

BAB I

PENDAHULUAN

A. Permasalahan

1. Latar Belakang Permasalahan

Profesi ojek *online* pada masa kini semakin hari semakin populer di Indonesia. Hal ini dikarenakan ojek *online* dapat menjadi alternatif bagi permasalahan transportasi yang ada di Indonesia. Penggunaan ojek *online* oleh masyarakat diduga karena kekecewaan yang muncul akibat dari lemahnya fasilitas transportasi massal yang ada. Beberapa persoalan yang sering dirasakan antara lain adalah; tidak adanya jadwal yang tetap, pola rute yang memaksa pengguna harus transfer atau oper, penumpang yang berlebih saat jam sibuk, kondisi internal dan eksternal yang buruk, dan cara mengemudikan kendaraan yang sembarangan dan membahayakan keselamatan (Tamin dkk, 1999).

Permasalahan-permasalahan angkutan umum yang dinilai konsumen kurang memuaskan, seperti: a) Keadaan sopir angkutan umum yang cara mengemudikan kendaraan sembarangan dan membahayakan keselamatan kondisi internal dan eksternal yang buruk; b) Tidak adanya jadwal yang tetap; c) Kapasitas angkutan umum yang melebihi muatan; dan d) Kebiasaan sopir angkutan umum merokok di dalam angkutan, bahkan keadaan ini diperparah dengan macetnya jendela sebagai ventilasi udara (Zakinah, 2019).

Dalam rangka menjawab permasalahan yang ada, maka hadirlah aplikasi ojek *online* yang dapat memfasilitasi sopir dan pengguna untuk lebih mudah berinteraksi. Ojek *online* pada masa kini masih menjadi pilihan sebagai sarana transportasi antar daerah maupun antar kota. Pemesanan ojek *online* tidak ada proses tawar-menawar, tidak adalah proses menanyakan tujuan, serta tidak ada lagi ketidakpastian harga. Semuanya sudah ditentukan lewat *handphone* hanya dengan sekali klik di *handphone*. Pada aplikasi tersebut, konsumen dapat mengetahui jarak, lama waktu pemesanan, harga, nama orang yang menjemput, serta perusahaan pengelolanya.

Ojek *online* sebenarnya merupakan layanan ojek yang berbasis aplikasi dimana pelanggan memesan ojek lewat sistem aplikasi yang bisa diunduh melalui *Playstore/Appstore handphone*. Pilihan aplikasi layanan ojek *online* yang saat ini bisa diakses contohnya seperti Go-Jek, Grab, InDriver dan masih ada lagi. Masyarakat banyak terbantu semenjak hadirnya ojek *online* karena dimudahkan dengan berbagai menu layanannya dan promosi yang dapat menarik konsumen. Pada awal hadirnya

ojek *online* di Indonesia hanya terdapat layanan transportasi roda dua melalui panggilan telepon, kini telah tumbuh menjadi *on demand mobile platform* didukung dengan aplikasi yang menyediakan berbagai macam layanan lengkap yang menyesuaikan kebutuhan masyarakat.

Pengemudi ojek *online* tidak terpaku pada jenis kelamin laki-laki saja, tidak jarang perempuan juga menjadi pengemudi ojek *online*. Batas usia maksimal pengemudi berdasarkan persyaratan beberapa layanan ojek *online* sekitar 35-60 tahun, hal ini menjadikan peluang bagi masyarakat yang ingin mendapat pekerjaan namun telah memasuki usia dewasa madya. Syarat terpenting menjadi pengemudi adalah memiliki SIM yang aktif serta kondisi tubuh yang stabil dan sehat. (<https://www.grab.com/id/kios/legal/syarat-ketentuan-grab-driver-onboarding/>)

Bekerja sebagai pengemudi ojek *online* cukup melelahkan dan stres karena dituntut cepat dan tepat, baik tepat penemuan lokasi pemesan kendaraan hingga tepat pesanan seperti makanan atau bahan makanan sesuai aplikasi. Belum lagi kondisi hiruk pikuk jalanan yang tidak dapat diprediksi oleh masyarakat.

World Health Organization (WHO) pada tahun 2014, menjelaskan bahwa di banyak negara sebesar 8% penyakit yang diakibatkan oleh pekerjaan adalah depresi. Penelitian oleh *Labour Force Survey* tahun 2014 ditemukan adanya 440.000 kasus stres akibat kerja di Inggris dengan angka kejadian sebanyak 1.380 kasus per 100.000 pekerja yang mengalami stres akibat kerja. Di Indonesia survei yang dilakukan pada tahun 2012 oleh Regus Asia diperoleh hasil bahwa 64% pekerja di Indonesia mengalami peningkatan stres dibandingkan pada tahun 2011. Survei lain yang dilakukan di Eropa menyatakan bahwa 12% sopir mengatakan sering merasa stres, marah atau tidak peduli dengan pengendara lain di jalan. Lebih dari 15% sopir mengalami hal yang sama sekali dalam seminggu dan 16% sopir mengalami hal yang sama dalam sebulan. Menjadi perhatian 4% sopir mengatakan mengalami stres, marah dan tidak peduli dengan pengendara lain di jalan ketika mengendarai kendaraanya setiap hari. Meskipun jumlahnya sedikit tetapi ini akan memicu terjadinya banyak masalah.

Asosiasi pengemudi ojek *online* menyebut, permintaan layanan menurun hingga 50% karena pandemi corona. Berdasarkan keluhan yang diterima, penurunan terbesar yakni transportasi atau berbagi tumpangan (*ride hailing*). Sedangkan pesan-antar makanan (*food delivery*) seperti GoFood dan GrabFood meningkat, namun tidak signifikan hanya sekitar 10%.

Dampak PPKM (Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat) Darurat juga turut membuat pengemudi ojek *online* kebingungan mencari jalan karena ditutupnya beberapa akses jalan, padahal tuntutan para pengemudi ojek *online* adalah cepat dan tepat dalam pengantaran barang atau makanan.

Hal tersebut tidak jarang membuat para pengemudi ojek *online* berperilaku agresif secara fisik dan verbal dalam berkendara maupun saat memberi pelayanan pada pelanggan. Contohnya agresif secara fisik seperti memukul atau menendang, sedangkan agresif secara verbal seperti berkata kasar atau kotor. Kemudian kemarahan yang ditujukan kepada pelanggan serta iri dan dengki kepada sesama pengemudi.

Beberapa perilaku agresif pengemudi ojek *online* yang terjadi di masyarakat seperti dikutip dari berita <https://www.inews.id/news/nasional/7-kasus-kekerasan-ojek-online-hancurkan-mobil-hingga-pos-satpam>, antara lain konflik antara ojek online dengan ojek pangkalan berujung aksi anarkis pada Senin, 27 November 2017. Pada saat itu, sekitar 500 pengemudi ojek *online* mengamuk di kawasan Jatinangor, Kabupaten Sumedang, Jawa Barat. Mereka menyisir dan menghancurkan sejumlah pangkalan opang dan merusak beberapa sepeda motor. Gerombolan ojek *online* makin membabi buta. Puluhan pengemudi ojek pangkalan menjadi korban pemukulan. Salah satu pengemudi ojek pangkalan bahkan menderita luka bacok di kepala. Aksi itu merupakan balasan dari aksi kekerasan yang dilakukan ojek pangkalan.

Peristiwa lain dilansir dari detik.com “[Cancel Ojek Online Berujung Pemukulan, Pelanggan Diimbau Laporkan Polisi](#)”, seorang penumpang ojek *online* dipukuli sejumlah **pengemudi**, diduga karena beberapa kali membatalkan pesanan. Sejumlah pengemudi bertanya kepada penumpang tersebut telah berapa kali membatalkan pesanan, namun naasnya belum sempat menjawab malah menjadi korban pemukulan para pengemudi ojek *online* tersebut. Polisi menyarankan pelanggan tersebut untuk melapor ke kepolisian.

Kejadian lain dikutip dari liputan6.com yaitu pengemudi ojek *online* (ojol) menganiaya kasir perempuan di salah satu minimarket waralaba di [Palembang](#), Sumatera Selatan. Berawal dari pengemudi ojol tersebut dilayani salah satu kasir perempuan, lalu pengemudi ojol tersebut memukul meja kasir. Tak lama kemudian, pengemudi ojol itu langsung menganiaya kasir berjilbab hitam tersebut, dengan melayangkan tamparan sebanyak dua kali. Belum diketahui motif tamparan yang dilayangkan oleh pengemudi ojol tersebut.

Dikutip dari okezone.com, kejadian pengemudi ojek *online* yang marah kepada calon penumpangnya. Berawal saat seorang calon penumpang wanita mengorder ojek *online* untuk diantar ke tempat tujuan. Pengemudi telah tiba di Stasiun Cawang untuk menjemput calon penumpang namun yang bersangkutan tidak kunjung muncul. Calon penumpang akhirnya menampakkan diri. Namun, lantaran sudah kesal, pengemudi ini meminta untuk orderan tersebut dibatalkan. Saat pelanggan mendapat pengemudi baru, pengemudi sebelumnya tidak terima dan meneriaki Wanita tersebut.

Peristiwa lain yang dilansir dari kompas.com yaitu pelecehan seksual yang dilakukan oleh pengemudi ojek *online* yang terjadi di Surabaya. FF (29) seorang pengemudi ojek *online* melakukan pelecehan seksual kepada penumpangnya dan ternyata ia memiliki catatan kepolisian tersendiri. Dia adalah residivis kasus pencurian celana dalam. Kronologi kejadian yaitu BF memesan ojek *online* dengan tujuan dari Terminal Bungurasih ke Jalan Dukuh Kupang Surabaya. BF yang mengalami perlakuan pelecehan tersebut langsung meloncat dari motor. Pelaku diamankan oleh polisi beserta barang bukti seperti jaket, motor, ponsel, STNK dan aplikasi Ojol yang ada di ponsel pelaku. Selain mengamankan pelaku, polisi juga mengamankan barang bukti seperti jaket, motor, ponsel, STNK dan aplikasi Ojol yang ada di ponsel pelaku.

Selain itu peneliti juga melakukan wawancara dengan seorang mahasiswi berinisial WS (22) sebagai pelanggan ojek *online* pada hari Rabu, 5 Mei 2021 berlokasi di Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya. Subjek memiliki pengalaman kurang mengenakkan dengan seorang pengemudi ojek *online*, yaitu pengemudi marah-marah dan meminta tambahan biaya karena titik antar kurang sesuai dengan aplikasi. Peneliti juga melakukan wawancara dengan HD (24) sebagai pelanggan ojek *online* yang memiliki pengalaman kurang baik dalam memesan makanan. Wawancara dilakukan di rumah *interviewee* di Banyu Urip, Surabaya pada hari Kamis, 6 Mei 2021. Pengalaman HD yaitu ia bertanya lewat fitur chat yang tersedia karena pengemudi terlalu lama di lokasi dan titiknya masih saja berada di restoran padahal sudah lewat 30 menit. Namun pengemudi membalas dengan kata-kata bernada marah.

Berdasarkan beberapa kasus yang diuraikan di atas, dapat disimpulkan bahwa banyak fenomena perilaku agresif pengemudi ojek *online*. Hal tersebut dapat menimbulkan konflik, ketidaknyamanan, kegelisahan masyarakat dan ketidakpercayaan pada aplikasi ojek *online*.

Tindakan-tindakan pengemudi ojek *online* tersebut dikenal dengan perilaku agresif. Perilaku agresif, menurut Baron dan Byrne (2005) adalah perilaku yang

diniatkan untuk melukai dan mencelakakan individu lain yang tidak menginginkan adanya tindakan tersebut. Perilaku agresif dapat dilakukan secara verbal misalnya mencaci maki, menghina atau secara fisik misalnya mencubit, memukul, kekerasan. Pendapat di atas sejalan dengan pemikiran dari Sarwono (2009) yang menyatakan perilaku agresif adalah tingkah laku kekerasan secara fisik ataupun secara verbal terhadap individu lain atau terhadap objek. Perilaku agresif secara fisik meliputi kekerasan yang dilakukan secara fisik, seperti memukul, menampar, menendang dan lain sebagainya. Sedangkan perilaku agresif secara verbal adalah penggunaan kata-kata kasar seperti bego dan tolol. Pendapat lain dari Myers (2012) menyatakan perilaku agresi adalah perilaku fisik atau lisan yang disengaja dengan maksud menyakiti atau merugikan orang lain.

Berangkat dari beberapa pengertian yang dikemukakan para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa perilaku agresif adalah perilaku menyerang atau melukai baik secara fisik maupun psikis yang ditujukan kepada benda hingga individu lain disekelilingnya yang dilakukan dengan sengaja dan tidak jarang perilaku agresif menimbulkan trauma pada korban.

Beberapa faktor penyebab perilaku agresi menurut Davidoff (1981), yaitu amarah, faktor biologis, kesenjangan generasi, lingkungan, peran belajar model kekerasan, frustrasi, dan proses pendisiplinan yang keliru. Sejalan namun terdapat tambahan pendapat yang dikutip dari penelitian Matulesy & Agung (2017) bahwa faktor-faktor penyebab timbulnya agresi, antara lain faktor pribadi yakni individu dituntut menyesuaikan diri dengan lingkungannya. Faktor keluarga juga dapat menyebabkan timbulnya agresi, karena keluarga merupakan lingkungan pendidikan yang utama dan pertama bagi anak. Suasana keluarga yang kurang mendukung, menyebabkan gangguan perkembangan kejiwaan seseorang. Selain faktor pribadi dan keluarga, lingkungan kelompok sebaya juga dapat menyebabkan perilaku agresi, karena jika kondisi di rumah kurang menunjang, individu mencari perhatian dan identitas diri diluar, sehingga pengaruh kelompok atau teman sebaya ini sangat besar.

Secara garis besar faktor penyebabnya bisa dikelompokkan menjadi faktor internal dan eksternal. Faktor internal adalah faktor yang bersumber dari individu yang bersangkutan, yang di antaranya adalah rendahnya tingkat kematangan emosi. Salah satu cara yang bisa berperan sebagai pengendali untuk meminimalisir perilaku agresi adalah dengan memupuk kematangan emosi pada setiap individu. Sedangkan faktor eksternal adalah faktor yang bersumber dari luar individu, misalnya adalah pengaruh lingkungan tempat tinggal sehari-hari (Matulesy & Agung, 2017).

Penelitian dari Mustikawati (1999) juga menunjukkan bahwa perilaku agresif mengemudi dipengaruhi oleh faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal ini berasal dari dalam diri individu itu sendiri salah satunya kematangan emosi yang kurang baik. Apabila seseorang telah matang secara emosi maka akan dapat mengontrol emosinya dan dapat mengelolanya dengan baik. Sedangkan faktor eksternal yaitu reaksi yang telah diluapkan individu berupa luapan rasa kecewa, marah, jengkel dan kegembiraan yang ditujukan untuk dirinya sendiri. Hasil penelitian ini juga dukung pendapat dari Walgito (2005) yang mengatakan bahwa seseorang yang telah matang secara emosi maka akan menerima keadaan diri sendiri maupun orang lain apa adanya, dapat mengontrol emosi dan bertanggung jawab.

Telah disebutkan pada faktor-faktor diatas bahwa emosi yang matang dapat meminimalisir perilaku agresif. Definisi kematangan emosi yang dikemukakan oleh Chaplin (2009) yaitu suatu keadaan atau kondisi mencapai tingkat kedewasaan dari perkembangan emosional, oleh karena itu pribadi yang bersangkutan tidak lagi menampilkan pola emosional yang pantas bagi anak-anak.

Kematangan emosi adalah keadaan seseorang yang tidak cepat terganggu rangsang yang bersifat emosional baik dari dalam maupun dari luar dirinya, selain itu dengan kematangan emosi yang tinggi maka individu dapat bertindak dengan tepat dan wajar sesuai dengan situasi dan kondisi (Sartre, 2002). Kematangan emosi merupakan kemampuan individu untuk dapat bersikap toleran, merasa nyaman, mempunyai kontrol diri sendiri dan perasaan. Jadi, kematangan emosi seseorang sudah dikatakan matang jika sesuai dengan norma atau aturan yang berlaku (Utari, 2015).

Berdasarkan hasil penelitian Syarif (2017) tentang kematangan emosi dengan perilaku agresif, menunjukkan hasil bahwa kematangan emosi memiliki hubungan negatif terhadap perilaku agresi. Untuk kategori agresor subjek itu telah dicapai korelasi negatif yang signifikan antara agresi dan variabel harga diri ($r = -0,65$, $p < 0,001$), yang menyiratkan bahwa subjek yang telah mencapai skor tinggi pada variabel agresivitas memiliki kepercayaan diri yang rendah. Apa yang membedakan pelaku dengan korban adalah ketidakstabilan emosi - ada korelasi negatif yang signifikan - secara statistik - antara variabel agresi dan stabilitas emosi - $r = -0,42$, $p = 0,023$, $p < 0,05$ (kedua subjek agresor ekstrovert dan introvert ditandai dengan tanda-tanda yang menunjukkan ketidakstabilan emosional).

Berdasarkan uraian di atas, peneliti merasa tertarik untuk melakukan penelitian mengenai hubungan kematangan emosi dan perilaku agresif pada pengemudi ojek *online*, mengingat urgensi seorang pengemudi ojek *online* sebagai

sopir transportasi alternatif pilihan masyarakat harus memiliki emosi yang matang agar terhindarkan dari konflik dengan individu lain atau pengguna, *rating* yang buruk, kekecewaan pengguna sebagai penumpang, hingga surat peringatan dari perusahaan yang menaungi ojek *online*. Namun sebaliknya, jika individu tersebut belum matang secara emosi, maka dia akan cenderung mudah melampiaskan emosinya dimanapun atau kepada siapapun termasuk jika berada di jalanan dan kepada pelanggan. Oleh karena itu, peneliti tertarik mengenai hubungan kematangan emosi dengan perilaku agresif dengan subjek penelitian adalah pengemudi ojek *online* di Surabaya.

2. Perumusan Permasalahan

Berdasarkan berbagai pertimbangan sebagaimana tertulis diatas, maka pertanyaan yang diajukan sebagai rumusan permasalahan dalam penelitian ini adalah:

“Apakah ada hubungan antara kematangan emosi dengan perilaku agresif pengemudi ojek *online* di Surabaya?”

B. Tujuan dan Manfaat

1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara kematangan emosi dengan perilaku agresif pengemudi ojek *online* di Surabaya.

2. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dimaksudkan dapat memberikan manfaat secara teoritis dan untuk pengembangan ilmu pengetahuan di bidang psikologi khususnya psikologi sosial yang berfokus pada pembahasan hubungan antara kematangan emosi dan perilaku agresif pada pengemudi ojek *online* di Surabaya.

2. Manfaat Praktis

Memberikan informasi kepada khalayak bahwa perilaku agresif memiliki banyak dampak negatif yang membahayakan individu lain seperti :

- a) Perilaku agresif seperti menyerang atau melukai dapat menimbulkan luka fisik hingga kecacatan pada korban
- b) Perilaku agresif dapat membuat trauma psikis pada korban

Bahaya-bahaya di atas dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal seperti :

- a) Faktor Internal. Amarah, faktor biologis, frustrasi, adaptasi, serta kematangan emosi
- b) Faktor Eksternal. Lingkungan keluarga, lingkungan sekitar rumah, teman sebaya, serta peran belajar yang keliru

Peran kematangan emosi terhadap perilaku agresif yaitu individu dengan emosi yang matang mampu meminimalisir atau bahkan tidak berperilaku agresif dikarenakan sebagai penyedia jasa transportasi alternatif, pengemudi ojek *online* harus mampu menyesuaikan diri dengan lingkungan, bertindak dengan tepat, tidak impulsif, serta mampu mengontrol emosi.

C. Keaslian Penelitian

Tabel 1.1 Keaslian Penelitian

No.	Peneliti	Jurnal	Judul Penelitian	Hasil
1.	Guswani, Aprius, M., & Kawuryan, F.	Jurnal Psikologi Pitutur, Volume I, No 2, Juni 2011	Perilaku Agresi pada Mahasiswa Ditinjau dari Kematangan Emosi	Ada hubungan negatif yang sangat signifikan antara kematangan emosi dengan perilaku agresi, yaitu semakin tinggi kematangan emosi maka semakin rendah perilaku agresi, sebaliknya semakin rendah kematangan emosi maka semakin tinggi perilaku agresi.
2.	Muhaz	Jurnal Online Psikologi Fakultas Psikologi	Kematangan Emosi dengan <i>Aggresivitas</i>	Perilaku berkendara agresif berkaitan dengan tingkat

		Universitas Muhammadiyah Malang. Vol. 01. No. 02 2013	<i>Driving</i> pada Mahasiswa	kematangan emosi dari pengendara.
3.	Utari	Psikoborneo, Vol 3, No 4, 2015	Hubungan Perilaku Mengemudi Agresif dan Kematangan Emosi dengan Disiplin Berlalu Lintas	Terdapat hubungan antara <i>aggressive driving</i> dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Samarinda.
4.	Syarif F.	Psikoborneo, Vol 5, No 2, 2017	Hubungan Kematangan Emosi Dengan Perilaku Agresi Pada Mahasiswa Warga Asrama	Kematangan emosi memiliki hubungan negatif terhadap perilaku agresi, yang berarti semakin rendah kematangan emosi maka semakin tinggi perilaku agresi yang dimiliki begitu pula semakin tinggi kematangan emosi maka semakin rendah perilaku agresi.
5.	Olga, N.F.	Skripsi, Fakultas Psikologi dan	Hubungan Kematangan Emosi dengan	Kematangan emosi memiliki hubungan

		Kesehatan Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya, 2019	Agresivitas Verbal yang Dilakukan pada Kalangan Mahasiswa	terhadap agresivitas verbal, namun dalam penelitian ini kekuatan hubungan kematangan emosi terhadap agresivitas verbal masih lemah. Lemahnya hubungan ini dikarenakan kematangan emosi bukanlah faktor satu-satunya yang dapat mempengaruhi agresivitas verbal.
6.	Matulesy & Agung	Persona, Jurnal Psikologi Indonesia September 2012	Kecerdasan Emosi, Kecerdasan Spiritual dan Agresivitas pada Remaja	Kecerdasan emosi dan agresivitas mempunyai hubungan negatif yang signifikan dengan koefisien korelasi sebesar -0,259 ($p < 0,05$). Hal ini menunjukkan bahwa semakin tinggi kecerdasan emosi maka akan semakin rendah agresivitas dan sebaliknya semakin rendah

				kecerdasan emosi maka akan semakin tinggi agresivitas.
7.	Djafar, A., Noviekayati, I., & Saragih, S.	Jurnal Psikogenesis, Volume 6, No.1, Juni 2018	Perbedaan Adversity Quotient dan Kematangan Emosi Remaja SMP ditinjau dari Jenis Kelamin	Berdasarkan perhitungan hasil analisis data untuk uji hipotesis pertama diperoleh hasil bahwa tidak terdapat perbedaan tingkat <i>adversity quotient</i> antara partisipan penelitian remaja laki-laki dengan remaja perempuan. Demikian pula tidak terdapat perbedaan tingkat kematangan emosi antara partisipan penelitian remaja laki-laki dengan remaja perempuan. Ditolaknya hipotesis pertama dalam penelitian ini memberi arti bahwa jenis kelamin, tidak memberikan perbedaan pada

				tingkat <i>adversity quotient</i> dan tingkat kematangan emosi pada remaja SMP (Sekolah Menengah Pertama). Hal ini berarti remaja laki-laki dan remaja perempuan memiliki <i>adversity quotient</i> (daya juang) dan kematangan emosi yang sama baik.
8.	Fellasari, F. & Lestari, Y.I	Jurnal Psikologi, Volume 12 Nomor 2, Desember 2017	Hubungan Antara Pola Asuh Orangtua Dengan Kematangan Emosi Remaja	Penelitian ini membuktikan bahwa pola asuh orang tua memiliki hubungan dengan pembentukan kematangan emosi pada remaja.
9.	Istiono, A., & Efendy, M.	Psyche 165 Journal, Vol. 14, No.1, Januari 2021	Kematangan Emosi Dan Prososial Pada Relawan Desa Lawan COVID-19 Ditinjau Dari Jenis Kelamin	Diterimanya hipotesis pertama dalam penelitian ini yang berbunyi ada hubungan positif antara kematangan emosi dengan

				<p>perilaku prososial pada relawan desa lawan COVID-19, menunjukkan hubungan yang sangat signifikan antara kematangan emosi dapat memprediksi perilaku prososial pada relawan desa lawan COVID-19.</p> <p>Dalam penelitian disebutkan bahwa terdapat perbedaan perilaku prososial remaja laki-laki dan perempuan. Remaja laki-laki memiliki perilaku prososial lebih tinggi dibandingkan dengan perempuan.</p>
10.	Khairani, R. & Putri, D. E	Jurnal Psikologi Volume 1, No. 2, Juni 2008	Kematangan Emosi Pada Pria dan Wanita yang Menikah Muda	Terdapat perbedaan yang signifikan antara kematangan emosi pada pria dan wanita yang menikah muda, di mana ditemukan bahwa pria

				memiliki kematangan emosi lebih tinggi dibandingkan wanita.
11.	Ningsih, R. & Pratikto, H	Jurnal Psikologi Volume 7 No. 2, Agustus 2012	Konsep Diri, Kematangan Emosi dan Kecenderungan Menyontek	Berdasarkan analisis hasil penelitian dan pembahasan terhadap variabel-variabel Konsep Diri, Kematangan Emosi dan Kecenderungan Menyontek, dapat disimpulkan bahwa konsep diri dan kecenderungan menyontek dalam penelitian ini tidak saling berhubungan. Begitu pula hubungan antara kematangan emosi dan kecenderungan menyontek tidak saling berhubungan.
12.	Asih, Y. G. & Pratiwi, S. M	Jurnal Psikologi Universitas Muria Kudus Volume I, No 1, Desember 2010	Perilaku Prososial Ditinjau dari Empati dan Kematangan Emosi	Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan skor prososial antara

				<p>laki-laki dan perempuan, sehingga dapat disimpulkan bahwa perbedaan stereotype tidak menyebabkan perbedaan dalam perilaku prososial. Selain itu, ada hubungan yang sangat signifikan antara empati, kematangan emosi, dan jenis kelamin terhadap perilaku prososial. Ada hubungan positif antara empati terhadap perilaku prososial, begitu pula ada hubungan antara kematangan emosi terhadap perilaku prososial.</p>
--	--	--	--	---