

**PERBEDAAN KEPERCAYAAN DIRI PENGEMUDI
TAKSI ONLINE DENGAN PENGEMUDI TAKSI
KONVENSIONAL DI KOTA MEDAN**

SKRIPSI

*Diajukan Untuk Memenuhi Sebagai Persyaratan
Dalam Memperoleh Gelar Sarjana Psikologi
Universitas Medan Area*

OLEH:

NURILALIMAH TUSSYAHIRANI

15.860.0324



**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2019**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 11/7/19

Access From (repository.uma.ac.id)

Lembar Pengesahan Skripsi
Fakultas Psikologi
Universitas Medan Area

Judul Skripsi : PERBEDAAN KEPERCAYAAN DIRI PENGEMUDI
TAKSI ONLINE DENGAN PENGEMUDI TAKSI
KONVENSIONAL DI KOTA MEDAN
Nama Mahasiswa : NURNALIMAH TUSSYHRANI
NPM : 15.860.6324
Bidang : PSIKOLOGI PERKEMBANGAN

Disetujui Oleh:
Komisi Pembimbing

Dosen Pembimbing I

(Dra. Mustika Tarigan M.Psi)

Dosen Pembimbing II

(Aady Chandra S.Psi, M.Psi, Psikolog)

Ka. Bagian

(Azhar Aziz, S.Psi, M.Psi)

DEKAN

(Prof. Dr. H. Abdul Munir M.Pd)

Tanggal Lulus: 28 September 2019

DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI SKRIPSI FAKULTAS
PSIKOLOGI UNIVERSITAS MEDAN AREA DAN DITERIMA UNTUK
MEMENUHI SEBAGIAN DARI SYARAT-SYARAT GUNA
MEMPEROLEH DERAJAT SARJANA (S1) PSIKOLOGI

Pada Tanggal

28 September 2019

Mengesahkan Fakultas Psikologi
Universitas Medan Area



DEWAN PENGUJI

1. Nini Sriwahyuni, S.Psi, M.Pd, M.Psi
2. Laili Alfita S.Psi, M.M, M.Psi, Psikolog
3. Dra. Mustika Tarigan M.Psi
4. Andy Chandra S.Psi, M.Psi, Psikolog

TANDA TANGAN

Lembar Pernyataan

Saya NURHALIMAHTUSSYHRANT menyatakan bahwa skripsi yang saya susun, sebagai satu syarat akhir dalam mendapatkan gelar Sarjana Psikologi merupakan hasil karya saya sendiri. Adapun beberapa bagian dari skripsi ini yang saya kutip dari berbagai sumber dan hasil karya orang lain telah saya tuliskan sumber-sumbernya secara jelas sesuai dengan nama, kaidah dan etika penulisan ilmiah.

Saya bersedia menerima Sanksi pencabutan gelar akademika yang saya peroleh dan sanksi-sanksi lainnya dengan peraturan yang berlaku apabila dikemudian hari ditemukan adanya plagiat dalam skripsi ini.

Medan, September 2019



NURHALIMAHTUSSYHRANI
NPM : 15.860.0324

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN
PUBLIKASI SKRIPSI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIK**

Sebagai sivitas akademik Universitas Medan Area, saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : NURHALIMAITUSSYAHIRANI
NPM : 15.860.0324
Program Studi : Psikologi Perkembangan
Fakultas : Psikologi
Jenis Karya : SKRIPSI

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul **PERBEDAAN KEPERCAYAAN DIRI PENGEMUDI TAKSI ONLINE DENGAN PENGEMUDI TAKSI KONVENSIONAL DI KOTA MEDAN** beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalih media/catat-mencatat, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan Skripsi saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di: Medan

Pada Tanggal: 28 September 2019

Yang Menyatakan

(NURHALIMAITUSSYAHIRANI)

**PERBEDAAN KEPERCAYAAN DIRI PENGEMUDI
TAKSI *ONLINE* DENGAN PENGEMUDI TAKSI
KONVENSIONAL DI KOTA MEDAN**

Oleh :

NURHALIMAHTUSSYHRANI

NPM : 15 860 0324

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menguji secara empirik perbedaan kepercayaan diri pengemudi taksi online dengan pengemudi taksi konvensional di Kecamatan Medan Petisah, Kota Medan. Subjek penelitian adalah pengemudi taksi yang berjumlah 80 orang, dengan rincian 40 orang pengemudi taksi online dan 40 orang pengemudi taksi konvensional yang sedang berada didaerah Kecamatan Medan Petisah. Pengambilan sampel diambil menggunakan teknik Sampel Insidental. Skala yang digunakan adalah skala likert. Analisis data yang digunakan adalah T-test. Berdasarkan analisis data yang dilakukan maka diperoleh bahwa hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini dinyatakan diterima, yakni adanya perbedaan kepercayaan diri pengemudi taksi online dengan pengemudi taksi konvensional. Dengan kepercayaan diri pengemudi taksi online lebih tinggi dari pada pengemudi taksi konvensional. Hal ini dibuktikan melalui perhitungan analisis uji t-test $T = 19,756$ dengan $P = 0,00 < 0,05$ dengan mean hipotetik = 97,5 dan mean empirik = 110,85 serta standart deviasi = 10,044 yang menyatakan kepercayaan diri pengemudi taksi online tinggi. Sedangkan kepercayaan diri pengemudi taksi konvensional dari perhitungan mean hipotetik = 97,5 dan mean empirik = 104,00 dengan standart deviasi = 8,137 yang menyatakan bahwa kepercayaan diri pengemudi taksi konvensional sedang.

Kata Kunci : Kepercayaan diri, Pengemudi taksi

**THE DIFFERENCE OF SELF CONFIDENCE OF ONLINE TAXI DRIVER
WITH CONVENSIONAL TAXI DRIVER IN MEDAN CITY**

By :

NURHALIMAHTUSSYHRANI

NPM : 15 860 0324

ABSTRACT

This research for a know and prove in empiric of the difference in self confidence of Online Taxi Driver with Convensional Taxi Driver in Kecamatan Medan Petisah, Medan city. The subject of the research which numbered 80 people, with details 40 Online Taxi Driver and 40 Convensional Taxi Driver where they are in Kecamatan Medan Petisah Area. The sample was taken used Incidental Sampling technique. The scale used is Likert Scale. The data analysis used T-test technique. Based on the data analysis conducte it was found that the hypothesis proposed in this study was accepted. That is difference in self confidence of Online Taxi Driver with Convensional Taxi Driver by means of self confidence Online Taxi Driver still higher more than Convensional Taxi Driver. This proven through T-test analysis test $T = 19,756$ with $P = 0,00 : < 0,05$ with mean hipotetic = 97,5 and mean empiric = 110,85 and standard deviations = 10,044 that state self confidance Online Taxi driver high-up. From calculation while self confidence Convensional Taxi Driver is average.

Keywords : Self Confidence, Taksi Driver

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur peneliti ucapkan kepada Allah SWT, yang telah memberi kesehatan dan kelancaran dalam penyusunan skripsi dalam tugas akhir.

Skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk menempuh ujian tingkat Sarjana Hukum pada Fakultas Psikologi Universitas Medan Area dengan judul *PERBEDAAN KEPERCAYAAN DIRI PENGEMUDI TAKSI ONLINE DENGAN PENGEMUDI TAKSI KONVENSIONAL DI KOTA MEDAN*.

Dalam penulisan skripsi ini, peneliti banyak menerima bantuan, bimbingan, motivasi dari berbagai pihak, untuk itu peneliti mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dadan Ramdan, M.Eng, Sc, selaku Rektor Universitas Medan Area.
2. Bapak Prof. Dr. Abdul Munir. M.Pd selaku Dekan Fakultas Psikologi Universitas Medan Area.
3. Bapak Hairul Anwar Dalimunthe. M.Psi selaku Wakil Dekan Bidang Akademik Fakultas Psikologi Universitas Medan Area.
4. Bapak Syafrizaldi. M.Psi selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan Fakultas Psikologi Universitas Medan Area.
5. Bapak Azhar Aziz S.Psi, M.A selaku Kepala Bagian Psikologi Perkembangan Fakultas Psikologi Universitas Medan Area.
6. Ibu Nini Sri Wahyuni, S.Psi, M.Psi, selaku ketua dalam kepanitian Sidang Meja Hijau yang telah memberi masukan berarti kepada peneliti.

7. Ibu Dra. Mustika Tarigan M.Psi, Psikolog selaku Dosen Pembimbing I Peneliti yang telah membimbing, memotivasi, dan menyemangati peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini hingga selesai.
8. Bapak Andy Chandra S.Psi, M.Psi, Psikolog selaku Dosen Pembimbing II yang telah membimbing memotivasi, dan menyemangati peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini hingga selesai.
9. Ibu Laili Alfita S.Psi, M.M, M.Psi, Psikolog selaku sekretaris dalam kepanitian Sidang Meja Hijau yang telah memberi masukan berarti kepada peneliti.
10. Bapak/Ibu Dosen Fakultas Psikologi Universitas Medan Area yang telah membimbing dan mendidik peneliti serta seluruh staf pegawai yang telah memberikan bantuan dan pelayanan selama perkuliahan.
11. Teruntuk bapak dan mamak. Bapak Suparmin dan Ibu Hj. Sarminah terima kasih untuk selama ini memberikan dukungan, doa, dan kasih sayang sepanjang hidup peneliti hingga peneliti dapat menyelesaikan pendidikan Strata-1.
12. Untuk Lisana Dewi Sidqin Tekualu sahabat tercinta, yang luar biasa mendukung, menyemangati, bersabar, dan mendengar segala keluhan yang peneliti alami. Terima kasih, karena telah berada disamping peneliti selama ini.
13. Kepada keluarga Bapak Tekualu dan Ibu Richatun yang tidak lupa memberikan doa terbaik kepada Peneliti agar mendapatkan hasil yang diharapkan.

14. Kepada Kakak-Kakak, dan Abang-Abang, Salamah SE, Salimah SH, MH, Sri Ayu Sundari, SERDA Rudiyanto, SERDA Wahyu Setia Budi yang telah mendukung dan menyemangati peneliti menyelesaikan Skripsi ini, serta kepada para keponakan tercinta Vevila, Rafalika, Zacky, dan Yuri yang menyemangati dan terkadang mengganggu Peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini.
15. Kepada Kakak-Kakak yang sedang merantau, Stephanie Sibarani S.Pd, Intan Ginting, dan Cristin Edward Purnama Batubara
16. Kepada Teman Terdekat saat Perkuliahan, Sarah Mariza Haq, Tengku Silva, Siti Aisyah, Hana Asti, dan Dhea Herba yang menyebut diri sebagai Babon.
17. Kepada teman-teman Kelas Psikologi Kelas Malam Stambuk 2015.

Akhir kata, semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan karunia-Nya dan membalas segala amal budi serta kebaikan pihak-pihak yang telah membantu peneliti dalam penyusunan laporan ini dan semoga tulisan ini dapat memberikan manfaat bagi pihak-pihak yang membutuhkan.

Terima kasih.

Medan, September 2019

NURHALIMAHTUSSYHRANI

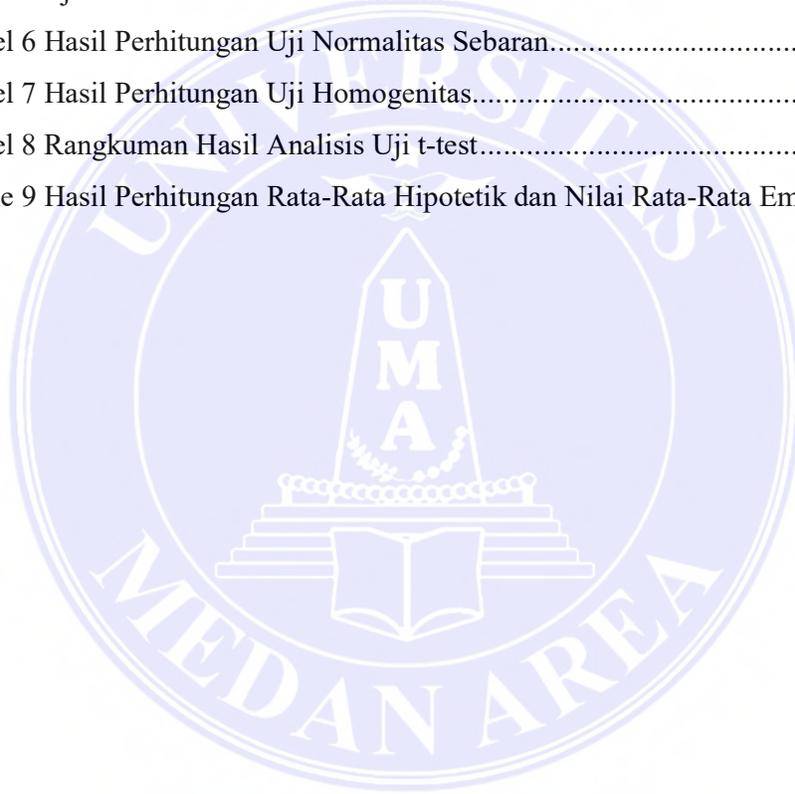
DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Lembar Pengesahan Skripsi	ii
Lembar Pegesahan Dewan Penguji	iii
Lembar Pernyataan	iv
Lembar Pernyataan Persetujuan	v
ABSTRAK	vi
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
BAB I PENDAHULUAN	14
A. Latar Belakang Masalah.....	14
B. Identifikasi Masalah.....	23
C. Batasan Masalah.....	24
D. Rumusan Masalah.....	24
E. Tujuan Penelitian.....	24
F. Manfaat Penelitian.....	25
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	26
A. Pengemudi (Driver).....	26
Pengertian Pengemudi (Driver).....	26
B. Transportasi.....	26
1. Pengertian Transportasi.....	26
2. Pengertian Taksi.....	28
a. Taksi Konvensional.....	29
b. Taksi <i>Online</i>	31
3. Sejarah Taksi di Indonesia.....	32
C. Percaya Diri (<i>Self Confident</i>).....	33
1. Pengertian Percaya Diri.....	33
2. Ciri-Ciri Kepercayaan Diri.....	36
3. Ciri-Ciri Tidak Percaya Diri.....	38
4. Aspek Kepercayaan Diri.....	40
5. Faktor yang Mempengaruhi Kepercayaan Diri.....	42
D. Perbedaan Kepercayaan Diri Pengemudi Taksi <i>Online</i> Dengan Pengemudi Taksi Konvensional.....	45
E. Kerangka Konseptual.....	47

F. Hipotesis	47
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	48
A. Tipe Penelitian	48
B. Identifikasi Variabel Penelitian.....	49
C. Definisi Operasional Variabel Penelitian	49
D. Subjek Penelitian.....	49
E. Teknik Pengumpulan Data	50
F. Analisis Data.....	50
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	54
A. Orientasi Kancas Penelitian	54
B. Persiapan Penelitian	54
C. Pelaksanaan Penelitian	58
D. Hasil Uji Coba Skala Kepercayaan Diri.....	59
E. Analisis Data dan Hasil Penelitian.....	60
F. Pembahasan	66
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	71
A. SIMPULAN.....	71
B. SARAN.....	71
DAFTAR PUSTAKA.....	73
LAMPIRAN	76

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Distribusi Penyebaran Aitem-aitem Skala Kepercayaan Diri Sebelum Uji Coba	56
Tabel 2 Jumlah Responden	57
Tabel 3 Hasil Uji Reliabilitas Data Penelitian.....	58
Tabel 4 Distribusi Penyebaran Butir-butir Pernyataan Skala Kepercayaan Diri Setelah Uji Coba.....	60
Tabel 6 Hasil Perhitungan Uji Normalitas Sebaran.....	61
Tabel 7 Hasil Perhitungan Uji Homogenitas.....	62
Tabel 8 Rangkuman Hasil Analisis Uji t-test.....	63
Table 9 Hasil Perhitungan Rata-Rata Hipotetik dan Nilai Rata-Rata Empirik	65



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi hanya suatu istilah yang digunakan oleh manusia yang terminologinya dapat diartikan sebagai upaya untuk melakukan pergerakan atau perjalanan dari satu tempat ke tempat lainnya. Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan.

Transportasi merupakan bidang yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia, mengingat kebutuhan masyarakat Indonesia akan transportasi sangat tinggi. Sementara itu menurut Sukarto (2006) ada lima unsur pokok transportasi, pertama manusia, selaku yang membutuhkan transportasi; adalah seseorang yang menggunakan jasa untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Kedua, barang yakni benda yang di diperlukan atau dikonsumsi oleh manusia; maksudnya adalah bahan-bahan pokok keperluan manusia juga membutuhkan transportasi untuk tiba ke tangan konsumen. Ketiga, kendaraan, yang berfungsi sebagai sarana untuk transportasi. Keempat jalan, sebagai prasarana atau media transportasi, maksudnya dalam melakukan kegiatan bertransportasi yang tak kalah penting adalah sarana jalan, karena apabila tidak ada jalan maka transportasi yang dilakukan akan terhambat. Serta kelima Organisasi atau kelembagaan yang bertindak sebagai pengelola transportasi, adalah badan atau lembaga yang memiliki sarana prasarana dan benda untuk melakukan transportasi.

Pada umumnya manusia tinggal di darat, dan membentuk masyarakat. Masyarakat sangat bergantung pada transportasi darat dengan alasan utama untuk mempersingkat waktu perjalanan aktivitas mereka. Tidak sedikit masyarakat yang menggunakan transportasi umum, baik dalam kota ataupun antar kota. Transportasi merupakan salah satu lahan bisnis sebagaimana dengan sektor ekonomi lainnya.

Pada masa lalu masyarakat menggunakan transportasi apabila tempat yang ditujunya jauh dan dulu hanya ada delman ataupun andong. Transportasi darat mengalami perkembangan secara pesat. Didarat sendiri saat ini sudah ada berbagai macam jenis transportasi diantaranya adanya Angkutan Kota (Angkot), bus, kereta api, dan taksi. Sistem transportasi berkembang sesuai dengan kebutuhan manusia. Ketika manusia belum membutuhkan transportasi mobilitas penduduk masih sangat rendah dan terbatas. Akan tetapi, ketika tingkat mobilitas semakin tinggi dan jangkauannya semakin luas maka dibutuhkan sarana transportasi yang memadai dan menunjang kebutuhannya. Salah satu perkembangan yang sangat pesat saat ini adalah taksi. Perkembangan taksi yang terus berkembang membuat kebutuhan akan taksi semakin meningkat. Taksi sendiri saat ini ada yang konvensional dan ada yang secara *online*.

Taksi konvensional adalah angkutan umum yang menggunakan mobil untuk mengangkut penumpangnya dengan tarif layanan jasa angkutan yang dihitung dengan dua cara yaitu, penghitungan tarif secara otomatis sesuai jarak yang ditempuh dengan menggunakan argo meter, dan dengan cara kesepakatan penumpang dan pengemudi dalam menentukan tarif (Emmanuel, 2014). Dalam

taksi konvensional, tarif awal yang dikenakan adalah Rp. 6.500,- (enam ribu lima ratus) untuk tarif buka pintu, dengan tarif minimum pada argo sebesar Rp. 25.000,- (dua puluh lima ribu rupiah) dan akan bertambah Rp. 4.100,- (empat ribu seratus rupiah) per kilometer sesuai dengan jarak yang ditempuh (Peraturan Menteri Perhubungan No.108 Thn 2017).

Taksi konvensional sendiri sudah memiliki izin terdaftar sebagai angkutan umum oleh Dinas Perhubungan yang berarti plat kendaraannya berwarna kuning. Pengemudi taksi konvensional beroperasi menggunakan armada yang telah disediakan oleh pihak penyedia jasa layanan transportasi itu sendiri. Untuk dapat menggunakan jasa taksi konvensional penumpang harus mendatangi pangkalan taksi yang sulit dijangkau, penumpang juga bisa memesan dengan menggunakan telephone lalu menjelaskan secara rinci telak titik penjemputan penumpang kepada operator taksi. Taksi konvensional juga bersedia mengantar penumpang dengan jarak tempuh yang jauh dengan sistem pembayaran tunai/cash. Selain penumpang dapat merubah arah tujuan, data penumpang juga tidak akan tersebar luas. Namun taksi konvensional tidak memberikan keamanan yang pasti kepada penumpang, seperti tidak terlacaknya rute perjalanan yang dilalui, adanya kemungkinan kecurangan pada argo yang dilakukan oleh pengemudi.

Untuk menjadi seorang pengemudi taksi konvensional, diperlukannya data-data pendukung seperti, Surat Lamaran Pekerjaan, Daftar Riwayat Hidup, Kartu Tanda Pengenal (KTP), Ijazah (SMA/Sederajat), Surat Keterangan Catatan Kepolisian (SKCK), bukti lisensi mengendara berupa Surat Izin Mengemudi (SIM), tidak bertato, tidak bertindik dan harus perpakaian secara

rapi (*Expressgroup.co.id*). Pengemudi taksi konvensional menggunakan seragam yang telah disediakan oleh penyedia jasa taksi konvensional, menjadi pengemudi taksi konvensional adalah pekerjaan tetap yang harus ditekuni, dengan hasil pendapatan harus dibagi dua dengan perusahaan selaku badan penyedia jasa transportasi, yang terkadang membuat pengemudi taksi konvensional merugi, karena harus membayar setoran dengan uang pribadi apabila setoran yang harus dibayar perusahaan tidak tercukupi.

Dengan tingginya mobilitas penduduk dan semakin berkembangnya sistem teknologi maka dari itu beberapa pengusaha melihat ini sebagai peluang bisnis dalam layanan transportasi *online* berbasis aplikasi. Transportasi *online* atau yang disering disebut Taksi *online* adalah perusahaan transportasi yang menggunakan jaringan internet dengan menggunakan sistem *global Transmission Control Protocol/Internet Protocol Suite* (TCP/IP) dalam bentuk aplikasi sebagai alat penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan. Layanan jasa ini hanya dapat dinikmati oleh para pengguna *smartphone* secara praktis dengan cara mengunduh aplikasi yang tersedia di *Play Store* untuk *Android*, dan *App Store* untuk *IOS*.

Saat ini transportasi *online* sedang banyak digandrungi oleh masyarakat Indonesia dikarenakan pemesanan taksi *online* yang praktis, mudah dan cepat. Tarif telah ditentukan jelas dengan harga terjangkau, tempat penjemputan tergantung pada permintaan penumpang. Cukup dengan menentukan alamat penjemputan dan tujuan. Kendaraan yang digunakan adalah kendaraan pribadi yang memiliki *standart*, jenis dan tahun yang ditentukan oleh penyedia jasa transportasi *online*, seperti tahun kendaraan diatas 2012 dengan diwajibkan

untuk memiliki kapasitas minimal 1000 cc dan maksimal 2000 cc, serta harus memiliki polis asuransi untuk menjaga keamanan penumpang dan pengemudi selama berkendara (Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2017). Pihak penyedia jasa taksi *online* juga memberikan peluang bagi pengemudi yang tidak memiliki kendaraan sendiri dengan program loyalitas *Gold Captain*, dalam jangka waktu lima tahun pengemudi dapat memiliki kendaraan tersebut. Dengan mendepositkan mulai dari Rp. 2.500.000,- (dua juta limaratus ribu rupiah) dengan rental fee mingguan mulai dari Rp. 990.000,- (sembilan ratus sembilan puluh ribu rupiah) dengan pilihan kendaraan beragam (Grab.com/id).

Dalam menentukan tarif, Kementerian Perhubungan menyesuaikan tarif sesuai dengan batas bawah sebesar Rp. 3.500,- (tiga ribu lima ratus rupiah) per kilometer dan batas atas Rp. 6.500,- (enam ribu lima ratus rupiah) per kilometer (Peraturan Menteri Perhubungan No.118 Thn 2018). Taksi *online* memiliki riwayat perjalanan yang membuat penumpang merasa aman karena dapat mengetahui profil dari pengemudi. Seperti foto pengemudi, harga yang tercantum dengan jelas, jenis kendaraan yang ditumpangi, nomor telephone pengemudi, dan plat nomor kendaraan yang tertera jelas pada tampilan pemesanan pada aplikasi. Sistem pembayaran taksi *online* juga beragam, dapat berupa pembayaran secara tunai dan pembayaran secara *e-cash*. Penyedia jasa taksi *online* juga memberikan promo potongan harga yang diterima oleh pengguna dan dapat dilihat dikolom notifikasi yang membuat penumpang lebih tertarik menggunakan jasa taksi *online*.

Rute perjalanan pun terlacak secara pasti, juga adanya kolom komentar pada aplikasi yang berguna untuk menyampaikan keluhan kesah yang terjadi

selama proses perjalanan kepada pihak perusahaan penyedia layanan transportasi *online*, yang akan langsung ditindak lanjuti sebagai prioritas yang diberikan untuk keamanan penumpang. Penumpang dapat memberi penilaian kinerja pada pengemudi berupa rating yang berguna untuk mengidentifikasi dan memantau kesalahan apapun yang terjadi, seperti perbedaan plat kendaraan, kebersihan kendaraan, perbedaan nomor telpon pada aplikasi, tidak berpenampilan sopan, terlalu sering membatalkan pesanan penumpang, menurunkan penumpang tidak dilokasi yang sesuai dengan aplikasi, melakukan pemesanan sendiri (order fiktif), hingga menggunakan *fake Global Positioning System* (GPS).

Rating sangat berpengaruh untuk performa seorang pengemudi taksi *online*, jika *rating* bintang yang diperoleh rendah maka akun pengemudi berkemungkinan dibekukan sementara atau sanksi terberat berupa suspend atau pemutusan mitra sepihak (Kode Etik Mitra 4W, *Grab.com/id*). Pengemudi taksi *online* tidak membagi penghasilan mereka kepada pihak penyedia jasa transportasi *online*, tetapi pengemudi membayar pajak perjalanan sebesar 15% (lima belas persen) setiap trip perjalanan, dan jika pengemudi taksi *online* mencapai target perjalanan, maka mereka akan mendapatkan bonus dari penyedia jasa aplikasi yang akan dikirim kedompet tunai pengemudi dan dapat langsung ditransfer ke rekening pribadi pengemudi. Target yang dimaksud berupa akumulasi perjalanan perhari dengan minimum perjalanan delapan trip perjalanan, maka pengemudi berhak mendapatkan bonus sebesar Rp. 40.000,- (empat puluh ribu rupiah) dan Rp. 190.000,- (seratus Sembilan puluh ribu

rupiah) untuk maksimum bonus yang didapatkan pengemudi diluar hasil pendapatan yang diterima tunai dari penumpang (*driver.go-jek.com*).

Pengemudi taksi *online* menjadikan pekerjaan ini sebagai sampingan karena kebanyakan pengemudi taksi *online* sudah memiliki pekerjaan tetap. Untuk menjadi pengemudi taksi *online* perusahaan hanya meminta Surat Keterangan Catatan Kepolisian (SKCK), Polis Asuransi, Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), kendaraan dengan tahun yang ditentukan dan lisensi mengendara berupa Surat Izin Mengemudi (SIM) yang sesuai dengan Kartu Tanda Pengenal (KTP) pengemudinya, memiliki uji Kendaraan Bermotor (KIR) dan yang terpenting adalah memiliki ponsel pintar atau smartphone berbasis android dengan memori 16GB (*giga bite*) dan sekurang-kurangnya mempunyai *Random Access Memori* (RAM) sebesar 1GB (*giga bite*) (*Grab.com/id*).

Taksi konvensional dengan taksi *online* tentunya memiliki perbedaan dalam menjalankan pekerjaannya, seperti pengemudi taksi konvensional masih menentukan tarif perjalanan sesuai argometer yang biasanya sedikit lebih mahal, sedangkan pengemudi taksi *online* tarif telah ditentukan oleh aplikasi yang harganya sangat terjangkau. Pengemudi taksi konvensional biasanya menunggu penumpang dipangkalan taksi, sedangkan pengemudi taksi *online* menggunakan sistem *Global Positioning System* (GPS) untuk memudahkan penumpang menemukan pengemudi terdekat. Pengemudi taksi konvensional harus membagi hasil pendapatannya dengan setoran yang ditetapkan oleh perusahaan selaku badan penyedia jasa transportasi. Sedangkan pengemudi taksi *online* tidak membagi penghasilan tetapi mereka membayar pajak perjalanan sebesar 15% per trip. Penampilan pengemudi taksi *online* juga

terlihat lebih modis dan santai, dikarenakan tidak dituntut menggunakan seragam oleh penyedia jasa taksi *online*, sehingga membuat pengemudi tidak memiliki perbedaan antara penumpang dan pengemudi. Jadi, pengemudi taksi *online* seperti mengantar teman atau kerabat. Sedangkan pengemudi taksi konvensional menggunakan pakaian seragam yang telah ditentukan oleh pihak penyedia jasa transportasi. Kendaraan yang digunakan oleh pengemudi taksi *online* terlihat lebih terawat dibandingkan dengan taksi konvensional. Pengemudi taksi *online* mampu mengambil cicilan kendaraan untuk dapat menjadi pengemudi taksi *online*. Pengemudi taksi *online* lebih mahir menggunakan teknologi karena system yang digunakan berupa aplikasi yang hanya dapat dioperasikan menggunakan *smartphone*. Sedangkan, pengemudi taksi konvensional tidak menggunakan aplikasi, pengemudi taksi konvensional menunggu pemberitahuan dari operator taksi untuk menjemput penumpang.

Adanya beberapa perbedaan dari fenomena dan observasi diatas menimbulkan adanya perbedaan kepercayaan diri antara pengemudi taksi konvensional dengan pengemudi taksi *online*. Dilihat dari perbedaan status pekerjaan, latar belakang pendidikan, penguasaan teknologi, kepemilikan kendaraan, ketertarikan pelanggan, dan jumlah penghasilan. Kepercayaan diri adalah salah satu aspek kepribadian yang penting pada seseorang. Kepercayaan diri merupakan atribut yang sangat berharga pada diri seseorang dalam kehidupan bermasyarakat. Tanpa adanya kepercayaan diri akan menimbulkan banyak masalah pada diri seseorang (Gufron, 2016). Menurut Lauster (Gufron, 2016) kepercayaan diri sebagai suatu sikap atau perasaan yakin akan kemampuan diri sendiri sehingga seseorang tidak terpengaruh

oleh orang lain. Kepercayaan diri bagi pengemudi taksi sangat penting, karena rasa percaya diri adalah modal utama bagi pengemudi taksi seperti, dapat mengerti beberapa komponen mobil, menghafal rute perjalanan yang akan dilalui, maupun dapat berkomunikasi yang baik dengan penumpang. Sikap percaya diri juga dapat membuat seseorang menjadi bersemangat untuk melakukan bidang pekerjaan yang ditekuninya, merasa nyaman dengan keadaan dirinya, dapat menghargai dirinya, dapat menerima kritikan orang lain, mengakui keberhasilan orang lain tanpa perlu membangga-banggakan apa yang telah dilakukan atau dimilikinya.

Khumara (Gufon, 2016) menyatakan, bahwa kepercayaan diri merupakan ciri kepribadian yang mengandung arti keyakinan terhadap kemampuan diri sendiri. Kepercayaan diri memiliki ciri-ciri diantaranya, Percaya akan kemampuan diri sendiri, Bertindak mandiri dalam mengambil keputusan, Memiliki sikap positif pada diri sendiri, Berani mengungkapkan pendapat (Lauster dalam Ghufon, 2016).

Berikut adalah kutipan wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan salah satu pengemudi taksi *online* dan salah satu pengemudi taksi konvensional:

“...saya menjadi driver online sudah 2 tahun, pekerjaan ini sebenarnya hanya sampingan saja karna saya sudah memiliki pekerjaan tetap. Pekerjaan ini saya lakukan jika saya sedang libur bekerja. Pekerjaan ini sangat fleksibel dan memiliki penghasilan yang lumayan untuk menutupi cicilan kendaraan yang saya miliki... (Pria, 32 Tahun, 5 Februari 2019)”

“...saya sudah menjadi supir taksi sejak 2005 penghasilan yang saya dapatkan hanya cukup untuk makan dan biaya anak sekolah. Pendapatan setiap harinya juga tidak menentu, belum lagi uang hasil menarik taksi harus dibagi dengan pemilik kendaraan. Saya sulit untuk menemukan pekerjaan yang lain, karena saya merasa keahlian saya hanya mengemudikan kendaraan... (Pria, 46 Tahun, 5 Februari 2019)”

Berdasarkan kutipan fenomena, observasi, wawancara, dan pengalaman peneliti sebagai mantan pengemudi taksi *online*, peneliti tertarik untuk meneliti perbedaan rasa percaya diri dari pengemudi taksi konvensional dengan pengemudi taksi *online* berbasis aplikasi di kawasan Kecamatan Medan Petisah dengan judul “PERBEDAAN KEPERCAYAAN DIRI PENGEMUDI TAKSI *ONLINE* DENGAN PENGEMUDI TAKSI KONVENSIONAL DI KOTA MEDAN”.

B. Identifikasi Masalah

Dalam menjalankan suatu kendaraan untuk transportasi tentu dibutuhkan seorang pengemudi agar kegiatan transportasi itu berjalan. *Driver* atau disebut pengemudi saat ini semakin banyak jenisnya, baik pengemudi roda empat, roda dua dsb. Perbedaan status sosial dimasyarakat membuat polemik yang ada pada pekerjaan menjadi pengemudi taksi baik secara konvensional maupun secara *online*.

Tidak sedikit pengemudi taksi konvensional yang merasa canggung bahkan malu untuk menawarkan dirinya kepada penumpang maka mereka lebih banyak mempromosikan diri melalui iklan-iklan dipinggir jalan, dari mulut ke mulut, dan mungkin promosi melalui halaman *facebook*. Berbeda dengan pengemudi taksi *online*, mereka sudah terdaftar pada satu perusahaan yang mencakup transportasi *online* yang ada pada aplikasi bersangkutan dengan menunggu pelanggan memesan secara *online* dan mereka melakukan pekerjaannya.

Pengemudi taksi konvensional terkadang rebutan pelanggan yang bahkan membuat mereka saling besiteru berbeda dengan pengemudi taksi *online* yang hanya menunggu pelanggan yang sudah ditentukan oleh aplikasi.

Pengemudi taksi konvensional kebanyakan mengejar setoran dan membagi penghasilannya dengan pemilik kendaraan. Berbeda dengan pengemudi taksi *online* yang kebanyakan sudah memiliki kendaraannya sendiri tanpa memikirkan uang sewa kendaraan tersebut.

C. Batasan Masalah

Peneliti membatasi masalah ini pada pengemudi pengguna aplikasi, dan pengemudi tanpa menggunakan aplikasi (konvensional) yang berada didalam kawasan Kecamatan Medan Petisah. Peneliti juga hanya meneliti pengemudi roda empat, mobil bagi pengemudi *online*, taksi bagi pengemudi konvensional. Disini peneliti mengambil sample pengemudi laki-laki.

D. Rumusan Masalah

Yang menjadi rumusan permasalahan peneliti adalah:

1. Bagaimana kepercayaan diri para pengemudi taksi *online* dan konvensional?
2. Bagaimana perbedaan kepercayaan diri antara pengemudi taksi *online* dan konvensional?

E. Tujuan Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini, peneliti memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kepercayaan diri para pengemudi taksi *online* dan konvensional.

2. Untuk mengetahui perbedaan mengenai kepercayaan diri antara pengemudi taksi *online* dan konvensional.

F. Manfaat Penelitian

Setiap kegiatan yang dilakukan hendaknya berguna atau manfaat, demikian juga halnya dengan hasil penelitian ini, karena masalah yang dipilih memang layak untuk diteliti. Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoritis

Menjadi bahan masukan dan sumber informasi yang berguna bagi ilmu psikologikhususnya bidang psikologi perkembangan.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi subjek, penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan yang berguna terutama bagi penulis dalam meneliti kepercayaan diri para pengemudi taksi *online* maupun konvensional dan juga berguna untuk para pengemudi dan pengguna layanan taksi baik secara *online* maupun konvensional.
- b. Bagi Universitas, penelitian ini dapat menjadi penambahan informasi tentang masalah kepercayaan diri dalam bidang pekerjaan pengemudi baik *online* dan konvensional yang ada di Kota Medan. Dan dapat menjadi bahan perbandingan dan acuan bagi peneliti selanjutnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengemudi (Driver)

Pengertian Pengemudi (Driver)

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata Pengemudi memiliki arti orang yang (pekerjaannya) mengemudikan (perahu, mobil, pesawat terbang, dan sebagainya). Dalam Pasal 1 Angka 1 Huruf g UU Nomor 3 Tahun 1965 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan atau yang langsung mengawasi orang lain mengemudikannya. Dalam Pasal 1 Angka 23 UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi. Berdasarkan pemaparan diatas disimpulkan bahwa pengemudi adalah seseorang yang menjalankan kendaraan bermotor untuk terlaksananya transportasi.

B. Transportasi

1. Pengertian Transportasi

Menurut Nasution (2004), transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ketempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri. Soesilo mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri

maupun membawa barang. (dalam Rifusua, 2010). Menurut Rustian Kamaluddin (2003), transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Berdasarkan para pendapat ahli diatas disimpulkan bahwa transportasi adalah alat pemindah barang dan manusia dari satu tempat ketempat lain. Menurut Sukarto (2006) transportasi memiliki lima unsur penting yaitu:

- a. Manusia yang membutuhkan
- b. Barang yang dibutuhkan,
- c. Kendaraan sebagai alat/sarana.
- d. Jalan dan terminal sebagai prasarana transportasi.
- e. Organisasi (pengelola transportasi).

Dengan adanya transportasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat dan budaya suatu bangsa dan daerah kebutuhan akan angkutan tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (*personal place utility*). Selain itu, Tamin mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu:

1. Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan;
2. Sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. (dalam Rifusua,

2010). Transportasi umum perkotaan yang menyelenggarakan kegiatan pelayanan transportasi perkotaan yang efektif dan efisien, dalam arti lancar, aman, berkapasitas mencukupi, komperhensif, bertanggung jawab, terjangkau oleh daya beli masyarakat, dan nyaman, merupakan salah satu fungsi utama kota- kota besar. Transportasi dapat dibedakan menjadi transportasi untuk darat, laut, dan udara.

Dalam hal ini ada beberapa jenis transportasi di darat. Diantaranya adalah:

- a. Mobil Sewa
- b. Taksi
- c. Delman
- d. Sepeda
- e. Becak
- f. Kereta Api
- g. Bus

Berdasarkan pemaparan diatas dapat disimpulkan bahwa transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ketempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri.

2. Pengertian Taksi

Taksi adalah sebuah transportasi non-pribadi yang umumnya adalah sedan serta dapat merujuk kepada angkutan umum lain selain mobil yang mengangkut penumpang dalam kapasitas kecil. Dalam Kamus Besar Bahasa

Indonesia Taksi memiliki 1 arti. Taksi memiliki arti dalam kelas nomina atau kata benda sehingga taksi dapat menyatakan nama dari seseorang, tempat, atau semua benda dan segala yang dibendakan. Menurut Warpani (2002) menjelaskan bahwa taksi adalah kendaraan pribadi yang biasanya sedan yang digunakan oleh umum dengan dipungut bayaran, sesuai dengan keputusan pemerintah. Emmanuel (2014) berpendapat taksi adalah angkutan umum yang menggunakan mobil untuk mengangkut penumpangnya dengan tarif layanan jasa angkutan yang dihitung dengan dua cara yaitu, penghitungan tarif secara otomatis sesuai jarak yang ditempuh dengan menggunakan argo meter, dan dengan cara kesepakatan penumpang dan pengemudi dalam menentukan tarif. Berdasarkan beberapa pendapat diatas disimpulkan bahwa pengertian taksi adalah kendaraan non-pribadi yang umumnya adalah sedan dan perhitungan tarif yang menggunakan *argo* atau kesepakatan penumpang dan pengemudi.

a. Taksi Konvensional

Sebelum memahami pengertian dari taksi konvensional, pengertian atas Taksi itu sendiri adalah sebuah transportasi non-pribadi yang umumnya adalah sedan serta dapat merujuk kepada angkutan umum lain selain mobil yang mengangkut penumpang dalam kapasitas kecil. Sedangkan Konvensional diambil dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah “Kesepakatan”. Taksi Konvensional adalah jenis alat transportasi umum, berupa kendaraan bermotor roda empat, dimana ditawarkan kenyamanan serta “privasi yang lebih” dari pada angkutan umum yang lain. Dengan kata lain Taksi konvensional

juga adalah angkutan umum yang menggunakan mobil untuk mengangkut penumpangnya dengan tarif layanan jasa angkutan yang dihitung dengan dua cara yaitu, penghitungan tarif secara otomatis sesuai jarak yang ditempuh dengan menggunakan argo meter, dan dengan cara kesepakatan penumpang dan pengemudi dalam menentukan tarif (Emmanuel, 2014).

Tarif minimum taksi konvensional adalah Rp. 25.000,- (dua puluh lima ribu rupiah) dengan dan akan bertambah Rp. 4.100,- (empat ribu seratus rupiah) per kilometer sesuai dengan jarak yang ditempuh. Taksi konvensional sendiri sudah memiliki izin terdaftar sebagai angkutan umum oleh Dinas Perhubungan yang berarti plat kendaraannya berwarna kuning (Peraturan Menteri Perhubungan No.108 Thn 2017). Untuk dapat menggunakan layanan taksi konvensional, Penumpang harus mencari pangkalan taksi atau dapat memesan dengan *telephone*.

Berdasarkan pemaparan diatas dapat disimpulkan taksi konvensional adalah angkutan umum yang menggunakan mobil untuk mengangkut penumpangnya dengan tarif layanan jasa angkutan yang dihitung dengan dua cara yaitu, penghitungan tarif secara otomatis sesuai jarak yang ditempuh dengan menggunakan argo meter, dan dengan cara kesepakatan penumpang dan pengemudi dalam menentukan tarif.

b. Taksi *Online*

Pengertian atas taksi *online* dapat ditemukan dengan mencari pengertian atas kata taksi disatu sisi dan kata *online* disisi lainnya. Taksi adalah sebuah transportasi non-pribadi yang umumnya adalah sedan serta dapat merujuk kepada angkutan umum lain selain mobil yang mengangkut penumpang dalam kapasitas kecil. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Taksi memiliki 1 arti. Taksi memiliki arti dalam kelas nomina atau kata benda sehingga taksi dapat menyatakan nama dari seseorang, tempat, atau semua benda dan segala yang dibendakan. Kata selanjutnya adalah kata *online* yang dalam Bahasa Indonesia sering diterjemahkan “dalam jaringan”. Jadi pengertian Taksi *online* adalah perusahaan transportasi yang menggunakan jaringan internet dengan menggunakan sistem *global Transmission Control Protocol/Internet Protocol Suite (TCP/IP)* dalam bentuk aplikasi sebagai alat penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan.

Dengan hanya mengunduh aplikasi yang tersedia di *Play Store* untuk *Android* dan *App Store* untuk *IOS*. Dalam menentukan tarif Kementerian Perhubungan menyesuaikan tarif sesuai dengan batas bawah sebesar Rp. 3.500,- (tiga ribu lima ratus rupiah) per kilometer dan batas atas Rp. 6.500,- (enam ribu lima ratus rupiah) per kilometer (Peraturan Menteri Perhubungan No.118 Thn 2018).

Berdasarkan pemaparan diatas dapat disimpulkan taksi *online* adalah adalah perusahaan transportasi yang menggunakan aplikasi

sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan, selain itu juga tarif perjalanan sudah langsung bisa dilihat pada aplikasi.

3. Sejarah Taksi di Indonesia

Di Indonesia sendiri, diperkirakan taksi mulai masuk pertama kali lewat Batavia (Jakarta) pada 1930-an. Jumlahnya pun tak banyak hanya puluhan. Justru dengan jumlah terbatas itu, taksi di zaman Hindia Belanda menjadi ukuran status sosial, karena kebanyakan yang naik taksi adalah Meneer-meneer maupun Noni-noni Belanda.

Di zaman Hindia Belanda, para pengemudi kendaraan bermahkota itu tidak diizinkan mengambil penumpang di tengah jalan. Para pengemudi taksi hanya menurunkan penumpang di tempat-tempat yang sudah ditentukan oleh pemerintah. Makanya bukan suatu yang aneh jika di zaman itu ada yang disebut pangkalan taksi. Soal kapasitas, taksi tempo dulu itu dibatasi hanya memuat 5 penumpang. Ongkosnya dihitung berdasarkan kilometer yang ditempuh. Misalnya untuk satu kilometer dikenakan sebesar 30 sen atau 10 sen untuk tiap satu menitnya. Saat ini biaya transportasi khususnya taksi konvensional dikenakan Rp. 25.000,- (dua puluh lima ribu rupiah) untuk tarif minimum dan Rp.3.500,- (tiga ribu lima ratus rupiah) per kilometer selanjutnya.

Perkembangan taksi yang terus berkembang, membuat kebutuhan akan taksi semakin meningkat. Pada tahun 1971 untuk pertama kalinya taksi diresmikan sebagai angkutan umum di Jakarta oleh Ali Sadikin yang waktu itu menjabat sebagai Gubernur DKI Jakarta. Untuk dapat membentuk Badan

Usaha pertaksian dibutuhkan minimal 100 armada mobil baru. Jakarta sebagai kota metropolitan dan pusat perekonomian membutuhkan sebuah sarana transportasi yang memadai. Taksi pertama yang menggunakan taximeter (argo) di Indonesia adalah taksi dari perusahaan Blue Bird. Dari awal mula itulah hingga saat ini, bermunculan taksi-taksi dengan armada yang memiliki nama masing-masing.

Berdasarkan pemaparan diatas dapat disimpulkan pada masa lampau taksi menjadi tolak ukur status sosial dan hanya dapat digunakan oleh orang-orang tertentu saja.

C. Percaya Diri (*Self Confident*)

1. Pengertian Percaya Diri

Menurut Lauster (Ghufron, 2016) mendefinisikan kepercayaan diri diperoleh dari pengalaman hidup. kepercayaan diri merupakan salah satu aspek kepribadian yang berupa keyakinan akan kemampuan diri seseorang sehingga tidak terpengaruh oleh orang lain dan dapat bertindak sesuai kehendak, gembira, optimis, cukup toleran, dan tanggung jawab. Lauster menambahkan bahwa kepercayaan diri berhubungan dengan kemampuan melakukan sesuatu yang baik. Anggapan seperti ini membuat individu tidak pernah menjadi orang yang mempunyai kepercayaan diri yang sejati. Bagaimanapun kemampuan manusia terbatas pada sejumlah hal yang dapat dilakukan dengan baik dan sejumlah kemampuan yang dikuasai.

Anthony (Ghufron, 2016) berpendapat bahwa Kepercayaan Diri merupakan sikap pada diri seseorang yang dapat menerima kenyataan, dapat

mengembangkan kesadaran diri, berpikir positif, memiliki kemandirian, dan mempunyai kemampuan untuk memiliki serta mencapai segala sesuatu yang diinginkan.

Maslow (2010), menyatakan bahwa percaya diri merupakan modal dasar untuk pengembangan aktualitas diri. Dengan percaya diri orang akan mampu mengenal dan memahami diri sendiri. Sementara itu, kurangnya percaya diri akan menghambat pengembangan potensi diri. Jadi orang yang kurang percaya diri akan menjadi seseorang yang pesimis dalam menghadapi tantangan, takut dan ragu-ragu untuk menyampaikan gagasan, serta bimbang dalam menentukan pilihan dan sering membandingkan dirinya dengan orang lain.

Berdasarkan pendapat para ahli di atas dapat disimpulkan bahwa kepercayaan diri atau *self confident* adalah kepercayaan akan kemampuan terbaik diri sendiri yang memadai dan menyadari kemampuan yang dimiliki, dapat memanfaatkannya secara tepat untuk menyelesaikan serta menanggulangi suatu masalah dengan situasi terbaik dan dapat memberikan sesuatu yang menyenangkan bagi orang lain. Kepercayaan diri tidak terbentuk dengan sendirinya melainkan berkaitan dengan kepribadian seseorang dan dipengaruhi oleh faktor-faktor yang berasal pengalaman-pengalaman sejak kecil diri dalam individu sendiri.

Menurut Al-Uqshari (2005) rasa percaya diri adalah bentuk keyakinan kuat pada jiwa, dan kemampuan menguasai jiwa.

Hakim (2002) menjelaskan bahwa rasa percaya diri merupakan suatu keyakinan seseorang terhadap segala aspek kehidupan yang dimilikinya dan keyakinan tersebut membuatnya merasa mampu untuk bisa mencapai berbagai tujuan didalam hidupnya.

Sedangkan menurut Taylor (2005) menyatakan bahwa rasa percaya diri merupakan suatu keyakinan seseorang terhadap segala aspek kelebihan yang dimilikinya dan keyakinan tersebut membuatnya merasa mampu untuk mencapai berbagai tujuan dalam hidupnya.

Berdasarkan pendapat para ahli di atas dapat disimpulkan bahwa kepercayaan diri atau *self confident* adalah kepercayaan diri adalah penilaian positif individu terhadap diri sendiri atas keyakinan dan kemampuan yang dimiliki maupun terhadap lingkungan atau situasi yang dihadapi, sehingga individu tersebut mampu untuk mencapai berbagai tujuan dalam hidupnya.

Menurut Thantaway (2005) menyatakan, kepercayaan diri adalah kondisi mental atau psikologis diri seseorang yang memberikan keyakinan kuat pada dirinya untuk berbuat.

Menurut Angelis (2003) percaya diri adalah keyakinan pada kemampuan- kemampuan yang dimiliki, keyakinan pada suatu maksud atau tujuan dalam kehidupan dan percaya bahwa dengan akal budi bisa melaksanakan apa yang diinginkan, direncanakan dan diharapkan.

Centi (2003) menyatakan bahwa kepercayaan diri (*self confidence*) adalah suatu perasaan atau sikap tidak perlu membandingkan diri dengan orang lain, karena telah merasa cukup aman dan tahu apa yang dibutuhkan didalam hidup ini.

Berdasarkan pendapat para ahli di atas dapat disimpulkan bahwa kepercayaan diri atau *self confident* adalah kondisi mental atau psikologis seseorang, dimana individu dapat mengevaluasi keseluruhan dari dirinya dengan perasaan positif yang ada dalam diri seseorang yang berupa keyakinan dan kepercayaan terhadap kemampuan dan potensi yang dimilikinya, serta dengan kemampuan dan potensi tersebut dia merasa mampu untuk mengerjakan segala tugas dengan baik dan untuk meraih tujuan hidupnya.

2. Ciri-Ciri Kepercayaan Diri

Individu yang memiliki kepercayaan diri yang tinggi akan terlihat lebih tenang, tidak merasa takut, dan mampu memperlihatkan kepercayaan diri setiap saat. Berikut adalah ciri-ciri kepercayaan diri menurut ahli.

Ciri-ciri kepercayaan diri menurut Lauster (Ghufron, 2016) yaitu :

a. Percaya akan kemampuan diri sendiri

Yaitu suatu keyakinan atas diri sendiri terhadap gejala fenomena yang terjadi yang berhubungan dengan kemampuan individu untuk mengatasi serta mengevaluasi peristiwa yang terjadi

b. Bertindak mandiri dalam mengambil keputusan

Yaitu dapat bertindak dalam mengambil keputusan terhadap diri yang dilakukan secara mandiri atau tanpa adanya keterlibatan orang lain dan mampu untuk menyakini tindakan yang diambil.

c. Memiliki sikap positif pada diri sendiri

Adanya penilaian yang baik dalam diri sendiri baik, dari pandangan maupun tindakan yang dilakukan yang menimbulkan rasa positif terhadap diri

d. Berani mengungkapkan pendapat

Adanya suatu sikap untuk mampu mengutarakan segala sesuatu dalam diri yang diungkapkan kepada orang lain tanpa adanya paksaan atau rasa yang dapat menghambat pengungkapan tersebut.

Menurut Rini, kepribadian yang percaya diri memiliki ciri-ciri sebagaimana berikut:

1. Tidak terdorong untuk menunjukkan sikap konformis demi diterima orang lain atau kelompok,
2. Berani menerima dan menghadapi penolakan dari orang lain: berani menjadi diri sendiri
3. Punya pengendalian yang baik (tidak *moody* dan emosinya stabil)
4. Memiliki internal *locus of control* (memandang keberhasilan atau kegagalan tergantung dari usahadiri sendiri dan tidak mudah menyerah pada nasib atau keadaan serta tidak tergantung / mengharapkan bantuan orang lain)
5. Mempunyai cara pandang yang positif terhadap diri sendiri, orang lain dan situasi diluar dirinya.

Menurut Hakim menjabarkan ciri-ciri orang yang memiliki rasa percaya diri yang tinggi adalah sebagai berikut:

a. Selalu bersikap tenang didalam mengerjakan segala sesuatu

- b. Mempunyai potensi dan kemampuan yang memadai
- c. Mampu menetralisasi ketegangan yang muncul dalam berbagai situasi
- d. Mampu menyesuaikan diri dan berkomunikasi dalam berbagai situasi
- e. Memiliki kondisi mental dan fisik yang cukup menunjang penampilan,
- f. Memiliki kecerdasan yang cukup
- g. Memiliki tingkat pendidikan formal yang cukup
- h. Memiliki keahlian atau keterampilan lain yang menunjang penampilan,
- i. Memiliki kemampuan untuk bersosialisasi
- j. Memiliki latar belakang keluarga yang baik
- k. Memiliki pengalaman hidup yang menempa mental menjadi kuat dan tahan dalam menghadapi berbagai cobaan hidup
- l. Selalu bereaksi positif di dalam menghadapi berbagai masalah.

Berdasarkan pendapat para ahli di atas dapat disimpulkan bahwa ciri-ciri kepercayaan diri atau *self confident* adalah percaya akan kemampuan diri sendiri, bertindak mandiri dalam mengambil keputusan, memiliki sikap positif pada diri sendiri dan berani mengungkapkan pendapat di hadapan umum.

3. Ciri-Ciri Tidak Percaya Diri

Individu yang tidak percaya diri merupakan suatu keadaan di mana individu sangat peduli dengan penilaian orang lain terhadap dirinya dan merasa [cemas](#) karena penilaian sosial tersebut, sehingga cenderung untuk menarik dirinya.

Menurut Hakim (2002), karakteristik atau ciri-ciri individu yang kurang percaya diri sebagai berikut:

- a. Mudah cemas dalam menghadapi persoalan yang dianggap sulit
- b. Memiliki kekurangan dan kelamahan dari segi fisik maupun non fisik
- c. Sulit dalam mencegah ketegangan
- d. Mudah gugup dan terkadang bicara tidak lancar
- e. Kurang mengenal potensi yang dimiliki sehingga tidak dapat mengembangkannya
- f. Lebih suka menyendiri daripada bergabung dengan orang lain
- g. Mudah menyerah
- h. Tidak mandiri dalam menyelesaikan masalah
- i. Tidak bertanggung jawab dan cenderung berpikiran negative.

Menurut Mastuti (2008), individu yang kurang percaya diri, ada beberapa ciri seperti:

1. Berusaha menunjukkan sikap konformis, semata-mata demi mendapatkan pengakuan dan penelrimaan kelompok.
2. Menyimpan rasa takut terhadap penolakan.
3. Sulit menerima realita diri (terlebih menerima kekurangan diri) dan memandang rendah kemampuan diri sendiri.
4. Takut gagal, sehingga menghindari segala resiko dan tidak berani memasang target untuk berhasil.
5. Selalu menempatkan/memposisikan diri sebagai yang terakhir, karena menilai dirinya tidak mampu.

6. Mempunyai *external locus of control* (mudah menyerap pada nasib, sangat tergantung pada keadaan dan pengakuan/penerimaan serta bantuan orang lain.

Syarifah (2013) menyatakan bahwa ciri-ciri individu yang tidak memiliki kepercayaan diri adalah:

- a. Individu yang tidak yakin akan kemampuannya
- b. Sulit menerima kenyataan dalam dirinya
- c. Pesimis
- d. Tidak berani mengungkapkan pendapat
- e. Membuang-buang waktu dalam mengambil keputusan
- f. Selalu menyalahkan diri dan cenderung menyalahkan orang lain
- g. Selalu membandingkan dirinya dengan orang lain, dan
- h. Kurang mengenali dirinya sendiri.

Berdasarkan pendapat para ahli di atas dapat disimpulkan bahwa ciri-ciri individu yang tidak percaya diri atau *self confident* adalah tidak yakin pada diri sendiri, selalu bergantung pada orang lain, dan tidak berani mengambil keputusan.

4. Aspek Kepercayaan Diri

Menurut Rini (2006) orang yang mempunyai kepercayaan diri tinggi akan mampu bergaul secara fleksibel, mempunyai toleransi yang cukup baik, tidak mudah terpengaruh orang lain dalam bertindak serta mampu menentukan langkah-langkah pasti dalam kehidupannya. Individu yang mempunyai kepercayaan tinggi akan terlihat lebih

tenang, tidak memiliki rasa takut, dan mampu memperlihatkan kepercayaan dirinya setiap saat.

Terdapat beberapa aspek kepercayaan diri positif yang dimiliki seseorang seperti yang diungkapkan oleh Lauster (1992) sebagai berikut:

- a. Keyakinan akan kemampuan diri adalah sikap positif seseorang tentang dirinya bahwa mengerti sungguh sungguh akan apa yang dilakukannya.
- b. Optimis yaitu sikap positif seseorang yang selalu berpandangan baik dalam menghadapi segala hal tentang diri, harapan dan kemampuannya.
- c. Obyektif yaitu orang yang percaya diri memandang permasalahan atau segala sesuatu sesuai dengan kebenaran semestinya, bukan menurut kebenaran pribadi atau menurut dirinya sendiri.
- d. Bertanggung jawab adalah kesediaan seseorang untuk menanggung segala sesuatu yang telah menjadi konsekuensinya.
- e. Rasional dan realistis yaitu analisa terhadap suatu masalah, suatu hal, sesuatu kejadian dengan menggunakan pemikiran yang diterima oleh akal dan sesuai dengan kenyataan.

Kumara (dalam Yulianto dan Nashori, undip.ac.id, 07 Maret 2011) juga mengungkapkan aspek-aspek kepercayaan diri yang meliputi:

- i. Kemampuan menghadapi masalah, yaitu sikap seseorang yang meyakini bahwa dirinya memiliki kemampuan untuk mengatasi setiap masalah yang dihadapinya.

- j. Bertanggung jawab terhadap keputusan dan tindakannya, yaitu seseorang harus dapat mempertanggung jawabkan setiap keputusan yang diambilnya.
- k. Kemampuan dalam bergaul, yaitu seseorang harus tahu bagaimana cara menjalin pertemanan dengan orang lain
- l. Kemampuan menerima kritik, yaitu seseorang harus mampu menerima setiap kritikan yang ditujukan pada dirinya.

Ditinjau penjabaran tersebut dapat disimpulkan bahwa aspek kepercayaan diri yang positif adalah memiliki rasa toleransi yang tinggi, tidak mudah terpengaruh lingkungan, keyakinan akan kemampuan diri, optimis, bertanggung jawab dalam setiap keputusan yang diambil.

5. Faktor yang Mempengaruhi Kepercayaan Diri

Rasa percaya diri tidak muncul begitu saja pada diri seseorang, tetapi terdapat proses tertentu di dalam pribadinya sehingga terjadilah pembentukan rasa percaya diri, yang mana prosesnya tidak secara instan melainkan melalui proses panjang yang berlangsung sejak dini. Secara umum, terbentuknya rasa percaya diri dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu:

- a) Faktor internal
 - 1) Konsep diri. Menurut Anthony (1992) Terbentuknya kepercayaan diri pada diri seseorang diawali dengan perkembangan konsep diri yang diperoleh dari pergaulan dalam suatu kelompok. Hasil interaksi yang terjadi akan menghasilkan konsep diri.

- 2) Harga diri. Konsep diri yang positif akan membentuk harga diri yang positif pula. Harga diri adalah penilaian yang dilakukan terhadap diri sendiri. Santoso berpendapat bahwa tingkat harga diri seseorang akan mempengaruhi tingkat kepercayaan diri seseorang.
 - 3) Kondisi fisik. Perubahan kondisi fisik juga berpengaruh pada kepercayaan diri.
 - 4) Pengalaman hidup. Pengalaman dapat menjadi faktor munculnya rasa percaya diri, sebaliknya pengalaman dapat pula menjadi faktor menurunnya rasa percaya diri seseorang. Anthony (1992) mengemukakan bahwa pengalaman masa lalu adalah hal terpenting untuk mengembangkan kepribadian sehat.
- b) Faktor eksternal
- 1) Pendidikan. Anthony (1992) mengungkapkan bahwa tingkat pendidikan yang rendah cenderung membuat individu merasa dibawah kekuasaan yang lebih pandai, sebaliknya individu yang pendidikannya lebih tinggi cenderung akan menjadi mandiri dan tidak perlu bergantung pada individu lain.
 - 2) Pekerjaan. Rogers mengemukakan bahwa bekerja dapat mengembangkan kreatifitas dan kemandirian serta rasa percaya diri. Lebih lanjut dikemukakan bahwa rasa percaya diri dapat muncul dengan melakukan pekerjaan, selain materi yang diperoleh. Kepuasan dan rasa bangga di dapat karena mampu mengembangkan kemampuan diri. (Kusuma,2005)

- 3) Lingkungan dan Pengalaman hidup. Lingkungan disini merupakan lingkungan keluarga, sekolah, teman sebaya dan masyarakat. Dukungan yang baik yang diterima dari lingkungan keluarga seperti anggota keluarga yang saling berinteraksi dengan baik akan memberi rasa nyaman dan percaya diri yang tinggi. Begitu juga dengan lingkungan masyarakat semakin bisa memenuhi norma dan diterima oleh masyarakat, maka semakin lancar harga diri berkembang.

Angelis (2000) mengemukakan faktor-faktor yang mempengaruhi kepercayaan diri adalah:

- a. Kemampuan pribadi, yaitu rasa percaya diri seseorang akan timbul pada saat orang tersebut mengerjakan sesuatu yang memang mampu dilakukannya.
- b. Keberhasilan individu, yaitu keberhasilan seseorang ketika mendapatkan apa yang selama ini diharapkan dan cita-citakan, hal itu akan memperkuat timbulnya rasa percaya diri.
- c. Keinginan, yaitu ketika seseorang menghendaki sesuatu maka orang tersebut akan belajar dari kesalahan yang telah diperbuat untuk mendapatkannya.
- d. Tekad yang kuat, yaitu rasa percaya diri akan datang ketika seseorang memiliki tekad yang kuat untuk mencapai tujuan yang diinginkan

Menurut Iswidharmanjaya (dalam Yusnita, 2010) menjelaskan beberapa faktor yang menyebabkan kepercayaan diri seseorang antara lain: proses belajar menjadi percaya diri, konsep diri, efek interaksi.

Penjabaran diatas menerangkan mengenai faktor kepercayaan diri yang terdiri dari faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi konsep diri, harga diri, kondisi fisik, dan pengalaman hidup. Sedangkan faktor eksternal meliputi pendidikan, pekerjaan, lingkungan dan pengalaman hidup.

D. Perbedaan Kepercayaan Diri Pengemudi Taksi *Online* Dengan Pengemudi Taksi Konvensional

Transportasi merupakan bidang yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia, mengingat kebutuhan masyarakat Indonesia akan transportasi sangat tinggi. Ada lima unsur pokok transportasi, pertama manusia, kedua barang, ketiga kendaraan, keempat jalan, serta kelima Organisasi atau kelembagaan yang bertindak sebagai pengelola transportasi.

Pada masa lalu masyarakat menggunakan transportasi apabila tempat yang ditujunya jauh. Transportasi darat mengalami perkembangan secara pesat. Perkembangan taksi yang terus berkembang membuat kebutuhan akan taksi semakin meningkat. Taksi sendiri saat ini ada yang *online* dan ada yang konvensional. Salah satu unsur transportasi yang tak kalah penting adalah pengemudi (*driver*).

Pengemudi adalah seseorang yang menjalankan kendaraan bermotor untuk terlaksananya transportasi. Pengemudi taksi konvensional kebanyakan adalah pekerjaan tetap yang harus dijalankan, dengan hasil pendapatan harus dibagi

dua dengan perusahaan selaku badan penyedia jasa transportasi. Berbeda dengan taksi *online* yang menjadikannya sebagai pekerjaan sampingan karena kebanyakan pengemudi taksi *online* sudah memiliki pekerjaan tetap. Pengemudi taksi konvensional masih menentukan tarif perjalanan sesuai argometer yang biasanya sedikit lebih mahal, sedangkan pengemudi taksi *online* tarif telah ditentukan oleh aplikasi yang harganya sangat terjangkau. Pengemudi taksi konvensional biasanya menunggu penumpang dipangkalan taksi, sedangkan pengemudi taksi *online* menggunakan system *Global Positioning System* (GPS) untuk memudahkan penumpang menemukan pengemudi terdekat. Penampilan pengemudi taksi *online* juga terlihat lebih modis dan santai, dikarenakan tidak dituntut menggunakan seragam oleh penyedia jasa taksi *online*. Sehingga membuat pengemudi tidak memiliki perbedaan antara penumpang dan pengemudi, jadi pengemudi taksi *online* seperti mengantar teman atau kerabat. Sedangkan, pengemudi taksi konvensional menggunakan pakaian seragam yang telah ditentukan oleh pihak penyedia jasa transportasi. Kendaraan yang digunakan oleh pengemudi taksi *online* terlihat lebih terawat dibandingkan dengan taksi konvensional. Pengemudi taksi *online* mampu mengambil cicilan kendaraan untuk dapat menjadi pengemudi taksi *online*. Pengemudi taksi *online* lebih mahir menggunakan teknologi karena system yang digunakan berupa aplikasi yang hanya dapat dioperasikan menggunakan *smartphone*. Sedangkan, pengemudi taksi konvensional tidak menggunakan aplikasi, pengemudi taksi konvensional menunggu pemberitahuan dari operator taksi untuk menjemput penumpang.

Berdasarkan pemaparan diatas terlihat adanya perbedaan kepercayaan diri antara pengemudi taksi konvensional dengan pengemudi taksi *online*. Dilihat dari perbedaan status pekerjaan, latar belakang pendidikan, penguasaan teknologi, kepemilikan kendaraan, ketertarikan pelanggan, dan jumlah penghasilan. Hal tersebut membuat rasa percaya diri pengemudi taksi *online* dan konvensional memiliki perbedaan. Menurut Lauster (2016) mendefinisikan kepercayaan diri diperoleh dari pengalaman hidup. kepercayaan diri merupakan salah satu aspek kepribadian yang berupa keyakinan akan kemampuan diri seseorang sehingga tidak terpengaruh oleh orang lain dan dapat bertindak sesuai kehendak, gembira, optimis, cukup toleran, dan tanggung jawab. Lauster menambahkan bahwa kepercayaan diri berhubungan dengan kemampuan melakukan sesuatu yang baik.

E. Kerangka Konseptual



F. Hipotesis

Ada perbedaan kepercayaan diri pengemudi taksi konvensional dengan pengemudi taksi *online*. Dengan asumsi pengemudi taksi *online* memiliki kepercayaan diri lebih tinggi dibanding pengemudi taksi konvensional.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Penelitian tersebut menggunakan pendekatan kuantitatif seperti yang dijelaskan oleh Arikunto bahwa penelitian kuantitatif adalah penelitian yang banyak menggunakan angka-angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data serta penampilan dari hasilnya (Arikunto, 2002).

Metode penelitian kuantitatif dalam penelitian ini menggunakan penelitian komparatif. Menurut Silalahi Ulber (2005) penelitian komparatif adalah penelitian yang membandingkan dua gejala atau lebih. Penelitian komparatif dapat berupa komparatif deskriptif (*descriptive comparative*). Komparatif deskriptif membandingkan variabel yang sama untuk sampel yang berbeda.

Dalam penelitian ini peneliti ingin membandingkan rasa kepercayaan diri pada pengemudi taksi *online* dengan konvensional dengan melakukan studi komparasi. Nana Syaedih Sukmadinata (2008) mengatakan bahwa penelitian komparatif diarahkan untuk mengetahui apakah antara dua atau lebih dari dua kelompok ada perbedaan dalam aspek atau variabel yang diteliti. Dalam penelitian ini tidak ada pengontrolan variabel, maupun manipulasi atau perlakuan dari peneliti. Penelitian dilakukan secara alamiah, peneliti mengumpulkan data dengan menggunakan instrumen yang bersifat mengukur. Hasilnya dianalisis secara statistik untuk mencari perbedaan diantara variabel-variabel yang diteliti.

B. Identifikasi Variabel Penelitian

Identifikasi variabel penelitian untuk menguji hipotesis penelitian. Dalam penelitian ini, variabel yang digunakan yaitu:

Variabel terikat: Kepercayaan Diri

Variabel bebas: pengemudi taksi *online* dan pengemudi taksi konvensional

C. Definisi Operasional Variabel Penelitian

1. Definisi Kepercayaan Diri

Kepercayaan diri atau *self confident* adalah kepercayaan akan kemampuan terbaik diri sendiri yang memadai dan menyadari kemampuan yang dimiliki, dapat memanfaatkannya secara tepat untuk menyelesaikan serta menanggulangi suatu masalah dengan situasi terbaik dan dapat memberikan sesuatu yang menyenangkan bagi orang lain.

2. Pengemudi Taksi Konvensional

Seseorang yang mengemudikan transportasi umum yang biasanya sedan dengan warna plat kendaraan kuning dan dapat ditemui jika datang ke pangkalan taksi atau menghubungi operator taksi.

3. Pengemudi Taksi *Online*

Seseorang yang mengemudikan mobil pribadi atau mobil rental untuk menjadi transportasi khusus yang menggunakan layanan aplikasi secara *online*.

D. Subjek Penelitian

Subjek penelitian dalam penelitian ini adalah pengemudi taksi konvensional dan taksi *online*. Peneliti mengambil 80 orang pengemudi yang ada di wilayah Kota Medan tepatnya di Kecamatan Medan Petisah dengan pembagian 40

orang pengemudi taksi konvensional dan 40 orang lainnya pengemudi taksi *online*.

E. Teknik Pengumpulan Data

Data dalam penelitian ini berupa data sekunder yang diperoleh langsung dari responden atau subjek yang diteliti, yaitu para pengemudi taksi konvensional dan *online* yang ada di Kecamatan Medan Petisah, Kota Medan. Adapun Sampel penelitian diambil dengan menggunakan *Sampling Insidental*, adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/*incidental* bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data (Sugiono, 2011).

Data yang dibutuhkan merupakan data kuantitatif, maka diangkakan dengan skala Likert dengan kriteria jawaban sebagai berikut:

Sangat Setuju (SS) diberi nilai 4

Setuju (S) diberi nilai 3

Tidak Setuju (TS) diberi nilai 2

Sangat Tidak Setuju (STS) diberi nilai 1

F. Analisis Data

1. Uji Instrumen Penelitian

Untuk menguji kuesioner yang disebarkan kepada responden atau subjek, penulis menggunakan uji reliabilitas dan validitas.

a. Uji Validitas

Tujuan pengujian validitas adalah untuk mengetahui seberapa cermat suatu tes melakukan fungsi ukurannya. Teknik yang digunakan

dalam pengujian ini adalah teknik Product Moment (Sutrisno Hadi, 1991:20).

$$r_{xy} = \frac{(n \cdot \Sigma xy) - (\Sigma x)(\Sigma y)}{\sqrt{(n \cdot \Sigma x^2) - (\Sigma x)^2 (n \cdot \Sigma y^2) - (\Sigma y)^2}}$$

Keterangan:

r_{xy} : koefisien korelasi setiap item

x : skor dari setiap item

y : skor total dari setiap item

n : banyaknya sampel

Taraf nyata : 0,05

Uji validitas dilakukan menggunakan program SPSS, pada taraf signifikansi 5%. Jika hasil akhir pernyataan yang berjumlah 15 butir dinyatakan sah, maka tidak ada butir pernyataan yang dinyatakan gugur dan sebagai alat pengukur penelitian, kuesioner tersebut telah mencerminkan variabel/konsep yang hendak diukur.

b. Uji Reliabilitas

Bertujuan untuk mengetahui sejauh mana pengukuran data dapat memberikan hasil relatif tidak berbeda bila dilakukan pengukuran pada subjek yang sama atau dengan kata lain untuk menunjukkan adanya kesesuaian antara sesuatu yang diukur dengan jenis alat pengukur yang dipakai. Untuk menguji keandalan (reliabilitas) *instrument* dengan menggunakan rumus *Alpha*, yaitu secara matematis dapat diformulasikan.

$$r_{II} = \left\{ \frac{k}{k-1} \right\} \left\{ 1 - \frac{\Sigma ab^2}{at^2} \right\}$$

Di mana:

r_{II} : adalah Reliabilitas Instrumen.

K : adalah Banyaknya butir pertanyaan.

$\sum \sigma b^2$: adalah Jumlah varians butir.

σt^2 : adalah Jumlah varians total

Kriteria Reliabilitas : Jika koefisien alpha lebih besar dari 0,6 maka reliabilitas sudah tercapai (Nunnally, 1998).

2. Metode Analisis Data

Untuk membuktikan hipotesis dalam penelitian ini yaitu: terdapat perbedaan kepercayaan diri antara pengemudi taksi *online* dan konvensional, digunakan test perbedaan rata-rata dengan t-test. Pengujian hipotesis di atas dilakukan dengan t-test dengan rumus sebagai berikut (Azwar, 1995):

$$t = \frac{Y_A - Y_B}{\sqrt{\frac{S_A^2}{n_A} + \frac{S_B^2}{n_B}}}$$

$$Y = \frac{\sum fY}{n}$$

$$S^2 = \frac{\sum fY^2 - \frac{(\sum fY)^2}{n}}{n-1}$$

$$S^2 = \frac{\sum fY^2 - \frac{(\sum fY)^2}{n}}{n-1}$$

Keterangan:

Y = Rata-rata skor pernyataan

S^2 = Varians skor pernyataan

f = Frekuensi pemilih setiap kategori respons

n = Banyaknya subjek dalam suatu kelompok

A = Kelompok atas

B = Kelompok bawah

Dengan uji dua sisi, bila $-t$ tabel $<$ t hitung $<$ t tabel, berarti tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara variabel yang diperbandingkan. Sebaliknya bila t hitung $>$ t tabel atau t hitung $<$ $-t$ tabel, berarti ada perbedaan yang signifikan antara variabel yang diperbandingkan.



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Berdasarkan hasil –hasil yang telah diperoleh dalam penelitian ini, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Adanya perbedaan kepercayaan diri antar pengemudi taksi online dengan pengemudi taksi konvensional. Hal ini terlihat dari analisis uji t-test yang menunjukkan $P < 0,05$ maka signifikan dengan hasil $P = 0,00$. Berdasarkan hasil analisis ini, maka hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini dinyatakan diterima.
2. Kepercayaan diri pengemudi taksi online lebih tinggi dibanding dengan kepercayaan diri pengemudi taksi konvensional yang dapat dilihat dari perbandingan mean hipotetik $97,5 < \text{mean empirik } 110,85$.

B. SARAN

Sejalan dengan simpulan yang telah dibuat maka berikut ini dapat diberikan saran, antara lain:

1. Saran Untuk Pengemudi Taksi

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dalam lebih meningkatkan kepercayaan diri pengemudi taksi terutama pengemudi taksi konvensional yang mana jasa transportasi yang disuguhkan sama pentingnya dengan taksi online. Pengemudi taksi konvensional sebaiknya mulai memahami dan menyesuaikan diri dengan inovasi teknologi yang telah disediakan, agar tidak tersingkir dari kompetisi. Bagi pengemudi taksi

online diharapkan dapat mempertahankan kepercayaan diri yang dimilikinya.

2. Saran Untuk Peneliti Selanjutnya

Pada penelitian ini, peneliti hanya meneliti tentang kepercayaan diri pengemudi taksi online dan taksi konvensional. Oleh karena itu, Penelitian ini juga dapat membantu peneliti selanjutnya yang berminat untuk mengangkat tema yang sama, atau memperdalam tema yang sama pula dengan variabel-variabel yang berbeda, seperti faktor-faktor yang mempengaruhi, motivasi maupun dukungan sosial. Untuk Diharapkan hasil penelitian ini nantinya dapat memberi gambaran atau referensi mengenai kepercayaan diri pengemudi taksi, yaitu antara taksi *online* dengan taksi konvensional agar memberikan hasil yang lebih baik dari hasil pada penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Ade, Syarifah. (2013). *Upaya Peningkatan Kepercayaan Diri Melalui Metode Experiential Learning Pada Siswa Kelas X Kayu A SMK Negeri 1 Kalasan*. <http://journal.student.uny.ac.id/jurnal/artikel/1851/90/206>, Di unduh 20 juli 2019.
- Adriansyah. 2015. *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori*. Jakarta: FISIPOL Univ. Prof Moestopo Beragama
- Al-uqshari, Yusuf (2005). *Percaya Diri Pasti*. Jakarta: Gema Insani
- Aminah, S. *Transportasi Publik dan Akses Masyarakat Perkotaan*. Diakses dari www.journal.unair.ac.id pada tanggal 30 November 2018 Pukul 08.57 WIB
- Arianto, A. 2004. *Statistik Konsep Dasar, Aplikasi, dan Pengembangannya*. Jakarta: Kencana Prenadamedia Group
- Arianto, SB, dkk. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat Vol. 19 No. 1*. Jakarta
- Azwar, S. 1999. *Penyusunan Skala Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, <http://portal.djmbp.esdm.go.id/modules/news/index.php?> Diakses pada Tanggal 5 Desember 2018 pukul 11.21 WIB
- Emmanuel, W. 2014. *Pengaruh Keberadaan Taksi Untuk Transportasi Masyarakat di Kecamatan Boyolali Kabupaten Boyolali*. Fakultas Geografi-Universitas Muhammadiyah Sutakarta. SKRIPSI
- Expressgroup.co.id, diakses pada tanggal 19 February 2019 pukul 03.19 WIB
- Firdaus, dkk. 2018. *Peran Daya Saing Terhadap Motivasi Pada Pengemudi Online*. Jurnal Psikologi Teori dan terapan. Palembang
- Ghufron, M Nur dan Rini Risnawita S. 2016. *Teori-Teori Psikologi*. Jogjakarta: Ar Ruzz Media
- GoJek.com, diakses pada tanggal 17 February 2019 pukul 13.59 WIB
- Grab.com/id, diakses pada tanggal 17 February 2019 pukul 01.35 WIB
- Hakim, Thursan. 2002. *Mengatasi Rasa Tidak Percaya Diri*. Jakarta: Puspa Swara.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. 2013. Jakarta: Balai Pustaka
- Kepercayaan Diri kutipan dari http://etheses.uin-malang.ac.id/1847/6/09410074_Bab_2.pdf, diakses pada tanggal 5 Desember 2018 Pukul 21.22 WIB
- Mastuti & Aswi. 2008. *50 Kiat percaya diri*. Jakarta: PT. Buku Kita

- Meistasari, MT. 1993. *Bagaimana Meningkatkan Rasa Percaya Diri*. Jakarta : Bina Putra Aksara dalam Yanif FH. 2006. *Pengaruh Kepercayaan Diri Terhadap Prestasi Kerja Pegawai Di BKD (Badan Kepegawaian Daerah) kota Malang*
- Pratiwi, A D. 2007. *Perbedaan Kepercayaan Diri Perokok Pria dan Wanita dalam Kehidupan Sehari-Hari*. SKRIPSI
- Pengertian taksi dari <https://dedikusnadipurba.wordpress.com/2016/04/04/taxi-konvensional-dan-taxi-aplikasi/>, diakses pada tanggal 5 desember 2018 Pukul 14.31 WIB
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Perubahan Peraturan Menteri Nomor 32 Tahun 2016 mengenai Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek
- Permata, Lia. 2018. *Apa Saja Ciri-Ciri Orang yang Tidak Percaya Diri/Minder?* Diakses dari <https://www.dictio.id/t/apa-saja-ciri-ciri-orang-yang-tidak-percaya-diri-atau-minder/116071>, pada tanggal 20 juni 2019 Pukul 14.10 WIB
- Rifusua, AI. 2010. *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan BUSWAY di DKI Jakarta*. TESIS
- Rini, J. F. 2007. *Memupuk Rasa Percaya Diri*. Jakarta : <http://www.e-psikologi.com/dewasa/161002.htm>, diakses pada 4 Desember 2018 Pukul 23.31 WIB
- Sejarah Taksi di Indonesia dari <http://artikeldaninformasi.com/sejarah-taksi-di-indonesia/>, diakses pada tanggal 4 desember 2018 Pukul 23.01 WIB
- Siahaan, Hernita. 2013. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan MODA Transportasi Kereta Api Rute Medan-Kisaran* diakses dari <http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/37733/Chapter%20I.pdf?sequence=5&isAllowed=y>, pada tanggal 5 desember 2018 Pukul 12.11 WIB
- Sukarto, H. 2006. *Transportasi Perkotaan dan Lingkungan*. Jurusan Teknik Sipil- Universitas Pelita Harapan. Banten

Suprpto, H. 2017. *Metodologi Penelitian untuk Karya Ilmiah*. Jogjakarta: Gosyen Publishing

Taylor, Jim, Ph. D (2005), *Memberi Dorongan Positif Pada Anak Agar Anak Berhasil Dalam Hidup*. Jakarta. PT. Gramedia Pustaka Utama

Undang-Undang Nomor 35 Tahun 1965 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
Warpani, Suwardjoko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit ITB







**PEMERINTAH KOTA MEDAN
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN**

Jalan Kamen Maulana Lubis Nomor 2 Medan Kode Pos 20112
Telepon: (061) 455893 Faks: (061) 455893
Email: anlitbangmedan@yahoo.co.id Website: anlitbang.kemkominfo.go.id

SURAT REKOMENDASI PENELITIAN

KOMOR : 070/A/A/Balilbang/2019

Berdasarkan Surat Keputusan Walikota Medan Nomor : 31 Tahun 2011, Tanggal 15 November 2011 dan Peraturan Walikota Medan Nomor : 55 Tahun 2016, Tanggal 24 November 2016 tentang Tugas Pokok dan Fungsi Badan Penelitian dan Pengembangan Kota Medan dan Berubah Momena / diperbaharui surat dari Wakil Dekan Bidang Akademik Fakultas Psikologi UMSA Nomor : 003/RSB/00179/11/2019 tanggal : 25 Maret 2019 Hal: Pengambilan Data.

Badan Penelitian dan Pengembangan Kota Medan dengan ini merekomendasikan Surat Rekomendasi Penelitian kepada :

Nama : Nurhalimuntasyahwani
NIM : 152000304
Program Studi : TIIS Psikologi
Indik. Penelitian : Perilaku Membaca dan Driver Taksa Online Tempak Driver Taksi Konvensional di Kota Medan
Lokasi : Kecamatan Medan Petisah Kota Medan
Luasnya : 3 (Tiga) Bulan
Penanggung Jawab : Wakil Dekan Bidang Akademik Fakultas Psikologi UMSA

Pengantar ketentuan sebagai berikut :

1. Sebelum melakukan Penelitian peneliti harus melapor kepada pimpinan universitas/ perguruan tinggi/ lembaga/ lokasi yang ditetapkan.
2. Meninjau peraturan dan ketentuan yang berlaku di lokasi Penelitian.
3. Tidak dibenarkan melakukan Penelitian atau aktivitas lain di luar lokasi yang telah direkomendasikan.
4. Hasil penelitian diserahkan kepada Kepala Balilbang Kota Medan sebagai lampiran 1 (satu) dalam satu kali penelitian.
5. Surat rekomendasi penelitian dinyatakan batal apabila penanggung jawab penelitian tidak menggunakan kelengkapan atau peraturan yang berlaku dari Pemerintah Kota Medan.
6. Surat rekomendasi penelitian ini berlaku sejak tanggal dikeluarkannya.

Rekomendasi ini diberikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Dikeluarkan di : Medan
Tanggal : 28 Maret 2019

BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
KOTA MEDAN



Terbaca :

1. Walikota Medan (Salah satu Salinan)
2. Wakil Dekan Fakultas Kota Medan
3. Wakil Dekan Bidang Akademik Fakultas Psikologi UMSA
4. Yang bersangkutan
5. Pertanggung.



**PEMERINTAH KOTA MEDAN
KECAMATAN MEDAN PETISAH**

Jl. Sultan Iskandar Muda No. 270 A Medan – 20112
Telp. (061) 4562042

Nomor : 087/0294
Lampiran : *
Perihal : Izin Penelitian

Medan, 2 April 2019

Kepada Yth :

Wakil Dekan Bidang Akademik Fakultas
Psikologi UMA

di -

Tempel

1. Menindaklanjuti Surat dari Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan (BALITBANG) Kota Medan Nomor : 070/419/Balitbang/2019 tanggal 29 Maret 2019 atas nama :

Nama : Norkalimahtussyaikhul
NIM : 158600324
Prodi : Ilmu Psikologi
Lamanya : 3 (tiga) Bulan
Lokasi : Kecamatan Medan Petisah Kota Medan

2. Dengan ini disampaikan bahwa Camat Medan Petisah tidak keberatan dan memberikan izin kepada Mahasiswa UMA yang namanya tersebut diatas untuk melakukan Penelitian mengenai Perbedaan Kepercayaan Diri Driver Taksi Online Dengan Driver Taksi Konvensional di Kota Medan, sepanjang mentasti dan memenuhi segala peraturan dan ketentuan yang berlaku di lokasi penelitian.

3. Demikian disampaikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

CAMAT MEDAN PETISAH
PEMERINTAH KOTA
MEDAN
M. ALIYA NURYAN S.STP, MSI
Pemer. PK I
NIP. 198411302002121003



**PEMERINTAH KOTA MEDAN
KECAMATAN MEDAN PETISAH**

Jl. Sultan Iskandar Muda No. 270 A Medan – 20132

Telp. (061) 4562042

SURAT KETERANGAN

No. 070/0638/MP/IX/2019

Dengan ini kami yang bertandatangan di bawah ini

Nama : **M. AGHA NOVRIAN S.STP,M.Si**
 NIP : **19841130 200212 1 003**
 Jabatan : **Camat Medan Petisah**

Menerangkan bahwa

Nama Mahasiswa : **Nurhalimahtussyahrani**
 N I M : **158800324**
 Judul Penelitian : **Perbedaan Kepercayaan Diri Driver Taksi
 Online Dengan Driver Taksi Konvensional di
 Kota Medan**
 Jurusan : **Ilmu Psikologi UMA**

Memang benar melaksanakan penelitian di Kecamatan Medan Petisah Kota Medan dari tanggal 02 April s/d 30 Juni 2019 dan telah selesai dengan baik. Selama penelitian di Kecamatan Medan Petisah mempelajari tentang Perbedaan Kepercayaan Diri Driver Taksi Online Dengan Driver Taksi Konvensional di Kota Medan.

Demikian surat keterangan penelitian ini kami perbuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Medan, Juli 2019

CAMAT MEDAN PETISAH

M. AGHA NOVRIAN S.STP,M.Si
 Penata Tk I
 NIP. 19841130 200212 1 003

Inisial		O/K
Usia	Tahun	

Petunjuk Pengisian Angket:

- a. Tulis data diri pada tempat yang sudah disediakan.
- b. Beri tanda *checklist* (√) pada salah satu kolom pilihan jawaban yang tersedia sesuai dengan kondisi saudara. Dengan item jawaban sebagai berikut:

SS : Sangat Setuju
S : Setuju
TS : Tidak Setuju
STS : Sangat Tidak Setuju
- c. Setiap pertanyaan diharapkan tidak ada yang kosong.
- d. Bila telah selesai mengisi lembar angket, harap segera dikembalikan.

No	Pernyataan	SS	S	TS	STS
1	Saya menghafal rute perjalanan dikota Medan sehingga dapat mempermudah pekerjaan saya				
2	Dari penghasilan yang saya dapatkan saya mampu untuk membayar cicilan/kredit				
3	Dari penghasilan yang saya dapatkan saya mampu untuk menghidupi keluarga saya				
4	Saya mampu menyesuaikan diri untuk bersosialisasi dengan sesama pengemudi taksi				
5	Saya malu menjadi pengemudi taksi				
6	Saya merasa tersaingi dengan pengemudi yang berada ditempat yang sama dengan saya				
7	Saya tidak mampu berkomunikasi yang baik dengan penumpang				
8	Saya bingung menanggapi pertanyaan yang diajukan penumpang				
9	Saya percaya penghasilan yang saya dapatkan bisa saya tabung demi masa depan				
10	Saya yakin jasa taksi akan sangat dibutuhkan masyarakat dimasa yang akan datang				
11	Saya yakin penumpang akan memberikan feedback atau komentar yang baik pada saya				
12	Jika saya berangkat lebih pagi saya akan lebih banyak mendapatkan penumpang				

No	Pernyataan	SS	S	TS	STS
14	Saya lebih memilih menunggu penumpang dari pada berkeliling				
15	Pekerjaan sebagai pengemudi taksi tidak akan berkembang				
16	Profesi sebagai pengemudi taksi hanya dipandang sebelah mata				
17	Saya tidak membedakan ras, suku dan agama penumpang				
18	Saya menerima kritikan penumpang demi kebaikan saya				
19	Saya selalu bersikap ramah kepada setiap penumpang				
20	Saya menjadi penengah jika ada rekan yang sedang berselisih paham				
21	Saya merasa pendapat saya yang paling benar				
22	Saya selalu menilai penumpang dari cara berpakaian				
23	Saya menerima informasi tanpa mencari tau kebenarannya				
24	Saya sering menghentikan kendaraan disembarang tempat				
25	Keselamatan penumpang adalah tanggung jawab saya				
26	Saya akan mengembalikan barang penumpang yang tertinggal dikendaraan saya				
27	Saya selalu mengantarkan penumpang sampai tujuan				
28	Berani meminta maaf jika terjadi kekeliruan dengan penumpang				
29	Saya melakukan pekerjaan tidak sesuai dengan standart operasional prosedur				
30	Saya tidak peduli terhadap penampilan dan kerapian pakaian saya				
31	Kebersihan kendaraan bukan tanggung jawab saya				
32	Saya tidak pernah mengecek kondisi mesin sebelum berangkat				
33	Saya mematuhi rambu lalu lintas walau penumpang sedang terburu-buru				

No	Pernyataan	SS	S	TS	STS
34	Saya tidak membawa masalah pribadi saya ketika mengantar penumpang				
35	Saya akan lebih berhati-hati jika mencari penumpang pada malam hari				
36	Saya tidak akan memanfaatkan keadaan penumpang yang tidak mengetahui rute perjalanan				
37	Saya akan ikut berdemo jika diajak oleh pengemudi lain				
38	Saya mudah terbawa emosi dengan penumpang yang menyebalkan				
39	Saya tetap membawa penumpang walau dalam keadaan mengantuk				
40	Saya mempermasalahkan tarif yang telah ditentukan pemerintah				

*****Terima kasih telah mengisi Angket ini dengan benar dan sungguh-sungguh*****

DATA INDIKER KONSENSI NASIONAL (SKUALA INDIKER)

No	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	

Reliability

Scale: Skala Kepercayaan Diri

Case Processing Summary

		N	%
	Valid	80	100,0
Cases	Excluded ^a	0	,0
	Total	80	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,979	40

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
kd1	3,31	,466	80
kd2	2,56	1,017	80
kd3	3,18	,546	80
kd4	3,00	,675	80
kd5	2,80	,986	80
kd6	2,31	1,165	80
kd7	3,04	,754	80
kd8	2,59	,650	80
kd9	2,46	,954	80

kd10	2,50	1,079	80
kd11	2,98	,693	80
kd12	2,58	1,003	80
kd13	2,66	,779	80
kd14	2,00	1,019	80
kd15	2,56	,979	80
kd16	2,46	1,030	80
kd17	3,25	,464	80
kd18	2,74	,725	80
kd19	2,94	,643	80
kd20	2,69	,648	80
kd21	2,80	,736	80
kd22	2,70	,683	80
kd23	3,09	,455	80
kd24	2,71	,732	80
kd25	2,94	,681	80
kd26	2,78	,729	80
kd27	3,15	,393	80
kd28	2,86	,725	80
kd29	2,88	,582	80
kd30	2,88	,603	80
kd31	3,08	,546	80
kd32	2,88	,682	80
kd33	3,26	,522	80
kd34	2,99	,738	80
kd35	3,01	,562	80
kd36	3,15	,713	80

kd37	2,25	1,097	80
kd38	2,65	,695	80
kd39	2,90	,976	80
kd40	2,10	1,063	80

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
kd1	108,33	525,640	,624	,979
kd2	109,08	498,374	,876	,978
kd3	108,46	524,910	,559	,979
kd4	108,64	517,854	,680	,979
kd5	108,84	501,049	,842	,978
kd6	109,33	493,944	,848	,978
kd7	108,60	515,939	,663	,979
kd8	109,05	512,656	,887	,978
kd9	109,18	498,830	,926	,978
kd10	109,14	495,538	,884	,978
kd11	108,66	513,745	,795	,978
kd12	109,06	500,414	,841	,978
kd13	108,98	511,215	,778	,978
kd14	109,64	504,968	,725	,979
kd15	109,08	499,691	,881	,978
kd16	109,18	499,285	,844	,978
kd17	108,39	527,253	,551	,979
kd18	108,90	509,686	,886	,978
kd19	108,70	517,909	,713	,979

kd20	108,95	515,187	,802	,978
kd21	108,84	510,669	,841	,978
kd22	108,94	512,237	,858	,978
kd23	108,55	528,048	,523	,979
kd24	108,93	508,931	,900	,978
kd25	108,70	523,529	,487	,979
kd26	108,86	509,512	,886	,978
kd27	108,49	528,456	,586	,979
kd28	108,78	510,936	,847	,978
kd29	108,76	521,348	,659	,979
kd30	108,76	519,804	,692	,979
kd31	108,56	527,540	,453	,979
kd32	108,76	516,183	,728	,979
kd33	108,38	532,009	,287	,980
kd34	108,65	527,471	,330	,980
kd35	108,63	521,883	,661	,979
kd36	108,49	526,531	,371	,980
kd37	109,39	492,823	,928	,978
kd38	108,99	513,329	,806	,978
kd39	108,74	500,500	,865	,978
kd40	109,54	498,049	,844	,978

mean hipotetik : $(39 \times 1) + (39 \times 4) : 2 = 97,5$

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
111,64	539,196	23,221	40

NPar Tests

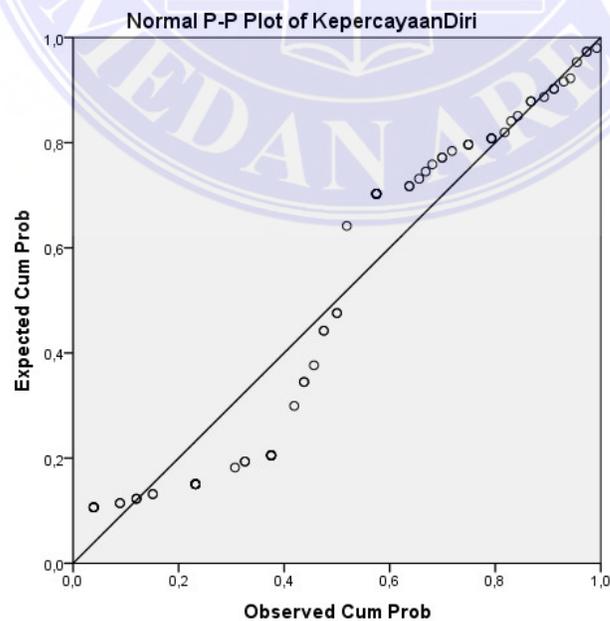
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

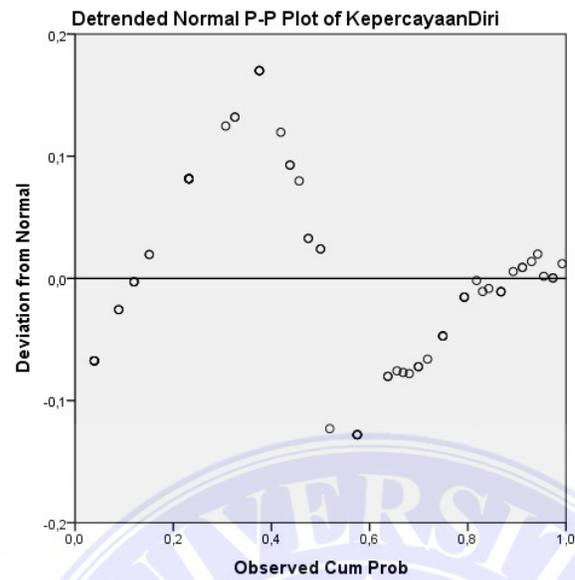
		KepercayaanDiri
N		80
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	120,92
	Std. Deviation	11,617
Most Extreme Differences	Absolute	,207
	Positive	,207
	Negative	-,178
Kolmogorov-Smirnov Z		1,852
Asymp. Sig. (2-tailed)		,102

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

PPlot





Oneway

Test of Homogeneity of Variances

KepercayaanDiri

Levene Statistic	df1	df2	Sig.
2,382	1	78	,127

T-Test

Group Statistics

DiverTaksi	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Driver Taksi Konvensional	40	104,00	8,137	1,287
Driver Taksi Online	40	117,85	10,044	1,746

Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances	t-test for Equality of Means								
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Kepercayaan Diri	Equal variances assumed	2,382	,127	19,756	78	,000	-42,850	2,169	-47,168	-38,532
	Equal variances not assumed			19,756	71,702	,000	-42,850	2,169	-47,174	-38,526