

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Moda transportasi umum dari dahulu hingga saat ini masih menjadi sarana yang digunakan oleh sebagian masyarakat dalam melakukan aktivitas sehari-hari, salah satu transportasi umum yang banyak digunakan yaitu ojek. Seiring dengan perkembangan zaman, transportasi ojek bertransformasi menjadi ojek berbasis aplikasi *online*. Belakangan ini profesi sebagai *driver* ojek *online* menjadi sasaran bagi orang yang membutuhkan pekerjaan dengan mendapatkan penghasilan, salah satu perusahaan ojek *online* yang beroperasi di Indonesia yaitu Gojek. Pada tahun 2011 Gojek didirikan oleh anak muda Nadiem Makarim yang merupakan jebolan Harvard *Bussines School*, bermula memberikan fasilitas transportasi ojek eksklusif yang dapat dipesan melalui telepon, *blackberry messenger*, dan juga *e-mail*, serta memberikan kemudahan pengiriman barang melalui pelayanan kurir yang cepat dan terjangkau (Syu, 2011). Berdasarkan hasil survei Daily social.id yang dilakukan pada tahun 2018, menunjukkan bahwa sebanyak 85,22% responden telah menggunakan Gojek, sementara responden yang menggunakan Grab hanya 66,24% dan Uber sekitar 50%. Gojek unggul karena ekosistemnya mencakup banyak layanan dan terintegrasi (DailySocial.id, 2018).

Hadirnya Gojek hampir tersebar di seluruh kota yang ada di Indonesia, salah satu diantaranya adalah Kabupaten Karawang. Saat ini Kabupaten Karawang

merupakan kota industri terbesar di Indonesia, dinas kependudukan dan catatan sipil Kabupaten Karawang mencatat jumlah penduduk mencapai 2,9 juta, tentunya memiliki mobilitas yang cukup tinggi, dengan adanya moda transportasi *online* tersebut membantu masyarakat dalam menjalankan aktivitasnya, seperti bekerja, sekolah, ke pasar, serta aktivitas lainnya. Ketergantungan masyarakat dalam menggunakan ojek *online* pada awal tahun 2020 mengalami hambatan, seiring dengan terjadinya pandemi COVID-19 yang berpengaruh ke semua sektor kehidupan termasuk sektor transportasi. Demi menekan jumlah penyebaran COVID-19 tersebut pemerintah mengeluarkan kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar atau yang lebih dikenal dengan PSBB, agar masyarakat tetap menerapkan *Social Distancing* dan *Physical Distancing*.

Dengan adanya kebijakan tersebut berdampak pada jasa layanan antar penumpang ojek *online* mulai sepi dari pelanggan, kebijakan pemerintah ini juga berimbas pada pedagang yang memiliki usaha warung makan dan restoran yang bekerjasama dengan ojek *online* yang ikut menutup usahanya karena berbagai alasan, entah alasan takut akan virus atau ingin mematuhi anjuran dari pemerintah (Yoseph, 2020). Lebih lanjut kebijakan yang membatasi aktivitas masyarakat tersebut memang sulit untuk dijalankan, terlebih lagi kepada masyarakat yang bekerja pada sektor informal, seperti *driver* ojek *online* yang hanya mendapatkan penghasilan perhari. Dengan peraturan baru ini, dapat dipastikan pendapatan para pengendara ojek *online* yang pada dasarnya adalah pekerja harian semakin kecil, meski mereka masih bisa

mendapat uang dari layanan lain seperti antar barang dan pesan makanan (Setiawan, April 11, 2020). Dengan demikian pendapatan yang berkurang akan berpengaruh pada kesejahteraan para *driver*, tentunya hal tersebut berbeda sebelum terjadi pandemi.

Berdasarkan survei pendahuluan yang dilakukan peneliti sebelum terjadinya pandemi COVID-19, pada bulan Maret 2020 kepada mitra Gojek sebanyak 40 responden yang ada di Kabupaten Karawang, survei dilakukan untuk melihat tingkat kesejahteraan subjektif responden dalam menjalani profesinya sebagai mitra Gojek, telah didapatkan hasil sebanyak 52,5% responden menyatakan bahwa mereka merasa sejahtera dalam menjalani profesinya, kemudian sebanyak 47,5% responden menyatakan bahwa mereka merasa tidak sejahtera dalam menjalani profesinya sebagai mitra. Hal ini menunjukkan bahwa persentase yang lebih dominan pada responden yang merasa sejahtera dalam menjalani profesinya. *Driver* Gojek di Karawang terdiri dari berbagai macam kalangan, seperti pengangguran, mahasiswa, yang sudah bekerja di perusahaan, bahkan ibu rumah tangga juga mendaftarkan diri untuk menjadi *driver* Gojek. Seperti yang telah diketahui bahwa penghasilan yang didapatkan *driver*Gojek tidak menentu, sistem pembayaran dengan bagi hasil antara pengemudi dan pihak perusahaan. Selain itu tidak adanya tunjangan hari raya maupun tunjangan hari tua, namun para mitra tetap menjalani profesinya hingga bertahun-tahun, bahkan mereka merasa sejahtera. Akan tetapi seiring dengan terjadinya pandemi COVID-19, dalam pelaksanaan penelitian hal ini bisa saja mengalami

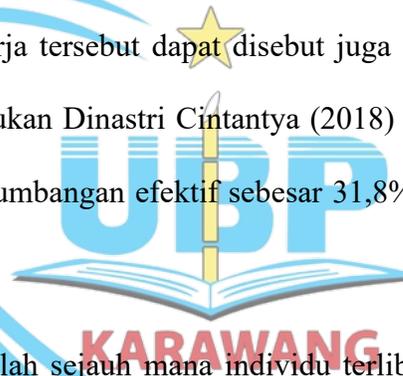
pergeseran persentase kesejahteraan pada *driver* karena terdampak dari pandemi tersebut.

Kesejahteraan (*Well Being*) merupakan hal yang selalu ingin dicapai oleh manusia, karena dianggap sebagai hal yang penting dalam kehidupan. Setiap orang akan berupaya untuk mencapai kesejahteraannya dengan segala upaya yang dilakukan, salah satunya menjalani profesi menjadi *driver* Gojek. Para *driver* hanya menjadi mitra mereka tetap merasakan sejahtera, tetapi hal itu tidak luput bahwa ada juga *driver* yang belum merasa sejahtera atas profesinya. Kesejahteraan yang dirasakan secara subjektif dapat diartikan sebagai *subjective well being*. *Subjective well-being* mencerminkan sejauh mana orang berpikir dan merasakan bahwa hidup mereka berjalan dengan baik (Pervin & Jhon; dalam Diener 2009). Diener (2000) menyatakan *Subjective well being* terkait dengan istilah umum kebahagiaan dan bisa berkisar dari depresi hingga kegembiraan, dapat memiliki aspek afektif (saya merasa nyaman dengan hidup saya) dan aspek kognitif (saya pikir berbagai aspek kehidupan saya, keluarga, pekerjaan, pendidikan). Shin dan Johnson mendefinisikan bentuk kebahagiaan ini sebagai penilaian global terhadap kualitas hidup seseorang sesuai dengan pilihannya sendiri (dalam Diener, 2009).

Park, Peterson & Seligman (dalam Cintantya, 2018) menyatakan bahwa karyawan dapat dikatakan memiliki *subjective well-being* yang tinggi jika mereka puas dengan pekerjaannya dan lebih sering mengalami pengalaman emosi yang positif dan jarang mengalami pengalaman emosi yang negatif. Kesejahteraan yang

dirasakan karyawan dapat menciptakan perasaan bahagia yang berdampak pada hasil pekerjaan positif di tempat kerja. Hal ini senada dengan wawancara yang dilakukan dengan *driver* Gojek, bahwa rasa kesejahteraannya itu karena mereka bersyukur atas hasil yang diperoleh, serta sistem kerja yang tidak terikat oleh waktu membuat *driver* puas dengan pekerjaannya. Dengan adanya sistem tersebut para *driver* mampu membagi atau menyeimbangkan waktu bekerjanya dengan waktu di luar pekerjaan, seperti bertemu dengan keluarga, komunitas organisasi, dan kegiatan lainnya. Keseimbangan hidup bekerja tersebut dapat disebut juga sebagai *work life balance*, pada penelitian yang dilakukan Dinastri Cintantya (2018) menunjukkan bahwa *Work-life balance* memberikan sumbangan efektif sebesar 31,8% terhadap *subjective well-being*.

Work Life Balance adalah sejauh mana individu terlibat dan sama-sama merasa puas dalam hal waktu dan ketertibatan psikologis dengan peran mereka didalam kehidupan kerja dan kehidupan pribadi (misalnya dengan pasangan, orang tua, keluarga, teman dan anggota masyarakat) serta tidak adanya konflik diantara kedua peran tersebut. Dapat dikatakan individu yang memperhatikan antara keseimbangan kehidupan kerja dan kehidupan pribadi merupakan individu yang lebih mementingkan kesejahteraan psikologisnya daripada mengejar kekayaan semata (Weftman, Brough, & Kalliath, 2009). Kepuasan yang dirasakan *driver* terjadi karena waktu yang digunakan oleh seorang *driver* Gojek cukup fleksibel, mereka mampu membagi waktu untuk bekerja dan melakukan kegiatan di luar pekerjaannya, seperti



bertemu dengan keluarga, maupun teman komunitas. Dengan tercapainya *work life balance* pada seseorang akan berdampak pada kepuasan hidup setiap individu atau disebut juga sebagai *subjective well-being*. *Work-life balance* mampu membuat kualitas hidup individu menjadi positif dan pada akhirnya berdampak pada meningkatnya kesejahteraan subjektif individu (Ramos, Francis & Phillip, 2015). Pernyataan tersebut sejalan dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Dinastri dan Harlina (2018) *work-life balance* memiliki hubungan yang positif dan signifikan terhadap *subjective well-being*. 

Selain *work-life balance*, salah satu faktor yang mempengaruhi *subjective well-being* adalah *self esteem*. Menurut Wilson (dalam Lubis, 2011) memperlihatkan bahwa faktor psikologis dan demografi berhubungan dengan *subjective well-being*, salah satu faktor psikologisnya adalah *self esteem*. Coopersmith (dalam Jannah 2020) mendefinisikan *self esteem* sebagai evaluasi (penilaian) diri yang dibuat oleh individu mengenai dirinya sendiri, dimana evaluasi diri tersebut merupakan hasil interaksi antara individu dengan lingkungannya serta perlakuan orang lain terhadap dirinya. Menjalani profesi sebagai *driver* Gojek bukanlah harapan utama dalam memilih suatu pekerjaan, bahkan ada pula yang memandang sebelah mata terhadap profesi ojek, tetapi apapun profesi pekerjaan di dunia ini tetap mulia selama pekerjaan itu halal. Sehingga hal itu mampu menggambarkan sejauh mana para *driver* menilai terhadap dirinya sendiri, dengan demikian harga diri (*self esteem*) perlu dimiliki oleh *driver* Gojek untuk mencapai kesejahteraan subjektifnya.

Baruch, Barnett, dan Rivers (dalam Jannah 2020) mengemukakan bahwa *self esteem* merupakan salah satu karakteristik yang menentukan seseorang dalam memiliki pekerjaan yang baik, pekerjaan yang baik secara spesifik dinilai dari penghasilan yang dimiliki. Hal ini didukung oleh pernyataan Golsmith, Veum dan Darity (1997) yang menyatakan bahwa semakin tinggi gaji atau penghasilan, maka semakin meningkatkan *self esteem* seseorang. Lebih lanjut pekerjaan yang baik berkaitan dengan usia produktif, dimana masa-masa produktif itulah ketika seseorang memiliki pekerjaan. Ketika pekerjaan seseorang menjadi *driver* Gojek yang dipandang sebelah mata, karena dianggap tidak memiliki masa depan yang jelas jika dibandingkan dengan pekerjaan formal. Pekerjaan yang baik dapat dicapai ketika seseorang berada pada usia produktif, sebagian besar individu yang memiliki *self esteem* yang tinggi, menjalani kehidupan yang bahagia dan produktif. Sedangkan individu dengan *self esteem* yang rendah memiliki persepsi negatif dalam memandang diri dan lingkungan (Heartherton & Wyland; dalam Khairat, 2015). Telah dilakukan penelitian terdahulu oleh Susi Handayani Lubis (2011) yang menyatakan bahwa *self esteem* memiliki pengaruh signifikan terhadap *Subjective well-being*.

Berdasarkan pemaparan di atas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian pada *driver* Gojek di Kabupaten Karawang, hal ini berkaitan dengan tingginya persentase kesejahteraan *driver* Gojek. Seperti yang diketahui bahwa *driver* Gojek sebagai mitra, sistem upah dengan bagi hasil, tidak adanya tunjangan, lebih

lanjut pekerjaan sebagai *driver* bukan pilihan utama. Tetapi *driver* merasa sejahtera, apakah hal tersebut dipengaruhi dari *Work Life Balance*, serta *Self Esteem* yang dirasakan oleh *driver*. Maka dari itu, peneliti memutuskan untuk mengambil judul “Pengaruh *Work Life Balance*, dan *Self Esteem* Terhadap *Subjective Well-Being* Pada *Driver* Gojek di Karawang”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan latar belakang diatas, maka dapat dirumuskan suatu masalah yaitu:

1. Apakah ada pengaruh antara *work life balance* terhadap *subjective well-being* pada *driver* Gojek di Karawang?
2. Apakah ada pengaruh antara *Self Esteem* terhadap *subjective well-being* pada *driver* Gojek di Karawang?
3. Adpakah ada pengaruh antara *work life balance* dan *self esteem* terhadap *subjective well-being* pada *driver* Gojek di Karawang?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui adakah Pengaruh antara *work life balance* terhadap *subjective well-being* pada *driver* Gojek di Karawang
2. Untuk mengetahui adakah Pengaruh antara *Self Esteem* terhadap *subjective well-being* pada *driver* Gojek di Karawang

3. Untuk mengetahui adakah Pengaruh antara *work life balance*, dan *Self Esteem* terhadap *subjective well-being* pada *driver* Gojek di Karawang.

1.4 Manfaat Penelitian

Dari tujuan tersebut diharapkan menjadi suatu manfaat dalam penelitian ini, diantaranya:

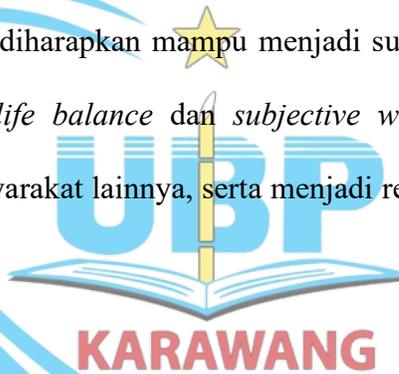
A. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan mampu menjadi sumber pengetahuan tentang *self esteem*, *work life balance* dan *subjective well-being* bagi pengemudi Gojek maupun masyarakat lainnya, serta menjadi referensi untuk penelitian di kemudian hari.

B. Manfaat Praktis

1. Bagi mitra Gojek

Diharapkan hasil dari penelitian yang telah dilakukan dapat bermanfaat bagi *driver* Gojek, untuk di aplikasikan dalam manajemen waktu pekerjaan, mengatur emosi, serta meningkatkan harga diri (*self esteem*) demi tercapainya *subjective well-being* dalam menjalankan peran sebagai mitra Gojek.



2. Bagi Perusahaan

Besar harapan agar hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi perusahaan, untuk meningkatkan kembali sistem pemberian upah dengan adanya tunjangan untuk para mitra Gojek. Sehingga para *driver* akan merasakan kesejahteraan lebih tinggi.

