

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Fenomena perkembangan teknologi saat ini yang paling ramai dibicarakan dan menjadi bahan diskusi oleh banyak kalangan adalah perkembangan teknologi ke arah bisnis transportasi yang modern dengan menggunakan kecanggihan aplikasi di dunia virtual. Masyarakat saat ini sangat dimudahkan dengan adanya sarana transportasi ini terutama untuk pemesanannya. Dimanapun dan kapanpun juga secara cepat dan *real time*, masyarakat mudah melakukan mobilisasi kemana saja dengan memiliki aplikasi ini. Bisnis yang memanfaatkan aplikasi virtual untuk memudahkan pemesanan sarana transportasi ini adalah bisnis transportasi online seperti Gojek dan Grab (Anindhita & Mellisa, 2016). Bahkan dengan adanya Gojek Online ini juga mengubah kebiasaan dan sistem sosial di dalam masyarakat. Awalnya, masyarakat menggunakan cara yang konvensional untuk menggunakan transportasi umum, saat ini masyarakat mulai mengubah kebiasaan mereka dan beralih ke teknologi komunikasi untuk memesan transportasi umum secara online.

Transportasi online di Indonesia sudah terkenal. Salah satu pencetusnya adalah *Go-Jek*, di Indonesia *Go-Jek* yang pertama menghadirkan aplikasi ojek online sebelum pesaing bermunculan, merubah cara orang memesan angkutan umum dengan cepat dan mudah, cukup dengan *smartphone* dan biayanya pun bisa dikatakan terjangkau. *Go-Jek* dibentuk sejak tahun 2011, namun layanan itu melesat sejak peluncuran aplikasinya di ponsel Android dan iOS pada awal tahun 2015 (detik, 2017). Sekarang masyarakat tidak perlu lama untuk menunggu transportasi umum karena adanya berbagai jenis transportasi berbasis aplikasi yang terus berkembang di Indonesia dan semakin diminati masyarakat, terutama di kota-kota besar salah satunya di Surabaya yang merupakan kota terbesar kedua di Indonesia setelah Jakarta.

Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial

demografis wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di suatu wilayah. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Peningkatan kondisi jalan mengakibatkan tuntutan kendaraan melewatinya dalam jumlah yang lebih besar. Surabaya memiliki luas wilayah administratif yang cukup besar ($\pm 32,6$ ha) untuk menjangkau seluruh sudut kawasan kota diperlukan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Kebutuhan transportasi publik di Surabaya saat ini dilayani oleh bus kota (patas dan ekonomi) dengan 19 rute, angkutan kota (mikrolet, MPU lebih populer disebut bemo), taksi, becak, dan kereta api *komuter* didukung oleh terminal-terminal yang representatif antara lain (Terminal Purabaya, Terminal Oso-wilangun, Terminal Joyoboyo, Terminal Bratang) (Aminah, 2016). Masyarakat dihadapkan pada dua pilihan jenis moda, yaitu angkutan umum konvensional dan transportasi *online*. Keberagaman moda yang telah ada pada masa kini memiliki kelebihan dan kelemahan tersendiri. Pada saat ini penggunaan angkutan kota mulai beralih ke transportasi *online* disebabkan oleh kualitas pelayanan, aksesibilitas keterjangkauan, waktu, keamanan contohnya tidak terjadi tindakan kejahatan yang dapat merugikan atau membahayakan penumpang, posisi keberadaan bisa dilihat melalui *Global Positioning System* (GPS), kenyamanan (*comfortability*) dimana tingkat kenyamanan dan jarak tempat duduk penumpang yang nyaman, menjadi alasan tersendiri bagi pelaku perjalanan untuk memilih menggunakan moda tersebut. Adanya kompetensi dalam kedua moda, tentu didasari pada kenyataan bahwa saat ini angkutan kota kurang diminati oleh masyarakat (Laloma, Samuel & Longdong, 2018).

Seperti halnya kota-kota besar di dunia, transportasi perkotaan di kota Surabaya memiliki permasalahan pelik yang tidak mudah diselesaikan, mulai masalah tersedianya sarana dan prasarana jalan yang masih kurang memadai, meningkatnya jumlah kendaraan yang sulit dikendalikan, sampai dengan keberadaan angkutan masal atau angkutan umum yang mulai kurang diminati oleh masyarakat, yang semuanya memberikan kontribusi kepada keruwetan dan kemacetan lalu lintas jalan di Surabaya. Masalah transportasi perkotaan, terutama yang terkait dengan angkutan umum, baik angkutan masal maupun angkutan

individual menjadi tulang punggung pergerakan mayoritas warga kota dalam melakukan aktivitasnya baik di bidang perekonomian maupun pendidikan (Hariyono & Wahyu, 2015).

Kehadiran moda transportasi berbasis aplikasi, baik itu taksi online atau ojek online benar-benar jadi ancaman angkutan umum konvensional. Sebab dampaknya sudah terasa untuk angkutan kota (angkot) di Surabaya karena jumlahnya terus menyusut dan membuat kerugian banyak. Sedang taksi konvensional juga terancam karena pendapatan sopirnya terus menurun karena mereka kalah bersaing dengan taksi online. Tanda-tanda angkutan kota di Surabaya mulai terkikis terlihat dari data Organisasi Gabungan Angkutan Darat (Organda) kota Surabaya. Jika tahun 2010 jumlah angkutan kota ini mencapai 5.000 unit yang beroperasi, pada tahun 2013 mengalami penurunan drastis. Hanya 2.250 unit yang beroperasi melayani warga Surabaya sedangkan tahun 2017 angkutan kota tinggal 1.750 unit yang beroperasi. Jika dibandingkan pada 2010 hingga 2017, penurunan jumlah angkutan kota sekitar 85%. Trayeknya (rute) juga sudah banyak berkurang, dulu tahun 2010 trayek angkutan kota ini ada 58 dan sekarang tinggal 22 trayek. Berkembangnya angkutan ojek online di Surabaya berdampak pada pendapatan para sopir angkutan kota. Para sopir ini mengaku rata-rata mereka hanya mampu membawa pulang uang paling besar 50 ribu rupiah perhari. Uang tersebut sudah terpotong biaya setoran angkot dan uang bensin untuk dua kali jalan. Tentu jauh dari nominal yang dapat mereka bawa pulang sebelum adanya ojek online ini. Nominal yang mereka dapat masih belum termasuk beban biaya lain yang harus dikeluarkan untuk KIR per enam bulan sekali dan ijin trayek pertahun sekali. Nominalnya 200 ribu per enam bulan sekali untuk KIR, dan 100 ribu rupiah untuk ijin trayek pertahunnya (surabayapagi, 2017).

Menurut data dari Badan Pusat Statistik Surabaya ada beberapa terminal di Kota Surabaya yang menunjukkan penurunan penumpang yakni sebagai berikut:

1.1 Tabel Arus Penumpang yang Datang dan Berangkat Menurut Jenis Kendaraan Melalui Terminal Di Surabaya

Terminal	Tahun	Jenis Kendaraan			
		Angkot/Bemo		Bus	
		Penumpang datang	Penumpang berangkat	Penumpang datang	Penumpang berangkat
Bratang	2008	700.595	1.131.120	179.280	289.825
	2009	1.083.516	1.386.453	228.857	361.560
	2010	3.328.800	4.286.800	164.955	165.384
	2011	3.191.982	4.227.318	139.050	216.840
	2012	4.913.245	6.325.102	320.834	336.413
	2013	4.268.504	4.799.250	150.714	192.325
	2014	3.327.030	3.694.250	215.666	185.858
	2015	1.507.448	1.694.250	182.210	180.405
	2016	1.493.816	1.494.616	178.254	180.054
Tambakoso Wilangun	2008	891.535	135.819	780.486	721.951
	2009	835.913	792.911	789.368	713.259
	2010	1.003.756	1.003.756	766.650	715.687
	2011	1.105.798	1.105.798	641.815	579.554
	2012	954.241	954.241	629.048	579.128
	2013	521.174	521.486	451.585	386.174
	2014	570.174	570.174	583.466	488.239
	2015	488.293	488.293	506.143	394.834
	2016	302.054	302.054	438.727	312.777
Purabaya	2008	6.806.400	5.509.200	2.698.300	2.991.400
	2009	7.797.557	7.282.185	2.849.250	3.001.700
	2010	6.494.890	6.606.630	4.246.074	4.341.453
	2011	8.832.722	8.806.480	3.726.504	3.914.940
	2012	9.611.675	9.822.766	5.635.669	6.081.618
	2013	8.937.624	8.711.532	5.294.970	5.411.727
	2014	8.888.003	8.174.913	4.691.496	4.776.717
	2015	7.107.541	7.033.971	4.428.055	4.350.741
	2016	6.876.245	6.776.919	4.108.117	4.099.846
Joyoboyo	2008	4.618.615	8.309.070	45.310	89.800
	2009	5.233.758	7.611.516	438.577	528.480
	2010	3.328.800	4.286.800	164.955	165.384
	2011	3.191.962	4.227.318	139.050	216.840
	2012	4.913.245	6.325.102	320.834	336.413
	2013	4.268.504	4.799.250	150.714	192.325
	2014	4.173.578	4.173.576	136.688	157.686
	2015	4.097.160	4.088.400	134.249	128.991

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat penurunan jumlah penumpang mayoritas terjadi pada tahun 2014 di setiap terminal di Surabaya, namun penurunan yang terjadi pada penumpang ojek belum dapat dipastikan jumlah statistiknya karena tidak tercantumkan di statistika Badan Pusat Statistik Surabaya. Berikut ini grafik penurunan jumlah kendaraan angkutan di Surabaya menurut Dinas Perhubungan kota Surabaya:



1.1 Grafik Penurunan Jumlah Angkutan Umum dalam Kota tahun 2017.

Menurut Badan Pusat Statistik Surabaya 2017 sejak tahun 2014 jumlah kendaraan angkutan penumpang umum dalam kota di Surabaya menurun dari 4797 unit menjadi 4746 unit, pada tahun 2015 kembali menurun menjadi 4701 kemudian ditahun selanjutnya yakni pada 2016 unit menurun lagi menjadi 4676 unit.

Angkutan kota merupakan sebuah moda transportasi yang merujuk kepada angkutan umum dengan rute yang telah ditentukan. Tidak seperti bus yang memiliki tempat mengangkut penumpang atau menurunkan penumpang di halte, angkutan kota dapat berhenti dimana saja. Sopir angkutan kota adalah pengemudi yang mengendarakan kendaraan berplat kuning yang mengirimkan barang dan

jasa dari satu tempat ke tempat yang lain sesuai dengan trayek yang telah ditentukan. Sopir angkutan kota memiliki beberapa persyaratan dalam melakukan pengiriman barang dan jasa, yaitu surat izin mengemudi angkutan umum sesuai dengan jenis kendaraan yang digunakan, pembagian waktu kerja dan istirahat, tata karma dalam memberikan pelayanan kepada penumpang dan kondisi fisik sopir (Muliawan & Ketut, 2012).

Penurunan penumpang yang diakibatkan sejak adanya transportasi online membuat para sopir angkutan umum konvensional melakukan unjuk rasa terhadap pemerintah. Sopir angkutan umum (*lyn*) di kota pahlawan protes dengan keberadaan angkutan berbasis aplikasi, baik taksi (roda 4) atau ojek (roda 2) online. Keberadaan transportasi online makin meresahkan karena jumlahnya makin tak berbendung. Jumlah taksi online sudah mencapai lebih 10 ribu kemudian ojek online sudah menembus di atas 15 ribu. Jumlah tersebut sangat mematikan angkot (Tribunnews, 2017).

Para sopir angkutan umum konvensional yang melakukan unjuk rasa di Surabaya pernah melakukan *sweeping* terhadap sejumlah angkutan online dan juga angkutan konvensional lainnya yang beroperasi. Mereka juga melakukan *sweeping* terhadap angkutan umum konvensional yang sedang membawa penumpang, pengemudinya juga dipaksa ikut demonstrasi dan penumpangnya diharuskan turun. Selain itu, beberapa pengemudi ojek berbasis aplikasi online ditahan dan menjadi sasaran massa demonstran. Polisi dengan cepat segera membubarkan aksi *sweeping* tersebut. Ratusan mobil angkutan konvensional sudah diparkir berjajar di depan kantor Gubernur Jawa Timur. Mereka berdemonstrasi menolak keberadaan angkutan umum berbasis daring (kompas,2017). Aksi demonstrasi di Surabaya sudah sering dilakukan oleh para sopir angkutan kota (*lyn*), mereka menuntut agar transportasi online di Surabaya segera ditutup. Namun gubernur Jawa Timur yakni Soekarwo mengatakan bahwa pemerintah hanya bisa melakukan pembatasan. Menurutnya, pemerintah telah memberikan perlindungan dengan pembatasan-pembatasan (detik, 2017).

Sopir angkutan umum adalah salah satu jenis pekerjaan yang memiliki muatan stres yang besar. Pekerjaan ini memiliki peraturan, sistem yang tidak

efisien, serta tuntutan kerja yang besar, yang mana tidak sebanding dengan apa yang individu peroleh dari pekerjaan itu. Kondisi yang sangat menekan ini membuat para sopir angkutan umum merasa frustrasi dan tidak berdaya. Ketidakberdayaan yang dialami sopir tergantung bagaimana cara sopir menjelaskan dan menginterpretasi kejadian-kejadian yang dialaminya (Sitompul, 2010).

Para sopir sudah menyampaikan keluhan kesahnya kepada pemerintah namun tidak ada solusi ataupun upaya dari pemerintah sehingga para sopir hanya bisa pasrah dengan keadaan dan tidak berdaya karena sepi penumpang dan minimnya penghasilan. Hal ini membuat mereka mengalami ketidakberdayaan atau yang disebut *learned helplessness*. Keadaan *learned helplessness* ini juga didukung oleh penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Eva Anggi Sitompul (2010) dengan judul “Gambaran *learned helplessness* pada sopir angkutan di kota Medan ditinjau dari *explanatory style*”, metode yang digunakan adalah metode deskriptif kuantitatif dan teknik sampling yang digunakan adalah *incidental sampling*, dengan sampel yang berjumlah 103 sopir angkutan umum di Medan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum *learned helplessness* pada sopir angkutan umum di kota Medan berada pada kategori tidak terlalu rentan terhadap *learned helplessness*, sehingga dapat disimpulkan bahwa sopir angkutan umum di kota Medan cenderung lebih mencegah dan mengatribusikan penyebab dari terjadinya kegagalan dan kontrol yang dialaminya secara global, stabil dan internal. Hal tersebut dikarenakan banyak faktor yang mempengaruhi diantaranya: tuntutan setoran yang cukup tinggi, keadaan di lapangan yang tidak mendukung, banyaknya “ranjau” serta adanya pembagian jalur yang tumpang tindih, tingkat kompetensi antara sesama metromini yang tinggi dan aturan main yang tidak jelas pada sopir metromini.

Pendapat diatas juga didukung penelitian yang dilakukan oleh Nellinda Syafitri (2008) tentang “dinamika proses terjadinya *learned helplessness* pada perempuan korban kekerasan dalam rumah tangga” menyimpulkan bahwa subyek mengalami proses terjadinya *learned helplessness* akibat kekerasan dalam rumah tangga, yang dimulai dari informasi tidak tentu dari bentuk kekerasan yang terjadi

seperti: kekerasan fisik, emosional/psikologis, seksual/reproduksi, dan ekonomi. Proses *learned helplessness* berikutnya berupa representasi kognitif, dimana subyek melakukan pembelajaran berupa usaha untuk memahami dan mengerti tindakan pasangan dan berbicara mengenai kesulitan yang dialami. Kegagalan representasi yang dialami membawa subyek melakukan perubahan dan penurunan, yaitu penurunan motivasi, penurunan kognitif, dan penurunan emosional. Adanya sikap memilih untuk bertahan dengan kehidupan rumah tangganya, subyek mengembangkan *learned hopefulness* (pengharapan yang dipelajari), dimana adanya pengharapan bahwa penganiayaan itu sendiri akan berakhir.

Ketika seseorang mengalami kegagalan berulang kali, jika ia mengatribusikan kegagalan itu pada faktor-faktor eksternal yang tidak stabil dan tidak dapat dikendalikan (nasib buruk atau tugas yang sulit), maka ini tidak memiliki implikasi bagi hasil yang akan datang. Tetapi jika ia mengatribusikan kegagalan yang tidak dapat dikendalikan seperti kurang mampu, maka ini meningkatkan kejadian bahwa dia tidak akan berusaha dengan keras pada situasi berikutnya. Kondisi ini menurut Abramson (1978) disebut dengan *learned helplessness* yaitu perasaan kurang dapat mengendalikan lingkungannya yang membimbing pada sikap menyerah atau putus asa dan mengarahkan pada atribusi diri yang kuat bahwa dia tidak memiliki kemampuan (Dayakisni & Hudaniah, 2009).

Menurut Muluk (dalam Sitompul, 2010) ide dasar yang melatarbelakangi *learned helplessness* adalah bahwa orang mungkin sadar akan tidak adanya kontrol terhadap apa yang terjadi pada beberapa situasi, Kesadaran ini timbul melalui kurangnya '*contingency*' antara usaha-usaha terdahulu untuk mengubah situasi dengan hasil yang berhubungan dengan usaha-usaha tersebut.

Learned helplessness sering kali terjadi saat usaha untuk membuat situasi menjadi lebih baik dijamin tidak akan berhasil, bertolak belakang dengan penentuan diri yang ditingkatkan dengan pengalaman keberhasilan dalam melatih kontrol dan keberhasilan dalam memperbaiki keadaan. Saat individu mengalami

ketidakmampuan mengontrol kejadian-kejadian buruk, individu belajar untuk merasa tidak berdaya dan menyerah (Myers, 2012).

Seligman (dalam Utami, 2013) mengemukakan tiga hal sebagai akibat *learned helplessness* sebagai berikut: (a) Jika seseorang sering mengalami kejadian-kejadian yang tidak dapat dikontrol, hal ini akan berakibat pada penurunan motivasi individu untuk bertindak laku dengan cara tertentu yang sebenarnya dalam situasi tertentu dapat merubah hasil akhir dari suatu kejadian. (b) Pengalaman masa lalu dengan kejadian yang tidak dapat dikontrol akan mengurangi kemampuan individu untuk belajar bahwa kejadian-kejadian tertentu dapat diubah dengan tingkah laku tertentu pula. (c) Pengalaman yang berulang-ulang dengan kejadian-kejadian yang tidak dapat dikontrol akan mengarah pada perasaan tidak berdaya.

Penelitian lain yang dilakukan oleh Yunika Pramilu Adityas (2015) tentang "*learned helplessness* pada wanita korban kekerasan dalam rumah tangga", dengan pendekatan yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan teknik wawancara dan observasi menggunakan alat *anecdotal records*. Narasumber terdiri dari dua orang wanita yang menjadi korban KDRT. Hasil yang diperoleh menunjukkan gambaran dari *learned helplessness* yang dialami oleh kedua narasumber ditandai dengan adanya penurunan motivasi seperti penurunan respon tindakan dan penolakan diri dimana mereka merasa malas untuk melakukan segala bentuk kegiatan seperti mengerjakan rumah, makan, merasa terisolasi, tidak memiliki kepekaan dengan lingkungan sekitar, menghindari dari lingkungan dan berdiam di rumah. Penurunan kognitif ditunjukkan dengan narasumber memiliki pandangan negatif akan dirinya, suami dan orang lain seperti keinginan untuk membunuh dan bunuh diri, perasaan tidak berguna, penerimaan diri dan penurunan emosional dengan adanya rasa ketakutan yang tinggi, kondisi fisik yang berubah serta depresi pada diri narasumber.

Perbedaan yang nampak dalam penelitian ini yaitu pada responden yang digunakan hanya mencakup sopir angkutan umum konvensional yang berada di Surabaya karena Surabaya merupakan kota metropolitan terbesar kedua di Indonesia setelah Jakarta, Surabaya tidak seluas Jakarta namun sebagai kota

metropolitan Surabaya juga memiliki aktivitas lalu lintas padat dan ramai yang sama halnya seperti di Kota Jakarta yang merupakan kota metropolitan pertama di Indonesia sedangkan peluang kerja di Jakarta lebih luas daripada di Surabaya yang hampir tiap tahunnya jumlah pendatangannya selalu meningkat. Sampel yang digunakan adalah sopir taksi konvensional, sopir angkutan kota, sopir bus dan sopir ojek konvensional. Variabel yang digunakan yakni *learned helplessness* yang dialami oleh sopir angkutan umum konvensional.

Dari uraian diatas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Perbedaan tingkat *learned helplessness* sopir angkutan umum konvensional di Surabaya”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah adakah perbedaan tingkat *learned helplessness* sopir angkutan umum konvensional di Surabaya?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini dilakukan bertujuan untuk mengetahui perbedaan tingkat *learned helplessness* sopir angkutan umum konvensional di Surabaya.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan terhadap ilmu pengetahuan di bidang psikologi khususnya psikologi sosial mengenai *learned helplessness*. Selain itu, hasil penelitian ini juga diharapkan dapat dijadikan sumber acuan bagi peneliti lain yang akan melakukan penelitian berkaitan dengan masalah *learned helplessness*.

1.4.2 Manfaat Praktis

Ada pun manfaat praktis yang diharapkan dalam penelitian ini adalah:

a. Bagi Subyek

Peneliti berharap penelitian ini bermanfaat bagi sopir angkutan umum konvensional untuk membantu mereka mengetahui tingkat *learned helplessness* agar semakin menyadari dampak dari diam dan tidak berdaya terhadap peristiwa yang dialaminya.

b. Bagi Pemerintah

Hasil penelitian ini diharapkan bisa memberikan informasi kepada pihak berwenang yang berhubungan dengan sopir angkutan umum konvensional tentang keadaan *learned helplessness* yang mereka alami dan mampu memberikan solusi yang berhubungan dengan masalah yang dialami sopir angkutan umum konvensional tentang keadaan *learned helplessness*.

c. Bagi Peneliti Selanjutnya

Diharapkan hasil penelitian ini bisa menjadi informasi dan referensi dalam penelitian selanjutnya yang berkaitan tentang *learned helplessness*.