

**PERAN EFIKASI DIRI TERHADAP STRES PADA
SOPIR ANGKOT DI KOTA PALEMBANG**



SKRIPSI

OLEH:

MEISI

04041181419015

PROGRAM STUDI PSIKOLOGI

FAKULTAS KEDOKTERAN

UNIVERSITAS SRIWIJAYA

INDRALAYA

2018

**PERAN EFIKASI DIRI TERHADAP STRES PADA
SOPIR ANGKOT DI KOTA PALEMBANG**



Skripsi

**Diajukan sebagai persyaratan untuk memperoleh Gelar Sarjana
Psikologi**

Oleh:

MEISI

04041181419015

PROGRAM STUDI PSIKOLOGI

FAKULTAS KEDOKTERAN

UNIVERSITAS SRIWIJAYA

INDRALAYA

2018

LEMBAR PENGESAHAN
PERAN EFIKASI DIRI TERHADAP STRES PADA SOPIR ANGKOT DI
KOTA PALEMBANG

Skripsi

dipersiapkan dan disusun oleh

MEISI

telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
pada tanggal 31 Juli 2018

Susunan Dewan Penguji

Pembimbing I



Marisyah Pratiwi, M.Psi., Psikolog
NIP.198703192017052201

Pembimbing II



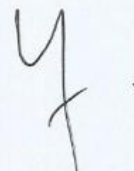
Rachmawati, S.Psi., MA
NIP. 197703282012092201

Penguji I



Amalia Juniarky, S.Psi., M.A., Psikolog
NIP. 197906262014062201

Penguji II



Maya Puspasari, M.Psi., Psikolog
NIP. 198410262017052201

Skripsi ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan
Untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi
Tanggal 31 Juli 2018



Ayu Purnamasari, S.Psi., MA
NIP. 198612152015042004

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya Meisi, dengan disaksikan oleh tim penguji skripsi, dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini adalah karya sendiri dan belum pernah diajukan untuk memperoleh derajat kesarjanaan di suatu perguruan tinggi manapun. Dan sepanjang pengetahuan saya tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis/diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka. Jika terdapat hal-hal yang tidak sesuai dengan isi pernyataan, maka saya bersedia derajat kesarjanaan saya dicabut.

Indralaya, 31 Juli 2018

Yang menyatakan,



Meisi

HALAMAN PERSEMBAHAN

“Setiap orang punya waktu kesuksesannya masing-masing.

Just keep focus, believe, and do”

Kupersembahkan hasil kerja keras-ku ini untuk Kedua Orang Tua-ku yang sangat saya kasihi, Cu Ting Hok dan Cin Mei-Mei. Terima kasih untuk semua pengorbanan, kerja keras, kasih sayang, doa, dan dukungan yang telah kalian berikan dari awal kuliah (yang sempat ingin menyerah) hingga sekarang.

Dan juga untuk setiap orang yang berjuang untuk mewujudkan keinginan orang tua-nya.

Serta setiap orang yang mau menantang dirinya sendiri dan menaklukan ketakutannya.

KATA PENGANTAR

Puji syukur peneliti panjatkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan berkat dan kasih-Nya sehingga peneliti dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi ini yang berjudul **“Peran Efikasi Diri Terhadap Stres Pada Sopir Angkot di Kota Palembang”**.

Dalam proses penyusunan skripsi ini, peneliti mendapatkan dukungan serta bantuan penuh dari berbagai pihak, maka dari itu peneliti mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. H. Anis Saggaff, MSCE, selaku Rektor Universitas Sriwijaya,
2. Bapak Dr. H. Syarif Husin, M.S, selaku Dekan Fakultas Kedokteran Universitas Sriwijaya,
3. Ibu Ayu Purnamasari, S.Psi., M.A, selaku Ketua Program Studi Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Sriwijaya,
4. Ibu Marisyia Pratiwi, M.Psi., Psikolog, selaku Dosen Pembimbing I,
5. Ibu Rachmawati, S.Psi., MA., selaku Dosen Pembimbing II,
6. Ibu Amalia Juniarly, S.Psi., MA., Psikolog, selaku Dosen Penguji I,
7. Ibu Maya Puspasari, M. Psi., Psikolog, selaku Dosen Penguji II,
8. Kedua orang tua, kakak, dan adik peneliti yang selalu memberikan dukungan,
9. Sahabat peneliti (Septiani Ropi, Margaretta, Fariha Azmiah, dan Nidia Melanita), teman yang mau diajak susah (Dimas Agung V.), dan teman-teman seperjuangan yang telah banyak membantu peneliti dalam proses pengerjaan (Dian Pratiwi, Dora, Asia, dan Farras).

10. Semua sopir angkot di Kota Palembang yang telah bersedia berpartisipasi dengan menjadi responden sehingga proses pengambilan data dapat berjalan.

Penulisan skripsi ini masih belum sempurna sehingga peneliti berharap mendapat berbagai masukan positif dari pembimbing maupun teman-teman sekalian agar hasil sesuai dengan harapan.

Terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penulisan skripsi ini, semoga tujuan dari penulisan skripsi dapat dicapai sehingga hasil dari penulisan proposal skripsi tersebut bisa memberikan manfaat bagi semua orang yang membutuhkannya.

Palembang, 31 Juli 2018

Meisi

DAFTAR ISI

| | |
|---|------------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| LEMBAR PENGESAHAN | ii |
| HALAMAN PERNYATAAN..... | iii |
| HALAMAN PERSEMBAHAN | iv |
| KATA PENGANTAR..... | v |
| DAFTAR ISI..... | vii |
| DAFTAR TABEL | x |
| DAFTAR LAMPIRAN | xii |
| ABSTRAK | xiv |
| ABSTRACT | xv |
| BAB I. PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang Masalah | 1 |
| B. Rumusan Masalah..... | 9 |
| C. Tujuan Penelitian | 9 |
| D. Manfaat Penelitian | 10 |
| 1. Teoritis | 10 |
| 2. Praktis | 10 |
| E. Keaslian Penelitian | 10 |
| BAB II. LANDASAN TEORI | |
| A. Stres | 16 |
| 1. Pengertian Stres | 16 |
| 2. Sumber Stres | 17 |
| 3. Gejala Stres | 20 |
| 4. Karakteristik Peristiwa yang Menyebabkan Stres | 24 |
| B. Efikasi Diri..... | 26 |
| 1. Pengertian Efikasi Diri..... | 26 |

| | |
|---|----|
| 2. Sumber Efikasi Diri | 27 |
| 3. Dimensi Efikasi Diri | 30 |
| 4. Ciri-ciri Individu yang memiliki Efikasi Diri Tinggi | 32 |
| C. Peran Efikasi Diri Terhadap Stres | 34 |
| D. Kerangka Berpikir..... | 36 |
| E. Hipotesis Penelitian | 36 |

BAB III. METODE PENELITIAN

| | |
|---|----|
| A. Identifikasi Variabel Penelitian | 37 |
| 1. Variabel Terikat | 37 |
| 2. Variabel Bebas | 37 |
| B. Definisi Operasional Variabel Penelitian | 37 |
| 1. Stres | 37 |
| 2. Efikasi Diri..... | 38 |
| C. Populasi dan Sampel Penelitian | 38 |
| 1. Populasi..... | 38 |
| 2. Sample Penelitian | 38 |
| D. Metode Pengumpulan Data..... | 40 |
| 1. Wawancara..... | 40 |
| 2. Skala | |
| a. Skala Stres..... | 41 |
| b. Skala Efikasi Diri..... | 41 |
| E. Validitas dan Reliabilitas | 42 |
| 1. Validitas | 42 |
| 2. Reliabilitas | 43 |
| F. Metode Analisis Data..... | 43 |
| 1. Uji Asumsi Penelitian | 43 |
| a. Uji Normalitas..... | 44 |
| b. Uji Linieritas | 44 |
| 2. Uji Hipotesis | 44 |

BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

| | |
|---|----|
| A. Orientasi Kancan Penelitian..... | 46 |
| B. Laporan Pelaksanaan Penelitian | 49 |
| 1. Persiapan Administrasi | 49 |
| 2. Persiapan Alat Ukur..... | 49 |
| a. Skala Stres..... | 50 |
| b. Skala Efikasi Diri..... | 51 |
| 3. Pelaksanaan Penelitian | 52 |
| C. Hasil Penelitian | 58 |
| 1. Deskripsi Subjek Penelitian | 58 |
| 2. Deskripsi Data Penelitian..... | 61 |
| 3. Hasil Analisis Data Penelitian | 63 |
| a. Uji Asumsi | |
| 1) Uji Normalitas..... | 63 |
| 2) Uji Linearitas | 64 |
| b. Uji Hipotesis | 65 |
| D. Hasil Analisis Tambahan | 65 |
| E. Pembahasan | 71 |

BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

| | |
|---------------------|----|
| A. Kesimpulan | 77 |
| B. Saran | 77 |

| | |
|-----------------------------|-----------|
| DAFTAR PUSTAKA | 79 |
|-----------------------------|-----------|

| | |
|----------------------|-----------|
| LAMPIRAN..... | 83 |
|----------------------|-----------|

DAFTAR TABEL

| | |
|---|----|
| Tabel 3.1. Pembagian Trayek Sampel..... | 39 |
| Tabel 3.2. Kisi-Kisi Skala Stres | 41 |
| Tabel 3.3. Kisi-Kisi Skala Efikasi Diri | 42 |
| Tabel 3.4. Pedoman Penilaian Setiap Aitem Skala Penelitian..... | 42 |
| Tabel 4.1. Distribusi Skala Stres Setelah Uji Coba..... | 50 |
| Tabel 4.2. Distribusi Penomoran Baru Skala Stres | 51 |
| Tabel 4.3. Distribusi Skala Efikasi Diri Setelah Uji Coba..... | 52 |
| Tabel 4.4. Distribusi Penomoran Baru Skala Efikasi Diri | 52 |
| Tabel 4.5. Penyebaran Skala Penelitian | 57 |
| Tabel 4.6. Deskripsi Usia Subjek Penelitian..... | 58 |
| Tabel 4.7. Deskripsi Pendidikan Subjek Penelitian | 59 |
| Tabel 4.8. Deskripsi Jumlah Tanggungan Subjek Penelitian..... | 59 |
| Tabel 4.9. Deskripsi Lama Bekerja Subjek Penelitian..... | 60 |
| Tabel 4.10. Deskripsi SIM Yang Dimiliki Subjek Penelitian..... | 60 |
| Tabel 4.11. Deskripsi Data Penelitian..... | 61 |
| Tabel 4.12. Rumus Pengkategorian | 61 |
| Tabel 4.13. Deskripsi Kategorisasi Stres Pada Subjek Penelitian | 62 |
| Tabel 4.14. Deskripsi Kategorisasi Efikasi Diri Pada Subjek Penelitian..... | 63 |
| Tabel 4.15. Rangkuman Hasil Uji Normalitas Untuk Tiap Variabel..... | 64 |
| Tabel 4.16. Rangkuman Hasil Uji Linearitas..... | 64 |

| | |
|--|----|
| Tabel 4.17. Rangkuman Hasil Uji Regresi Sederhana..... | 65 |
| Tabel 4.18. Deskripsi Hasil Uji Beda Berdasarkan Usia | 66 |
| Tabel 4.19. Deskripsi Hasil Uji Beda Berdasarkan Pendidikan | 66 |
| Tabel 4.20. Signifikansi Perbedaan Efikasi Diri Berdasarkan Pendidikan..... | 67 |
| Tabel 4.21. Mean Hasil Uji Anova Efikasi Diri Berdasarkan Pendidikan..... | 67 |
| Tabel 4.22. Deskripsi Hasil Uji Beda Berdasarkan Jumlah Tanggungan | 68 |
| Tabel 4.23. Deskripsi Hasil Uji Beda Berdasarkan Lama Bekerja | 68 |
| Tabel 4.24. Deskripsi Hasil Uji Beda Berdasarkan SIM Yang Dimiliki | 69 |
| Tabel 4.25. Mean Hasil Uji Untuk Skala Stres Berdasarkan Gejala..... | 70 |
| Tabel 4.26. Mean Hasil Uji Untuk Skala Efikasi Diri Berdasarkan Dimensi..... | 70 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|---|------------|
| LAMPIRAN A..... | 84 |
| 1. Skala Psikologis Sebelum Uji Coba..... | 85 |
| 2. Skala Psikologis Setelah Uji Coba | 88 |
| LAMPIRAN B..... | 91 |
| 1. Hasil Uji Validitas Alat Ukur | 92 |
| 2. Hasil Uji Reliabilitas Alat Ukur | 96 |
| LAMPIRAN C..... | 98 |
| 1. Deskripsi Data Penelitian (Data Empiris) | 99 |
| 2. Frekuensi Data Penelitian..... | 99 |
| 3. Uji Normalitas | 102 |
| 4. Uji Linearitas | 102 |
| 5. Uji Hipotesis..... | 103 |
| LAMPIRAN D..... | 104 |
| 1. Uji Beda Tingkat Stres dan Efikasi Diri Pada Subjek Berdasarkan Usia | 105 |
| 2. Uji Beda Tingkat Stres dan Efikasi Diri Pada Subjek Berdasarkan Pendidikan | 106 |
| 3. Uji Beda Tingkat Stres dan Efikasi Diri Pada Subjek Berdasarkan Jumlah Tanggungan..... | 107 |
| 4. Uji Beda Tingkat Stres dan Efikasi Diri Pada Subjek Berdasarkan Lama Bekerja..... | 109 |

| | |
|--|------------|
| 5. Uji Beda Tingkat Stres dan Efikasi Diri Pada Subjek Berdasarkan SIM Yang Dimiliki | 110 |
| LAMPIRAN E | 111 |
| 1. Hasil Tabulasi Data Uji Coba Alat Ukur..... | 112 |
| 2. Hasil Tabulasi Data Penelitian | 119 |

PERAN EFIKASI DIRI TERHADAP STRES PADA SOPIR ANGKOT DI KOTA PALEMBANG

Meisi¹, Marisya Pratiwi²

ABSTRAK

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui peran efikasi diri terhadap stres pada sopir angkot di kota Palembang. Hipotesis penelitian ini yaitu ada peran efikasi diri terhadap stres pada sopir angkot di Kota Palembang.

Populasi penelitian adalah sopir angkot di kota Palembang. Sampel penelitian berjumlah 104 orang sopir angkot di kota Palembang yang diambil dengan menggunakan teknik kuota. Efikasi diri dan stres diukur dengan skala efikasi diri dan stres, dengan mengacu pada dimensi efikasi diri dari Bandura (1997) dan gejala-gejala stres dari Hariharan dan Rath (2008). Hasil penelitian dianalisis dengan menggunakan regresi sederhana.

Hasil hipotesis menunjukkan nilai $R=0,646$, $F=72,953$ dan $p=0,000$ ($p<0,05$). Ini menunjukkan bahwa ada peran efikasi diri terhadap stres pada sopir angkot di Kota Palembang. Sumbangan R square= $0,417$, yang berarti besarnya peranan efikasi diri dalam mempengaruhi stres adalah $41,7\%$. Dengan demikian hipotesis pada penelitian ini diterima.

Kata Kunci: Efikasi Diri, Stres

¹Mahasiswa Program Studi Psikologi FK Universitas Sriwijaya

²Dosen Program Studi Psikologi FK Universitas Sriwijaya

ROLE OF SELF-EFFICACY TOWARD STRESS ON ANGKOT DRIVER IN PALEMBANG

Meisi¹, Marisya Pratiwi²

ABSTRACT

The research objective was to determine the role of self-efficacy to stress on angkot drivers in Palembang. The study hypothesis that self-efficacy has a role to stress on angkot drivers in Palembang.

The study population was all the angkot drivers in Palembang and 104 angkot drivers were used for the research sample, used technique of quota. Self-efficacy and stress was measured by the scale of self-efficacy and stress, with reference to the dimensions of self-efficacy from Bandura (1997) and the symptoms of stress from Hariharan dan Rath (2008). Data analysis using simple regression analysis.

The result of the regression analysis obtained by value $R=0,646$, $F=72,953$ and $p=0,000$ ($p<0,05$). It shows that self-efficacy has a role to stress on angkot driver in Palembang. With R square = $0,417$, which mean the role's self-efficacy toward stress is $41,7\%$. Thus the hypothesis is accepted.

Keywords: *Self-Efficacy, Stress*

¹Student of Psychology Department of Medical Faculty, Sriwijaya University

² Lecturer of Psychology Department of Medical Faculty, Sriwijaya University

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari kehidupan manusia. Manusia menggunakan transportasi untuk memudahkannya melakukan berbagai aktivitas sehari-hari. Transportasi merupakan proses perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan alat pengangkutan, baik digerakan tenaga manusia, hewan, atau mesin (Peraturan Daerah Kota Palembang Nomor 14 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Transportasi). Transportasi juga berfungsi untuk meningkatkan pembangunan nasional dengan meningkatkan aksesibilitas dari satu daerah ke daerah lainnya serta menunjang pengembangan kegiatan-kegiatan sektor lainnya (Andriansyah, 2015).

Kota Palembang merupakan pusat ekonomi di Provinsi Sumatera Selatan. Sebagai pusat ekonomi kota memerlukan ketersediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai untuk menunjang kelancaran perekonomiannya dan mobilitas masyarakatnya (Munawir, 2006). Pemerintah telah menyelenggarakan berbagai sarana dan prasana transportasi, salah satu transportasi yang banyak terdapat di wilayah Kota Palembang adalah angkutan kota atau yang biasa disebut dengan angkot. Berdasarkan data Dinas Perhubungan Kota Palembang Tahun 2015 (Anonim, 2015a) jumlah angkot yang masih memiliki izin beroperasi adalah 1.126 unit.

Angkot dirasa masih belum memiliki kualitas pelayanan yang baik hal ini terlihat dari keluhan yang disampaikan oleh penggunanya di salah satu situs *online* antara lain sopir angkot ugal-ugalan, sopir tidak memakai sabuk pengaman, sopir yang berganti-gantian bahkan ada yang masih SMA, kondisi kendaraan tidak layak jalan, keamanan yang tidak terjamin karena banyaknya kasus pencopetan di dalam angkot, dan pajak kendaraan, NOPOL kendaraan serta tanggal masa uji berlaku kendaraan sudah lewat (Anonim, 2015b). Keluhan lain juga disampaikan oleh pengguna angkot bahwa angkot sering *ngetam* dalam waktu yang cukup lama sehingga menyebabkan kemacetan (Bedjo, 2018). Hal senada juga disampaikan oleh Wisaksono dan Pasaribu (2015) yang menyatakan bahwa kualitas pelayanan angkot buruk, seperti tidak adanya kepastian jadwal, tarif tidak tetap, hingga banyaknya aksi kriminalitas yang sering terjadi di dalam angkot. Berdasarkan hal tersebut dapat disimpulkan bahwa angkot di Kota Palembang belum memenuhi kualitas pelayanan yang baik. Pada akhirnya saat ini banyak masyarakat yang beralih menggunakan transportasi *online*. Seperti yang dikatakan sosiolog Musni Umar (Putri, 2016) bahwa transportasi *online* memiliki berbagai kelebihan dibandingkan angkutan umum yang telah ada sebelumnya seperti tepat waktu, cepat, mudah, aman dan murah, sehingga masyarakat lebih menyukai menggunakan transportasi *online*.

Peneliti kemudian ingin melihat dampak dari adanya transportasi *online* terhadap para sopir angkot. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan peneliti pada tanggal 22 Maret 2018 dengan sopir angkot jurusan Pakjo-Ampera berinisial AJ dan sopir angkot jurusan Tangga Buntung-Ampera berinisial KM, diketahui

bahwa sejak adanya transportasi *online* mereka menyatakan penumpangnya sangat jauh berkurang. Jika dahulu mereka dapat dengan mudah mendapatkan penumpang namun kini mereka kesulitan memenuhi angkotnya dengan penumpang. Mereka menyatakan sejak sepi penumpang mereka sudah jarang berkeliling dan lebih memilih mengantri penumpang di salah satu pasar tradisional, meskipun waktu mengantrinya cukup lama. Jika dahulu mereka memiliki banyak tempat untuk *ngetem* kini tempat *ngetem* mereka tinggal satu yaitu di salah satu pasar tradisional. Menurut mereka hal ini terjadi karena penumpang lebih memilih menggunakan transportasi *online*.

Sepinya penumpang yang dirasakan sopir angkot sejak adanya transportasi *online* berakibat pada penghasilan mereka. Mereka menyatakan mengalami penurunan penghasilan yang drastis. Mereka juga pernah beberapa kali tidak memiliki penghasilan bahkan merugi karena harus mencukupi membeli bensin dan menyetor kepada pemilik angkot terlebih dahulu. Jika dahulu sebelum ada transportasi *online* pendapatan mereka bisa mencapai Rp 100.000 perhari, namun kini untuk mendapatkan uang Rp 25.000 terasa sulit bagi mereka. Sementara kebutuhan keluarga harus terus dipenuhi bahkan semakin meningkat. Pendapatan yang sedikit dan tidak menentu tersebut akhirnya menyebabkan mereka kesulitan untuk mencukupi berbagai kebutuhan keluarganya sehingga mereka harus makan seadanya, berhemat, bahkan sampai berhutang. Jika dibandingkan sebelum ada transportasi *online* pekerjaan sebagai sopir angkot merupakan pekerjaan yang cukup menghasilkan terutama untuk memenuhi kebutuhan hidup.

Sopir angkot merasa peristiwa sepi penumpang saat ini tidak dapat mereka kendalikan lagi. Sejak pemerintah mengeluarkan Peraturan Menteri Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (PM 108) untuk mengatur transportasi *online* (Fazli, 2017), para sopir angkot merasa tidak ada yang dapat dilakukannya untuk mengatasi kondisi sepi penumpang, bila sebelumnya sopir angkot berusaha mengatasi sepi penumpang dengan melakukan demonstrasi menuntut transportasi *online* ditutup pada tanggal 21 Agustus 2017 di DPRD Sumatera Selatan (Triansyah, 2017) dan tanggal 27 September 2017 di Kantor Gubernur Sumatera Selatan (Beni, 2017), kini mereka merasa tidak bisa lagi meminta transportasi *online* untuk ditutup.

Kondisi ini pada akhirnya membuat para sopir angkot menjadi merasa tertekan, yang dalam istilah psikologi dikenal dengan sebutan stres. Menurut Hariharan dan Rath (2008), stres adalah pengalaman yang subjektif, sebagian orang menganggap stres sebagai krisis atau bencana, sementara orang lain melihat sebagai masalah kehidupan sehari-hari dan gangguan ringan yang memunculkan respon fisiologis, respon emosional, dan respon kognitif atau penyelesaian masalah.

Beberapa sumber stres antara lain *enviromental stress*, *change-induced stress*, *personality related stress*, *stress related to interpersonal issues*, dan *system issues stress* (Hariharan & Rath, 2008). Berdasarkan hasil wawancara diketahui sejak adanya transportasi *online*, sopir angkot mengalami berbagai hal yang menyebabkan stres antara lain peristiwa perubahan yang menuntut individu untuk

melakukan penyesuaian hidup kembali (*change-induced stress*), rasa saing (*stress related to interpersonal issues*) (Hariharan & Rath, 2008), perubahan ekonomi (Rasmun, 2004), dan peristiwa yang tidak terkontrol (Taylor, 2018).

Hasil wawancara peneliti dengan AJ diketahui bahwa sejak adanya transportasi *online* AJ merasa semakin sulit memenuhi tuntutan kebutuhan keluarga dan tuntutan pemilik angkot, meski harga setoran telah diturunkan. Kondisi sepi penumpang saat ini merupakan kondisi paling tersulit yang pernah AJ alami selama bekerja sebagai sopir angkot. Kondisi saat ini benar-benar membuat AJ merasa sangat menderita serta sangat tertekan. AJ sering merasa sakit kepala memikirkan penumpang yang sepi dan uang untuk membeli bensin yang belum didapatkan dan uang setoran yang belum terkumpul. Kondisi ini juga membuatnya sering malamun. AJ merasa sering malu untuk pulang ke rumah karena tidak dapat membawa pulang uang. AJ juga mengaku sering merasa gelisah dan mudah marah ketika memikirkan penumpang yang sepi.

Hal yang sama juga diutarakan oleh KM. KM menyatakan dengan kondisi sepi penumpang seperti saat ini membuatnya sulit untuk memenuhi kebutuhan keluarga dan tuntutan uang setoran pemilik angkot. KM merasa kehidupannya saat ini sangat sulit. KM merasa tertekan dan terancam dengan kondisi penghasilan yang sedikit saat ini karena ini merupakan masalah ekonomi yang berkaitan dengan kemampuannya untuk memberikan nafkah keluarga. KM menyatakan juga sering melamun memikirkan sepi penumpang, sakit kepala, dan mudah marah terutama sejak saat ada transportasi *online* dan saat mengantri

mengambil penumpang. Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa sopir angkot mengalami gejala-gejala stres.

Untuk memperkuat fenomena yang diperoleh dari hasil wawancara, maka peneliti menyebarkan angket kepada 15 sopir angkot di Kota Palembang. Survei dilakukan pada tanggal 29 April 2018. Hasil survei menunjukkan seluruh sopir angkot mengalami sepi penumpang dan penurunan pendapatan yang drastis (100 %), 14 sopir (93,3%) semakin sulit mencukupi kebutuhan keluarga, 14 sopir angkot (93,3 %) yang merasa tertekan, 11 sopir angkot (73,3%) sering merasa sakit kepala, dan 10 sopir angkot (66,6 %) merasa sering sulit berkonsentrasi saat menyopir angkot karena mencari penumpang. Berdasarkan hasil wawancara dan angket yang disebar, dapat disimpulkan bahwa sopir angkot mengalami gejala-gejala stres.

Bandura (1997) menyatakan seberapa banyak stres dan depresi yang dialami individu dalam mengatasi tuntutan lingkungan yang membebani dapat dipengaruhi oleh keyakinan individu terhadap efikasi dirinya. Bandura (1997) mendefinisikan efikasi diri sebagai keyakinan individu terhadap kemampuannya untuk mengatur dan melakukan tindakan yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan.

Bandura (1997) menyebutkan ciri-ciri individu yang memiliki efikasi diri tinggi antara lain individu mampu menangani secara efektif peristiwa dan situasi yang dihadapi, tekun dalam menyelesaikan tugas-tugas, percaya terhadap kemampuan diri yang dimiliki, memandang kesulitan bukan sebagai ancaman tetapi sebuah tantangan dan suka mencari situasi baru, meningkatkan komitmen

yang kuat terhadap dirinya dan menetapkan tujuan yang menantang, menanamkan usaha yang kuat untuk hal yang sedang dilakukan dan meningkatkan usaha saat menghadapi kegagalan, berfokus pada tugas-tugas dan memikirkan strategi yang akan dilakukan dalam menghadapi kesulitan, cepat memulihkan kemampuan setelah mengalami kegagalan, dan menghadapi stresor atau ancaman dengan keyakinan bahwa akan mampu mengontrolnya.

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan AJ, AJ merasa tidak yakin bahwa pendapatannya saat ini mampu mencukupi kebutuhan keluarganya. AJ merasa sepiunya penumpang sejak adanya transportasi *online* sebagai ancaman terhadap keberlangsungan hidupnya. AJ menyatakan tidak ada yang bisa dilakukan untuk mengatasi sepiunya penumpang. AJ juga merasa tidak yakin dapat meningkatkan penghasilannya walau bekerja sampai malam, karena tidak ada lagi penumpang saat pukul 18.30 WIB, penumpang lebih memilih menggunakan transportasi *online*. Untuk melakukan pekerjaan tambahan tidak bisa AJ lakukan karena AJ sudah merasa lelah bekerja sebagai sopir angkot seharian. AJ menyatakan banyak rekannya yang telah berahli profesi. Namun AJ tidak dapat melakukannya karena AJ merasa tidak memiliki keahlian ataupun modal untuk melakukan pekerjaan lainnya, AJ merasa keahliannya hanya sebagai sopir angkot.

Hal yang sama disampaikan oleh KM. KM merasa tidak yakin bahwa pendapatannya sebagai sopir angkot dapat mencukupi kebutuhan keluarganya karena penghasilannya saat ini sedikit dan tidak menentu. KM juga menyatakan tidak yakin bahwa penghasilannya dapat ditingkatkan selama transportasi *online* masih ada meski pun bekerja sampai larut malam karena menurutnya saat ini tidak

ada lagi penumpang saat pukul 18.30 WIB. KM menyatakan tidak ada yang bisa dilakukan untuk menarik pengguna agar mau menggunakan angkot lagi. KM menyatakan angkot saat ini telah tersingkirkan oleh transportasi *online*, dan tidak dimungkinkan lagi angkot untuk menyamai atau mengalahkan transportasi *online*. Untuk meningkatkan penghasilannya dengan bekerja tambahan, KM menyatakan tidak bisa KM lakukan, karena sudah capek bekerja seharian sebagai sopir angkot dan tidak ada pekerjaan yang bisa dilakukan pada malam hari. Saat ini, KM menyatakan tidak lagi berharap mendapatkan penghasilan yang lebih dari saat ini melainkan berharap hanya dapat memenuhi kebutuhan keluarganya dan anak bisa terus melanjutkan sekolahnya. Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat disimpulkan bahwa para sopir angkot diduga memiliki efikasi diri yang rendah.

Hal yang berbeda disampaikan oleh JK sopir angkot Bukit-Ampera, JK menyatakan kondisi sepi penumpang saat ini adalah hal yang biasa dalam pekerjaan, keberadaan transportasi *online* sebagai pesaing adalah hal yang wajar dalam pekerjaan, bertahan atau tidak pada pekerjaan tersebut bergantung pada masing-masing individu. JK menyatakan akan tetap bertahan bekerja sebagai sopir angkot karena meski sedikit namun penghasilan yang didapatkan masih mencukupi kebutuhan keluarga. Meski saat ini sepi penumpang JK menyiasatinya dengan menarik angkot pada rute lain seperti Palembang-Indralaya. Saat malam hari meski penumpang sedikit JK tetap menarik angkot untuk tambahan penghasilan.

Untuk memperkuat fenomena, peneliti juga menyebarkan angket kepada 15 sopir angkot di Kota Palembang. Hasil survei menunjukkan 14 sopir angkot

(93,3%) merasa tidak yakin dapat meningkatkan pendapatannya, 12 sopir angkot (80%) merasa tidak yakin dapat mencukupi kebutuhan keluarga dari penghasilannya sebagai sopir angkot, 14 sopir angkot (93,3%) menyatakan tidak memiliki solusi lain untuk mencukupi kebutuhan keluarga, 13 sopir angkot (86,6%) merasa tidak memiliki modal (keahlian dan uang) untuk melakukan pekerjaan lainnya, 15 sopir angkot (100%) merasa sulit dan tidak yakin bisa mendapatkan pekerjaan lainnya, 14 sopir angkot (93,3%) merasa tidak yakin meski bekerja keras dapat memenuhi kebutuhan keluarga dari menyopir angkot. Berdasarkan hasil wawancara dan angket, peneliti menduga bahwa sopir angkot memiliki efikasi diri yang rendah.

Berdasarkan hasil fenomena dan teori yang dipaparkan, peneliti kemudian tertarik untuk melakukan penelitian peran efikasi diri terhadap stres pada sopir angkot di Kota Palembang.

B. Rumusan Masalah

Apakah ada peran efikasi diri terhadap stres pada sopir angkot di Kota Palembang?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui peran efikasi diri terhadap stres pada sopir angkot di Kota Palembang.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini dapat terbagi menjadi dua yaitu:

1. Manfaat Teoritis

Manfaat penelitian ini secara teoritis adalah untuk menambah literasi di bidang psikologi sosial dan psikologi klinis. Serta membantu pembaca memahami variabel psikologis pada sopir angkot yang mengalami stres akibat kalah bersaing dengan transportasi *online*.

2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis dari penelitian ini terbagi menjadi dua:

a. Sopir angkot

Menjadi referensi untuk mengetahui peran efikasi diri dalam mempengaruhi stres sehingga dapat meningkatkan kesadaran pentingnya meningkatkan efikasi diri pada sopir angkot di Kota Palembang.

b. Pemerintah Kota Palembang

Memberikan gambaran mengenai kondisi stres pada sopir angkot di Kota Palembang, sehingga pemerintah Kota Palembang dapat membuat kebijakan untuk mengatasi masalah tersebut.

E. Keaslian Penelitian

Berdasarkan penelusuran peneliti terhadap penelitian lainnya, terdapat beberapa penelitian terkait dengan penelitian ini, yang pertama adalah penelitian deskriptif kuantitatif yang berjudul “Studi Deskriptif Mengenai Derajat Stres dan Coping Stress pada Pengemudi Angkot Stasion Hall-Dago di Kota Bandung”.

Penelitian ini dilakukan oleh Pratiwi Handaru Wulan dari Universitas Padjadjaran pada tahun 2014. Penelitian ini melibatkan 52 orang pengemudi tetap angkot Stasion Hall-Dago. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah derajat stres dan *coping stress*. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa derajat stres para pengemudi angkot Stasion Hall-Dago bervariasi. Proporsi terbanyak adalah pengemudi berada pada derajat stres sedang dan paling sedikit adalah derajat stres tinggi. *Coping stress* yang banyak digunakan pengemudi adalah pengendalian berbentuk emosi atau *emotional focused coping*.

Hal yang membedakan penelitian ini dengan penelitian tersebut adalah pada salah satu variabel penelitian dan subjek penelitian. Penelitian ini menggunakan variabel bebas efikasi diri sedangkan penelitian tersebut menggunakan salah satu variabelnya *coping stress*. Subjek penelitian ini pada sopir angkot di Kota Palembang, sedangkan penelitian tersebut subjeknya adalah sopir angkot Stasion Hall-Dago.

Penelitian kedua yang berjudul “Hubungan antara Resiliensi dengan Stres Pada Mahasiswa Sekolah Tinggi Kedinasan”. Penelitian ini dilakukan oleh Tria Septiani dan Nurindah Fitria dari Universitas YARSI pada tahun 2016. Penelitian ini melibatkan 110 mahasiswa sekolah tinggi kedinasan. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah resiliensi dan stres. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan signifikan yang negatif antara resiliensi dan stres pada mahasiswa sekolah tinggi kedinasan.

Hal yang membedakan penelitian ini dengan penelitian tersebut adalah pada variabel bebas penelitian dan subjek penelitian. Penelitian ini menggunakan

variabel bebas efikasi diri sedangkan penelitian tersebut menggunakan variabel bebas resiliensi. Subjek penelitian ini pada sopir angkot di Kota Palembang, sedangkan penelitian tersebut subjeknya adalah mahasiswa sekolah tinggi kedinasan.

Penelitian ketiga berjudul “Hubungan antara Efikasi Diri dengan Prestasi Kerja Agen Asuransi PT. Prufamily Investa Malang”. Penelitian ini dilakukan oleh Hendra Pradana Putra dari Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang pada tahun 2015. Penelitian ini melibatkan 50 orang agen asuransi PT. Prufamily Investa Malang. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah efikasi diri dan prestasi kerja. Hasil penelitian ini menunjukkan adanya kolerasi antara efikasi diri dengan prestasi kerja pada agen asuransi PT. Prufamily Investa Malang.

Hal yang membedakan penelitian ini dengan penelitian tersebut adalah pada variabel terikat penelitian dan subjek penelitian. Penelitian ini menggunakan variabel terikat stres sedangkan penelitian tersebut menggunakan variabel terikat prestasi kerja. Subjek penelitian ini pada sopir angkot di Kota Palembang, sedangkan penelitian tersebut subjeknya adalah agen asuransi PT. Prufamily Investa Malang.

Penelitian keempat yang berjudul “Hubungan antara Efikasi Diri dengan Motivasi Belajar pada Siswa RSBI Kelas VIII SMP Negeri 3 Pati”. Penelitian ini dilakukan oleh Trijoko Lestyanto dari Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga pada tahun 2013. Penelitian ini melibatkan 266 siswa Kelas VIII SMP Negeri 3 Pati. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah efikasi diri dan

motivasi belajar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang sangat signifikan antara efikasi diri dengan motivasi belajar. Efikasi diri memiliki sumbangan efektif terhadap motivasi belajar sebesar 41%.

Hal yang membedakan penelitian ini dengan penelitian tersebut adalah pada variabel terikat penelitian dan subjek penelitian. Penelitian ini menggunakan variabel terikat stres sedangkan penelitian tersebut menggunakan variabel terikat motivasi belajar. Subjek penelitian ini pada sopir angkot di Kota Palembang, sedangkan penelitian tersebut subjeknya adalah siswa Kelas VIII SMP Negeri 3 Pati.

Penelitian kelima yang berjudul “Hubungan antara *Self Efficacy* dengan Kinerja pada Karyawan Di PT Timatex Salatiga”. Penelitian ini dilakukan oleh Rqbi Joko Santoso dari Universitas Muhammadiyah Surakarta pada tahun 2012. Penelitian ini melibatkan 50 orang staf managerial PT Timatex dengan karakteristik bekerja lebih dari 2 tahun, berusia 25-45 tahun, pendidikan minimal D3. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah efikasi diri dan kinerja. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan positif yang sangat signifikan antara efikasi diri dengan kinerja karyawan.

Hal yang membedakan penelitian ini dengan penelitian tersebut adalah pada variabel terikat penelitian dan subjek penelitian. Penelitian ini menggunakan variabel terikat stres sedangkan penelitian tersebut menggunakan variabel terikat kinerja. Subjek penelitian ini pada sopir angkot di Kota Palembang, sedangkan penelitian tersebut subjeknya adalah staf managerial PT Timatex dengan

karakteristik bekerja lebih dari 2 tahun, berusia 25-45 tahun, pendidikan minimal D3.

Penelitian keenam yang berjudul “*The Level of Driver Personality and Stress Experienced as Factors Influencing Behavior on The Road*”. Penelitian ini dilakukan oleh K Rozanowski, dkk dari Military Institute of Aviation Medicine pada tahun 2015. Penelitian ini melibatkan 25 sopir truk. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *personality traits*, tingkat stres, dan keterlibatan lalu lintas. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tingkat stres yang tinggi berhubungan dengan kecenderungan orang melakukan kesalahan.

Hal yang membedakan penelitian ini dengan penelitian tersebut adalah pada dua variabel penelitian dan subjek penelitian. Salah satu variabel penelitian ini adalah efikasi diri sedangkan penelitian tersebut menggunakan variabel *personality traits* dan keterlibatan lalu lintas. Subjek penelitian ini pada sopir angkot di Kota Palembang, sedangkan penelitian tersebut subjeknya adalah sopir truk di Poland.

Penelitian ketujuh berjudul “*A Study on the Relationship between Teacher Self Efficacy and Burnout*”. Penelitian ini dilakukan oleh Ahmet Cezmi Savaş, Yunus Bozgeyik, dan İsmail Eser dari Zirve University pada tahun 2014. Penelitian ini melibatkan 163 guru yang dipilih secara acak yang bekerja di berbagai sekolah dasar dan menengah di tahun ajaran 2014-2015. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah efikasi diri dan *burnout*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara efikasi diri dengan *burnout*.

Hal yang membedakan penelitian ini dengan penelitian tersebut adalah pada variabel terikat penelitian dan subjek penelitian. Penelitian ini menggunakan variabel terikat stres sedangkan penelitian tersebut menggunakan variabel terikat *burnout*. Subjek penelitian ini pada sopir angkot di Kota Palembang, sedangkan penelitian tersebut subjeknya adalah guru yang bekerja di sekolah dasar dan menengah tahun ajaran 2014-2015 di Turkey.

Berdasarkan beberapa uraian penelitian diatas, terdapat beberapa perbedaan dengan penelitian yang akan diteliti peneliti. Peneliti menggunakan variabel efikasi diri sebagai variabel bebas dan variabel stres sebagai variabel terikat. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran efikasi diri terhadap stres pada sopir angkot di Kota Palembang. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti memiliki perbedaan dengan penelitian-penelitian sebelumnya, dari subjek penelitian maupun variabel penelitian, sehingga penelitian ini dapat dipertanggungjawabkan keasliannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Alwisol. (2014). *Psikologi kepribadian*. Malang : UMM Press.
- Andriansyah. (2015). *Manajemen transportasi dalam kajian dan teori*. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Anonim. (2015a). *2017 tak ada angkutan kota*. <https://daerah.sindonews.com/read/997405/151/2017-tak-ada-angkutan-kota-1430796486>, diakses pada 6 Mei 2018.
- Anonim. (2015b). *Keluhan mengenai transportasi umum di Kota Palembang*. <https://www.lapor.go.id/id/1358182/keluhan-mengenai-transportasi-umum-di-kota-palembang.html>, diakses pada 6 Mei 2018.
- Azwar, S. (2015a). *Metode penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Azwar, S. (2015b). *Penyusunan skala psikologi (ed.2)*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Bandura, A. (1997). *Self-efficacy. The exercise of control*. New York: Freeman.
- Baron, R. A. & Byrne, D. (2005). *Psikologi sosial (ed. 10)*. Jakarta: Erlangga.
- Baskoro, D. S. (2016). *Berubah itu mudah: Rahasia cara tercepat membentuk ulang diri menjadi lebih baik*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Bedjo. (2018). *Angkot mangkal di tepi jalan berjam-jam*. <http://palembang.tribunnews.com/2018/03/28/angkot-mangkal-di-tepi-jalan-berjam-jam>, diakses pada 6 Mei 2018.
- Beni, M. S. (2017). *Demo sopir angkot - minta taksi online ditutup jika tidak mereka akan lakukan hal ini lagi*. <http://sumsel.tribunnews.com/2017/09/27/demo-sopir-angkot-minta-taksi-online-ditutup-jika-tidak-mereka-akan-lakukan-hal-ini-lagi>, diakses pada 6 Mei 2018.
- BPS. (2018). Jumlah penduduk menurut kabupaten/kota di Provinsi Sumatera Selatan, 2014-2017. <https://sumsel.bps.go.id/dynamic/2018/01/22/306/jumlah-penduduk-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-sumatera-selatan-2014-2017.html>, diakses pada 10 Juli 2018.
- Coleman, P. K. & Karraker, K. H. (2003). Maternal self-efficacy beliefs, competence in parenting, and toddlers' behavior and developmental status. *Infant Mental Health Journal*, 24(2), 126–148.
- Dian, O. (2017). *Pakar UB: Masyarakat butuh transportasi cepat, mudah, aman, murah, dan nyaman*. <https://prasetya.ub.ac.id/berita/Pakar-UB-Masyarakat->

[Butuh-Transportasi-Cepat-Mudah-Aman-Murah-dan-Nyaman-19410-id.htm](#), diakses pada 22 Juni 2018.

- Fattah, A. H. (2017). *Kepuasan kerja dan kinerja pegawai: Budaya organisasi, perilaku pemimpin, dan efikasi diri*. Yogyakarta: Elmatara.
- Friedman, H. S. & Schustack, M. W. (2008). *Kepribadian: Teori klasik dan riset modern*. Jakarta: Erlangga.
- Hariharan, M., & Rath, R. (2008). *Coping with life stress: The indian experience*. New Delhi: Sage Publications Pvt Ltd.
- Hardjana, A. M. (1994). *Stres tanpa distres*. Yogyakarta: Kanisius.
- King, L. A. (2016). *Psikologi umum : Sebuah pandangan apresiatif*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Kristo, F. Y. (2017). *Awal mula transportasi online menjamur di Indonesia*. <https://inet.detik.com/cyberlife/d-3609781/awal-mula-transportasi-online-menjamur-di-indonesia>, diakses pada 6 Mei 2018.
- Lestyanto, T. (2013). *Hubungan antara efikasi diri dengan motivasi belajar pada siswa rsbi kelas viii smp negeri 3 Pati*. Naskah tidak dipublikasikan, Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora, Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga, Yogyakarta.
- Loeb, C. (2016). *Self-efficacy at work: Social, emotional, and cognitive dimensions*. Disertasi, School of Health, Care, and Social Welfare, Malardalen University Sweden, Sweden.
- Luthans, F. (2011). *Organizational behavior (12th ed.)*. New York: McGraw-Hill Companies.
- Munawir, dkk. (2006). *Cakrawala geografi 1*. Jakarta: Yudistira.
- Nevid, J. S., Rathus, S. A., & Greene, B. (2005). *Psikologi abnormal (ed. 5)*. Jakarta: Erlangga.
- Peraturan Daerah Kota Palembang Nomor 14 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Transportasi.
- Peraturan Daerah Kota Palembang No 17 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Usaha Penyelenggaraan Transportasi.
- Putri, W. D. (2016). *Sosiolog: Ada lima kelebihan transportasi online*. <http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/umum/16/03/23/o4hmdd359-sosiolog-ada-lima-kelebihan-transportasi-online>, diakses pada 6 Mei 2018.
- Rasmun. (2004). *Stres, koping, dan adaptasi*. Jakarta: Sagung Seto.

- Rożanowski, K., dkk. (2015). The level of driver personality and stress experienced as factors influencing behavior on the road. *Journal Sustainable Development*, 168 (2): 1009-1019.
- Sarafino, E. P. & Smith, T. W. (2011). *Health psychology : Biopsychosocial interactions (7th ed.)*. USA: John Wiley & Sons, INC.
- Sarjono, H. & Julianita, W. (2011). *SPPS vs LISREL: Sebuah pengantar, aplikasi untuk riset*. Jakarta: Salemba Empat.
- Santrock, J.. (2011). *Remaja (ed. 11)*. Jilid I. Jakarta: Erlangga.
- Santoso, R. J. (2012). *Hubungan antara self efficacy dengan kinerja pada karyawan di PT Timatex Salatiga*. Naskah tidak dipublikasikan, Fakultas Psikologi, Universitas Muhammadiyah Surakarta, Surakarta.
- Savas, A. C., Bozgeyik, Y., & Eser, I. (2014). A study on the relationship between teacher self efficacy and burnout. *European Journal Of Educational Research*, 3 (4): 159-166.
- Septiani, T. & Fitria, N. (2016). Hubungan antara resiliensi dengan stres pada mahasiswa sekolah tinggi kedinasan. *Jurnal Penelitian Psikologi*, 7 (2): 59-76.
- Sitompul, E. A. (2009). *Gambaran learned helplessness pada supir angkutan di kota medan ditinjau dari explanatory style*. Naskah tidak dipublikasikan, Fakultas Psikologi, Universitas Sumatera Utara, Medan.
- Siregar, R. A. (2017). *Sopir angkot geruduk kantor gubernur sumsel tolak angkutan online*. <https://news.detik.com/berita/d-3660287/sopir-angkot-geruduk-kantor-gubernur-sumsel-tolak-angkutan-online>, diakses pada 6 Mei 2018.
- Smet, B. (1994). *Psikologi kesehatan*. Jakarta: PT. Grasindo.
- Sugiyono. (2015). *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukamta. (2017). *Menghadapi era digital*. <https://nasional.sindonews.com/read/1234725/18/menghadapi-era-digital-1503955719>, diakses pada 11 Juni 2018.
- Triansyah, Y. (2017). *Sepi penumpang, sopir angkot di Palembang unjuk rasa tolak transportasi online*. <http://www.tribunnews.com/regional/2017/08/21/sepi-penumpang-sopir-angkot-di-palembang-unjuk-rasa-tolak-transportasi-online>, diakses pada 17 Mei 2018.
- Taylor, S. E. (2018). *Health psychology (10th ed.)*. USA: McGraw-Hill Education.

- Putra, H. P. (2015). *Hubungan antara efikasi diri dengan prestasi kerja agen asuransi PT. Prufamily Investa Malang*. Skripsi. Malang: Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
- Vijayalakshmi. (2017). *Hero-path to hardiness. turning negative into a positive is an to expressway to succes*. United States: Lulu Publication.
- Widhiarso, W. (2001). Membaca angka pada SPSS. Diunduh dari <http://widhiarso.staff.ugm.ac.id/files/Membaca%20Angka%20pada%20SPS%20S.pdf> pada tanggal 21 Mei 2018.
- Widhiarso, W. (2010). Uji linieritas hubungan. Diunduh dari http://www.widhiarso.staff.ugm.ac.id/files/widhiarso_2010_uji_linieritas_hubungan.pdf pada tanggal 21 Mei 2018.
- Wisaksono, R. & Pasaribu, M. (2015). Pengembangan desain angkutan kota sebagai transportasi umum terintegrasi di Kota Bandung. *Jurnal Tingkat Sarjana Senirupa dan Desain*, 4 (1): 1-8.
- Wulan, P. H. (2014). *Studi deksriptif mengenai derajat stres dan coping stress pada pengemudi angkot stasion hall-dago di Kota Bandung*. Skripsi. Bandung: Universitas Padjadjaran.