

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

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

Fenomena transportasi online dewasa ini semakin berkembang seiring dengan meningkatnya permintaan penggunaannya, Menurut Suradi (2016) pengertian transportasi *online* adalah pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam setiap kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran dan penilaian terhadap pelayanan jasa itu sendiri. Siuhi dan Mwakalonge (2016) menyatakan bahwa tingginya kebutuhan penggunaan transportasi *online* ini juga didasarkan pada efisiensi dan keamanan kepada pengguna jasa transportasi. Kemajuan teknologi pada bidang transportasi ini salah satunya membawa peluang dengan hadirnya ojek berbasis online yang disebut ojek *online*. Menurut Azzam (dalam Arofah & Alam,2019) ojek *online* diartikan sebagai sebuah inovasi yang ada di era saat ini yang muncul akibat adanya kemajuan teknologi. Keberadaan ojek online saat ini juga mudah diterima oleh masyarakat awam, menurut Anis (2017) pemesanan melalui aplikasi yang mudah membuat ojek online diterima dengan cepat di kalangan masyarakat, serta berbagai macam pilihan layanan yang diberikan sehingga mampu memenuhi kebutuhan masyarakat dalam bidang jasa.

Pada saat kondisi bekerja, *Subjective well-being* dibutuhkan oleh driver ojek *online*, *subjective well-being* mampu membuat seorang individu merasa puas dengan hidupnya , selain itu orang dengan *subjective well-being* juga cenderung lebih sering

merasakan emosi positif daripada emosi negatif. Hal ini sesuai dengan yang dijelaskan oleh Diener (2000) yang menjelaskan bahwa *subjective well-being* sebagai konsep yang utuh mengenai pengalaman emosi yang bahagia, kepuasan hidup yang tinggi dan kecenderungan suasana hati negatif yang rendah.

Seseorang driver ojek *online* dengan *subjective well-being* yang baik lebih sangat peduli dan menjaga keselamatan penumpangnya, hal ini terjadi karena individu dengan karakter ini sangat menikmati pekerjaan yang dilakukan. Hal ini seperti yang dijelaskan oleh Lyubomirsky, King, dan Diener (2005) yang menyatakan bahwa individu dengan *subjective well-being* cenderung tidak mudah stress dan cenderung menikmati pekerjaannya. Selain itu menurut Staw, Sutton, dan Pelled (1994) menyatakan bahwa individu yang memiliki *subjective well-being* yang tinggi cenderung lebih produktif, tidak ketergantungan, kreatif, dan menampilkan kualitas kerja yang lebih tinggi secara keseluruhan saat bekerja. Menurut Diener (2009) *subjective well-being* terdiri dari tiga aspek pembangun yaitu afek positif, afek negatif dan kepuasan hidup. Dimana afek positif dan negatif merupakan aspek afektif, sedangkan kepuasan hidup merupakan aspek yang merepresentasikan aspek kognitif individu.

Namun pada kenyataannya, tidak sedikit driver ojek *online* yang memiliki *subjective well-being* yang rendah. Data tersebut didukung oleh observasi dan wawancara yang telah peneliti lakukan kepada 5 orang driver ojek *online* (Gojek) pada 7 Desember 2019 di wilayah Yogyakarta. Dari hasil observasi dan wawancara tersebut didapatkan data bahwa 4 diantaranya mengaku sering merasa cemas, sedih,

dan tidak puas terhadap penghasilan yang didapat. Hal tersebut dikaitkan dengan adanya peningkatan jumlah profesi ojek *online* yang membuat pendapatan berkurang secara signifikan. Hasil wawancara tersebut menunjukkan bahwa ada masalah terkait dengan *subjective well-being* pada driver gojek, hal tersebut ditunjukkan dengan didominasinya afek negatif dan kurangnya kepuasan dari driver ojek *online*. Kepuasan atau *specific domain satisfaction* menurut Diener (2006) adalah penilaian individu mengenai kepuasan terhadap aspek-aspek tertentu dalam hidup, seperti aspek kesehatan, kehidupan, pekerjaan, rekreasi, hubungan sosial, kehidupan dengan pasangan hidup dan kehidupan dengan keluarga. Sedangkan Sedangkan afektif menurut Diener (2003) mendefinisikan afeksi adalah suatu evaluasi individu mengenai kejadian-kejadian yang dialami dalam hidupnya. Sedangkan afeksi positif dan negatif menggambarkan pengalaman yang terjadi dalam kehidupan individu. Lebih lanjut, Diener (1999) menjelaskan bahwa afek negatif adalah sebuah dimensi suasana hati yang terdiri atas kesedihan, kecemasan, kemarahan, stress, dan lain-lain. Afek positif dapat diukur dari frekuensi munculnya emosi-emosi positif, sedangkan afek negatif dapat diukur dari frekuensi munculnya emosi-emosi negatif dalam keseharian hidupnya

Dari pemaparan hasil wawancara diatas didapatkan data bahwa hal tersebut tidak sejalan dengan kondisi *subjective well-being* yang tinggi sesuai dengan pernyataan (Diener, 2009) yang menyatakan bahwa Individu yang dikatakan mempunyai *subjective well-being* yang tinggi apabila lebih banyak merasakan emosi yang menyenangkan daripada emosi yang tidak menyenangkan, ketika terlibat dalam

kegiatan yang menarik, ketika mengalami banyak rasa senang dan sedikit rasa sakit, dan ketika telah merasa puas terhadap kehidupan yang dijalani. Berdasarkan hasil pada wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa ada masalah terkait dengan *subjective well-being* yang rendah pada driver gojek.

*Subjective well-being* pada driver ojek online penting untuk diteliti, menurut Ariati (2010) menjelaskan bahwa *subjective well-being* dapat diketahui dari ada atau tidaknya perasaan bahagia. Ketika seseorang menilai lingkungan kerja sebagai lingkungan yang menarik, menyenangkan, dan penuh dengan tantangan dapat dikatakan bahwa ia merasa bahagia dan menunjukkan kinerja yang optimal. Selain itu, menurut Jex dan Britt (2008) menyatakan bahwa karyawan yang memiliki *Subjective well-being* yang tinggi mampu memberikan kontribusi bagi orang lain dan organisasi, perilakunya akan diperkuat karena saat melakukan kebaikan ia merasa lebih baik dan senang. Senada dengan hal tersebut, Quinn dan Duckworth (2007) menyatakan bahwa orang yang memiliki tingkat *subjective well-being* yang baik mampu mencapai prestasi yang lebih tinggi. Diener, Nickerson, Lucas, dan Sandvik (2002) menyatakan bahwa pada kenyataannya, seseorang dengan *subjective well-being* tinggi mampu mendapatkan lebih banyak penghasilan daripada yang lain, terlepas dari apapun pekerjaannya. Sebuah penelitian yang dilakukan oleh Lyubomirsky, King, dan Diener (2005) juga menyatakan bahwa orang dengan *subjective well-being* yang tinggi cenderung lebih menikmati pekerjaannya.

Menurut Compton (dalam Isnaini Safitri , 2017) terdapat 5 hal yang dapat mempengaruhi *subjective well-being* yaitu harga diri, arti kontrol diri, ekstraversi, makna dan tujuan hidup, hubungan positif. Hasil penelitian Alexander (2015) menunjukkan bahwa ada hubungan negatif antara *locus of control external* dan *subjective well-being*. Hasil tersebut menunjukkan bahwa *locus of control external* merupakan faktor dari *subjective well-being*. Berdasarkan hal tersebut maka peneliti ingin meneliti tentang *locus of control internal* apakah terdapat hubungan juga dengan *subjective well-being*.

Rotter (1966) mendefinisikan *locus of control internal* sebagai keyakinan seseorang bahwa penguatan atau hasil dari perilakunya bergantung pada karakteristik pribadi dan dapat dipengaruhi oleh penyesuaian perilaku individu itu sendiri misalnya meningkatkan tingkat keinginan untuk berusaha. Senada dengan hal tersebut Lefcourt (1991) melihat *locus of control internal* sebagai keyakinan individu bahwa hasil interaksi antara individu dengan peristiwa yang terjadi bergantung dari tingkah lakunya sehingga dapat dikontrol. Menurut Sarafino (1998) ada 4 aspek yang ada didalam *locus of control internal* yaitu mampu mengontrol dirinya sendiri, kemudian mandiri, tanggung jawab, dan ekspektasi.

Driver ojek online dengan *locus of control* internal yang tinggi mempunyai keyakinan bahwa segala konsekuensi perilakunya di lingkungan pekerjaan seperti penghasilan, kemudian penyesuaian terhadap persaingan kerja yang terjadi tergantung dari kemampuan dan usahanya sendiri. Hal tersebut sesuai dengan pendapat Levenson (1981) yang menjelaskan bahwa individu yang berorientasi *locus of control* internal lebih yakin bahwa peristiwa yang dialami dalam kehidupan seorang individu terutama ditentukan oleh kemampuan dan usahanya sendiri. Selain itu, menurut Allen (2003) individu dengan *locus of control* internal tinggi cenderung lebih aktif, berusaha keras, berprestasi, penuh kekuatan, tidak tergantung & efektif. Rotter (1972) juga menyatakan bahwa orang yang memiliki *locus of control* internal merasa yakin bahwa dirinya memiliki kemampuan untuk mengendalikan penguat (*reinforcement*) yang diterimanya. Bagi seseorang yang mempunyai *locus of control* internal mampu memandang dunia sebagai sesuatu yang dapat diramalkan, dan perilaku individu turut berperan didalamnya.

Atas dasar tersebut, peneliti kemudian merumuskan permasalahan dalam penelitian ini adalah apakah terdapat hubungan antara *locus of control* internal dengan *subjective well-being* pada driver ojek online?

## **B. Tujuan & Manfaat Penelitian**

### 1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara *Locus of Control* Internal dengan *Subjective Well-Being* pada driver ojek *online*.

### 2. Manfaat Penelitian

#### a. Manfaat Teoritis Penelitian

Secara garis besar, penelitian ini diharapkan mampu memberi sumbangan penting terhadap ilmu psikologi pada umumnya, terutama mengenai tema penelitian *locus of control* internal dan *subjective well-being* yang sedang berkembang pesat saat ini.

#### b. Manfaat Praktis Penelitian

Dapat mengetahui tingkat *locus of control* internal dan *subjective well-being* pada driver ojek online. Jika ada hubungan antara *locus of control* internal dan *subjective well-being*, maka peneliti dapat memberikan informasi salah satu usaha untuk meningkatkan *subjective well-being* pada driver ojek online dapat dilakukan dengan cara meningkatkan *locus of control* internal .