

GAMBARAN STRES KERJA PADA DRIVER GOJEK DAN GRAB DI MASA PANDEMI COVID-19 DI TANGERANG

Annisa Asri Aliyyah¹, Novendawati Wahyu Sitasari², Grin Rayi Prihandini³.
Fakultas Psikologi Universitas Esa Unggul
Jalan Arjuna Utara No.9 Tol Tomang Kebon Jeruk, Jakarta Barat – 11510
annisaasrialiya@gmail.com

Abstract

Currently with the Covid-19 pandemic, workers, especially Gojek and Grab drivers, feel a dilemma, because the government implements regulations to maintain distance and work from home, while Gojek and Grab drivers still have to serve various levels of society and work outside the home. Therefore, Gojek and Grab drivers are very at risk of being infected with the virus. In addition, with this regulation, there is a decrease in active Gojek and Grab users, with the decrease in online transportation users on the Gojek and Grab applications, the income also decreases. These things trigger work stress for Gojek and Grab drivers. **Purpose:** The purpose of this study was to see a description of work stress on Gojek and Grab drivers during the Covid-19 pandemic in Tangerang. **Methods:** This research method uses quantitative methods with descriptive research type with purposive sampling technique and the number of samples is 100 people. Job stress was measured using the work stress scale from Luthans' theory (2006) with a reliability (α) of 0.962 and 29 valid items. **Results:** The results of the work stress categorization of Gojek and Grab drivers who worked during the Covid-19 pandemic in Tangerang experienced more low work stress as much as 53%. In addition, based on the results of the crosstabulation of female and male sex, adult age, Grab driver partners and relationships between coworkers, more people have low work stress, and single status tends to have high work stress.

Keywords: Covid-19 pandemic, Gojek and Grab Drivers, Work stress

Abstrak

Saat ini dengan adanya pandemi Covid-19 membuat pekerja khususnya *driver* Gojek dan Grab merasakan dilema, dikarenakan pemerintah menerapkan peraturan untuk menjaga jarak dan bekerja dari rumah, sedangkan para *driver* Gojek dan Grab tetap harus melayani berbagai lapisan masyarakat dan bekerja di luar rumah. Oleh karena itu, pengemudi Gojek dan Grab sangat berisiko terinfeksi virus. Selain itu, dengan adanya peraturan tersebut maka terjadi penurunan pada pengguna aktif Gojek dan Grab, dengan berkurangnya pengguna transportasi *online* pada aplikasi Gojek dan Grab maka pendapatannya juga ikut menurun. Hal-hal tersebut memicu terjadinya stres kerja *driver* Gojek dan Grab. **Tujuan:** Tujuan dari penelitian ini adalah untuk melihat gambaran stres kerja pada *driver* Gojek dan Grab selama masa pandemi Covid-19 di Tangerang. **Metode:** Metode penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan jenis penelitian deskriptif dengan teknik sampling *purposive sampling* dan jumlah sampel 100 orang. Stres kerja diukur menggunakan skala stres kerja dari teori Luthans (2006) dengan reliabilitas (α) sebesar 0,962 dan 29 item valid. **Hasil:** Hasil kategorisasi stres kerja *driver* Gojek dan Grab yang bekerja di masa pandemi Covid-19 di Tangerang lebih banyak mengalami stres kerja rendah sebanyak 53%. Selain itu berdasarkan hasil *crosstabulation* jenis kelamin wanita dan laki-laki, usia dewasa, mitra *driver* Grab dan hubungan antar rekan kerja lebih banyak yang memiliki stres kerja rendah, dan yang berstatus lajang cenderung memiliki stres kerja tinggi.

Kata kunci: *Driver* Gojek dan Grab, Pandemi Covid-19, Stres kerja

Pendahuluan

Saat ini berbagai negara di seluruh dunia, salah satunya yaitu negara Indonesia sedang dilanda musibah besar, yaitu wabah atau virus yang dikenal dengan pandemi COVID-19. Penyakit ini disebabkan oleh koronavirus jenis baru yang diberi nama SARS-CoV-2. Beberapa jenis coronavirus diketahui menyebabkan infeksi saluran nafas pada manusia mulai dari batuk pilek hingga yang lebih serius seperti *Middle East Respiratory Syndrome*

(*MERS*) dan *Severe Acute Respiratory Syndrome* (*SARS*). Orang dapat tertular COVID-19 dari orang lain yang terinfeksi virus ini. COVID-19 dapat menyebar terutama dari orang ke orang melalui percikan-percikan dari hidung atau mulut yang keluar saat orang yang terinfeksi COVID-19 batuk, bersin atau berbicara (Pertanyaan dan jawaban terkait Coronavirus, 2021). Oleh karena itu, untuk mencegah penyebaran COVID-19, Presiden Joko Widodo menegaskan kebijakan untuk beraktivitas

produktif di rumah perlu dilakukan untuk menekan penyebaran virus corona atau penyakit COVID-19.

Masa pandemi Covid-19 ini memengaruhi penurunan aktivitas pada *driver* Gojek dan Grab. Dengan adanya Pemberlakuan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB), permintaan akan layanan angkutan penumpang (termasuk kendaraan bermotor, mobil dan taksi) menjadi berkurang sangat signifikan dari biasanya, wilayah Tangerang merupakan salah satu wilayah yang menerapkan PSBB. PSBB juga mengakibatkan ditutupnya pusat perbelanjaan maupun pusat kuliner, maka dari itu untuk menerima orderan GoFood mereka hanya bisa mengambil *merchant-merchant* yang tidak ada di pusat perbelanjaan atau pusat kuliner dan jumlahnya cukup terbatas. Oleh karena itu, pengemudi kini lebih mengandalkan layanan pesan-antar makanan dan barang. Hal ini juga memungkinkan pengemudi untuk lebih fokus pada pengiriman barang dan makanan. Menurut Novika (2020) yang dilansir dari laman finance.detik.com menjelaskan bahwa pada akhir Februari 2020 rata-rata pengguna aktif pada aplikasi Gojek sejumlah 3,3 juta pengguna dan Grab memiliki rata-rata 3 juta pengguna. Kemudian menjelang Maret 2020, jumlah pengguna aktif Gojek mulai turun 14% dari rata-rata sekitar 3,2 juta pengguna per minggu pada 13 Maret menjadi 2,5 juta pengguna pada 26 Maret 2020 dan jumlah pengguna aktif Grab turun 16% dari rata-rata 2,5 juta menjadi 2 juta. Data ini menunjukkan terdapat penurunan pada 19 Maret, Gojek turun menjadi 2,9 juta dan Grab 2,4 juta. Oleh karena itu, tingkat pendapatan tidak sesuai dengan biaya hidup dan meningkatnya persaingan. Persaingan dapat mengancam kehidupan para *driver* Gojek dan Grab dan memberikan tekanan pada pekerja. Berdasarkan hasil penelitian PPM Manajemen, 80% karyawan mengalami gejala stres saat pandemi virus Covid-19. Stres terjadi mulai berdasarkan level sedang sampai berat. 83% pekerja yg mengalami stres berusia 26-35 tahun, 79% berusia 36-45 tahun, dan 78% berusia di bawah 25 tahun, tingkat stres tertinggi yang dialami oleh responden adalah karena kekhawatiran akan kesehatan dan keselamatan anggota keluarganya sebesar 59%, diikuti oleh ketakutan tertular virus corona sebesar 56% (Karunia, 2020).

Hal yang diduga membuat *driver* Gojek dan Grab di Tangerang mengalami stres kerja yang tinggi dikarenakan pada bulan Juli 2021 Pemerintah Kota Tangerang melakukan pemadaman lampu penerangan jalan umum (PJU) di sejumlah titik jalan Kota Tangerang pada malam hari selama PPKM (Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat) darurat yang membuat Kota Tangerang gelap gulita, pemadaman PJU ini dilakukan untuk membatasi mobilitas masyarakat

di tempat-tempat keramaian di Kota Tangerang yang merujuk pada hasil Rakor bersama Kemenko Marves dan kesepakatan bersama unsur Forkopimda Kota Tangerang dalam upaya memutus rantai penyebaran Covid-19, sehingga para *driver* Gojek dan Grab di daerah tersebut terpaksa pulang sebelum pukul 20.00 WIB (Pemkot Tangerang Padamkan PJU, 2021). Pengemudi Gojek dan Grab sangat berisiko terinfeksi virus, pengemudi dapat menjadi pembawa virus atau *carrier*, baik dari penumpang yang mereka bawa, uang untuk bertransaksi, maupun barang yang mereka antarkan. Selain itu, pengemudi Gojek dan Grab terkena dampak yang cukup besar karena tidak memiliki gaji tetap dan bergantung pada jumlah pengguna transportasi *online*, dengan berkurangnya pengguna transportasi *online* pada aplikasi Gojek dan Grab maka pendapatannya juga ikut menurun, serta pembatasan orderan untuk mengantar makanan di pusat perbelanjaan maupun pusat kuliner dan terbatasnya jam operasional restoran juga berpengaruh besar pada penghasilan *driver* Gojek dan Grab. Di sisi lain, pekerjaan ini berpotensi untuk ditipu oleh pelanggan yang jahil, yang disebut dengan orderan fiktif, sehingga pengemudi harus menanggung biaya yang seharusnya dibayar oleh pemesan. Serta, pemberlakuan PPKM di wilayah Tangerang Raya juga berdampak pada *driver* Gojek dan Grab, seperti beberapa ruas jalan yang ditutup sehingga *driver* terpaksa untuk menempuh jarak yang jauh dan membutuhkan bensin yang lebih banyak tetapi upah yang diterima sejumlah dengan harga normal. Toko modern, swalayan, mal, kafe, restoran, dan sentra kuliner di Kabupaten Tangerang mengatur ulang jam operasionalnya hanya sampai pukul 19.00 WIB. Hal itu dilakukan untuk mengurangi peningkatan kasus Covid-19 di daerah seribu industri tersebut (Jam Operasional Tempat Usaha di Kabupaten Tangerang Kembali Dibatasi, 2021). Sementara, layanan GoFood, GoSend, GoMart, GoShop, dan belanja obat Telemedik di daerah Tangerang Selatan hanya beroperasi sesuai dengan ketentuan waktu operasional yang telah ditetapkan Pemerintah Kota Tangerang Selatan (Pertiwi, 2021).

Driver Gojek dan Grab di Tangerang yang mengalami gejala pusing, sakit jantung, diare, sembelit, tegang, gelisah, cemas, depresi, mudah marah, agresi, ketidakpuasan hubungan kerja, terdapat perubahan produktivitas, ketidakhadiran dalam jadwal kerja, perubahan pada selera makan, meningkatnya konsumsi rokok, alkohol dan obat-obatan, dan susah tidur, diduga memiliki stres kerja tinggi.

Driver Gojek dan Grab yang memiliki stres kerja tinggi akan merasa bingung, berpikir bagaimana untuk mendapatkan penghasilan yang cukup untuk memenuhi kebutuhan hidupnya di masa pandemi Covid-19, sehingga cenderung mengalami gejala-gejala yang timbul pada dirinya yang diantaranya akan menyebabkan penyakit fisik seperti masalah pada sistem kekebalan tubuhnya, masalah pada sistem kardiovaskular, masalah pada sistem muskuloskeletal (otot dan rangka), dan masalah pada sistem gastrointestinal (perut). Selain itu, timbul masalah psikologis dan masalah pada tingkah lakunya.

Berbeda dengan *driver* Gojek dan Grab yang memiliki stres kerja rendah, ia mengetahui bagaimana harus keluar dari masalah yang dihadapi, sehingga ia cenderung tetap sehat, cenderung memiliki daya tahan tubuh yang kuat, dan tidak timbul gejala pada fisik seperti terhindar dari penyakit jantung, tekanan darah tinggi, sakit kepala, sakit punggung, diare dan sembelit. Selain itu, *driver* tidak mengalami masalah pada aspek psikologis seperti terhindar dari perasaan tegang, gelisah, cemas, depresi, kebosanan, tidak mudah marah, tidak adanya tindakan agresi antar pribadi, dan tidak memiliki keluhan ketika bekerja. Selanjutnya, juga tidak adanya masalah pada tingkah laku *driver* seperti produktivitas yang tidak menurun, kehadiran bekerja tidak menurun, tidak adanya perubahan selera makan, tidak adanya peningkatan konsumsi rokok (bagi yang merokok), tidak adanya peningkatan konsumsi alkohol (bagi peminum alkohol), tidak adanya peningkatan konsumsi obat-obatan (bagi pengguna napza), dan tidak mengalami gangguan tidur.

Berdasarkan uraian di atas, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran stres kerja pada *driver* Gojek dan Grab selama masa pandemi Covid-19 di Tangerang.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh *driver* Gojek dan Grab yang terdampak pandemi Covid-19 di daerah Tangerang, dimana menurut data terakhir yaitu di tahun 2020 jumlah *driver* di Tangerang (Kota Tangerang, Kabupaten Tangerang, dan Kota Tangerang Selatan) *driver* Grab berjumlah 13.000 dan *driver* Gojek berjumlah 15.000, totalnya terdapat 28.000 *driver* untuk dua operator (Wiryo, 2020) dengan sampel sebesar 100 *driver* Gojek dan Grab di Tangerang. Teknik sampling penelitian ini menggunakan teknik *nonprobability sampling* dengan jenis teknik penelitian menggunakan

purposive sampling dengan karakteristik atau pertimbangan sampel yang dibutuhkan dalam penelitian ini *driver* Gojek atau Grab yang bekerja selama masa pandemi Covid-19, memiliki pekerjaan utama sebagai *driver*, menggunakan akun asli, dan saat mendaftar sebagai *driver* di wilayah Tangerang.

Alat ukur yang digunakan pada variabel dalam penelitian ini menggunakan kuesioner dengan menggunakan skala *likert*. Alat ukur dalam penelitian ini menggunakan skala stres kerja berdasarkan teori Luthans (2006) yang dimodifikasi dari penelitian Mahardikawati (2019) yang memiliki 30 aitem. Peneliti memodifikasi sesuai dengan konteks dari partisipan penelitian.

Penelitian ini melakukan uji kategorisasi dengan melihat nilai *mean* dari masing-masing variabel. Uji tersebut dilakukan untuk mengetahui tinggi dan rendah stres kerja. *Crosstab* juga dilakukan untuk melihat hubungan antara stres kerja dengan jenis kelamin, usia, mitra *driver*, status perkawinan, dan hubungan antar rekan kerja.

Hasil dan Pembahasan

A. Karakteristik Responden

1. Jenis Kelamin

Subjek berjenis kelamin laki-laki adalah yang terbanyak yaitu berjumlah 93 orang (93%), sedangkan untuk jumlah subjek perempuan sebanyak 7 orang (7%).

Tabel 1

Gambaran Subjek Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	F	%
Laki-laki	93	93%
Perempuan	7	7%
Total	100	100%

2. Usia

Subjek paling banyak didominasi *driver* Gojek dan Grab yang berusia 20-40 tahun sebanyak 73 orang (73%), diikuti usia 40-65 tahun sebanyak 25 orang (25%), usia 17-20 tahun sebanyak 2 orang (2%).

Tabel 2

Gambaran Subjek Berdasarkan Usia

Usia	F	%
17-20 tahun (remaja)	2	2%
20-40 tahun (dewasa muda)	73	73%
40-65 tahun (paruh baya)	25	25%
Total	100	100%

3. Status Perkawinan

Subjek paling banyak didominasi *driver* Gojek dan Grab yang sudah berkeluarga yaitu sebanyak 64 orang (64%), dan yang masih berstatus lajang berjumlah sebanyak 36 orang (36%).

Tabel 3

Gambaran Subjek Berdasarkan Status Perkawinan

Status Perkawinan	F	%
Lajang	36	36%
Berkeluarga	64	64%
Total	100	100%

4. Mitra Driver

Subjek paling banyak didominasi driver Grab yaitu berjumlah sebanyak 55 orang (55%), dan driver Gojek sebanyak 45 orang (45%).

Tabel 4

Gambaran Subjek Berdasarkan Mitra Driver

Mitra Driver	F	%
Gojek	45	45%
Grab	55	55%
Total	100	100%

5. Moda Kendaraan

Subjek paling banyak didominasi driver Gojek dan Grab yang menggunakan kendaraan motor yaitu berjumlah sebanyak 84 orang (84%), diikuti kendaraan mobil sebanyak 9 orang (9%), kendaraan taksi sebanyak 5 orang (5%), dan kendaraan truk sebanyak 2 orang (2%).

Tabel 5

Gambaran Subjek Berdasarkan Moda Kendaraan

Moda Kendaraan	F	%
Motor	84	84%
Mobil	9	9%
Taksi	5	5%
Truk	2	2%
Total	100	100%

6. Hubungan Antar Rekan Kerja

Subjek paling banyak didominasi hubungan antar karyawan yang baik yaitu berjumlah sebanyak 86 orang (86%), dan hubungan antar karyawan yang mengalami konflik sebanyak 14 orang (14%).

Tabel 6

Gambaran Subjek Berdasarkan Hubungan Antar Rekan Kerja.

Hubungan Antar Rekan Kerja	F	%
Hubungan antar karyawan baik	86	86%
Hubungan antar karyawan mengalami konflik	14	14%
Total	100	100%

B. Uji Validitas dan Reliabilitas

Uji validitas skala stres kerja menggunakan nilai batas validitas konstruk sebesar $r \geq 0,30$. Uji reliabilitas menggunakan teknik *internal consistency* dengan menggunakan *Alpha Cronbach*. Skala stres kerja memiliki nilai reliabilitas sebesar 0,962.

C. Uji Kategorisasi

Hasil uji kategorisasi stres kerja dapat dilihat pada tabel di bawah ini

Tabel 7

Kategorisasi Stres Kerja

Kategorisasi	f	%
Tinggi	47	47 %
Rendah	53	53 %

Berdasarkan tabel di atas didapati sebanyak 47 orang (47%) driver Gojek dan Grab memiliki stres kerja tinggi, dan 53 orang (53%) memiliki stres kerja yang rendah.

D. Uji Crosstab

a. Stres Kerja Berdasarkan Jenis Kelamin

Subjek dengan jenis kelamin laki-laki, lebih banyak memiliki stres kerja rendah berjumlah 49 orang (52,7%) daripada yang memiliki stres kerja tinggi berjumlah 44 orang (47,3%). Selanjutnya, yang berjenis perempuan lebih banyak yang memiliki stres kerja rendah berjumlah 4 orang (57,1%) daripada yang memiliki stres kerja tinggi sebanyak 3 orang (42,9%).

b. Stres Kerja Berdasarkan Usia

Subjek dengan usia 17-20 tahun lebih banyak pada kategori stres kerja tinggi berjumlah 2 orang (100%) daripada yang memiliki stres kerja rendah berjumlah 0 orang (0%). Sedangkan subjek dengan usia 20-40 tahun lebih banyak yang memiliki stres kerja rendah berjumlah 37 orang (50,7%), daripada yang memiliki stres kerja tinggi berjumlah 36 orang (49,3%). Dan usia 40-65 tahun lebih banyak yang memiliki stres kerja rendah berjumlah 16 orang (64,0%), daripada yang memiliki stres kerja tinggi berjumlah 9 orang (36,0%).

c. Stres Kerja Berdasarkan Status Perkawinan

Subjek dengan status perkawinan lajang lebih banyak pada kategori stres kerja tinggi berjumlah 22 orang (63,9%) daripada yang memiliki stres kerja rendah berjumlah 13 orang (36,1%). Sedangkan subjek dengan status berkeluarga lebih banyak yang memiliki stres kerja rendah berjumlah 40 orang (62,5%), daripada yang memiliki stres kerja tinggi berjumlah 24 orang (37,5%).

d. Stres Kerja Berdasarkan Mitra Driver

Subjek dengan mitra driver Gojek lebih banyak memiliki stres kerja tinggi berjumlah 23 orang (51,1%) daripada yang memiliki stres kerja rendah berjumlah 22 orang (48,9%).

Selanjutnya, *driver* mitra Grab lebih banyak yang memiliki stres kerja rendah berjumlah 31 orang (56,4%) daripada yang memiliki stres kerja tinggi sebanyak 24 orang (43,6%).

e. Stres Kerja Berdasarkan Hubungan dengan Rekan Kerja

Subjek dengan hubungan antar karyawan baik lebih banyak memiliki stres kerja rendah berjumlah 45 orang (52,3%) daripada yang memiliki stres kerja tinggi berjumlah 41 orang (47,7%). Selanjutnya, *driver* yang memiliki hubungan antar karyawan sering konflik lebih banyak yang memiliki stres kerja rendah berjumlah 8 orang (57,1%) daripada yang memiliki stres kerja tinggi sebanyak 6 orang (42,9%).

Pembahasan

Berdasarkan hasil data yang diperoleh dari 100 orang *driver* Gojek dan Grab yang bekerja selama masa pandemi Covid-19 Di Tangerang menunjukkan bahwa lebih banyak yang memiliki stres kerja rendah sebanyak 53%, dan yang memiliki stres kerja tinggi sebanyak 47%. Hal ini dapat dilihat bahwa yang memiliki stres kerja rendah lebih banyak dibanding yang tinggi, maka *driver* Gojek dan Grab yang bekerja selama masa pandemi Covid-19 di Tangerang yang memiliki stres kerja rendah. Menurut Luthans (2006) mendefinisikan stres kerja sebagai respons adaptif terhadap situasi eksternal yang menghasilkan penyimpangan fisik, psikologis, dan atau perilaku pada anggota organisasi.

Driver Gojek dan Grab yang bekerja selama masa pandemi Covid-19 di Tangerang lebih banyak memiliki stres kerja rendah, hal ini dikarenakan mayoritas responden dalam penelitian ini berada pada usia dewasa yang dimana pada usia dewasa pemikiran dan pertimbangan moral menjadi lebih kompleks, terjadi pemantapan dan kestabilan dalam emosi dari pengalaman yang telah dilalui. Usia dewasa telah berkemampuan menghadapi rangsangan yang lebih rumit dan semakin mampu mengendalikan emosinya. Selain itu mayoritas responden dalam penelitian ini berstatus sudah berkeluarga, yang dimana ketika orang sudah berkeluarga bisa mendapatkan dukungan yang diberikan oleh keluarga/pasangan yang dapat berupa semangat kepada *driver*, memiliki tempat berkeluh kesah yang dapat diandalkan, memiliki dukungan ekonomi dari keluarga (pasangan/anak juga bekerja), dan dukungan afeksi, sehingga tidak ada beban pikiran yang dibawa saat bekerja. Selain itu mayoritas responden dalam penelitian ini menggunakan moda kendaraan motor, dalam hal ini moda kendaraan motor memiliki peluang yang lebih

banyak untuk mendapatkan pesanan dibandingkan moda kendaraan lainnya yang hanya bisa khusus mengantar penumpang seperti kendaraan mobil (*GoCar/GrabCar*), dan truk (*GoBox/GrabExpress Car*) yang hanya bisa mengantar barang. Moda kendaraan motor memiliki berbagai macam variasi layanan yang bisa digunakan seperti mengantar penumpang (*GoRide/GrabBike*), mengantar makanan (*GoFood/GrabFood*), mengantarkan barang (*GoSend/GrabExpress*), mengantarkan dan membelanjakan barang dari toko *offline* (*GoShop/GrabJastip*), mengantarkan obat-obatan dari apotik (*GoMed/GrabHealth*), jasa membersihkan rumah (*Grab Clean and Fix*) dan mengantarkan kebutuhan pokok seperti sembako dan bahan pangan matang maupun mentah (*GoMart/GrabMart*). Kendaraan bermotor juga cenderung memiliki pajak yang lebih murah, bahan bakar lebih murah, dan bisa diandalkan saat macet. Selain itu, perusahaan Grab cenderung memiliki stres kerja rendah karena berdasarkan data yang dilansir Perbandingan gojek vs grab untuk *driver* (2020) upah dan bonus yang diberikan perusahaan Grab sementara lebih unggul dibanding perusahaan Gojek. Hal-hal tersebut dapat menjadi penyebab dari rendahnya stres kerja yang dialami *driver* Gojek dan Grab pada penelitian ini.

Tingkatan stres kerja yang dialami oleh tiap pengemudi berbeda-beda, tergantung dari cara pengemudi mengelola stres yang dialami. Dalam penelitian ini, responden yang mengalami stres kerja tinggi didominasi oleh remaja yang berusia 17-20 tahun, yang dimana pada usia tersebut remaja pada umumnya memiliki emosi yang tidak stabil dan tidak memiliki pendirian yang kuat, kurang bisa memperhitungkan perbuatan yang dilakukannya, berkeinginan besar mencoba segala hal-hal baru. Selain itu dalam penelitian ini responden yang mengalami stres kerja tinggi didominasi oleh yang berstatus lajang, yang dimana dapat menimbulkan perasaan kesepian, kurangnya kedekatan, dukungan ekonomi, afeksi, keberadaan, kesediaan, kepedulian dari orang yang dapat diandalkan. Selain itu moda kendaraan mobil juga mendominasi stres kerja tinggi, hal ini disebabkan karena hanya dapat mengandalkan antar-jemput penumpang, selain itu juga moda kendaraan mobil memiliki pajak yang lebih besar, berpotensi terkena kemacetan, dan bensin yang lebih mahal. Selain itu, perusahaan Gojek cenderung memiliki stres kerja tinggi karena berdasarkan data yang dilansir Perbandingan gojek vs grab untuk *driver* (2020) upah dan bonus yang diberikan perusahaan Gojek sementara lebih rendah dibanding perusahaan Grab. Hal-hal tersebut dapat menjadi penyebab dari tingginya stres kerja yang dialami *driver* Gojek dan Grab pada penelitian ini.

Hal-hal tersebut sejalan dengan penelitian Akbar dan Akhter (2011) menyatakan bahwa pekerja yang usianya lebih muda dapat mengalami stres kerja dibandingkan dengan yang usianya lebih tua. Kemudian menurut penelitian Sari, Zainuddin, dan Saptaputra (2019) didapatkan hasil bahwa ada hubungan antara status perkawinan dengan stres kerja yang dialami para pekerja, pekerja yang berstatus menikah cenderung mengalami stres lebih rendah dibandingkan dengan pekerja yang lajang. Kemudian didukung pula oleh penelitian yang dilakukan oleh Fathi'ah, Ayu dan Dwityanto (2018) ada hubungan negatif yang sangat signifikan antara stress kerja dengan kepuasan kerja, hal yang dapat mempengaruhi stress kerja seseorang ialah berdasarkan pada bagaimana kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh perusahaan, tentunya dalam memberikan gaji berikut juga bonus-bonus yang diberikan. Berdasarkan penelitian Karimah (2018) sebagian besar pengguna telah merasa terpuaskan dengan jasa yang diberikan oleh taksi berbasis *online* yaitu sebesar 81,6% untuk BlueBird Taxi, kemudian untuk GoCar sebesar 77,6%, sedangkan untuk GrabCar sebesar 78,5%. Kemudian menurut penelitian Lubis dan Yulius (2021) menunjukkan tidak adanya hubungan antara hubungan interpersonal dengan stres kerja. Namun berdasarkan hasil tersebut kembali lagi terhadap masing-masing karakter seseorang.

Pada penelitian ini didapatkan dari data *crosstabulation* stres kerja berdasarkan jenis kelamin menunjukkan hasil bahwa pada jenis kelamin laki-laki dan perempuan lebih banyak yang memiliki kecenderungan stres kerja rendah. Hal ini diduga karena responden laki-laki dan perempuan dalam penelitian ini lebih banyak yang berusia sudah matang sehingga lebih mampu mengelola stres dengan lebih baik, selain itu yang berjenis kelamin perempuan maupun laki-laki rata-rata menggunakan moda kendaraan motor yang berarti lebih memiliki banyak peluang untuk mendapatkan pesanan, dan juga responden laki-laki maupun perempuan lebih banyak yang memiliki relasi antar rekan kerja yang baik sehingga dapat dijadikan sebagai dukungan sosial untuk saling bertukar pikiran yang dapat mengurangi stres kerja. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Fitri (2013) didapatkan hasil uji hubungan antara jenis kelamin responden dengan Stres Kerja bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan stres kerja. Hal ini mungkin disebabkan karena perbedaan jenis kelamin tidak begitu memberikan kontribusi yang besar bagi stres kerja. Seseorang dengan kepribadian maskulin lebih mampu menghadapi stresor yang datang tanpa perasaan emosional yang berlebihan dan dengan tingkat kecemasan yang lebih rendah

JCA Psikologi Volume 2 Nomor 4 Oktober - Desember 2021

dibanding dengan seseorang dengan kepribadian yang lebih feminim. Sedangkan menurut Robbins (2003) tidak ada perbedaan wanita dan pria dalam kemampuan memecahkan masalah, keterampilan analisis, dorongan kompetitif, motivasi, sosialitas dan kemampuan belajar.

Kemudian, pada hasil data *crosstabulation* stres kerja berdasarkan usia diketahui bahwa subjek dengan usia 17-20 tahun lebih banyak pada kategori stres kerja tinggi, sedangkan yang memiliki stres kerja rendah lebih banyak pada usia 20-65 tahun. Hal ini diduga bahwa *driver* dengan kategori berusia lebih dewasa akan memiliki lebih banyak pengalaman dalam menghadapi stres kerja dan sudah lebih baik menghadapinya terjadi pemantapan dan kestabilan dalam emosi dan berkemampuan menghadapi rangsangan yang lebih rumit dibandingkan *driver* yang berusia muda yang dimana pada usia tersebut remaja pada umumnya memiliki emosi yang tidak stabil dan tidak memiliki pendirian yang kuat, kurang bisa memperhitungkan perbuatan yang dilakukannya, berkeinginan besar mencoba segala hal-hal baru. Hal ini sejalan dengan penelitian Aprianti dan Agus (2018) usia merupakan salah satu faktor yang dapat menyebabkan seorang pekerja mengalami stres akibat kerja, yaitu semakin tua usia pekerja dapat menyebabkan rendahnya kemungkinan untuk mengalami stres kerja karena pekerja dengan usia yang sudah tua akan memiliki kematangan kondisi kesehatan mentalnya.

Selanjutnya pada hasil data *crosstabulation* stres kerja berdasarkan status perkawinan diketahui bahwa subjek dengan status perkawinan lajang lebih banyak pada kategori stres kerja tinggi berjumlah 63,9%. Sedangkan subjek dengan status berkeluarga lebih banyak yang memiliki stres kerja rendah berjumlah 62,5%. Hal ini diduga bahwa subjek yang masih lajang dapat timbul perasaan kesepian, kurangnya kedekatan, dukungan ekonomi, afeksi, keberadaan, kesediaan, kepedulian dari orang yang dapat diandalkan. Sedangkan orang yang sudah berkeluarga bisa mendapatkan dukungan yang diberikan oleh keluarga/pasangan yang dapat berupa semangat kepada *driver*, memiliki tempat berkeluh kesah yang dapat diandalkan, memiliki dukungan ekonomi dari keluarga (pasangan/anak juga bekerja), dan dukungan afeksi, sehingga tidak ada beban pikiran yang dibawa saat bekerja. Hal ini didukung oleh penelitian Sari, Zainuddin, dan Saptaputra (2019) yang hasilnya berdasarkan analisis bivariat, didapatkan hasil bahwa ada hubungan antara status perkawinan dengan stres kerja yang dialami para pekerja. Hal ini dikarenakan rata-rata pekerja yang mengalami stres kerja adalah pekerja yang lajang. Pekerja yang berstatus menikah cenderung mengalami stres lebih rendah dibandingkan dengan

pekerja yang lajang. Hal ini terjadi karena pekerja yang berstatus menikah mendapatkan dukungan emosional dari pasangannya yang tidak didapatkan oleh pekerja yang lajang sehingga stres yang dialami cenderung lebih rendah. Status pernikahan juga merupakan salah satu kebutuhan dari tiap insan, sehingga akan menjadi predikat baik dalam menjalankan aktivitas sehari-hari. Seorang yang sudah menikah akan cenderung memiliki kepuasan hidup yang baik dan akan mempengaruhi kualitas hidup. Hal tersebut dikarenakan setelah menikah maka akan terjadi pembagian peran dengan pasangan, pekerjaan rumah cenderung akan menurun seiring kerjasama dengan pasangan, sehingga fokus kepada pekerjaan akan lebih maksimal.

Berdasarkan hasil data *cross-tabulation* stres kerja berdasarkan mitra *driver* diketahui bahwa subjek dengan mitra *driver* Gojek lebih banyak memiliki stres kerja tinggi berjumlah 51,1%. Sedangkan *driver* mitra Grab lebih banyak yang memiliki stres kerja rendah berjumlah 56,4%. Hal ini diduga karena adanya perbedaan kebijakan perusahaan dan bantuan berupa bonus yang diberikan oleh kedua perusahaan tersebut. Berdasarkan data yang dilansir dari laman pulsaseluler (2020) perusahaan Gojek memberikan upah kepada para *driver*nya dengan perbandingan 80:20, artinya 80% untuk upah *driver* sedangkan yang 20% untuk Gojek. Sedangkan Grab memberikan sistem gaji atau upah dengan perbandingan sebesar 90:10, yang artinya 90% untuk *driver* dan 10% nya untuk Grab. Selain itu, bonus insentif untuk pencapaian *driver* Gojek maksimal akan mendapat Rp.80.000/hari, sedangkan bonus insentif Grab maksimal akan mendapat bonus Rp.110.000/hari, maka Grab lebih unggul Rp.30.000 dibandingkan Gojek, jadi dapat disimpulkan bahwa mitra Grab memiliki upah dan tunjangan yang lebih banyak dibandingkan mitra Gojek. Hal ini sejalan dengan penelitian Fathi'ah, Ayu, dan Dwityanto (2018) terdapat hubungan negatif yang sangat signifikan antara stress kerja dengan kepuasan kerja, semakin tinggi tingkat stress kerja karyawan, maka semakin rendah kepuasan kerja pada karyawan. Sebaliknya, semakin rendah tingkat stress kerja karyawan maka akan semakin tinggi kepuasan kerjanya. Hal yang dapat mempengaruhi stress kerja seseorang ialah berdasarkan pada bagaimana kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh perusahaan, tentunya dalam memberikan gaji berikut juga bonus-bonus yang diberikan, apabila *driver* menerima gaji secara adil, maka ia juga akan merasa puas dengan pekerjaan yang dilakukannya dan dapat menurunkan tingkat stress kerja.

Selanjutnya, berdasarkan hasil data *cross-tabulation* stres kerja berdasarkan hubungan antar rekan kerja diketahui bahwa subjek yang memiliki hubungan antar rekan kerja baik maupun sering konflik lebih banyak memiliki stres kerja rendah. Hal ini diduga tidak ada perbedaan antara pengemudi yang memiliki hubungan antar rekan kerja baik maupun sering konflik karena pekerjaan *driver* ini tidak mengharuskan pekerjaannya untuk bertemu dengan orang yang sama setiap harinya, berbeda dengan pekerja informal yang setiap hari harus bertemu dengan orang yang sama. *Driver* dapat berpindah-pindah tempat ataupun berganti-ganti teman setiap saat, sehingga hubungan interpersonal tidak berpengaruh pada stress kerja *driver* jika terjadi hubungan interpersonal yang kurang harmonis atau adanya konflik sesama *driver*. Hal ini sejalan dengan penelitian Lubis dan Yulius (2021) tidak terdapat hubungan antara hubungan interpersonal dengan stress kerja. Tidak adanya hubungan antara hubungan interpersonal terhadap stress kerja dapat terjadi karena adanya sistem perusahaan terkait pekerja yang pada dasarnya sudah berpengalaman untuk berinteraksi dan beradaptasi secara baik (saling menghormati dan menghargai). Namun berdasarkan hasil, hal tersebut kembali lagi terhadap masing-masing karakter seseorang.

Simpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa *driver* Gojek dan Grab cenderung memiliki stress kerja yang rendah sebanyak 53%. Rendahnya tingkat stress kerja yang dialami *driver* Gojek dan Grab yang bekerja di masa pandemi Covid-19 di Tangerang menunjukkan bahwa secara umum responden yang didominasi oleh usia dewasa, berkeluarga, dan *driver* Grab mampu mengatasi tekanan di lingkungan pekerjaan yang mereka alami, memiliki kemampuan untuk mencari solusi dan dapat menyesuaikan diri dengan keadaan saat bekerja di masa pandemi Covid-19. Selain itu berdasarkan hasil *cross-tabulation* stress kerja dengan jenis kelamin wanita dan laki-laki, usia dewasa, mitra *driver* Grab dan hubungan antar rekan kerja lebih banyak yang memiliki stress kerja rendah, dan yang berstatus lajang cenderung memiliki stress kerja tinggi.

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, peneliti mengajukan beberapa saran teoritis dan saran praktis untuk menjadi bahan pertimbangan bagi penelitian selanjutnya. Saran teoritis dalam penelitian ini yaitu disarankan untuk peneliti selanjutnya agar bisa lebih mengembangkan penelitian ini dengan ruang lingkup yang lebih luas, dengan variabel yang sama yaitu stress kerja

tetapi ditambah dengan variabel lainnya seperti variabel kepuasan kerja, dukungan sosial, dukungan emosional dan kematangan emosi untuk melihat korelasi maupun pengaruh, selain itu juga melakukan penelitian di tempat yang berbeda dari penelitian ini, dan juga meneliti faktor-faktor lainnya yang mempengaruhi stres kerja yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Sedangkan saran praktis untuk *driver* Gojek dan Grab yaitu meskipun secara umum *driver* Gojek dan Grab di Tangerang lebih banyak yang mengalami tingkat stres kerja yang rendah, namun sebagian besar *driver* Gojek dan Grab juga tetap merasakan stres kerja tinggi. Apabila tidak segera ditindak lanjuti, dapat memungkinkan *driver* Gojek dan Grab yang mengalami stres kerja pada tingkatan rendah, dapat mengalami stres kerja tinggi. Maka dari itu diharapkan *driver* Gojek dan Grab yang bekerja selama masa pandemi Covid-19 untuk tetap bersyukur dan saling memberikan dukungan sosial yaitu saling memberi *support* atau semangat dan tetap menjalin komunikasi yang baik agar dapat bertukar cerita dan tidak memendam masalahnya sendiri terutama untuk *driver* Gojek yang berusia muda dan masih lajang. Sedangkan saran praktis untuk perusahaan Gojek dan Grab yaitu perusahaan perlu mengadakan sosialisasi manajemen stres yang akan dapat membantu untuk mencegah meningkatnya tingkat stres pada *driver*, serta menurunkan tingkat stres yang dialami oleh para *driver* saat ini. Program manajemen stres ini akan mengajarkan pada setiap *driver* mengenai stres dan sumber-sumber dari stres, pengaruh stres terhadap kesehatan, dan cara-cara untuk mengurangi stres secara pribadi, misalnya dengan adanya latihan-latihan relaksasi. Selain itu untuk perusahaan Gojek diharap memberikan tunjangan yang membuat pekerjaannya merasa lebih puas saat bekerja untuk mengurangi tingkat stres kerja pekerjaannya.

Daftar Pustaka

- Akbar, A., & Akhter, W. (2011). Faculty stress at higher education: A study on the business schools of Pakistan. *World Academy of Science*, 73, 1089-1093.
- Aprianti, R., & Agus, S. (2018). Faktor-faktor yang berhubungan dengan stres kerja pada dosen tetap STIKES Bengkulu. *Jurnal Photon*, 9(1)
- Fathi'ah., Ayu. A., & Dwityanto, A. (2018). *Hubungan Tingkat Stres Kerja dengan Kepuasan Kerja Karyawan* (Disertasi). Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Fitri, A. M. (2013). Analisis faktor-faktor yang berhubungan dengan kejadian stres kerja pada karyawan Bank (studi pada karyawan Bank BMT). *Jurnal Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro*, 2(1), 18766.
- Jam Operasional Tempat Usaha di Kabupaten Tangerang Kembali Dibatasi. (2021, 18 Juni). *Redaksi24.com*. Retrieved from website: <https://www.redaksi24.com/jam-operasional-tempat-usaha-di-kabupatentangerang-kembali-dibatasi/>
- Karimah, P. A. S. (2018). *Analisis Kompetitif Sosial Media Menggunakan Naïve Bayes Classifier (NBC) dan Support Vector Machine (SVM): Studi Kasus di Industri Transportasi Umum Taksi* (Disertasi). Institut Teknologi Sepuluh Nopember).
- Karunia, A. M. (2020). Survei PPM manajemen: 80 persen pekerja mengalami gejala stres karena khawatir kesehatan. *Kompas.com*. Retrieved from website: <https://money.kompas.com/read/2020/06/05/133207026/survei-ppm-manajemen-80-persen-pekerja-mengalamigejala-stres-karena- khawatir>
- Lubis, S. R. H., & Yulius, I. T. (2021). Faktor-Faktor determinan stres kerja pada pekerja (Abk) kapal pengangkut LNG di PT. X. *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, 1(2), 169-190.
- Luthan, F. (2006). *Perilaku organisasi edisi 10*. Yogyakarta: Andi.
- Mahardikawati, E. (2019). *Hubungan Stres Kerja dengan Kepuasan Kerja Karyawan di Perusahaan dan Implikasinya dalam Layanan Bimbingan dan Konseling* (Disertasi). Universitas Negeri Padang.
- Mariyanti, S. (2014). Model strategi coping penyelesaian studi sebagai efek dari stressor serta implikasinya terhadap waktu penyelesaian studi mahasiswa psikologi universitas esa unggul. *Jurnal Psikologi Esa Unggul*, 11(02), 126937.
- Novika, S. (2020, Maret 31). Bisnis transportasi online kena imbas Corona, ini

datanya.*detikFinance*. Retrieved from website:<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-4959541/bisnis-transport-asi-online-kena-imbasi-corona-ini-datanya>

Pemkot Tangerang Padamkan PJU, Driver Ojol: Rawan Kriminal dan Kecelakaan. (2021, 15 Juli). *Transonlinewatch.com*. Retrieved from website:<https://www.transonlinewatch.com/pemkot-tangerang-padamkan-pju-driver-ojol-rawan-kriminal-dan-kecelakaan/>

Perbandingan gojek vs grab untuk driver, bagus mana?. (2020, 31 Juli). *Pulsaseluler.com*. Retrieved from website:<https://pulsaseluler.com/blog/gojek-vs-grab-untuk-driver/Pertanyaan-dan-jawaban-terkait-Coronavirus>. (2021, 7 Juli). *who.int*. Retrieved from website:<https://www.who.int/indonesia/news/novel-coronavirus/qa/qa-for-public>

Pertiwi, W. K. (2021, 12 Januari). PPKM berlaku, Grab dan Gojek batasi layanan ojek online di zona merah. *Kompas.com*. Retrieved from website:<https://tekno.kompas.com/read/2021/01/12/13100067/ppkm-berlaku-grab-dan-gojek-batasi-layanan-ojek-online-di-zona-merah?page=all>

Robbins, S. P. (2003). *Perilaku organisasi jilid 1 edisi kesembilan*. Jakarta: PT. Indeks Kelompok Gramedia

Sari, D. M., Zainuddin, A., & Saptaputra, S. K. (2019). Hubungan status perkawinan, kelelahan kerja, dan beban kerja dengan stres kerja di proyek jembatan teluk kendari sulawesi tenggara tahun 2019. *Jurnal Kesehatan dan Keselamatan Kerja Universitas Halu Oleo*, 1(4).

Wiryo, S. (2020, 17 Juli). Ada 28.000 ojol di Tangerang Raya, swab test gratis baru jangkau 2.100. *Kompas.com*. Retrieved from website:<https://megapolitan.kompas.com/read/2020/07/17/14274141/ada-28000-ojol-di-tangerang-raya-swab-test-gratis-baru-jangkau-2100>