di Kota Banda Aceh”**

”. Sehubungan dengan hal tersebut, saya bermaksud meminta kesediaan anda untuk menjadi responden dengan mengisi kuesioner ini. Seluruh data yang anda berikan akan bersifat rahasia dan hanya akan digunakan untuk kepentingan penelitian. Atas seluruh waktu dan kerjasamanya yang telah anda berikan saya ucapkan terima kasih. **AR - RANIRY**

A. DATA RESPONDEN

Mohon dengan hormat kesediaan Bapak/Ibu/Saudara/i untuk menjawab pertanyaan ini dan memberi tanda (√) pada kolom yang tersedia:

1. Jenis Kelamin:
[] Laki-laki
[] Perempuan
2. Usia:
[] 20 tahun

- 21-30 tahun
 31-40 tahun
 > 40 tahun
3. Status Perkawinan:
 Belum Menikah
 Menikah
 Janda/ Duda
4. Pendidikan Terakhir:
 SD
 SLTP/SLTA/SMK
 Akademi/ Diploma (D-III)
 Sarjana
5. Jumlah Penghasilan:
 < Rp 1.000.000,-
 Rp 1.000.000 – Rp 2.000.000,-
 Rp 3.000.000 – Rp 4.000.000,-
 > 4.000.000,-

B. PETUNJUK PENGISIAN

Berikanlah tanda checklist (\checkmark) pada kolom Bapak/Ibu/Sdr/i pilih sesuai keadaan yang sebenarnya, dengan alternatif jawaban sebagai berikut:

SS: Sangat Setuju

S : Setuju

KS : Kurang Setuju

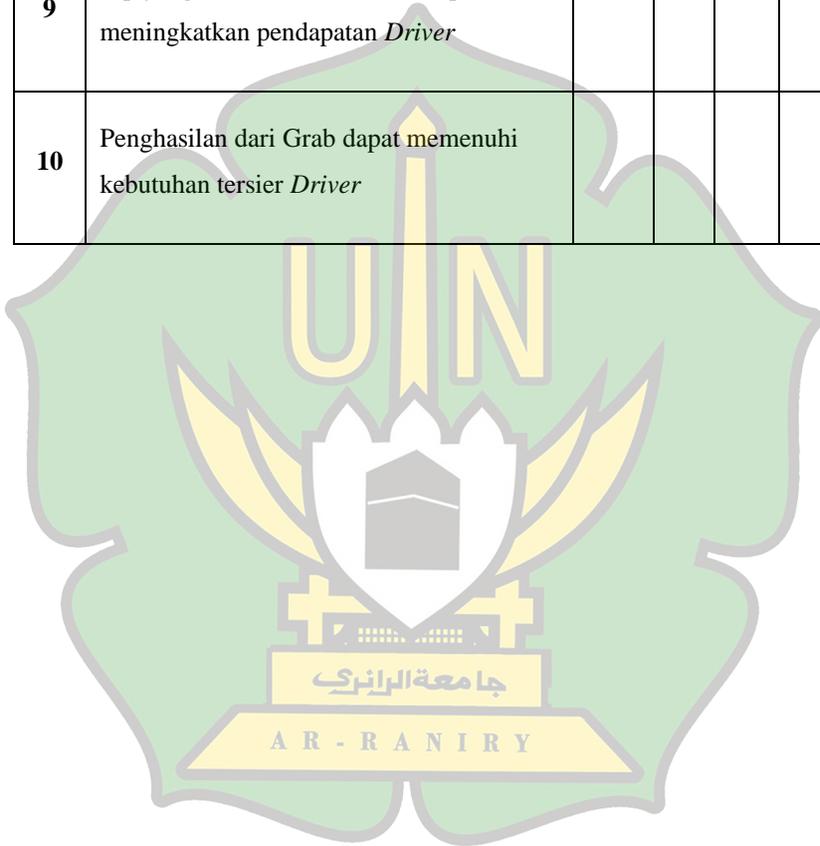
TS : Tidak Setuju

STS : Sangat Tidak Setuju

NO.	PERNYATAAN	STS	TS	KS	S	SS
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Transportasi <i>Online</i> GRAB (X)						
1	Masa depan transportasi <i>online</i> Grab di Indonesia di Banda Aceh akan terus berkembang setiap tahunnya.					
2	kerjasama pihak Grab dengan mitra lainnya meningkatkan pengguna aplikasi Grab.					
3	Transportasi <i>online</i> Grab memiliki prospek yang sangat baik untuk menjadi sebuah pekerjaan yang layak serta setara dengan gaji karyawan kedepannya.					
4	Grab memberikan peluang bagi seluruh kalangan masyarakat untuk bekerjasama sebagai <i>Driver</i> .					
5	Transportasi <i>online</i> Grab memberikan kemudahan lapangan pekerjaan bagi seluruh lapisan masyarakat					
7	Aplikasi transportasi <i>online</i> Grab mudah dipelajari oleh semua <i>Driver</i>					
8	Transportasi <i>online</i> Grab dapat di akses kapan saja oleh seluruh <i>Driver</i> dengan mudah.					

N0	PERNYATAAN	STS	TS	KS	S	SS
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
KEMASLAHATAN (Y)						
1	Tidak ada transaksi berbasis riba (bunga) dalam usaha yang sedang dijalankan.					
2	Segala kegiatan muamalah dijalankan sesuai dengan prinsip syariah yaitu al-quran dan hadis.					
3	Pendapatan yang diperoleh selama membuka usaha ini sudah cukup memenuhi kebutuhan pangan, sandang, papan (Makanan, pakaian, tempat tinggal).					
4	Kegiatan transaksi secara transparan, terbuka, detail tanpa menutup-nutupi.					
5	Dengan adanya usaha ini mampu meningkatkan taraf hidup dalam bermasyarakat.					
6	Pendapatan yang diperoleh dapat meningkatkan kebutuhan sekunder (pendidikan, kesehatan, hiburan).					
7	Pendapatan yang diperoleh mampu meningkatkan kebutuhan kenyamanan/kesenangan gaya hidup.					
8	Pendapatan yang diperoleh mampu memberikan manfaat bagi orang lain (sedekah).					

N0	PERNYATAAN	STS	TS	KS	S	SS
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
KEMASLAHATAN (Y)						
9	Tip yang diberikan konsumen dapat meningkatkan pendapatan <i>Driver</i>					
10	Penghasilan dari Grab dapat memenuhi kebutuhan tersier <i>Driver</i>					



Lampiran 2 Tabulasi Data

X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	TX
4	5	5	5	4	5	4	5	37
5	5	3	5	5	4	4	5	36
5	5	4	4	3	3	4	5	33
5	5	4	4	5	4	4	5	36
5	5	4	4	4	4	4	5	35
4	4	3	4	4	4	4	5	32
4	4	4	4	4	4	4	5	33
5	5	5	5	5	5	5	5	40
4	4	4	4	4	4	5	5	34
4	3	5	5	3	4	3	5	32
4	5	3	5	4	5	4	5	35
5	5	5	5	5	5	5	5	40
4	4	5	5	5	5	4	4	36
5	4	3	4	4	5	4	5	34
5	4	5	5	3	5	5	4	36
5	5	5	5	5	5	5	4	39
5	5	4	4	5	5	5	4	37
5	5	5	5	5	5	5	3	38
5	5	5	5	5	5	5	3	38
4	4	4	4	4	4	4	4	32
5	5	4	5	5	4	5	5	38
4	4	4	4	4	4	4	5	33
5	5	5	4	4	3	5	3	34
5	5	5	5	5	5	5	4	39
4	4	4	4	4	4	4	5	33
5	5	5	5	5	5	5	5	40
4	4	4	4	4	4	3	5	32
5	5	5	5	5	5	5	4	39
5	5	5	5	5	5	5	4	39
4	5	4	4	4	4	5	4	34
4	5	4	3	5	5	4	4	34
5	5	2	5	5	4	4	4	34
4	4	5	4	5	4	5	5	36
4	4	4	5	4	4	4	4	33
4	4	4	4	4	5	5	4	34

X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	TX
3	5	4	4	5	4	5	4	34
4	4	4	4	4	4	4	4	32
5	5	5	5	5	5	5	5	40
4	4	4	4	4	4	4	5	33
5	5	5	5	5	5	4	5	39
4	4	4	4	4	4	4	5	33
4	4	4	4	4	4	4	4	32
4	4	3	4	4	5	5	5	34
4	4	3	4	4	4	4	5	32
3	5	4	4	4	5	4	4	33
4	4	3	2	4	5	5	5	32
4	4	3	4	5	4	5	5	34
4	4	4	3	3	3	3	3	27
5	5	5	4	5	5	5	4	38
5	5	4	4	4	5	5	4	36
5	5	4	5	5	4	5	5	38
5	5	5	5	5	5	5	5	40
5	5	5	5	4	3	5	4	36
5	4	4	5	4	4	5	4	35
5	4	4	4	4	5	4	4	34
5	4	4	5	5	3	5	3	34
5	4	4	4	4	4	4	3	32
5	5	5	5	5	3	5	4	37
5	4	5	4	5	4	4	5	36
5	5	4	4	5	3	3	3	32
4	4	5	5	5	5	5	4	37
4	5	4	4	5	5	4	3	34
5	5	5	4	4	4	5	4	36
4	5	5	5	5	4	4	3	35
5	4	5	4	4	5	5	4	36
5	5	4	5	5	4	4	3	35
4	4	5	5	5	5	5	4	37
4	5	4	4	4	5	5	5	36
5	4	4	5	5	4	5	5	37

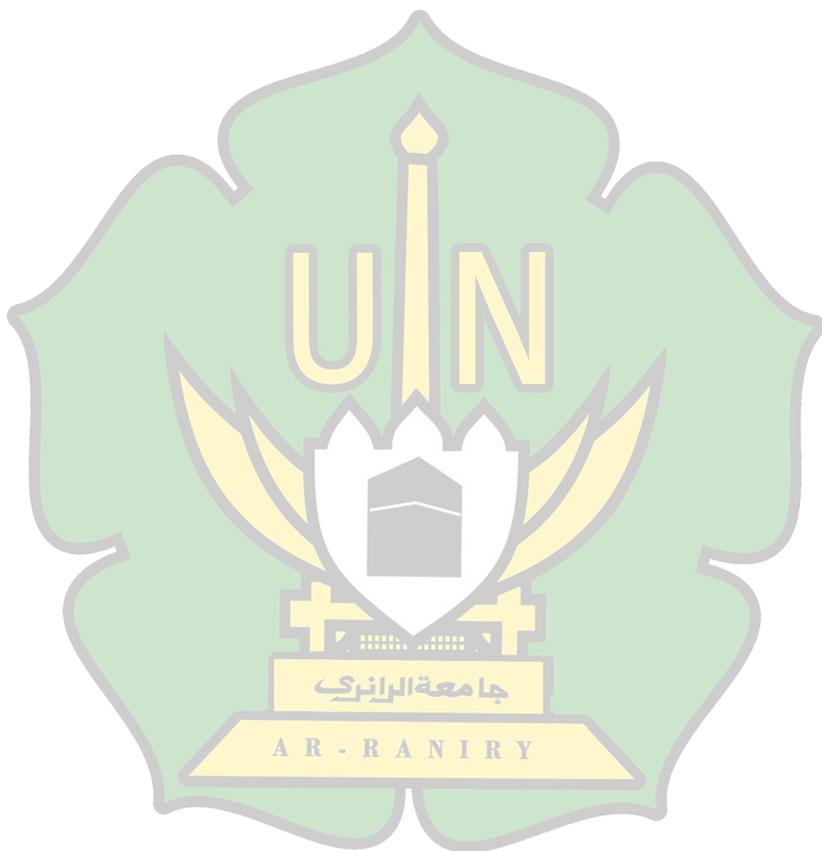
X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	TX
4	4	5	5	4	5	5	4	36
5	5	4	5	4	4	4	5	36
4	5	5	5	4	5	4	4	36
5	5	5	5	5	4	4	4	37
5	5	4	4	4	5	4	4	35
4	5	5	5	5	5	5	5	39
5	5	4	5	5	5	4	5	38
4	5	5	4	4	4	5	5	36
4	4	5	5	5	5	3	4	35
4	4	4	5	4	5	3	5	34
5	4	5	5	4	5	4	3	35
5	5	4	5	5	4	4	3	35
4	5	4	5	4	4	4	5	35
5	5	4	4	5	4	4	4	35
4	5	4	4	5	4	4	5	35
4	4	5	4	5	4	5	4	35
5	4	4	5	4	5	4	5	36
4	5	5	4	5	5	5	5	38
5	4	3	5	4	4	5	5	35
4	5	4	4	5	5	4	5	36
5	5	3	5	5	4	5	4	36
4	5	3	5	4	5	5	5	36
5	4	4	5	4	5	5	4	36
4	5	5	5	4	4	4	4	35
5	4	5	4	4	4	5	5	36
5	5	4	5	5	4	5	5	38
5	4	5	4	5	5	4	4	36
5	4	4	4	5	5	4	5	36
4	4	5	4	5	5	4	5	36
5	4	5	4	4	4	5	5	36
5	4	4	4	5	5	5	4	36

Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	TY
4	5	5	5	5	5	5	5	5	3	47
4	3	4	5	4	4	4	5	5	4	42
4	4	4	4	4	5	5	5	5	4	44
5	5	4	3	4	3	5	5	5	3	42
4	4	4	4	4	4	4	5	4	3	40
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
4	4	4	4	3	3	5	5	4	3	39
5	4	5	5	5	4	5	4	5	4	46
4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	38
2	4	5	3	4	4	3	5	5	3	38
4	4	3	4	4	5	4	5	5	4	42
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	4	5	5	5	4	4	4	4	4	44
5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	48
4	2	5	4	3	4	3	3	4	5	37
5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	48
5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	48
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	47
3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	38
5	5	4	5	5	5	4	5	3	4	45
4	4	4	4	4	4	4	4	3	5	40
4	4	5	4	4	4	5	4	4	4	42
5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	47
4	3	3	5	5	5	4	5	3	5	42
5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	49
3	4	4	4	4	4	4	4	5	4	40
5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	49
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
3	3	3	4	4	4	3	4	5	4	37
4	5	5	5	5	3	4	4	5	4	44
4	4	4	4	3	4	4	5	3	4	39
5	4	5	5	5	5	5	5	4	4	47
4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	42
4	5	4	4	4	4	3	5	5	5	43
4	4	4	4	4	5	4	4	5	5	43

Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	TY
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
5	4	4	4	5	5	5	5	4	5	46
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
5	5	4	5	5	4	4	6	5	4	47
4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	41
4	4	3	4	4	4	4	4	5	5	41
4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	39
3	3	3	4	3	3	4	3	5	5	36
5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	48
3	4	4	4	4	4	4	3	4	5	39
3	3	3	3	3	3	4	4	5	5	36
3	4	3	4	4	4	4	3	3	4	36
5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	49
4	5	4	4	4	5	5	3	5	4	43
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	4	4	5	4	5	4	5	4	4	44
5	5	5	5	5	4	4	5	3	5	46
5	5	5	5	5	3	5	4	5	4	46
5	5	4	4	5	3	5	4	3	5	43
5	3	5	3	5	3	3	3	3	3	36
4	5	3	4	4	3	4	3	3	4	37
4	4	3	5	5	3	3	3	4	3	37
4	4	3	3	4	3	3	4	3	4	35
5	4	3	4	4	3	5	3	5	4	40
4	5	4	5	4	4	5	3	3	4	41
5	4	4	5	5	4	5	4	4	5	45
5	4	5	4	4	4	3	4	5	5	43
4	4	5	4	4	4	3	4	5	5	42
4	5	3	4	5	4	4	3	5	4	41
4	5	3	4	5	4	5	5	5	4	44
4	5	3	5	4	4	5	5	4	5	44

Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	TY
5	4	3	5	5	4	3	5	4	4	42
4	5	4	4	5	5	4	4	5	5	45
5	5	4	5	4	4	4	4	4	4	43
4	4	4	4	4	3	3	3	4	5	38
4	5	4	4	4	5	5	5	5	3	44
5	5	5	5	4	3	3	3	4	5	42
5	4	5	4	4	4	4	3	5	4	42
4	5	3	5	5	4	4	4	4	5	43
4	4	5	4	5	4	3	4	4	4	41
5	4	3	4	5	4	4	3	5	3	40
4	5	3	5	5	5	5	5	4	3	44
4	5	5	5	5	4	4	4	5	4	45
5	5	3	4	5	3	3	3	5	5	41
5	4	5	5	5	5	5	5	4	4	47
4	4	5	5	5	5	5	5	4	3	45
5	4	5	4	5	5	5	5	4	4	46
4	4	4	5	5	5	3	3	5	5	43
5	5	3	5	5	5	4	5	4	4	45
5	4	5	4	5	4	3	5	5	4	44
5	5	3	4	5	5	5	5	4	5	46
4	5	4	4	5	5	5	5	5	4	46
5	5	5	4	5	4	4	4	5	3	44
4	4	5	4	5	5	5	5	4	5	46
4	5	4	4	5	3	5	5	4	4	43
4	4	5	5	5	3	5	3	5	4	43
5	5	5	5	5	4	4	4	3	3	43
4	5	5	4	5	3	4	4	4	4	42
5	4	5	4	5	5	4	5	4	4	45
4	4	3	4	4	5	4	4	5	5	42
Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	TY
5	5	3	4	5	4	5	3	5	4	43

4	4	4	5	4	4	5	5	6	5	46
5	4	3	5	4	5	5	5	3	5	44



Lampiran 3 Karakteristik Responden

1. Berdasarkan jenis kelamin

		JENIS KELAMIN			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	LAKI-LAKI	97	97.0	97.0	97.0
	PEREMPUAN	3	3.0	3.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

2. Berdasarkan Usia

		USIA			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	20TAHUN	30	30.0	30.0	30.0
	21-30 tAHUN	40	40.0	40.0	70.0
	31-40 TAHUN	30	30.0	30.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

3. Berdasarkan Status Perkawinan

		STATUS PERKAWINAN			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	BELUM MENIKAH	38	38.0	38.0	38.0
	MENIKAH	60	60.0	60.0	98.0
	JANDA/DUDA	2	2.0	2.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

4. Berdasarkan Pendidikan Terakhir

PENDIDIKAN_TERAKHIR

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid SD	6	6.0	6.0	6.0
SLTP/SLTA/SMK	21	21.0	21.0	21.0
AKADEMI/DIPLOMA (D-3)	24	24.0	24.0	24.0
SARJANA	49	49.0	49.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

5. Berdasarkan Jumlah Penghasilan

JUMLAH PENGHASILAN

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid < Rp 1.000.000,-	31	31.0	31.0	31.0
Rp 1.000.000 – Rp 2.000.000,-	36	36.0	36.0	70.0
Rp 3.000.000 – Rp 4.000.000,-	31	31.0	31.0	98.0
> 4.000.000,-	2	2.0	2.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Lampiran 4 Uji Validitas

1. X (Transportasi Online)

Correlations									
	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	TX
X1 Pearson Correlation	1	.23	.11	.30	.23	-	.23	-	.46
		1*	.9	3**	0*	.04	.23	.14	6**
						0	5*	2	
Sig. (2-tailed)		.02	.23	.00	.02	.69	.01	.16	.00
			1	9	2	5	9	0	0
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X2 Pearson Correlation	.23	1	.08	.23	.39	.04	.19	-	.49
	1*		.8	4*	1**	0	8*	.10	7**
								1	
Sig. (2-tailed)	.02		.38	.01	.00	.69	.04	.31	.00
	1		5	9	0	6	8	7	0
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X3 Pearson Correlation	.11	.08	1	.25	.17	.17	.19	-	.49
	.9	.8		4*	9	5	0	.19	9**
								6	
Sig. (2-tailed)	.23	.38		.01	.07	.08	.05	.05	.00
	1	5	1	5	1	9	1	0	
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X4 Pearson Correlation	.30	.23	.25	1	.24	.12	.13	-	.56
	3**	4*	4*		6*	5	1	.06	7**
								5	
Sig. (2-tailed)	.00	.01	.01		.01	.21	.19	.51	.00
	2	9	1		4	6	5	8	0
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100

X5 Pearson Correlation	.23 0*	.39 1**	.17 9	.24 6*	1	.20 2*	.23 7*	- .10 2	.59 5**
Sig. (2-tailed)	.02	.00	.07	.01		.04	.01	.31	.00
N	2	0	5	4		4	7	3	0
X6 Pearson Correlation	- .04 0	.04 0	.17 5	.12 5	.20 2*	1	.17 1	.11 4	.48 3**
Sig. (2-tailed)	.69	.69	.08	.21	.04		.09	.26	.00
N	5	6	1	6	4		0	0	0
X7 Pearson Correlation	.23 5*	.19 8*	.19 0	.13 1	.23 7*	.17 1	1	.02 6	.56 7**
Sig. (2-tailed)	.01	.04	.05	.19	.01	.09		.79	.00
N	9	8	9	5	7	0		6	0
X8 Pearson Correlation	- .14 2	- .10 1	- .19 6	- .165 8	- .10 2	.11 4	.02 6	1	.20 0
Sig. (2-tailed)	.16	.31	.05	.51	.31	.26	.79		.07
N	0	7	1	8	3	0	6		4
T X Pearson Correlation	.46 6**	.49 7**	.49 9**	.56 7**	.59 5**	.48 3**	.56 7**	.20 0	1
Sig. (2-tailed)	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.07	
N	0	0	0	0	0	0	0	4	
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

2. Y (Kemaslahatan *Driver* Grab)

Correlations

	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	TY
Y1 Pearson Correlation	1	.396	.326	.445	.535	.213	.315	.250	-.094	.082	.633
Sig. (2-tailed)		.000	.001	.000	.000	.034	.001	.012	.352	.415	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y2 Pearson Correlation	.396	1	.152	.366	.510	.148	.399	.269	.052	-.008	.599
Sig. (2-tailed)	.000		.130	.000	.000	.141	.000	.007	.610	.936	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y3 Pearson Correlation	.326	.152	1	.270	.306	.163	.153	.213	.044	-.027	.506
Sig. (2-tailed)	.001	.130		.007	.002	.105	.129	.033	.662	.791	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y4 Pearson Correlation	.445	.366	.270	1	.478	.349	.338	.285	-.058	.150	.652
Sig. (2-tailed)	.000	.000	.007		.000	.000	.001	.004	.565	.137	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y5 Pearson Correlation	.535	.510	.306	.478	1	.294	.266	.256	.007	-.043	.653
Sig. (2-tailed)	.000	.000	.002	.000		.003	.007	.010	.944	.674	.000

	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y6	Pearson Correlation	.213	.148	.163	.349	.294	1	.365	.524	.01	.11	.605
	Sig. (2- tailed)	.034	.141	.105	.000	.003	.000	.000	.000	.915	.246	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y7	Pearson Correlation	.315	.399	.153	.338	.266	.365	1	.402	.038	-.010	.619
	Sig. (2- tailed)	.001	.000	.129	.001	.007	.000	.000	.000	.711	.919	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y8	Pearson Correlation	.250	.269	.213	.285	.256	.524	.402	1	.001	-.024	.618
	Sig. (2- tailed)	.012	.007	.033	.004	.010	.000	.000	.000	.995	.812	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y9	Pearson Correlation	-.094	.052	.044	.058	.007	.011	.038	.001	1	.075	.217
	Sig. (2- tailed)	.352	.610	.662	.565	.944	.915	.711	.995	.995	.461	.030
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Y10	Pearson Correlation	.082	-.008	-.027	.150	-.043	.117	-.010	-.024	.075	1	.238
	Sig. (2- tailed)	.415	.936	.791	.137	.674	.246	.919	.812	.461	.461	.017
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

TY	Pearson											
	Correlation	.633	.599	.506	.652	.653	.605	.619	.618	.21	.23	1
	n	**	**	**	**	**	**	**	**	7	8	
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.030	.017	
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).



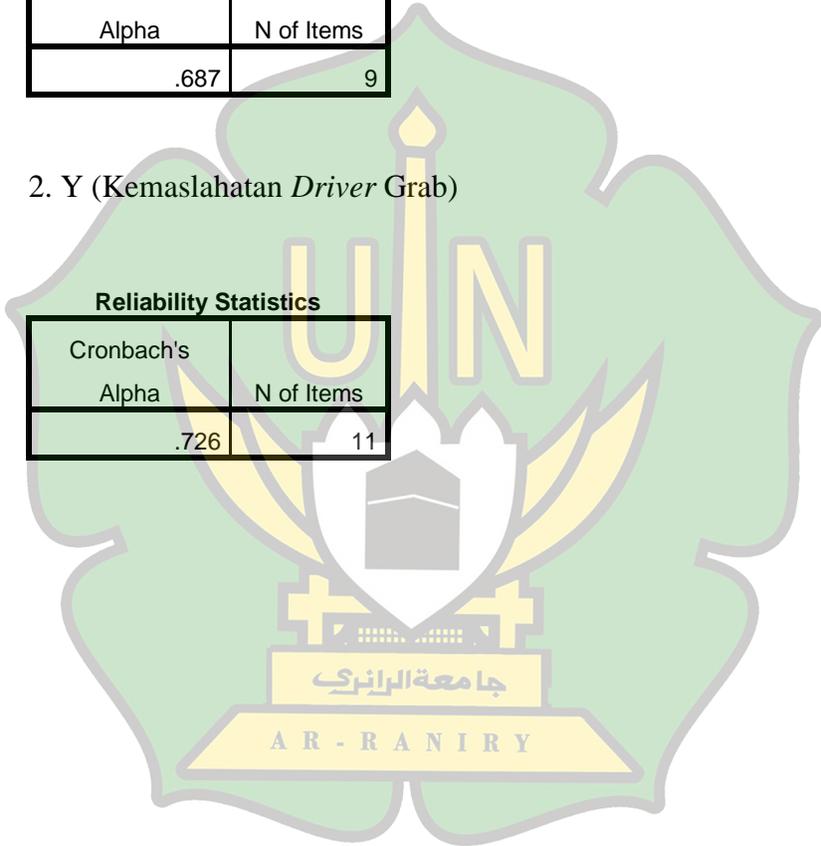
Lampiran 5 Uji Reliabilitas

1. X (Transportasi *Online*)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.687	9

2. Y (Kemaslahatan *Driver Grab*)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.726	11



Lampiran 6 Distribusi Frekuensi

X1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3	2	2.0	2.0	2.0
	4	44	44.0	44.0	46.0
	5	54	54.0	54.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3	1	1.0	1.0	1.0
	4	45	45.0	45.0	46.0
	5	54	54.0	54.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	1	1.0	1.0	1.0
	3	11	11.0	11.0	12.0
	4	47	47.0	47.0	59.0
	5	41	41.0	41.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	1	1.0	1.0	1.0
	3	2	2.0	2.0	3.0
	4	48	48.0	48.0	51.0
	5	49	49.0	49.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3	4	4.0	4.0	4.0
	4	46	46.0	46.0	50.0
	5	50	50.0	50.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X6

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3	7	7.0	7.0	7.0
	4	45	45.0	45.0	52.0
	5	48	48.0	48.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X7

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3	6	6.0	6.0	6.0
	4	45	45.0	45.0	51.0
	5	49	49.0	49.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

X8

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3	12	12.0	12.0	12.0
	4	39	39.0	39.0	51.0
	5	49	49.0	49.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Y1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	1	1.0	1.0	1.0
	3	7	7.0	7.0	8.0
	4	47	47.0	47.0	55.0
	5	45	45.0	45.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Y2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2	1	1.0	1.0	1.0

3	7	7.0	7.0	8.0
4	47	47.0	47.0	55.0
5	45	45.0	45.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Y3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 3	24	24.0	24.0	24.0
4	35	35.0	35.0	59.0
5	41	41.0	41.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Y4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 3	5	5.0	5.0	5.0
4	51	51.0	51.0	56.0
5	44	44.0	44.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Y5

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 3	6	6.0	6.0	6.0
4	39	39.0	39.0	45.0
5	55	55.0	55.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

Y6

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3	18	18.0	18.0	18.0
	4	47	47.0	47.0	65.0
	5	35	35.0	35.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Y7

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3	17	17.0	17.0	17.0
	4	41	41.0	41.0	58.0
	5	42	42.0	42.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Y8

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3	20	20.0	20.0	20.0
	4	33	33.0	33.0	53.0
	5	47	47.0	47.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

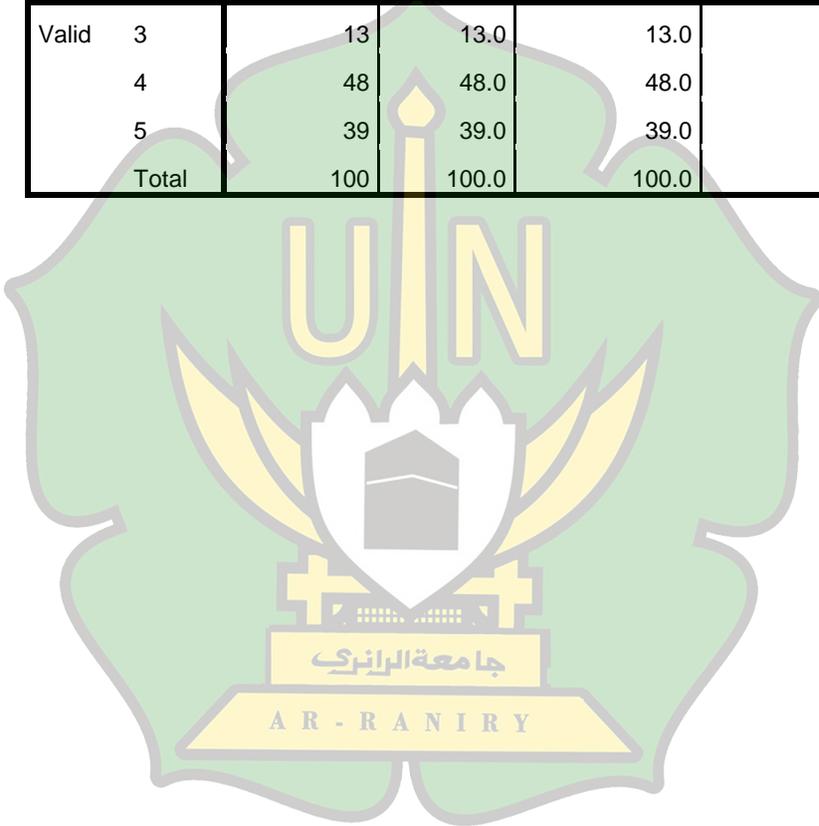
Y9

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3	15	15.0	15.0	15.0
	4	39	39.0	39.0	54.0
	5	46	46.0	46.0	100.0

Total	100	100.0	100.0
-------	-----	-------	-------

Y10

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 3	13	13.0	13.0	13.0
4	48	48.0	48.0	61.0
5	39	39.0	39.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

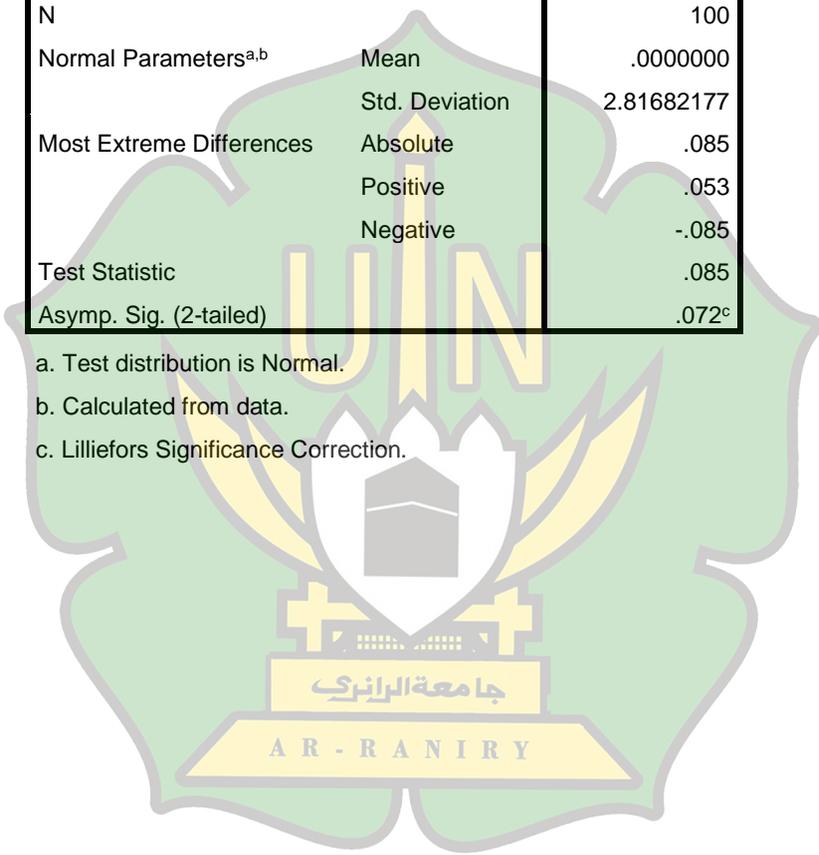


Lampiran 7 Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	2.81682177
Most Extreme Differences	Absolute	.085
	Positive	.053
	Negative	-.085
Test Statistic		.085
Asymp. Sig. (2-tailed)		.072 ^c

- a. Test distribution is Normal.
- b. Calculated from data.
- c. Lilliefors Significance Correction.

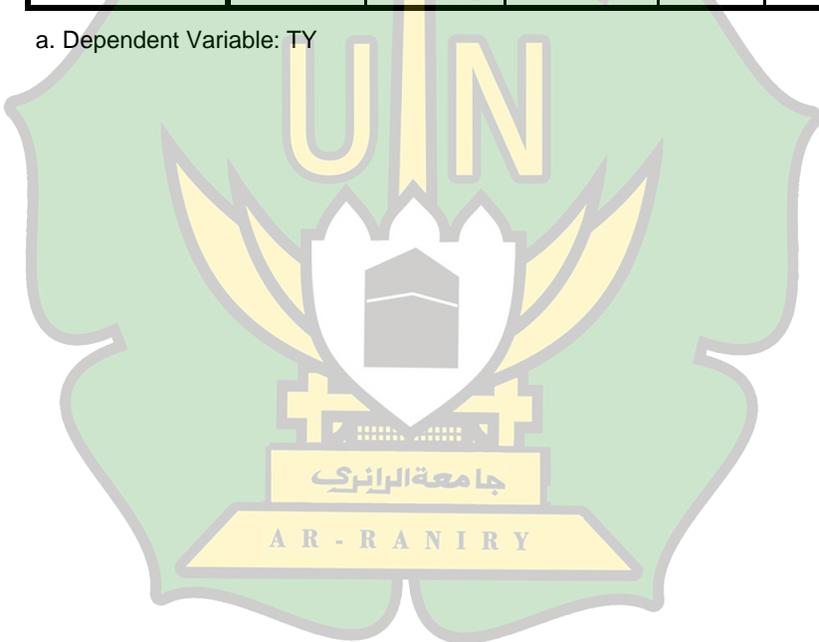


Lampiran 8 Regresi Linear Sederhana

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6.523	4.382		1.489	.140
	TX	1.030	.123	.645	8.353	.000

a. Dependent Variable: TY



Lampiran 9 Uji Koefisien Determinasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.645 ^a	.416	.410	2.831

a. Predictors: (Constant), TX

b. Dependent Variable: TY



Lampiran 10 Pengujian Hipotesis

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	559.236	1	559.236	69.770	.000 ^b
	Residual	785.514	98	8.015		
	Total	1344.750	99			

a. Dependent Variable: TY

b. Predictors: (Constant), TX

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6.523	4.382		1.489	.140
	TX	1.030	.123	.645	8.353	.000

a. Dependent Variable: TY

Lampiran 11 R Tabel

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
76	0.1876	0.2227	0.2630	0.2900	0.3655
77	0.1864	0.2213	0.2613	0.2882	0.3633
78	0.1852	0.21100	0.2597	0.2864	0.3611
79	0.1841	0.2185	0.2581	0.2847	0.3589
80	0.1829	0.2172	0.2565	0.2830	0.3568
81	0.1818	0.2159	0.2550	0.2813	0.3547
82	0.1807	0.2146	0.2535	0.2796	0.3527
83	0.1796	0.2133	0.2520	0.2780	0.3507
84	0.1786	0.2120	0.2505	0.2764	0.3487
85	0.1775	0.2108	0.2491	0.2748	0.3468
86	0.1765	0.2096	0.2477	0.2732	0.3449
87	0.1755	0.2084	0.2463	0.2717	0.3430
88	0.1745	0.2072	0.2449	0.2702	0.3412
89	0.1735	0.2061	0.2435	0.2687	0.3393
90	0.1726	0.2050	0.2422	0.2673	0.3375
91	0.1716	0.2039	0.2409	0.2659	0.3358
92	0.1707	0.2028	0.2396	0.2645	0.3341
93	0.1698	0.2017	0.2384	0.2631	0.3323
94	0.1689	0.2006	0.2371	0.2617	0.3307
95	0.1680	0.11006	0.2359	0.2604	0.3290
96	0.1671	0.1986	0.2347	0.2591	0.3274
97	0.1663	0.1975	0.2335	0.2578	0.3258
98	0.1654	0.1966	0.2324	0.2565	0.3242
100	0.1646	0.1956	0.2312	0.2552	0.3226
100	0.1638	0.1946	0.2301	0.2540	0.3211

Lampiran 12 T Tabel

Pr	0.25	0.10	0.05	0.025	0.01	0.005	0.001
Df	0.50	0.20	0.10	0.050	0.02	0.010	0.002
81	0.67753	1.29209	1.66388	1.98969	2.37327	2.63790	3.19392
82	0.67749	1.29196	1.66365	1.98932	2.37269	2.63712	3.19262
83	0.67746	1.29183	1.66342	1.98896	2.37212	2.63637	3.19135
84	0.67742	1.29171	1.66320	1.98861	2.37156	2.63563	3.19011
85	0.67739	1.29159	1.66298	1.98827	2.37102	2.63491	3.18890
86	0.67735	1.29147	1.66277	1.98793	2.37049	2.63421	3.18772
87	0.67732	1.29136	1.66256	1.98761	2.361008	2.63353	3.18657
88	0.67729	1.29125	1.66235	1.98729	2.36947	2.63286	3.18544
89	0.67726	1.29114	1.66216	1.98698	2.36898	2.63220	3.18434
90	0.67723	1.29103	1.66196	1.98667	2.36850	2.63157	3.18327
91	0.67720	1.29092	1.66177	1.98638	2.36803	2.63094	3.18222
92	0.67717	1.29082	1.66159	1.98609	2.36757	2.63033	3.18119
93	0.67714	1.29072	1.66140	1.98580	2.36712	2.62973	3.18019
94	0.67711	1.29062	1.66123	1.98552	2.36667	2.62915	3.17921
95	0.67708	1.29053	1.66105	1.98525	2.36624	2.62858	3.17825
96	0.67705	1.29043	1.66088	1.98498	2.36582	2.62802	3.17731
97	0.67703	1.29034	1.66071	1.98472	2.36541	2.62747	3.17639
98	0.67700	1.29025	1.66055	1.98447	2.36500	2.62693	3.17549
100	0.67698	1.29016	1.66039	1.98422	2.36461	2.62641	3.17460
100	0.67695	1.29007	1.66023	1.98397	2.36422	2.62589	3.17374
101	0.67693	1.281009	1.66008	1.98373	2.36384	2.62539	3.17289
102	0.67690	1.281001	1.651003	1.98350	2.36346	2.62489	3.17206
103	0.67688	1.28982	1.65978	1.98326	2.36310	2.62441	3.17125
104	0.67686	1.28974	1.65964	1.98304	2.36274	2.62393	3.17045
105	0.67683	1.28967	1.65950	1.98282	2.36239	2.62347	3.16967
106	0.67681	1.28959	1.65936	1.98260	2.36204	2.62301	3.16890
107	0.67679	1.28951	1.65922	1.98238	2.36170	2.62256	3.16815
108	0.67677	1.28944	1.65909	1.98217	2.36137	2.62212	3.16741
109	0.67675	1.28937	1.65895	1.98197	2.36105	2.62169	3.16669
110	0.67673	1.28930	1.65882	1.98177	2.36073	2.62126	3.16598
111	0.67671	1.28922	1.65870	1.98157	2.36041	2.62085	3.16528
112	0.67669	1.28916	1.65857	1.98137	2.36010	2.62044	3.16460
113	0.67667	1.28909	1.65845	1.98118	2.35980	2.62004	3.16392
114	0.67665	1.28902	1.65833	1.980100	2.35950	2.61964	3.16326
115	0.67663	1.28896	1.65821	1.98081	2.35921	2.61926	3.16262