

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar belakang Penelitian

Penggunaan alat transportasi dijalan raya kini sudah semakin mengkhawatirkan dimana kondisi jalan raya dikota-kota besar semakin padat, banyaknya model transportasi darat darat seperti angkutan umum, busway, kereta api, bus kota, metromini, taxi, ojek pangkalan, becak, dan bajai transportasi tersebut cukup membantu aktifitas sehari-hari warga masyarakat. Namun kondisi lalu lintas yang tidak terkendali dimana hal tersebut sudah menjadi pemandangan umum yang biasa bagi setiap warga masyarakat ketika melakukan perjalanan aktifitasnya sehari-hari. Kemacetan lalu lintas yang terjadi saat ini merupakan akibat tingginya jumlah penduduk dan tingginya jumlah kendaraan roda dua dan roda empat dikalangan masyarakat sekarang ini. Dalam hal ini maka kemacetan menjadi persoalan utama di Jakarta, studi GPS TomTom baru-baru ini menempatkan ibu kota Indonesia di nomor 4 kota dunia dengan kemacetan terburuk (Ramadhiani, 2017).

Kemacetan di ibu kota Jakarta saat ini sudah pada taraf yang mengkhawatirkan, jika dibandingkan kota-kota lain di Indonesia. sering sekali masyarakat terutama yang menggunakan kendaraan roda dua maupun roda empat melewati jalan-jalan kecil untuk menghindari kemacetan. Tak jarang peran transportasi di Indonesia sangatlah besar sehingga dapat dipastikan transportasi merupakan jantung aktivitas masyarakat yang sangat dibutuhkan setiap harinya. Tak jarang mereka yang memiliki kebutuhan waktu agar cepat sampai tujuan menggunakan ojek atau roda dua yang bisa disewa untuk mengantar sampai tujuan. namun kondisi transportasi umum saat ini sangat memprihatinkan dan kurang memadai banyak kendaraan yang sangat tidak layak dan begitupun pelayanannya khususnya yang paling sering disorot adalah bus kota, metro mini serta angkutan kota atau lebih dikenal adalah angkot,

selain kondisinya yang banyak yang sudah tidak layak pakai serta tidak nyaman untuk mengangkut penumpang, asap knalpotnya yang hitam pun sudah sangat mengganggu pernafasan, selain itu dalam segi kebersihannya pun sangat memprihatinkan. Walaupun mungkin masih ada sebagian bus AC yang lumayan baik dan bersih namun tidak sedikit juga yang katanya ber AC namun pada kenyataannya AC nya tidak dingin sedangkan kondisi Bus tertutup rapat dan dipenuhi penumpang sehingga membuat pusing para penumpang yang berada didalamnya, sehingga dapat membahayakan bagi kesehatan (Ottoman, 2015)

Selain itu juga yang menakutkan dan membahayakan adalah angkutan angkutan umum seolah-olah berkuasa dijalanan tanpa mematuhi aturan lalu lintas yang berlaku, berhenti dipinggir jalan menunggu penumpang padahal disekitarnya sudah ada tanda jalan dilarang stop atau berhenti karena hal tersebut dapat menyebabkan kemacetan yang panjang belum lagi supir angkot menurunkan atau menaikkan penumpang tidak pada tempatnya padahal telah disediakan terminal dan halte atau tempat pemberhentian untuk angkot, tidak dipungkiri lagi angkutan umum atau angkot sering ugal-ugalan atau kebut-kebutan menyerobot lampu merah, sehingga sangat membahayakan para penumpangnya serta para pejalan kaki dan kendaraan-kendaraan. jika diperiksa oleh petugas kepolisian atau terkena tilang dijalan sebagian kecil dari supir bus atau angkot tersebut benar-benar memiliki SIM (surat ijin mengemudi), bahkan tidak jarang pula mereka yang baru belajar mengemudi dan masih dibawah umur sudah berani membawa angkutan umum dijalan raya dan yang lebih memprihatinkan lagi adalah supir-supir angkutan umum yang mengemudikan kendaraannya dalam keadaan mabuk, hal tersebut sangat membahayakan penumpang yang dinaikinya (Ottoman, 2015)

Hadirnya gojek online ini sangat membawa dampak positif terhadap masyarakat Indonesia yaitu mengurangi jumlah pengangguran, Paksi Walandouw seorang peneliti LD FEB UI, mengatakan tidak sedikit masyarakat kesulitan mendapatkan pekerjaan dengan modal ijazah SMA, Namun dengan

keberadaan perusahaan penyedia jasa transportasi online ini, sumber daya masyarakat dengan jenjang pendidikan SMA bisa tertampung. Penelitian yang dilakukan terhadap 3.315 mitra pengemudi di Sembilan wilayah dimana gojek beroperasi, terdapat diantaranya 75 persen mitra pengemudi merupakan lulusan SMA, Sementara 15 persen lain memiliki ijazah perguruan tinggi atau sekolah tinggi, sedangkan sisanya memiliki ijazah SD atau SMP. tidak hanya membuka lapangan kerja Gojek juga berhasil meningkatkan pendapatan mitra pengemudi hingga kisaran 44 persen setelah bergabung dalam jaringannya. Menurut Paksi, kehadiran Go-Jek pada masyarakat Indonesia telah menyebabkan *disruptive force* yang berdampak positif terhadap kemajuan dibidang sosial dan ekonomi Indonesia, (Riset UI, Yordan, Panji, Putri, 2018)

Tidak dipungkiri, hadirnya ojek online sangat membawa dampak positif yang tercatat di Badan pusat Statistik (BPS) mencatat adanya penurunan tingkat pengangguran terbuka (TPT) Indonesia sebanyak 530.000 orang menjadi 7,03 juta orang di periode Agustus 2016 (*secara year on year*). Kepala BPS, Suhariyanto menyebut, salah satu faktor pendorong turunnya jumlah pengangguran yakni serapan tenaga kerja untuk ojek berbasis online cukup memiliki kontribusi ke penurunan jumlah pengangguran di Indonesia. Industri transportasi Online turut mengurangi angka pengangguran di Indonesia dalam waktu setahun karena adanya perbaikan ekonomi. Dengan adanya perbaikan ekonomi, maka permintaan industri terhadap sumber daya atau angkatan kerja produktif mengalami peningkatan (Supriyatna, 2016). Dilain pihak dampak negative timbulnya transportasi online adalah para pengemudi ojek online memarkirkan kendaraan untuk menunggu penumpang yang meng order tidak pada tempatnya sehingga dapat menyebabkan menumpuknya kendaraan di jalan tersebut dan mengakibatkan kemacetan (Richard, 2017)

Selanjutnya, pada bulan maret 2018 lalu driver ojek online digencarkan dengan adanya penurunan tarif ojek online senilai Rp. 2000 per kilo meter dan membuat ribuan driver ojek online melakukan aksi demo ke Istana Merdeka, Jakarta. Tarif tersebut jauh lebih rendah dibandingkan tahun

2015 dan 2016 senilai Rp. 4000 per kilometer selain tarif yang rendah kesulitan lain adalah adanya potongan 20 persen yaitu biaya operasional yang telah diwajibkan oleh perusahaan selain potongan 20 persen disamping itu juga tingginya persaingan pengemudi ojek online yang semakin berat, dalam aksinya para driver menuntut kenaikan tarif menjadi Rp.4000 atau minimal senilai Rp 3500 per kilometer, (Lotulung, 2018) pengemudi juga menuntut kesejahteraan, dan memberikan kritikan kepada perusahaan ojek online yang dianggap kurang memperhatikan kesejahteraan pengemudi, pengemudi meminta harga yang lebih manusiawi, meminta menghapuskan promo-promo (Sundari, 2018) meminta diadakannya payung hukum karena agar pengemudi mendapat ketenangan dan kenyamanan, payung hukum yang ada di Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan jalan, dinilai tidak mendukung keberadaan ojek online, pengemudi juga meminta agar Presiden RI membangun *shelter*, (Lotulung, 2018).

Persoalan tarif jasa ojek online bermula dari aksi unjuk rasa pengemudi Go-Jek dan Grab didepan Istana Negara, Jakarta pusat. Dimana mereka menuntut tarif ojek online Rp.1600 per kilometer dinaikkan menjadi Rp. 4000 per kilometer sebagai batas atas, sementara batas bawahnya Rp.3000. Kecilnya pendapatan pengemudi dikuatkan pula dengan penelitian yang dilakukan lembaga Prakarsa. Penelitian yang dilakukan pada 2017 itu menyatakan pengemudi ojek daring atau online memperoleh pendapatan bersih yang tidak sesuai dengan iklan perusahaan penyedia aplikasi. Peneliti Prakarsa Eka Afrina menjelaskan pengeluaran operasional harus ditanggung sendiri pengemudi Grab ataupun Gojek. Dalam sebulan pun para driver mengeluarkan Rp. 856 ribu, bukan hanya itu, pengemudi juga harus memiliki kendaraan sendiri yang digunakan untuk beroperasi, (Diana, 2018). Selain itu juga, Salah seorang pengojek (R) mengatakan saat demo agar tarif segera dinaikkan seperti semula, karena dianggap tidak manusiawi. Beliau pun mengungkapkan dengan murahnya tarif itu, para pengojek sudah tidak bisa lagi menyisakan pendapatan, karena pendapatan dari mengojek hanya cukup untuk memenuhi kebutuhann

pokok saja selain itu mereka juga menuntut agar skema bonus segera dikembalikan seperti semula, Yakni 70 persen dikembalikan menjadi 55 persen, (Aziz, 2018)

Beralih di Solo, Jawa Tengah Ribuan pengemudi Go-Jek pun menggelar aksi yang sama yaitu menggelar aksi demonstrasi disimpang The park Solo baru. Dengan mengenakan jaket berwarna hijau, massa yang mengendarai sepeda motor mereka memprotes rendahnya tarif baru yang diberlakukan oleh perusahaan, akibat penurunan tarif dari Rp. 8000 menjadi Rp.5000 para driver pun sangat menderita, Mereka tidak bisa memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari bahkan untuk operasional pun para driver tidak mampu. (Sunaryo, 2018)

Berdasarkan dari ke tiga permasalahan diatas terlihat bagaimana driver ojek online merasakan kurangnya kesejahteraan dari pekerjaan yang dijalannya, serta berdasarkan keterangan diatas terlihat adanya kurangnya kepuasan dalam hidup, dan kurangnya kebahagiaan. dimana telah dikatakan oleh Ryff (1989) bahwa diperolehnya kebahagiaan, kepuasan, dan tidak terdapatnya gejala-gejala depresi merupakan ciri-ciri dari *psychological well being*. Sedangkan menurut Corsini (dalam Novita, Aziz, & Hardjo, 2015), menjelaskan *Psychological well-being* adalah suatu keadaan subyektif yang baik, termasuk kebahagiaan, *self-esteem*, dan kepuasan dalam hidup. Ketiga kasus tersebut memperlihatkan adanya ketidakpuasan pendapatan atau penghasilan dari pekerjaannya. dimana pekerjaan tersebut cukup banyak hambatan dan tantangannya di jalan raya, dan disamping itu juga terdapat kelebihanannya seperti ojek online sangat membantu masyarakat disaat genting, karena transportasi merupakan jantung aktifitas masyarakat setiap harinya. Maka dapat dikatakan bahwa driver ojek online mengalami kesejahteraan yang rendah karena tidak terdapatnya kepuasan dalam bekerja dan tidak adanya kebahagiaan dari dalam diri melainkan dukungan sosial yang mereka dapatkan dari orang-orang terdekat.

Selain itu juga driver ojek online sering terjadi pengusiran oleh satpol-pp jika sedang patroli di jalan dan para ojek online pun pergi meninggalkan jalan tersebut, Sony Sulaksono selaku pakar transportasi asal Institute Teknologi Bandung, menyarankan agar pemerintah atau perusahaan penyedia jasa transportasi online dapat membuat tempat parkir atau tempat menunggu penumpang, agar pengemudi transportasi online dapat tertib, rapih, aman dan nyaman dalam menunggu penumpang sehingga tidak terjadi penumpukan dan kemacetan di jalan raya, (Richard, 2017)

Tidak lepas dari masalah pekerjaan, terdapat juga masalah dengan ojek pangkalan dan sopir angkutan umum, seperti yang terjadi di Tangerang pengemudi ojek online marah karena temannya ditabrak sopir angkutan umum, saat perjalanannya menuju kawasan sangiang pengemudi ojek online yang bernama (J) dihadang sopir angkutan umum di Tang city Mall, kejadian yang menimpa (J) itu terekam oleh kamera pengunjung mall, dalam rekaman video yang diterima poskota.news (J) terjatuh setelah angkot yang melaju kencang menabraknya. Aksi brutal sopir angkutan umum itu diduga memicu masa ojek online aksi balas dendam, sejumlah mobil angkutan umum dilaporkan telah dirusak masa ojek online di sejumlah lokasi Tangerang (Imam, 2017).

Berdasarkan kasus yang telah dipaparkan diatas terlihat bagaimana (J) merasakan guncangan kepedihan yang sangat hebat atas musibah yang telah dialaminya, dari keterangan diatas terlihat bahwa dukungan sosial driver ojek online sangat tinggi terhadap salah satu rekannya yang tertimpa musibah, dimana driver ojek online memberikan suatu perhatian, kepedulian, dan diperhatikan oleh orang lain. berdasarkan hasil wawancara peneliti di lapangan mengenai dukungan sosial terdapat masalah yaitu diantaranya adalah, perusahaan belum memberikan fasilitas yang cukup kepada driver ojek online, sebagian besar golongan tertentu seperti taxi konvensional, angkutan umum belum mendukung secara penuh atas kehadiran ojek online karena merasa tersaingi mata pencaharian mereka, keterkaitan dukungan sosial dari masalah tersebut terdapat pada aspek Dukungan emosional, dan Dukungan jaringan



sosial. Berdasarkan teori Sarason (1983) dukungan sosial adalah sebagai adanya tersedianya orang-orang yang dapat diandalkan, dengan memperlihatkan bahwa ada orang lain yang memperhatikan, menganggap kita bernilai dan mencintai kita, dukungan sosial adalah informasi atau umpan balik dari orang lain yang menunjukkan bahwa seseorang dicintai dan diperhatikan, dihargai, dan dihormati.

Berdasarkan data yang diperoleh peneliti dari lapangan bahwa terdapat masalah diantaranya adalah, Belum adanya payung hukum mengenai keberadaan ojek online, belum adanya *shelter* untuk para ojek online menunggu penumpang karena jika tidak ada *shelter* maka bisa menyebabkan kemacetan di jalan raya, selain itu yang sering terjadi ialah keributan dengan ojek pangkalan, jam kerja yang berlebih, tidak adanya asuransi kesehatan untuk driver ojek online, perusahaan tidak mengkoordinasi terlebih dahulu dengan driver ojek online jika tarif akan diturunkan.

Masalah tersebut senada dengan teori Ryff (1989) kesejahteraan psikologis merupakan suatu konsep yang berkaitan dengan apa yang dirasakan individu mengenai aktifitas dalam kehidupan sehari-hari serta mengarah pada pengungkapan perasaan-perasaan pribadi atas apa yang dirasakan individu sebagai hasil dari pengalaman hidupnya, selain itu kesejahteraan psikologis dapat dimaknai dengan diperolehnya kebahagiaan, kepuasan hidup, dan tidak adanya gejala-gejala depresi, maka dalam hal ini driver ojek online merasakan kesejahteraan psikologis yang rendah seperti kurangnya pendapatan sehari-hari, tidak dipungkiri juga banyaknya persaingan driver-driver ojek online, adanya order fiktif yang sangat merugikan dan sangat mengganggu para driver ojek online (Wijaya, 2018).

Berdasarkan hasil penelitian sebelumnya yang berjudul “Hubungan Dukungan Sosial dengan *Psychological well being* pada remaja korban sexual abuse, Hardjo dan Novita ISSN : 2085-6601 dari jurnal Hubungan dukungan sosial dengan *Psychollogical well being* pada remaja korban sexual abuse,

bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara dukungan sosial dengan *psychological well being* ( $r_{xy} = 0,679$  ;  $p < 0,050$ ), temuan ini mengindikasikan bahwa semakin tinggi dukungan sosial maka akan semakin tinggi pula *psychological well being*, pada hipotesis ini telah diajukan dalam penelitian ini dinyatakan diterima. Koefisien determinan ( $r^2$ ) dari hubungan diatas adalah sebesar  $r^2 = 0,461$ . Dengan demikian dapat ditarik kesimpulan bahwa kontribusi dukungan sosial terhadap *psychological well being* adalah sebesar 46,1 % sementara sisanya (53,9%) dipengaruhi oleh variabel lain yang diteliti dalam penelitian ini, (Hardjo, novita, Hubungan dukungan sosial dengan Psychological well being pada remaja korban sexual abuse, 2017)

Selanjutnya, penelitian yang berjudul “Hubungan antara religiusitas dengan *psychological well being* ditinjau dari Big Five personality pada siswa SMA Negeri 6 Binjai”, bahwa terdapat hasil Hipotesis pertama dalam penelitian hubungan antara religiusitas dan *psychological well being* pada *big five personality*, melalui analisis data diperoleh  $F = 2395,290$  dengan signifikan 0,000 dan  $p < 0,05$ . Berdasarkan hasil tersebut dapat dikatakan bahwa terdapat hubungan antara religiusitas dan *psychological well being* pada *big five personality*, melalui penelitian yang dilakukan diperoleh bahwa tidak terdapat perbedaan *psychological well being* pada masing-masing tipe kepribadian *big five* siswa SMA Negeri 6 Binjai, hal ini dibuktikan  $F = 1,845$ , sig 00,128 dengan  $p > 0,05$  yang berarti bahwa tidak ada perbedaan *psychological well being* diantara ke lima tipe kepribadian *big five personality*, (Batubara, Hubungan antara religiusitas dengan *psychological well being* ditinjau dari Big Five Personality pada siswa SMA Negeri 6 Binjai, 2017)

Hasil observasi peneliti dilapangan, dari observasi peneliti saat melakukan survey yang berlokasi di Cikarang Utara Karangasih pada komunitas GOC (Gabungan online Cikarang) lokasi tersebut tepat dibelakang stasiun cikarang, dari observasi peneliti melihat tempat komunitas yang cukup rapih, tidak mengetem dijalan, dan terdapat spanduk nama komunitasnya yang tertempel disebuah dinding, mereka membuat komunitas untuk berkumpulnya



para driver ojek online untuk beristirahat atau berteduh, dan kenal satu sama lain sesama ojek online. bentuk komunitas ini yaitu di sebuah warung yang terdapat pula halaman parkir untuk memarkirkan motor para driver ojek online, tetapi dalam komunitas ini terdapat gojek juga, walau hanya berbeda nama label ojek saja.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Subjek anggota komunitas Gabungan Online Cikarang (A) ia menyatakan bekerja menjadi driver ojek online sudah satu tahun lebih jam kerjanya pun tidak terikat oleh waktu seperti jalan saat waktu subuh sampai larut malam dengan penghasilan yang belum jelas kesejahteraannya pun sangat jauh dari yang diinginkan, saat awal menjadi ojek online seharinya ia bisa mengantongi diatas dua ratus ribu sehari tetapi sekarang ini harus bekerja lebih keras dari waktu subuh hingga larut malam subjek juga pernah mendapatkannya sehari hanya dua puluh ribu. Tetapi disamping itu dukungan sosial di komunitas tersebut sangat solid seperti keluarga dapat dilihat misalnya anggota ojek online sudah datang ke komunitas sejak waktu pagi tetapi belum dapat orderan penumpang dan saat itu dilihat riwayat dari teman-teman yang belum mendapatkan orderan salah satu dari temannya memberikan orderan terhadap temannya yang belum dapat dan membawa hp nya untuk kegunaan mengantarkan penumpang, subjek 1 (A) pun mengikuti demo ke Jakarta saat bulan april lalu ia pun juga menyatakan permasalahan-permasalahan yang sering dialami seperti terjadinya kericuhan dengan ojek pangkalan sudah makanan sehari-hari ia pun pernah di berhentikan oleh ojek pangkalan didaerah lippo cikarang *handphone* dipinta, stnk dipinta, motornya ditahan, dan jaketnya dilihat oleh kawan ojek online di jalan dan saat kejadian itu pun kawan ojek online membantunya dan juga mendapatkan customer yang tidak sabaran karena ingin mengejar kereta di satsiun cikarang. Sebelum subjek A bekerja menjadi driver ojek online ia bekerja di Pabrik dan mempunyai usaha, ia keluar dari pabrik dikarenakan pabriknya sedang bangkrut. Selain mendapatkan dukungan dari teman-temannya ia pun mendapatkan dukungan dan support dari keluarganya dirumah seperti jika

orderan sedang sepi tidak membawa pulang uang lebih kerumah dan sempat berfikir juga ingin keluar dari ojek online tetapi karena dukungan dan support dari keluarga dan teman-teman ia bertahan di ojek online.

Salah satu bentuk usaha yang dibutuhkan oleh driver ojek online yaitu dukungan sosial dari keluarga, maupun lingkungannya sejatinya sangat dibutuhkan oleh driver ojek online. Adanya dukungan dari orang-orang yang dicintai akan sangat berharga karena akan dapat meningkatkan kesejahteraan psikologis driver ojek online. Dimana driver ojek online tidak merasa dirinya sendiri, ada yang mendukungnya dan banyak orang yang mencintai pekerjaannya sebagai driver ojek online dimana pekerjaannya tersebut yaitu menjemput dan mengantar penumpang sampai tujuan, sebagian hidupnya di perjalanan menemui kemacetan, hujan, dan kepanasan.

Berdasarkan uraian diatas dapat dilihat bahwa dampak psikologis yang ditimbulkan oleh turunya tarif ojek online dapat memperburuk serta melemahkan pendapatan kesejahteraan psikologis dan penghasilan ekonominya, dan salah satu faktor pemicu yang memengaruhi *psychological well-being* adalah dukungan sosial. Dukungan sosial merupakan salah satu komponen utama dalam pembentukan *psychological well being* seseorang, dalam hal ini khususnya adalah driver ojek online dimana pendapatan penghasilannya diturunkan oleh perusahaan dan sering terjadinya kericuhan antar ojek online dengan ojek pangkalan. Kurangnya dukungan sosial dapat menghambat seseorang memperoleh *psychological well-being*.

Dukungan sosial dengan *Psychological well-being* sejatinya sangat memiliki hubungan timbal balik satu sama lain. Dukungan sosial memegang peranan penting dalam pembentukan *psychological well being* dikarenakan tanpa adanya dukungan sosial yang baik akan menyebabkan terhambatnya pembentukan *psychological well being* seseorang, khususnya pada driver ojek online. *Psychological well being* merupakan sebuah gagasan yang dianggap relatif kompleks (Ryff & Keyes 1995), yaitu keadaan psikologis yang memang

sangat dipengaruhi oleh kualitas hubungan seseorang tersebut dalam keluarga serta lingkungannya.

Selanjutnya dengan Subjek ke 2 (D) ia menjalankan dua aplikasi gojek dan grab, kalau di grab ia bergabung sejak bulan oktober 2017 tahun lalu sampai saat ini dan untuk di gojek ia bergabung bulan april 2018, sebelum subjek bergabung di ojek online ia pun pernah bekerja di pabrik namun karena subjek terkena PHK ia memutuskan untuk bergabung di ojek online. Saat demo bulan april lalu subjek tidak ikut serta untuk demo yang pertama dan kedua dikarenakan saat itu sedang hujan lebat disisi itu subjek juga takut atau khawatir ada orang kantor yang melihat ikut demo subjek takut terkena *suspend* atau diputus mitra kerjanya oleh pihak perusahaan ojek online atau hilang mata pencahariannya karena disamping itu subjek bekerja penuh waktu, menurut subjek mencari pekerjaan saat ini amat sulit. Subjek juga merasa belum mendapatkan kesejahteraan sebagai driver ojek online karena seperti yang subjek sebutkan tarif ojek online sangat murah sedangkan driver ojek online sudah banyak disetiap sudut manapun, selain itu subjek juga menyatakan yang dulunya sehari mengantongi uang sebesar tiga ratus, empat ratus, bahkan lima ratus sehari namun saat ini untuk mendapatkan uang lima puluh ribu sehari pun amat sulit.

Permasalahan yang sering dialami selama menjadi driver ojek online diantaranya adalah seperti orderan sangat sepi, subjek pun menyatakan jika orderannya ramai subjek pun merasakan semangat atau merasakan ketenangan untuk menjalani pekerjaannya. juga merasa sedih jika pulang tidak membawa uang, terkait kejadian demo bulan lalu subjek pun secara pribadi tidak setuju subjek menilai turunnya tarif ojek online merasa semakin menurun kesejahteraannya. Sempat berfikir juga subjek ingin keluar dari ojek online tetapi fikiran itu hanya terlintas subjek ingin mendapatkan uang untuk makan dari mana, tidak lepas dari support teman-teman dan keluarga dirumah subjek pun masih bertahan di ojek online.

Berdasarkan hasil wawancara yang telah peneliti lakukan terdapat adanya keterkaitan antara dukungan sosial dengan *psychological well being*, dimana saat driver ojek online merasakan terpuruk kurangnya pendapatan tetapi teman-teman dan keluarga dirumah memberikan semangat dan motivasi, dorongan, bahkan kesabaran, dari kejadian ini para driver ojek online harus terus rajin untuk bekerja mengais rejeki walau banyak sekali kendala yang merugikan para driver ojek online, Dalam hal ini peneliti melihat bahwa dari beberapa driver ojek online yang peneliti wawancara salah satunya driver ingin sekali keluar dari pekerjaan tersebut karena kurangnya kesejahteraan yang driver ojek online rasakan tetapi karena dukungan dan semangat dari teman, sahabat, dan keluarga dirumah maka driver ojek online ia bertahan pada pekerjaan ini guna untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari terlebih mencari pekerjaan jaman sekarang di ibu kota sangatlah sulit. seperti dikaitkan dengan teori Oford (1992) dukungan sosial adalah suatu bentuk tingkah laku yang menumbuhkan perasaan nyaman dan membuat individu tersebut merasa dihormati, dihargai, dicintai, dan percaya bahwa orang lain bersedia memberikan perhatian dan keamanan.

Permasalahan yang terdapat di *dependent variabel* (Kesejahteraan psikologis) adalah, driver ojek onlinsehingga tarif tersebut sangat membunuh penghasilan driver ojek online, tidak adanya kejelasan payung hukum yang membuat pengemudi kurang merasa tenang dan kurangnya keamanan kerja, (Subekti, 2018) turunnya tarif ojek online dengan tarif yang sebelumnya yaitu Rp 4000 km menjadi Rp 2000 per km, nilai tersebut belum termasuk potongan 20% untuk perusahaan dengan begitu driver ojek online hanya mengantongi 1600 per km, ojek online menuntut kesejahteraan, harga tarif sangat tidak manusiawi, pengemudi ojek online meminta untuk menghapuskan promo-promo (Sundari, 2018) tujuh pengemudi rebutan untuk satu penumpang, untuk mendapatkan bonus setiap harinya pengemudi harus bekerja lebih dari 12 jam (Muthahhari, 2017) dalam hal ini peneliti mengangkat variabel terikat menjadi kesejahteraan psikologis, sedangkan pada *Independent variabel* (dukungan

sosial) terdapat masalah seperti ojek pangkalan kurang mendukung kehadiran ojek online maka sering terjadi kericuhan diantara keduanya, kericuhan dengan angkutan umum yang menjadikan angkutan umum sepi dari penumpang, driver ojek online terkena suspend (diputuskan mitra kerja) karena pengaduan yang dilakukan oleh penumpang kepada perusahaan, driver ojek online yang tidak ikut demo saat terjadinya penurunan tarif ojek online sehingga driver ojek online terkena *swipping* dijalan, dari hal tersebut peneliti mengangkat *Independent variabel* menjadi dukungan sosial.

Berdasarkan latar belakang permasalahan transportasi online, peneliti tertarik untuk meneliti apakah ada hubungan antara dukungan sosial dengan *psychological well being* terhadap driver ojek online, tujuannya adalah untuk mengetahui **“Hubungan antara dukungan sosial dengan *Psychological well being* terhadap driver ojek online pada komunitas GOC (Gabungan online Cikarang) Karangasih, Cikarang Utara”**

### **1.2 Rumusan Masalah**

Berkaitan dengan fenomena dan permasalahan yang terjadi, maka peneliti merumuskan masalah apakah terdapat Hubungan antara dukungan sosial dengan *psychological well being* terhadap driver ojek online pada komunitas GOC (Gabungan Online Cikarang) Karangasih, Cikarang Utara ?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya Hubungan antara dukungan sosial dengan *psychological well being* terhadap driver ojek online pada komunitas GOC (Gabungan online cikarang) Karangasih, Cikarang Utara.

## 1.4 Manfaat Penelitian

### 1.4.1 Manfaat Praktis

1. Bagi ilmuwan, Sebagai sarana untuk menyelesaikan tugas akhir dan menerapkan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh dengan melihat fenomena nyata dan mengaitkannya dengan teori serta dapat mengetahui hubungan antara dukungan sosial dengan *psychological well being* pada driver ojek online
2. Bagi Masyarakat, dapat memberikan informasi lebih lanjut tentang kemajuan aplikasi di era modern saat ini guna untuk memudahkan *customer* menggunakan berbagai layanan aplikasi gojek online.
3. Bagi driver ojek online, dapat memberikan masukan semangat dan motivasi untuk bekerja lebih giat lagi walaupun tarif ojek online akan diturunkan oleh perusahaan

### 1.4.2 Manfaat Teoritis

1. Dapat menambah bahan kajian ilmu psikologi, yang berkaitan dengan dukungan sosial driver ojek online dengan *psychological well being* terhadap driver ojek online. Penelitian ini juga bermanfaat sebagai referensi jika ada penelitian-penelitian berikutnya yang ingin mengkaji tentang dukungan sosial pada driver ojek online dan *psychological well being* pada driver ojek online.
2. Dapat menambah pemahaman pentingnya keluarga dalam memberikan dukungan sosial kepada driver ojek online
3. Dapat digunakan untuk menjelaskan fenomena variabel *psychological well being* pada driver ojek online

## 1.5 Uraian keaslian Penelitian

Berdasarkan beberapa penelitian terdahulu yang pernah dilakukan oleh beberapa peneliti sebelumnya adalah sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil penelitian sebelumnya yang berjudul “Hubungan Dukungan Sosial dengan *Psychological well being* pada remaja korban



sexual abuse, Hardjo dan Novita dengan metode penelitian kuantitatif dan populasi penelitian adalah remaja korban *sexual abuse* di kabupaten Langkat yang diketahui berjumlah 32 orang data yang diperoleh dari P2TP2A Langkat. Teknik pengambilan *sampling* adalah *total sampling* yaitu seluruh anggota populasi dijadikan sampel penelitian. Hasilnya adalah bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara dukungan sosial dengan *psychological well being* ( $r_{xy} = 0,679$  ;  $p < 0,050$ ), temuan ini mengindikasikan bahwa semakin tinggi dukungan sosial maka akan semakin tinggi pula *psychological well being*, pada hipotesis ini telah diajukan dalam penelitian ini dinyatakan diterima. Koefisien determinan ( $r^2$ ) dari hubungan diatas adalah sebesar  $r^2 = 0,461$ , kontribusi dukungan sosial terhadap *psychological well being* adalah sebesar 46,1 % sementara sisanya (53,9%) dipengaruhi oleh variabel lain yang diteliti dalam penelitian ini, yaitu perbedaan jenis kelamin, usia, pendidikan, pendapatan, pernikahan, kepuasan kerja, kesehatan, agama, waktu luang, peristiwa dalam hidup, kemampuan atau kompetensi, dan kepribadian sedangkan hasil perhitungan diketahui bahwa variabel dukungan sosial memiliki standar deviasi sebesar 121, 49 dan variabel *psychological well being* memiliki standar deviasi 5,804. hasil perhitungan nilai rata-rata hipotetik dan nilai rata-rata empirik, dukungan sosial, nilai hipotetik : 112, 5 dan nilai empiric : 121, 49 sedangkan *psychological well being*, nilai hipotetik : 45 dan nilai empiric : 41, 65. Berdasarkan perbandingan kedua nilai rata-rata diatas (mean hipotetik dan mean empiric), maka dapat dinyatakan bahwa subjek penelitian ini memiliki derajat dukungan sosial dan *psychological well being* yang berada di kategori sedang. Dan hasil penelitian tersebut menunjukkan adanya hubungan positif yang signifikan antara dukungan sosial dengan *psychological well being*. (Hardjo, novita, Hubungan dukungan sosial dengan Psychological well being pada remaja korban sexual abuse, 2017)

2. Penelitian sebelumnya juga yang berjudul “Hubungan antara religiusitas dengan *psychological well being* ditinjau dari Big Five personality pada

siswa SMA Negeri 6 Binjai”, yang dituliskan oleh batubara, metode penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan subjek sebanyak 340 siswa. bahwa terdapat hasil Hipotesis pertama dalam penelitian hubungan antara religiusitas dan *psychological well being* pada *big five personality*, melalui analisis data diperoleh  $F = 2395,290$  dengan signifikan  $0,000$  dan  $p < 0,05$ . Berdasarkan hasil tersebut dapat dikatakan bahwa terdapat hubungan antara religiusitas dan *psychological well being* pada *big five personality*, melalui

penelitian yang dilakukan diperoleh bahwa tidak terdapat perbedaan *psychological well being* pada masing-masing tipe kepribadian *big five* siswa SMA Negeri 6 Binjai, hal ini dibuktikan  $F = 1,845$ , sig  $00,128$  dengan  $p > 0,05$  yang berarti bahwa tidak ada perbedaan *psychological well being* diantara ke lima tipe kepribadian *big five personality*, (Batubara, *Hubungan antara religiusitas dengan psychological well being ditinjau dari Big Five Personality pada siswa SMA Negeri 6 Binjai, 2017*)

3. Penelitian selanjutnya yang berjudul “ Hubungan kepuasan kerja dengan kesejahteraan psikologis (*Psychological well being*) pada karyawan *cleaner* (Studi pada karyawan *cleaner* yang menerima gaji tidak sesuai standar UMP di Pt. Sinergi integraservices, Jakarta) dengan penulis yang bernama Tanujaya, penelitian menggunakan metode penelitian kuantitatif non-eksperimental dengan teknik statistik korelasional. Penelitian kuantitatif lebih fokus pada perilaku yang mudah diukur secara kuantitatif dengan responden sebanyak 52 karyawan *cleaner* pada area Mall City Lofts. Berdasarkan hasil dan pembahasan terdapat mayoritas *cleaner* memiliki tingkat kesejahteraan yang sedang sebanyak 30 karyawan, sedangkan karyawan *cleaner* yang memiliki tingkat kesejahteraan psikologis yang tinggi sebanyak 11 karyawan dan karyawan *cleaner* yang memiliki tingkat kesejahteraan yang rendah sebanyak 11 karyawan. Dapat diartikan bahwa jumlah karyawan yang memiliki tingkat kesejahteraan psikologis tinggi sebanding dengan yang rendah. Dapat dikatakan bahwa kepuasan kerja berhubungan secara positif dengan kesejahteraan psikologis sebesar  $0,577$ .

Dengan demikian, terdapat hubungan positif yang agak rendah antara kepuasan kerja dengan kesejahteraan psikologis pada karyawan cleaner di PT. Sinergi integra services.

4. Penelitian selanjutnya yang berjudul “Religiusitas dan psychological well being pada korban gempa” dengan penulis Utami dan Amawidyati dan dengan subjek yang berjumlah 66 orang. penelitian tersebut menggunakan penelitian dengan kuantitatif dengan menggunakan metode statistic, yaitu dengan teknik korelasi product momen dari karl person (Hadi, 2000), dari hasil penelitian dilakukan analisis data penelitian. Hasil uji normalitas dengan menggunakan *One ssample komogorov-smirnov* test menunjukkan bahwa sebarab data psychological well being normal ( $p= 0,558$ ;  $p>0,05$ ) dan sebarab data religiusitas juga menunjukkan bahwa korelasi antara variabel psychological well being korban gempa dan religiusitas adalah linear ( $p=0,000$ ;  $p<0,05$ ). Berdasarkan hasil tersebut maka uji korelasi product moment dapat dilakukan. Hasil analisis yang menunjukkan adanya hubungan positif dan signifikan antara religiusitas antara religiusitas dan psychological well being ( $r= 0,505$ ;  $p< 0,05$ ).
5. Penelitian selanjutnya, yang berjudul “Hubungan memaafkan dengan kesejahteraan psikologis pada wanita yang bercerai” dengan nama penulis sari dan maulida (2016), teknik pengambilann sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah purposive sampling. Sampel penelitian berjumlah 266 wanita bercerai yang berusia 23-40 tahun yang tinggal di Aceh. Hasil analisa data menggunakan teknik korelasi spearman menunjukkan koefisien korelasi sebesar  $-0.525$  dengan nilai  $p= 0,00$  ( $p<0,05$ ). Nilai koefisien korelasi negative dikarenakan variabel memaafkan berada pada kategori skor rendah dan variabel kesejahteraan psikologis berada pada kategori skor tinggi. Rendahnya skor pada variabel memaafkan menunjukkan semakin tinggi tingkat memaafkan individu hipotesis yang diajukan diterima.