

ANALISIS FAKTOR – FAKTOR YANG MEMPENGARUHI  
PENDAPATAN PENGEMUDI *GRAB BIKE* DI KOTA PALU  
PERSPEKTIF EKONOMI SYARIAH



SKRIPSI

*Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar  
Sarjana Ekonomi (SE) pada Jurusan Ekonomi Syariah  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam (FEBI) IAIN Palu*

Oleh

NUR RESMA AKMAYASARI  
NIM:153120119

JURUSAN EKONOMI SYARIAH  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM (FEBI)  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) PALU  
2019

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan penuh kesadaran yang bertanda tangan di bawah ini, menyatakan bahwa skripsi yang berjudul, “Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu Perspektif Ekonomi Syariah” benar adalah hasil karya penyusunan sendiri, jika kemudian hari terbukti bahwa ia merupakan duplikat, tiruan, atau dibuat oleh orang lain secara keseluruhan atau sebagian, maka skripsi dan gelar yang diperoleh karenanya, batal demi hukum.

Palu, 29 Mei 2019 M.  
24 Ramadhan 1440 H.

Penulis,



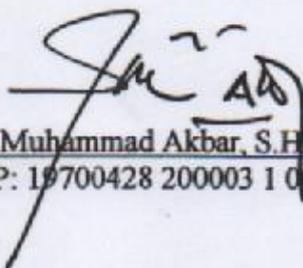
NUR RESMA AKMAYASARI  
NIM : 15.3.12.0119

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

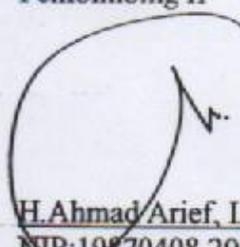
Skripsi yang berjudul "Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu Perspektif Ekonomi Syariah" oleh Mahasiswa atas nama Nur Resma Akmayasari NIM: 15.3.12.0119, Jurusan Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palu, setelah dengan seksama meneliti dan mengoreksi skripsi yang bersangkutan, maka masing-masing pembimbing memandang bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat-syarat ilmiah dan dapat diajukan untuk diujikan dihadapan Dewan Penguji.

Palu, 29 Mei 2019 M  
24 Ramadhan 1440 H

Pembimbing I

  
Dr. Muhammad Akbar, S.H., M.Hum.  
NIP: 19700428 200003 1 003

Pembimbing II

  
H. Ahmad Arief, Lc., M.H.I.  
NIP: 19870408 201503 1 005

Mengetahui

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam  
Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palu



Dr. H. Hilal Malarangan, M.H.I.  
NIP. 19650505 199903 1 002

## PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi Saudari Nur Resma Akmayasari NIM: 15.3.12.0119 dengan Judul “Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu Prespektif Ekonomi Syariah”, yang telah diujikan dihadapan dewan penguji Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palu pada tanggal 27 Juni 2019 dipandang bahwa skripsi tersebut telah memenuhi kriteria penulisan karya ilmiah dan dapat diterima sebagai persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Ekonomi (S.E) pada Jurusan Ekonomi Syariah dengan beberapa perbaikan.



Palu, 27 Juni 2019 M  
23 Syawal 1440 H

Jabatan	Nama	Tanda Tangan
Ketua	Dr. Malkan, M.Ag.	
Munaqisy 1	Dr. H. Muchlis Najamuddin, M.Ag.	
Munaqisy 2	Syaakir Sofyan, S.E.I., M.E.	
Pembimbing 1	Dr. Muhammad Akbar, S.H., M.Hum.	
Pembimbing 2	H. Ahmad Arief, Lc., M.H.I.	

Mengetahui :

Dekan  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam

Dr. H. Hilal Malarangan, M.H.I.  
NIP: 19650505 199903 2 002

Ketua  
Jurusan Ekonomi Syariah

Dr. Sitti Musyahidah, M.Th.I.  
NIP: 19370331 200312 2 002

## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ وَالصَّلَاةُ وَالسَّلَامُ عَلَى أَشْرَفِ الْأَنْبِيَاءِ وَالْمُرْسَلِينَ  
سَيِّدِنَا مُحَمَّدٍ وَعَلَى آلِهِ وَأَصْحَابِهِ أَجْمَعِينَ. آمَّا بَعْدُ

Alhamdulillah segala puji bagi Allah swt., atas segala karunianya telah melimpahkan rahmat, taufiq dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu Perspektif Ekonomi Syariah”. Shalawat serta salam semoga tetap tercurahkan kepada Nabi Muhammad saw, beserta segenap keluarga dan sahabatnya yang telah mewariskan berbagai macam hukum sebagai pedoman umatnya. Penulisan skripsi ini diajukan untuk memenuhi salah satu syarat dalam menyelesaikan Program Sarjana (S-1) di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam pada Institut Agama Islam Negeri Palu.

Penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak yang telah memberikan bimbingan, perhatian dan pengarahan. Oleh karena itu, penulis merasa perlu menyampaikan penghargaan kepada semua pihak dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Orang tuaku tercinta, Ayahanda Mashudi, SE serta Ibunda Reslina, yang telah melahirkan dan membesarkan penulis dengan penuh keikhlasan dan cinta kasihnya. mendidik, membiayai dan melimpahkan doanya bagi penulis sehingga dapat menyelesaikan studi dari jenjang pendidikan dasar sampai ke jenjang Perguruan Tinggi.
2. Bapak Prof. Dr. H. Sagaf S. Pettalongi, M.Pd selaku Rektor IAIN Palu yang telah banyak memberikan kebijakan selama perkuliahan dan penyelesaian studi hingga semuanya dapat berjalan dengan lancar. Serta Wakil Rektor Bidang Akademik dan Pengembangan Lembaga, Dr. H. Abidin, M.Ag, ,Wakil Rektor Bidang Administrasi Umum Perencanaan dan Keuangan, Dr.H. Kamarudin, M.Ag. dan Wakil Rektor Bidang Kemahasiswaan dan Kerjasama, Drs.H.Iskandar, M.Sos.I .

3. Bapak Dr. H. Hilal Malarangan M.H.I, selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam (FEBI) IAIN Palu, dan Bapak H. Nurdin S.Pd., S.Sos., M. Com., Ph.D, selaku Wakil Dekan Bidang Akademik Kemahasiswaan, Kelembagaan dan Kerjasama FEBI IAIN Palu, dan Ibu Dr. Hj. Ermawati, S.Ag., M.Ag., selaku Wakil Dekan bidang Administrasi Umum Perencanaan & Keuangan FEBI IAIN Palu yang telah memberikan izin penulis untuk belajar di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam dan memberikan motivasi kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan studi dengan baik.
4. Ibu Dr. Hj. Sitti Musyahidah, M.Th.I., selaku Ketua Jurusan Ekonomi Syariah, dan Bapak Nursyamsu, S.H.I., M.S.I selaku Sekretaris Jurusan Ekonomi Syariah, yang senantiasa memberikan arahan dan membimbing penulis dalam menempuh perkuliahan hingga selesai sesuai harapan.
5. Bapak Dr.Muhammad Akbar, S.H., M.Hum., selaku Pembimbing I, dan Bapak H. Ahmad Arief, Lc,.M.H.I selaku Pembimbing II, yang dengan ikhlas dan sepenuh hati telah membimbing penulis dalam menyusun skripsi ini hingga sampai pada ujian tutup.
6. Kepala Perpustakaan Daerah Sulawesi Tengah (PDST) dan Kepala Perpustakaan IAIN Palu Ibu Supiani, S.Ag., serta seluruh Staf Perpustakaan IAIN Palu yang dengan tulus memberikan pelayanan dalam mencari referensi sebagai bahan skripsi penelitian ini hingga menjadi sebuah karya ilmiah.
7. Bapak/Ibu Dosen dan seluruh Staf di IAIN Palu, yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu dan dengan ikhlas memberikan pelayanan selama penulis mengikuti rutinitas akademik.
8. Para pengemudi *Grab Bike* Kota Palu yang bersedia menjadi sampel penelitian dan telah menyempatkan diri ditengah kesibukan untuk mengisi kuesioner dalam penelitian ini. Semoga diberikan rezeki yang berkah.
9. Terimakasih kepada saudara saya Aan, Eki, Fajar, Bintang dan Bulan yang telah memberikan semangat dalam penyusunan skripsi.
10. Buat Siti, Sabrina, Mila, Yati, dan Ayu, kalian tidak hanya jadi teman seperjuangan kuliah tapi jadi saudara. Terimakasih atas semua tawa yang

kalian ciptakan. Terima kasih juga untuk dukungannya. Kemudian juga untuk seluruh teman-teman di Jurusan Ekonomi Syariah 4 Angkatan 2015. Terimakasih sudah menjadi teman yang baik dan telah berjuang bersama-sama dengan penulis dalam menjani proses akademik.

Akhirnya kepada semua pihak yang namanya tidak sempat termuat dalam pengantar ini dan penulis mohon maaf serta terimakasih atas bantuan, motivasi dan kerjasamanya

Palu, 29 Mei 2019 M  
24 Ramadhan 1440 H

Peneliti,

Nur Resma Akmayasari

NIM. 15.3.12.0119

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR .....	x
DAFTAR LAMPIRAN .....	xi
ABSTRAK .....	xii

### BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	8
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian .....	9
D. Kerangka Pemikiran .....	10
E. Garis-garis Besar Isi .....	13

### BAB II KAJIAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu .....	14
B. Kajian Pustaka.....	17
1. <i>Grab Bike</i> sebagai Jasa Transportasi Online.....	17
2. Pendapatan .....	28
3. Hubungan Variabel Dependen dan Variabel Independen.....	38
C. Hipotesis.....	43

### BAB III METODE PENELITIAN

A. Desain dan Pendekatan Penelitian .....	44
B. Lokasi Penelitian.....	45
C. Populasi dan Sampel Penelitian .....	45
D. Operasionalisasi Penelitian .....	48
E. Sumber Data Penelitian.....	51
F. Instrumen Penelitian.....	52
G. Teknik Pengumpulan Data.....	53
H. Teknik Analisis Data.....	55

## **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

A. Gambaran Umum Daerah Penelitian .....	63
B. Diskripsi Responden .....	67
C. Analisis Data .....	73
1. Uji Asumsi Klasik .....	73
2. Uji Regresi Linear Berganda.....	77
3. Uji Hipotesis.....	79
D. Pembahasan .....	83

## **BAB V KESIMPULAN**

A. Kesimpulan .....	86
B. Saran.....	87

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN-LAMPIRAN**

## **DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

## DAFTAR TABEL

4.1 Distribusi Responden Berdasarkan Jam Kerja .....	68
4.2 Distribusi Responden Berdasarkan Umur .....	69
4.3 Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan .....	70
4.4 Distribusi Responden Berdasarkan Pengalaman Kerja.....	71
4.5 Distribusi Responden Berdasarkan Jarak.....	71
4.6 Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan.....	72
4.7 Hasil Uji Multikolinieritas.....	74
4.8 Hasil Uji Autokolerasi.....	76
4.9 Hasil Uji Regresi Berganda.....	77
4.10 Hasil Uji F .....	82
4.11 Hasil Koefisien Determinasi.....	83

## DAFTAR GAMBAR

1.1	Gambar Kerangka Pemikiran .....	12
1.2	Gambar Presentasi Luas Wilayah Palu .....	66
4.1	Grafik Normal P-Plot .....	73
4.2	Grafik Heterokedatisitas.....	75

## **DAFTAR LAMPIRAN**

1. Pengajuan Judul Skripsi
2. SK Pembimbing
3. Kuesioner
4. Tabulasi Data
5. Variabel Penelitian
6. Kuesioner yang telah diisi
7. Dokumentasi

## ABSTRAK

**Nama Penulis : Nur Resma Akmayasari**  
**NIM : 15.3.12.0119**  
**Judul Skripsi : Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi  
Pendapatan Pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu  
Prespektif Ekonomi Syariah**

---

Skripsi ini membahas pengaruh jam kerja, umur, pendidikan, pengalaman kerja dan jarak terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian verikatif dengan menggunakan pendekatan kuantitatif. Sampel yang digunakan sebanyak 70 responden dan teknik pengambilan sampelnya dengan cara *accidental sampling*. Teknik pengumpulan data menggunakan teknik *library reseach*, observasi, dan kuesioner. Analisis yang digunakan yaitu uji asumsi klasik, regresi berganda dan uji hepotesis, dibantu dengan program SPSS terbaru versi 25.

Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan bahwa : variabel jam kerja dan jarak berpengaruh secara positif terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu, sedangkan variabel umur, pengalaman kerja dan tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu. Menurut penelitian ini dari jumlah sampel yang diambil, rata-rata lama jam kerja pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu yaitu 8-9 jam. Rata-rata umur pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu 21-30 tahun. Tingkat pendidikan rata-rata pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu paling banyak adalah lulusan SLTA yaitu sejumlah 54 pengemudi atau sebanyak 77.1%. Rata-rata pengalaman kerja pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu tergolong agak lama yaitu >1 tahun. Kemudian akumulasi jarak yang biasa ditempuh pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu per harinya yaitu 100 km.

Secara umum berdasarkan uraian di atas, jika dikaitkan dengan hasil penelitian yang menyatakan bahwa jam kerja dan jarak berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu berarti pendapatan tergantung pada kerja keras seseorang dalam berupaya. Maka sudah tentu Islam juga menganjurkan untuk tidak hanya bermalas-malasan dan berpangku tangan dan harus senantiasa meningkatkan skill agar pendapatan juga meningkat.

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### ***A. Latar Belakang Masalah***

Pembangunan ekonomi suatu negara membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara. Dalam perkembangan ekonomi dibutuhkan kapasitas angkutan yang optimum. Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki lebih dari 17.000 pulau dengan total wilayah 1.904.569 km<sup>2</sup>. Indonesia menempati peringkat keempat dari 10 negara berpenduduk terbesar di dunia. Tanpa sarana transportasi yang memadai maka akan sulit untuk menghubungkan seluruh daerah di kepulauan ini.<sup>1</sup>

Transportasi mempunyai peran yang sangat penting dalam menunjang pertumbuhan ekonomi masyarakat dan merupakan jantung dalam pembangunan ekonomi suatu negara. Oleh karena itu keberhasilan pembangunan di bidang ekonomi harus ditunjang dengan pengembangan sistem transportasi yang baik, sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan zaman. Tujuan penyelenggaraan transportasi adalah untuk memberikan suatu pelayanan jasa yang dibutuhkan oleh masyarakat setiap harinya. Apabila satu hari saja pelayanan transportasi berhenti, tentunya akan menimbulkan banyak sekali dampak terutama akan terganggunya segala aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat. Pasti ditemukan banyak orang yang

---

<sup>1</sup>Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, (Cet.VI ; Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2002), 5.

tidak bisa makan, banyak orang yang tidak bisa bekerja, distribusi barang-barang kebutuhan tidak dapat dilakukan, ujungnya ekonomi masyarakat akan macet total. Jadi transportasi adalah sarana yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat modern.

Di Indonesia jenis transportasi ada tiga, yaitu transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara.<sup>2</sup> Dari ketiga jenis transportasi tersebut, transportasi angkutan jalan darat merupakan media yang paling sering digunakan oleh penumpang bila dibandingkan dengan transportasi lainnya.

Karakteristik transportasi orang, dapat dibedakan menjadi angkutan pribadi (angkutan milik personal) dan angkutan umum. Angkutan umum *paratransit* merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi disepanjang rutenya, sedangkan angkutan umum *masstransit* merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap, serta tempat pemberhentian yang jelas. Sepeda motor termasuk dalam klasifikasi jenis kendaraan pribadi namun dewasa ini sepeda motor juga melakukan fungsi angkutan umum yaitu mengangkut orang atau barang dan memungut biaya yang telah disepakati. Transportasi semacam ini dikenal dengan nama ojek.<sup>3</sup>

Jika melakukan kilas balik tentang transportasi, mengingat bahwa 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. 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

---

<sup>2</sup>Hasnil Basri, *Hukum Pengangkutan*, (Cet I: Medan : Kelompok Studi Hukum Fakultas Hukum USU, 2002), 22.

<sup>3</sup>Suwardi, *Angkutan Umum*, (Cet I: Surakarta : Fakultas Teknik UMS, 2000), 21.

swt. untuk manusia agar dapat mereka kendarai. Sebagaimana Allah swt., berfirman dalam Q.S. [36] Yasin: 41-42

وَأَيُّهُ هُمْ أَنَا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفَلَكِ الْمَشْحُونِ ﴿٤١﴾ وَخَلَقْنَا لَهُم مِّن مِّثْلِهِ مَا يَرْكَبُونَ ﴿٤٢﴾

Terjemahnya:

Dan suatu tanda (kebesaran Allah) bagi mereka adalah bahwa Kami angkut keturunan mereka dalam kapal yang penuh muatan, dan Kami ciptakan (juga) untuk mereka (angkutan lain) seperti apa yang mereka kendarai.<sup>4</sup>

Bagi peradaban manusia ayat ini sebenarnya amat penting. Penyebaran bangsa-bangsa di dunia ini terjadi dengan adanya bahtera (kapal). Khususnya pada periode awal pertumbuhan manusia. Dalam sejarah dunia kita mengenal bahwa penemuan benua-benua baru seperti Amerika dan Australia misalnya adalah karena jasa para pelaut tangguh yang berani menaklukkan ganasnya berbagai samudra luas. Sehingga kemudian terjadi interaksi budaya antar bangsa meski mereka saling berjauhan letak geografisnya. Ini juga merupakan sebagian karunia Allah yang lain lagi yang harus kita syukuri. Allah mengaruniakan ilmu pengetahuan kepada manusia untuk menciptakan alat transportasi lain yang seperti bahtera. Karena alat transportasi lain yang semisal dengan bahtera, baru ditemukan pada abad modern ini.<sup>5</sup>

Banyaknya jumlah manusia yang terus berkembang, sarana yang ada sudah tidak memadai lagi, untuk memenuhi kebutuhan manusia Allah swt., menciptakan berbagai sarana dan kendaraan untuk memudahkan manusia berhubungan satu dengan yang lainnya. Allah swt., telah menceritakan akan adanya perkembangan alat transportasi 14 abad yang lalu, ketika itu manusia belum mengerti dengan teknologi tentang kendaraan mobil, motor, kereta api, apalagi pesawat terbang.

<sup>4</sup>Kementrian Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, (Jakarta : Ummul Qura, 2017), 443.

<sup>5</sup>Hamka, *Tafsir Surat Yasin dan Juzuk* (Cet II : Jakarta: Pustaka Panjimas,2017) , 94.

Mereka hanya mengenal unta, kuda dan keledai sebagai alat transportasi utama di daratan, dan ini masih terjadi beberapa tahun kemudian hingga awal abad ke 20.<sup>6</sup>

8 Sebagaimana disebutkan pada firman Allah swt. dalam Q.S An-Nahl [16]:

وَالْحَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً ۚ وَخَلَقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ ﴿١٦﴾

Terjemahnya:

Dan (Dia telah menciptakan) kuda, bagal, dan keledai, untuk kamu tunggangi dan (menjadi) perhiasan. Allah menciptakan apa yang tidak kamu ketahui.<sup>7</sup>

Fokus pembahasan dalam ayat tersebut mencakup kendaraan dari yang dahulu hingga yang akan datang. Secara spesifik dalam ayat tersebut yang disebutkan hanya kuda, bighal dan keledai yang bisa digunakan untuk alat transportasi dan memenuhi kebutuhan ekonomi. Namun pada akhir ayat dijelaskan bahwa Allah swt., menciptakan apa yang tidak diketahui manusia. Akhir ayat itu menjadi isyarat secara prediktif bahwa pada nantinya akan bermunculan kendaraan baru dengan berbagai macam bentuk dan kecanggihannya.<sup>8</sup>

Maka munculnya ojek *online* dengan melihat kondisi saat ini masyarakat sangat menyukai ponsel (*smartphone*), mulai dari *browsing*, bermain *game online* bahkan berbelanja bisa dilakukan secara *online*. Tidak hanya berbelanja, tetapi

---

<sup>6</sup>Niamatus Sholikha, “Tinjauan Hukum Islam Terhadap Jasa Transportasi Online Go-Jek Berdasarkan *Contract Drafting* Dengan Akad Musharakah yang diterapkan Oleh PT Gojek Indonesia Cabang Tidar Surabaya”, Skripsi tidak diterbitkan, (Surabaya : Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Fakultas Syari’ah dan Hukum, Surabaya, 2016), 19.

<sup>7</sup>Kementrian Agama RI, *Al-Qur’an dan Terjemahannya*, (Jakarta : Ummul Qura, 2017), 268.

<sup>8</sup> Sayyid Quthb, *Tafsir Fi Zhilalil Qur’an* diterjemahkan Shalah Al Khalidiy , Jilid 7, (Jakarta : Gema Insani, 2000)

memesan layanan jasa pun bisa dilakukan dengan hanya menggunakan *handphone*. Semakin menjamurnya penggunaan internet di masyarakat membuat pebisnis menciptakan peluang yang telah marak di kalangan masyarakat dengan menggabungkan jasa transportasi dengan internet, dimana akan menjadi terobosan baru dalam transportasi.<sup>9</sup>

Kemajuan teknologi di bidang transportasi, menjadikan para pebisnis bersaing menciptakan inovasi terbaru serta melihat dari fenomena yang terjadi dimasyarakat tersebut bahwa saat ini internet sangat berpengaruh dalam kehidupan masyarakat modern. Maraknya pengguna *smartphone*, baik *android* maupun *ios* menjadikan masyarakat bergantung pada *handphone* serta internet.

Fenomena ojek *online* saat ini sedang hangat diperbincangkan, karena pemesanan berbasis aplikasi yang mudah di *download* oleh pengguna *smartphone*. Pemesanan melalui aplikasi yang mudah membuat ojek *online* diterima dengan cepat dikalangan masyarakat, serta berbagai macam pilihan layanan yang diberikan sehingga mampu memenuhi kebutuhan masyarakat modern dalam bidang jasa transportasi.

Ojek *online* pertama di Kota Palu itu sendiri dimulai dengan adanya *Grab Bike* yang dinaungi oleh perusahaan *Grab*. *Grab Bike* adalah layanan transportasi *online* yang menggunakan sepeda motor berbasis jasa ojek. Masyarakat sangat terbantu dengan adanya transportasi *online* seperti *Grab*, karena pemesanan yang mudah menggunakan aplikasi melalui *smartphone*, praktis, dan harga yang

---

<sup>9</sup>Anis Agustin, "Ilmu dan Riset Manajemen". *Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi Online (Go-Jek) di Surabaya*. vol. 6 no. 9 (September 2017), 2 <https://ejournal.stiesia.ac.id/jirm/article/view/3202/2720> (diakses 29 Juli 2018).

terjangkau serta transparan. Ojek *online* tersebut tidak hanya untuk mengantarkan mereka pulang pergi tetapi juga bisa mengantarkan makanan, dan barang dengan tarif yang tergolong terjangkau.

Minat masyarakat yang tinggi terhadap ojek *online* tentu saja berakibat pada pendapatan yang diperoleh pengemudi. Ada beberapa faktor yang dapat menentukan pendapatan pengemudi *Grab Bike* yaitu jam kerja, umur, tingkat pendidikan, dan pengalaman kerja.<sup>10</sup>

Secara umum, jam kerja dapat diartikan sebagai waktu yang dicurahkan untuk bekerja. Di samping itu juga, jam kerja adalah jangka waktu yang dinyatakan dalam jam yang digunakan untuk bekerja. Dapat diasumsikan bahwa semakin banyak jam kerja yang digunakan berarti pekerjaan yang dilakukan semakin produktif.<sup>11</sup>

Begitu pula dengan pengemudi *Grab Bike*, curahan jam kerja yang digunakan para pengemudi untuk bekerja sangat berpengaruh terhadap pendapatan. Curahan jam kerja yang lebih banyak menyebabkan pendapatan yang pengemudi peroleh setiap harinya akan meningkat.

Kemudian umur dapat dijadikan sebagai sebuah tolak ukur untuk melihat aktivitas seseorang dalam bekerja, tentunya kondisi orang tersebut dalam keadaansehat. Kondisi umur yang masih produktif memungkinkan bahwa

---

<sup>10</sup>Putu Citrayani Giri, "E-Jurnal Ekonomi Pembangunan" *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Go-Jek di Kota Denpasar*", Vol.6, No.6 (2017), 948 <https://ojs.unud.ac.id/index.php/eep/article/view/45969/28831>. (4 Mei 2019)

<sup>11</sup>Ida Bagus Mantra, *Demografi Umum*, (Cet. II ; Yogyakarta : Pustaka Pelajar, 2003), 225.

seseorang dapat bekerja lebih baik dan maksimal sehingga pendapatannya pun akan meningkat.<sup>12</sup>

Tingkat pendidikan berkorelasi positif antara pendidikan seseorang dengan penghasilan yang akan diperoleh. Seseorang yang telah menyelesaikan pendidikan menengah atau Perguruan Tinggi, jika dibandingkan dengan orang yang hanya menyelesaikan pendidikan sekolah yang lebih rendah tingkatannya memiliki pendapatan yang berbeda. Oleh karena itu, pendapatan akan tergantung pada tingkat sekolah yang dapat diselesaikan, hal itulah yang menyebabkan terjadinya perbedaan pendapatan dan menimbulkan jurang kemiskinan.<sup>13</sup>

Pengalaman kerja merupakan penguasaan pengetahuan dan keterampilan karyawan yang diukur dari lama masa kerja, tingkat pengetahuan dan keterampilan yang dimiliki karyawan. Pengalaman kerja hanya bisa didapatkan melalui tempat kerja. Pengalaman kerja yang memadai akan membantu karyawan dalam menyelesaikan pekerjaan. Pengalaman kerja yang baik memberikan keahlian dan keterampilan kerja berdasarkan pada jangka waktu dalam menjalani pekerjaan tersebut.<sup>14</sup>

Pengalaman kerja berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike*, karena banyaknya pengalaman yang dimiliki sebagai pengemudi atau semakin lama

---

<sup>12</sup>Hasyim, Hasman, "Jurnal Komunikasi Penelitian" *Analisis Hubungan Karakteristik Petani Kopi Terhadap Pendapatan (Studi Kasus: Desa Dolok Seribu Kecamatan Paguran Kabupaten Tapanuli Utara)*, vol. 18 no. 1 (2006), 24. <http://repository.usu.ac.id/handle/123456789/15461> (diakses tanggal 29 Juli 2018)

<sup>13</sup>Todaro, Michael P, *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*, (Cet II:Jakarta : Erlangga, 2000), 36.

<sup>14</sup>Hani, T. Handoko, *Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia*, (Cet IV: Yogyakarta: BPFE Yogyakarta, 2014), 49.

bekerja sebagai pengemudi maka semakin banyak pula pengalaman yang diketahuinya tentang jalan sehingga tidak perlu terpaku dengan *GPS* dan membuat perjalanan lebih cepat apalagi untuk konsumen yang sedang terburu-buru.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu Perspektif Ekonomi Syariah”.

## **B. Rumusan Masalah**

Dengan mencermati latar belakang masalah di atas, maka penulis dapat mengemukakan rumusan masalah sebagai berikut

1. Apakah jam kerja, umur, tingkat pendidikan, pengalaman kerja dan jarak berpengaruh secara simultan terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu?
2. Apakah ada pengaruh jam kerja, umur, tingkat pendidikan, pengalaman kerja dan jarak secara parsial terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu ?
3. Bagaimana pandangan Ekonomi Syariah terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu ?

### ***C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian***

Telah diketahui bahwa segala sesuatu dan segala apa yang diusahakan oleh manusia pasti memiliki maksud dan tujuan tersendiri untuk itu, maka tujuan dan kegunaan pada penulisan skripsi adalah sebagai berikut :

#### 1. Tujuan penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah

- a. Untuk mengetahui pengaruh jam kerja, umur, tingkat pendidikan, pengalaman kerja dan jarak secara simultan terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.
- b. Untuk mengetahui pengaruh jam kerja, umur, tingkat pendidikan, pengalaman kerja dan jarak secara parsial terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.
- c. Untuk mengetahui pandangan Ekonomi Syariah terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.

#### 2. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan penelitian mencakup dua hal, yaitu :

- a. Kegunaan ilmiah adalah sebagai pengetahuan dalam bentuk karya ilmiah bagi penulis. Secara ilmiah penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada pengembangan ilmu pendidikan, khususnya dalam dunia perekonomian di masyarakat. Searah dengan tujuan penelitian di atas, maka diharapkan hasil dari penelitian tersebut dapat memberikan kegunaan teoritis atau akademis, sehingga merupakan suatu keharusan bagi penulis

untuk memperkaya diri dengan berbagai teori pendapatan termasuk khususnya pengetahuan yang terkait tentang faktor apa saja yang mempengaruhi pendapatan, dalam hal ini pendapatan yang dihasilkan oleh pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.

- b. Kegunaan praktis yang dapat diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan kegunaan praktis atau empiris berupa :
  1. Melengkapi syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Program Studi Ekonomi Syariah di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palu.
  2. Sebagai salah satu media melatih untuk mengembangkan kemampuan dan keterampilan sesuai disiplin ilmu yang dipelajari.
  3. Mengetahui perkembangan perusahaan di bidang jasa khususnya perusahaan jasa transportasi di Kota Palu.
  4. Sebagai acuan bagi mahasiswa dan koleksi perpustakaan yang dapat digunakan untuk membantu memecahkan masalah yang berkaitan dengan penelitian dalam pendapatan dan faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pengemudi *Grab Bike* sebagai transportasi *online* di Kota Palu.
  5. Untuk menambah ilmu dan informasi khususnya dalam sektor jasa transportasi *online*.

#### **D. Kerangka Pemikiran**

Antusiasme masyarakat yang tinggi terhadap kehadiran *Grab Bike* sebagai transportasi *online* tentu saja berimplikasi pada pendapatan yang diperoleh oleh

pengemudi *Grab Bike* tersebut. Pendapatan tersebut dapat dipengaruhi oleh beberapa variabel diantaranya :

1. Jam Kerja

Variabel jam kerja atau waktu beroperasi sebagai pengemudi *Grab Bike* berpengaruh positif, diasumsikan bahwa semakin banyak jam kerja yang digunakan berarti pekerjaan yang dilakukan sebagai ojek *online* semakin produktif sehingga perolehan pendapatan pengemudi semakin bertambah.

2. Umur

Usia atau umur dapat menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi pekerjaan yang dilakukan oleh pengemudi. Kondisi umur yang masih produktif berpengaruh terhadap antusiasme kerja sehingga hasil kerja yang didapatkan akan maksimal dan berakibat pada meningkatnya pendapatan.

3. Pendidikan

Pengaruh langsung tingkat pendidikan terhadap pendapatan dapat dinyatakan dengan hipotesis bahwa semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka semakin tinggi tingkat pendapatannya, demikian sebaliknya. Hubungan ini berkenaan dengan status pekerjaan yang diperoleh seseorang pada tingkat pendidikan tertentu. Namun perlu diketahui bahwa untuk melihat apakah pendidikan benar-benar berpengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike*.

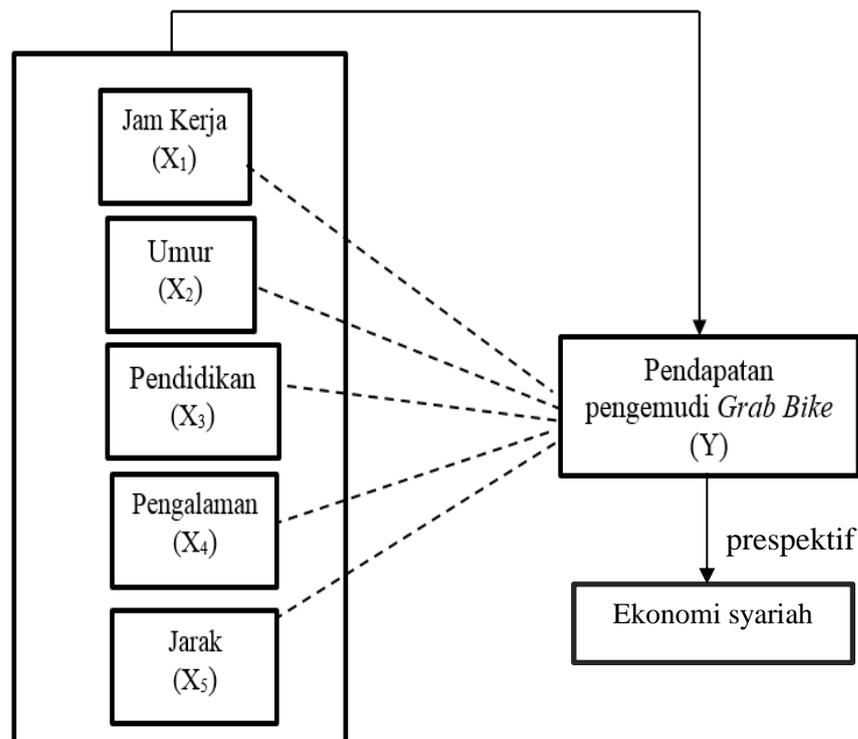
4. Pengalaman Kerja

Pengalaman kerja juga diasumsikan dapat menjadi faktor yang mempengaruhi pendapatan pengemudi *Grab Bike*. Lamanya seseorang melakukan

suatu pekerjaan menimbulkan suatu pengalaman kerja. Pengemudi *Grab Bike* yang memiliki jam terbang tinggi tentunya memiliki tingkat pengetahuan dan penguasaan jalan yang lebih dibandingkan pengemudi *Grab Bike* yang baru menekuni pekerjaan ini.

#### 5. Jarak

Selain variabel jam kerja, umur, dan pendidikan dan pengalaman kerja, jarak juga diasumsikan dapat mempengaruhi pendapatan pengemudi. Adapun jarak yang dimaksud dalam penelitian ini adalah seberapa jauh yang ditempuh pengemudi dalam satuan km per hari. Lebih lanjut kerangka pemikiran dapat dilihat dari gambar 1.1 berikut ini:



Dimana :

$X_1-X_5$  = Variabel Independen

$Y$  = Variabel Dependen

- = Pengaruh secara parsial  
————— = Pengaruh secara simultan

#### ***E. Garis-Garis Besar Isi***

Penyusunan skripsi ini terdiri lima bab untuk mempermudah pemahaman bagi para pembaca terhadap pembahasan skripsi ini secara garis besar, apa yang menjadi analisis ke depan masalah ini adalah.

Pada bab pertama penulis mengemukakan hal pokok yang mengetengahkan landasan dasar hal yang terlihat pada latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, penegasan istilah, dan garis-garis besar isi skripsi.

Pada bab kedua, penulis mengetengahkan kajian pustaka yang akan membahas tentang teori-teori yang relevan dengan permasalahan yang diteliti diantaranya yang berkaitan dengan variabel-variabel yang mempengaruhi pendapatan seperti jam kerja, umur, tingkat pendidikan dan pengalaman kerja.

Pada bab ketiga, penulis mengetengahkan metode penelitian diantaranya desain penelitian, sumber data, populasi dan sampel, identifikasi variabel, metode pengumpulan data, dan teknik analisis data yang digunakan pada penelitian ini.

Pada bab keempat, mencakup gambaran umum di wilayah penelitian dan gambaran umum objek penelitian serta hasil pembahasan penelitian.

Pada bab terakhir, penulis menguraikan mengenai kesimpulan dari permasalahan yang diteliti dan uraian mengenai saran-saran yang dianggap perlu atas kesimpulan yang diperoleh.

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### ***A. Penelitian Terdahulu***

Penelitian ini dilakukan tidak terlepas dari hasil penelitian-penelitian terdahulu yang pernah dilakukan sebagai bahan perbandingan dan kajian. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan penelitian terdahulu sebagai tolak ukur dan acuan untuk menyelesaikannya, penelitian terdahulu memudahkan penulis dalam menentukan langkah-langkah yang sistematis untuk penyusunan penelitian dari segi teori maupun konsep.

Beberapa penelitian yang relevan dengan penelitian penulis antara lain :

1. Skripsi Helmi Tria Fata pada tahun 2002 berjudul Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Tukang Ojek di Kecamatan Arjasa Kabupaten Jember. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tentang curahan jam kerja, kondisi sepeda motor, dan lama bekerja berpengaruh terhadap pendapatan tukang ojek dan seberapa berpengaruhnya terhadap pendapatan. Tempat penelitian ini adalah di Kecamatan Arjasa Kabupaten Jember, yaitu di wilayah pasar Arjasa bagian barat dan timur, simpang tiga jurusan Kalisat, terminal Arjasa. Tempat penelitian ini dipilih karena disana adalah lokasi tukang ojek biasanya mencari penumpang. Kesimpulan dari penelitian ini berdasarkan hasil analisis regresi menunjukkan bahwa curahan jam kerja, kondisi sepeda motor dan lama bekerja berpengaruh positif terhadap pendapatan tukang ojek di Kecamatan tersebut.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>Helmi Tria Fata, "Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Tukang Ojek di Kecamatan Arjasa Kabupaten Jember", Skripsi tidak diterbitkan, (Jember : Fakultas Ekonomi Universitas Jember, 2002), v.

Persamaan dengan penelitian terdahulu tersebut adalah mengenai faktor yang mempengaruhi pendapatan yaitu mengenai penggunaan salah satu variabel yang sama dengan penelitian ini yaitu curahan jam kerja, sedangkan perbedaannya terletak pada tempat dan objek penelitian yakni objek yang diteliti adalah tukang ojek konvensional sedangkan dalam penelitian ini adalah ojek berbasis aplikasi *online*.

2. Skripsi Putu Citrayani Giri tahun 2017 yang berjudul Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan *Driver Go-Jek* di Kota Denpasar. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana kondisi *Driver Go-Jek* di Kota Denpasar dan juga hubungan antara usia, tingkat pendidikan, pengalaman kerja, jam kerja dengan pendapatan. *Driver Go-Jek* di Denpasar. Variabel jam kerja dan pengalaman kerja berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan *Driver Go-Jek*, sedangkan faktor umur dan tingkat pendidikan berpengaruh tidak secara signifikan terhadap peningkatan pendapatan *Driver Go-Jek* di Kota Denpasar, Bali.<sup>2</sup>

Persamaan dengan penelitian terdahulu tersebut adalah mengenai faktor yang mempengaruhi pendapatan dan keduanya meneliti tentang jasa transportasi ojek *online* meskipun perusahaan yang diteliti berbeda yaitu penelitian terdahulu meneliti *Go-Jek* sementara penelitian ini meneliti *Grab Bike*. Perbedaan selanjutnya yaitu pada penelitian terdahulu peneliti tidak ada mengaitkan dengan teori akad dalam Ekonomi Islam pada jasa transportasi *online* yang ditelitinya.

---

<sup>2</sup>Putu Citrayani Giri, "Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan *Driver Go-Jek* di Kota Denpasar", Skripsi tidak diterbitkan, (Bali : Universitas Udayana, 2017), 1.

3. Skripsi Lulu Dzewin Nuha tahun 2017 berjudul “Tinjauan Hukum Islam terhadap Jasa Transportasi *Online*”. Penelitian ini menjelaskan bagaimana tinjauan hukum Islam terhadap mekanisme akad jasa transportasi *online Grab Bike* di Kota Tangerang dan penerapan tarif transportasi tersebut. Hasil penelitian yang dicapai adalah mekanisme akad yang dilaksanakan jasa transportasi *online Grab Bike* sudah sesuai dengan hukum Islam. Sedangkan pembatalan yang dilakukan penumpang secara sepihak tidak diperbolehkan, karena menurut jumhur ulama, ijarah adalah akad lazim seperti jual beli. Oleh karena itu, tidak bisa batal tanpa ada sebab yang membatalkannya. Penerapan tarif yang diberlakukan oleh *Grab Bike* menurut hukum Islam boleh karena sudah mengikuti harga pasar dan bahkan dinilai lebih murah dari tarif ojek konvensional.<sup>3</sup>

Perbedaan dengan penelitian ini adalah dari segi metode penelitian yang digunakan, penelitian terdahulu menggunakan jenis penelitian kualitatif sedangkan penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif. Kemudian pembahasan tema juga berbeda, penelitian terdahulu lebih kepada mekanisme akad yang terjadi pada *Grab Bike* sedangkan penelitian ini membahas tentang faktor apa saja yang mempengaruhi pendapatan *Grab Bike*. Sedangkan, persamaan antara keduanya yaitu terletak pada objek penelitian yakni tentang *Grab Bike*.

---

<sup>3</sup>Lulu Dzewin Nuha, “Tinjauan Hukum Islam terhadap Jasa Transportasi *Online*”, Skripsi tidak diterbitkan, (Tangeran Kota : Jurusan Muamalah Fakultas Syariah IAIN Ponorogo, 2017), 2.

## **B. Kajian Pustaka**

### **1. Grab Bike sebagai Jasa Transportasi Online**

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.<sup>4</sup>

Dalam kerangka makro ekonomi, transportasi merupakan tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan lokal, baik di perkotaan maupun di pedesaan. Sudah dapat dipastikan bahwa sistem transportasi memiliki sifat sistem jaringan dimana kinerja pelayanan transportasi sangat dipengaruhi oleh integritas dan keterpaduan jaringan.

Sarana transportasi yang ada di darat, laut maupun udara memegang peranan vital dalam aspek sosial ekonomi melalui fungsi distribusi antar daerah satu dengan daerah lain. Distribusi barang, manusia, dan lain-lain akan menjadi lebih mudah dan cepat bila sarana transportasi yang ada berfungsi sebagaimana mestinya sehingga transportasi dapat menjadi salah satu sarana untuk mengintegrasikan berbagai wilayah Indonesia.<sup>5</sup>

Sejak dahulu kala transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat. Hanya saja alat angkut yang dimaksud bukan seperti sekarang ini. Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan adalah tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga dari alam. Pengangkutan barang-barang dalam jumlah kecil serta waktu yang ditempuh lama sekali. Antara tahun 1800-1860 transportasi telah mulai berkembang dengan dimanfaatkannya sumber tenaga mekanis seperti kapal uap, kereta api, yang banyak digunakan dalam perdagangan. Pada tahun 1860-1920 telah ditemukan kendaraan bermotor, pesawat terbang, dalam masa ini angkutan kereta api

---

<sup>4</sup>Woro Winandi, *Manajemen Angkutan Umum*, (Cet II: Surabaya : Narotama University Press, 2017), 1.

<sup>5</sup>Andriansyah, *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*, (Cet II: Jakarta : Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Dr Moestopo Beragama, 2015), 27

dan jalan raya memegang peranan penting pula. Kemudian tahun 1920 transportasi telah mencapai tingkat perkembangan pada puncaknya (*mature*). Dalam abad ke 20 ini pertumbuhan transportasi berkembang pesat sejalan dengan kemajuan teknologi mutakhir.<sup>6</sup>

Transportasi adalah hal yang sangat penting bagi manusia, dengan transportasi jarak antar daerah menjadi semakin dekat. Berkembangnya sistem transportasi juga mempermudah dan mempercepat perjalanan. Seiring perkembangan ekonomi, jasa transportasi bukan lagi sebagai pemberi pelayanan angkut, namun sebagai partner dari kegiatan-kegiatan ekonomi. Oleh sebab itu, pemilik jasa transportasi mengembangkan sistem pemberian jasa agar mudah untuk diakses masyarakat dan mampu bersaing dengan jasa transportasi lainnya misalnya sekarang sudah ada transportasi berbasis *online*.

Fenomena munculnya transportasi jalan melalui media internet (*online*) merupakan fenomena perkembangan dunia transportasi dan komunikasi di seluruh dunia pada umumnya dan di Indonesia pada khususnya. Perkembangan dunia transportasi dan komunikasi tidak terlepas pula dari perkembangan ilmu pengetahuan atau *science* dan teknologi. Semakin maju ilmu pengetahuan atau *science* dan teknologi, yang dapat dilihat dari semakin berkembangnya inovasi, semakin maju dan canggih pula moda transportasi dan komunikasi yang ada dalam masyarakat. Salah satu contohnya adalah munculnya transportasi *online*. Transportasi dapat diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu

---

<sup>6</sup>Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, (Cet.VII ; Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2002), 1.

tempat ke tempat lain dengan bantuan menggunakan kendaraan. *Online* adalah suatu jaringan yang terhubung dengan internet.<sup>7</sup>

Transportasi *online* adalah alat angkut orang dan barang yang menawarkan jasa melalui internet dan pemesanan menggunakan sebuah aplikasi yang dapat di *download* di *Playstore*. Transportasi *online* memberikan jasa antar yang sama dengan transportasi konvensional, perbedaannya adalah pada cara pemesanan dan penentuan tarifnya. Transportasi *online* menggunakan sistem aplikasi yang menghubungkan antara konsumen dengan pengemudi. Sedangkan transportasi konvensional tidak menggunakan aplikasi, dan secara langsung dilakukan oleh konsumen kepada pengemudi. Semakin berkembangnya teknologi, berkembang pula sistem dalam transportasi. Saat ini di Indonesia banyak perusahaan transportasi yang berbasis aplikasi. Hal ini merupakan wujud kemajuan perekonomian dalam pemberian atau pelayanan jasa transportasi. Kemudian jika dilihat dari kaca mata hukum Islam transportasi ojek *online* dalam hal ini *Grab Bike* diperbolehkan. Karena, belum ada dalil yang mengharamkannya, ini berdasarkan kaidah Fiqh yang berbunyi :

الأَصْلُ فِي الْمُعَامَلَةِ الْإِبَاحَةُ إِلَّا أَنْ يَدُلَّ دَلِيلٌ عَلَى تَحْرِيمِهَا

Artinya :

Pada dasarnya, semua bentuk muamalah boleh dilakukan kecuali ada dalil yang mengharamkannya.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup>Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Online*, (Cet I :Jakarta : Sinar Grafika, 2016), 9.

<sup>8</sup>Al-Imam Jalaluddin Abd. Rahman Al-Suyuti, *Al-Asybah wa Al-Naza'ir Fi Qawa'id Wa Furu' Fiqh Al-Syar'iyah*, Jil. I ; Muhaqqiq : Muhammad Hasan Ismail, (Beirut:Dar Al-Kutub al-'Ilmiyyah, 1998), 131 ; dikutip dalam Juhaya S. Pradja, *Ekonomi Syariah*, (Cet. II ; Bandung : CV. Pustaka Setia, 2015), 100.

Dari kaidah di atas dapat dipahami bahwa dalam urusan dunia termasuk di dalam muamalah, Islam memberikan kebebasan kepada manusia untuk mengaturnya sesuai dengan kemaslahatan mereka. Oleh karena itu, semua bentuk akad dan berbagai cara transaksi yang dibuat oleh manusia hukumnya sah dan dibolehkan, asalkan tidak bertentangan dengan ketentuan-ketentuan umum yang ada dalam syara'.

Dengan menerapkan kaidah ini, terbuka luas peluang untuk melakukan adopsi terhadap transaksi-transaksi (muamalah) modern pada era global, selama tidak bertentangan dengan prinsip syara'.<sup>9</sup>

Selain itu dijelaskan pula dalam Q.S. [2] Al-Baqarah: 198

لَيْسَ عَلَيْكُمْ جُنَاحٌ أَنْ تَبْتَغُوا فَضْلًا مِّن رَّبِّكُمْ فَإِذَا أَفَضْتُمْ مِّنْ  
عَرَفْتُمْ فَأَذْكُرُوا اللَّهَ عِندَ الْمَشْعَرِ الْحَرَامِ وَاذْكُرُوهُ كَمَا هَدَيْتُمْ  
وَإِنْ كُنْتُمْ مِّن قَبْلِهِ لَمِن الضَّالِّينَ ﴿١٩٨﴾

Terjemahnya:

Bukanlah suatu dosa bagimu jika mencari karunia dari Tuhanmu. Maka apabila kamu bertolak dari Arafah, berdzikirlah kepada Allah di *Masy'arilharam*. Dan berdzikirlah kepada-Nya sebagaimana Dia telah memberi petunjuk kepadamu, sekalipun sebelumnya kamu benar-benar termasuk orang yang tidak tahu.<sup>10</sup>

Dari ayat di atas dapat dipahami bahwa dibolehkan dalam mencari rizki dengan cara apapun, selama tidak bertentangan dengan syara'. Maka dari itu jasa transportasi *online* merupakan upaya dalam mencari rizki dengan cara bekerja.

<sup>9</sup>Juhaya S. Pradja, *Ekonomi Syariah*, (Cet. II ; Bandung : CV. Pustaka Setia, 2015), 101.

<sup>10</sup>Kementrian Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, (Jakarta : Ummul Qura, 2017),

Bekerja merupakan salah satu yang perlu dilakukan umat muslim, mempunyai pekerjaan sebagai pengemudi *Grab Bike* juga sebagai salah satu ibadah kepada Allah swt. karena melakukan upaya dalam mencari rezki yang halal untuk memenuhi kebutuhan keluarga. Sebagaimana juga dikatakan dalam sebuah hadis berikut:

عَنِ الْمُقَدَّامِ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ، عَنْ رَسُولِ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ، قَالَ: مَا  
أَكَلَ أَحَدٌ طَعَامًا قَطُّ، حَيْرًا مِنْ أَنْ يَأْكُلَ مِنْ عَمَلِ يَدِهِ، وَإِنَّ نَبِيَّ اللَّهِ  
دَاوُدَ عَلَيْهِ السَّلَامُ، كَانَ يَأْكُلُ مِنْ عَمَلِ يَدِهِ

Artinya :

Tidak ada seseorang yang memakan satu makanan pun yang lebih baik dari makanan hasil usaha tangannya (bekerja) sendiri. Dan sesungguhnya Nabi Allah Daud as. memakan makanan dari hasil usahanya sendiri.” (HR. Bukhari).<sup>11</sup>

Dari segi lain, praktik ojek *online* juga dibolehkan karena tidak menyalahi etika dan prinsip Ekonomi Islam, dikarenakan beberapa sebab akad dalam transaksinya.

Prinsip suka sama suka yang menyatakan bahwa segala transaksi yang dilakukan harus atas dasar kerelaan antara masing-masing pihak, harus didasarkan pada kesepakatan bebas dari para pihak dan tidak boleh ada unsur paksaan dan tekanan.<sup>12</sup> Sesuai firman Allah swt., di dalam Q.S [4 ] An-Nisa : 29

<sup>11</sup> Abu Abdillah Muhammad bin Ismail bin Ibrahim bin al-Mughirah bin Bardizbah al-Ju'fi al-Bukhari, *Shahih al-Bukhary*, (Beirut-Lebanon : Darul Kitab Ilmiah, 1992), 1930.

<sup>12</sup> Trisadini P.Usanti, *Transaksi Syariah*, (Cet II: Jakarta : Sinar Grafika Offset, 2015), 55.

يَأْتِيهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ  
تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ  
رَحِيمًا

Terjemahnya:

Wahai orang-orang yang beriman! Janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang bathil (tidak benar), kecuali dalam perdagangan yang berlaku atas dasar suka sama suka diantara kamu. Dan janganlah kamu membunuh dirimu; Sungguh, Allah Maha Penyayang kepadamu.<sup>13</sup>

Dengan konsumen memesan pada aplikasi dan pengemudi *Grab Bike* menerima pesanan maka terbentuknya akad tersebut. Dalam proses tersebut juga dapat terlihat transparansi karena akan muncul di layar *smartphone* konsumen mengenai tarif harga yang akan dibayar, nama pengemudi beserta fotonya, nomor plat motor juga jenis motor yang digunakan pengemudi.

Selain itu transportasi *online* juga bertujuan menolong penumpang untuk mempermudah masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari. Misalnya, mengantarkan anak sekolah, mengantarkan ke kantor, serta belanja harian dan lain sebagainya. Sehingga dengan membantu pekerjaan sehari hari, transportasi *online* diharapkan mampu mendorong perekonomian.

*Grab* didirikan oleh Anthony Tan dan Hooi Ling Tan yang merupakan warga negara Malaysia, mereka melihat adanya dampak negatif dari tidak efisiennya sistem transportasi yang ada pada saat itu. Merekapun memiliki ide

---

<sup>13</sup>Kementrian Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, (Jakarta : Ummul Qura, 2017), 83.

untuk membuat aplikasi pemesanan transportasi, khususnya taksi, yang kemudian menobatkan mereka sebagai finalis dalam Kontes Harvard Business School's 2011 Business Plan.<sup>14</sup>

*Grab* merupakan aplikasi layanan transportasi terpopuler di Asia Tenggara yang kini telah berada di Singapura, Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand dan Vietnam, menghubungkan lebih dari 10 juta penumpang dan 185.000 pengemudi di seluruh wilayah Asia Tenggara. Layanan *Grab* ditujukan untuk memberikan alternatif berkendara bagi para pengemudi dan penumpang yang menekankan pada kecepatan, keselamatan, dan kepastian. *Grab* sendiri telah hadir di Indonesia pada bulan Juni 2012 sebagai aplikasi pemesanan taksi dan sejak itu telah memberikan beragam pilihan transportasi seperti mobil dan ojek.<sup>15</sup>

Berbicara tentang pelayanan transportasi *online*, *Grab* adalah salah satu perusahaan angkutan berbasis *online* yang cukup populer di Asia Tenggara, bahkan di Indonesia saja sudah sangat familiar dan perusahaan ini semakin hari semakin besar. Awalnya *Grab* fokus hanya pada jasa taksi *online*, namun mengingat tuntutan pelanggan dan persaingan, *Grab* lalu melebarkan sayapnya dengan memulai berbagai layanan-layanan lain. Layanan *Grab* ditujukan untuk memberikan alternatif berkendara bagi para pengemudi dan penumpang yang menekankan pada kecepatan, keselamatan, dan kepastian.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup>Febri Hikmah Hariyanti "Pengaruh Kualitas Layanan Website Grab Terhadap Kepuasan Konsumen Dengan Menggunakan Metode Webqual 4.0 (Studi Pada Pengguna Website Grab Di Kota Bandung), Skripsi tidak diterbitkan, (Bandung : Universitas Telkom, 2017), 1.

<sup>15</sup>Ibid .

<sup>16</sup>Ahasani Amalia Anwar, "Jurnal Etnografi Indonesia" *Online vs Konvensional Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar* , vol. 2 edisi 2 (Desember, 2017), 223 [https://www.journal.unhas.ac.id/index.php/etnosia/article/download/3012/pdf\\_1](https://www.journal.unhas.ac.id/index.php/etnosia/article/download/3012/pdf_1) (diakses tanggal 21 November 2018).

*Grab* menjadi angkutan alternatif yang banyak digemari oleh masyarakat karena beragam keunggulannya mencakup: kepraktisan, transparansi, keterpercayaan, keamanan, kenyamanan, dan lahan kerja baru atau sampingan.

1. Dari segi kepraktisan, layanan jasa angkutan *Grab* yang berbasis aplikasi *online* ini cukup menggunakan *smartphone* yang berkoneksi internet dan aplikasi jasa angkutan *online* yang ada di dalamnya, yang melaluinya seseorang dapat melakukan pemesanan layanan jasa angkutan.

2. Dari segi transparansi, jasa angkutan *Grab* ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa angkutan *online* secara detail, seperti nama pengemudi dan foto pengemudi, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengemudi, jenis kendaraan dan lain sebagainya.

3. Dari sisi keterpercayaan, pengemudi layanan angkutan *online* telah terdaftar di perusahaan jasa angkutan *online* dengan berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI), sehingga ini dapat meminimalisir resiko kerugian terhadap pengguna jasa angkutan ini.

4. Dari segi kenyamanan, konsumen angkutan *online* merasakan tidak sedang berada di dalam angkutan umum karena mobil-mobil yang digunakan menggunakan mobil-mobil pribadi keluaran lima tahun terakhir (2012-2018), yang memang dipersyaratkan oleh perusahaan) dengan beragam merek (seperti Avanza, Calya, Datsun, Shienta, Agya, dsb). Begitu pula dengan kendaraan bermotor yang digunakannya merupakan keluaran baru dari tahun 2000, seperti Beat, Mio, Vino, Scopy, dan lain-lain.

5. Fitur promo, konsumen tidak hanya dimanjakan dengan tarif murah tapi juga adanya diskon dan promo menarik. Jika secara rutin konsumen memanfaatkan diskon dan promo angkutan *online*, maka nilai penghematan biaya angkutan akan terasa di kantong konsumen.

*Grab* memberikan diskon dan promo yang terdiri dari:

- a. *Cashback* 100% jika pertama kali mengisi dana ke *Grab Pay* (misalnya mengisi dana Rp. 100.000,- ke *Grab Pay* melalui ATM ); *internet banking* ataupun *mobile banking* dana yang terisi di *Grab Pay* menjadi Rp. 200.000,-. Dana ini bisa digunakan untuk membayar *Grab Bike*, *Grab Car*, dan lain-lain.
- b. Diskon 60% atau maksimal Rp. 100.000,- untuk layanan *Grab Bike*. Diskon ini dapat dinikmati jika melakukan pembayaran dengan metode *Grab Pay* dengan kode *Grab60* yang muncul dilayar berikutnya. Setelah itu, akan muncul keterangan mendapatkan potongan 60% atau maksimal Rp. 10.00,- ke *Grab Pay* yang dipotong dari tarif normal.
- c. Tarif 40% atau maksimal Rp. 25.000,- untuk layanan *Grab Car* yang caranya hampir sama dengan diskon *Grab Bike* setelah menggunakan kode promo *Grab40* yang diikuti dengan konfirmasi potongan harga yang diperoleh. (Tarif dan promo sewaktu waktu bisa berubah).

6. Angkutan *online* ini dianggap sebagai lahan pekerjaan bagi pengangguran atau kerja sampingan bagi mereka yang telah memiliki pekerjaan karena waktu kerjanya yang fleksibel serta kemudahan pendaftaran membuat masyarakat banyak

yang tergiur untuk bergabung menjadi pengemudi pada perusahaan-perusahaan penyedia jasa angkutan *online* seperti *Grab*.<sup>17</sup>

Beberapa layanan yang dimiliki *Grab* adalah sebagai berikut:

1. *Grab Taxi* merupakan layanan taksi premium yang memberikan akses serta kemudahan penumpang menemukan pengemudi taksi terdekat. Seluruh pengemudi taksi yang telah bermitra dipastikan terdaftar dan berlisensi untuk memastikan layanan berkendara yang aman dan nyaman.
2. *Grab Car* memberikan layanan untuk meraka yang memilih kenyamanan berkendara layaknya menggunakan mobil pribadi.
3. *Grab Bike* yaitu layanan transportasi motor yang dikenal dengan ojek yang memberikan layanan yang lebih cepat dan aman sampai tujuan.
4. *Grab Express* adalah layanan kurir yang memberi solusi baru untuk mengirim paket dan dokumen dengan cepat, aman dan terpercaya.
5. *Grab Food* adalah layanan pesan antar makanan, dalam hal layanan ini *Grab* bekerjasama dengan beberapa restoran dan *Grab Food* juga menyediakan beberapa pilihan makanan kaki lima lokal terbaik. Untuk saat ini *Grab Food* telah beroperasi aktif di seluruh area Jabodetabek, Surabaya, Bandung, Bali, Makassar, dan Medan dan akan segera memperluas jangkauan layanan ke area lain.<sup>18</sup>

Dari kelima layanan tersebut, yang menjadi fokus dalam penelitian ini adalah layanan *Grab Bike*. Layanan ini berbasis ojek *online* yang memberikan jasa transportasi motor atau ojek. Ojek *online* merupakan angkutan umum yang sama dengan ojek pada umumnya, yang menggunakan sepeda motor sebagai sarana pengangkutan namun ojek *online* dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi.

*Grab Bike* kini makin digemari, sebab angkutan *Grab Bike* mempunyai karakteristik sebagai berikut :

---

<sup>17</sup>Ibid, 9.

<sup>18</sup>"*Grab*", "*Layanan Grab*". Situs Resmi *Grab*. <https://www.grab.com/id> (diakses 29 Mei 2019).

1. Efisiensi dalam hal waktu, cara pemesanan, mampu melayani pada saat diperlukan, daya jelajahnya cukup tinggi.
2. Memiliki ciri khas tersendiri yaitu menggunakan atribut berupa helem dan jaket berwarna hijau dengan logo *Grab*.

Perusahaan *Grab* berperan sebagai penghubung antara pengemudi *Grab* dengan konsumen melalui aplikasi *smartphone*, lebih dari itu yang berinteraksi langsung dengan konsumen di lapangan adalah para pengemudi *Grab*. Sebelum resmi menjadi pengemudi *Grab*, mereka harus mendaftar ke perusahaan.

Kemudian visi dan misi PT Grab Indonesia ini adalah sebagai berikut :<sup>19</sup>

Visi *Grab* ;

- Menjadi yang terdepan di Asia Tenggara

Misi *Grab* ;

1. Menjadi penyedia layanan paling aman di Asia Tenggara
2. Memberikan layanan yang mudah diakses oleh semua orang
3. Meningkatkan kehidupan para mitra, baik pengemudi maupun penumpang

Sepanjang Tahun 2018, *Grab* telah berhasil memperluas layanannya dari 12 Kota pada awal tahun 2017 menjadi 222 Kota di Indonesia. Pencapaian ini memperkuat posisinya sebagai *O2O Mobile Platform* dengan cakupan terluas di Indonesia, dari Sabang sampai Merauke. Sejalan dengan ekspansi bisnisnya, *Grab* saat ini juga memimpin pasar *ride-hailing* Indonesia dengan 60 persen pangsa pasar

---

<sup>19</sup>Tentang *Grab*, Situs Resmi <https://www.grab.com/id/about/> (diakses 29 Mei 2019).

di segmen kendaraan roda dua dan 70 persen pangsa pasar di segmen kendaraan roda empat.<sup>20</sup>

## 2. Pendapatan

Pendapatan menurut Wikipedia adalah jumlah uang yang diterima oleh perusahaan dari aktivitas baik dari penjualan produk atau jasa kepada pelanggan.<sup>21</sup> Sedangkan dalam Kamus Manajemen, pendapatan adalah uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan dan organisasi lain dalam bentuk upah, gaji, sewa, komisi, ongkos dan laba.<sup>22</sup>

Dalam Ilmu Ekonomi teoritis pendapatan biasanya disebut dengan penghasilan (*income*) yang berarti hasil yang diterima baik berupa uang maupun lainnya atas penggunaan kekayaan atau jasa manusia.<sup>23</sup>

Pendapatan seseorang juga dapat didefinisikan sebagai banyaknya penerimaan yang dinilai dengan satuan mata uang yang dapat dihasilkan seseorang dalam periode tertentu. Reksoprayitno mendefinisikan pendapatan sebagai total penerimaan yang diperoleh pada periode tertentu.<sup>24</sup> Pendapatan menurut Ilmu Ekonomi sebagai nilai maksimum yang dapat dikonsumsi oleh seseorang dalam suatu periode dengan mengharapkan keadaan yang sama pada akhir periode seperti keadaan semula. Sedangkan menurut Robert Murray Haig dalam Markus &

---

<sup>20</sup> Ibid

<sup>21</sup>“Pendapatan“, *Wikipedia the free Encyclopedia*, <https://id.wikipedia.org/wiki/Pendapatan/> (08 Desember 2018).

<sup>22</sup>Bn. Marbun, *Kamus Manajemen*, (Cet III: Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, 2003), 230.

<sup>23</sup>Sudarsono, *Kamus Ekonomi Uang dan Bank*, (Cet IV: Jakarta : Rineka Cipta, 2007), 148

<sup>24</sup>Reksoprayitno, *Sistem Ekonomi dan Demokrasi Ekonomi*, (Cet I: Jakarta : Bina Grafika, 2004), 79.

Hendry, pendapatan adalah “nilai berupa uang dari tambahan kemampuan ekonomis neto seseorang antara dua titik waktu”.<sup>25</sup>

Definisi pendapatan menurut beberapa ahli memang berbeda-beda. Kemudian dari beberapa definisi di atas, dapat dipahami penulis bahwa pendapatan adalah sejumlah uang yang diterima oleh individu dalam jangka waktu tertentu.

Variabel pendapatan selalu menarik untuk dikaji atau diteliti karena variabel ekonomi ini digunakan sebagai ukuran taraf hidup seseorang, suatu rumah tangga, atau suatu masyarakat. Pendapatan rendah mengindikasikan taraf hidup yang rendah atau menggambarkan kemiskinan sedangkan pendapatan yang tinggi mengindikasikan tingkat atau standar hidup yang tinggi, menggambarkan kehidupan yang makmur atau sejahtera. Berbagai upaya dilakukan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat melalui peningkatan pendapatan.

Menurut Ilmu Ekonomi Islam, pendapatan yang berhak diterima dapat ditentukan melalui dua metode.<sup>26</sup> Metode pertama adalah *ujrah* (kompensasi, imbal jasa, upah), sedangkan yang kedua adalah bagi hasil. Seorang pekerja berhak meminta sejumlah uang sebagai bentuk kompensasi atas kerja yang dilakukan. Demikian pula berhak meminta bagian profit atau hasil dengan rasio bagi hasil tertentu sebagai bentuk kompensasi atas kerja.

Sebagaimana upah dijelaskan dalam QS.[9] At-Taubah:105

---

<sup>25</sup>Muda Markus dan Lalu Hendry Yujana, *Pajak Penghasilan*, (Cet III ; Jakarta : PT. Gramedia Pustaka Utama, 2002), 111.

<sup>26</sup>Muhammad Baqir Ash Shadr, *Buku Induk Ekonomi Islam*, (Cet. I ; Jakarta : Zahra, 2008), 357-358.

وَقُلْ أَعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ <sup>ص</sup> وَسَتُرَدُّونَ إِلَىٰ  
 عِلْمِ الْغَيْبِ وَالشَّهَادَةِ فَيُنبِّئُكُمْ بِمَا كُنْتُمْ تَعْمَلُونَ ﴿١٠٥﴾

Terjemahnya:

Dan Katakanlah, "Bekerjalah kamu, maka Allah akan melihat pekerjaanmu, begitu juga Rasul-Nya dan orang-orang mukmin, dan kamu akan dikembalikan kepada (Allah) Yang Mengetahui yang ghaib dan yang nyata, lalu diberitakan-Nya kepada kamu apa yang telah kamu kerjakan."<sup>27</sup>

Dalam menafsirkan ayat tersebut, Quraish Shihab menjelaskan dalam kitabnya Tafsir Al-Misbah : “Bekerjalah Kamu, demi karena Allah semata dengan aneka amal yang saleh dan bermanfaat, baik untuk diri kamu maupun untuk masyarakat umum, maka Allah akan melihat yakni menilai dan memberi ganjaran amal kamu itu”. Tafsir dari melihat dalam keterangan diatas adalah menilai dan memberi ganjaran terhadap amal-amal itu. Sebutan lain daripada ganjaran adalah imbalan atau upah atau *compensation*.<sup>28</sup>

Pada kasus *Grab Bike* ini metode perolehan pendapatan disebut dengan istilah *ujrah*. Pengertian *ujrah* yakni imbalan yang diberikan atau yang diminta atas suatu pekerjaan yang dilakukan.<sup>29</sup> *Ujrah* sendiri dalam bahasa Arab mempunyai arti upah atau upah dalam sewa menyewa, sehingga pembahasan mengenai *ujrah* ini termasuk dalam pembahasan ijarah yang mana ijarah sendiri mempunyai arti tersendiri.

<sup>27</sup>Kementrian Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, (Jakarta : Ummul Qura, 2017), 203.

<sup>28</sup> Quraish Shihab, *Tafsir Al-Misbah: Kesan dan Keserasian Al- Qur'an*, Vol.5, (Cet III: Jakarta : Lentera Hati, 2002), 237.

<sup>29</sup>Maryanto Supriyono, *Buku Pintar Perbankan*, (Cet I : Yogyakarta : Andi, 2011), 162.

Arti ijarah secara etimologi berasal dari kata *al-ajru* yang berarti *al- 'Iwadh* atau pergantian, dari sebab itulah *ats-Tsawabu* dalam konteks pahala dinamai juga *al-Ajru* yakni upah.<sup>30</sup> Secara terminologi, ijarah merupakan akad pemindahan hak guna atas barang atau jasa, melalui pembayaran upah sewa, tanpa diikuti dengan pemindahan kepemilikan atas barang tersebut.<sup>31</sup>

Dalam akad ijarah selalu disertai dengan kata imbalan ataupun upah yang mana disebut juga dengan *ujrah*. Namun di dalam Ilmu Ekonomi Islam nama lain dari *ujrah* diantaranya adalah upah atau imbalan (*fee*).<sup>32</sup> Upah dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia bermakna uang yang dibayarkan sebagai pembalas jasa atau sebagai pembayar tenaga yang sudah dikeluarkan untuk mengerjakan sesuatu.<sup>33</sup>

Istilah *ujrah* selain ijarah, upah (*fee*) atau imbalan, ada juga jialah/jualah yang mana memiliki arti yang sama dengan *ujrah* yakni upah, tetapi upah dalam jialah/jualah sering diartikan seperti dalam bentuk pemberian hadiah, atau upah dalam bentuk jasa dalam pekerjaan. Arti jialah/jualah secara istilah yakni pemberian upah atas suatu jasa (manfaat) yang sudah diduga akan terwujud.<sup>34</sup>

Istilah lain seperti jialah/jualah merupakan kontrak (akad) dimana salah satu pihak (*ja'il*) akan memberikan imbalan spesifik (*jua'l*) kepada siapapun yang

---

<sup>30</sup>Abdul Rahman Ghazaly, dkk, *Fiqh Muamalat*, (Cet II: Jakarta : Kencana, 2010), 277.

<sup>31</sup>Muhammad Syafi'i Antonio, *Bank Syariah Dari Teori Ke Praktek*, (Cet XXIX: Jakarta : Gema Insani 2007), 117.

<sup>32</sup>Helmi Karim, *Fiqh Muamalah*, (Cet III:Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2002),29.

<sup>33</sup>Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Cet XVI: Jakarta : Balai Pustaka, 2008), 1250 .

<sup>34</sup>Syafii Jafri, *Fiqh Muamalah*, (Cet II: Pekanbaru : Suska Press, 2008), 165.

mampu memenuhi hasil spesifik ataupun tidak pasti, misalnya, menemukan kendaraan yang dicuri atau mengobati orang sakit sampai sembuh.<sup>35</sup>

Maka dari pengertian di atas untuk jialah/jualah dapat dipersamakan persepsinya dengan *ujrah*. Begitu juga dengan ijarah sama halnya dengan *ujrah* karena *ujrah* pada hakikatnya adalah bagian dari akad ijarah. Sedangkan upah (*fee*) atau imbalan merupakan nama lain dari *ujrah* atau arti dari *ujrah* itu sendiri, yang mana upah atau imbalan sering digunakan oleh masyarakat awam yang tidak mengetahui istilah-istilah di dalam Ilmu Ekonomi Islam.

Pendapatan dapat dikatakan sebagai ijarah (upah-mengupah atau sewa-menyewa). Ijarah merupakan transaksi yang memperjual belikan manfaat harta suatu benda atau pemberian imbalan atau kompensasi atas jasa yang diberikan seseorang. Transaksi ijarah merupakan salah satu kegiatan muamalah yang banyak dilakukan manusia untuk memenuhi kebutuhan hidup.<sup>36</sup>

Upah menurut UU Ketenagakerjaan No.13 Tahun 2003 adalah :

Hak pekerja/buruh yang diterima dan dinyatakan dalam bentuk uang sebagai imbalan dari pengusaha atau pemberi kerja kepada pekerja/buruh yang ditetapkan dan dibayarkan menurut suatu perjanjian kerja, kesepakatan, atau peraturan perundang undangan, termasuk tunjangan bagi pekerja/buruh dan keluarganya atas suatu pekerjaan atau jasa yang telah atau akan dilakukan.<sup>37</sup>

---

<sup>35</sup>Muhammad Ayub, *Understanding Islamic Finance*, (Cet II: Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama 2009), 535.

<sup>36</sup>Ghufron A Mas'adi, *Fiqih Muamalah Kontekstual*, (Cet III:Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2002), 181.

<sup>37</sup>Repubulik Indonesia, *Undang-undang R.I Nomor 13 Tahun 2003 Pasal 1 Ayat 30 Tentang Ketenagakerjaan*, [www.kemenperin.go.id/kompetensi/UU\\_13\\_2003.pdf](http://www.kemenperin.go.id/kompetensi/UU_13_2003.pdf) (diakses 18 Agustus 2018), 4.

Menurut Afzalur Rahman yang dikutip Muhammad Hambali mengartikan upah yaitu “sejumlah uang yang dibayar oleh orang yang memberi pekerjaan kepada seorang pekerja atas jasanya sesuai perjanjian”.<sup>38</sup>

Dalam Hukum Ekonomi Islam, ada dua jenis ijarah yaitu ;

1. Ijarah yang berhubungan dengan sewa jasa, yaitu mempekerjakan jasa seseorang dengan upah sebagai imbalan jasa yang disewa. Pihak yang mempekerjakan disebut *mustajir*, pihak pekerja disebut *ajir* dan upah yang dibayarkan disebut *ujrah*.
2. Ijarah yang berhubungan dengan sewa aset atau properti, yaitu memindahkan hak untuk memakai dari aset atau properti tertentu kepada orang lain dengan imbalan biaya sewa. Bentuk *ijarah* ini mirip dengan *leasing* (sewa) pada bisnis konvensional. Pihak yang menyewa (*lessee*) disebut *mustajir*, pihak yang menyewakan (*lessor*) disebut *mu'jir* atau *muajir* dan biaya sewa disebut *ujrah*.<sup>39</sup>

Kemudian syarat-syarat upah antara lain ;

1. Hendaknya upah berupa harta yang berguna atau berharga dan diketahui. Dalil bahwa upah harus diketahui dan ditentukan.
2. Janganlah upah itu berupa manfaat yang merupakan jenis dari yang ditransaksikan. Seperti contoh yaitu menyewa tempat tinggal dengan tempat tinggal dan pekerjaan dengan pekerjaan, mengendarai dengan mengendarai, menanam dengan menanam.

---

<sup>38</sup>Muhammad Hambali, *Ekonomi Islam dalam Dialektika*, (Cet I:Jogjakarta : Pustaka Pelajar, 2004), 361.

<sup>39</sup>Abdul Rahman Ghazaly, *Fiqh Muamalat* (Cet II:Jakarta:Kencana, 2012), 278.

3. Persyaratan mempercepat dan menanggihkan upah. Menurut Mazhab Hanafi. Mensyaratkan mempercepat upah dan menanggihkannya sah, seperti juga halnya mempercepat yang sebagian dan menanggihkan yang sebagian lagi, sesuai dengan kesepakatan kedua belah pihak. Jika dalam akad tidak terdapat kesepakatan mempercepat atau menanggihkan, sekiranya upah itu dikaitkan dengan waktu tertentu, maka wajib dipenuhi sesudah berakhirnya masa tersebut. Misalnya orang yang menyewa suatu rumah selama satu bulan, kemudian masa satu bulan telah berlalu, maka ia wajib membayar sewaan. Jika akad ijarah untuk suatu pekerjaan, maka kewajiban pembayaran upahnya pada waktu berakhirnya pekerjaan.<sup>40</sup>

Adapun definisi ijarah yang disampaikan oleh kalangan Fuqaha yaitu

- 1) Fuqaha Hanafiyah, ijarah adalah akad atau transaksi terhadap manfaat dengan imbalan.
- 2) Menurut Fuqaha Syafi'iyah, Ijarah adalah transaksi terhadap manfaat yang dikehendaki secara jelas harta yang bersifat mubah dan dapat dipertukarkan dengan imbalan tertentu.
- 3) Menurut fuqaha Malikiyah dan Hanabilah, Ijarah adalah pemilikan manfaat suatu harta benda yang bersifat mubah selama periode waktu tertentu dengan suatu imbalan.<sup>41</sup>

Dalam Q.S [4] An-Nisa' : 29 juga tersirat tentang pendapatan

---

<sup>40</sup>Ibid., 179.

<sup>41</sup>Ibid., 181.

يَأْتِيهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ  
تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ  
رَحِيمًا

Terjemahnya:

Wahai orang-orang yang beriman! Janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang bathil (tidak benar), kecuali dalam perdagangan yang berlaku atas dasar suka sama suka di antara kamu. Dan janganlah kamu membunuh dirimu; Sungguh, Allah Maha Penyayang kepadamu.<sup>42</sup>

Dari penjelasan tersebut yang dapat penulis pahami bahwa dalam *Grab Bike* terdapat unsur perniagaan dalam bentuk jasa di dalamnya yaitu pengemudi memberikan jasa antar kepada penumpang dengan imbalan atau upah yang disepakati diawal. Akad yang terbentuk adalah akad ijarah (upah mengupah antara pengemudi dengan konsumen). Namun selain pendapatan yang diperoleh langsung dari hasil upah yang diberikan kepada pengemudi *Grab Bike* ada juga yang namanya bonus dari perusahaan. Pendapatan yang diteliti dalam penelitian ini, penulis membatasi yaitu hanya kepada pendapatan langsung yang diberikan konsumen terhadap pengemudi.

Pendapatan tersebut didapati dari hasil dari seberapa tekun pengemudi bekerja. Konsep kerja produktif ini dalam Islam yaitu Islam memberikan ruang yang demikian luas dan menganggap penting semua kerja yang produktif. Allah menyuruh manusia untuk bekerja menurut bakat dan bawaan, yaitu manusia

---

<sup>42</sup>Kementrian Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, (Jakarta : Ummul Qura, 2017), 83.

diperintahkan untuk bekerja sesuai tenaga dan kemampuannya, supaya umur tidak habis dengan percuma. Dengan demikian, manusia dianjurkan untuk tidak bermalas-malas dan menghabiskan waktu tanpa ada manfaat. Mutu pekerjaan harus ditingkatkan, dan selalu memohon petunjuk Allah.<sup>43</sup>

Memporeh pendapatan hasil dari pekerjaan sebagai pengemudi ojek online merupakan hasil dari kerja yang produktif dan tidak menghabiskan waktu dengan cara bermalas-malasan ataupun meminta-minta.

John Suprihanto menyebutkan bahwa dalam produktivitas terkandung 3 hal pokok, yaitu:

1. Produktivitas diartikan sebagai kemampuan seperangkat sumber-sumber ekonomi untuk menghasilkan sesuatu.
2. Produktivitas adalah perbandingan antara pengorbanan (output) dengan penghasilan (input).
3. Produktivitas adalah suatu sikap mental yang selalu mempunyai pandangan bahwa mutu kehidupan hari ini haruslah lebih baik hari kemarin dan hari esok harus lebih baik dari hari ini.<sup>44</sup>

Produktivitas menurut Dewan Produktivitas Nasional mempunyai pengertian sebagai sikap mental yang selalu berpandangan bahwa mutu kehidupan hari ini harus lebih baik dari kemarin dan hari esok lebih baik dari hari ini.

---

<sup>43</sup>Hamka, *Tafsir Al-Azhar Jilid 4*, (Jakarta: Pustaka Panjimas, 1992) , 40.

<sup>44</sup> John Suprihanto, *Manajemen Personalialia*, ( Cet III : Yogyakarta: Penerbit BPFE, 2007),

Produktivitas mengandung arti sebagai perbandingan antara hasil yang dicapai (output) dengan keseluruhan sumber daya yang digunakan (input).<sup>45</sup>

Islam sangat menganjurkan suatu kerja produktif sebagai motivasi awal yang harus dimiliki setiap individu. Dalam Al-Qur'an dinyatakan bahwa manusia hendaklah menuntut perimbangan antara kebutuhan rohani dan jasmani, dunia, dan akhirat. Dalam bekerja. Manusia harus memperhatikan keberimbangan ini sehingga bisa produktif dalam pengertian yang sesungguhnya.<sup>46</sup>

Islam juga menganjurkan pada umatnya untuk memproduksi dan berperan dalam berbagai bentuk aktivitas ekonomi. Islam memberkati pekerjaan dunia ini dan menjadikannya bagian dari ibadah dan jihad. Dengan bekerja, individu bisa memnuhi kebutuhan hidupnya, mencukupi kebutuhan keluarganya Pekerjaan apapun dapat mendatangkan kebahagiaan dunia dan akhirat apabila dilakukan dengan cara-cara yang benar dan halal dan manusia akan mendapatkan derajat tertentu apabila dilakukan dengan niat yang benar pula.

---

<sup>45</sup> Husein Umar, Riset Sumber Daya Manusia, ( Cet II :Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2004),53

<sup>46</sup>Mustaq Ahmad, *Etika Bisnis Islam*, (Cet II: Jakarta : Pustaka Al-Kautsar, 2005), 13

### 3. *Hubungan Variabel Dependen dan Variabel Independen*

#### a. *Hubungan Jam Kerja dengan Pendapatan*

Analisis jam kerja merupakan bagian dari teori ekonomi mikro, khususnya pada teori penawaran tenaga kerja yaitu tentang kesediaan individu untuk bekerja dengan harapan memperoleh penghasilan atau tidak bekerja dengan konsekuensi mengorbankan penghasilan yang seharusnya didapatkan. Kesediaan tenaga kerja untuk bekerja dengan jam kerja panjang atau pendek adalah merupakan keputusan individu.<sup>47</sup>

Alokasi waktu usaha atau jam kerja adalah total waktu usaha atau jam kerja usaha yang digunakan oleh seorang pedagang di dalam berdagang. Jam kerja menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah :

Waktu yang dijadwalkan untuk perangkat peralatan yang dioperasikan atau waktu yang dijadwalkan bagi pegawai untuk bekerja. Jam kerja bagi seseorang sangat menentukan efisiensi dan produktivitas kerja.<sup>48</sup>

Jam kerja adalah waktu untuk melakukan pekerjaan, dapat dilaksanakan siang hari atau malam hari. Merencanakan pekerjaan-pekerjaan yang akan datang merupakan langkah-langkah memperbaiki pengurusan waktu. Apabila perencanaan pekerjaan belum dibuat dengan teliti, tidak ada yang dapat dijadikan panduan untuk menentukan bahwa usaha yang dijalankan adalah selaras dengan sasaran yang ingin

---

<sup>47</sup>Dewa Made Aris Artaman, dkk, "Jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana", *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pedagang Pasar Seni Sukawati di Kabupaten Gianyar*, vol. 4 no. 2 (2015), 101 [https://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:4P5eKeEros4J:scholar.google.com/+Artaman+Jurnal+Ekonomi+dan+Bisnis+Universitas+Udayana&hl=id&as\\_sdt=0,5](https://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:4P5eKeEros4J:scholar.google.com/+Artaman+Jurnal+Ekonomi+dan+Bisnis+Universitas+Udayana&hl=id&as_sdt=0,5) (diakses tanggal 8 Desember 2018)

<sup>48</sup>Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, 704.

dicapai. Dengan adanya pengurusan kegiatan-kegiatan yang hendak dibuat, seseorang itu dapat menghemat waktu dan kerjanya.<sup>49</sup>

Curahan jam kerja adalah jumlah jam kerja yang dilakukan untuk melakukan pekerjaan di pabrik, di rumah, dan pekerjaan tambahan. Lama bekerja dalam setiap minggu bagi setiap orang tidak sama. Ada yang bekerja di pabrik dan di rumah saja, tapi ada juga yang selain bekerja di pabrik dan melakukan pekerjaan rumah tangga, masih juga melakukan pekerjaan tambahan. Hal ini tergantung pada keadaan masing-masing perorangan tersebut.<sup>50</sup>

Alasan ekonomi adalah yang paling dominan, untuk mencukupi kebutuhan hidup sehari-hari atau untuk menambah penghasilan keluarga. Selain itu jumlah orang yang harus ditanggungnya menjadi salah satu alasan mengapa seorang melakukan pekerjaan lebih. Oleh karena itu, dalam menyediakan waktu untuk bekerja tidak cukup hanya memperhatikan jumlah jam orang yang bekerja tetapi perlu juga diperhatikan berapa jam setiap orang itu bekerja dalam setiap minggu.

Neo Klasikal teori tentang *house hold production* mengatakan bahwa ada tiga kemungkinan alokasi waktu dari waktu yang tersedia, yaitu: 1) Bekerja di rumah; 2) Bekerja di pasar; dan 3) Waktu istirahat. Ketiga alokasi tersebut menghasilkan tiga macam komoditi, yaitu hasil kerja di rumah antaranya mengurus anak atau membersihkan rumah. Hasil kerja diluar rumah berupa upah yang

---

<sup>49</sup>Suci Ramadhani Harahap, "Pengaruh Jam Kerja dan Imbalan Terhadap Produktivitas Kerja Karyawan." Skripsi tidak diterbitkan, (Medan : Program Manajemen Universitas Sumatra Utara, Medan, 2014), 8.

<sup>50</sup>Sonny Sumarsono, *Ekonomi Sumber Daya Manusia & Ketenagakerjaan*, (Yogyakarta : Graha Ilmu, 2003), 30.

digunakan untuk membeli keperluan hidupnya dan *utility* yang diperoleh dari waktu isirahat (*leisure*).<sup>51</sup>

Pertambahan pendapatan cenderung untuk mengurangi jam kerja (*income effect*), karena dengan meningkatnya status ekonomi (pertambahan pendapatan) seseorang cenderung untuk meningkatkan konsumsinya dan akan lebih banyak menikmati waktu senggangnya. Hal ini berarti mereka telah mengurangi jam kerja untuk keperluan tersebut.

### **b. Hubungan Umur dengan Pendapatan**

Umur adalah usia ketika seseorang masih mampu bekerja dan menghasilkan sesuatu. Menurut Simanjuntak yang dikutip Ervin Suprapti “umur mempunyai hubungan terhadap responsibilitas seseorang akan penawaran tenaga kerjanya dan umur dapat dijadikan tolak ukur dalam melihat aktivitas seseorang dalam bekerja”.<sup>52</sup>

Semakin tinggi tingkat umur, semakin kecil proporsi penduduk yang bersekolah sehingga tingkat partisipasi kerja pada kelompok umur dewasa lebih besar daripada tingkat partisipasi kerja pada kelompok umur yang lebih muda. Semakin meningkat umur seseorang semakin besar penawaran tenaga kerjanya. Sedangkan selama masih dalam usia produktif, semakin tua usia seseorang semakin besar tanggung jawabnya terhadap keluarga yang harus ditanggung. Banyak penduduk usia muda, terutama yang belum kawin menjadi tanggungan

---

<sup>51</sup>Ibid., 31.

<sup>52</sup>Ervin Suprapti, “Jurnal Pendidikan dan Ekonomi”, *Pengaruh Modal, Umur, Jam Kerja, dan Pendidikan Terhadap Pendapatan Pedagang Perempuan Barongan Bantul*, vol. 7 no. 2 (2018), 176 <http://journal.student.uny.ac.id/ojs/index.php/ekonomi/article/download/10514/10206> (diakses tanggal 8 Desember 2018)

orangtuanya, walaupun bukan sedang bersekolah. Sebaliknya, orang yang sudah kawin pada dasarnya harus bekerja bahkan untuk banyak orang harus bekerja lebih lama. Meskipun pada titik tertentu penawaran akan menurun seiring dengan usia yang bertambah tua.

**c. Hubungan Pendidikan dengan Pendapatan**

Pendidikan diyakini sangat berpengaruh terhadap kecakapan, tingkah laku dan sikap seseorang, dan hal ini semestinya terkait dengan tingkat pendapatan seseorang. Artinya secara rata-rata makin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka makin memungkinkan orang tersebut memperoleh pendapatan yang lebih tinggi.<sup>53</sup>

Pendidikan sebenarnya bukan hanya terkait dengan kemampuan untuk memperoleh tingkat pendapatan yang lebih baik tapi juga berpengaruh terhadap sikap dan perilaku sehingga terkait dengan kehidupan sehari-hari. Namun perlu untuk melihat apakah tingkat pendidikan benar-benar berpengaruh terhadap tingkat pendapatan seseorang dalam kasus ini adalah terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike*.

**d. Hubungan Pengalaman dengan Pendapatan**

Pengalaman kerja menunjukkan sejauh mana penguasaan seseorang terhadap bidang pekerjaan yang selama ini ditekuninya. Pengalaman bekerja seorang dapat menjadi sebuah keuntungan dalam pemilihan strategi dan cara melakukan pekerjaannya, serta dapat melakukan inovasi dalam setiap pekerjaan yang dilakukan.

---

<sup>53</sup>Anwar Prabu Mangkunegara, *Perencanaan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia*. (Bandung : Refika Aditama, 2003),24.

Tenaga kerja yang memiliki pengalaman kerja yang lebih lama akan memiliki strategi yang lebih matang dan tepat dalam pekerjaannya. Karena tenaga kerja dengan pengalaman kerja yang lebih lama akan memiliki pengalaman, pengetahuan serta mampu mengambil keputusan dalam setiap kondisi dan keadaan. Selain itu, lamanya tenaga kerja menekuni bidang pekerjaannya akan mempengaruhi kemampuan profesionalnya.<sup>54</sup> Menurut Sastrohadiwiryono pengalaman kerja :

Tidak hanya menyangkut jumlah masa kerja, tetapi lebih dari juga memperhitungkan jenis pekerjaan yang pernah atau sering dihadapi. Sejalan dengan bertambahnya pekerjaan, maka akan semakin bertambah pula pengetahuan dan keterampilan seseorang dalam bekerja.<sup>55</sup>

Hal tersebut dapat dipahami karena terlatih dan sering mengulang suatu pekerjaan sehingga kecakapan dan keterampilan semakin dikuasai secara mudah, tetapi sebelumnya tanpa latihan, pengalaman-pengalaman yang pernah dimiliki akan menjadi berkurang bahkan terlupakan.

#### **e. Hubungan Jarak dengan Pendapatan**

Jarak menurut Wikipedia adalah angka yang menunjukkan seberapa jauh suatu benda berubah posisi melalui suatu lintasan tertentu.<sup>56</sup> Faktor jarak yang dilalui pengemudi merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi pendapatan karena apabila akumulasi jarak semakin jauh maka pendapatan akan lebih meningkat.

---

<sup>54</sup>Syaiful Anwar, *Pengaruh Pelatihan Kerja, Pengalaman Kerja dan Kompensasi terhadap Produktivitas Kerja Karyawan Unit Produksi Pada PT. Misaja Mitra Pati Factory Kabupaten Pati*, (Semarang : Universitas Dian Nuswantoro Semarang, t.th), 3 [eprints.dinus.ac.id/17296/2/abstrak\\_16462.pdf](https://eprints.dinus.ac.id/17296/2/abstrak_16462.pdf) (diakses tanggal 8 Desember 2018)

<sup>55</sup>Sastrohadiwiryono dan Bejo Siswanto, *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia Pendekatan Administratif dan Operasional*, (Cet II: Jakarta : Bumi Aksara, 2001), 163.

<sup>56</sup>“Jarak“, *Wikipedia the free Encyclopedia*, <https://id.wikipedia.org/wiki/Jarak> (27 Juli 2018).

### C. *Hipotesis*

Berdasarkan rumusan masalah, penelitian terdahulu, landasan teori yang berkaitan dengan variabel-variabel serta kerangka berfikir dalam penelitian ini maka hipotesis yang disampaikan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Diduga variabel jam kerja mempunyai pengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.
2. Diduga variabel umur mempunyai pengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.
3. Diduga variabel tingkat pendidikan mempunyai pengaruh negatif terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.
4. Diduga variabel pengalaman kerja mempunyai pengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.
5. Diduga variabel jarak mempunyai pengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.
6. Diduga jam kerja, umur, pendidikan, pengalaman, dan jarak secara simultan atau bersama mempunyai pengaruh terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### ***A. Desain Penelitian dan Pendekatan Penelitian***

Penelitian yang digunakan yakni penelitian verifikatif. Penelitian verifikatif (*verificative research*) adalah jenis penelitian yang bertujuan untuk menguji suatu teori atau hasil penelitian sebelumnya, sehingga diperoleh hasil yang memperkuat atau menggugurkan teori atau hasil penelitian sebelumnya.<sup>1</sup>

Sedangkan pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini yakni pendekatan kuantitatif karena penelitian yang datanya bersifat bilangan. Pendekatan ini digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian seperti *kuesioner* (angket), dan analisis data yang bersifat statistik yang bertujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan.<sup>2</sup>

Penelitian dengan menggunakan pendekatan kuantitatif bertujuan untuk menguji teori, membangun fakta, menunjukkan hubungan dan pengaruh serta perbandingan antar variabel, memberikan deskripsi statistik, menafsir dan meramalkan hasilnya.<sup>3</sup>

Dengan demikian jenis dan pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif yang datanya bersifat nominal dan diuji

---

<sup>1</sup>Moh Nazir, *Metode Penelitian*, (Cet VI ;Bogor: Ghalia Indonesia, 2011), 92.

<sup>2</sup>Sugiyono, *Metode Penelitian Pendidikan*, (Cet XIII ; Bandung : Alfabeta, 2011), 14.

<sup>3</sup>Syofian Siregar, *Metode Penelitian Kuantitatif; Dilengkapi dengan Perbandingan Perhitungan Manual & SPSS*, (Cet IV: Jakarta : Kencana, 2017), 110.

dengan analisis data yang bersifat statistik. Dalam penelitian ini yang diteliti adalah faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.

### **B. Lokasi Penelitian**

Adapun lokasi penelitian ini dilakukan di Kota Palu, Provinsi Sulawesi Tengah. Alasan penulis memilih lokasi tersebut, karena di Kota Palu sedang marak hadirnya transportasi *online* pertama yaitu *Grab*. Dalam penelitian ini yang diteliti adalah faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.

### **C. Populasi dan Sampel Penelitian**

Populasi berasal dari bahasa Inggris, yaitu *population* yang berarti jumlah penduduk. Dalam metode penelitian, kata populasi amat populer dipakai untuk menyebutkan serumpun/sekelompok objek yang menjadi sasaran penelitian. Populasi penelitian merupakan keseluruhan dari objek penelitian yang dapat berupa manusia, hewan, tumbuh-tumbuhan, udara, gejala, nilai, peristiwa, sikap hidup dan sebagainya. Sehingga objek-objek ini dapat menjadi sumber data penelitian.<sup>4</sup>

Sugiyono juga menyatakan bahwa :

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup>Syofian Siregar, *Statistik Parametrik untuk Penelitian Kuantitatif* (Jakarta : Bumi Aksara, 2015), 56.

<sup>5</sup>Sugiyono, *Metode Penelitian Pendidikan*, 117.

Berdasarkan pengertian tersebut, penulis dapat pahami bahwa yang dimaksud dengan populasi adalah jumlah keseluruhan objek yang menjadi sasaran penelitian baik itu menyangkut sekelompok orang, kejadian, atau objek dan benda-benda alam yang lain. Dan bukan hanya jumlah yang diteliti, tetapi meliputi seluruh karakteristik atau sifat yang dimiliki oleh objek tersebut.

Dengan demikian populasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah keseluruhan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu. Namun berhubung data jumlah pengemudi *Grab* dilindungi kerahasiaannya oleh perusahaan, sehingga dalam penentuan jumlah sampel dalam penelitian ini menggunakan rumus Hair dalam Ariani dan Dwiyanto, yakni sebagai berikut.<sup>6</sup>

$$n = (15 \text{ s/d } 20) \times k = (15 - 20) \times 4 = 60 - 80 \text{ Responden}$$

dimana :

n = sampel ( pengemudi *Grab Bike* yang dijadikan responden)

k = variabel penelitian yang digunakan

15 – 20 = jumlah observer menurut Hair

Sampel merupakan suatu prosedur pengambilan data dimana hanya sebagian populasi saja yang diambil dan dipergunakan untuk menentukan sifat serta ciri yang dikehendaki dari suatu populasi.<sup>7</sup> Sampel dijadikan sebagai bahan

---

<sup>6</sup>Desi Ariani dan Bambang Monas Dwiyanto “Diponegoro Journal”, Analisis Pengaruh *Supply Chain Management* terhadap Kinerja Perusahaan (Studi pada Industri Kecil dan Menengah Makanan Olahan Khas Padang Sumatera Barat, vol. 10 no 2, (Juli 2013), 20. <https://www.eprints.undip.ac.id/40107/1/ARIANI.pdf>

<sup>7</sup>Syofian Siregar, *Metode Penelitian Kuantitatif; Dilengkapi dengan Perbandingan Perhitungan Manual & SPSS*, (Cet IV: Bandung : Alfabeta, 2017),30.

penelitian dengan harapan sampel yang diambil dari populasi tersebut dapat mewakili terhadap populasinya.

Sampel diartikan sebagian dari populasi yang diambil sebagai representasi atau wakil populasi bersangkutan. Berdasarkan perhitungan jumlah sampel di atas, maka jumlah sampel yang digunakan yakni berkisar antara 60 sampai dengan 80 sampel. Kemudian teknik yang digunakan dalam pengambilan sampel dalam penelitian ini yakni dengan cara *accidental sampling*. Dimana teknik tersebut adalah teknik penentuan sampel yang secara *insidental* bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok dan memenuhi syarat untuk akan menjadi sebagai sumber data.<sup>8</sup>

Peneliti memilih teknik pengambilan sampel ini karena untuk memudahkan peneliti dalam membagi kuesioner apalagi sifat dari pekerjaan sebagai pengemudi bersifat *mobile* dan selalu berpindah dari lokasi satu ke lokasi lain dalam mengantar konsumen (penumpang).

---

<sup>8</sup>Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*, (Cet III: Bandung : Alfabeta, 2017), 85.

#### **D. Operasionalisasi Penelitian**

##### 1. Variabel Penelitian

Variabel penelitian pada dasarnya merupakan segala sesuatu yang berbentuk apa saja dan memiliki variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian dari informasi tersebut dapat ditarik kesimpulannya.<sup>9</sup> Pada penelitian ini, variabel-variabel yang akan dianalisis adalah sebagai berikut:

##### a. Variabel Independen

Variabel ini sering disebut sebagai variabel *stimulus*, *prediktor*, *antecedent*. Dalam bahasa Indonesia merupakan variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terikat).<sup>10</sup> Variabel independen dalam penelitian ini adalah jam kerja ( $X_1$ ), umur ( $X_2$ ), tingkat pendidikan ( $X_3$ ), pengalaman ( $X_4$ ) dan jarak ( $X_5$ ).

##### b. Variabel Dependen

Variabel dependen sering disebut juga dengan variabel *output*, kriteria, konsekuensi. Dalam bahasa Indonesia sering disebut sebagai variabel terikat. Variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas.<sup>11</sup> Variabel terikat dalam penelitian ini yaitu pendapatan pengemudi *Grab Bike* ( $Y$ ).

---

<sup>9</sup>Sudaryono, *Metodologi Penelitian*, (Cet V: Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2017), 38.

<sup>10</sup>Sugiyono, *Statistik Non Parametris Untuk Penelitian*, (Cet IV: Bandung : Alfabeta, 2018), 41.

<sup>11</sup>Ibid.,42.

Jika digambarkan dalam bentuk bagan, maka akan berbentuk seperti gambar berikut ini:

### Gambar

#### Hubungan antara variable independen dan variable dependen



## 2. Definisi Operasional Variabel

Definisi operasional variabel merupakan bagian yang mendefinisikan sebuah konsep atau variabel agar dapat diukur, dengan cara melihat pada dimensi dari suatu konsep atau variabel.<sup>12</sup> Adapun definisi operasional dari masing-masing variabel yang diamati adalah sebagai berikut :

1. Jam kerja dalam penelitian ini adalah jumlah atau lamanya waktu yang dipergunakan untuk bekerja sebagai pengemudi *Grab Bike* untuk mengantar konsumen ke tempat tujuannya. Jam kerja dalam penelitian ini diukur dengan jumlah rata-rata jam kerja per hari.

---

<sup>12</sup>Ibid.

2. Umur dalam penelitian ini adalah usia ketika seseorang masih mampu bekerja atau menghasilkan sesuatu. Umur pengemudi dalam penelitian ini diukur dengan skala rasio melalui kuesioner, yakni responden mengisi mengenai umur pengemudi yang dinyatakan dalam satuan tahun.

3. Pendidikan dalam penelitian ini adalah tingkat kemampuan seseorang dan pengembangan kepribadian pada lembaga formal atau di dalam sekolah yang didasarkan pada ijazah terakhir yang dimilikinya. Dalam hal ini, jenjang pendidikan terakhir pengemudi *Grab Bike*. Tingkat pendidikan dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan skala rasio melalui kuesioner, yakni responden mengisi jenjang pendidikan terakhir yang telah ditempuhnya.

4. Pengalaman dalam penelitian ini adalah lama masa kerja menjadi pengemudi *Grab Bike* dan penguasaan terhadap pekerjaan sebagai tukang ojek online tersebut. Pengalaman dalam penelitian ini dapat diukur dalam satuan bulan-tahun.

5. Jarak dalam penelitian ini adalah akumulasi seberapa jauh jarak yang ditempuh pengemudi dalam perjalanan atau *trip*.

Berdasarkan uraian definisi operasional variabel tersebut, maka penjelasan selanjutnya akan diuraikan pada tabel berikut :

Variabel Penelitian	Pengertian	Skala Ukur (Rasio)
Jam Kerja ( $X_1$ )	Jumlah atau lamanya waktu yang dipergunakan untuk bekerja sebagai pengemudi <i>Grab Bike</i> untuk mengantar konsumen ke tempat tujuan.	Jam
Umur ( $X_2$ )	Usia ketika seseorang masih mampu bekerja dan menghasilkan sesuatu	Tahun

Pendidikan ( $X_3$ )	Tingkat kemampuan pengemudi <i>Grab Bike</i> pada lembaga formal atau di dalam sekolah yang didasarkan pada Ijazah terakhir yang dimilikinya	Jenjang Pendidikan
Pengalaman Kerja ( $X_4$ )	Lamanya pengemudi <i>Grab Bike</i> menjalani pekerjaannya	Bulan
Jarak ( $X_5$ )	Akumulasi seberapa jauh yang ditempuh per perjalanan atau trip	Km
Pendapatan ( $Y$ )	Total penerimaan pengemudi yang diperoleh dalam kurun waktu tertentu	Rupiah

### E. Sumber Data Penelitian

Ada dua jenis sumber data yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu data primer dan data sekunder.

#### 1. Data Primer

Data primer adalah data yang didapat dari sumber pertama baik individu atau perseorangan seperti hasil wawancara atau pengisian kuesioner<sup>13</sup> Dalam penelitian ini yang menjadi data primer adalah data tentang pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.

#### 2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh atau dikumpulkan melalui buku-buku, brosur dan artikel dari *website* yang berkaitan dengan penelitian.<sup>14</sup> Atau data yang berasal dari orang-orang kedua atau data secara langsung.

---

<sup>13</sup>Husen Umar, *Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*, (Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2005), 42.

<sup>14</sup>Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian Kuantitatif Komunikasi, Ekonomi, dan Kebijakan Publik Ilmu-Ilmu Sosial Lainnya*, (Jakarta : Kencana, 2005), 199.

Data ini mendukung pembahasan dan penelitian, untuk itu beberapa sumber buku atau data yang di peroleh akan membantu dan mengkaji secara kritis penelitian tersebut.<sup>15</sup> Dalam skripsi ini yang menjadi data sekunder, peneliti mengambilnya data dari beberapa buku, *website* dan contoh penelitian sebelumnya seperti skripsi, jurnal, tesis yang berkaitan dengan penelitian ini.

#### **F. Instrumen Penelitian**

Instrumen penelitian merupakan suatu hal yang sangat mendasar, agar yang dilakukan lebih terarah dan terencana untuk menghasilkan data yang akurat, berkualitas dan dapat dipertanggungjawabkan. Karena penelitian ini adalah penelitian kuantitatif, maka instrumen yang digunakan adalah angket atau kuesioner, yaitu sejumlah pertanyaan yang dibuat oleh penulis dalam melaksanakan penelitian yang kemudian didarkan kepada pengemudi *Grab Bike* yang terpilih untuk diisi dan dikembalikan.

Adapun yang dilakukan dalam menyusun instrumen penelitian yaitu membuat kisi-kisi instrumen penelitian. Kisi-kisi instrumen diperoleh dari definisi operasional pada masing-masing variabel yang didasari pada kajian teori. Selain itu kisi-kisi instrumen pengembangan dari kuesioner SAKERNAS seperti pada variabel umur, jam kerja, pendidikan, pengalaman, dan pendapatan. Kemudian

---

<sup>15</sup>Lexy J. Meleong, *Metode Penelitian Kualitatif*, (Cet XXXVIII :Bandung : PT. Remaja Rosadakarya Offset, 2006), 160.

dikembangkan yang selanjutnya dijabarkan dalam butir-butir pertanyaan. Kisi-kisi instrumen dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

No	Instrumen Penelitian	Pertanyaan	Jumlah
1.	Jam Kerja	Jumlah jam kerja beropersi pengemudi <i>Grab Bike</i> dalam sehari	1
2.	Umur	Umur pengemudi <i>Grab Bike</i> saat dilakukan penelitian	1
3.	Pendidikan	Jenjang pendidikan formal yang ditamatkan (ijazah tertinggi)	1
4.	Pengalaman	Lama menjadi pengemudi <i>Grab Bike</i> dan penguasaan jalan	1
5.	Jarak	Berapa akumulasi jarak dan berapa kali perjalanan atau <i>trip</i> yang ditempuh dalam sehari	2
6	Pendapatan	Besarnya pendapatan dari pekerjaan pengemudi <i>Grab Bike</i> diluar bonus	1
7.	Identitas dan Demografi	a. Nama pengemudi b. Alamat pengemudi c. Jenis Kelamin d. Status	4

### G. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan langkah yang amat penting, karena data yang dikumpulkan akan digunakan untuk pemecahan masalah yang sedang diteliti atau untuk menguji hipotesis yang telah dirumuskan.<sup>16</sup> Adapun teknik yang digunakan untuk mengumpulkan data penelitian ini antara lain :

---

<sup>16</sup>Syofian Siregar, *Metode Penelitian Kuantitatif; Dilengkapi dengan Perbandingan Perhitungan Manual & SPSS*, 17.

### **1. *Library Research***

Penelitian yang dilakukan dengan cara pengumpulan data-data melalui bahan-bahan kepustakaan berupa tulisan-tulisan ilmiah, jurnal, artikel, laporan, penelitian, dan data elektronik yang bersifat (*online*) yang berhubungan dengan topik yang diteliti.

### **2. Penelitian Lapangan**

Penulis mengumpulkan data langsung dari lokasi penelitian. Ada beberapa teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

#### **a. Metode Observasi**

Suatu penyelidikan yang dijalankan secara sistematis dan sengaja diadakan dengan menggunakan alat indra (terutama mata) terhadap kajian-kajian yang langsung ditangkap pada waktu kejadian itu terjadi.<sup>17</sup> Metode ini digunakan untuk memperoleh data lapangan tentang situasi umum lokasi penelitian.

#### **b. Kuesioner**

Peneliti akan memberikan seperangkat pertanyaan tertulis kepada responden untuk mendapatkan data yang dibutuhkan. Kuesioner dalam penelitian ini termasuk kuesioner terbuka dan rasio dalam bentuk *google form* yang digunakan untuk mengetahui, umur, jam kerja, dan pendidikan, pengalaman kerja, jarak serta pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.

---

<sup>17</sup>W Gulo, *Metode Penelitian*, (Jakarta : PT. Grasindo, 2002), 116.

### c. Dokumentasi

Dokumentasi adalah teknik pengumpulan data yang mana data itu diperoleh melalui dokumen-dokumen. Dokumen itu ada relevannya dengan objek penelitian. Dalam teknik pengumpulan data ini penulis melakukan penelitian dengan menghimpun data yang relevan dari sejumlah dokumen resmi atau arsip penting yang dapat menunjang kelengkapan data penelitian.

Meskipun dokumen biasanya berisi kalimat tertulis atau cetak, tetapi sebenarnya dokumen tidak terbatas. Ia bisa seperti grafik, gambar, lukisan, kartu, foto, dan sebagainya.<sup>18</sup>

Dokumentasi peneliti digunakan untuk mengumpulkan data sekunder. Data ini untuk mendukung menambah bukti-bukti dari sumber lain yang berkaitan dengan topik yang penulis tulis. Penulis mengumpulkan sejumlah data yang dibutuhkan dengan cara mengambil dari data resmi yang berada di Kantor Pusat *Grab* Kota Palu - Sulawesi Tengah dan situs *online* resmi dari *Grab*.

### H. Teknik Analisis Data

Setelah penulis mendapatkan data yang cukup kemudian akan dilakukan proses analisis data, dimulai dengan menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber yang jumlahnya sangat banyak. Data tersebut dirangkum, dipilih hal-hal yang pokok difokuskan kepada hal-hal yang penting dan berkaitan dengan

---

<sup>18</sup>John W. Bestp, *Metodologi Penelitian Pendidikan*, (Surabaya : Usaha Nasional, 1982), 133.

masalah, sehingga memberi gambaran yang lebih lanjut tentang hasil pengamatan dan wawancara, guna menggambarkan fenomena atau keadaan pendapatan pengemudi *Grab Bike* Kota Palu. Untuk menguji kebenaran hipotesis dan menjawab serta memecahkan permasalahan tentang faktor yang berpengaruh terhadap pengemudi *Grab Bike*, penulis menggunakan metode dan alat analisis secara kuantitatif, maka digunakan metode analisis sebagai berikut :

### **1. Uji Asumsi Klasik**

Terdapat beberapa model ujian asumsi yang dilakukan untuk menilai kehandalan model atau digunakan sebagai persyaratan suatu analisis. Pemenuhan asumsi ini dimaksud agar dalam pengerjaan model regresi tidak menemukan penyimpangan dan masalah-masalah statistik. Selain itu, agar model regresi yang dihasilkan memenuhi standar statistik sehingga parameter yang diperoleh logis dan masuk akal. Dan juga dengan terpenuhinya asumsi dasar tersebut, maka hasilnya lebih akurat. Uji asumsi yang dilakukan pada penelitian ini, adalah:

#### **a. Uji Normalitas**

Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui normal atau tidaknya suatu distribusi data. Uji normalitas menjadi hal yang penting karena salah satu syarat pengujian *parametric-test* (uji parametrik) adalah data yang harus memiliki distribusi normal.<sup>19</sup>

Kriteria sebuah data residual terdistribusi normal atau tidaknya dengan pendekatan Normal P-P Plot Probabilitas dapat dilakukan dengan melihat titik-titik

---

<sup>19</sup>Hariadi Sarjono dan Winda Julianita, *SPSS Vs LISREL : Sebuah Pengantar Aplikasi untuk Riset*, (Cet III: Jakarta : Salemba Empat, 2011), 53.

tersebut mendekati atau rapat pada garis lurus (diagonal) maka dikatakan bahwa data residual terdistribusi normal, namun apabila sebaran titik-titik tersebut menjauhi garis maka tidak terdistribusi.

#### **b. Uji Multikolinearitas**

Uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi ditemukan adanya korelasi yang tinggi ataupun sempurna antar variabel bebas atau independen.<sup>20</sup> Uji ini perlu dilakukan apabila jumlah variabel independen (variabel bebas) lebih dari satu.<sup>21</sup> Model yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel bebas. Apabila terjadi korelasi antara variabel bebas, maka terdapat problem multikolinieritas pada model regresi tersebut. Untuk mendeteksi ada atau tidaknya multikolinieritas yang tinggi antar variabel dapat dideteksi dengan melihat nilai *Tolerance* dan *Variance Inflation Factor (VIF)*. Kedua ukuran ini menunjukkan setiap variabel independen manakah yang dijelaskan oleh variabel independen lainnya. *Tolerance* mengukur variabelitas variabel *independen* yang terpilih yang tidak dijelaskan oleh variabel independen lainnya. Jadi nilai *tolerance* yang rendah sama dengan nilai VIF tinggi. Nilai *cut off* yang umum dipakai untuk menunjukkan tidak terjadi multikolinieritas adalah nilai *tolerance* diatas 0,10 atau sama dengan nilai VIF dibawah 10.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup>Imam Ghozali, *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 21 Update PLS Regresi*, (Cet. VII ; Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2013), 28.

<sup>21</sup>Toni Wijaya, *Analisis Data Penelitian Menggunakan SPSS*, (Cet V: Yogyakarta : Universitas Atma Jaya, 2009), 119.

<sup>22</sup>Imam Ghozali, *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 21 Update PLS Regresi*, 28

### c. Uji Heterokedatisitas

Uji heterokedatisitas menunjukkan bahwa varians variabel tidak sama untuk semua pengamatan/observasi. Jika varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain tetap maka homokedatisitas. Model regresi yang baik adalah terjadi homokedatisitas dalam model, atau dengan perkataan lain tidak terjadi heterokedatisitas. Ada beberapa cara untuk mendeteksi ada tidaknya heterokedatisitas yaitu dengan melihat *scatterplot* atau melalui uji *gletjer*, uji *park*, dan uji *white*, akan tetapi yang banyak digunakan yaitu menggunakan *scatterplot*.<sup>23</sup>

Asumsi *scatterpol* adalah:

- a. Jika ada pola tertentu, seperti titik-titik membantuk pola tertentu (bergelombang, melebar kemudian menyempit), maka mengindikasikan terjadi heterokedatisitas.
- b. Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heterokedatisitas.

### d. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan menguji apakah dalam model regresi ada kolerasi antara kesalahan pengganggu pada periode-t dengan kesalahan pengganggu pada pada periode t-1 (sebelumnya). Pengujian autokolerasi dilakukan dengan uji *durbin watson* dengan membandingkan nilai *durbin watson* hitung (d) dengan nilai *durbin watson* tabel, yaitu batas atas (du) dan batas bawah

---

<sup>23</sup>Hariadi Sarjono dan Winda Julianita, *SPSS Vs LISREL : Sebuah Pengantar Aplikasi untuk Riset*, 66.

(dL). Kriteria pengujian adalah sebagai berikut:

1. Jika  $0 < d < dL$ , maka terjadi autokorelasi positif.
2. Jika  $dL < d < du$ , maka tidak ada kepastian terjadi autokorelasi atau tidak.
3. Jika  $d - dL < d < 4$ , maka terjadi autokorelasi negatife.
4. Jika  $4 - du < d < 4 - dL$ , maka tidak ada kepastian terjadi autokorelasi atau tidak.
5. Jika  $du < d < 4 - du$ , maka tidak terjadi autokorelasi positif maupun negatif.<sup>24</sup>

## 2. Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda digunakan bila bermaksud meramalkan bagaimana keadaan variabel dependen, bila dua atau lebih variabel independen sebagai faktor prediktornya. Berikut rumus metode analisis regresi berganda :<sup>25</sup>

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + b_5X_5 + e$$

Dimana :

Y = pendapatan pengemudi *Grab Bike*

a = konstanta

X<sub>1</sub>= jam kerja

X<sub>2</sub>= umur

X<sub>3</sub>= tingkat pendidikan

X<sub>4</sub>= pengalaman

X<sub>5</sub>= jarak

b<sub>1</sub>=koefisien regresi jam kerja

b<sub>2</sub>= koefisien regresi umur

---

<sup>24</sup> Imam Ghozali, *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 21 Update PLS Regresi*, (Cet. VII ; Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2013), 110

<sup>25</sup>Idem, *Statistic Untuk Penelitian*, (Cet. XXII ; Bandung : Alfabeta, 2013), 275-276.

$b_3$ = koefisien regresi tingkat pendidikan  
 $b_4$ = koefisien regresi pengalaman  
 $b_4$ = koefisien regresi pengalaman  
 $b_5$ = koefisien regresi jarak  
 $e$  = eror

Pengujian hipotesis dalam penelitian ini menggunakan statistik parametrik.

Oleh karena itu, Untuk mengetahui serta menentukan arah besarnya koefisien antara variabel bebas dengan variabel terikat, maka digunakan bantuan teknik *SPSS* versi terbaru yakni versi 25.

### 3. Uji Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian. Kebenaran hipotesis itu akan dibuktikan melalui data yang terkumpul.

Uji hipotesis tersebut diantaranya :

#### a. Uji Parsial (Uji T)

Pengujian terhadap pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen disebut uji parsial. Uji parsial dilakukan dengan membandingkan nilai  $p$  dengan nilai  $\alpha$ . Jika nilai probabilitas  $\text{Sig } t < \alpha$  (0,05) berarti terdapat pengaruh signifikan, atau bisa juga dengan cara membandingkan nilai  $T_{\text{tabel}}$  dengan  $T_{\text{hitung}}$ . Apa bila nilai  $T_{\text{hitung}}$  lebih besar dari  $T_{\text{tabel}}$  maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima atau dikatakan signifikan. Berikut ini akan dijelaskan hasil uji  $t$  dari variabel independen.

#### b. Uji Statistik (Uji F)

Uji  $F$  dimaksudkan untuk mengetahui apakah model regresi merupakan regresi *simple linier*. Uji  $F$  digunakan untuk mengetahui atau menguji rasio dari dua

varian. Untuk mengetahui apakah variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen, dilakukan perbandingan antara  $F_{hitung}$  dengan  $F_{tabel}$  pada tingkat kepercayaan 0,05. Dalam uji ini digunakan rumus yang dikemukakan Riduan.<sup>26</sup>

$$F_{hitung} = \frac{\frac{R^2}{K}}{\frac{(1-R^2)}{n-k-1}}$$

Dimana :

R = nilai koefisien korelasi ganda

K = jumlah variabel bebas

n = jumlah sampel

F =  $F_{hitung}$  yang selanjutnya akan dibandingkan dengan  $F_{tabel}$ .

### c. Koefisien Determinasi

Pengujian ini dimaksudkan untuk menentukan seberapa besar variabel tak bebas yang dapat dijelaskan oleh variasi variabel-variabel bebasnya dengan menggunakan perhitungan koefisien determinasi (*determination coefficient*) yang disimbolkan dengan  $R^2$ . Nilai koefisien determinasi adalah diantara nol dan satu ( $0 < R^2 < 1$ ). Secara sistematis dirumuskan sebagai berikut:

---

<sup>26</sup>Riduan, *Penelitian Untuk Guru, Karyawan dan Penelitian Pemula*, (Cet V: Bandung : Alfabeta, 2012), 142.

- d. Jika nilai  $R^2$  kecil (mendekati nol), berarti kemampuan variabel bebas dalam menjelaskan variabel dependen amat terbatas, maka dapat disimpulkan antara variabel bebas dan variabel tak bebas tidak ada keterkaitan.
- e. Jika nilai  $R^2$  mendekati 1 (satu), berarti variabel independent memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependen, maka dapat disimpulkan antara variabel bebas dan variabel tak bebas ada keterkaitan.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*, (Cet III: Bandung : Alfabeta, 2017), 279.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN

#### A. *Gambaran Umum Daerah Penelitian*

Kota Palu berada pada kawasan dataran lembah Palu dan Teluk Palu, dengan ketinggian rata-rata 0 – 700 meter diatas permukaan laut, secara astronomis Palu terletak pada posisi 0°,36” - 0°,56” Lintang Selatan dan 119°,45” - 121°,1” Bujur Timur . Luas wilayah Kota Palu, adalah 395,06 km<sup>2</sup> yang berada pada kawasan dataran lembah Palu dan teluk Palu. <sup>1</sup>

Asal usul nama Kota Palu adalah kata *Topalu'e* yang artinya *tanah yang terangkat* karena daerah ini awalnya lautan. Pernah terjadi gempa dan pergeseran lempeng (Palu Koro) sehingga daerah yang tadinya lautan tersebut terangkat dan membentuk daratan lembah yang sekarang menjadi Kota Palu. Istilah lain juga menyebutkan bahwa kata asal usul nama Kota Palu berasal dari bahasa Kaili Volo yang berarti bambu yang tumbuh dari daerah Tawaeli sampai di daerah Sigi. Bambu sangat erat kaitannya dengan masyarakat suku Kaili, ini dikarenakan ketergantungan masyarakat Kaili dalam penggunaan bambu sebagai kebutuhan sehari-hari mereka, baik itu dijadikan bahan makanan (rebung), bahan bangunan (dinding, tikar, dll), Perlengkapan sehari hari, permainan (Tilako), serta alat musik (Lalove).<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Badan Pusat Statistik , *Kota Palu dalam Angka (Palu Municipality in Figures 2018)* ,6

<sup>2</sup>Website Resmi Pemerintah Kota Palu , “Sejarah Kota Palu”, *PaluKota.Go.id*, <http://PaluKota.Go.id/Sejarah/Kota/Palu/> (14 Mei 2019)

Kota Palu sekarang ini bermula dari kesatuan empat kampung, yaitu : Besusu, Tangga Banggo (Siranindi) sekarang bernama Kamonji, Panggovia sekarang bernama Lere, Boyantogo sekarang bernama Kelurahan baru kemudian semua membentuk satu dewan adat disebut Patangota. Salah satu tugasnya adalah memilih raja dan para pembentuknya yang erat hubungannya dengan kegiatan kerajaan. Kerajaan Palu lama-kelamaan menjadi salah satu kerajaan yang dikenal dan sangat berpengaruh. Itulah sebabnya, Belanda mengadakan pendekatan terhadap kerajaan Palu. Belanda pertama kali berkunjung ke Palu pada masa kepemimpinan raja Maili untuk mendapatkan perlindungan dari Manado di Tahun 1868. Pada Tahun 1888, Gubernur Belanda untuk Sulawesi bersama dengan bala tentara dan beberapa kapal tiba di kerajaan Palu, mereka pun menyerang Kayumalue. Setelah peristiwa perang Kayumalue, raja Maili terbunuh oleh pihak Belanda dan jenazahnya dibawa ke Palu. Setelah itu, dia digantikan dengan Raja Yojokodi.<sup>3</sup>

Pertumbuhan Kota Palu setelah Indonesia merebut kemerdekaan dari tangan penjajahan Belanda, kemudian Jepang pada tahun 1945 semakin lama semakin meningkat. Dimana hasrat masyarakat untuk lebih maju dari masa penjajahan dengan tekad membangun masing-masing daerahnya. Berkat usaha makin tersusun roda pemerintahannya dari pusat sampai ke daerah-daerah. Maka terbentuknya daerah Swantara tingkat II Donggala sesuai peraturan pemerintah Nomor 23 Tahun 1952.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup>“Kota Palu”, Sejarah Kota Palu, Situs Resmi, <http://www.palukota.go.id/Sejarah/Kota/Palu> (14 Mei 2019)

<sup>4</sup>Ibid.

Penduduk Kota Palu berdasarkan proyeksi penduduk tahun 2017 sebanyak 379.593 jiwa yang terdiri atas 190.880 jiwa penduduk laki-laki dan 188.713 jiwa penduduk perempuan. Dibandingkan dengan proyeksi jumlah penduduk tahun 2016, penduduk Palu mengalami pertumbuhan sebesar 1,49 persen dengan masing-masing persentase pertumbuhan penduduk laki-laki sebesar 1,52 persen dan penduduk perempuan sebesar 1,46 persen. Sementara itu besarnya angka rasio jenis kelamin tahun 2017 penduduk laki-laki terhadap penduduk perempuan sebesar 101 yang berarti setiap 100 penduduk perempuan terdapat 101 penduduk laki-laki atau jumlah penduduk perempuan relatif lebih sedikit dari pada penduduk laki-laki.

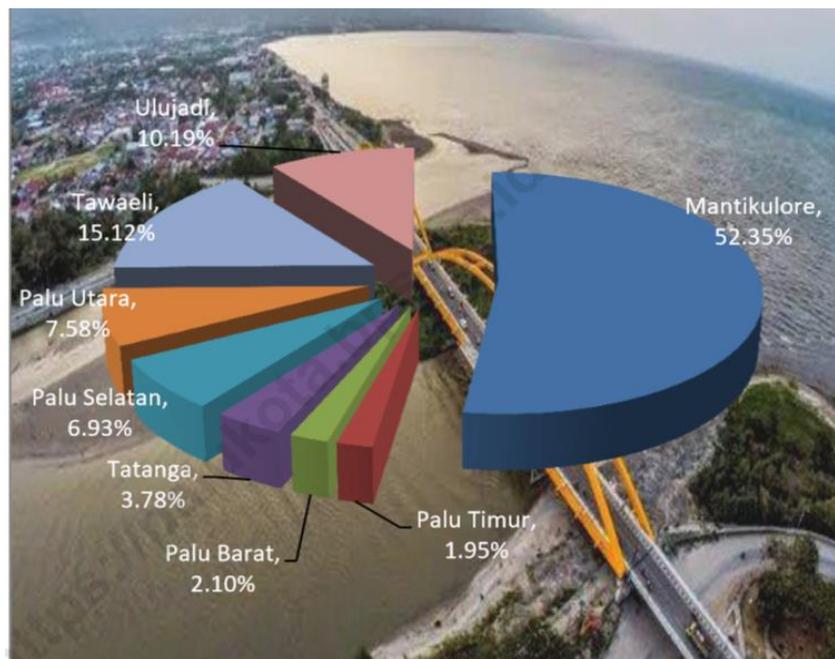
Kepadatan penduduk di Kota Palu tahun 2017 mencapai 961 jiwa/km<sup>2</sup> dengan rata-rata jumlah penduduk per rumah tangga 4 orang. Kepadatan Penduduk di 8 kecamatan cukup beragam dengan kepadatan penduduk tertinggi terletak di kecamatan Palu Timur dengan kepadatan sebesar 9.267 jiwa/km<sup>2</sup> dan terendah di Kecamatan Mantikulore sebesar 309 jiwa/Km<sup>2</sup>. Sementara itu jumlah rumah tangga mengalami pertumbuhan sebesar 1,54 persen dari tahun 2016.

Tahun 2017, wilayah administrasi Kota Palu terdiri dari 8 wilayah kecamatan dan 46 wilayah kelurahan, yaitu: Palu Barat (8,28 km<sup>2</sup>), Tatanga (14,95 km<sup>2</sup>), Ulujadi (40,25 km<sup>2</sup>), Palu Selatan (27,38 km<sup>2</sup>), Palu Timur (7,71 km<sup>2</sup>), Mantikulore (206,80 km<sup>2</sup>), Palu Utara (29,94 km<sup>2</sup>), dan Tawaeli (59,75 km<sup>2</sup>).<sup>5</sup>

Presentase luas wilayah menurut kecamatan dapat dilihat dari gambar 4.1 dibawah ini :

---

<sup>5</sup> Badan Pusat Statistik , *Kota Palu dalam Angka (Palu Municipality in Figures 2018)* ,9



Kemudian berikut ini dijabarkan kelurahan dan kecamatannya , adalah sebagai berikut:<sup>6</sup>

- Kecamatan Palu Barat: Kelurahan Ujuna, Baru, Siranindi, Kamonji, Balaroa dan Lere.
- Kecamatan Tatanga: Kelurahan Duyu, Pengawu, Palupi, Tawanjuka, Boyaoge dan Nunu.
- Kecamatan Ulujadi: Kelurahan Donggala Kodi, Kabonena, Silae, Tipo, Buluri dan Watusampu.
- Kecamatan Palu Selatan: Kelurahan Birobuli Selatan, Petobo, Birobuli Utara, Tatura utara, dan Tatura Selatan.

---

<sup>6</sup> Badan Pusat Statistik , *Kota Palu dalam Angka (Palu Municipality in Figures 2018)* ,6

- Kecamatan Palu Timur: Besusu Barat, Besusu Tengah, Besusu Timur, Lolu Utara dan Lolu Selatan.
- Kecamatan Mantikulore: Kelurahan Talise, Tanamodindi, Lasoani, Kawatuna, Poboya, Tondo, Layana Indah dan Talise Valanguni.
- Kecamatan Palu Utara: Kelurahan Mamboro, Taipa, Kayumaleo Pajeko, Kayumaleo Ngapa, dan Mamboro Barat.
- Kecamatan Tawaeli: Kelurahan Panau, Lambara, Baiya, Pantoloan dan Pantoloan Boya<sup>7</sup>

### ***B. Diskripsi Responden***

Diskripsi responden digunakan untuk mengetahui keragaman dari responden. Hal tersebut diharapkan dapat memberikan gambaran yang cukup jelas mengenai kondisi dari responden dan kaitannya dengan masalah dan tujuan penelitian. Adapun deskripsi karakteristik responden dari penelitian ini meliputi variabel penelitian yaitu umur, jam kerja, pendidikan terakhir, pengalaman kerja, dan jarak. Penyajian data deskriptif penelitian ini bertujuan agar dapat dilihat dari data penelitian tersebut serta hubungan antar variabel yang digunakan dalam penelitian dengan jumlah responen sebanyak 70 pengemudi. Adapun data penelitian tersebut, untuk lebih jelasnya akan di uraikan sebagai berikut.

---

<sup>7</sup> Ibid

**a. Deskripsi Responden Berdasarkan Variabel Jam Kerja**

Data variabel jam kerja diperoleh melalui kuesioner yang diisi oleh responden sebanyak 70 orang. Berikut ini akan disajikan jam kerja responden yang digunakannya dapat dilihat pada tabel 4.1 di bawah ini:

**Tabel 4.1**  
**Jam Kerja Responden**

<b>Jam Kerja</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Presentase (%)</b>
4	1	1.4
5	8	11.4
6	9	12.9
7	2	2.9
8	16	22.9
9	13	18.6
10	11	15.7
11	3	4.3
12	7	10.0
<b>TOTAL</b>	70	100.0

*Sumber: data primer yang diolah Tahun 2019*

Berdasarkan tabel tersebut menunjukkan bahwa dari 70 responden, diketahui bahwa data terkait jam kerja pengemudi *Grab Bike* dengan jam kerja terendah adalah 4 jam /hari sebanyak 1 orang dengan presentase (1.4 %) dan tertinggi adalah 8 jam/hari sebanyak 16 orang dengan presentase (22.9 %).

**b. Deskripsi Responden Berdasarkan Variabel Umur**

Pengelompokan responden berdasarkan variabel umur dapat di lihat pada tabel 4.2 berikut ini:

**Tabel 4.2**  
**Pengelompokan Responden Berdasarkan Umur**

Umur	Frekuensi	Peresentase (%)
< 20 tahun	8	11.4
21- 30 tahun	39	55.7
31- 40 tahun	21	30
41- 50 tahun	1	1.4
>51 tahun	1	12
<b>Total</b>	<b>70</b>	<b>100.0</b>

*Sumber: Data primer yang diolah Tahun 2019*

Berdasarkan tabel tersebut, rentang umur pengemudi *Grab Bike* terbagi menjadi 6 kelompok umur, yaitu <20 tahun, 21-30 tahun, 31-40 tahun, 41-50 tahun dan >51 tahun. Berdasarkan hasil kuesioner, pengemudi *Grab Bike* didominasi kelompok rentang umur 21-30 tahun. Hal tersebut mengindikasikan bahwa adanya minat yang tinggi menjadi seorang pengemudi di usia 21-30 tahun sebanyak 39 orang dengan presentase (55.7 %). Salah satu penyebabnya yaitu menyangkut faktor usia yang masih produktif yang dimiliki oleh rentang umur 21-30 dibandingkan rentang umur lainnya.

**c. Deskripsi Responden Berdasarkan Variabel Pendidikan Terakhir**

Pengelompokan responden berdasarkan pendidikan terakhir dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut ini:

**Tabel 4.3**  
**Pengelompokan Berdasarkan Pendidikan Terakhir**

<b>Pendidikan</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Presentase (%)</b>
S2	2	2.9
S1	9	12.9
SMA	54	77.1
SMP	3	4.3
SD	2	2.9
Total	70	100.0

*Sumber: Data primer yang diolah Tahun 2019*

Pengelompokan responden berdasarkan pendidikan terakhir seperti yang terlihat pada tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian besar responden pendidikan terakhir SMA berjumlah 54 orang dengan persentase sebesar (77.1%), sedangkan responden berpendidikan terakhir SMP sebesar 3 orang dengan persentase sebesar (4.3%), kemudian responden berpendidikan terakhir SD sebesar 2 orang dengan persentase sebesar (2.9%), responden berpendidikan terakhir Sarjana sebesar 9 orang dengan persentase sebesar (12.9%), serta responden berpendidikan terakhir Magister sebesar 2 orang dengan persentase sebesar (2.9%). Sehingga dengan demikian, menurut penelitian ii pengemudi *Grab Bike* Kota Palu kebanyakan pendidikan terakhir adalah SMA.

#### ***d. Deskripsi Responden Berdasarkan Variabel Pengalaman Kerja***

Pengalaman kerja menunjukkan rata-rata pekerja yang sudah berapa lama menjalani pekerjaan sebagai pengemudi *Grab Bike* dalam jangka waktu tertentu. Data variabel pengalaman kerja dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4.4**  
**Pengalaman Kerja Responden**

<b>Pengalaman Kerja</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Presentase (%)</b>
<3 Bulan	6	8.6
3-6 Bulan	9	12.9
6-12 Bulan	16	22.9
>1 Tahun	35	50.0
>2 Tahun	4	5.7
TOTAL	70	100.0

*Sumber: data primer yang diolah Tahun 2019*

Berdasarkan tabel tersebut menunjukkan bahwa dari 70 responden, diketahui bahwa mayoritas responden yang bekerja sebagai pengemudi selama >1 tahun, sebanyak 35 orang dengan persentase sebesar (50.0%), selanjutnya minoritas responden yang bekerja sebagai pengemudi selama >2 tahun ada sebanyak 4 orang dengan persentase sebesar (5.7%)

*e. Deskripsi Responden Berdasarkan Variabel Jarak*

Distribusi responden berdasarkan jarak yang di tempuh oleh pengemudi *Grab Bike*, dapat dilihat pada tabel 4.5 berikut:

**Tabel 4.5**

<b>Jarak (Km)</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Presentase (%)</b>
7	1	1.4
17	1	1.4
20	1	1.4
30	5	7.1
50	10	14.3
60	2	2.9
70	1	1.4
80	4	5.7

100	23	32.9
120	1	1.4
150	15	21.4
200	4	5.7
300	1	1.4
500	1	1.4
<b>TOTAL</b>	70	100.0

*Sumber: data primer yang diolah Tahun 2019*

Tabel tersebut menunjukkan bahwa pengemudi *Grab Bike* yang paling banyak ada 23 orang yang menempuh jarak rata-rata 100 km dalam sehari dengan presentase sebesar (32.9%)

**f. Deskripsi Responden Berdasarkan Pendapatan**

Data variabel pendapatan diperoleh melalui kuesioner yang diisi oleh responden sebanyak 70 orang. Berikut ini akan disajikan pendapatan responden yang digunakan dalam usahanya dapat dilihat pada tabel 4.13 di bawah ini:

**Tabel 4.6**

**Pendapatan Responden**

<b>Pendapatan (Rp)</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Presentase (%)</b>
50000	2	2.9
70000	2	2.9
100000	31	44.3
120000	3	4.3
125000	1	1.4
150000	27	38.6
170000	2	2.9
200000	2	2.9
<b>TOTAL</b>	70	100.0

*Sumber: data primer yang diolah Tahun 2019*

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa dari 70 responden, diketahui bahwa mayoritas responden berpendapatan sebesar Rp. 100.000, sebanyak 31 orang per hari dengan persentase sebesar (44.3%), selanjutnya minoritas responden berpendapatan Rp. 125.000, hanya ada 1 orang dengan persentase (2.9%).

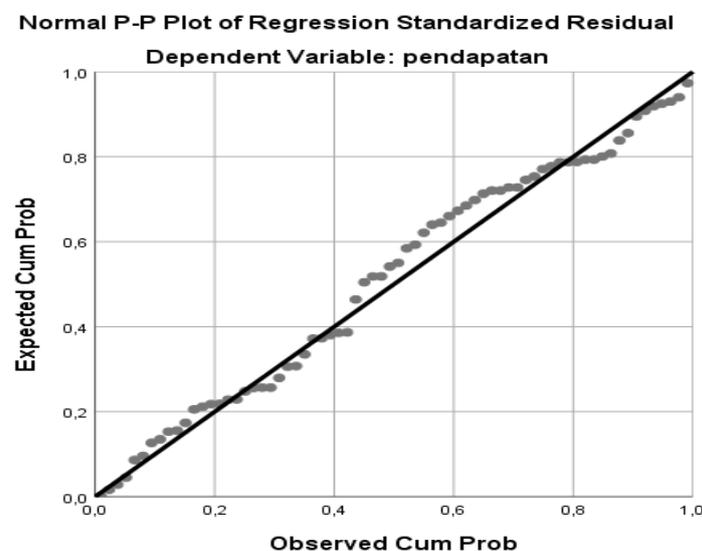
### **C. Analisis Data**

#### **1. Uji Asumsi Klasik**

##### **a. Uji Normalitas**

Uji normal bertujuan untuk menguji normal atau tidaknya suatu distribusi data. Uji normalitas menjadi hal yang penting karena salah satu syarat pengujian *parametric-test* (uji parametrik) adalah data harus memiliki distribusi normal.<sup>8</sup> Adapun dasar pengambilan keputusan dalam pengujian normalitas yakni dapat dilihat pada gambar 4.1 berikut ini

**Gambar 4.1**  
**Hasil Uji Normalitas Variabel Dependen Pendapatan**  
**Normal Probability Plot**



<sup>8</sup>Hariadi Sarjono dan Winda Julianti, *SPSS vs LISRE: Sebuah Pengantar Aplikasi Untuk Riset*, (Jakarta: Salemba Empat, 2011),53

Gambar 4.1 menunjukkan uji normalitas dari variabel umur, pendidikan, jam kerja, pengalaman kerja dan jarak terhadap pendapatan. Kemudian dari gambar tersebut, terlihat bahwa dari sebaran titik-titik relatif mendekati arah garis diagonal, sehingga dapat dipahami bahwa (data) *residual* terdistribusi normal atau memenuhi asumsi normalitas.

#### **b. Uji Multikolinieritas**

Model yang baik seharusnya tidak terjadi kolerasi diantara variabel bebas. Apabila terjadi kolerasi antara variabel bebas, maka terdapat problem *multikolinieritas* pada model regresi tersebut. Untuk mendeteksi ada atau tidaknya *multikolinieritas* yang tinggi antar variabel independen dapat dideteksi dengan cara melihat nilai *tolerance* dan *Variance Inflation Factor* (VIF).

Hasil uji multikolinieritas dapat dilihat pada tabel *coefficients* tepatnya pada kolom *Colinearity Statistic*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.7 berikut ini.

**Tabel 4.7**  
**Hasil Uji Multikolonearitas dengan Variabel Dependen Pendapatan**

NO	Variabel Independen	Colinearity Statistic		Keterangan
		Tolerance	VIF	
1	Jam Kerja	0.878	1.139	tidak terjadi multikolinieritas
2	Umur	0.941	1.019	tidak terjadi multikolinieritas
3	Pendidikan	0.981	1.019	tidak terjadi multikolinieritas
4	Pengalaman Kerja	0.851	1.175	tidak terjadi multikolinieritas
5	Jarak	0.811	1.233	tidak terjadi multikolinieritas

*Sumber: Data primer diolah Tahun 2019*

Berdasarkan tabel 4.14 terlihat bahwa semua hasil analisis di atas dinyatakan siap untuk dilanjutkan ke regresi karena nilai *tolerance* pada semua variabel  $>0.10$  dan nilai VIF yang diperoleh pada semua variabel adalah  $<10$ , Maka dapat dipahami bahwa tidak terjadi kasus multikolinieritas pada kelima variabel bebas. Berarti data dalam penelitian ini merupakan model data yang baik.

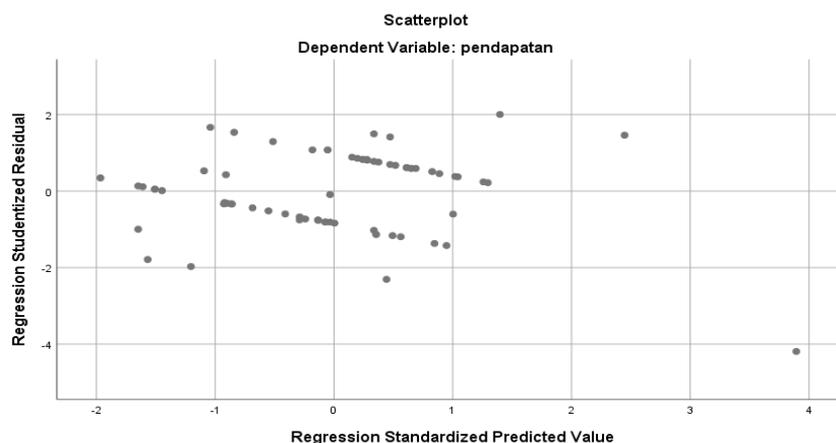
### c. Uji Heteroskedastisitas

Model regresi yang baik adalah yang homoskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas. Cara untuk mendeteksi ada atau tidaknya heteroskedastisitas dapat diketahui dengan melihat ada tidaknya pola tertentu pada grafik *scatterplot* atau melalui uji *geletjer*, uji *park*, dan uji *white*, akan tetapi yang banyak digunakan yaitu menggunakan *scatterplot*.<sup>9</sup>

Adapun dasar sebagai pengambilan keputusan dalam pengujian heteroskedastisitas dapat dilihat pada gambar *scatterplot*, seperti pada gambar 4.2, dibawah ini:

**Gambar 4.2**

### Hasil Uji Heteroskedastisitas Variabel Dependen Pendapatan



<sup>9</sup>Ibid.

Berdasarkan gambar 4.2 di atas, persebaran titik tidak berpola, berarti uji asumsi klasik tentang heteroskedastisitas dalam model ini terpenuhi, yaitu beberapa dari heteroskedastisitas.

**d. Uji Autokorelasi**

Uji autokorelasi bertujuan untuk menguji dalam model regresi linear ada atau tidak korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode t-1 atau periode sebelumnya. Uji autokorelasi pada penelitian ini menggunakan uji Durbin Watson. Berikut hasil uji autokorelasi:

**Tabel 4.8**  
**Hasil Uji Autikorelasi dengan Variabel Dependen Pendapatan**

<b>Model Summary<sup>b</sup></b>					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,512 <sup>a</sup>	,262	,204	28136,419	1,858
a. Predictors: (Constant), jarak, pendidikan, umur, jam kerja, pengalaman					
b. Dependent Variable: pendapatan					

Berdasarkan tabel 4.8 di atas nilai Durbin Watson sebesar 2.090, pembandingan menggunakan nilai signifikansi 5%, jumlah sampel 70 (n), dan jumlah variabel independen 5 (k=5), maka di tabel DurbinWatson akan didapat nilai du sebesar 1,7683. Karena nilai DW 1,858 lebih besar dari batas atas (du) 1,7683 dan kurang dari 4 - 1.7683 (2.2317), maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat autokorelasi.

## 2. Uji Regresi Linear Berganda

Analisis regresi berganda digunakan bila bermaksud meramalkan bagaimana keadaan variabel dependen, bila dua atau lebih variabel independen sebagai faktor prediktornya. Berikut rumus metode analisis regresi berganda :<sup>10</sup>

Hasil analisis dengan menggunakan komputer program *SPSS for windows* terbaru yakni versi 25 diperoleh hasil perhitungan sebagai berikut :

**Tabel 4.8**  
**Hasil Uji Regresi Berganda**

Coefficients <sup>a</sup>						
Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	79002,338	25603,309		3,086	,003
	jam kerja	4448,704	1695,470	,301	2,624	,001
	umur	-611,432	4744,629	,014	,129	,898
	pendidikan	-4751,813	5418,473	,095	,877	,384
	pengalaman	2255,344	3473,277	,076	1,649	,518
	jarak	119,526	52,667	,271	2,269	,027
a. Dependent Variable: pendapatan						
<b>Sumber: data primer 2019</b>						

Berdasarkan hasil analisis regresi berganda pada tabel di atas diperoleh koefisien untuk variabel bebas  $X_1 = 4448,704$  ,  $X_2 = -611,432$  ,  $X_3 = -4751,813$  ,  $X_4$

<sup>10</sup>Idem, *Statistic Untuk Penelitian*, cet ke-XXII, (Bandung : ALFABETA, 2013), 275-276.

= 2255,344 dan  $X_5 = 119,526$  dan konstanta sebesar 79002,338 sehingga model persamaan regresi yang diperoleh sebagai berikut :

$$Y = 79002,338 + 4448,704X_1 - 611,432X_2 - 4751,813X_3 + 2255,344 X_4 + 119,526X_5$$

Persamaan regresi linear berganda diatas menunjukkan bahwa kelima variabel independen (jam kerja, umur, tingkat pendidikan, pengalaman, dan jarak) memiliki arah positif dan negatif terhadap variabel dependen (pendapatan). Hasil perhitungan diatas dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Nilai konstanta sebesar 79002,338 menyatakan bahwa jika variabel independen yaitu jam kerja ( $X_1$ ), umur ( $X_2$ ), tingkat pendidikan ( $X_3$ ), pengalaman ( $X_4$ ), dan jarak ( $X_5$ ) tetap atau bernilai nol, maka pendapatan yang dihasilkan bernilai 79002,338.
2. Nilai koefisien regresi variabel jam kerja ( $X_1$ ) sebesar 4448,704 bernilai positif menyatakan bahwa setiap terjadi peningkatan satu satuan variabel jam kerja ( $X_1$ ) maka akan meningkatkan pendapatan sebesar 4448,704 jika variabel lain dianggap konstan.
3. Nilai koefisien regresi variabel umur ( $X_2$ ) sebesar - 611,432 bertanda negatif , ini menunjukkan bahwa faktor umur mempunyai hubungan yang berlainan arah dengan variabel pendapatan ( $Y$ ) . Hal ini menunjukkan bahwa setiap kenaikan variabel umur ( $X_2$ ) satu satuan, maka variabel pendapatan ( $Y$ ) akan turun sebesar 611,432 jika variabel lain dianggap konstan.
4. Nilai koefisien regresi variabel pendidikan ( $X_3$ ) sebesar -4751,813 bertanda negatif , ini menunjukkan bahwa faktor pendidikan mempunyai hubungan yang berlainan arah dengan variabel pendapatan ( $Y$ ) . Hal ini menunjukkan

bahwa setiap kenaikan variabel umur ( $X_3$ ) satu satuan, maka variabel pendapatan ( $Y$ ) akan turun sebesar 4751,813 jika variabel lain dianggap konstan.

5. Nilai koefisien regresi variabel pengalaman ( $X_4$ ) sebesar 2255,344 bernilai positif menyatakan bahwa setiap terjadi peningkatan satu satuan variabel jam kerja ( $X_4$ ) maka akan meningkatkan variabel pendapatan sebesar 2255,344 jika variabel lain dianggap konstan.
6. Nilai koefisien regresi variabel jarak ( $X_5$ ) sebesar 119,526 bernilai positif menyatakan bahwa setiap terjadi peningkatan satu satuan variabel jam kerja ( $X_5$ ) maka akan meningkatkan keputusan membeli sebesar 119,526 jika variabel lain dianggap konstan.

### 3. *Uji Hipotesis*

Uji hipotesis digunakan untuk mengetahui apakah variabel jam kerja ( $X_1$ ), umur ( $X_2$ ), pendidikan ( $X_3$ ), pengalaman kerja ( $X_4$ ) dan jarak ( $X_5$ ) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel pendapatan ( $Y$ ), baik secara langsung maupun secara tidak langsung. Maka, penelitian melakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

Berdasarkan hasil uji regresi pertama seperti yang terlihat pada tabel 4.8 di atas, maka selanjutnya akan diuraikan analisis uji parsial. Adapun penjelasannya sebagai berikut:

### **a. Uji Parsial (Uji t)**

Pengujian terhadap pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen disebut uji parsial. Uji parsial dilakukan dengan membandingkan nilai p dengan nilai  $\alpha$ . Jika nilai probabilitas  $\text{Sig } t < \alpha$  (0,05) berarti terdapat pengaruh signifikan, atau bisa juga dengan cara membandingkan nilai  $T_{\text{tabel}}$  dengan  $t_{\text{hitung}}$ . Apa bila nilai  $T_{\text{hitung}}$  lebih besar dari  $T_{\text{tabel}}$  maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima atau dikatakan signifikan. Berikut ini akan dijelaskan hasil uji t dari variabel independen.

#### **1. Jam Kerja ( $X_1$ )**

Berdasarkan hasil perhitungan bahwa nilai  $t_{\text{hitung}}$  dari program SPSS yakni 2.624 sedangkan nilai  $t_{\text{tabel}}$  dari perhitungan program *Excel* yakni 1.999 artinya nilai  $t_{\text{hitung}}$  yakni 2.624 lebih besar dari nilai  $t_{\text{tabel}}$  yakni 1.999. Dengan demikian dapat ditarik kesimpulan bahwa hipotesis  $H_a$  diterima dan  $H_0$  ditolak. Artinya jam kerja berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu .

#### **2. Umur ( $X_2$ )**

Berdasarkan hasil perhitungan diketahui bahwa nilai  $t_{\text{hitung}}$  dari program SPSS yakni 0.129 sedangkan nilai  $t_{\text{tabel}}$  dari perhitungan program *Excel* yakni 1.999, artinya nilai  $t_{\text{hitung}}$  yakni 0.898 lebih kecil dari nilai  $t_{\text{tabel}}$  yakni 1.999. Dengan demikian dapat ditarik kesimpulan bahwa hipotesis ditolak. Artinya umur tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.

#### **3. Pendidikan ( $X_3$ )**

Menurut hasil perhitungan, didapati bahwa nilai  $t_{hitung}$  dari program SPSS yakni 0,877 sedangkan nilai  $t_{tabel}$  el 1.999 dari perhitungan program *Excel*, artinya nilai  $t_{hitung}$  lebih kecil dari nilai  $t_{tabel}$  . Dengan demikian dapat ditarik kesimpulan bahwa hipotesis diterima. Artinya pendidikan tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.

#### **4. Pengalaman Kerja ( $X_4$ )**

Merujuk ke hasil perhitungan dapat dinyatakan bahwa nilai  $t_{hitung}$  dari program SPSS yakni 1.649 sedangkan nilai  $t_{tabel}$  dari perhitungan program *Excel* yakni 1.999 artinya nilai  $t_{hitung}$  yakni 1.649 lebih kecil dari nilai  $t_{tabel}$  yakni 1.999 . Dengan demikian dapat dapat ditarik kesimpulan bahwa hipotesis ditolak. Artinya pengalaman kerja tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu .

#### **5. Jarak**

Hasil Uji t menunjukkan nilai  $t_{hitung}$  dari program SPSS adalah 2.269 sedangkan nilai  $t_{tabel}$  dari perhitungan program *Excel* yakni 1.999 artinya nilai  $t_{hitung}$  yakni 2.269 lebih besar dari nilai  $t_{tabel}$  yakni 1.999, artinya nilai  $t_{hitung}$  lebih besar dari nilai  $t_{tabel}$ . Jadi, dapat disimpulkan jarak berpengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.

#### **b. Uji Serempak (Uji F)**

Uji F dimaksudkan untuk mengetahui apakah model regresi merupakan regresi *simple linier*.

Hasil uji F dapat dilihat pada tabel ANOVA<sup>a</sup> di bawah ini. Nilai *prob.* F hitung terlihat pada kolom terakhir (*sig.*)

**Tabel 4.9**  
**Hasil Uji Serempak (Uji F)**

ANOVA <sup>a</sup>						
Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.	
1	Regression	17998526558,808	5	3599705311,762	4,547	,001 <sup>b</sup>
	Residual	50666116298,335	64	791658067,161		
	Total	68664642857,143	69			

**Sumber : Data primer Tahun 2019**

Berdasarkan output tersebut dapat diketahui nilai signifikansi untuk pengaruh jam kerja ( $X_1$ ), umur ( $X_2$ ), pendidikan ( $X_3$ ), pengalaman ( $X_4$ ) dan, jarak ( $X_5$ ) secara simultan terhadap Y adalah sebesar  $0,001 < 0,05$  dan nilai  $F_{hitung} 4,547 > F_{tabel} 2,36$  sehingga dapat disimpulkan bahwa  $H_6$  diterima yang berarti terdapat pengaruh jam kerja ( $X_1$ ), umur ( $X_2$ ), pendidikan ( $X_3$ ), pengalaman ( $X_4$ ) dan, jarak ( $X_5$ ) secara simultan terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu

### c. Koefisien Determinasi

Uji Koefisien Determinasi bertujuan untuk mengukur sebesar besar kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Jika nilai  $R^2$  kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen menjadi sangat terbatas.

Tabel 4.10

### Hasil Uji Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,450 <sup>a</sup>	,403	,454	29020,821

a. Predictors: (Constant), pengalaman, pendidikan, umur, jam kerja, jarak

Berdasarkan tabel 4.10, diperoleh nilai Adjusted R Square adalah 0.454, hal ini berarti 45,4% variasi variabel terikat yaitu pendapatan dapat dijelaskan oleh lima variasi variabel bebas yaitu jam kerja, umur, tingkat pendidikan dan pengalaman. Sedangkan sisanya ( $100\% - 45,4\% = 54,6\%$ ) dijelaskan oleh variabel lain di luar penelitian.

#### **D. Pembahasan**

1. Pengaruh jam kerja, umur, pendidikan, pengalaman kerja dan jarak terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu

a. Pengaruh jam kerja terhadap pendapatan

Berdasarkan hasil pengolahan data statistik menggunakan alat bantu SPSS terbaru versi 25 diketahui bahwa koefisien regresi untuk variabel jam kerja adalah positif terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu dengan nilai  $t_{hitung}$  dari program SPSS yakni 2.624 sedangkan nilai  $t_{tabel}$  dari perhitungan program *Excel* yakni 1.999 artinya nilai  $t_{hitung}$  yakni 2.624 lebih besar dari nilai  $t_{tabel}$  yakni 1.999. Dengan demikian, jam kerja dalam penelitian ini berpengaruh signifikan terhadap pendapatan. Artinya, setiap kenaikan jam kerja maka pendapatan akan naik.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Putu Citrayani Giri yang menyatakan bahwa jam kerja berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Denpasar, Bali.<sup>11</sup>

b. Pengaruh umur terhadap pendapatan

Berdasarkan hasil pengolahan data statistik menggunakan alat bantu SPSS versi 25 diketahui bahwa koefisien regresi untuk variabel umur adalah tidak signifikan terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike*. Berdasarkan hasil perhitungan diketahui bahwa nilai  $t_{hitung}$  dari program SPSS yakni 0.129 sedangkan nilai  $t_{tabel}$  dari perhitungan program *Excel* yakni 1.999, artinya nilai  $t_{hitung}$  yakni 0.898 lebih kecil dari nilai  $t_{tabel}$  yakni 1.999. Artinya umur tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.

Hal ini sesuai dengan hasil penelitian Ervin Suprapti di Semarang bahwa umur tidak berpengaruh terhadap pendapatan hal ini dapat diketahui bahwa faktor yang mempengaruhi tidak hanya umur tetapi pengalaman bisa mempengaruhi pendapatan.<sup>12</sup>

Umur dapat dijadikan sebagai tolok ukur dalam melihat aktifitas seseorang dalam bekerja, dimana kondisi umur yang masih produktif, maka kemungkinan besar seseorang dapat bekerja dengan baik dan maksimal. Jadi pengemudi *Grab Bike* di usia yang produktif maupun tidak tetap bekerja. Hal ini terlihat dari hasil penelitian ini bahwa pengemudi *Grab Bike* di usia yang sudah tidak produktif masih

---

<sup>11</sup>Putu Citrayani Giri, "E-Jurnal Ekonomi Pembangunan" *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Go-Jek di Kota Denpasar*", Vol.6, No.6 (2017), 948 <https://ojs.unud.ac.id/index.php/eep/article/view/45969/28831>. (4 Mei 2019)

<sup>12</sup>Ervin Suprapti, "Jurnal Pendidikan dan Ekonomi", *Pengaruh Modal, Umur, Jam Kerja, dan Pendidikan Terhadap Pendapatan Pedagang Pasar Barongan Bantul*", vol. 7 no. 2 (2018), 176 [journal.student.uny.ac.id/ojs/index.php/ekonomi/article/download/10514/10206](http://journal.student.uny.ac.id/ojs/index.php/ekonomi/article/download/10514/10206) (4 Mei 2019)

tetap beroperasi karena faktor kebutuhan. Meskipun pada usia muda, pengemudi *Grab Bike* bisa lebih produktif karena memiliki lebih banyak semangat dan tenaga yang kuat.

#### c. Pengaruh pendidikan terhadap pendapatan

Dari hasil temuan penelitian dapat dilihat pengaruh tingkat pendidikan terhadap tingkat pendapatan individu. Menurut hasil perhitungan penelitian ini didapati bahwa nilai  $t_{hitung}$  dari program SPSS yakni 0,877 sedangkan nilai  $t_{tabel}$  1.999 dari perhitungan program *Excel*, artinya nilai  $t_{hitung}$  lebih kecil dari nilai  $t_{tabel}$ . Dengan demikian dapat ditarik kesimpulan bahwa pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu . Pekerja dengan pendidikan yang lebih rendah mempunyai pendapatan yang lebih rendah dibanding pekerja yang mempunyai tingkat pendidikan yang lebih tinggi.<sup>13</sup> Namun dari hasil statistik dalam penelitian ini menolak adanya hasil penelitian tersebut . Pada kasus pengemudi *Grab Bike*, tingkat pendidikan pengemudi tidak berpengaruh terhadap pendapatan karena di lapangan tidak semuanya memiliki pendidikan yang tinggi. Rata-rata para pengemudi yang tamatan SD yang lebih banyak mencurahkan jam kerjanya yang memperoleh penghasilan yang lebih banyak yaitu paling tinggi sebesar Rp. 125.000 per hari, dibandingkan dengan pengemudi yang tamatan SMA yang mendapatkan penghasilan hanya sebesar Rp. 50.000 per hari

#### d. Pengaruh pengalaman kerja terhadap pendapatan

---

<sup>13</sup>Dedi Julianto Dan Puti Annisa Utari, “Jurnal Kraith Ekonomika” , *Analisa Pengaruh Tingkat Pendidikan Terhadap Pendapatan Individu Di Sumatera Barat*, Vol 2 No 2 Juli 2019, 129, <https://media.neliti.com/media/publications/268005-analisa-pengaruh-tingkat-pendidikan-terh-87e7aaa0.pdf>

Pengalaman kerja menunjukkan rata-rata pekerja yang sudah menjalani profesi sebagai pengemudi *Grab Bike* dalam jangka waktu tertentu. Pengalaman kerja juga sangat menentukan pendapatan seseorang, karena pengalaman kerja merupakan kejadian-kejadian riil yang dialami oleh seseorang yang bekerja.

Hasil uji statistik dari hasil temuan penelitian dapat dilihat pengaruh pengalaman terhadap tingkat pendapatan individu. Menurut hasil perhitungan penelitian ini didapati bahwa nilai  $t_{hitung}$  dari program SPSS yakni 1,649 sedangkan nilai  $t_{tabel}$  1.999 dari perhitungan program *Excel*, artinya nilai  $t_{hitung}$  lebih kecil dari nilai  $t_{tabel}$ . Dengan demikian dapat ditarik kesimpulan bahwa pengalaman tidak berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu .

e. Pengaruh jarak terhadap pendapatan

Menurut hasil uji statistik yang menunjukkan bahwa nilai  $t_{hitung}$  dari program SPSS adalah 2.269 sedangkan nilai  $t_{tabel}$  dari perhitungan program *Excel* yakni 1.999 artinya nilai  $t_{hitung}$  yakni 2.269 lebih besar dari nilai  $t_{tabel}$  yakni 1.999, artinya nilai  $t_{hitung}$  lebih besar dari nilai  $t_{tabel}$  dapat disimpulkan jarak berpengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Sujarno, yang menyatakan bahwa variabel jarak tempuh berpengaruh signifikan terhadap pendapatan.<sup>14</sup>

Salah satu yang menunjang variabel jarak ini dengan adanya jam sibuk yang mempengaruhi tarif yang diterima oleh pengemudi. Penentuan tarif saat jam sibuk didasarkan atas jumlah persediaan dan permintaan di suatu lokasi, juga bisa

---

<sup>14</sup>Sujarno, “*Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Nelayan di Kabupaten Langkat*”. Tesis.Medan: Fakultas Ekonomi. Universitas Sumatera Utara, 2008.,88

dipengaruhi oleh kemacetan dan hujan. Penambahan tarif dilihat dari penambahan jarak, jika jarak pendek atau dibawah 10 km maka penambahannya yaitu sekitar 2000 per km sedangkan tarif untuk 10 km ke atas dikenakan tambahan 3.000 per km.<sup>15</sup> Berdasarkan data penelitian, rata-rata pengemudi dapat menyelesaikan jarak sebanyak 100 km sampai 150 km dengan total pendapatan yang diperoleh yaitu berkisar Rp. 100.000 sampai 150.000 per hari.

2. Pandangan Ekonomi Syariah tentang pendapatan Pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.

Berdasarkan hasil analisis data ditemukan bahwa jam kerja, umur, tingkat pendidikan, pengalaman kerja dan jarak berpengaruh secara simultan terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike*. Namun secara parsial, variabel jam kerja, pengalaman kerja dan jarak memiliki pengaruh yang positif dan signifikan sedangkan variabel umur dan tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike*.

Hal ini berarti jam kerja berpengaruh karena semakin besar jam kerja atau usaha seseorang dalam bekerja juga didukung dengan pengalaman yang ia punya dan seberapa banyak jarak yang ia tempuh, maka semakin berpengaruh terhadap pendapatan. Islam memberikan ruang yang demikian luas dan menganggap penting semua kerja yang produktif. Hal ini senada dengan pandangan Islam tentang bekerja yang bisa dilihat dari QS.[9] At-Taubah:105

---

<sup>15</sup>Tarif Ojol <https://kumparan.com/@kumparantech/membandingkan-tarif-ojol-terbaru-gojek-dan-grab-1550448804149113975> (30 Mei 2019).

وَقُلْ أَعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ <sup>ص</sup> وَسَتُرَدُّونَ إِلَىٰ  
 عِلْمِ الْغَيْبِ وَالشَّهَادَةِ فَيُنَبِّئُكُمْ بِمَا كُنْتُمْ تَعْمَلُونَ ﴿١٥﴾

Terjemahnya :

Dan Katakanlah, "Bekerjalah kamu, maka Allah akan melihat pekerjaanmu, begitu juga Rasul-Nya dan orang-orang mukmin, dan kamu akan dikembalikan kepada (Allah) Yang Mengetahui yang ghaib dan yang nyata, lalu diberitakan-Nya kepada kamu apa yang telah kamu kerjakan."<sup>16</sup>

Allah menyuruh manusia untuk bekerja menurut bakat dan bawaan, yaitu manusia diperintahkan untuk bekerja sesuai tenaga dan kemampuannya, supaya umur tidak habis dengan percuma. Dengan demikian, manusia dianjurkan untuk tidak bermalas-malas dan menghabiskan waktu tanpa ada manfaat. Mutu pekerjaan harus ditingkatkan, dan selalu memohon petunjuk Allah.<sup>17</sup>

Dalam tafsir Al-Maraghi juga menjelaskan hal serupa, Allah memerintahkan kepada Rasulullah Muhammad saw supaya menyampaikan kepada orang-orang yang bertaubat agar bekerja untuk meraih kebahagiaan dunia dan kebahagiaan akhirat, serta bekerja untuk dirimu dan bangsamu, karena kerja merupakan kunci kebahagiaan, bukan sekedar alasan yang dikemukakan ketika tidak mengerjakan sesuatu, atau hanya sekedar mengaku giat dan bekerja keras. Serta Allah akan melihat pekerjaan yang dilakukan umat manusia, baik pekerjaan

<sup>16</sup>Kementrian Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, (Jakarta : Ummul Qura, 2017),

<sup>17</sup>Hamka, *Tafsir Al-Azhar Jilid 4*, (Jakarta: Pustaka Panjimas, 1992), 40.

buruk maupun pekerjaan buruk. Dan Allah mengetahui tentang tujuan dari pekerjaan manusia serta niat-niat manusia, walaupun tidak diucapkan.<sup>18</sup>

Allah melihat apa yang dikerjakan oleh manusia oleh karena itu, manusia sebagai makhluk Allah yang beriman wajib takut kepada Allah dalam bekerja, supaya senantiasa berada pada batasan-batasan syari'at-Nya. Rasulullah dan seluruh kaum muslimin akan mengetahui amal yang dikerjakan oleh manusia.<sup>19</sup>

Senada pula dalam tafsir Ibnu Katsir yang menerangkan bahwa bahwa umat manusia diwajibkan untuk selalu berbuat baik dalam mengerjakan sesuatu pekerjaan, karena pekerjaan mereka akan disaksikan oleh Allah, Rasul-Nya, dan orang-orang mu'min. Serta amal manusia akan dikembalikan besok di hari kiamat kemudian mereka akan mendapat balasan dari Allah sesuai dengan amal perbuatan mereka.<sup>20</sup>

Maka dari itu, kemudian Islam juga sangat menentang tindakan malas dan menyia-nyiaikan waktu, baik dengan cara berpangku tangan dan tinggal diam atau melakukan hal-hal yang tidak produktif. Al-Qur'an bukan hanya memperbolehkan dan mendorong segala bentuk kerja produktif, namun menyatakan bahwa bagi seorang muslim hal tersebut adalah kewajiban.<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup>Ahmad Mustafa Al-Maraghi, *Terjemah Tafsir Al-Maraghi*, (Semarang: Toha Putra, 1993),Juz II,35.

<sup>19</sup> *Ibid*, 36

<sup>20</sup>Ibnu Katsir, *Tafsir Ibnu Katsir: Penterjemah: Bahrul Abu Bakar dan Anwar Abu Bakar* jilid II. (Bandung : Penerbit Sinar Baru Algensindo), 287

<sup>21</sup>Mustaq Ahmad, *Etika Bisnis Islam*, (Cet II: Jakarta : Pustaka Al-Kautsar, 2005), 11

Islam memberikan panduan dalam bekerja agar memilih pekerjaan baik yang diridhai Allah swt. Apalagi uang hasil jerih payah bekerja dipergunakan untuk memenuhi kebutuhannya, minimal makanan, sandang maupun papan. Namun demikian, Islam mengatur batasan-batasan, meletakkan prinsip-prinsip dan menetapkan nilai-nilai yang harus dijaga seorang muslim agar aktifitas bekerjanya benar-benar dipandang oleh Allah swt., sebagai kegiatan ibadah yang memberi keuntungan berlipat di dunia dan di akhirat.

Bekerja merupakan salah satu yang perlu dilakukan umat muslim, mempunyai pekerjaan sebagai pengemudi *Grab Bike* juga sebagai salah satu ibadah kepada Allah swt., karena melakukan upaya dalam mencari rezki yang halal untuk memenuhi kebutuhan keluarga dan tidak menyalahi prinsip-prinsip ekonomi Islam

Sebagaimana prinsip-prinsip mendasar dalam Ekonomi Islam mencakup antara lain yaitu:

1. Landasan utama yang harus dijadikan pegangan bagi seseorang khususnya dalam dunia perekonomian adalah Iman, menegakkan akal pada landasan Iman. Dengan demikian prinsip utama ekonomi Islam itu bertolak kepada kepercayaan/keyakinan bahwa aktifitas ekonomi yang kita lakukan itu bersumber dari syari'ah Allah swt., dan bertujuan akhir untuk Allah swt.
2. Prinsip persaudaraan atau kekeluargaan juga menjadi tolak ukur. Tujuan ekonomi Islam menciptakan manusia yang aman dan sejahtera. Ekonomi Islam mengajarkan manusia untuk bekerjasama dan saling tolong menolong. Islam menganjurkan kasih sayang antar sesama manusia terutama pada anak yatim, fakir miskin, dan kaum lemah.
3. Ekonomi Islam memerintahkan kita untuk bekerja keras, karena bekerja adalah sebagai ibadah. Bekerja dan berusaha merupakan fitrah dan watak manusia untuk mewujudkan kehidupan yang baik, sejahtera dan makmur di bumi ini.
4. Prinsip keadilan sosial dalam distribusi hak milik seseorang, juga merupakan asas tatanan ekonomi Islam. Penghasilan dan kekayaan yang dimiliki seseorang dalam ekonomi Islam bukanlah hak milik mutlak, tetapi sebagian hak masyarakat, yaitu antara lain dalam bentuk zakat, shadaqah, infaq dan sebagainya.

5. Prinsip jaminan sosial yang menjamin kekayaan masyarakat muslim dengan landasan tegaknya keadilan.<sup>22</sup>

Ekonomi Islam juga memandang bahwa di dalam memperoleh pendapatan dalam bisnis tidak hanya berorientasi yang bersifat materi saja, namun juga harus diselaraskan dengan materi yang bersifat manfaat, yang diterjemahkan dengan keberkahan maka akan menghasilkan maslahat, yaitu kesuksesan di dunia dan akhirat.<sup>23</sup>

Menurut Ilmu Ekonomi Islam, pendapatan yang berhak diterima dapat ditentukan melalui dua metode.<sup>24</sup> Metode pertama adalah *ujrah* (kompensasi, imbal jasa, upah), sedangkan yang kedua adalah bagi hasil. Seorang pekerja berhak meminta sejumlah uang sebagai bentuk kompensasi atas kerja yang dilakukan. Demikian pula berhak meminta bagian profit atau hasil dengan rasio bagi hasil tertentu sebagai bentuk kompensasi atas kerja.<sup>25</sup>

Pada kasus *Grab Bike* ini metode perolehan pendapatan disebut dengan istilah *ujrah*. Pengertian *ujrah* yakni imbalan yang diberikan atau yang diminta atas suatu pekerjaan yang dilakukan.

Kemudian ada empat asas penting yang mesti diperhatikan para pelaku bisnis muslim yang usahanya memperoleh pendapatan. Pertama, perolehan pendapatan/laba bebas dari praktek riba. Kedua, pendapatan/laba bukanlah

---

<sup>22</sup>Muh. Said, *Pengantar Ekonomi Islam dasar-dasar dan pengembangan*, (Cet II Pekanbaru : Suska Press, 2008), 5-11

<sup>23</sup>Ardan Mardan, "Konsep Untung Perspektif Bisnis Syariah", *riaupos.co* , 29 Januari 2016, [www.riaupos.co/4293-opini-konsep-untung-perspektif-bisnis-syariah](http://www.riaupos.co/4293-opini-konsep-untung-perspektif-bisnis-syariah) (4 Mei 2019).

<sup>24</sup>Muhammad Baqir Ash Shadr, *Buku Induk Ekonomi Islam*, (Cet. I ; Jakarta : Zahra, 2008), 357-358.

<sup>25</sup>Maryanto Supriyono, *Buku Pintar Perbankan*, (Cet I; Yogyakarta : Andi, 2011), 162.

dihasilkan melalui praktek penipuan dan tipu daya muslihat. Ketiga, pendapatan/laba bebas dari unsur-unsur kebatilan. Keempat, perolehan pendapatan/laba bebas dari praktek monopoli barang.<sup>26</sup>

Dari penjelasan tersebut, jika dikaitkan dengan *Grab Bike* tidak terdapat unsur riba didalamnya. Dalam *Grab Bike* terdapat unsur perniagaan dalam bentuk jasa di dalamnya yaitu pengemudi memberikan jasa antar kepada penumpang dengan imbalan atau upah yang disepakati diawal. Akad yang terbentuk adalah akad ijarah (upah mengupah antara pengemudi dengan konsumen).

Dan bebas dari penipuan dan unsur kebatilan, karena jika memesan pada aplikasi maka secara jelas dan detail akan muncul seluruh informasi baik tarif harga, nama pengemudi, plat motor, jenis motor, bahkan jarak serta waktu yang akan ditempuh.

Secara umum berdasarkan uraian di atas, jika dikaitkan dengan hasil penelitian yang menyatakan bahwa jam kerja, pengalam kerja dan jarak berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu berarti pendapatan tergantung pada kerja keras seseorang dalam berupaya. Maka sudah tentu Islam juga menganjurkan untuk tidak hanya bermalas-malasan dan berpangku tangan dan harus senantiasa meningkatkan skill dan pengalaman agar pendapatan juga dapat meningkat.

---

<sup>26</sup>Laznas Chevron, "Etika Keuntungan Ekonomi dalam Perspektif Ekonomi Syariah", Lembaga Amil Zakat Nasional, 2 Oktober 2014, [www.laznaschevron.org/etika-keuntungan-ekonomi-dalam-perspektif-ekonomi-syariah](http://www.laznaschevron.org/etika-keuntungan-ekonomi-dalam-perspektif-ekonomi-syariah) (4 Mei 2019)

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Kesimpulan sesuai dengan perumusan masalah yakni sebagai berikut :

1. Jam kerja, umur, pendidikan dan pengalaman kerja setelah diuji berpengaruh secara simultan terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu.

2. Secara parsial , Variabel jam kerja dan jarak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu. Dalam artian setiap peningkatan ketiga variabel tersebut maka pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu juga akan mengalami kenaikan. Sedangkan Variabel umur dan pengalaman kerja tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu, variabel tersebut tidak menjadi bahan pertimbangan dalam pendapatan dalam penelitian ini. Di *Grab Bike* Kota Palu, para pengemudi yang berumur di atas 50 tahun masih bisa bekerja mendapatkan penghasilan. Variabel pendidikan juga serupa dengan variabel umur dan pengalaman, yakni tidak berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu. Karena uji statistik pada variabel ini menunjukkan bahwa  $t_{hitung}$  lebih kecil dari nilai  $t_{tabel}$ . Hal tersebut menunjukkan bahwa pendidikan juga tidak berpengaruh terhadap pendapatan.

3. Islam dalam hal ini mengatur metode pendapatan menjadi dua metode Metode pertama adalah *ujrah* (kompensasi, imbal jasa, upah), sedangkan yang

kedua adalah bagi hasil. Pada kasus *Grab Bike* ini metode perolehan pendapatan disebut dengan istilah *ujrah*. Pengertian *ujrah* yakni imbalan yang diberikan atau yang diminta atas suatu pekerjaan yang dilakukan. Menurut penelitian ini, pendapatan pengemudi *Grab Bike* di kota Palu dipengaruhi oleh jam kerja, pengalaman kerja dan jarak. Berarti dalam artian pendapatan didasarkan dari bagaimana usaha kerja keras seseorang dalam berupaya dan sudah tentu Islam juga mengatur tentang pentingnya kerja produktif dalam menafkahi keluarga untuk memenuhi kebutuhan dan tidak hanya meminta-minta dan berpangku tangan..

## **B. Saran**

1. Variabel lama jam kerja serta jarak berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi *Grab Bike* di Kota Palu. Untuk itu disarankan para pengemudi mempertahankan bahkan menambahkan jam kerja dan jarak tempuh agar berpengaruh terhadap jumlah pendapatannya.

2. Dalam penelitian ini, variabel umur memang tidak berpengaruh dalam pendapatan pengemudi, Namun, umur merupakan faktor penting kondisi fisik seseorang dalam melakukan suatu pekerjaan. Seharusnya ada penyaringan batasan umur pengemudi *Grab Bike*. Hal ini untuk meminimalisir resiko yang terjadi di jalan akibat kelelahan saat bekerja.

3. Bagi peneliti selanjutnya, hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi bagi peneliti berikutnya dengan memperbanyak jumlah variabel-variabelnya dan menggunakan teknik analisis yang berbeda misalnya dengan menambah variabel jam sibuk ataupun variabel cuaca.

## DAFTAR PUSTAKA

Al-Qur'an dan Hadis

Abu Abdillah Muhammad bin Ismail bin Ibrahim bin al-Mughirah bin Bardizbah al-Ju'fi al-Bukhari, *Shahih al-Bukhary*, Beirut-Lebanon : Darul Kitab Ilmiah, 1992.

Agustin, Anis. "Ilmu dan Riset Manajemen". *Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi Online (Go-Jek) di Surabaya*. vol. 6 no. 9 (September 2017), <https://ejournal.stiesia.ac.id/jirm/article/view/3202/2720> (diakses 29 Juli 2018).

Ahasani Amalia Anwar, "Jurnal Etnografi Indonesia" *Online vs Konvensional Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar*, vol. 2 edisi 2 (Desember, 2017), [https://www.journal.unhas.ac.id/index.php/etnosia/article/download/3012/pdf\\_1](https://www.journal.unhas.ac.id/index.php/etnosia/article/download/3012/pdf_1) (diakses tanggal 21 November 2018).

Ahmad, Mustaq. *Etika Bisnis Islam*, Cet II; Jakarta : Pustaka Al-Kautsar, 2005.

Andriansyah, *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*, Cet II; Jakarta : Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Dr Moestopo Beragama, 2015.

Antonio, Muhammad Syafi'I. *Bank Syariah Dari Teori Ke Praktek*, Cet XXIX Jakarta : Gema Insani 2007.

Anwar, Syaiful. *Pengaruh Pelatihan Kerja, Pengalaman Kerja dan Kompensasi terhadap Produktivitas Kerja Karyawan Unit Produksi Pada PT. Misaja Mitra Pati Factory Kabupaten Pati*, (Semarang : Universitas Dian Nuswantoro Semarang, t.th), [eprints.dinus.ac.id/17296/2/abstrak\\_16462.pdf](https://eprints.dinus.ac.id/17296/2/abstrak_16462.pdf) (diakses tanggal 8 Desember 2018).

Ardan Mardan, "Konsep Untung Perspektif Bisnis Syariah", *riauposs.co*, 29 Januari 2016, [www.riapos.co/4293-opini-konsep-untung-perspektif-bisnis-syariah](http://www.riapos.co/4293-opini-konsep-untung-perspektif-bisnis-syariah) (4 Mei 2019).

Ariani Desi dan Dwiyanto Bambang Monas. "Diponegoro Journal", Analisis Pengaruh *Supply Chain Management* terhadap Kinerja Perusahaan (Studi pada Industri Kecil dan Menengah Makanan Olahan Khas Padang Sumatera Barat, vol. 10 no 2, (Juli 2013), <https://www.eprints.undip.ac.id/40107/1/ARIANI.pdf>

Artaman, Dewa Made Aris dkk. "Jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana", *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pedagang Pasar*

*Seni Sukawati di Kabupaten Gianyar*, vol. 4 no. 2 (2015), [https://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:4P5eKeEros4J:scholar.google.com/+Artaman+Jurnal+Ekonomi+dan+Bisnis+Universitas+Udayana&hl=id&as\\_sdt=0,5](https://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:4P5eKeEros4J:scholar.google.com/+Artaman+Jurnal+Ekonomi+dan+Bisnis+Universitas+Udayana&hl=id&as_sdt=0,5) (diakses tanggal 8 Desember 2018).

- Ascarya, *Akad dan Produk Syariah*, Jakarta : PT Raja Grafindo Persada, 2007.
- Ash Shadr, Muhammad Baqir. *Buku Induk Ekonomi Islam*, Cet. I ; Jakarta : Zahra, 2008.
- Ayub, Muhammad. *Understanding Islamic Finance*, Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama 2009.
- Basri Hasnil, *Hukum Pengangkutan*, Cet I; Medan : Kelompok Studi Hukum Fakultas Hukum USU, 2002.
- Bestp John W. *Metodologi Penelitian Pendidikan*, Surabaya : Usaha Nasional, 1982.
- Bungin, Burhan. *Metodologi Penelitian Kuantitatif Komunikasi, Ekonomi, dan Kebijakan Publik Ilmu-Ilmu Sosial Lainnya*, Jakarta : Kencana, 2005.
- Chevron, LAZNas. “Etika Keuntungan Ekonomi dalam Perspektif Ekonomi Syariah”, Lembaga Amil Zakat Nasional, 2 Oktober 2014, [www.laznaschevron.org/etika-keuntungan-ekonomi-dalam-perspektif-ekonomi-syariah](http://www.laznaschevron.org/etika-keuntungan-ekonomi-dalam-perspektif-ekonomi-syariah) (4 Mei 2019).
- Departemen Pendidikan Nasional. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta : Balai Pustaka, 2005.
- Fata, Helmi Tria. “Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Tukang Ojek Di Kecamatan Arjasa Kabupaten Jember”, Skripsi tidak diterbitkan, (Jember : Fakultas Ekonomi Universitas Jember, 2002.
- Ghazaly, Abdul Rahman dkk. *Fiqh Muamalat*, Jakarta : Kencana, 2010.
- Ghozali, Imam. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 21 Update PLS Regresi*, Cet. VII ; Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2013.
- Giri, Putu Citrayani. “Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver GO-JEK di Kota Denpasar”. Skripsi tidak diterbitkan, Bali : Fakultas Ekonomi Universitas Udayana, 2017.
- Gulo, W. *Metode Penelitian*, Jakarta : PT. Grasindo, 2002.

- “Grab”, “Layanan Grab”. Situs Resmi Grab. <https://www.grab.com/id> (diakses 29 Mei 2019).
- Hambali, Muhammad. *Ekonomi Islam dalam Dialektika*, Jogjakarta : Pustaka Pelajar, 2004.
- Hamka, *Tafsir Al-Azhar Jilid 4*, Jakarta: Pustaka Panjimas, 1992
- Handoko, Hani, T. *Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia*, Cet IV; Yogyakarta: BPFE Yogyakarta, 2014.
- Harahap, Suci Ramadhani. “Pengaruh Jam Kerja dan Imbalan Terhadap Produktivitas Kerja Karyawan.” Skripsi tidak diterbitkan, (Medan : Program Manajemen Universitas Sumatra Utara, Medan, 2014).
- Hariyanti Febri Hikmah. “Pengaruh Kualitas Layanan Website Grab Terhadap Kepuasan Konsumen Dengan Menggunakan Metode Webqual 4.0 (Studi Pada Pengguna Website Grab Di Kota Bandung), Skripsi tidak diterbitkan, (Bandung : Universitas Telkom, 2017).
- Hasman, Hasyim. “Jurnal Komunikasi Penelitian” *Analisis Hubungan Karakteristik Petani Kopi Terhadap Pendapatan (Studi Kasus: Desa Dolok Seribu Kecamatan Paguran Kabupaten Tapanuli Utara)*, vol. 18 no. 1 (2006), <http://repository.usu.ac.id/handle/123456789/15461> (diakses tanggal 29 Juli 2018)
- Hatta, Ahmad. *Tafsir Qur'an Per Kata : Dilengkapi Dengan Asbabun Nuzul & Terjemahannya*, Cet. V ; Jakarta : Magfirah Pustaka, 2009.
- Idem, *Statistic Untuk Penelitian*, Cet. XXII ; Bandung : ALFABETA, 2013.
- Jafri Syafii. *Fiqh Muamalah*, Pekanbaru : Suska Press, 2008.
- “Jarak“, *Wikipedia the free Encyclopedia*, <https://id.wikipedia.org/wiki/Jarak> (27 Juli 2018).
- Julianto Dedi Dan Utari Puti Annisa. “Jurnal Kraith Ekonomika”, *Analisa Pengaruh Tingkat Pendidikan Terhadap Pendapatan Individu Di Sumatera Barat*, Vol 2 No 2 Juli 2019, <https://media.neliti.com/media/publications/268005-analisa-pengaruh-tingkat-pendidikan-terh-87e7aaa0.pdf>
- Karim, Adiwarmarman. *Ekonomi Mikro Islami*, Jakarta : III T, 2002.
- Karim, Helmi. *Fiqh Muamalah*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2002.

- “Kota Palu“, *Wikipedia the free Encyclopedia*,  
[https://id.wikipedia.org/wiki/Kota\\_Palu](https://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Palu) (14 Mei 2019).
- “Kota Palu”, Sejarah Kota Palu, Situs Resmi,  
<http://www.palukota.go.id/Sejarah/Kota/Palu> (14 Mei 2019)
- Mangkunegara, Anwar Prabu. *Perencanaan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia*, Bandung : Refika Aditama, 2003.
- Mantra, Ida Bagus. *Demografi Umum*, Cet. II ; Yogyakarta : Pustaka Pelajar, 2003.
- Marbun, Bn. *Kamus Manajemen*, Cet III; Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, 2003.
- Markus Muda dan Yujana, Lalu Hendry. *Pajak Penghasilan*, Cet III; Jakarta : PT. Gramedia Pustaka Utama, 2002.
- Marwansyah, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Edisi Kedua. Bandung: Alfabeta, 2014.
- Mas’adi, Ghufron A. *Fiqih Muamalah Kontekstual*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2002.
- Meleong, Lexy J. *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung : PT. Remaja Rosadakarya Offset, 2006.
- Michael P, Todaro. *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*, Jakarta : Erlangga, 2000.
- Mujahidin, Akhmad. *Ekonomi Islam*, Jakarta : Raja Wali Pers, 2007.
- Mustafa Al-Maraghi Ahmad, *Terjemah Tafsir Al-Maraghi*, Semarang: Toha Putra, 1993
- Nazir, Moh, *Metode Penelitian*, Cet VI ;Bogor: Ghalia Indonesia, 2011
- Nuha, Lulu Dzewin. “Tinjauan Hukum Islam terhadap Jasa Transportasi Online”, Skripsi tidak diterbitkan, (Tangeran Kota : Jurusan Muamalah Fakultas Syariah IAIN Ponorogo, 2017).
- Nurjanah. “Pengaruh Dimensi Kualitas Layanan Akademik dan Administrasi Terhadap Kepuasan Mahasiswa: Studi pada Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam IAIN Palu”, Skripsi tidak diterbitkan, (Palu: Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam, IAIN Palu, 2015).

- “Pendapatan“, *Wikipedia the free Encyclopedia*,  
<https://id.wikipedia.org/wiki/Pendapatan/> (08 Desember 2018).
- P. Usanti, Trisadini. *Transaksi Syariah*, Cet II; Jakarta : Sinar Grafika Offset, 2015.
- Pradja, Juhaya S. *Ekonomi Syariah*, Cet. II ; Bandung : CV. Pustaka Setia, 2015.
- Repubulik Indonesia, *Undang-undang R.I Nomor 13 Tahun 2003 Pasal 1 Ayat 30 Tentang Ketenagakerjaan*,  
[www.kemenerin.go.id/kompetensi/UU\\_13\\_2003.pdf](http://www.kemenerin.go.id/kompetensi/UU_13_2003.pdf) (diakses 18 Agustus 2018).
- Reksoprayitno. *Sistem Ekonomi dan Demokrasi Ekonomi*, Cet I; Jakarta : Bina Grafika, 2004.
- Riduan. *Penelitian Untuk Guru, Karyawan dan Penelitian Pemula*, Bandung : Alfabeta, 2012.
- Said, Muh. *Pengantar Ekonomi Islam dasar-dasar dan pengembangan*, Cet II; Pekanbaru : Suska Press, 2008.
- Salim, Abbas. *Manajemen Transportasi*, Cet.VII ; Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2002.
- Sarjono Hariadi dan Julianita, Winda. *SPSS Vs LISREL : Sebuah Pengantar Aplikasi untuk Riset*, Jakarta : Salemba Empat, 2011.
- Sastrohadiwiryo dan Siswanto, Bejo. *Manajemen Tenaga Kerja Indonesia Pendekatan Administratif dan Operasioanal*, Jakarta : Bumi Aksara, 2001.
- Sholikha, Niamatus. “Tinjauan Hukum Islam Terhadap Jasa Transportasi Online Go-Jek Berdasarkan Contract Drafting Dengan Akad Musha Rakah Yangditerapkan Oleh PT Gojek Indonesia Cabang Tidar Surabaya”, Skripsi tidak diterbitkan, (Surabaya : Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Fakultas Syari’ah dan Hukum, Surabaya, 2016).
- Shihab, Quraish. *Tafsir Al-Misbah: Kesan dan Keserasian Al- Qur’an*, ; Cet III: Jakarta : Lentera Hati, 2002
- Siregar, Syofian. *Metode Penelitian Kuantitatif; Dilengkapi dengan Perbandingan Perhitungan Manual & SPSS*, Jakarta : Kencana, 2017.
- Siregar, Syofian. *Statistik Parametrik untuk Penelitian Kuantitatif*, Jakarta : Bumi Aksara, 2015.

- Sudarsono. *Kamus Ekonomi Uang dan Bank*, Cet IV; Jakarta : Rineka Cipta, 2007.
- Sudaryono. *Metodologi Penelitian*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2017.
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*, Bandung :Alfabeta, 2017).
- \_\_\_\_\_, *Statistik Non Parametris Untuk Penelitian*, Bandung : Alfabeta, 2018.
- Sujarno. “*Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Nelayan di Kabupaten Langkat*”. Tesis. Medan: Fakultas Ekonomi. Universitas Sumatera Utara, 2008.
- Sumarsono, Sonny. *Ekonomi Sumber Daya Manusia & Ketenagakerjaan*, Yogyakarta : Graha Ilmu, 2003.
- Suprapti, Ervin. “*Jurnal Pendidikan dan Ekonomi*”, *Pengaruh Modal, Umur, Jam Kerja, dan Pendidikan Terhadap Pendapatan Pedagang Perempuan Barongan Bantul*”, vol. 7 no. 2 (2018), [journal.student.uny.ac.id/ojs/index.php/ekonomi/article/download/10514/10206](http://journal.student.uny.ac.id/ojs/index.php/ekonomi/article/download/10514/10206) (diakses tanggal 8 Desember 2018).
- Supriyono, Maryanto. *Buku Pintar Perbankan*, Cet I ; Yogyakarta : Andi, 2011.
- Suwardi. *Angkutan Umum*, Cet I; Surakarta : Fakultas Teknik UMS, 2000.
- Suyuti, Al-Imam Jalaluddin Abd. Rahman. *Al-Asybah wa Al-Naza'ir Fi Qawa'id Wa Furu' Fiqh Al-Syar'iyah*, Jil. I ; Muhaqqiq : Muhammad Hasan Ismail, Beirut: Dar Al-Kutub al-'Ilmiyyah, 1998, dikutip dalam Juhaya S. Pradja, *Ekonomi Syariah*, Cet. II ; Bandung : CV. Pustaka Setia, 2015.
- Tarif Ojol <https://kumparan.com/@kumparantech/membandingkan-tarif-ojol-terbaru-gojek-dan-grab-1550448804149113975> (30 Mei 2019).
- Umar, Husen. *Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2005.
- Wijaya, Andika. *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Online*, Cet I; Jakarta : Sinar Grafika, 2016.
- Wijaya, Toni. *Analisis Data Penelitian Menggunakan SPSS*, Yogyakarta : Universitas Atma Jaya, 2009.
- Winandi, Woro. *Manajemen Angkutan Umum*, Cet II; Surabaya : Narotama University Press, 2017.



**LAMPIRAN-**

**LAMPIRAN**

**SKRIPSI**



# **LAMPIRAN 1**

**PENGAJUAN JUDUL SKRIPSI**



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PALU

الجامعة الإسلامية الحكومية فالو

STATE INSTITUTE FOR ISLAMIC STUDIES PALU  
FAKULTAS SYARIAH DAN EKONOMI ISLAM

Jl. Diponegoro No.23 Palu, Telp. 0451-460798, Fax. 0451-460165.  
Website : [www.iainpalu.ac.id](http://www.iainpalu.ac.id) email: [humas@iainpalu.ac.id](mailto:humas@iainpalu.ac.id)

Nomor : 74 /In.13/F.II/PP.00.9/02/2019  
Sifat : Penting  
Lampiran : -  
Perihal : Undangan Seminar Proposal

Palu, 4 - Feb - 2019

Kepada Yth.  
Bapak/Ibu .....  
di-  
Palu

*Assalamu Alaikum War. Wab.*

Dengan Hormat,

Sehubungan dengan akan diselenggarakannya Seminar "Proposal" bagi mahasiswa yang tersebut dibawah ini :

Nama : NUR RESMA AKMAYASARI  
NIM : 15.3.12.0119  
Judul Proposal : Analisis Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengemudi Grab Bike di Kota Palu

Maka untuk maksud tersebut, dimohon kesediaan Bapak/Ibu untuk hadir pada acara dimaksud, yang Insya Allah akan dilaksanakan pada :

Hari/Tanggal : Kamis, 07 Februari 2019  
Jam : 09.00 - Selesai  
Tempat : Ruang Seminar FSEI (Lt.II/C2)

Demikian undangan ini, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.  
Wassalamu `alaikum Wr.Wb.

Dekan,

HILAL MALARANGAN, M.H.I.  
NIP. 196505051999031002

Catatan peserta ujian seminar proposal :

1. Berpakaian rapi hitam putih pakai kopiah (pria)
2. Berpakaian muslimah hitam putih (wanita)



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PALU

الجامعة الإسلامية الحكومية فالو

STATE INSTITUTE FOR ISLAMIC STUDIES PALU  
FAKULTAS SYARIAH DAN EKONOMI ISLAM

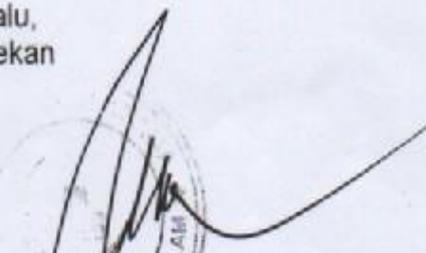
Jl. Diponegoro No.23 Palu. Telp. 0451-460798, Fax. 0451-460165.

Website : [www.iainpalu.ac.id](http://www.iainpalu.ac.id) email: [humas@iainpalu.ac.id](mailto:humas@iainpalu.ac.id)

**JADWAL SEMINAR PROPOSAL SKRIPSI  
TAHUN 2019**

1	NAMA	NUR RESMA AKMAYASARI
2	NIM	15.3.12.0119
3	SEMESTER/JURUSAN	VIII / Ekonomi Syariah
4	HARI/TANGGAL	Kamis, 07 Februari 2019
5	JAM	09.00 - Selesai
6	JUDUL SKRIPSI	Analisis Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengemudi Grab Bike di Kota Palu
7	TIM PENGUJI KETUA SIDANG PEMBIMBING I PEMBIMBING II PENGUJI I PENGUJI II	Nursyamsu, S.H.I., M.S.I. Dr. Muhammad Akbar, SH., M.Hum H. Ahmad Arief, Lc. M.H.I. Dr.H. Muchlis Nadjamuddin, M.Ag Syaakir Sofyan, S.E.I., M.E.
8	TEMPAT UJIAN	Ruang Seminar FSEI (Lt.III/C2)

Palu,  
Dekan

  
Dr. H. HILAL MALARANGAN, M.H.I.  
NIP. 196505051999031002



# **LAMPIRAN 2**

**SK PEMBIMBING**

KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARIAH & EKONOMI ISLAM  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) PALU  
NOMOR : 04 TAHUN 2019  
TENTANG

PENUNJUKAN TIM PENGUJI SEMINAR PROPOSAL SKRIPSI  
FAKULTAS SYARIAH & EKONOMI ISLAM  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) PALU  
DEKAN FAKULTAS SYARIAH & EKONOMI ISLAM  
TAHUN AKADEMIK 2018/2019

- Menimbang : a. Bahwa untuk kelancaran pelaksanaan Seminar Proposal Skripsi Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palu, dipandang perlu menerbitkan Surat Keputusan pengangkatan Tim Penguji Seminar Proposal Skripsi Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palu sebagaimana tersebut dalam Keputusan ini.
- Mengingat : b. bahwa yang disebut namanya dalam Keputusan ini dipandang memenuhi syarat untuk diangkat sebagai Tim Penguji Seminar Proposal Skripsi Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palu tahun akademik 2018/2019;
1. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
  2. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi;
  3. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2013 tentang Standar Pendidikan Nasional;
  4. Peraturan Presiden Nomor 51 Tahun 2013 Tentang Perubahan Sekolah Tinggi Agama Islam Negeri (STAIN) Palu Menjadi Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palu;
  5. Peraturan Menteri Agama Nomor 92 Tahun 2013 Tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja IAIN Palu;
  6. Keputusan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor In.18/R/KP.07.6/73/2014 tentang Pengangkatan Wakil Rektor dan Dekan di Lingkungan IAIN Palu;  
Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 7 tahun 2016 Tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Agama Nomor 47 Tahun 2015 Tentang Statuta Institusi Agama Islam Negeri Palu.

MEMUTUSKAN

Menetapkan : KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARIAH DAN EKONOMI ISLAM INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) PALU TENTANG TIM PENGUJI SEMINAR PROPOSAL SKRIPSI FAKULTAS SYARIAH DAN EKONOMI ISLAM IAIN PALU TAHUN AKADEMIK 2018/2019.

Pertama : Menetapkan Tim Penguji Seminar Proposal Skripsi :

Ketua	: Nursyamsu, S.H.I., M.S.I.
Pembimbing I	: Dr. Muhammad Akbar, SH., M.Hum
Pembimbing II	: H. Ahmad Arief, Lc. M.H.I.
Penguji I	: Dr.H. Muchlis Nadjamuddin, M.Ag
Penguji II	: Syaakir Sofyan, S.E.I., M.E.

Sebagai Tim Penguji Seminar Proposal Skripsi bagi mahasiswa :

Nama	: NUR RESMA AKMAYASARI
NIM	: 15.3.12.0119
Jurusan	: Ekonomi Syariah
Judul Proposal	: Analisis Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengemudi Grab Bike di Kota Palu

Kedua : Tim Penguji tersebut bertugas merencanakan, melaksanakan, mengawasi Seminar Proposal Skripsi dan melaporkan hasil kegiatan masing-masing kepada Dekan Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam IAIN Palu.

- Ketiga : Segala biaya yang timbul sebagai akibat dikeluarkannya Keputusan ini, dibebankan pada anggaran DIPA IAIN Palu Tahun Anggaran 2019.
- Keempat : Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan dan berakhir setelah seluruh rangkaian kegiatan Seminar Proposal Skripsi mahasiswa yang bersangkutan telah selesai dilaksanakan.
- Kelima : Apabila dikemudian hari ternyata terdapat kekeliruan dalam penetapan Keputusan ini, maka akan diubah dan diperbaiki sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : Palu

Pada Tanggal : 4 - 2 - 2019

Dekan,



Dr. H. HILAL MALARANGAN, M.H.I.  
NIP. 196505051999031002

Tembusan :

1. Rektor IAIN Palu;
2. Mahasiswa yang bersangkutan;



**LAMPIRAN 3**

**KUESIONER**

# KUESIONER PENELITIAN

Assalamualaikum Wr.Wb . Dengan segenap rasa hormat dan permohonan kepada para Responden, saya Nur Resma Akmayasari, mahasiswa Jurusan Ekonomi Syariah IAIN Palu, ingin mengambil data dari para Responden sekalian. Memohon kesediaan kepada Bapak/Ibu/Sdr (i) kiranya dapat membantu, untuk mengisi kuesioner (daftar pertanyaan/pernyataan) yang telah disediakan secara jujur dan terbuka. Daftar pertanyaan ini diajukan bukan untuk dipublikasikan, namun semata-mata hanya untuk keperluan penelitian sebagai salah satu syarat dalam menyelesaikan jenjang Strata Satu (S1), Jurusan Ekonomi Syariah, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam , Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palu. Sehingga kerahasiaan tanggapan tersebut akan dijamin sepenuhnya. Demikian permohonan ini, atas kesediaan dan partisipasinya saya ucapkan banyak terima kasih. Serta saya doakan semogakan rezekinya Bapak/Ibu/Sdr (i) bertambah dan berkah.  
Wassalamualaikum.Wr.Wb

\* Wajib

## 1. Nama Pengemudi \*

---

## 2. Alamat Pengemudi \*

---

## 3. Umur \*

*Tandai satu oval saja.*

- < 20 tahun  
 21-30 Tahun  
 31-40 Tahun  
 41-50 Tahun  
 >51 Tahun

## 4. Status \*

*Centang semua yang sesuai.*

- Menikah  
 Belum Menikah

## 5. Jenis Kelamin \*

*Centang semua yang sesuai.*

- Pria  
 Wanita

## 6. Pendidikan \*

*Centang semua yang sesuai.*

- SD  
 SMP  
 SMA  
 S1  
 S2

## 7. Rata-rata pendapatan per hari (pendapatan yang dimaksud diluar dari bonus dari perusahaan) \*

Centang semua yang sesuai.

- <3 bulan
- antara 3-6 bulan
- antara 6-12 bulan
- >1 tahun
- >2 tahun
- Yang lain: \_\_\_\_\_

9. berapa rata-rata jam kerja anda dalam sehari sebagai pengemudi \*

\_\_\_\_\_

10. apakah ada perbedaan pendapatan yang diperoleh pada jam sibuk dan diluar jam sibuk grab ?

Tandai satu oval saja.

- Ya
- Tidak

11. berapa jumlah tambahan biaya yang dibayarkan penumpang pada jam sibuk ?

\_\_\_\_\_

12. berapa kali trip yang dapat dilakukan pengemudi dalam sehari \*

Tandai satu oval saja.

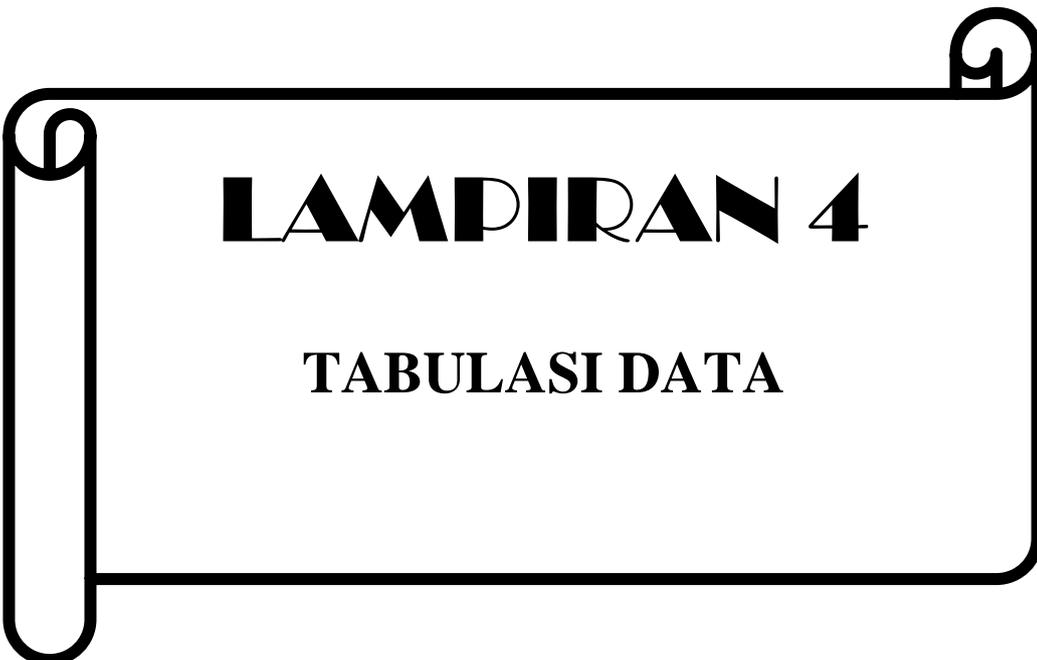
- 1-5 kali
- 6-10 kali
- 10-15
- 15-20
- >20
- Yang lain: \_\_\_\_\_

13. Se jauh berapa km akumulasi jarak yang dapat ditempuh oleh pengemudi rata-rata per hari \*

\_\_\_\_\_

Diberdayakan oleh

 Google Forms



# **LAMPIRAN 4**

## **TABULASI DATA**

No Responden	Jam Kerja	Umur	Pendidikan Terakhir	Pengalaman Kerja	Jarak (km)	Pendapatan (Rp)
1	5	21-30	S2	>1 Tahun	100	100000
2	9	21-30	S1	<3 Bulan	50	150000
3	6	31-40	SMA	6-12 Bulan	30	50000
4	10	21-30	S1	6-12 Bulan	50	100000
5	12	31-40	SMA	6-12 Bulan	300	200000
6	6	<20	S1	>1 Tahun	20	100000
7	11	21-30	SMA	>2 Tahun	500	100000
8	6	21-30	SMA	6-12 Bulan	50	120000
9	6	21-30	SMA	>2 Tahun	150	100000
10	10	31-40	SMA	3-6 Bulan	100	150000
11	6	<20	SD	3-6 Bulan	17	100000
12	5	21-30	S2	>1 Tahun	30	100000
13	10	31-40	SMP	6-12 Bulan	80	100000
14	8	21-30	SMA	>1 Tahun	30	100000
15	10	21-30	SMP	6-12 Bulan	150	150000
16	8	31-40	SMA	>1 Tahun	30	150000
17	11	21-30	SD	>2 Tahun	30	125000
18	11	21-30	SMA	6-12 Bulan	100	100000
19	12	31-40	S1	>1 Tahun	50	70000
20	12	21-30	SMA	>1 Tahun	60	100000
21	10	21-30	SMA	3-6 Bulan	50	100000
22	9	21-30	SMA	>1 Tahun	100	150000
23	12	31-40	SMA	3-6 Bulan	100	150000
24	10	<20	S1	3-6 Bulan	80	100000
25	8	<20	SMA	>1 Tahun	100	100000
26	8	31-40	SMA	>1 Tahun	150	150000
27	5	<20	SMA	>1 Tahun	100	100000
28	6	<20	SMA	<3 Bulan	100	150000
29	6	21-30	SMA	3-6 Bulan	100	100000
30	9	21-30	SMA	>1 Tahun	150	150000
31	12	21-30	SMA	>1 Tahun	70	100000
32	12	21-30	S1	<3 Bulan	100	100000
33	4	21-30	S1	6-12 Bulan	100	50000
34	8	31-40	S1	>1 Tahun	100	100000
35	12	21-30	S1	6-12 Bulan	7	150000
36	8	>51	SMA	>1 Tahun	50	100000
37	10	21-30	SMP	>1 Tahun	200	150000
38	9	21-30	SMA	6-12 Bulan	150	170000
39	8	21-30	SMA	>1 Tahun	80	150000
40	9	31-40	SMA	>1 Tahun	150	150000
41	9	31-40	SMA	>1 Tahun	200	150000
42	10	21-30	SMA	>2 Tahun	200	200000
43	5	21-30	SMA	3-6 Bulan	50	100000

44	8	21-30	SMA	>1 Tahun	100	120000
45	7	<20	SMA	3-6 Bulan	60	100000
46	9	41-50	SMA	>1 Tahun	150	150000
47	8	21-30	SMA	6-12 Bulan	150	150000
48	5	21-30	SMA	>1 Tahun	100	100000
49	8	21-30	SMA	>1 Tahun	150	170000
50	10	31-40	SMA	>1 Tahun	200	150000
51	6	31-40	SMA	6-12 Bulan	100	100000
52	9	31-40	SMA	>1 Tahun	100	150000
53	5	21-30	SMA	3-6 Bulan	50	100000
54	10	21-30	SMA	>1 Tahun	150	150000
55	8	31-40	SMA	>1 Tahun	120	150000
56	5	31-40	SMA	3-6 Bulan	50	100000
57	6	<20	SMA	6-12 Bulan	80	120000
58	10	21-30	SMA	>1 Tahun	100	150000
59	5	21-30	SMA	3-6 Bulan	50	70000
60	8	21-30	SMA	>1 Tahun	150	150000
61	8	31-40	SMA	6-12 Bulan	100	100000
62	9	21-30	SMA	>1 Tahun	100	150000
63	9	21-30	SMA	6-12 Bulan	150	150000
64	7	31-40	SMA	6-12 Bulan	100	100000
65	9	21-30	SMA	>1 Tahun	150	150000
66	9	31-40	SMA	>1 Tahun	150	150000
67	9	31-40	SMA	>1 Tahun	100	150000
68	8	31-40	SMA	>1 Tahun	100	100000
69	8	21-30	SMA	>1 Tahun	150	100000
70	8	21-30	SMA	>1 Tahun	100	100000

A decorative border resembling a scroll, with a thick black line forming a rectangular frame. The top-left and top-right corners are rolled up, and the bottom-left corner is also rolled up, creating a scroll-like effect.

# **LAMPIRAN 5**

## **VARIABEL PENELITIAN**

### Variabel Penelitian

JAM KERJA					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4	1	1,4	1,4	1,4
	5	8	11,4	11,4	12,9
	6	9	12,9	12,9	25,7
	7	2	2,9	2,9	28,6
	8	16	22,9	22,9	51,4
	9	13	18,6	18,6	70,0
	10	11	15,7	15,7	85,7
	11	3	4,3	4,3	90,0
	12	7	10,0	10,0	100,0
	Total	70	100,0	100,0	

Umur					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<20 tahun	8	11,4	11,4	11,4
	21-30 tahun	39	55,7	55,7	67,1
	31-40 tahun	21	30,0	30,0	97,1
	41-50 tahun	1	1,4	1,4	98,6
	>51 tahun	1	1,4	1,4	100,0
	Total	70	100,0	100,0	

Pendidikan					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	SD	2	2,9	2,9	2,9
	SMP	3	4,3	4,3	7,1
	SMA	54	77,1	77,1	84,3
	S1	9	12,9	12,9	97,1
	S2	2	2,9	2,9	100,0
	Total	70	100,0	100,0	

Pengalaman kerja					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<3 Bulan	6	8,6	8,6	8,6
	3-6 Bulan	9	12,9	12,9	21,4
	6-12 Bulan	16	22,9	22,9	44,3
	>1 Tahun	35	50,0	50,0	94,3
	>2 Tahun	4	5,7	5,7	100,0
	Total	70	100,0	100,0	

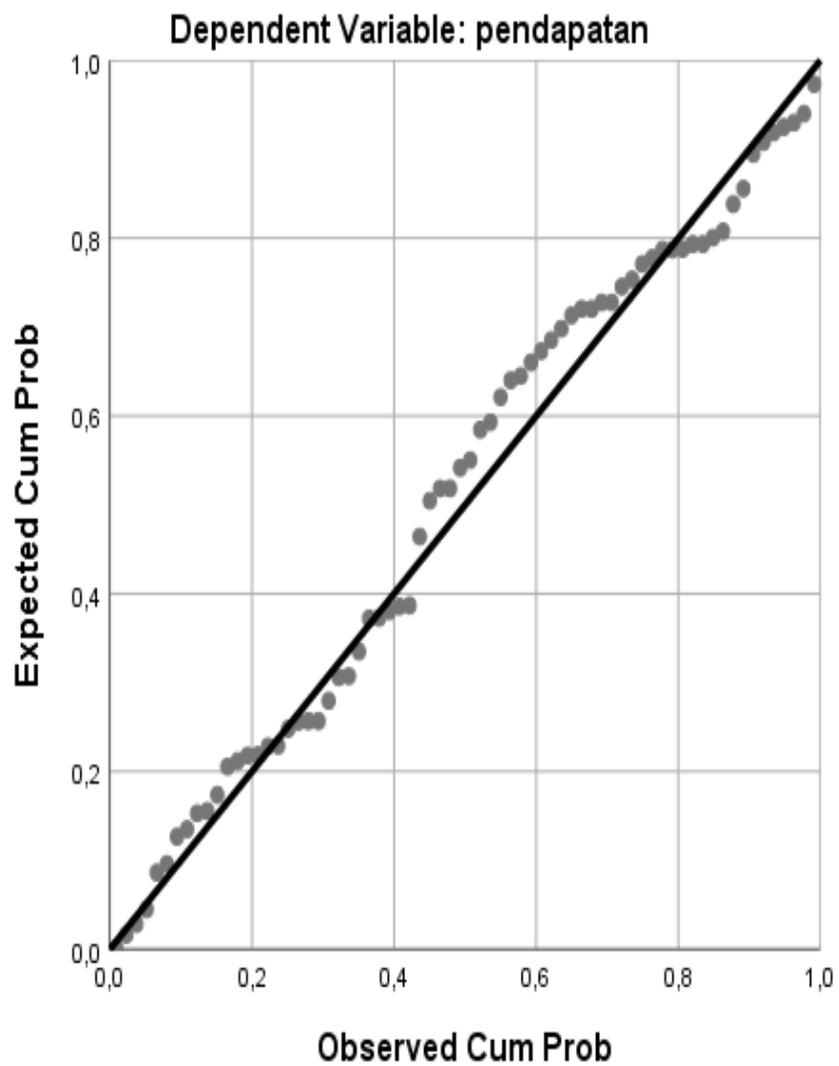
Jarak					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	7	1	1,4	1,4	1,4
	17	1	1,4	1,4	2,9
	20	1	1,4	1,4	4,3
	30	5	7,1	7,1	11,4
	50	10	14,3	14,3	25,7
	60	2	2,9	2,9	28,6
	70	1	1,4	1,4	30,0
	80	4	5,7	5,7	35,7
	100	23	32,9	32,9	68,6
	120	1	1,4	1,4	70,0
	150	15	21,4	21,4	91,4
	200	4	5,7	5,7	97,1
	300	1	1,4	1,4	98,6
	500	1	1,4	1,4	100,0
	Total	70	100,0	100,0	

Pendapatan					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	50000	2	2,9	2,9	2,9
	70000	2	2,9	2,9	5,7
	100000	31	44,3	44,3	50,0
	120000	3	4,3	4,3	54,3
	125000	1	1,4	1,4	55,7
	150000	27	38,6	38,6	94,3
	170000	2	2,9	2,9	97,1
	200000	2	2,9	2,9	100,0
	Total	70	100,0	100,0	

## HASIL UJI ASUMSI KLASIK

### 1. Uji Normalitas

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

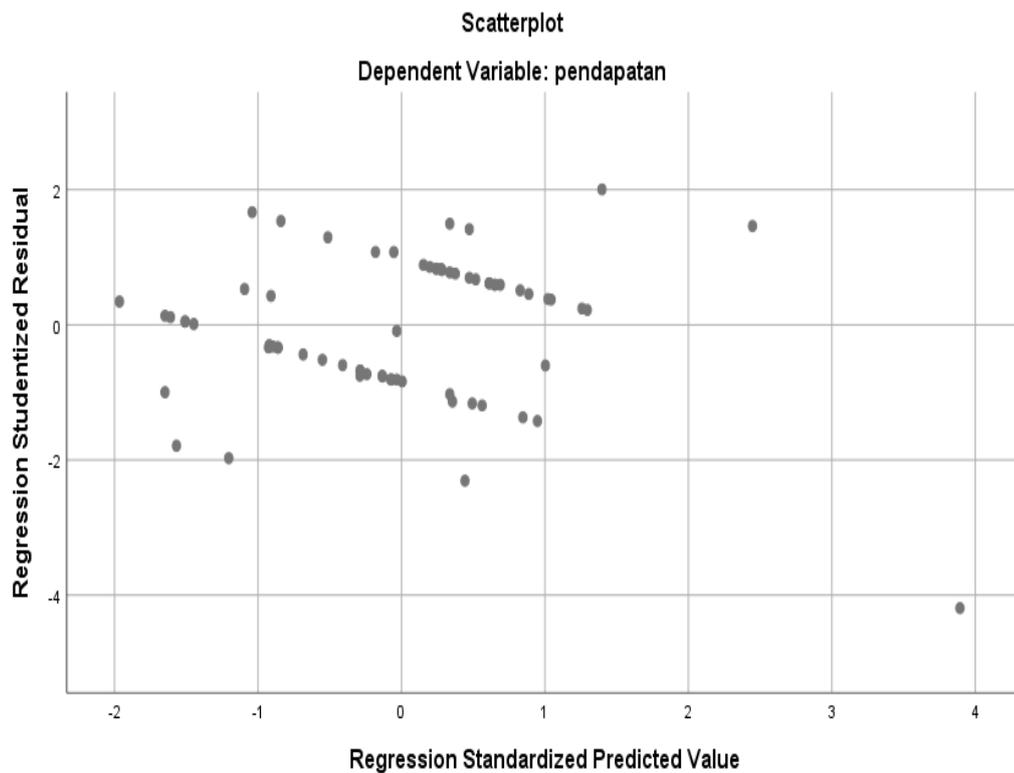


## 2. Uji Multikolinieritas

Coefficients <sup>a</sup>			
Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	(Constant)		
	jam kerja	,878	1,139
	umur	,941	1,063
	pendidikan	,981	1,019
	pengalaman	,851	1,175
	jarak	,811	1,233

a. Dependent Variable: pendapatan

## 3. Uji Heterokedastisitas



#### 4. HASIL UJI REGRESI LINEAR BERGANDA

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	17998526558,808	5	3599705311,762	4,547	,001 <sup>b</sup>
	Residual	50666116298,335	64	791658067,161		
	Total	68664642857,143	69			
a. Dependent Variable: pendapatan						
b. Predictors: (Constant),jam kerja, umur, pendidikan, pengalaman, jarak,						

Coefficients <sup>a</sup>								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	79002,338	25603,309		3,086	,003		
	jam kerja	4448,704	1695,470	,301	2,624	,011	,878	1,139
	umur	611,432	4744,629	,014	,129	,898	,941	1,063
	pendidikan	-4751,813	5418,473	,095	,877	,384	,981	1,019
	pengalaman	2255,344	3473,277	,076	,2649	,518	,851	1,175
	jarak	119,526	52,667	,271	2,269	,027	,811	1,233
a. Dependent Variable: pendapatan								

## 5. HASIL UJI AUTOKORELASI

Model Summary <sup>b</sup>					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,512 <sup>a</sup>	,262	,204	28136,419	1,858
a. Predictors: (Constant), jarak, pendidikan, umur, jam kerja, pengalaman					
b. Dependent Variable: pendapatan					

## 6. HASIL KOEFISIEN DETERMINASI

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,450 <sup>a</sup>	,403	,454	29020,821
a. Predictors: (Constant), pengalaman, pendidikan, umur, jam kerja, jarak				

A decorative scroll border with a thick black line, featuring a scroll-like shape on the left side and a small circular flourish at the top right corner.

# **LAMPIRAN 6**

**KUESIONER YANG TELAH  
DIISI**

## KUESIONER PENELITIAN

Assalamualaikum Wr.Wb . Dengan segenap rasa hormat dan permohonan kepada para Responden, saya Nur Resma Akmayasari, mahasiswa Jurusan Ekonomi Syariah IAIN Palu, ingin mengambil data dari para Responden sekalian. Memohon kesediaan kepada Bapak/Ibu/Sdr (i) kiranya dapat membantu, untuk mengisi kuesioner (daftar pertanyaan/ Pernyataan) yang telah disediakan secara jujur dan terbuka. Daftar pertanyaan iri diajukan bukan untuk dipublikasikan, namun semata-mata hanya untuk keperluan penelitian sebagai salah satu syarat dalam menyelesaikan jenjang Strata Satu (S1), Jurusan Ekonomi Syariah, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam , Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palu. Sehingga kerahasiaan tanggapan tersebut akan dijamin sepenuhnya. Demikian permohonan ini, atas kesediaan dan partisipasinya saya ucapkan banyak terima kasih. Serta saya doakan semogakan rezekinya Bapak/Ibu/Sdr (i) bertambah dan berkah.  
Wassalamualaikum.Wr.Wb

Nama Pengemudi \*

GAGARISMAN

---

Alamat Pengemudi \*

Mamboro

---

Umur \*

- < 20 tahun
- 21-30 Tahun
- 31-40 Tahun
- 41-50 Tahun
- >51 Tahun

Status \*

- Menikah
- Belum Menikah

Jenis Kelamin \*

Pria

Wanita

Pendidikan \*

SD

SMP

SMA

S1

S2

Rata-rata pendapatan per hari (pendapatan yang dimaksud diluar dari bonus dari perusahaan) \*

100000

---

Sudah berapa lama menjadi pengemudi? \*

<3 bulan

antara 3-6 bulan

antara 6-12 bulan

>1 tahun

>2 tahun

Yang lain:

berapa rata-rata jam kerja anda dalam sehari sebagai pengemudi \*

8 Jam

---

*Centang semua yang sesuai.*

- <3 bulan
- antara 3-6 bulan
- antara 6-12 bulan
- >1 tahun
- >2 tahun
- Yang lain: \_\_\_\_\_

9. berapa rata-rata jam kerja anda dalam sehari sebagai pengemudi \*

\_\_\_\_\_

10. apakah ada perbedaan pendapatan yang diperoleh pada jam sibuk dan diluar jam sibuk grab ?

*Tandai satu oval saja.*

- Ya
- Tidak

11. berapa jumlah tambahan biaya yang dibayarkan penumpang pada jam sibuk ?

\_\_\_\_\_

12. berapa kali trip yang dapat dilakukan pengemudi dalam sehari \*

*Tandai satu oval saja.*

- 1-5 kali
- 6-10 kali
- 10-15
- 15-20
- >20
- Yang lain: \_\_\_\_\_

13. Se jauh berapa km akumulasi jarak yang dapat ditempuh oleh pengemudi rata-rata per hari \*

\_\_\_\_\_

Diberdayakan oleh

 Google Forms

## KUESIONER PENELITIAN

Assalamualaikum Wr.Wb . Dengan segenap rasa hormat dan permohonan kepada para Responden, saya Nur Resma Akmayasari, mahasiswa Jurusan Ekonomi Syariah IAIN Palu, ingin mengambil data dari para Responden sekalian. Memohon kesediaan kepada Bapak/Ibu/Sdr (i) kiranya dapat membantu, untuk mengisi kuesioner (daftar pertanyaan/ pernyataan) yang telah disediakan secara jujur dan terbuka. Daftar pertanyaan ini diajukan bukan untuk dipublikasikan, namun semata-mata hanya untuk keperluan penelitian sebagai salah satu syarat dalam menyelesaikan jenjang Strata Satu (S1), Jurusan Ekonomi Syariah, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam , Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palu. Sehingga kerahasiaan tanggapan tersebut akan dijamin sepenuhnya. Demikian permohonan ini, atas kesediaan dan partisipasinya saya ucapkan banyak terima kasih. Serta saya doakan semogakan rezekinya Bapak/Ibu/Sdr (i) bertambah dan berkah.  
Wassalamualaikum.Wr.Wb

Nama Pengemudi \*

Helmi

Alamat Pengemudi \*

Jln Sis Aljufri no 103

Umur \*

- < 20 tahun
- 21-30 Tahun
- 31-40 Tahun
- 41-50 Tahun
- >51 Tahun

Status \*

- Menikah
- Belum Menikah

Jenis Kelamin \*

 Pria Wanita

Pendidikan \*

 SD SMP SMA S1 S2

Rata-rata pendapatan per hari (pendapatan yang dimaksud diluar dari bonus dari perusahaan) \*

170000

Sudah berapa lama menjadi pengemudi? \*

 <3 bulan antara 3-6 bulan antara 6-12 bulan >1 tahun >2 tahun Yang lain:

berapa rata-rata jam kerja anda dalam sehari sebagai pengemudi \*

9 Jam

apakah ada perbedaan pendapatan yang diperoleh pada jam sibuk dan diluar jam sibuk grab ?

Ya

Tidak

berapa jumlah tambahan biaya yang dibayarkan penumpang pada jam sibuk ?

berapa kali trip yang dapat dilakukan pengemudi dalam sehari \*

1-5 kali

6-10 kali

10-15

15-20

>20

Yang lain: \_\_\_\_\_

Sejauh berapa km akumulasi jarak yang dapat ditempuh oleh pengemudi rata-rata per hari \*

150 km

Konten ini tidak dibuat atau didukung oleh Google.

Google Formulir



# **LAMPIRAN 7**

**FOTO DOKUMENTASI**

## Lampiran Dokumentasi



Dokumentasi saat melakukan penyebaran kuesioner pada pengemudi *Grab Bike* secara langsung.





## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

### I. IDENTITAS PRIBADI

Nama : **Nur Resma Akmayasari**  
T T L : Palu, 14 Mei 1996  
Agama : Islam  
Jenis Kelamin : Perempuan  
Alamat : Jl. Kihajar Dewantoro No.68 Palu Timur  
Email : [akmayasari14@gmail.com](mailto:akmayasari14@gmail.com)  
Instagram : @akmayasari14, @caribuku\_palu  
No Hp : 082251981627



### II. IDENTITAS ORANG TUA

#### A. Ayah

Nama : **Mashudi, SE**  
Agama : Islam  
Pekerjaan : Wiraswasta  
Alamat : Jl. Kihajar Dewantoro No. 68 Palu Timur

#### B. Ibu

Nama : **Reslina**  
Agama : Islam  
Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga  
Alamat : Jl. Kihajar Dewantoro No. 68 Palu Timur

### III. LATAR BELAKANG PENDIDIKAN

- SDN Inpres 1 Tanamodindi tamat 2008
- SMPN 2 Palu, tamat tahun 2012
- Man 2 Model Palu, tamat tahun 2014
- S1 Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palu, tamat tahun 2019.

### IV. PRESTASI

- Juara I Pidato Bahasa Inggris Iain Palu 2014
- Delegasi Nasional Olimpiade Ekonomi Islam Temu Ilmiah Nasional Surabaya 2019
- Lulusan Iain Palu dengan Predikat Cumlaude

Penulis,

Nur Resma Akmayasari

