

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

Ferri Alfadri

Mahasiswa Pascasarjana Prodi EKNI UIN Sumatera Utara, Medan
ferrialfadri2809@gmail.com

Abstrak

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

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

ABSTRACT

Research this aim for conduct direct research related to the influence of the emergence of an online transportation system in the life of the community in terms of aspects of unemployment and also the welfare of the people in Medan City. This research was conducted at PT. GO-JEK Indonesia in Medan, North

Sumatra Province with use method quantitative . On research this use technique SEM analysis methods with the help of Smart PLS program. Based on the results of statistical calculations after researched , then can be concluded that: the existence of *online* transportation has a significant positive effect on the unemployment rate directly. This can be proven from the t-statistics value of 86,750, the existence of *online* transportation has a significant positive effect on welfare directly. This can be proved from the t-statistics value of 5, 638, and with their online transportation positive 5,638, effect on the welfare of the signifkcant directly through variable unemployment. This can be proven

from the t-statistics value of 4,880. Thus, the H₁, H₂ and H₃ hypothesis in this study was accepted.

**Keywords: Transportation *online* ,
JEK, Unemployment and Prosperity .**

GO-

PENDAHULUAN

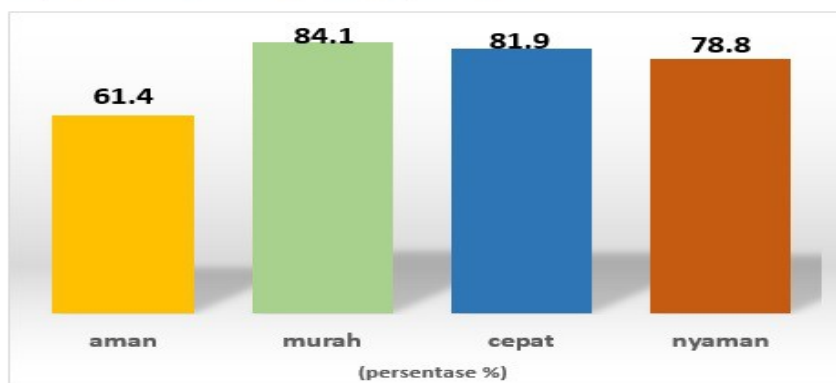
Terjadinya gejala ketimpangan antara penambahan persediaan tenaga kerja dengan struktur kesempatan kerja menurut jenjang pendidikan, menunjukkan terjadinya gejala, semakin tinggi tingkat pendidikan, semakin besar angka pengangguran potensialnya. (Suryadi, 1994)

Namun, beberapa tahun belakangan ini muncul berbagai pilihan untuk masyarakat baik yang berpendidikan atau pun yang kurang pendidikannya untuk tetap dapat bekerja dan menghasilkan uang untuk keperluan sehari-hari dengan menggunakan bantuan teknologi *gadget/smartphone* yang ada yaitu sistem transportasi online seperti: GO-JEK, Grab, Uber dan NGUBERJEK. Banyak dari masyarakat baik yang pengangguran dan juga yang sudah bekerja berbondong-bondong mendaftarkan diri ke salah satu pilihan PT ini (Kemendagri, 2018). Hal inilah yang memicu semakin tingginya tingkat pertumbuhan pengemudi sistem transportasi online.

Sedangkan alasan konsumen memilih atau menggunakan sistem transportasi online juga cukup beragam, secara umum dinilai beranggapan bahwa sistem transportasi online lebih murah (84,1 persen), dan lebih cepat (81,9 persen). Seperti terlihat di gambar

Gambar .1 Alasan Konsumen Memilih Sistem Sistem transportasi online

Diagram 1 – Alasan Konsumen Memilih Transportasi Online



Dari gambar 1 terlihat bahwa faktor harga menjadi pertimbangan mayoritas konsumen. Responden beranggapan sistem transportasi online lebih murah jika disandingkan dengan tarif jenis transportasi konvensional. Di urutan kedua, konsumen memilih sistem transportasi online karena dianggap lebih cepat. Namun dalam survei ini tidak mengelaborasi lebih dalam, yang dimaksud adalah lebih cepat ditemukan/ diakses (accessible) atau lebih cepat mencapai tujuan. (risika, 2018)

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

Adapun jumlah tingkat pengangguran di Indonesia saat ini adalah sebagai berikut: (BPS, 2018)

Tabel 1. Tingkat Pengangguran

O	N	TAHU	TINGKAT PENGANGGURAN	
			Februari	Agustus
1		2017	5,33	5,50
2		2016	5,50	5,61
3		2015	5,81	6,18
4		2014	5,70	5,94
5		2013	5,88	6,17

Seiring perkembangan tingkat pembukaan cabang PT.GO-JEK pada 50 kota terakhir maka dengan hal itu tingkat pengangguran juga mengalami pertumbuhan yang cukup ber-fluktuatif.

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

1. Ditinjau dari segi Ekonomi Pengangguran akan meningkatkan jumlah kemiskinan. Karena banyaknya yang menganggur berdampak rendahnya pendapat ekonomi mereka. sementara biaya hidup terus berjalan.
2. Ditinjau dari segi sosial, dengan banyaknya pengangguran yang terjadi maka akan meningkatnya jumlah kemiskinan, dan banyaknya pengemis, gelandangan, serta pengamen. Hal ini dapat berpengaruh terhadap tingkat kriminal, karena sulitnya mencari pekerjaan, maka banyak orang melakukan tindak kejahatan seperti mencuri, merampok, dan lain-lain untuk memenuhi kehidupan mereka.
3. Ditinjau dari segi mental, dengan banyaknya pengangguran maka rendahnya kepercayaan diri, keputusan asa, dan akan menimbulkan depresi.
4. Ditinjau dari segi politik maka akan banyaknya demonstrasi yang terjadi. Yang akan membuat dunia politik menjadi tidak stabil, banyaknya demosntrasi para serikat kerja karena banyaknya pengangguran yang terjadi.
5. Ditinjau dari segi keamanan, banyaknya pengangguran membuat para pengangur melakukan tindak kejahatan demi menghidupi perekonomiannya, seperti merampok, mencuri, menjual narkoba, tindakan penipuan. Banyaknya pengangguran juga dapat meningkatkan Pekerja Seks komersial dikalangan muda, karena demi menghidupi ekonominya (riska, 2018).

Tingkat kesejahteraan suatu bangsa dapat dilihat dari tingkat penggunaan tenaga kerja para warganya. Banyaknya

penduduk sebenarnya adalah aset berharga untuk meningkatkan kemakmuran bangsa. Banyaknya penduduk dengan aneka ragam kebutuhan menunjukkan tingginya permintaan terhadap hasil produksi. Sementara naik turunnya hasil produksi sangat tergantung pada faktor tenaga kerja.

KAJIAN TEORI

1. Transportasi *Online*

Transportasi merupakan dari beberapa definisi transportasi menurut beberapa ahli sebagai berikut: (Pandesolang, 2018)

- a. Menurut Doni, Pengertian Sistem Transportasi online adalah salah satu bentuk dari penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi).
- b. Menurut Ellen Sistem Transportasi online adalah bentuk dari pengembangan potensi dan peran transportasi nasional yang sekaligus mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Pada umumnya banyak masyarakat yang menganggap bahwa pekerjaan para driver transportasi online ini adalah pekerjaan bagi orang-orang yang sudah putus asa untuk mencari pekerjaan lain, hal itu dikarenakan mudahnya syarat dan aturan yang di berlakukan oleh perusahaan tersebut.

Namun seiring berkembangnya waktu para driver GO-RIDE semakin bertambah jumlahnya di setiap daerah bahkan banyak dari masyarakat lebih memilih memfokuskan pekerjaan driver ini menjadi pekerjaan yang utama dikarenakan beberapa hal yaitu: (Okezon, 2018)

- a. Penghasilan Lebih Besar
- b. Jam Kerja Flexible
- c. Hobi Berkendara
- d. Part-Time

- e. Suka Bertemu Orang Baru/ sosial baru
- f. Pengalaman Tempat Baru

2. Tinjauan Hukum

Transaksi berbasis aplikasi online pada hakekatnya adalah sebuah perikatan. Sebagaimana definisi perikatan yang dikemukakan oleh Subekti, bahwa suatu perikatan adalah suatu perhubungan hukum antara dua orang atau dua pihak, berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu hal dari pihak yang lain, dan pihak yang lain berkewajiban untuk memenuhi tuntutan itu (Subekti, 1984).

Melihat kegiatan transaksi yang dilakukan dengan aplikasi, maka terpenuhi definisi perikatan tersebut dimana terdapat lebih dari satu pihak, yang saling memiliki hak yang wajib dipenuhi oleh para pihak, dan harus menunaikan kewajiban pula kepada para pihak.

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

Pasal 1618 KUHPerdara mendefinisikan persekutuan sebagai suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih mengikatkan diri untuk memasukkan sesuatu dalam persekutuan, dengan maksud untuk membagi keuntungan yang terjadi karenanya. Selanjutnya Pasal 1619 menentukan bahwa masing-masing sekutu wajib memasukkan suatu modal sebagai inbreng, baik berupa barang, uang ataupun kerajinan atau tenaganya (Subekti, 1992).

3. Ketenagakerjaan

Menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan, Ketenagakerjaan adalah segala hal yang berhubungan dengan tenaga kerja pada waktu sebelum, selama, dan sesudah masa kerja (Kemenprint, 2017).

Badan Pusat Statistik pada tahun sekitar 1970-an menentukan batas usia kerja bila seseorang berumur 10 tahun atau lebih. Semenjak dilaksanakan SAKERNAS (Survei Angkatan Kerja) batas usia kerja dirubah menjadi 15 tahun atau lebih, ini dilaksanakan karena dianjurkan oleh *International Labour Organization* (ILO) (Handayani, 2016).

4. Pengangguran

Pengangguran merupakan suatu ukuran yang dilakukan jika seseorang tidak memiliki pekerjaan tetapi mereka sedang melakukan usaha secara aktif dalam empat minggu terakhir untuk mencari pekerjaan (Kaufman, 1999). Pengangguran merupakan suatu keadaan dimana seseorang yang tergolong dalam kategori angkatan kerja (*Labor Force*) tidak memiliki pekerjaan dan secara aktif tidak sedang mencari pekerjaan (Nanga, 2005). Pengangguran merupakan suatu keadaan di mana seseorang yang tergolong dalam angkatan kerja ingin mendapatkan pekerjaan tetapi mereka belum dapat memperoleh pekerjaan tersebut (Sadono Sukirno, 2006).

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

- a. Jumlah Lapangan Pekerjaan
- b. Modal
- c. Tingkat Pendidikan

5. Kesejahteraan Masyarakat

Kementerian Koordinator Kesejahteraan Rakyat memberi pengertian sejahtera yaitu suatu kondisi masyarakat yang telah terpenuhi kebutuhandasarnya. Kebutuhan dasar tersebut berupa kecukupan dan mutu pangan,sandang, papan, kesehatan, pendidikan, lapangan pekerjaan, dan kebutuhan dasar lainnya seperti lingkungan yang bersih, aman dan nyaman. Juga terpenuhinya hak asasi dan partisipasi serta terwujudnya masyarakat berimandan bertakwa kepada Allah SWT (www.menkokesra.go.id, 2017).

Menurut Badan Pusat Statistik (BPS), Untuk memudahkan interpretasi, perubahan taraf kesejahteraan dikaji menurut delapan bidang yang mencakup Kependudukan, Pendapatan per-hari, Kesehatan dan Gizi, Pendidikan, Ketenagakerjaan, Taraf dan Pola Konsumsi, Perumahan dan Lingkungan, Kemiskinan, serta Sosial Lainnya yang menjadi acuan dalam upaya peningkatan kualitas hidup.pendapatan (www.bps.go.id, 2017).

METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan data primer berupa angket dan wawancara sebagai observasi awal penelitian. Teknik analisis data yang digunakan adalah *Component Based Structure Equation Model* (SEM) dengan program *Smart PLS*.

TEMUAN DAN PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

1. Karakteristik Responden

Tabel 2 Jenis Kelamin

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

Tabel 3 Usia Responden

No	Usia	Jumlah
1	18 – 25 Tahun	25
2	26-36 Tahun	70
3	> 36 Tahun	5
TOTAL		100

Tabel 4 Tingkat Pendidikan

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

Tabel 5 Pendapatan Per-Bulan

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

--	--

2. Analisis Struktural Equation Modeling dengan Smart PLS

a. Pengujian Kualitas Data

Reliabilitas konstruk dalam penelitian ini akan diukur dengan menggunakan *composite reliability*. Suatu konstruk dapat dikatakan reliabel jika nilai *composite reliability* diatas 0,60 (Ghozali, 2006).

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

Tabel 6 Hasil Uji composite reliability

Konstruk	Composite reliability
Transportasi Online	0,942
Tingkat Pengangguran	0,919
Kesejahteraan Masyarakat	0,932

Ukuran refleksif individual dikatakan tinggi jika berkorelasi lebih dari 0.50 dengan konstruk yang ingin diukur. Konstruk dengan nilai loading faktor > 0.5 bisa digunakan untuk mengukur model penelitian ini dan konstruk yang kurang dari 0.5 harus dihapus (Fatwa Tentama & Subardjo, 2018). Pemenuhan validitas diskriminan dapat dilihat dari nilai cross loading konstruk. Jika korelasi indikator konstruk memiliki nilai lebih tinggi dibandingkan dengan korelasi indikator tersebut terhadap konstruk lain, maka dikatakan konstruk memiliki validitas diskriminan yang tinggi.

Tabel 7 Cross loading Indikator Antar Konstruk

N O	Indikator	Transportasi Online	Tingkat Pengangguran	Kesejahteraan Masyarakat
1	PL1	0,740	0,916	0,920

2	PL2	0,842	0,811	0,795
3	FX1	0,908	0,889	0,857
4	FX2	0,710	0,617	0,616
5	HB1	0,871	0,812	0,861
6	HB2	0,704	0,653	0,646
7	PT1	0,713	0,629	0,673
8	PT2	0,857	0,832	0,857
9	SB1	0,627	0,581	0,652
10	SB2	0,557	0,561	0,469
11	PB1	0,531	0,472	0,415
12	PB2	0,954	0,916	0,920
13	LP1	0,746	0,810	0,743
14	LP2	0,699	0,722	0,717
15	MO1	0,932	0,954	0,925
16	MO2	0,657	0,767	0,685
17	TP1	0,596	0,601	0,574
18	TP2	0,921	0,958	0,929
19	PDT1	0,522	0,505	0,619
20	PDT2	0,637	0,624	0,715
21	KO1	0,820	0,752	0,808
22	KO2	0,577	0,626	0,715
23	KES1	0,722	0,722	0,761
24	KES2	0,719	0,688	0,756
25	LK1	0,851	0,882	0,853
26	LK2	0,668	0,714	0,779
27	KS1	0,836	0,818	0,835
28	KS2	0,725	0,750	0,757

Berdasarkan standar nilai yang direkomendasikan dalam hal menilai tingkat validitas maka, data dalam penelitian ini diategorikan valid dikarenakan $> 0,5$ (Ghozali, 2006).

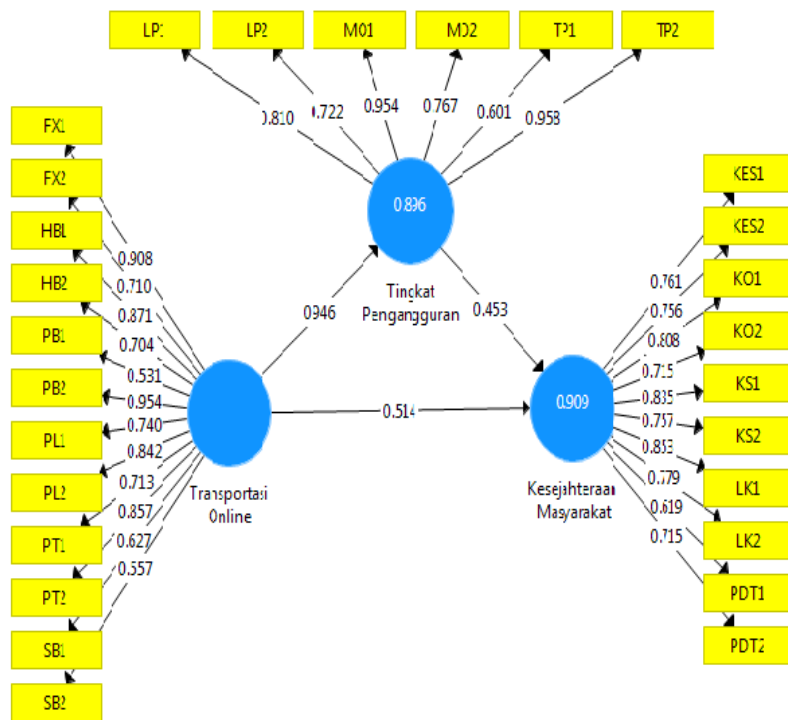
Struktural dievaluasi dengan menggunakan R-square untuk variabel dependen dan uji t serta signifikansi dari koefisien parameter jalur struktural. Tabel dan juga pada lampiran berikut ini merupakan hasil estimasi R-square dengan menggunakan Smart PLS.

Tabel 8 R Square

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

b. Model Penelitian

Hasil perhitungan dengan menggunakan *software* PLS 3 diagram *path* dari model penelitian seperti di bawah ini.



Gambar 2 Model Struktural Equation Model Penelitian

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

Tabel 9 Outer Loading Model

NO	Indikator	Transportasi Online	Tingkat Pengangguran	Kesejahteraan Masyarakat
1	PL1	0,740		
2	PL2	0,842		
3	FX1	0,908		
4	FX2	0,710		
5	HB1	0,871		
6	HB2	0,704		
7	PT1	0,713		
8	PT2	0,857		
9	SB1	0,627		

10	SB2	0,557		
11	PB1	0,531		
12	PB2	0,954		
13	LP1		0,810	
14	LP2		0,722	
15	MO1		0,954	
16	MO2		0,767	
17	TP1		0,601	
18	TP2		0,958	
19	PDT1			0,619
20	PDT2			0,715
21	KO1			0,808
22	KO2			0,715
23	KES1			0,761
24	KES2			0,756
25	LK1			0,853
26	LK2			0,779
27	KS1			0,835
28	KS2			0,757

Nilai minimal loading yang digunakan adalah lebih besar dari $\pm 0,30$; loading $\pm 0,40$ dianggap penting ; dan loading $\pm 0,50$ atau lebih besar dinyatakan signifikan.

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa model indikator yang telah di olah dapat dinyatakan *fit* di karenakan semua *loading factornya* > 0,50. Maka model tersebut dapat dilanjutkan dengan melihat hasil validitas indikator dan reliabilitas konstruk (Ghozali, 2006).

c. Pengujian Validitas Konstruk

Dilakukan untuk mengetahui nilai T statistik dari seluruh indikator pembentuk konstruk. Indikator yang memiliki nilai T statistik lebih besar atau

sama dengan 1,96 dikatakan valid. Indikator juga dikatakan valid jika P value lebih besar atau sama dengan 0,05. Dari perhitungan PLS *Bootstrapping* dari model di atas di peroleh tabel *Outer Loading* seperti dibawah (Ghozali, 2006).

Tabel 10 Outer Loading Pembentuk Konstruk

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

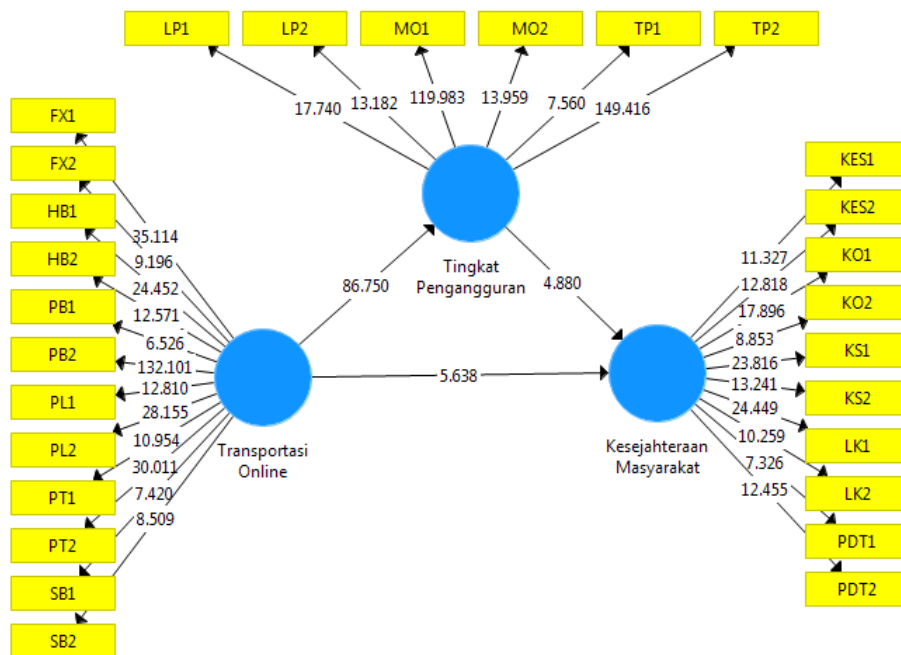
PDT1<Kesejahteraan	0,619	0,615	0,085	7,326	0,000
PDT2<Kesejahteraan	0,715	0,711	0,057	12,455	0,000
KO1<Kesejahteraan	0,808	0,807	0,045	17,896	0,000
KO2<Kesejahteraan	0,715	0,708	0,081	8,853	0,000
KES1<Kesejahteraan	0,761	0,763	0,067	11,327	0,000
KES2<Kesejahteraan	0,756	0,755	0,059	12,818	0,000
LK1<Kesejahteraan	0,853	0,856	0,035	24,449	0,000
LK2<Kesejahteraan	0,779	0,780	0,076	10,259	0,000
KS1<Kesejahteraan	0,835	0,835	0,035	23,816	0,000
KS2<Kesejahteraan	0,757	0,757	0,057	13,241	0,000

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

d. Evaluasi Model Struktural

Evaluasi model analisis digunakan untuk melihat signifikansi hubungan antar konstruk yang ditunjukkan dengan nilai T statistik yang dihasilkan dari output dengan menggunakan perintah *calculate PLS Bootstrapping*. Besarnya pengaruh antar konstruk dan efek interaksi (moderasi) diukur dengan nilai koefisien jalur (*path coefficient*). *path coefficient* yang memiliki nilai T statistik $\geq 1,96$ atau memiliki P Value $\leq 0,05$ dinyatakan signifikan (Ghozali, 2006).

Dengan menggunakan *software* Smart PLS 3 maka di peroleh *path* diagram dan nilai T statistik dan tabel dari *path coefficient* seperti di bawah:



Gambar 4. 3 Path Diagram dan T statistik

Tabel 4. 25 Uji T dan Signifikan P Value

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

Berdasarkan tabel di atas dapat dilakukan pengujian hipotesis. Dilakukan terhadap 3 hipotesis yang di ajukan. Pengujian hipotesis dilakukan dengan membandingkan nilai T-Value dengan signifikansi 0,05. Jika T-Value $\geq 1,96$ atau P-Value $\leq 0,05$ maka H0 ditolak atau hipotesis penelitian diterima.

H0 : menyatakan bahwa variabel eksogen tidak mempengaruhi variabel endogen

H1 : menyatakan bahwa variabel eksogen mempengaruhi variabel endogen

Pengambilan keputusan dengan membandingkan T statistic hitung dan T tabel atau P Value sehingga jika :

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

PEMBAHASAN HIPOTESIS

1. Adanya Sistem Transportasi *Online* (GO-JEK) dalam mengurangi tingkat Pengangguran.

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

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

2. Pengaruh adanya transportasi *online* (GO-JEK) dalam mensejahterakan

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

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

3. Pengaruh adanya transportasi *online* dalam mensejahterakan melalui pengurangan tingkat pengangguran

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

Hal ini juga menunjukkan bahwa dengan hadirnya lapangan pekerjaan dengan menggunakan Sistem transportasi *online* ini telah mampu mensejahterakan kehidupan masyarakat (para *driver* GO-JEK beserta keluarganya) melalui pengurangan tingkat pengangguran.

PUSTAKA ACUAN

Erutan, Agas Punu Anto', Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, ISSN 1,410-4946, Volume 10, Nomor 3, Maret 2017 (95-324)

Franita, Riska, *Analisa Pengangguran di Indonesia*, Nusantara(Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial), *Volume 1 Desember 2016*, ISSN 2541-657X

Ghozali, Imam, *Struktural Equation Modeling Metode Alternatif dengan Partial Least Square*, (Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2006),
Handayani, eprints.walisongo.ac.id
<http://belajarsikologi.PengertianTransportasi/Online.com>
<http://rubik.okezone.com/read/40747/10-alasan-menjadi-driver-transportasi-online>

Jurnal Kewirausahaan dan Bisnis, Vol 21, No 11 (2017)

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

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

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

Pandesolang, e-journal.uajy.ac.id/7732/3/TA213706.pdf

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

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

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

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

www.BPS.go.id
www.bps.go.id/publication/2017/11/28
www.kemenperin.Go.id/Kompetensi/UU_13_2003
www.menkokesra.go.id,