

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Ojek pangkalan merupakan salah satu pekerjaan yang diminati oleh masyarakat kalangan menengah kebawah 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. Perolehan data yang berasal dari Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta (BPS DKI Jakarta) 2015 menyatakan bahwa terhitung dari tahun 2009 hingga tahun 2013, terjadi peningkatan jumlah sepeda motor yang beredar di provinsi DKI Jakarta. BPS DKI Jakarta mencatat, bahwa pada tahun 2009, jumlah sepeda motor yang beredar di DKI Jakarta sebanyak 7.518.098 unit. Jumlah ini bertambah setiap tahunnya. Terbukti, pada tahun 2010, jumlah sepeda motor yang beredar di DKI Jakarta sebanyak 8.764.130 unit, pada tahun 2011 berjumlah 9.861.451 unit, pada tahun 2012 berjumlah 10.825.973 unit, dan pada tahun 2013 bertambah menjadi 11.949.280 unit.

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. Anderson & Bushman (1997) juga berpendapat bahwa terdapat pengaruh antara faktor luka hati dan perasaan tidak nyaman dengan temperatur yang ada di lingkungan. Anderson

& Bushman menyatakan agresivitas cenderung meningkat ketika berada di lingkungan dengan temperatur yang tinggi.

Kasus lain yang terjadi mengenai agresivitas pengemudi ojek pangkalan terhadap pengemudi ojek *online* adalah kasus pemblokiran jalan, pengusiran, dan intimidasi. Tiga kasus tersebut merupakan perwujudan dari agresivitas, dalam bentuk permusuhan (*hostility*). Anderson & Bushman (2002) menyebutkan bahwa sikap permusuhan muncul disebabkan oleh rasa tidak bahagia seseorang terhadap pencapaian orang lain mampu menyebabkan agresivitas. Myers juga berpendapat bahwa sikap permusuhan ini akan menjauhkan keakraban antar individu, dengan mengembangkan pandangan negatif, curiga, dan iri hati. Orang yang dipenuhi dengan sikap permusuhan cenderung memiliki pandangan negatif terhadap setiap bagian dalam diri orang lain, atau keadaan di sekitarnya, bahkan lebih luasnya lagi akan memiliki konsep negatif untuk setiap kejadian yang ada di dalam hidupnya (Myers, 2010; Anderson & Bushman, 2002).

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).

Goudie (dalam Kubzansky, Gilthorpe, & Goodman, 2012) berpendapat bahwa orang-orang yang bahagia cenderung melakukan perbuatan-perbuatan yang menyehatkan, seperti beribadah, berolahraga, belajar, melakukan hal yang menjadi hobi dan kesenangan, serta aktivitas positif lainnya. Orang-orang bahagia tersebut, tidak memiliki waktu untuk melakukan perbuatan agresif yang merugikan orang lain. Dengan kata lain, agresivitas yang dilakukan oleh beberapa oknum pengemudi ojek pangkalan tersebut mengindikasikan rendahnya kualitas *subjective well-being*, adanya perasaan tidak bahagia, dan memiliki perasaan negatif di dalam diri oknum pengemudi ojek pangkalan tersebut.

Berdasarkan uraian di atas, peneliti ingin mengetahui pengaruh *subjective well-being* terhadap agresivitas pada pengemudi ojek pangkalan di DKI Jakarta.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut:

- 1.2.1. Bagaimana *subjective well-being* yang ada pada pengemudi ojek pangkalan di DKI Jakarta?

1.2.2. Bagaimana bentuk agresivitas pada pengemudi ojek pangkalan di DKI Jakarta?

1.2.3. Apakah terdapat pengaruh *subjective well-being* terhadap agresivitas pada pengemudi ojek pangkalan di DKI Jakarta?

1.3. Pembatasan Masalah

Penelitian ini dibatasi pada pembahasan mengenai bagaimana pengaruh *subjective well-being* terhadap agresivitas pada pengemudi ojek pangkalan di DKI Jakarta.

1.4. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang, identifikasi masalah, dan batasan masalah, maka masalah ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

“Apakah terdapat pengaruh *subjective well-being* terhadap agresivitas pada pengemudi ojek pangkalan di DKI Jakarta?”

1.5. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah, identifikasi masalah, pembatasan masalah, dan rumusan masalah, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh *subjective well-being* terhadap agresivitas pada pengemudi ojek pangkalan di DKI Jakarta.

1.6. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1.6.1. Manfaat teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan untuk menambah referensi dan pengetahuan bagi ilmu psikologi, terutama psikologi sosial, serta menambah pengetahuan dan

pemahaman khususnya mengenai *subjective well-being* dan agresivitas pada pengemudi ojek pangkalan.

1.6.2. Manfaat praktis

- a. Bagi para pembaca, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai *subjective well-being* dan juga dapat memberikan informasi mengenai agresivitas pada pengemudi ojek pangkalan.
- b. Bagi para peneliti lain, hasil penelitian ini diharapkan mampu dijadikan sebagai sebuah referensi bagi para peneliti yang ingin melanjutkan penelitian terkait dengan variabel *subjective well-being* ataupun agresivitas.
- c. Untuk PEMDA DKI Jakarta, penelitian ini diharapkan dapat menjadi landasan dan referensi data bagi pemerintah DKI Jakarta terhadap fenomena *subjective well-being* dan agresivitas yang terjadi di lingkungan masyarakat DKI Jakarta.