

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Seiring berkembangnya zaman, banyak perkembangan terjadi di dunia ini yang semakin maju dan canggih. Semua yang dibutuhkan manusia bisa diakses secara mudah, salah satunya yaitu teknologi transportasi. Teknologi transportasi merupakan bentuk dari teknologi dalam mendukung aktivitas manusia melalui sarana transportasi yang menjadi kebutuhan dasar manusia. Sarana transportasi ini membantu manusia untuk melakukan perpindahan tempat dengan cepat, efektif, dan efisien. Transportasi merupakan pemindahan barang atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan alat yang digerakkan oleh manusia atau mesin.¹ Sarana transportasi memiliki peranan penting, salah satunya untuk meningkatkan keterjangkauan antar wilayah.

Bentuk transportasi yang tersedia di Indonesia diklasifikasikan ke dalam tiga jenis yaitu transportasi darat, udara, dan air. Transportasi darat lebih banyak digunakan masyarakat dibandingkan jenis transportasi lainnya. Hal ini dikarenakan transportasi darat mampu dijadikan perpindahan sehari-hari guna memperlancar aktivitas dan kegiatan ekonomi. Manusia dalam melakukan berbagai kegiatan seperti bersekolah, bekerja, berpergian dan lain sebagainya dapat menggunakan angkutan umum. Namun angkutan umum belum memenuhi keinginan masyarakat, karena angkutan umum tidak bisa masuk ke gang-gang kecil,² menyebabkan kemacetan lalu lintas, pelayanan kurang baik, dan adanya tindak kejahatan seperti pecopetan menambah ketidaknyamanan masyarakat untuk menggunakan angkutan umum konvensional.

Alasan tersebut menjadikan angkutan beroda dua sebagai pilihan alternatif masyarakat, karena sanggup mengantar penumpang melewati jalan dan gang sempit yang tidak bisa dilewati angkutan umum yang besar. Angkutan beroda dua ini

¹ Isriani Hardini, *Ensiklopedi Transportasi Darat* (Banten: Talenta Pustaka Indonesia, 2011), 1.

² Lindiwatie dan Abdul Ghafar, "Keberlangsungan Ojek Konvensional," *Jurnal Manajemen Transportasi dan Logistik* 5, no. 3 (2018): 228.

dikenal dengan sebutan ojek. Ojek menjadi salah satu angkutan yang paling efektif karena memiliki keunggulan cepat, dapat digunakan kapanpun dan biaya relatif murah. Ojek juga dianggap anti macet karena dapat menerobos kemacetan sehingga cepat sampai tujuan, akan tetapi jaminan keselamatan driver dan penumpang sangat rendah.³ Sekarang ini terdapat terobosan baru yaitu transportasi berbasis aplikasi online yang menggunakan teknologi melalui *smartphone* dengan bantuan jaringan internet. Transportasi online ini dikenal masyarakat dengan sebutan ojek online.

Ojek online sangat memudahkan dan menguntungkan bagi penggunanya, baik penumpang maupun driver. Driver ojek pada umumnya menunggu penumpang di pangkalan dengan menawarkan jasanya, namun dengan adanya aplikasi ini, driver cukup *standby* di posisinya sambil menunggu orderan masuk dari calon penumpang melalui *smartphone*. Penumpang juga tidak perlu menunggu lama dan menghampiri pangkalan untuk memperoleh ojek, karena driver akan langsung datang menjemput penumpang di titik lokasi yang tertera pada aplikasi.⁴ Teknologi *smartphone* mengubah ojek yang awalnya tidak efisien dari segi waktu berubah menjadi ojek online yang memiliki waktu efisien, bermobilitas tinggi, dan enerjik.⁵

Selain itu masyarakat dapat mengetahui terlebih dahulu tarif yang harus dibayar sebelum memesan jasa ojek online.⁶ Tarif ojek online sudah ditentukan oleh operator perusahaan melalui sebuah aplikasi android. Konsumen cukup mengisi kolom alamat asal dan alamat tujuan pada aplikasi, maka tarif akan muncul.⁷ Tarif ojek online sudah disesuaikan dengan

³ M. Koesmawan, dkk., "Analisis Perbandingan Manajemen Keuangan Ojek Online dan Ojek Reguler Studi Kasus Kecamatan Duren Sawit Jakarta Timur," *Jurnal Liquidity* 7, no. 1 (2018): 42.

⁴ Eva Marsusanti, dkk., "Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek," *Jurnal Swabumi* 6, no. 2 (2018): 129.

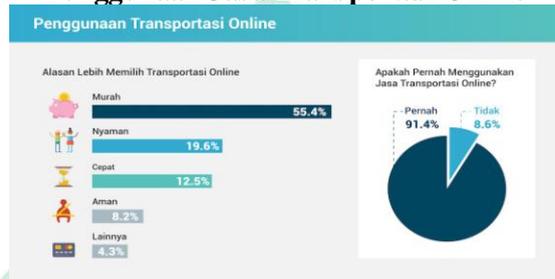
⁵ Lindiwatie dan Abdul Ghafar, "Keberlangsungan Ojek Konvensional," *Jurnal Manajemen Transportasi dan Logistik* 5, no. 3 (2018): 228.

⁶ Fery Andrianus, "Analisis Kesejahteraan Driver Go-Jek di Kota Padang (Pendekatan Objektif dan Subjektif)," *Jurnal Dinamika Sosial Budaya* 21, no. 1 (2019): 1.

⁷ M. Koesmawan, dkk., "Analisis Perbandingan Manajemen Keuangan Ojek Online dan Ojek Reguler Studi Kasus Kecamatan Duren Sawit Jakarta Timur," *Jurnal Liquidity* 7, no. 1 (2018): 47.

tujuan jarak yang jauh atau dekat, sehingga calon penumpang tidak perlu takut untuk dirugikan. Jadi penumpang tidak perlu menghampiri ke pangkalan ojek untuk tawar-menawar masalah tarif. Faktor kemudahan, keamanan, tepat waktu, dan fleksibel ini menjadikan ojek online semakin diminati oleh masyarakat dan diterima dengan baik oleh para pengguna jasa transportasi.

Gambar 1.1
Penggunaan Jasa Transportasi Online



Sumber: www.shopback.co.id

Ojek online juga turut berhasil membantu mengembangkan Usaha Kecil Menengah (UKM) khususnya di bidang usaha kuliner. Konsumen tinggal memesan makanan yang diinginkan melalui aplikasi tanpa harus mendatangi penjual makanannya⁸, dan makanan tersebut akan diantar oleh driver ojek online ke tempat konsumen. Ojek online tidak hanya menerima manusia sebagai objek jasa ojeknya, melainkan juga menawarkan jasa pengantaran barang kepada pengguna jasa. Kemudahan-kemudahan yang diberikan ojek online inilah yang membuat pengguna ojek online meningkat setiap harinya.⁹ Semakin berkembangnya ojek online, banyak perusahaan yang membuat aplikasi tersebut dengan berbagai nama di antaranya yaitu Gojek, Grab, dan Uber. Ketiga perusahaan ini disebut sebagai perusahaan *start-up* transportasi online yang

⁸ Dian Triyani, dkk., "Motivasi Pekerja Ojek Konvensional dalam Persaingan Bisnis Transportasi Online (Studi Pada Jasa Ojek Pangkalan di Kecamatan Ngaliyan Kota Semarang)," *Jurnal Dinamika Sosial Budaya* 19, no. 2 (2017): 222.

⁹ Umar Abdul Aziz dan Faqih Rizki Pradana, "Pengaruh Ojek Online (Ojol) Bagi Masyarakat Umum di Kota Purworejo," *Jurnal University Research Colloquium* 9, no. 4 (2019): 23.

memberikan pengaruh besar pada saat ini. Dikatakan *start-up* karena ketiga perusahaan tersebut menjalankan bisnisnya dengan menggunakan inovasi teknologi dan mampu memecahkan masalah yang terjadi di masyarakat.¹⁰ Ketiga perusahaan ini bersaing cukup ketat, hal tersebut dapat dilihat dari data pengguna aplikasi di bawah ini:

Gambar 1.2
Pengguna Aplikasi Transportasi Online di Indonesia Tahun 2017



Sumber: www.validnews.id

Gambar 1.2 di atas menunjukkan bahwa Gojek menempati posisi pertama sebagai aplikasi transportasi online yang paling banyak digunakan di Indonesia pada tahun 2017 dibandingkan dengan Grab ataupun Uber. Pengguna jasa aplikasi Gojek tertinggi adalah pengguna yang berusia 25 sampai dengan 34 tahun dengan jumlah pengguna mencapai 3.699 orang. Menurut Dimitri, Gojek disebut sebagai *unicorn* pertama di Indonesia karena berbagai keunggulan yang dimilikinya. Dimitri juga menilai bahwa Gojek menguasai empat jalur yaitu jalur manusia, jalur uang, jalur barang, dan jalur informasi.¹¹ Bisnis ojek online telah tersebar hampir di seluruh daerah Indonesia. Tidak hanya di kota-kota besar saja, tetapi juga di kota-kota kecil seperti kota-kota di provinsi Jawa Tengah salah satunya adalah kabupaten Kudus.

¹⁰ Ayu Aziah dan Popon Rabia Adawia, “Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT Gojek Indonesia),” *Jurnal Humaniora* 18, no. 2 (2018): 153.

¹¹ Rudy Syafariansyah dan Erni Setiawati, “Dampak Transportasi Online Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat di Samarinda,” *Jurnal Ekonomika* 7, no. 2 (2018): 105.

Perusahaan penyedia jasa ojek online yang hadir di kabupaten Kudus salah satunya adalah Gojek. Gojek memberikan berbagai kemudahan dan keuntungan sehingga banyak masyarakat berminat untuk menjadi driver Gojek. Pekerjaan menjadi driver ojek online rata-rata didominasi oleh para angkatan kerja generasi millennial. Hal ini diperkuat dengan riset yang dilakukan oleh Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia yang menunjukkan bahwa 77 persen mitra pengemudi adalah berusia 20-39 tahun.¹² Generasi millennial menurut De Meuse adalah generasi yang lahir tahun 1980 hingga akhir tahun 2000. Generasi millennial juga disebut dengan generasi Y. Keberadaan generasi millennial di Indonesia mendominasi pasar kerja, hal ini dapat dilihat dari data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2017 yang menunjukkan bahwa 53 persen angkatan kerja yang aktif adalah berusia 17-39 tahun.¹³

Salah satu contoh generasi millennial yang bekerja menjadi driver ojek online adalah para remaja yang sedang menempuh pendidikan sarjana (mahasiswa) di perguruan tinggi. Hal ini dikarenakan ojek online merupakan pekerjaan paruh waktu (*partime*) yang dapat dilakukan kapan saja, tidak memerlukan banyak modal, tidak mengurus banyak pikiran, dan mudah dikerjakan. Walaupun bekerja bukan tugas utama mahasiswa, tetapi sudah banyak mahasiswa yang kuliah sambil bekerja.¹⁴ Generasi millennial lebih suka pekerjaan yang informal, tidak terlalu mengikat, dan mereka dianggap mampu bertahan menjadi mitra Gojek dalam waktu yang lama karena lebih mengerti dalam penggunaan aplikasi. Selain itu adanya penawaran bonus yang menjanjikan dan jam kerja yang fleksibel menjadi pendorong utama generasi millennial untuk

¹² Anggalih Bayu Muh. Kamim dan M. Rasmul Khandiq, "Gojek dan Kerja Digital: Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan yang Dialami Oleh Mitra Pengemudi Dalam Kerja Berbasis Platform Digital," *Jurnal Studi Pemuda* 8, no. 1 (2019): 60.

¹³ Putri Archianti, "Memprediksi Kreativitas Generasi Millennial di Tempat Kerja," *Jurnal Ilmiah Penelitian Psikologi: Kajian Empiris dan Non-Empiris* 3, no. 2 (2017): 61-62.

¹⁴ Bayu Agung Setiawan dan Martinus Legowo, "Kerja Paruh Waktu Mahasiswa Universitas Negeri Surabaya (Studi Fenomenologi Pada Pengemudi Ojek Online OMAHKU "Ojek Ketintang UNESA")," *Jurnal Paradigma* 6, no. 1 (2018): 7-8.

terus memproduksi bertahan menjadi mitra Gojek.¹⁵ Oleh karena itu para generasi millennial yang bekerja menjadi driver Gojek tidak terikat dengan jam kerja, dan dapat menentukan waktu ataupun tempat pangkalan sendiri.

Kelebihan dari pekerjaan ini membuat pekerjaan sebagai driver ojek online dapat dilakukan oleh seseorang yang berpendidikan rendah maupun tinggi dan juga dapat dijadikan sebagai pekerjaan utama maupun sampingan¹⁶ yang digunakan sebagai penambah penghasilan untuk mencukupi kebutuhan sehari-hari. Hal ini diperkuat dengan penelitian yang dilakukan oleh M. Koesmawan, Daerwin Erhandy dan Dede Dahlan yang menyatakan bahwa 70 persen dari driver ojek online berpendidikan SMA, ada yang lulusan SD dan SMP, dan ada satu yang lulusan perguruan tinggi. Hal ini terjadi akibat dari sulitnya mendapatkan pekerjaan, atau merupakan usaha sampingan yang dijalankan sebagai tambahan penghasilan.¹⁷

Gojek ingin meningkatkan kesejahteraan sosial dengan menciptakan efisiensi pasar melalui teknologi. Gojek berusaha memberikan kehidupan yang lebih baik untuk para mitra dan keluarganya dengan meningkatkan jumlah penghasilan mereka melalui aplikasi.¹⁸ Keberadaan Gojek mendapat tanggapan positif oleh masyarakat di kabupaten Kudus. Secara tidak langsung Gojek berperan dalam menggerakkan ekonomi masyarakat dan menyerap tenaga kerja sehingga dapat membantu menambah penghasilan. Hal ini sesuai dengan penelitian Antonius KAP Simbolon dan Lasma Melinda Siahaan yang menyebutkan bahwa terjadi kenaikan pendapatan

¹⁵ Anggalih Bayu Muh. Kamim dan M. Rusmul Khandiq, "Gojek dan Kerja Digital: Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan yang Dialami Oleh Mitra Pengemudi Dalam Kerja Berbasis Platform Digital," *Jurnal Studi Pemuda* 8, no. 1 (2019): 64-67.

¹⁶ Anggalih Bayu Muh. Kamim dan M. Rusmul Khandiq, "Gojek dan Kerja Digital: Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan yang Dialami Oleh Mitra Pengemudi Dalam Kerja Berbasis Platform Digital," *Jurnal Studi Pemuda* 8, no. 1 (2019): 67.

¹⁷ M. Koesmawan, dkk., "Analisis Perbandingan Manajemen Keuangan Ojek Online dan Ojek Reguler Studi Kasus Kecamatan Duren Sawit Jakarta Timur," *Jurnal Liquidity* 7, no. 1 (2018): 46.

¹⁸ Antonius KAP Simbolon dan Lasma Melinda Siahaan, "Dampak Transportasi Online (Go-Ride) Terhadap Penurunan Angka Pengangguran Di Kota Medan," *Jurnal Kajian Ekonomi dan Kebijakan Publik* 4, no. 2 (2019): 59.

driver Gojek sebelum dan sesudah bergabung dengan Gojek, tingkat kesejahteraan driver Gojek mengalami kenaikan karena adanya motivasi bonus poin dari perusahaan.¹⁹

Gojek memberikan perubahan positif bagi masyarakat, perubahan tersebut meliputi perubahan aspek sosial maupun aspek ekonomi. Berdasarkan simpulan penelitian yang dilakukan oleh Mahmud Yunus bahwa perubahan sosial yang positif yaitu solidaritas driver Gojek menjadi kuat antar sesama driver, mereka bersemangat untuk menyelesaikan orderan, bersikap ramah, berpenampilan rapi, bersepatu dan berparfum. Kemudian perubahan ekonomi pada driver Gojek, mereka mampu memperoleh tambahan pendapatan setelah menjadi mitra Gojek. Bagi driver Gojek yang menjadikan pekerjaan utama rata-rata pendapatan perhari antara Rp 80.000,00 sampai Rp 200.000,00 sedangkan driver sebagai pekerjaan sampingan rata-rata pendapatan perhari antara Rp 30.000,00 sampai dengan Rp 70.000,00 di luar bonus.²⁰

Riset tersebut tidak sejalan dengan penelitian Anggalih Bayu Muh. Kamim dan M. Rusmul, karena memperoleh hasil bahwa kesejahteraan yang dijanjikan oleh sistem usaha Gojek dalam kenyataannya menyebabkan mitra pengemudi ojek online terjebak pada jam kerja yang tidak wajar, tidak adanya jaminan sosial, dan kurangnya penguasaan informasi. Oleh karena itu muncul ilusi kesejahteraan yang disebabkan mitra pengemudi ojek online tidak mempunyai akses informasi yang sama seperti pihak perusahaan, sehingga harus mengikuti arahan dari *platform*.²¹ Selain itu, beberapa *driver* menganggap bahwa penghasilan mereka harus dibagi dengan perusahaan Gojek yang disebut dengan bagi hasil. Kemudian jika dilihat lebih mendalam, driver ojek online belum memiliki asuransi

¹⁹ Antonius KAP Simbolon dan Lasma Melinda Siahaan, “Dampak Transportasi Online (Go-Ride) Terhadap Penurunan Angka Pengangguran Di Kota Medan,” *Jurnal Kajian Ekonomi dan Kebijakan Publik* 4, no. 2 (2019): 62.

²⁰ Mahmud Yunus, “Go-Jek Sebagai Simbol Perubahan Sosial dan Ekonomi di Kota Tegal,” *Jurnal Equilibria Pendidikan* 2, no. 2 (2017): 65.

²¹ Anggalih Bayu Muh. Kamim dan M. Rusmul Khandiq, “Gojek dan Kerja Digital: Kerentanan dan Ilusi Kesejahteraan yang Dialami Oleh Mitra Pengemudi Dalam Kerja Berbasis Platform Digital,” *Jurnal Studi Pemuda* 8, no. 1 (2019): 70.

kecelakaan, padahal kecelakaan selalu mengintai kapanpun dan di manapun.

Berputarnya roda motor ojek menentukan jumlah penghasilan yang diperoleh. Semakin sering roda motor ojek berputar membawa penumpang, maka semakin besar penghasilan yang diperoleh, sehingga mampu meningkatkan kesejahteraan driver ojek.²² Apabila penghasilan *driver* ojek terhambat, mereka akan mengalami kekurangan dalam pemenuhan kebutuhan dan sulit untuk mencapai tingkat sejahtera. Banyak riset yang mengemukakan bahwa kehidupan driver ojek online sudah termasuk sejahtera. Salah satu riset tersebut adalah riset oleh Fanira Putri Dewantara Anwar yang mengemukakan bahwa tingkat kesejahteraan pengemudi mitra Grab tergolong cukup sejahtera, karena pendapatan yang diperoleh dari menjadi pengemudi Grabbike mampu mencukupi kebutuhan sehari-hari. Meskipun masih ada yang menganggap bahwa pendapatan dengan menjadi pengemudi Grabbike kurang mencukupi kebutuhan sehari-hari.²³

Akan tetapi hal tersebut belum tentu dihadapi oleh driver Gojek, bisa jadi driver Gojek belum mencapai tingkat yang sejahtera, karena kesejahteraan menurut Islam tidak hanya dilihat dari segi tercukupinya materi tetapi juga immateri. Hal ini didukung dengan penelitian Ziauddin Sardar yang menghasilkan bahwa pegawai bank syariah sebelum bekerja di bank syariah dengan sesudah bekerja di bank syariah dari sisi kesejahteraan non finansial dipastikan lebih sejahtera. Hal ini dikarenakan pegawai yang bekerja di bank syariah mengalami peningkatan dari segi ibadahnya.²⁴

Menurut Al-ghazali kesejahteraan diartikan sebagai terwujudnya kemaslahatan. Kemaslahatan adalah terpeliharanya

²² M. Koesmawan, dkk., “Analisis Perbandingan Manajemen Keuangan Ojek Online dan Ojek Reguler Studi Kasus Kecamatan Duren Sawit Jakarta Timur,” *Jurnal Liquidity* 7, no. 1 (2018): 43.

²³ Fanira Putri Dewantara Anwar, “Kesejahteraan Pengemudi Grabbike Online di Surabaya dalam Perspektif Maqashid Al-Shariah,” *Jurnal of Bussines and Banking (JBB)* 9, no. 1 (2019): 12.

²⁴ Ziauddin Sardar dan Muhammad Nafik H.R, “Kesejahteraan Dalam Perspektif Islam Pada Karyawan Bank Syariah,” *Jurnal Ekonomi Syariah Teori dan Terapan* 3, no. 5 (2016): 399.

tujuan syara' (*Maqashid al-Shariah*).²⁵ Kesejahteraan dalam Islam diukur dengan menggunakan lima indikator yaitu pemeliharaan agama (*Hhifz al-din*), pemeliharaan jiwa (*al-nafs*), pemeliharaan akal (*hifdz al-aql*), pemeliharaan keturunan (*hifz al-nasl*), dan pemeliharaan harta (*hifdz al-mal*). Seperti halnya pada penelitian oleh Safarinda Imani yang menghasilkan bahwa UMKM penghasil kerupuk ikan di Kenjeran Sukolilo Surabaya telah menerapkan *maqashid syariah* yang terdiri dari pemeliharaan agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta. Sehingga para UMKM dikategorikan sejahtera karena terpenuhinya lima indikator.²⁶

Setiap manusia dituntut untuk mempertahankan kehidupannya agar dapat bertahan dengan mencari nafkah sehingga mampu mencukupi kebutuhan dasar dan di luar dasar. Apabila mampu memenuhi kedua kebutuhan tersebut, maka akan dianggap sudah tergolong dalam tingkat sejahtera. Kebutuhan dalam Islam dibagi menjadi tiga tingkatan yaitu kebutuhan *dharuriyat* (primer), kebutuhan *hajiyyat* (sekunder), dan kebutuhan *tahsaniyat* (tersier). Kebutuhan *dharuriyat* merupakan kunci dari terwujudnya lima indikator, jadi apabila kebutuhan *dharuriyat* tidak terwujud maka kehidupan manusia akan punah. Seperti halnya penelitian oleh Istianah Ni'mah dan Khifni Nasif pada karyawan *outsourcing* bahwa yang menjadi kebutuhan *dharuriyat* yaitu gaji sesuai standart kebutuhan hidup layak, dan ini hanya terpenuhi bagi karyawan yang masih lajang sedangkan karyawan yang sudah berkeluarga belum terpenuhi dan juga masih terbebani dengan adanya potongan gaji yang semestinya tidak dilakukan oleh perusahaan.²⁷

Hal tersebut sama halnya dengan driver Gojek, apabila semakin banyak masyarakat yang menjadi driver Gojek, maka semakin sulit untuk mendapatkan orderan yang diakibatkan

²⁵ Fanira Putri Dewantara Anwar, "Kesejahteraan Pengemudi Grabbike Online di Surabaya dalam Perspektif Maqashid Al-Shariah," *Jurnal of Bussines and Banking (JBB)* 9, no. 1 (2019): 3.

²⁶ Safarinda Imani, "Analisis Kesejahteraan Maqashid Syariah Pada Usaha Mikro Kecil Menengah," *Jurnal Lembaga Keuangan dan Perbankan* 4, no. 1 (2019): 63-64.

²⁷ Istianah Ni'mah dan Khifni Nasif, "Analisis Kesejahteraan Karyawan Outsourcing Perspektif Karyawan PT Spririt Krida Indonesia," *Jurnal Equilibrium* 4, no. 2 (2016): 315.

adanya persaingan antar driver Gojek yang semakin tinggi di kabupaten Kudus. Sehingga hal tersebut berdampak pada kesejahteraan driver Gojek itu sendiri, karena bonus yang diterima semakin sulit. Akhirnya kesejahteraan para driver Gojek akan menurun sehingga tidak mampu lagi untuk memenuhi kebutuhannya baik kebutuhan *dharuriyat*, *hajiya*, maupun *tahsanিয়া*.

Berdasarkan fenomena tersebut penulis hendak mengkaji dan meneliti bagaimana tingkat kesejahteraan driver Gojek millennial dalam perspektif *maqashid syariah* saat ini, melalui penelitian yang dituangkan dalam sebuah karya ilmiah berbentuk skripsi yang berjudul “**Analisis Tingkat Kesejahteraan Driver Gojek Millennial di Kabupaten Kudus dalam Perspektif Maqashid Syariah**”. Sehingga akan memperoleh hasil kesejahteraan dari driver Gojek millennial di kabupaten Kudus, apakah mereka sudah memenuhi kebutuhan *dharuriyat* menurut *maqashid syariah*.

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka penelitian ini difokuskan pada kesejahteraan driver Gojek millennial yang berada di kabupaten Kudus dan telah bergabung menjadi mitra Gojek minimal selama tiga bulan yang dianalisis berdasarkan *maqashid syariah*.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah dan fokus masalah yang telah diuraikan di atas, maka dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana makna kesejahteraan dalam perspektif *maqashid syariah*?
2. Bagaimana kesejahteraan pada driver Gojek millennial yang ada di kabupaten Kudus dalam perspektif *maqashid syariah*?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis makna kesejahteraan dalam perspektif *maqashid syariah*.

2. Untuk mengetahui dan menganalisis kesejahteraan pada driver Gojek millennial yang ada di kabupaten Kudus dalam perspektif *maqashid syariah*.

E. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan tersebut, penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik dari segi teoritis maupun praktis, manfaat tersebut di antaranya adalah:

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memberi kontribusi, referensi ilmiah, dan memperkaya kajian ilmu ekonomi khususnya yaitu ekonomi syariah. Kajian tentang kesejahteraan memang sudah cukup beragam. Namun baru sedikit penelitian yang secara spesifik berfokus pada kesejahteraan driver Gojek millennial dalam perspektif *maqashid syariah*.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi driver Gojek

Penelitian ini dilakukan untuk memberikan informasi kepada para driver Gojek di kabupaten Kudus mengenai tingkat kesejahteraan dalam perspektif *maqashid syariah*. Sehingga nantinya driver Gojek dapat lebih meningkatkan kesejahteraannya sesuai dengan *maqashid syariah* dalam aspek perlindungan agama, jiwa, akal, keluarga, dan harta.

b. Bagi akademisi

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan akademi khususnya mahasiswa/i Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam tentang kesejahteraan driver Gojek millennial di kabupaten Kudus dalam perspektif *maqashid syariah*.

c. Bagi masyarakat

Sebagai referensi untuk mempermudah para akademisi yang ingin melakukan penelitian dengan objek yang sama, sehingga penelitian berikutnya dapat lebih baik lagi dari ini. Penelitian ini juga dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam mengambil keputusan untuk menjadi driver Gojek.

F. Sistematika Penulisan

Skripsi yang berjudul “Analisis Tingkat Kesejahteraan Driver Gojek Millenial di Kabupaten Kudus Dalam Perspektif Maqashid Syariah” ini terbagi dalam lima bab yang saling terkait. Adapun sistematika penulisannya sebagai berikut:

BAB I : Pendahuluan

Bab ini terdiri dari latar belakang masalah, fokus penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan yang digunakan.

BAB II : Kajian Pustaka

Bab ini menjelaskan mengenai konsep atau kajian teori yang relevan terkait judul yang diteliti, penelitian terdahulu, kerangka berfikir, dan pertanyaan penelitian.

BAB III : Metode Penelitian

Bab ini terdiri dari jenis dan pendekatan penelitian, *setting* penelitian, subyek penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, pengujian keabsahan data, dan teknik analisis data yang digunakan pada penelitian ini.

BAB IV : Hasil Penelitian dan Pembahasan

Bab ini terdiri dari gambaran obyek penelitian, deskripsi data penelitian, dan analisis data penelitian.

BAB V : Penutup

Bab ini menguraikan mengenai simpulan dari permasalahan yang diteliti dan uraian mengenai saran-saran yang dianggap perlu atas simpulan yang diperoleh.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN