Studi Deskriptif Mengenai Resiliensi pada Komunitas Ojek *Online ADC* di Kota Bandung

Descriptive Study of Resilience in the ADC Online Motorcycle taxi Community in the City of Bandung

[1]Shandy Pribadi Dwipratama, [2]Dewi Sartika, [3]Rizka Hadian
[1,2]Prodi Psikologi, Fakultas Psikologi, Universitas Islam Bandung,
Jl. Tamansari No.1 Bandung 40116
email:1shandtama@gmail.com, 2dsartk@yahoo.com, 3Rizka.hadian@yahoo.com

Abstract. The emergence of an online motorcycle taxi as an application-based transportation makes it easier for everyone to access transportation. The development of the era makes drivers become more and more uncontrollable, causing several conflicts, ranging from clashes with ojek pangkalan, it is increasingly difficult to get customers because of more and more drivers, competition with other online ojeg. This makes it more difficult for a job to become a driver with changes in the current work situation. Of the many online motorcycle taxi drivers, there are now many online motorcycle taxi communities in Bandung. One of them is the ADC community where all members are drivers who are still studying and have also experienced at least one fictitious order. The purpose of this study is to describe of resilience in online motorcycle taxi drivers in the ADC community in the city of Bandung. The method used in this research is descriptive study. The study involved 68 respondents of online motorcycle taxi drivers who are members of the ADC community in the city of Bandung as a population. Measuring instruments in research use a questionnaire developed from the concept of resilience theory from Reivich & Shatte (2002). The results showed that 30.9% of online motorcycle taxi drivers in the ADC community had high resilience, while 69.1% showed low resilience, with the highest dimension of impulse control 79.5%, and the lowest dimension was self efficacy (64.8%).

Keywords: Online motorcycle taxi, Resilience, Reivich & Shatte

Abstrak. Munculnya ojek online sebagai sarana transportasi berbasis aplikasi membuat semua orang semakin mudah mengakses transportasi. Semakin berkembangnya jaman membuat *driver* menjadi semakin banyak dan tak terkendali sehingga menimbulkan beberapa konflik, mulai dari bentrokan dengan ojek pangkalan, semakin sulit mendapatkan customer karena *driver* yang semakin banyak, persaingan dengan ojek online yang lain. Hal ini membuat semakin sulit pekerjaan menjadi *driver* dengan perubahan situasi kerja yang sekarang. Dari sekian banyak *driver* ojek online, kini muncul banyak komunitas ojek online yang ada di Bandung. Salah satunya adalah komunitas ADC dimana semua anggotanya merupakan *driver* yang masih menempuh pendidikan dan juga pernah setidaknya satu kali mengalami orderan fiktif. Tujuan dari penelitian ini adalah melihat gambaran resiliensi yang ada pada *driver* ojek online di komunitas ADC di kota Bandung. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi deskriptif. Penelitian melibatkan 68 orang responden *driver* ojek *online* yang tergabung pada komunitas ADC di kota Bandung sebagai populasi. Alat ukur dalam penelitian menggunakan kuesioner yang dikembangkan dari konsep teori resiliensi dari Reivich & Shatte (2002). Hasil penelitian menunjukan jika 30,9% dari *driver* ojek online di komunitas ADC memiliki resiliensi yang tinggi, sedangkan 69,1% menunjukan resiliensi yang rendah, dengan dimensi paling tinggi *impulse control* 79,5%, dan untuk dimensi yang paling rendah adalah *self efficacy* (64,8%).

Kata kunci: Ojek online, Resiliensi, Reivich & Shatte

A. Pendahuluan

Dewasa ini teknologi semakin berkembang setiap harinya menuju kearah yang lebih baik guna mempermudah hidup manusia. Salah satu penerapan teknologi adalah di bidang transportasi. Kini dengan adanya teknologi di bidang transportasi membuat orang semakin mudah untuk berpergian kemanapun. Menurut penelitian yang dilakukan Retnandari (2017) berkembangnya jaman dengan berbagai inovasi teknologi di bidang transportasi mengubah gaya hidup masyarakat. Jika dulu untuk pergi ke suatu tempat, terkadang kita harus berjalan terlebih dahulu untuk menuju halte dan menunggu sarana transportasi

berupa angkutan kota, bus, taxi dan sebagainya. Dengan adanya teknologi dalam transportasi kini mulai bermunculan berbagai ojek online yang berbasis aplikasi. Munculnya lapangan kerja baru membuat banyak orang yang bergabung dengan ojek online.

Banyaknya jumlah *driver* yang semakin bertambah, belum lagi bersaing dengan transportasi umum yang semakin diperbarui juga membuat persaingan untuk mendapatkan penumpang semakin sulit. Hal ini menyebabkan penghasilan para *driver* ojek *online* menjadi menurun. Selain itu tarif dari perusahaan yang meningkat juga membuat penghasilan para *driver* semakin menurun. Selain itu resiko pekerjaan mereka juga didapatkan dari rating kinerja yang diberikan customer, orderan fiktif dari orang yang tidak sukan dengan pekerjaan ojek online, dan bentrokan dengan ojek pangkalan membuat pekerjaan ojek online semakin sulit.

Namun dengan kondisi situasi kerja yang tidak menentu, masih banyak driver ojek online yang tetap bertahan. Salah satunya adalah komunitas ojek online ADC, dimana anggota komunitas tersebut adalah orang-orang yang masih sekolah atau berkuliah, dan saat mereka bekerja pernah setidaknya satu kali mengalami orderan fiktif yang cukup besar.

Walaupun dengan situasi kerja yang tidak menentu, dan dengan beban mereka sebagai pelajar tidak membuat mereka patah semangat. Sekalipun mereka mendapat masalah dalam pekerjaan, mereka tetap merespon positif dalam menghadapi masalah dengan cara bekerja lebih giat lagi, dibandingkan dengan mengeluhkan pekerjaan. Walaupun hanya bekerja sebagai *driver* ojek *online* para *driver* yang tergabung dalam komunitas ADC menyatakan tetap optimis untuk bekerja. Menurut mereka, bekerja sebagai ojek online bisa saja sukses asalkan mereka bisa menyelesaikan target setiap hari atau mengerjakan orderan sebanyak mungkin. Mereka selalu mencoba untuk selalu bisa mendapat bonus harian tertinggi walaupun untuk mencapai hal tersebut mereka harus selalu rajin dalam mengambil orderan setiap harinya, walaupun mereka berpendapat hal itu cukup berat dilakukan akhir-akhir ini mereka tetap mencoba untuk melakukannya dengan cara tidak melewatkan setiap orderan yang masuk ke aplikasi mereka. Para driver ojek online yang tergabung dalam komunitas ADC juga mencoba untuk bisa memuaskan *customer* dengan jasa mereka sehingga bisa saja mereka mendapat kontak pribadi *customer* agar dilain waktu jika *customer* tersebut ingin memakai kembali jasa *driver* tersebut bisa dikontak terlebih dahulu agar orderannya bisa masuk ke *driver* yang dituju, yang nantinya akan memudahkan mereka mendapatkan customer.

Walaupun dengan banyaknya tekanan dari lingkungan kerja mereka, situasi kerja dan pendapatan yang tidak pasti, mereka mampu bertahan dan mencoba beradaptasi dengan lingkungan kerja mereka saat ini dan menghadapi kesulitan-kesulitan tersebut, dalam istilah psikologi dinamakan *resiliensi*. Seperti yang dikemukakan oleh Reivich dan Shatte (2002) berpendapat bahwa *resiliensi* adalah kapasitas untuk merespon secara sehat dan produktif saat menghadapi kesulitan atau trauma, yang dibutuhkan untuk mengontrol stres yang ada di kehidupan sehari-hari.

Resiliensi sangat diperlukan dalam menghadapi kesulitan yang ada dalam kehidupan sehari-hari. Dalam dunia pekerjaan pun memiliki sifat resilien sangat menguntungkan bagi individu. Penelitian yang dilakukan

Hirmaningsih (2016) tentang hubungan koping strategi dan *resiliensi* pada perempuan kepala rumah tangga miskin, dalam penelitian tersebut *resiliensi* sangat berguna dalam menghadapi kondisi yang menyulitkan.

Menjalankan kewajiban dalam perkejaan ditambah dengan menjadi seorang siswa ataupun mahasiswa di waktu yang sama, ditambah lagi dengan pernah mengalami kejadian yang tidak menyenangkan saat bekerja tentunya bukan hal yang mudah dijalani untuk semua orang. Walaupun banyak dari mereka yang pernah mengalami kejadian penipuan orderan dengan jumlah yang cukup banyak, yang menurut mereka kejadian tersebut bukanlah hal yang menyenangkan, dan menurut mereka bisa saja terjadi kembali, mereka tetap berusaha bekerja untuk mendapatkan hasil yang maksimal.

Dari paparan fenomena diatas peneliti melakukan penelitian mengenai *resiliensi* pada pada komunitas ojek *online ADC* di kota bandung. Dengan rumusan masalah "Bagaimana gambaran *resiliensi* pada *driver* ojek *online* yang tergabung dalam komunitas ADC di kota Bandung". Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk memperoleh data empiris mengenai *resiliensi* dilihat dari dimensi-dimensi *resiliensi* yang muncul pada *driver* ojek *online* di, dan selanjutnya dapat mengetahui dimensi mana yang belum optimal untuk ditingkatkan.

B. Landasan Teori

Penelitian ini dilakukan berdasarkan teori resiliensi dari Reivich & Shatte (2002). Resiliensi adalah kapasitas untuk merespon secara sehat dan produktif saat menghadapi kesulitan atau trauma, yang dibutuhkan untuk mengontrol stres yang ada di kehidupan sehari-hari. Orang yang resilien dapat terlepas dari kesulitan dan trauma yang dihadapi. *Resiliensi* adalah kunci menuju kesuksesan dalam pekerjaan maupun dalam kepuasan hidup.

Menurut Reivich & Shatte kemampuan resiliensi individu dapat dilihat dari 7 dimensi resiliensi. 7 dimensi yang dikemukakan oleh Reivich & Shatte adalah *Emotion Regulation* (Kemampuan untuk tetap tenang di bawah tekanan), *Impulse Control* (Kemampuan individu dalam mengendalikan keinginan ataupun dorongan yang ada dalam diri invidu), Optimism (Kemampuan untuk berpikir secara positif untuk menjadi lebih baik), Casual analysis (Kemampuan individu untuk secara akurat mengidentifikasi penyebab masalah mereka), Emphaty (kemampuan individu untuk dapat membaca isyarat orang lain dengan kondisi psikologis dan emosional), Self efficacy (Perasaan individu bahwa mereka efektif di dunia. Ini mewakili keyakinan individu bahwa mereka dapat memecahkan masalah yang mungkin dialami dan keyakinan individu pada kemampuannya untuk berhasil), dan Reaching out (kemampuan individu untuk meraih apa yang diinginkan).

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Berdasarkan hasil data yang didapat dari 68 orang yang tergabung dalam komunitas ojek online ADC, dalam kategori tingkat pendidikan didominasi oleh subjek yang sedang menempuh pendidikan di perguruan tinggi, dengan didominasi oleh subjek yang harus bekerja untuk memenuhi kebutuhan pendidikan mereka dengan rata-rata jam bekerja selama lebih dari 4 jam setiap harinya. Berdasarkan hasil pengukuran didapat data sebagai berikut:

Tabel 1. Tabel frekwensi dimensi Emotion Regulation

No	Kategori	Frekwensi	Presentase
1	Tinggi	52	76,5%
2	Rendah	16	23,5%
Jumlah		68	100%

Berdasarkan tabel, dari 68 responden dapat dilihat mengenai gambaran resiliensi pada dimensi *Emotion Regulation* pada *driver ojek online* yaitu sebanyak 32 responden (76,5%) memiliki *Emotion Regulation* yang tinggi dimana mereka dapat meregulasi emosi, perhatian, dan perilaku mereka untuk bisa tetap tenang dan fokus dalam menghadapi tekanan dalam pekerjaannya. Sebanyak 16 responden (23,5%) memiliki *Emotion Regulation* yang rendah dimana mereka tidak dapat meregulasi emosi, perhatian, dan perilaku mereka untuk bisa tetap tenang dan fokus dalam menghadapi tekanan dalam pekerjaannya.

Tabel 2. Tabel frekwensi dimensi Impulse Control

No	Kategori	Frekwensi	Presentase
1	Tinggi	54	79,5%
2	Rendah	14	20,5%
Jumlah		68	100%

Berdasarkan tabel, dari 68 responden dapat dilihat mengenai gambaran resiliensi pada dimensi *Impulse Control* pada *driver ojek online* yaitu sebanyak 54 responden (79,5%) memiliki *Impulse Control* yang tinggi dimana mereka dapat mengendalikan keinginan ataupun dorongan yang bersifat instingtif saat mereka sedang melaksanakan pekerjaannya. Sebanyak 14 responden (20,5%) memiliki *Impulse Control* yang rendah dimana mereka tidak dapat mengendalikan keinginan ataupun dorongan yang bersifat instingtif saat mereka sedang menjalankan pekerjaannya.

Tabel 3. Tabel frekwensi dimensi Optimism

No	Kategori	Frekwensi	Presentase
1	Tinggi	46	67,7%
2	Rendah	22	32,3%
Jumlah		68	100%

Berdasarkan tabel, dari 68 responden dapat dilihat mengenai gambaran resiliensi pada dimensi *Optimism* pada *driver ojek online* yaitu sebanyak 46 responden (67,7%) memiliki *Optimism* yang tinggi dimana mereka memiliki sifat yang optimistik dimana mereka memiliki harapan untuk masa depan dan percaya situasi dapat berubah menjadi lebih baik sekalipun pekerjaan mereka sebagai *driver* ojek online. Sebanyak 22 responden (32,3%) memiliki *Optimism* yang rendah dimana mereka tidak memiliki sifat yang optimistik dimana mereka memiliki harapan untuk masa depan dan percaya situasi dapat berubah menjadi lebih baik sekalipun pekerjaan mereka sebagai *driver ojek online*.

Tabel 4. Tabel frekwensi dimensi Casual analysis

No	Kategori	Frekwensi	Presentase
1	Tinggi	47	69,1%
2	Rendah	21	30,9%
Jumlah		68	100%

Berdasarkan tabel, dari 68 responden dapat dilihat mengenai gambaran resiliensi pada dimensi *Casual analysis* pada *driver* ojek online di komunitas ADC yaitu sebanyak 47 responden (69,1%) memiliki *Casual analysis* yang tinggi dimana mereka dapat mengetahui permasalahan apa yang sedang terjadi dan dapat mengetahui solusi mengenai masalah mereka dalam menghadapi situasi kerja mereka yang tidak menentu. Sebanyak 21 responden (30,9%) memiliki *Casual analysis* yang rendah dimana mereka tidak dapat mengetahui permasalahan apa yang sedang terjadi dan dapat mengetahui solusi mengenai masalah mereka dalam menghadapi situasi kerja mereka yang tidak menentu dalam pekerjaan mereka sebagai *driver ojek online*.

Tabel 5. Tabel frekwensi dimensi Emphaty

No	Kategori	Frekwensi	Presentase
1	Tinggi	48	70,6%
2	Rendah	22	29,4%
Jumlah		68	100%

Berdasarkan tabel, dari 68 responden dapat dilihat mengenai gambaran resiliensi pada dimensi *Emphaty* pada *driver ojek online* yaitu sebanyak 40 responden (70,6%) memiliki *Emphaty* yang tinggi dimana para *driver ojek online* dapat mengetahui dan merasakan kondisi psikologis orang lain yang bisa membuat mereka lebih memahami customer yang sedang mereka layani. Sebanyak 28 responden (29,4%) memiliki *Emphaty* yang rendah dimana mereka kurang dapat mengetahui dan merasakan kondisi psikologis orang lain yang bisa membuat mereka lebih memahami customer yang sedang mereka layani dalam menjalankan pekerjaannya.

Tabel 6. Tabel frewkensi dimensi Self efficacy

No	Kategori	Frekwensi	Presentase
1	Tinggi	44	64,8%
2	Rendah	24	35,2%
Jumlah		68	100%

Berdasarkan tabel, dari 68 responden dapat dilihat mengenai gambaran resiliensi pada dimensi *Self Efficacy* pada *driver ojek online* yaitu sebanyak 44 responden (64,8%) memiliki *Self Efficacy* yang tinggi dimana para *driver ojek online* memiliki keyakinan pada kemampuan diri mereka sendiri dalam menyelesaikan suatu masalah. Sebanyak 24 responden (35,2%) memiliki *Self Efficacy* yang rendah dimana mereka tidak memiliki keyakinan pada kemampuan diri mereka sendiri dalam menyelesaikan suatu masalah dalam menjalankan pekerjaan sebagai *driver ojek online*.

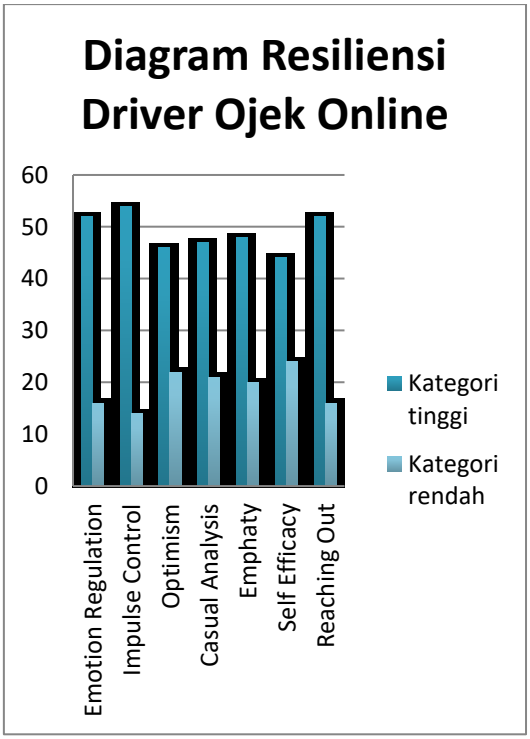
Tabel 7 tabel frekwensi dimensi Reaching out

No	Kategori	Frekwensi	Presentase
1	Tinggi	52	76,5%
2	Rendah	16	23,5%
Jumlah		68	100%

Berdasarkan tabel, dari 68 responden dapat dilihat mengenai gambaran resiliensi pada dimensi *Reaching Out* pada *driver ojek online* yaitu sebanyak 52 responden (76,5%) memiliki *Reaching Out* yang tinggi dimana para *driver* ojek online memiliki kemampuan untuk meraih apa yang diinginkan yang ada pada

lingkungan kerja sebagai *driver ojek online*. Sebanyak 16 responden (23,5%) memiliki *Reaching Out* yang rendah dimana mereka memiliki kemampuan untuk meraih apa yang diinginkan yang ada pada lingkungan kerja sebagai *driver ojek online*.

Tabel 8. Diagram dimensi resiliensi driver ojek online



Berdasarkan data yang telah diuraikan diperoleh hasil tabel diagram secara keseluruhan pada *driver ojek online* di kota Bandung. Berdasarkan tabel dapat dilihat jika dimensi yang paling tinggi yang ada pada *driver ojek online* adalah dimensi *impulse control* yaitu 54 orang (79,5%) dapat dikatakan memiliki *impulse control* yang tinggi dalam melakukan pekerjaannya. Sedangkan untuk 14 orang (20,5%) lainnya memiliki *impulse control* yang rendah dalam melakukan pekerjaan mereka sebagai *driver ojek online*.

Untuk dimensi yang paling rendah yang ada dalam diri *driver ojek online* adalah dimensi *self efficacy* dimana sebanyak 44 orang (64,8%) memiliki *self efficacy* yang tinggi, sedangkan 24 orang (35,2%) lainnya memiliki *self efficacy* yang rendah. *Self efficacy* berkaitan dengan keyakinan individu bahwa mereka dapat memecahkan masalah yang mungkin dialami dan keyakinan individu pada kemampuannya untuk berhasil. Pada dimensi *emotion regulation* dan *impulse control* diperoleh data yang hampir sama yaitu sekitar 52 orang (76,5%) yang memiliki *emotion regulation* yang tinggi dan 54 orang (79,5%) orang yang memiliki *impulse control* yang tinggi. Menurut (Reivich & Shatte 2002) jika individu yang memiliki skor *emotion regulation* yang tinggi maka ia juga akan mendapat hasil yang tinggi juga pada skor *impulse control*. Hal ini sesuai dengan data temuan yang didapatkan karena karena hasil skor *emotion regulation* hampir sama dengan skor *impulse control.*

Tabel 9. Tabel resiliensi secara keseluruhan

No	Kategori	Frekwensi	Presentase
1	Tinggi	21	30,9%
2	Rendah	47	69,1%
Jumlah		68	100%

Menurut konsep teori yang dikembangkan oleh (Reivich & Shatte 2002) jika individu yang memiliki semua dari 7 dimensi resiliensi yang berada pada kategori tinggi maka dapat dikatakan jika individu tersebut memiliki resiliensi yang tinggi. Berdasarkan hasil data yang telah diuraikan, diperoleh hasil sebanyak 21 orang (30,9%) dari 68 responden yang memiliki 7 dimensi resiliensi yang berada pada kategori tinggi, sehingga dapat dikatakan sebanyak 21 orang responden *driver* ojek *online* yang

tergabung dalam komunitas ADC memiliki resiliensi yang tinggi, sedangkan sebanyak 47 orang (69,1%) dari 68 responden memiliki 7 dimensi resliensi namun tidak semua dimensi berada pada kategori yang tinggi, sehingga dapat dikatakan sebanyak 47 orang responden *driver ojek online* yang tergabung dalam komunitas ADC memiliki resiliensi yang rendah.

D. Kesimpulan

Berdasarkan hasil data yang sudah diperoleh dan hasil yang sudah diuraikan, maka peneliti mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Sebagian besar *driver* ojek yang tergabung dalam komunitas ADC di kota Bandung memiliki resiliensi yang rendah dalam melakukan pekerjaan mereka, yaitu sebanyak (69,1%.).
2. Dilihat dari dimensi-dimensi resiliensi, dimensi resiliensi yang paling tinggi yang ada pada *driver* ojek *online* yang tergabung dalam komunitas ADC di kota Bandung yaitu dimensi *impulse control* (79,5%), yaitu kemampuan *driver* ojek *online* dalam mengendalikan keinginan ataupun dorongan yang ada dalam diri mereka
3. Untuk dimensi yang paling rendah yang ada pada *driver* ojek *online* yang tergabung dalam komunitas ADC adalah *self efficacy* (64,8%), yaitu keyakinan individu bahwa mereka dapat memecahkan masalah yang mungkin dialami dan keyakinan individu pada kemampuannya untuk berhasil. Yang artinya dalam mengerjakan pekerjaan nya *driver* ojek *online* yang tergabung dalam komunitas ADC merasa yakin pada kemampuan mereka untuk berhasil.

DAFTAR PUSTAKA

Azka, IA. 2015. Studi deskriptif mengenai resiliensi pada siswa miskin di kelas 2 sman 1 margahayu kabupaten bandung: Fakultas psikologi. Unisba

Azwar, S. 2015. Metode penelitian. Yogyakarta : Pustaka Pelajar

Damayanti, SAS. Transportasi berbasis aplikasi online: Go-jek sebagai sarana transportasi masyarakat kota surabaya. FISIP. UNAIR

Desmita. 2010. Psikologi perkembangan peserta didik. Bandung: PT Remaja Rosdakarya Offset.

Everall. RD, Altrows. KJ, Paulson. BL. 2006. Creating a future: a study of resilience in suicidal female adolescents. american counseling association

Fitriani, AA. 2018. Analisis perbedaan pendapatan ojek sepeda motor berbasis online di kota surabaya: Fakultas Ekonomi. Universitas 17 agustus 1945 surabaya

Hirmaningsih, ACP. 2016. Hubungan coping strategies dan resiliensi pada perempuan kepala rumah tangga miskin: Fakultas Psikologi. UIN Sultan Syarif Kasyim Riau

https://www.Detik.com/news/berita-jawa-barat/d-4137604/bentrok-dengan-opangdi-bandung-massa-ojol-diredam-aparat. (diakses pada 20 april 2019)

https://www.Gojek.com/ (diakses pada 22 Desember 2018.)

https://www.go-jek.com/blog/beauty/-of-data-insight-of-our-vp-bussiness-intelligence/ (diakses pada 26 Desember 2018).

https://www.Grab.com/id (diakses pada 26 Mei 2019).

https://www.Uber.com/id (diakses pada

26 Mei 2019).

Mega, SJ. 2017. Fungsionalitas konflik gojek: studi fenomenologi terhadap konflik pengemudi gojek di kota Kediri. Fakultas Sosiologi. UNS

Reivich, K. Shatte, A. 2002. The Resilience Factor. New York : Random House, Inc.

Retnandari, ND. 2017. Analisis biaya dan manfaat keberadaan gojek sebagai sarana transportasi online di kota Yogyakarta. Administrasi Publik. UGM (diakses pada 14 Mei 2019).

Sugiyono. 2018. Metode penelitian kuantutatif, kualitatif dan r&d. Bandung: Alfabeta