

PENGARUH *SUBJECTIVE WELL-BEING* TERHADAP AGRESIVITAS PADA PENGEMUDI OJEK PANGKALAN

Ibnu Rosyidin

Jurusan Psikologi, Fakultas Ilmu Pendidikan, Universitas Negeri Jakarta

rosyidinibnu@outlook.com

ABSTRACT

This research aims to find the influence of subjective well-being toward aggressiveness of motorcycle taxis. The sample of this research was a motorcycle taxis, which totaled 192 peoples. This research used quantitative method, with sampling technique that used in this research is accidental sampling. Tools for collecting data used Ed Diener's Scales of Subjective Well-Being, and the Aggression Questionnaire from Buss and Perry. Statistical analysis obtained using linear regression analysis with IBM SPSS Statistics 23. The result showed that there were significant influence of subjective well-being toward aggressiveness of motorcycle taxis. The resulting effect is negative or unidirectional. The equation shows : $A = 212,683 - 1,383 \text{ SWB}$. It has a meaning that if subjective well-being score increasing for 212,683 level, so the aggressiveness score will decreased for 1,383 level. This suggests that the subjective well-being rises, motorcycle taxis' levels of aggressiveness should drop. Subjective well-being have an influence to aggressiveness of motorcycle taxis in DKI Jakarta by 9% and the remaining 91% influenced by other factors.

Keywords: subjective well-being, aggressiveness, motorcycle taxis, motorcycle taxis in Indonesia

1. Pendahuluan

Ojek pangkalan merupakan salah satu pekerjaan yang diminati oleh masyarakat kalangan menengah ke bawah di beberapa kota besar di Indonesia. Keterbatasan dan minimnya keahlian yang dimiliki, serta tuntutan ekonomi yang tinggi adalah beberapa alasan mengapa mereka memilih profesi ini. Ditambah lagi dengan faktor-faktor dari luar yang turut mendukung kehadiran mereka, seperti kesibukan, terburu waktu, atau keengganan untuk berjalan kaki. Selain itu, terdapat alasan lain yang sangat berpengaruh pada kehadiran pengemudi ojek pangkalan ini, yakni semakin mudahnya mendapatkan atau memiliki sepeda motor (sebagai alat kerja ojek) saat ini, dan dengan metode kredit/cicilan yang rendah, masyarakat menengah kebawah sudah bisa membawa pulang kendaraan roda dua ke rumah.

Meskipun belum ada data yang pasti, jumlah pengemudi ojek yang beredar di Jakarta diperkirakan sejumlah puluhan ribu orang, per tahun 2011 (karbonjournal.org). Jika jumlah tersebut dikonversi menjadi persentase, maka jumlah pengemudi ojek yang ada di DKI Jakarta berada dalam kisaran 0,2% sampai 1% per tahun 2011, dan jumlah tersebut diyakini meningkat di tahun 2012 dan tahun 2013.

Seiring berjalannya waktu, ditambah dengan semakin canggihnya teknologi yang ada saat ini, mulai bermunculan startup – startup ojek online yang mengandalkan fungsi aplikasi pada smartphone sebagai media pemesanannya. Go-Jek, GrabBike, BluJek, TopJek, LoveJek, Ojek Syar'i, dan beberapa startup ojek berbasis online lainnya mulai hadir di kalangan masyarakat kota-kota besar di Indonesia. Dengan mengurangi durasi waktu mangkal dari ojek pangkalan, dan ditambah dengan sistem bagi hasil, pihak penyedia ojek online mampu menjanjikan penghasilan yang tinggi bagi para pengemudinya. Melihat peluang tersebut, masyarakat mulai berbondong-bondong mendaftar sebagai pengemudi ojek online karena tergiur penghasilan yang tinggi dari para pengemudi-pengemudi ojek online sebelumnya.

Meskipun demikian, perubahan ini tidak mampu diterima oleh seluruh lapisan masyarakat, terutama oleh kaum pengemudi ojek pangkalan. Berbagai tanggapan negatif seperti cibiran, blokade jalan, atau bahkan kontak fisik, pernah terjadi di antara kubu ojek pangkalan dan ojek online. Temuan di lapangan, pada tanggal 24 Juli 2015, seorang pengemudi Go-Jek di Jakarta, bernama Istiqomah mengalami pemukulan. Pelaku pemukulan bernama Bambang, seorang tukang ojek pangkalan tidak jauh

dari Kantor Imigrasi Jakarta Selatan, Jalan Warung Buncit Raya, Pancoran Jakarta Selatan. Pemukulan terjadi karena pengemudi Go-Jek dianggap telah merebut penumpang ojek pangkalan (sindonews.com). Kasus serupa juga terjadi pada tanggal 24 Agustus 2015 lalu, Asep Supriatna menjadi korban pemukulan sekelompok pengojek pangkalan di depan SMA Negeri 1 Bekasi, Jl. Agus Salim, Bekasi Jaya - Bekasi Timur. Tidak hanya Go-Jek, seorang pengemudi GrabBike yang tidak diketahui identitasnya pernah mengalami pengeroyokan di daerah Kampus UI oleh sekelompok pengojek pangkalan. Aksi pengeroyokan tersebut terekam video, dan menjadi viral di dunia maya. Namun, tidak hanya kekerasan fisik yang dialami pengemudinya, pengemudi ojek online seringkali mengalami pemblokiran jalan, dan pengusiran, seperti yang terjadi di daerah Stasiun Manggarai dan Kalibata City. Tanggapan-tanggapan negatif yang muncul dari ojek pangkalan ini sudah bisa dikategorikan sebagai agresivitas.

Secara umum, agresi merupakan segala bentuk perilaku yang bertujuan untuk menyakiti orang lain baik secara fisik maupun psikis (Berkowitz, 1993).

Senada dengan pandangan tersebut, Brigham (dalam Berkowitz, 1993) mengatakan bahwa agresivitas adalah tingkah laku yang bertujuan untuk menyakiti orang yang tidak ingin disakiti, baik secara fisik maupun psikologis. Connor (dalam Silver, 2005) berpendapat bahwa agresivitas dikategorikan sebagai penyerangan yang disengaja demi keuntungan si pelaku. Sikap ini memiliki tujuan untuk memperoleh keuntungan tertentu, seperti dominasi, teritori, makanan, atau kepemilikan dari sebuah objek. Mendengar pengakuan dari salah seorang pelaku pemukulan pengemudi Go-Jek, faktor yang melandasi pemukulan tersebut adalah rasa frustrasi karena calon penumpang ojek pangkalan direbut oleh pengemudi Go-Jek. Hal ini sesuai dengan pendapat Anderson & Bushman (2002) tentang General Aggression Model (GAM) yang mengatakan bahwa salah satu faktor yang menyebabkan agresivitas adalah rasa frustrasi. Frustrasi didefinisikan sebagai perasaan yang timbul akibat tidak tercapainya sebuah tujuan, dengan syarat yang bertanggungjawab atas kegagalan tersebut adalah orang itu sendiri. Anderson & Bushman juga mengatakan bahwa faktor lain yang menyebabkan seseorang beragresivitas adalah faktor luka hati dan perasaan tidak nyaman, yang menyangkut segala sesuatu yang dapat dirasakan sebagai sesuatu yang tidak disukai, menyakitkan, atau tidak menyenangkan.

Rasa frustrasi, luka hati dan perasaan tidak nyaman, serta sikap permusuhan, oleh Anderson & Bushman (2002) disebut sebagai faktor yang menyebabkan munculnya agresivitas. Rasa frustrasi, perasaan luka hati, dan tidak nyaman, serta sikap

permusuhan merupakan perwujudan dari komponen afektif dan kognitif dari individu yang menyebabkan munculnya agresivitas. Komponen afektif dan kognitif merupakan bagian penting dalam konsep subjective well-being (SWB) (Diener, 2014).

Komponen afektif dan kognitif yang sebelumnya telah dijelaskan, merupakan bagian dari subjective well-being. Lebih jelasnya, subjective well-being menyangkut beberapa komponen, yakni: life satisfaction (kepuasan hidup), frequent positive affect (banyaknya mengalami emosi positif dan menyenangkan), dan infrequent negative affect (jarangnya mengalami emosi negatif dan tidak menyenangkan) (Diener, Oishi, Ryan, 2013). Berdasarkan teori tersebut, subjective well-being mengacu pada penilaian seseorang terhadap kehidupannya – bagaimana individu menilai kehidupan mereka dari sisi pikiran dan sisi perasaan. Penilaian ini dapat menyangkut tentang apa yang mereka alami saat ini (seperti, aku menikmati menjadi diri sendiri), atau dapat juga terkait dengan perspektif jangka panjang (seperti, kehidupanku luar biasa!). Variabel-variabel seperti kepuasan hidup, kepuasan pernikahan, rendahnya tingkat depresi dan kemarahan, serta tingginya tingkat kebahagiaan merupakan salah satu bagian dari subjective well-being (Diener, 2014).

Agresivitas

Myers (2010), mendefinisikan agresivitas sebagai perilaku fisik atau verbal yang dimaksudkan untuk menyebabkan kerusakan. Definisi ini membedakan perilaku merusak yang tidak disengaja dari agresi, seperti kecelakaan. Definisi ini juga menyisihkan tindakan yang mungkin menimbulkan rasa sakit sebagai akibat yang tidak terhindarkan sebagai efek samping dari membantu orang lain, seperti perawatan gigi, dan operasi dalam istilah medis. Dalam kegiatan tersebut, tindakan yang dilakukan dokter, atau pihak yang memberikan pertolongan pada saat perawatan gigi, atau operasi akan memberikan rasa sakit terhadap tubuh orang lain, namun itu tidak termasuk dalam kategori agresivitas. Kegiatan yang termasuk di dalam definisi agresivitas tersebut adalah menendang, menampar, mengancam, menghina, bergunjing atau menyindir. Perilaku lain yang termasuk dalam batasan definisi agresivitas, yaitu menghancurkan barang, berbohong, dan perilaku lainnya yang memiliki tujuan untuk menyakiti.

Menurut Dollard dkk. (dalam Berkowitz, 1989) agresivitas merupakan sebuah tendensi atau niat –yang kemudian diwujudkan ke dalam perilaku, yang mengakibatkan luka-luka terhadap seseorang yang menjadi target. Dollard dan koleganya menganggap bahwa agresivitas tidak hanya sekedar pemberian stimulus berbahaya,

tetapi juga sebagai perilaku yang memiliki tujuan yang pasti: memberikan luka. Luka disini, bermakna ganda, baik luka fisik, maupun luka hati yang diakibatkan oleh perilaku orang lain.

Buss & Perry (1992) menyatakan bahwa agresivitas dari manusia terdiri dari 4 komponen, yakni:

- a. Agresi Fisik
Agresi yang dilakukan dengan tujuan melukai orang lain, dan makhluk hidup lainnya secara fisik, misalnya memukul, menendang, mencakar, menusuk, dan sebagainya. Merusak objek tertentu juga termasuk agresi fisik.
- b. Agresi Verbal
Agresi yang dilakukan dengan tujuan melukai orang lain secara verbal, seperti memfitnah, bergosip, membentak, berteriak, memaki, mengancam, dan sebagainya.
- c. Kemarahan (Anger)
Kemarahan (Anger), yang melibatkan rangsangan fisiologis dan persiapan untuk agresi, merupakan komponen emosional atau afektif dari perilaku.
- d. Permusuhan (Hostility)
Permusuhan (Hostility) merupakan kumpulan dari rasa sakit dan ketidakadilan, yang merupakan komponen kognitif dari perilaku agresif. Contohnya seperti mengadu domba, dan mengharapkan kejadian buruk menimpa orang lain.

Subjective Well-Being

Subjective well-being pada dasarnya memiliki persamaan dengan kebahagiaan. Para ilmuwan berpendapat bahwa hal terpenting dari hidup yang baik adalah kebahagiaan, dan seberapa jauh orang tersebut mencintai kehidupan yang ia miliki. Menurut Diener, Lucas dan Oishi, subjective well-being merupakan evaluasi individu terhadap kehidupannya sendiri, baik secara kognitif, maupun secara afektif (Diener, Lucas, & Oishi, 2000).

Evaluasi ini menyangkut reaksi emosional terhadap kejadian-kejadian, begitu juga dengan penilaian aspek kognitif seperti kepuasan hidup, dan kepuasan domain. Lebih lanjut lagi, subjective well-being adalah sebuah konsep yang luas menyangkut pengalaman menyenangkan, jarang mendapatkan suasana hati yang negatif, dan tingginya tingkat kepuasan hidup. Pengalaman menyenangkan yang terdapat di dalam aspek subjective well-being merupakan inti dari konsep psikologi positif (Diener, Lucas, & Oishi, 2000).

Menurut Diener, Scollon dan Lucas, subjective well-being merupakan sebuah penilaian dari masing-masing individu terhadap hidupnya, terlepas dari

penilaian para ahli. Hal-hal yang menyangkut dengan penilaian individu tersebut adalah kepuasan, tingginya afek menyenangkan, dan rendahnya afek tidak menyenangkan (Diener, Scollon, & Lucas, 2004).

Pengemudi Ojek Pangkalan

Ojek atau ojeg pangkalan adalah transportasi umum informal di Indonesia yang berupa sepeda motor atau sepeda, namun lebih lazim berupa sepeda motor. Disebut informal karena keberadaannya tidak diakui pemerintah dan tidak ada izin untuk pengoperasiannya. Penumpang biasanya berjumlah satu orang namun di situasi tertentu ojek bisa mengangkut dua orang penumpang. Pengemudi ojek pangkalan menentukan tarifnya dengan tawar menawar terlebih dahulu, setelah terjadi kesepakatan, pengemudi akan mengantarkan ke tujuan yang diinginkan penumpangnya.

Ojek pangkalan banyak digunakan oleh penduduk kota-kota besar, misalnya di Jakarta. Karena kelebihanannya dengan angkutan lain yaitu lebih cepat dan dapat melewati sela-sela kemacetan di kota, terutama kota Jakarta. Selain itu dapat menjangkau daerah-daerah dengan gang-gang yang sempit dan sulit dilalui oleh mobil. Biasanya pengemudi ojek "mangkal" di persimpangan jalan yang ramai, atau di jalan masuk kawasan permukiman.

Umumnya, Ojek merupakan angkutan umum informal roda dua dengan sepeda motor, dan sepeda kayuh. Namun, keberadaan ojek sepeda sudah jarang sekali ditemukan di Jakarta. Hanya di beberapa lokasi, seperti di daerah Kota dan Tanjung Priok masih banyak ojek sepeda yang beroperasi walaupun hanya mengantarkan penumpang berjarak pendek.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (kbbi.web.id), "ojek" adalah sepeda atau sepeda motor yang ditambangkan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya.

Kamus Besar Bahasa Indonesia menggambarkan ojek sebagai sepeda atau sepeda motor yang ditaksikan. Menurut kamus tersebut kata ini diserap dari bahasa Jawa. Kamus tersebut mengasumsikan, "ojek" berasal dari kata "obyek".

2. Metode Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Berbeda dengan penelitian kualitatif, penelitian kuantitatif merupakan metode yang berpangkal dari peristiwa-peristiwa yang dapat diukur secara kuantitatif, atau dinyatakan dengan angka-angka, seperti skala, indeks, rumus, dan sebagainya (Subyantoro & Suwanto, 2007). Sampel pada penelitian ini berjumlah 192 pengemudi ojek pangkalan yang tersebar dalam 20 lokasi pangkalan ojek yang ada di Jakarta. Teknik sampling yang digunakan dalam

penelitian ini adalah non-probability sampling, yaitu teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang/kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel (Sugiyono, 2014). Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah accidental sampling, yaitu teknik pengambilan sampel yang berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel (Sugiyono, 2014).

Pada penelitian ini data dikumpulkan dengan menggunakan kuesioner atau instrumen penelitian. Koefisien reliabilitas untuk masing-masing instrumen penelitian adalah 0,7655 untuk instrumen agresivitas dan 0,8585 untuk instrumen *subjective well-being*. Setelah data didapatkan, maka data akan diolah dengan menggunakan IBM SPSS Statistics 23. Analisis yang dilakukan adalah analisis regresi linier untuk melihat apakah terdapat pengaruh antara variabel X dengan variabel Y, seberapa besar pengaruhnya, dan apakah persamaan regresi yang didapatkan dapat memprediksi variabel kriterium melalui variabel prediktor.

3. Hasil dan Pembahasan

Analisis data dilakukan dengan menggunakan uji analisis regresi linier dengan bantuan IBM SPSS Statistics 23. Setelah dilakukan analisis regresi linier maka didapatkan tabel-tabel berikut ini:

Tabel 1. Model Summary Anareg

R	Adjusted R Square
0,3	0,085

Dari nilai Adjusted R Square sebesar 0,085 maka artinya adalah variabel *Subjective Well-being* mempengaruhi variabel Agresivitas sebesar 8,5% sedangkan 91,5% lainnya dipengaruhi oleh faktor atau variabel lainnya.

Tabel 2. Analisis Varians Anareg

Model	df	F	Sig.
1 Regression	1	18.754	0,000
Residual	190		
Total	191		

Analisis varians dilakukan untuk melihat apakah variabel prediktor dalam penelitian ini dapat memprediksi variabel kriterium. Untuk menentukan apakah variabel prediktor dapat memprediksi atau tidak dapat dilihat dengan dua cara, yaitu dengan membandingkan F hitung dengan F tabel, dan Sig (p-value) dengan taraf signifikansi. Dan jika dilihat dari nilai F hitung dari tabel di atas didapat sebesar 18.754, dan dibandingkan dengan F tabel dengan df (*degree of freedom* atau derajat bebas) yang memiliki pembilang 1 dan penyebut 190 sebesar 3,89, lalu dengan membandingkan sig (p-value) dari tabel di atas sebesar 0,000 (4,03958054738407E-28), maka dapat dikatakan bahwa variabel predictor (*subjective well-being*) dapat digunakan untuk memprediksi variabel kriterium (agresivitas). Hal ini dikarenakan F hitung lebih besar (18.754) dari F tabel (3,89), dan nilai sig (p-value) (4,03958054738407E-28) lebih kecil dari taraf signifikansi (0,05).

Tabel 3. Koefisien Regresi

		Sig
Konstanta	212,683	0,000
Koefisien SWB	-1,383	0,000

Dari tabel di atas didapatkan bahwa Y adalah Agresivitas, X adalah *Subjective Well-Being*, a adalah bilangan konstan yang bisa dilihat di tabel diatas sebesar 212,683, dan b yaitu koefisien prediktor yang juga bisa dilihat pada tabel di atas yaitu sebesar -1,383. Setelah semua bagian diketahui maka persamaan regresi untuk melakukan prediksi agresivitas melalui *subjective well-being* adalah: $Y = 212,683 - 1,383X$

Dilihat dari hasil analisis regresi dan rumus analisis regresi maka dapat dikatakan bahwa setiap penambahan 1 poin skor *subjective well-being*, maka nilai agresivitas akan berkurang sebesar 1,383 poin. Hal ini terjadi karena antara agresivitas dan *subjective well-being* terdapat korelasi yang negatif sehingga skor keduanya bertolak belakang (semakin tinggi skor agresivitas maka semakin rendah skor *subjective well-being*).

Artinya, jika skor *subjective well-being* terdapat peningkatan, maka skor agresivitas akan mengalami penurunan. Hal ini juga menguatkan pendapat dari Anderman,

Menurut Diener dan Scollon (2014), *subjective well-being* memiliki pengaruh terhadap tingkat frustrasi dan perasaan tidak nyaman dalam diri seseorang. Pernyataan ini juga didukung oleh pendapat Anderson dan Bushman (2002), bahwa semakin tinggi tingkat frustrasi seseorang, maka seseorang akan merasa tidak bahagia dan cenderung memiliki tendensi untuk berperilaku agresif.

Dari hasil di bagian sebelumnya juga dapat disimpulkan bahwa *subjective well-being* mempengaruhi agresivitas pengemudi ojek pangkalan seperti yang telah dikemukakan oleh Anderson dan Bushman (2002), Diener, Lucas dan Oishi (2000), dan Berkowitz (1993). Mereka semua mengemukakan bahwa *subjective well-being* mempengaruhi agresivitas melalui bagian domain kognitif dan domain afektif, bahwa memang terdapat pengaruh yang signifikan dari *subjective well-being* terhadap agresivitas pengemudi ojek pangkalan. Maka Hipotesis nol (H_0) ditolak dan Hipotesis alternatif (H_a) diterima.

4. Daftar Pustaka

Anderson, C. A., & Bushman, B. J., (2002). Human Aggression. *Annual Review of Psychology*, 53, 27–51

Anderson, C. A., Bushman, B. J., & Groom, R., (1997). Hot years and serious and deadly assault: Empirical tests of the heat hypothesis. *Journal of Personality and Social Psychology*, 73, 1213–1223

Berkowitz, L., (1993). *Aggression: Its causes, consequences, and control*. New York: McGrawHill

Buss, A. H., & Perry, M. (1992). The Aggression Questionnaire. *Journal of Personality and Social Psychology*. Vol. 63, No. 3, 452-459

Diener, E. (2005). Guidelines for National Indicators of Subjective Well-Being and Ill-Being. SINET, November 2005, pp. 4-6. (Appearing also in Social Indicators Research, *Journal of Happiness Studies: An Interdisciplinary Periodical on Subjective Well-Being, Applied Research in Quality of Life, International Society for Quality-of-Life Studies (ISQOLS), and other outlets.*)

Diener, E., Lucas, R. E., & Oishi, S., (2000). The Science of Happiness and Life Satisfaction. *Subjective Well-Being*. 63-73

Diener, E., & Scollon, C. N., (2014). The What, Why, When, and How of Teaching the Science of Subjective Well-Being. *Teaching of Psychology*, Singapore, 3-4

Diener, E., Scollon, C. N., & Lucas, R. E. (2004). The evolving concept of subjective well-being: The multifaceted nature of happiness. In P. T. Costa & I. C.

Puspaningsih, R. S., (2012). *Pengaruh Kohesivitas Kelompok Terhadap Perilaku Agresif Suporter Sepakbola Indonesia Jakarta (PERSIJA)* (Skripsi) Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Jakarta, Jakarta, h. 50

Rangkuti, A.A., (2012). *Konsep dan Teknik Analisis Data Penelitian Kuantitatif Bidang Psikologi dan Pendidikan*. Jakarta: FIP Press

Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif dan R&D*. Bandung. C.V Alfabeta

Thaniago, R., (2011, Juli 26). Ojek Menyalip, Gojek Menyelip. *Karbon Journal*. Retrieved from <http://www.karbonjournal.org/focus/ojek-menyaliip-go-jek-menyelip>