**HUBUNGAN ANTARA HARGA DIRI DENGAN *SUBJECTIVE WELL-BEING* PADA SOPIR TAKSI KONVENSIONAL DI YOGYAKARTA**

**Yulia¹,** **Reny Yuniasanti2, Dan Nina Fitriana ³**

Fakultas Psikologi Universitas Mercu Buana Yogyakarta

[479yulia@gmail.com](mailto:479yulia@gmail.com)

[reny.yuniasanti@mercubuana-yogya.ac.id](mailto:reny.yuniasanti@mercubuana-yogya.ac.id)

nina@mercubuana-yogya.ac.id

**ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara harga diri dengan *subjective well-being* pada sopir taksi konvensional Yogyakarta. Subjek dalam penelitian ini berjumlah 70 orang yang memiliki karakteristik sebagai sopir taksi konvensional Yogyakarta dan minimal masa kerja 3 bulan. Cara pengambilan subjek dengan menggunakan *purposive sampling*. Pengambilan data *subjective well-being* dalam penelitian ini menggunakan skala *Satisfaction With Life Scale* (SWLS) dan skala *Positive And Negative Effect Schedule (*PANAS) dari Fitriana (2013). Sedangkan harga diri dengan menggunakan skalaHarga Diridari Yuliyasinta (2017). Teknik analisis data yang digunakan adalah korelasi *product moment* dari Karl Pearson. Berdasarkan hasil analisis data diperoleh koefisien korelasi r = 0,601 dengan p = 0.000. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan positif antara harga diri dengan *subjective well-being* pada sopir taksi konvensional di Yogyakarta sehingga hipotesis dalam penelitian ini diterima. Koefisien determinasi (R²) sebesar 0,361 hal tersebut menunjukkan bahwa variabel harga diri memberikan sumbangan sebesar 36,1% terhadap variabel *subjective well-being* dan sisanya 63,9% dipengaruhi oleh faktor lain.

Kata kunci: *subjective well-being,* harga diri

***ABSTRACK***

*This study aims to determine the relationship between self-esteem and subjective well-being on conventional taxi drivers in Yogyakarta. Subjects in this study amounted to 70 people who have the characteristics of conventional taxi drivers in Yogyakarta and a minimum work period of 3 months. How to take the subject using purposive sampling. Data collection for subjective well-being in this study used the Satisfaction With Life Scale (SWLS) and the Positive And Negative Effect Schedule (PANAS) scale from Fitriana (2013). Meanwhile, self-esteem uses the self-esteem scale from Yuliyasinta (2017). The data analysis technique used was Karl Pearson's product moment correlation. Based on the results of data analysis, the correlation coefficient r = 0.601 with p = 0.000 is obtained. This shows that there is a positive relationship between self-esteem and subjective well-being on conventional taxi drivers in Yogyakarta so that the hypothesis in this study is accepted. The coefficient of determination (R²) of 0.361 indicates that the self-esteem variable contributes 36.1% to the subjective well-being variable and the remaining 63.9% is influenced by other factors.*

*Keywords: subjective well-being, self-esteem*

**PENDAHULUAN**

Transportasi memiliki peran strategis dalam menggerakkan roda perekonomian nasional, selain itu transportasi juga bisa menjadi lahan bisnis, terdapat beberapa bidang transportasi yaitu transportasi laut, jalan raya, sungai, udara dan jasa penunjang angkutan (Tajibu, Narwis, Razak, & Karim, 2018). Taksi merupakan salah satu jasa transportasi yang banyak dipergunakan oleh berbagai kalangan, hal ini karena taksi dinilai cukup efektif untuk digunakan karena rute perjalanan tergantung pada permintaan penumpang sehingga dapat menghemat waktu (Cintantya & Nurtjahjanti, 2018).

Saat ini, inovasi teknologi telah bermunculan di beberapa sektor, tidak terkecuali pada sektor transportasi umum seperti ojek dan taksi (Wibawa, Rahmawati, & Rainaldo, 2018). Taksi konvensional merupakan salah satu alat transportasi umum yang ada di Yogyakarta, sebagai penyedia jasa transportasi, maka taksi konvensional harus bekerja keras untuk tetap bisa bertahan dalam persaingan ketat dengan transportasi lain seperti transportasi berbasis online yang sedang marak saat ini. Saat ini, penumpang taksi konvensional banyak yang berpindah menggunakan taksi online sehingga sopir taksi kesulitan dalam mendapatkan penumpang dan penghasilan. Hal ini sejalan dengan yang dikatakan Kumparan (2019), bahwa industri transportasi umum konvensional di Daerah Istimewa Yogyakarta mulai mengalami kemunduran, hal ini dikarenakan adanya transportasi umum berbasis aplikasi atau transportasi online. Kuntadi (2019), mengatakan bahwa kehadiran taksi online di Kota Yogyakarta sejak 2016 lalu mulai berdampak buruk bagi kelangsungan taksi konvensional dan bahkan, tidak sedikit pengusaha taksi konvensional yang gulung tikar akibat tidak mampu bertahan menghadapi taksi online. Kemudian, hal ini juga sejalan dengan apa yang dikatakan oleh Sujarwo (dalam Kuntadi, 2019) bahwa jumlah taksi konvensional yang ada di Daerah Istimewa Yogyakarta ada 1.000 unit, namun saat ini yang beraktivitas hanya sekitar 600 sampai dengan 700 unit, hal ini dikarenakan mereka harus bersaing dengan taksi online yang menyebabkan pendapatan mereka menurun. Pendapatan sopir taksi konvensional menurun hingga 50 persen sejak setahun terakhir, hal ini dikarenakan adanya persaingan dengan taksi online (Aji, 2017).

Dengan adanya fenomena transportasi online di masyarakat, membuat penumpang berpindah yang awalnya menjadi penumpang taksi konvensional beralih menjadi penumpang transportasi online, hal ini berdampak besar pada sopir taksi konvensional, dampak yang dirasakan adalah mengalami kekhawatiran akan kehidupan finansial, ketidakpuasan akan pekerjaan, menurunnya kinerja, dan ketidakbahagiaan, hal ini terjadi karena sepinya penumpang atau konsumen karena munculnya transportasi online dan pengalaman sopir taksi yang tidak menyenangkan di jalanan (Cintantya & Nurtjahjanti, 2018).

Menurut Hartanto dan Kurniawan (2015) setiap individu ingin memiliki kebahagiaan dan kepuasanyang tinggi dalam hidupnya, tetapi pada kenyataanya tidak semua individu bisa memperoleh hal tersebut dengan mudah*,* hal ini dikarenakan banyaknya permasalahan yang ditemui di kehidupan, permasalahan di tempat kerja merupakan salah satu contoh permasalahan yang dapat ditemukan di kehidupan. Menurut Ariati (2010) berbagai kegiatan yang terjadi di tempat kerja seperti rutinitas, supervisi, dan kompleksitas tugas dapat mempengaruhi kemampuan kontrol individu sehingga individu mampu merasakan emosi dan persepsi positif mengenai tempat kerjanya.

Menurut Pavot dan Diener (dalam Dewi & Utami, 2013) salah satu hal yang mempengaruhi kualitas kehidupan individu adalah *subjective well-being,* hal ini dikarenakan *subjective well-being* bisa mempengaruhi keberhasilan individu dalam berbagai aspek kehidupan.

*Subjective well-being* merupakan evaluasi afektif dan kognitif individu terhadap kehidupannya, evaluasi afektif mencakup seberapa sering seseorang mengalami afek positif dan afek negatif, sedangkan evaluasi kognitif mencakup bagaimana individu merasakan kepuasan dalam kehidupanya (Diener, 2002). Individu akan memiliki *subjective well-being* yang melimpah ketika individu tersebut merasakan banyak emosi yang menyenangkan dan sedikit tidak menyenangkan, terlibat dalam aktivitas yang menarik, mengalami banyak kesenangan dan sedikit rasa sakit, dan individu merasa puas dengan kehidupannya (Diener, 2002). Berdasarkan pengertian diatas, dapat disimpulkan *subjective well-being* adalah evaluasi afektif dan kognitif individu mengenai kehidupan yang dijalaninya, evaluasi afektif meliputi emosi positif dan negatif yang dirasakan oleh individu dalam hidupnya, sedangkan evaluasi kognitif mencakup kepuasan hidup yang dirasakan oleh individu. Individu akan memiliki *subjective well-being* yang melimpah ketika individu tersebut merasakan banyak emosi yang menyenangkan dan sedikit tidak menyenangkan serta merasa puas dengan kehidupannya.

Menurut Diener (2002) terdapat dua komponen dalam *subjective well-being*, yaitu kognitif dan afektif. (1) Komponen kognitif, komponen kognitif adalah evaluasi yang dilakukan oleh individu dimana individu meniliai bahwa kondisi kehidupannya berjalan dengan baik atau sesuai dengan harapannya. Menurut Diener (2009), kepuasan hidup merupakan penilaian kognitif dari kehidupan individu hal ini karena didasarkan pada kepercayaan evaluatif atau sikap yang dimiliki individu dalam kehidupannya. (2) Komponen afektif, didalam komponen afektif terdapat afek positif atau emosi yang menyenangkan dan afek negatif atau emosi yang tidak menyenangkan. Afek positif adalah penilaian individu terhadap kehidupannya dimana individu merasakan emosi yang menyenangkan atau sesuai dengan apa yang diinginkannya (Diener, 2002). Afek ini menekankan pada pengalaman emosi menyenangkan (Hamdana & Alhamdu, 2015). Sedangkan afek negatif adalah penilaian individu terhadap kehidupannya, dimana individu merasakan suasana hati dan emosi yang tidak menyenangkan (Diener, 2002).

Penelitian yang dilakukan oleh Cintantya dan Nurtjahjanti (2018) didapatkan hasil *subjective well-being* pada sopir taksi di Jakarta dibagi menjadi dua kategori yaitu kategori sangat rendah 66%, kategori rendah 34%. Berdasarkan hasil penelitian tersebut dapat terlihat bahwa sopir taksi masih memiliki tingkat *subjective well-being* yang cenderung sangat rendah.

Kesejahteraan yang dirasakan karyawan dapat menciptakan perasaan bahagia yang berdampak pada hasil pekerjaan positif di tempat kerja (Park, Peterson & Seligmen dalam Cintantya & Nurtjahjanti, 2018). Keyes (dalam Sahrah dan Yuniasanti, 2020) menekankan bahwa *subjective well-being* yang tinggi dapat menjadi indikator fungsi optimal sebagai manusia. Jex dan Britt (dalam Filsafati & Ratnaningsih, 2016) menambahkan jika individu memiliki *subjective well-being* yang tinggi, akan mampu memberikan kontribusi yang maksimal untuk orang lain dan juga untuk perusahaannya, saat melakukan kebaikan perilakunya akan diperkuat jika individu merasa lebih baik dan senang.

Faktor-faktor *subjective well-being* menurut Compton dan Hoffman (2013) adalah harga diri, kognitif, optimisme dan harapan, memiliki kendali pribadi dan efikasi diri, makna hidup, hubungan positif dengan orang lain, sifat kepribadian *(exstraversi, agreeableness dan conscientiousness, neuroticis)*, uang, penghasilan dan kekayaan, jenis kelamin, usia, kemudian ras, pendidikan, iklim dan politik). Berdasarkan faktor-faktor diatas, maka peneliti memilih harga diri sebagai salah satu faktor yang akan diteliti. Campbell (dalam Compton & Hoffman, 2013) menemukan bahwa harga diri adalah prediktor *subjective well-being* yang paling penting. Penemuan baru menegaskan bahwa harga diri yang tinggi memang berpengaruh terhadap meningkatnya *subjective well-being* (Baumeister dkk dalam Compton & Hoffman, 2013). Harga diri merupakan salah satu prediktor yang dapat mempengaruhi *subjective well-being*, hal ini dapat dilihat dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Utami dan Budiman (2015) yaitu terdapat hubungan positif antara harga diri dengan *subjective well-being*, semakin tinggi harga diri maka semakin tinggi tingkat *subjective well-being* dan sebaliknya, semakin rendah harga diri maka semakin rendah tingkat *subjective well-being.* Penelitian lain dariSafarina (2016) juga menemukan ada hubungan yang positif antara harga diri dengan *subjective well-being,* hal ini berarti semakin tinggi harga diri maka semakin tinggi *subjective well-being.*

Harga diri adalah evaluasi yang dilakukan oleh individu terhadap dirinya sendiri, evaluasi ini meliputi sikap penerimaan atau penolakan individu terhadap dirinya dan menunjukkan sejauh mana individu percaya dirinya mampu, berarti, sukses, dan layak (Coopersmith, dalam Widodo & Pratitis, 2013). Sedangkan menurut Baron dan Byrne (2004) harga diri adalah evaluasi diri yang dibuat oleh individu terhadap dirinya sendiri dalam rentang dimensi positif negatif. Berdasarkan pengertian tersebut, dapat disimpulkan harga diri merupakan evaluasi yang dibuat oleh individu terhadap dirinya sendiri, evaluasi ini meliputi sikap penerimaan atau penolakan individu terhadap dirinya dan menunjukkan sejauh mana individu percaya dirinya mampu, berarti, sukses, dan layak.

Menurut Coopersmith (dalam Mruk, 2006) terdapat empat aspek harga diri, yaitu keberartian *(significance)*, kebajikan *(virtue),* kekuatan *(power)* dankompetensi *(competence)*. (1) Keberartian *(significance)* mencakup penilaian dari orang lain, seperti penerimaan atau penolakan yang ditunjukkan untuk individu (Coopersmith dalam Mruk, 2006). (2) Kebajikan *(virtue),* ditandai adanya suatu ketaatan untuk mengikuti ketaatan terhadap standar moral dan etika (Coopersmith, dalam Mruk, 2006). (3) Kekuatan *(power),* menurut Coopersmith (dalam Mruk, 2006) kekuatan menggambarkan kemampuan individu dalam mengelola atau mengarahkan lingkungannya. (4) Kemampuan *(competence)*, mencakup kinerja individu yang sukses dalam mencapai suatu tujuan, dalam hal ini kompetensi dikaitkan dengan istilah prestasi individu (Coopersmith, dalam Mruk, 2006).

Menurut Silitonga (2019) harga diri yang tinggi merupakan variabel yang penting untuk *subjective well-being* karena penilaian terhadap diri sendiri, akan mempengaruhi bagaimana individu tersebut akan menilai kepuasan dalam hidup dan perasaan senang yang mereka rasakan, sedangkan individu yang memiliki harga diri rendah cenderung tidak akan merasa puas dengan hidupnya dan tidak akan merasakan perasaan senang.

Berdasarkan latar belakang, maka hipotesis yang akan diuji dalam penelitian ini adalah ada hubungan positif antara harga diri dengan *subjective well-being* pada sopir taksi konvensional. Semakin tinggi harga diri maka semakin tinggi pula *subjective well-being* pada sopir taksi konvensional. Dan sebaliknya, semakin rendah harga diri maka akan semakin rendah pula *subjective well-being* pada sopir taksi konvensional.

**METODE**

Pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan metode skala. *Subjective well-being* dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan tiga sub skala yaitu skala *Satisfaction With Life Scale* (SWLS) dari Fitriana (2013), skala ini merupakan modifikasi dari Diener, Emmons, Larsen, dan Griffin (1985) dan skala *Positive And Negative Effect Schedule* (PANAS)dari Fitriana (2013), skala ini modifikasi dari Watson, Clark, dan Tellegen (1988), yang selanjutnya diadopsi oleh peneliti. Hal ini dikarenakan skala dari Fitriana (2013) tidak merucu kepada subjek mahasiswa atau pekerja, sehingga bisa digunakan untuk subjek secara umum. Skala *Satisfaction With Life Scale* (SWLS) memiliki daya beda aitem yang bergerak dari 0,668 sampai dengan 0,830, dengan reliabilitas koefisien alpha (α) sebesar 0,894. Selanjutnya, skala PANAS, pada sub skala afek positif memiliki daya beda aitem yang bergerak dari 0,440 sampai dengan 0,660, dengan reliabilitas koefisien alpha (α) sebesar 0,822. Sedangkan skala PANAS, pada sub skala afek negatif memiliki daya beda aitem bergerak dari 0,452 sampai dengan 0,820, dengan reliabilitas koefisien alpha (α) sebesar 0,891.

Harga diridalam penelitian ini diukur dengan menggunakan skalaHarga Diriyang dibuat oleh Yuliyasinta (2017) yang selanjutnya akan dimodifikasi oleh peneliti. Skala Harga Diri memiliki daya beda bergerak dari 0, 357 sampai dengan 0,791, dengan reliabilitas koefisien alpha (α) sebesar 0,933. Pengujian hipotesis pada penelitian ini menggunakan analisis korelasi *product moment dan* analisis data dilakukan dengan menggunakan *SPSS 22.0 for windows.*

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

Hasil penelitian menunjukan ada hubungan yang positif antara harga diri dengan *subjective well-being* dengan nilai korelasi (rxy) sebesar 0,601 dan p = 0,000. Adanya korelasi tersebut membuktikan bahwa harga diri mempunyai peran penting terhadap *subjective well-being* pada sopir taksi konvensional. Hal tersebut sejalan dengan hipotesis yang diajukan oleh peneliti bahwa semakin tinggi harga diri maka akan semakin tinggi *subjective well-being*. Sebaliknya semakin rendah harga diri maka semakin rendah pula *subjective well-being* pada sopir taksi konvensional. Diterimanya hipotesis dalam penelitian ini diperoleh koefisien determinasi (R²) sebesar 0,361 hal tersebut menunjukkan bahwa variabel harga diri memberikan sumbangan sebesar 36,1% terhadap variabel *subjective well-being* dan sisanya 63,9% dipengaruhi oleh faktor lainnya yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang diperoleh dari penyebaran skala penelitian. Data penelitian menunjukkan bahwa semua responden pada penelitian ini adalah laki-laki yaitu sebesar 100%. Umur responden paling banyak diantara 50-59 tahun yaitu sebesar 44,30%, sedangkan untuk umur 40-49 sebesar 35,70%, untuk umur 60-69 tahun sebesar 14,30%, dan untuk umur 30-39 sebesar 5,70%. Lama bekerja para responden paling banyak antara 10 - 19 tahun yaitu sebesar 37,10%, antara 1 – 9 tahun sebesar 34,30%, antara 20-29 sebesar 24,30% dan lama bekerja 30-39 tahun sebesar 4,30%. Menurut Hurlock (dalam Ajhuri, 2019) salah satu tugas perkembangan individu yang memasuki usia 40-60 tahun adalah membangun dan mempertahankan standar ekonomi. Namun di lapangan, sopir taksi konvensional mengalami penurunan secara ekonomi sesuai dengan latar belakang. Hal ini membuat sopir taksi konvensional melihat dirinya sebagai suami yang gagal karena kurang berhasil dalam pekerjaannya dan dengan bertambahnya usia sopir taksi konvensional menunjukan sikap benci terhadap beberapa pekerja yang lebih muda yang dapat melaksanakan pekerjaan dengan lebih mudah dan masih mempunyai banyak waktu untuk berbuat sesuatu daripada mereka (Hurlock, 1980). Hal ini dibuktikan dengan skor kategorisasi yang rendah apalagi masa kerjanya sudah lama. Kategorisasi variabel *subjective well-being* diperoleh hasil yaitu kategori tinggi sebesar 24.3% (17 subjek), kategori sedang sebesar 35.7% (25 subjek), dan kategori rendah 40.0% (28 subjek). Hasil kategorisasi penelitian ini sejalan dengan penelitian Cintantya dan Nurtjahjanti (2018), yang menemukan bahwa *subjective well-being* pada sopir taksi konvensional masuk dalam kategorisasi rendah. Hal ini dikarenakan berpindahnya penumpang taksi konvensional menjadi penumpang taksi online (Cintantya & Nurtjahjanti, 2018). Berpindahnya penumpang berdampak besar pada sopir taksi konvensional, dampak yang dirasakan adalah mengalami kekhawatiran akan kehidupan secara finansial atau keuangan, ketidakpuasan akan pekerjaan, menurunnya kinerja, dan merasa ketidakbahagiaan, hal ini terjadi karena sepinya penumpang atau konsumen karena munculnya transportasi online dan pengalaman sopir taksi yang tidak menyenangkan di jalanan (Cintantya & Nurtjahjanti, 2018). Menurut Myers & Diener (dalam Oktaviana, 2015), individu dengan *subjective well-being* yang rendah, cenderung memandang rendah hidupnya dan menganggap peristiwa yang terjadi dalam hidupnya sebagai hal yang tidak menyenangkan dan oleh sebab itu timbul emosi yang tidak menyenangkan seperti merasakan kecemasan, kemarahan dan depresi. Sedangkan kategorisasi variabel harga diri diperoleh hasil yaitu kategorisasi tinggi sebesar 48.6% (34 subjek), kategori sedang sebesar 51.4 % (36 subjek), dan kategori rendah 0% (0 subjek). Hasil kategorisasi tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar sopir taksi konvensional memiliki *subjective well-being* yang rendah dan harga diri yang sedang. Individu dengan harga diri sedang percaya bahwa dirinya memiliki kemampuan, mendapat pengakuan dari orang lain yang ada di sekitarnya serta mampu menilai dirinya, namun ada kalanya mereka merasa tidak mampu menilai dirinya sendiri, sulit untuk menunjukkan penghargaan serta merasa bahwa dirinya tidak mampu melakukan sesuatu, sehingga individu merasa tidak pantas disebut bahwa dirinya berharga (Putrisari, Hambali & Handarini, 2017).

Diterimanya hipotesis dalam penelitian ini menunjukkan bahwa harga diri menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi *subjective well-being* pada sopir taksi konvensional. Hal ini selaras dengan hasil penelitian Safarina (2016) yang menemukan bahwa harga diri memiliki hubungan positif dengan *subjective well-being.* Semakin tinggi harga diri maka semakin tinggi pula *subjective well-being* dan sebaliknya, semakin rendah harga diri maka semakin rendah pula *subjective well-being.* Menurut Silitonga (2019) harga diri yang tinggi merupakan variabel yang penting untuk *subjective well-being* karena penilaian terhadap diri sendiri, akan mempengaruhi bagaimana individu tersebut akan menilai kepuasan dalam hidup dan perasaan senang yang mereka rasakan, sedangkan individu yang memiliki harga diri rendah cenderung tidak akan merasa puas dengan hidupnya dan tidak akan merasakan perasaan senang.

*Subjective well-being* merupakan evaluasi afektif dan kognitif individu terhadap kehidupannya, evaluasi afektif mencakup seberapa sering seseorang mengalami afek positif dan afek negatif, sedangkan evaluasi kognitif mencakup bagaimana individu merasakan kepuasan dalam kehidupanya (Diener, 2002). Individu akan memiliki *subjective well-being* yang melimpah ketika individu tersebut merasakan banyak emosi yang menyenangkan dan sedikit tidak menyenangkan, terlibat dalam aktivitas yang menarik, mengalami banyak kesenangan dan sedikit rasa sakit, dan individu merasa puas dengan kehidupannya (Diener, 2002). Menurut Compton dan Hoffman (2013) terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi *subjective well-being* salah satunya adalah harga diri.

Menurut Coopersmith (dalam Widodo & Pratitis, 2013) Harga diri adalah evaluasi yang dilakukan oleh individu terhadap dirinya sendiri, evaluasi ini meliputi sikap penerimaan atau penolakan individu terhadap dirinya dan menunjukkan sejauh mana individu percaya dirinya mampu, berarti, sukses, dan layak. Menurut Coopersmith (dalam Mruk, 2006) terdiri atas empat aspek yaitu, keberartian *(significance)*, kebajikan *(virtue),* kekuatan *(power)* dankompetensi *(competence)*.

Menurut Coopersmith (dalam Mruk, 2006), keberartian *(significance)* mencakup penilaian dari orang lain, seperti penerimaan atau penolakan yang ditunjukkan untuk individu. Penerimaan maupun penolakan akan mempengaruhi hubungan individu dengan orang tua atau pengasuh, saudara kandung, teman sebaya, teman, pasangan dan rekan kerja (Mruk, 2006). Penerimaan merupakan sumber harga diri karena berhubungan dengan kelayakan, yaitu orang lain akan menghargai kita dengan cara memberikan ekspresi berupa perhatian atau dukungan, rasa hormat atau bahkan cinta (Mruk, 2006). Menurut Izzatinisa dan Siswati (2017) sopir taksi yang merasa dirinya diterima dan menyatu dengan orang di sekitarnya maka akan memiliki harga diri yang tinggi. Sopir taksi akan merasakan afek positif jika menerima dukungan dari teman kerja dan atasannya (Samputri & Sakti, 2015). Dukungan yang diterima dari lingkungan dapat berupa dorongan semangat, perhatian, penghargaan, bantuan dan kasih sayang, dukungan ini akan membuat individu menganggap dirinya dicintai, diperhatikan, dan dihargai oleh orang lain (Miranda & Amna, 2017). Sopir taksi yang mendapat dukungan dari orang di sekitar mereka, diketahui sering merasakan perasaan senang dan lebih sedikit merasakan perasaan sedih, hal ini karena mereka berpikir bahwa mereka memiliki tempat untuk bersandar ketika mereka membutuhkan dan hal ini membuat mereka merasa nyaman (Tolewo, Kurnaningsih dan Setiawan, 2019). Perasaan yang mereka rasakan ini akan berkontribusi pada afek positif, tingginya afek positif yang dirasakan sopir taksi menunjukkan tingginya *subjective well-being* yang dimilikinya (Tolewo, Kurnaningsih dan Setiawan, 2019).

Menurut Coopersmith (dalam Mruk, 2006), kebajikan *(virtue)* adalah sebagai ketaatan individu terhadap standar moral dan etika, definisi tersebut mendekati definisi yang dikemukakan oleh Epstein (dalam Mruk, 2006) yakni penerimaan moral. Setiap kali individu bertindak melakukan kebaikan dengan cara yang diakui mengikuti standar yang masuk akal mengenai apa yang diinginkan, sehat, atau baik, maka individu akan menganggap bahwa dirinya berhasil, sebaliknya ketika individu gagal untuk melakukan kebaikan maka tentu akan berakibat pada harga diri yang rendah (Mruk, 2006). Sopir taksi yang memiliki harga diri tinggi mampu menerima keberadaan dirinya dan mengakui akan kemampuan yang dimilikinya sehingga mampu membedakan mana perbuatan yang baik dan mana perbuatan yang buruk dan menjaga perilaku agar tidak melukai orang lain (Ventyana dalam Ratna, 2018). Ketika sopir taksi memiliki harga diri yang tinggi, maka akan merasa dirinya mampu dan berguna bagi lingkungannya, sehingga dapat meningkatkan kepuasan hidup (Kurnianita, 2018). Hal ini sejalan dengan pendapat Tolewo, Kurnaningsih dan Setiawan (2019), yang mengatakan harga diri berperan penting pada diri individu dengan memiliki harga diri yang tinggi maka akan membuat individu dapat mengembangkan dirinya sehingga dapat merasakan kepuasan hidup, individu yang merasakan kepuasan hidup maka akan tercipta kesejahteraan yang menimbulkan afek atau perasaan positif dan mengurangi afek atau perasaan negatif.

Istilah kekuatan *(power)* digunakan oleh Coopersmith (dalam Mruk, 2006) untuk menggambarkan kemampuan individu dalam mengelola atau mengarahkan lingkungannya. Menurut Mruk (2006), kekuatan merupakan kemampuan individu untuk mempengaruhi atau mengendalikan orang lain. Kemampuan untuk berinteraksi dengan lingkungan dan orang lain dengan cara membentuk atau mengarahkan suatu kejadian, merupakan suatu bentuk kompetensi individu dalam menangani tantangan hidup (Mruk, 2006). Keberhasilan dalam mengarahkan tersebut menunjukan bahwa kekuatan membantu individu menangani kejadian dengan lebih efektif, sebaliknya terlalu banyak kegagalan cenderung menimbulkan rasa tidak mampu, tidak kompeten, tidak berdaya, atau bahkan tanpa harapan, tergantung pada seberapa sering dan seberapa parah kegagalan itu terjadi, yang semuanya menjadi pertanda buruk untuk harga diri (Mruk, 2006). Sopir taksi dengan harga diri yang rendah adalah mereka yang pesimis yang perasaannya dikendalikan oleh pendapat yang diterima dari lingkungan (Burn, dalam Widodo & Pratitis, 2013). Harga diri yang rendah akan mengakibatkan sopir taksi kurang dapat merasakan kepuasan hidup, merasa tak aman, cemas, lebih suka menyendiri, dan suka menyalahkan diri sendiri atau merasakan afek negatif (Steinberg dalam Triwahyuningsih, 2017).

Menurut Coopersmith (dalam Mruk, 2006), kompetensi *(competence)* mencakup kinerja individu yang sukses dalam mencapai suatu tujuan, dalam hal ini kompetensi dikaitkan dengan istilah yang disebut prestasi individu. Hasil penelitian Epstein, Jackson dan Mruk (dalam Mruk, 2006) menunjukkan bahwa jika individu dapat mencapai suatu tujuan yang membutuhkan persiapan yang efektif dalam menghadapi masalah atau hambatan yang ada, itu berarti individu tersebut menunjukkan jika individu tersebut memiliki tingkat kompetensi yang lebih tinggi dalam menghadapi tantangan hidup. Harga diri adalah evaluasi terhadap hasil yang dicapai oleh individu dan di analisis sejauh mana perilaku tersebut memenuhi diri ideal, jika individu selalu sukses maka cenderung harga dirinya tinggi dan sebaliknya, jika gagal maka harga dirinya akan cenderung rendah (Wong, dalam Widodo & Pratitis, 2013). Sopir taksi yang memiliki harga diri tinggi akan menerima dan menghargai diri apa adanya dan tidak menyalahkan diri sendiri atas kekurangan dan ketidaksempurnaan dirinya, ia selalu merasa puas dengan hasil karyanya sendiri dan selalu percaya diri dalam menghadapi berbagai tantangan (Santrock, dalam Mahadewi & Fridari, 2019). Sopir taksi yang memiliki harga diri yang tinggi akan cenderung lebih mudah dalam menyelesaikan tugas-tugasnya dengan baik dan benar (Yusuf & Bagus, 2012). Sopir taksi yang memiliki *subjective well-being* yang tinggi cenderung menunjukkan performansi kerja yang lebih baik, lebih percaya diri dan dapat menjalani hubungan sosial dengan lebih baik (Pavot & Diener dalam Lutfiyah, 2017). Jika individu mampu menyelesaikan tugas-tugasnya dengan baik dan benar, maka akan membuat individu merasa puas, individu yang puas akan pengalaman dimasa sekarang dan masa lalu akan memiliki penilaian bahwa apa yang sudah dicapai atau diperolehnya sudah sesuai dengan tujuan hidupnya atau cita-citanya serta memandang secara positif kehidupannya di masa yang akan datang (Rakhman, Tentama & Situmorang, 2018).

**KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dapat disimpulkan hasil analisis korelasi product moment (*pearson correlation*) diperoleh koefisien korelasi (rxy) = 0,601 dan p = 0,000. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif antara harga diri dengan *subjective well-being* pada sopir taksi konvensional, sehingga hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini dapat diterima. Hubungan yang positif menunjukan bahwa, semakin tinggi harga diri maka akan semakin tinggi *subjective well-being* pada sopir taksi konvensional. Sebaliknya semakin rendah harga diri maka semakin rendah pula *subjective well-being* pada sopir taksi konvensional.

Penelitian ini menunjukan koefisien determinasi (R²) sebesar 0,361 hal tersebut menunjukkan bahwa variabel harga diri memberikan sumbangan sebesar 36,1% terhadap *subjective well-being* dan sisanya 63,9% dipengaruhi oleh faktor lainnya yang tidak diteliti dalam penelitian ini seperti kognitif, optimisme dan harapan, memiliki kendali pribadi dan efikasi diri, makna hidup, hubungan positif dengan orang lain, sifat kepribadian, penghasilan, dan kekayaan, ras, pendidikan, iklim, dan politik. Selanjutnya, pada penelitian ini memiliki hasil kategorisasi variabel *subjective well-being* diperoleh hasil yaitu kategori tinggi sebesar 24.3% (17 subjek), kategori sedang sebesar 35.7% (25 subjek), dan kategori rendah 40.0% (28 subjek). Sedangkan kategorisasi variabel harga diri diperoleh hasil yaitu kategorisasi tinggi sebesar 48.6% (34 subjek), kategori sedang sebesar 51.4 % (36 subjek), dan kategori rendah 0% (0 subjek). Hasil kategorisasi tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar sopir taksi konvensional memiliki *subjective well-being* yang rendah dan harga diri yang sedang.

**DAFTAR PUSTAKA**

Aji, M. R. (n.d.). (2017). Pendapatan turun 50 persen, ini curhatan sopir taksi Express. Diakses dari <https://bisnis.tempo.co/read/1022528/pendapatan-turun-50-persen-ini-curhatan-sopir-taksi-express>

Ariati, J. (2010). Subjective well-being (kesejahteraan subjektif) dan kepuasan kerja pada staf pengajar (dosen) di lingkungan Fakultas Psikologi Universitas Diponegoro. *Jurnal Psikologi UNDIP*, 8(2), 117-123.

Baron, R. A., & Byrne, D. (2004). *Psikologi sosial.* Jakarta: Erlangga.

Cintantya, D., & Nurtjahjanti, H. (2018). Hubungan antara work-life balance dengan subjective well-being pada sopir taksi PT. Express Transindo Utama TBK Di Jakarta. *Jurnal Empati*. 7(1), 338-344

Compton, W. C., & Hoffman, E. (2013). *Positive Psychology: The Science of Happiness and Flourishing.* USA: Jon-David Hague.

Dewi, P., & Utami, M. (2013). Subjective well-beinganak dari orang tua yang bercerai. *Jurnal Psikologi*, 35(2), 194-212.

Diener, E. (2002). Subjective well-being the science of happiness and a proposal for a national index. *American Psychologist*, 34-43.

Diener, E. (2009). Social Indicators Research Series. USA.

Filsafati, A. I., & Ratnaningsih, I. Z. (2016). Hubungan antara subjective well-being dengan organizational citizenship behavior pada karyawan PT. Jateng Sinar Agung Sentosa Jawa Tengah & DIY. *Jurnal Empati*, 5(4), 757-764.

Fitriana, N. (2013). Hubungan problem focused coping dengan tingkat subjective well-being pada mahasiswa jurusan Y Universitas X. Skripsi. Psikologi, Universitas Mercu Buana Yogyakarta, Yogyakarta.

Hartanto, E. W., & Kurniawan, J. E. (2015). Hubungan antara iklim organisasi dengan subjective well-being pada karyawan di perusahaan x. *Jurnal Psikologi Teori & Terapan,* 5(2), 70-79.

Hurlock, E. B. (1980). *Psikologi Perkembangan Suatu pendekatan Sepanjang Rentan Kehidupan.* Jakarta: Erlangga.

Izzatinisa, & Siswati. ( 2017). Hubungan antara Self Esteem dengan Workplace Bullying. *Jurnal Empati*, 6(2), 38 - 46.

Kumparan. (2019). Industri transportasi umum konvensional di Yogyakarta mulai goyah. Diakses dari <https://kumparan.com/tugujogja/industri-transportasi-umum-konvensional-di-yogyakarta-mulai-goyah-1551762956010854566>

Kuntadi. (2019, 21 January). Taksi konvensional di Yogya gulung tikar akibat sulit cari penumpang. iNews Jogja. Diakses dari <https://yogya.inews.id/berita/taksi-konvensional-di-yogya-gulung-tikar-akibat-sulit-cari-penumpang>

Kurnianita, N. P. ((2018)). Hubungan rasa syukur dan harga diri dengan kesejahteraan subjektif pada pensiunan pegawai. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Universitas Surabaya*, 7(10), 2264-2276.

Lutfiyah, N. (2017). Hubungan antara dukungan sosial dengan subjective well-being pada anak jalanan di wilayah Depok, *Jurnal Psikologi,*10(2*)*, 152-159.

Mahadewi, D. P., & Fridari, I. G. (2019). Peran harga diri dan kecerdasan emosional terhadap perilaku asertif mahasiswa Fakultas Kedokteran Universitas Udayana. *Jurnal Psikologi Udayana*, 134-144.

Miranda, N., & Amna, Z. (2017). Kesejahteraan Subjektif Pada Individu Bercerai (Studi Kasus Padaindividu Dengan Status Cerai Mati Dan Cerai Hidup). *Jurnal Psikoislamedia*,2(1), 11-22.

Mruk, C. J. (2006). *Self-esteem research, theory, and practice: toward a positive psychology of self-esteem.* New York: Springer.

Oktaviana, R. (2015). Hubungan antara subjective well-being dengan self management pada ibu bekerja di Rumah Sakit Muhammadiyah Palembang. *Jurnal Ilmiah PSYCHE*, 9(2), 107-116.

Putrisari, F., Hambali, I., & Handarin, D. M. (2017). Hubungan self-efficacy, self-esteem dan perilaku prokrastinasi siswa madrasah Aliyah Negeri di Malang Raya. *Jurnal Bimbingan dan Konseling*,1(1), 60-68.

Rakhman, M., Tentama, F., & Situmoran, N. Z. (n.d.). Gambaran subjective well-being anak perempuan pada komunitas Rumah Belajar Indonesia Bangkit (RBIB) di Yogyakarta. 1-29.

Ratna, (2018). Hubungan harga diri dan interaksi teman sebaya terhadap perilaku perundungan pada siswa SMK Negeri 7 Samarinda, *Jurnal Psikoborneo*, 6(3), 470-481.

Safarina , N. A. (2016). Hubungan harga diri dan optimisme dengan kesejahteraan subjektif pada mahasiswa magister psikologi Universitas Medan Area. *Jurnal Analitika*, 99-107.

Sahrah, A., & Yuniasanti, R. (2020). The antecedents of subjective well-being of Javanese paramedics: The indigenous study . *Jurnal Pendidkan Bitara UPSI 13(1)*, 27-35.

Samputri, S. K., & Sakti, H. ( 2015,). Dukungan sosial dan subjective well being pada tenaga kerja wanita PT. Arni Family Ungaran. *Jurnal Empati,* 4(4), 208-216.

Silitonga, R. N. (2019). Hubungan harga diri dan pendapatan dengan subjective well being pada guru SMA Negeri 1 Sunggal Deli Serdang. 1-10.

Tajibu, M. J., Narwis, B. R., Razak , A. R., & Karim , K. (2018). Analisis permintaan taksi konvensional di tengah beroperasinya taksi online di Kota Makassar . *Jurnal Ekonomi-Manajemen-Akuntansi*, 101-112.

Tolewo, S. P., Kurnaningsih, Y., & Setiawan , A. (2019 ). The influence of social support and self esteem on subjective well-being in elderly of Pamona Utara Sub-District Poso Regency. *Journal Psikodimensia*, 18(1), 67-73.

Triwahyuningsih, Y. (2017). Kajian Meta-Analisis Hubungan antara Self Esteem dan Kesejahteraan Psikologis . *Jurnal Buletin Psikologi*, 25(1), 26-35.

Utami, B. S., & Budiman, A. (2015). Hubungan antara *self esteem* dengan *subjective well being* pada model wanita Bandung . *Prosiding Psikologi*, 382-388

Wibawa, B. M., Rahmawati, Y., & Rainaldo, M. (2018). Analisis industri bisnis jasa online ride sharing di Indonesia. *Jurnal Bisnis dan Manajemen*, 9-20.

Widodo, A. S., & Pratitis, N. T. (2013). Harga diri dan interaksi sosial ditinjau dari status sosial ekonomi orang tua. *Jurnal Psikologi Indonesia,* 2(2), 131-138.

Yuliyasinta. (2017). Hubungan antara harga diri dengan gaya hidup hedonis pada mahasiswa di Yogyakarta. Skripsi. Psikologi, Universitas Mercu Buana Yogyakarta, Yogyakarta.

Yusuf, L., & Bagus. (2012). Harga diri pada remaja menengah putri di SMA Negri 15 Kota Semarang. *Jurnal Nursing Studies*, 1(1), 225 – 230