

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Tahun 2020 adalah tahun pencobaan umat manusia di seluruh dunia dalam berperang melawan virus Corona (Covid-19). Pandemi Koronavirus 2019-2020 atau dikenal sebagai pandemi Covid-19 adalah peristiwa menyebarnya virus di seluruh dunia. Penyakit ini disebabkan oleh korona virus jenis baru yang diberi nama SARS-Co V-2. Pertama kalinya wabah ini dideteksi di Kota Wuhan, Provinsi Hubei, Tiongkok pada bulan Desember tahun 2019. Virus diperkirakan menyebar di antara orang melalui percikan pernapasan yang dihasilkan dari seseorang yang sedang bersin serta didapat dari permukaan benda yang sudah terkontaminasi kemudian secara tidak sengaja menyentuh wajah seseorang ( Nakoe, Lalu, & Mohamad, 2020).

BNPB mengeluarkan Surat Keputusan Kepala BNPB Nomor 9.A. tahun 2020 tentang Penetapan Status Keadaan Tertentu Darurat Bencana Wabah Penyakit akibat Virus Corona di Indonesia yang berlaku selama 32 hari terhitung sejak tanggal 28 Januari - 28 Februari 2020. Diperpanjang dengan Surat Keputusan Kepala BNPB Nomor 13.A tahun 2020 tentang Perpanjangan Status Keadaan Tertentu Darurat Bencana Wabah Penyakit akibat Virus Corona di Indonesia yang berlaku selama 91 hari terhitung sejak tanggal 29 Februari – 29 Mei 2020.

Untuk mempercepat penanganannya, Presiden RI mengeluarkan Keppres No. 7 Tahun 2020 Gugus Tugas Percepatan Penanganan *Corona Virus Disease* (COVID-19) menunjuk BNPB sebagai koordinator. Sampai saat ini belum ada perubahan status, masih status keadaan tertentu sehingga Kepala BNPB mempunyai kewenangan melaksanakan penyelenggaraan penanggulangan bencana termasuk kemudahan akses dalam penanganan darurat bencana sampai batas waktu tertentu (Arifin, 2019).

Menjalarnya virus corona di Indonesia menyebabkan kepanikan di kalangan masyarakat Indonesia. Langkah yang telah dilakukan oleh pemerintah untuk menangani kasus pandemi ini salah satunya dengan cara mensosialisasikan gerakan *Soicial Distancing*. Konsep ini menjelaskan bahwa untuk mengurangi atau bahkan memutus mata rantai infeksi Covid-19 seseorang harus berjaga jarak aman dengan manusia lainnya minimal 2 meter dan tidak melakukan kontak langsung dengan orang lain, menghindari pertemuan massal atau dengan banyak orang (Buana, 2017). Pengaruh dari Pandemi Covid 19 hampir pada seluruh aspek kehidupan masyarakat Indonesia, seperti sektor pendidikan, sektor perekonomian, dan di sektor transportasi. Kasus pada sektor transportasi seperti ojek daring yang dilarang membawa penumpang, mereka hanya boleh mengantarkan barang saja (Mufida, 2020).

Pada saat pandemi Covid-19, dibuat permenhub No. 18 tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran *Corona Virus Disease* 2019 (COVID-19) yang dikeluarkan pada tanggal 09 April 2020, jika dicermati terdapat dualisme atura di dalamnya. Yaitu pasal 11 c yang berbunyi:

*“sepeda motor berbasis aplikasi dibatasi penggunaannya hanya untuk pengangkutan barang.”*

Pasal ini telah membatasi penggunaan pengangkutan ojek daring hanya untuk barang saja, artinya tidak diperbolehkan untuk membawa penumpang. Namun dibawahnya dalam pasal 11 d menyatakan:

*“Dalam hal tertentu untuk tujuan melayani kepentingan masyarakat dan untuk kepentingan pribadi, sepeda motor dapat mengangkut penumpang dengan ketentuan harus memenuhi protokol kesehatan sebagai berikut:*

- 1. Aktivitas lain yang diperbolehkan selama Pembatasan Sosial Berskala Besar;*
- 2. Melakukan disinfeksi kendaraan dan perlengkapan sebelum dan setelah selesai digunakan;*
- 3. Menggunakan masker dan sarung tangan; dan*
- 4. Tidak berkendara jika sedang mengalami suhu badan diatas normal atau sakit;”*

Permenhub ini memperbolehkan ojek daring untuk mengangkut penumpang, namun dengan ketentuan memenuhi protokol kesehatan. Di sisi lain kondisi pandemi seperti ini masyarakat mengalami kepanikan atau ketakutan untuk keluar rumah dan menggunakan kendaraan umum, hal ini mengakibatkan menurunnya pendapatan pelaku ojek daring (Ratu, 2020). Pengendara ojek daring yang biasanya mudah mendapat orderan menjadi sulit mendapat orderan, karena saat ini diterapkannya *social distancing* atau *physical distancing* untuk mengurangi

penyebaran virus corona yang semakin meningkat. Akibatnya pengendara ojek daring tersebut tidak mempunyai penghasilan tetap karena masyarakat harus menerapkan protokol kesehatan yang dilakukan oleh pemerintah (Siregar, Sari, Hidayat, Adelia, & Purnama, 2020).

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa terjadi perubahan budaya kerja pada ojek daring seperti harus melakukan *social distancing*, melakukan disinfeksi kendaraan dan perlengkapan sebelum dan setelah selesai digunakan, menggunakan masker dan sarung tangan, dan tidak berkendara jika sedang mengalami suhu badan diatas normal atau sakit. Saat ini kondisi pandemi masih berlangsung dan prosedur protokol transportasi bagi ojek daring juga masih ketat sehingga menyebabkan masyarakat masih belum banyak yang menggunakan ojek daring. Hal ini memengaruhi pendapatan ojek daring yang menurun. Berikut ini adalah laporan hasil penelitian survei pengalaman mitra pengemudi gojek oleh Lembaga Demografi (2020) selama pandemi covid-19 yang diikuti oleh 41.393 responden yang tersebar di 15 Provinsi di Indonesia dengan proporsi terbesar berasal dari Provinsi Jawa dan Bali (68%). Hasil riset didapatkan 63% hampir tidak mendapatkan penghasilan selama pandemi, 36% penghasilan berkurang dibandingkan sebelum covid-19, 1% penghasilan sama saja seperti sebelum covid-19, dan 0,4% penghasilan meningkat. Dari data tersebut dikaitkan langsung dengan adanya kasus ojek daring yang diusir dari kontrakan karena menunggak membayar sewa kontrakan selama 3 bulan hingga mengalami keadaan stress kerja karena pendapatan menurun dan kekurangan dalam membiaya hidupnya (Ladjar, 2020).

Kasus yang lainnya pengemudi ojek daring yang mengakhiri hidupnya dengan cara gantung diri karena tidak kuat membayar cicilan kendaraan (Mawardi, 2020).

Kondisi lingkungan dan situasi masa pandemi secara umum memicu stress kerja dikarena banyak tekanan yang harus ditanggung. Perubahan kebiasaan dalam bekerja dan penurunan pendapatan sehingga berdampak pada kehidupan sehari-hari dapat memicu dampak psikologis atau yang bisa dikatakan sebagai stress kerja (Riani & Handayani, 2020). Stress merupakan bagian yang tidak terhindarkan dari keberadaan manusia. Segala hal dalam lingkungan dapat menjadi sumber stress yang potensial, namun stress yang muncul dari dalam diri merupakan hasil dari bagaimana memandang situasi dan peristiwa (Keema, 2007). Tingkat stress kerja yang tinggi akan mempengaruhi kondisi fisik dan psikologis pengemudi ojek dan pada akhirnya akan menurunkan motivasi sehingga mempengaruhi kinerja yang semakin menurun pada pengemudi ojek (Lesmana, 2020). Dampak besar lain yang dapat terjadi pada pengemudi ojek daring yaitu kecelakaan ketika sedang membawa penumpang maupun tidak, kemudian ketika pengemudi tidak dapat memenuhi tuntutan penumpang maka dapat mempengaruhi performa pengemudi yang akan terekam di sistem ojek online, yang dapat menyebabkan akun pengemudi mengalami *suspend*, dan jika berkepanjangan maka hal tersebut dapat mempengaruhi citra dari *brand* (Napitu et al., 2020).

Robbins (2007) berpendapat bahwa stress adalah suatu kondisi dinamis seorang individu yang dihadapkan peluang, tuntutan, atau sumber daya yang terkait dengan apa yang dihasratkan oleh individu itu dan hasilnya dipandang tidak pasti dan penting. Kehadiran stress dalam pekerjaan tidak dapat dihindarkan dalam

berbagai jenis pekerjaan. Individu memberikan reaksi yang berbeda-beda dalam menghadapi stress. Pendapat yang senada dikemukakan oleh Handoko (2008) bahwa stress adalah suatu kondisi ketegangan yang mempengaruhi emosi, proses berpikir, dan kondisi dari seseorang, hasil dari stress yang terlalu besar dapat mengancam kemampuan seseorang untuk menghadapi lingkungan dan pada akhirnya akan mengganggu dalam melaksanakan pekerjaan. Sedangkan definisi dari stress menurut Gibson, Ivancevich, Donnelly, James, dan Robert (1995), stress merupakan suatu tanggapan penyesuaian, diperantarai oleh perbedaan individu dan proses psikologis, akibat dari setiap tindakan lingkungan, situasi, atau peristiwa yang menetapkan permintaan psikologis atau fisik berlebihan terhadap seseorang. Dalam arti umum stress didefinisikan sebagai suatu tanggapan penyesuaian yang merupakan konsekuensi dari setiap tindakan, situasi, atau peristiwa di lingkungan luar yang menetapkan tuntutan berlebihan pada seseorang. Aspek dari stress menurut Robbins (2007) adalah Aspek Fisiologis yang dapat dilihat pada orang yang terkena stress antara lain adalah; sakit kepala, sakit punggung, otot terasa kaku, tekanan darah naik, serangan jantung, lelah atau kehilangan daya energi, kemudian aspek Psikologis yang mencakup; depresi, mudah marah, gelisah, cemas, mudah tersinggung, marah-marah, bingung, dan kebosanan, kemudian aspek perilaku yang mencakup; mudah mempersalahkan orang lain, mudah membatalkan janji atau tidak memenuhi janji, suka mencari kesalahan orang lain atau menyerang orang lain, meningkatnya frekuensi absensi, meningkatkan penggunaan minuman keras dan mabuk, tidur tidak teratur.

Permasalahan mengenai stress kerja pengemudi ojek daring di masa pandemi didukung pula dengan hasil wawancara dan observasi yang dilakukan oleh penulis pada tanggal 29 Agustus 2020. Penelitian mendapatkan hasil bahwa 3 dari 5 subjek mengalami sakit kepala, tekanan darah naik, lelah padahal sedang mengalami sepi orderan. Kemudian karena pendapatan menurun subjek mengalami kegelisahan, cemas, dan bingung tentang kemungkinan kekurangan dalam memenuhi hidup keluarga di masa pandemi. Subjek juga merasa pada saat awal mula pandemi masuk di Indonesia bahwa pemerintah kurang tanggap dalam mengatasi masalah ini. Penulis melakukan observasi sebelum melakukan wawancara yang didapati pengemudi ojek yang luntang- lantung di jalanan, ada yang hanya terdiam padahal banyak kawan dan tidak melakukan interaksi selama 30 menit, dan ada yang hanya tiduran di pinggir jalan.

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang dilakukan oleh penulis dapat disimpulkan bahwa ada masalah terkait stress kerja pada pengemudi ojek daring. Hal tersebut ditunjukkan dengan perilaku yang berlawanan dengan aspek stress menurut Robbins (2007) yang pertama aspek Fisiologis yang dapat dilihat pada orang yang terkena stress antara lain adalah; sakit kepala, sakit punggung, otot terasa kaku, tekanan darah naik, serangan jantung, lelah atau kehilangan daya energi. Hasil yang diperoleh dari wawancara subjek mengalami sakit kepala, tekanan darah naik, lelah padahal sedang mengalami sepi orderan. Kemudian aspek Psikologis yang mencakup; depresi, mudah marah, gelisah, cemas, mudah tersinggung, marah-marah, bingung, dan kebosanan. Hasil wawancara berdasarkan aspek ini didapati subjek yang karena pendapatan menurun subjek mengalami

kegelisahan, cemas, dan bingung tentang kemungkinan kekurangan dalam memenuhi hidup keluarga di masa pandemi. Aspek yang ke-tiga yaitu aspek perilaku yang mencakup; mudah mempersalahkan orang lain, mudah membatalkan janji atau tidak memenuhi janji, suka mencari kesalahan orang lain atau menyerang orang lain, meningkatnya frekuensi absensi, meningkatkan penggunaan minuman Kerjas dan mabuk, tidur tidak teratur. Hasil wawancara yang berkaitan dengan aspek ini subjek merasa pada saat awal mula pandemi masuk di Indonesia bahwa pemerintah kurang tanggap dalam mengatasi masalah ini.

Dari hasil wawancara tidak sejalan dengan Peneliti LD FEB UI Bagus Takwin pada tahun 2019 yang ditulis oleh (Astutik, 2019) bahwa keadaan ojek daring pada saat sebelum pandemi bahwa mitra ojek daring memaknai pekerjaan mereka lebih dari sekadar menghasilkan uang untuk memenuhi kepentingan sendiri. Hidup menjadi lebih bermakna karena dengan menjadi mitra Gojek dapat membantu banyak orang dan menebarkan kebaikan. Dalam konteks industri digital yang menganut sistem kemitraan seperti Gojek, makna kerja menjadi penting karena setiap orang punya pilihan dan otonomi dalam bekerja, yang mana ini lebih memberdayakan mitra. Berdasar pengukuran kepuasan hidup mitra yang menggunakan instrumen *The Satisfaction with Life Scale (SWL)* dari Pavot dan Diener (2013), skor rata-rata kebahagiaan mitra yang ditemukan pada penelitian ini adalah 24,3 dari skala maksimal 35. Artinya, secara umum mitra Gojek tergolong cukup puas dengan hidupnya yang menjadi lebih baik dan merasa bahagia. Keadaan mitra ojek daring yang bahagia bisa membuat tetap semangat memperbaiki hidup sehingga bisa naik tangga kelas ekonomi dan sosial. Kebahagiaan (*well-being*)

menjadi optimal dengan adanya rancangan kemitraan Gojek, yang memungkinkan mitra memiliki kebebasan terhadap target dan waktu kerja. Dari hasil wawancara dan Peneliti LD FEB UI Bagus Takwin pada tahun 2019 di atas, dapat dilihat bahwa ada masalah mengenai stress kerja pada pengemudi ojek daring. Menurut Robbins (2007) apabila individu kurang mampu mengadaptasi dirinya dengan keadaan yang terjadi di lingkungan kerja maka individu tersebut akan cenderung mengalami stress kerja yang dapat menimbulkan berbagai konsekuensi pada individu yang bekerja, baik secara fisiologis, psikologis, ataupun perilaku. Stress kerja yang dirasakan para karyawan bisa menghambat dalam tugas yang dibebankan, manusia cenderung mengalami stress apabila kurang mampu mengadaptasikan keinginan-keinginan dengan kenyataan-kenyataan yang ada, baik kenyataan yang ada di dalam maupun di luar dirinya (Triana et al., 2015). Pernyataan yang disampaikan oleh Karim (2013) mengenai pentingnya tingkat stress pada pegawai diteliti karena stress juga dapat membatu tidak hanya merusak prestasi tetapi juga membatu meningkatkan prestasi kerja tergantung seberapa besar tingkat stress yang dimiliki. Bila tidak ada stress, tantangan kerja juga tidak ada dan prestasi kerja cenderung menurun, sejalan dengan meningkatnya stress, prestasi kerja cenderung naik karena stress membantu untuk mengarahkan segala sumber daya dalam memenuhi kebutuhan kerja. Bila stress kerja terlalu besar maka prestasi kerja cenderung menurun karena stress mengganggu dalam menyelesaikan pekerjaan. Individu yang kehilangan kemampuan untuk mengendalikan stress menjadi tidak mampu mengambil keputusan dan perilaku menjadi tidak menentu.

Robbins (2007) mengemukakan faktor-faktor yang dapat menyebabkan stress kerja antara lain faktor lingkungan yang tidak pasti dalam lingkungan organisasi dapat mempengaruhi tingkat stress dikalangan karyawan. Contohnya: keamanan dan keselamatan dalam lingkungan pekerjaan, perilaku manajer terhadap bawahan, kurangnya kebersamaan dalam lingkungan pekerjaan. Kemudian faktor organisasional yaitu tuntutan tugas yang berlebihan, tekanan untuk menyelesaikan pekerjaan dalam kurung waktu tertentu. Kemudian faktor individual, faktor ini mencakup kehidupan pribadi karyawan terutama persoalan keluarga, masalah ekonomi pribadi, dan karakteristik kepribadian bawaan seperti faktor persoalan keluarga, masalah ekonomi, dan karakteristik kepribadian.

Penelitian yang dilakukan oleh Syafmarini dan Prihatsani (2014) mengenai hubungan antara persepsi terhadap lingkungan kerja dengan stress kerja terdapat hubungan yang negatif, jika semakin positif persepsi terhadap lingkungan kerja, maka akan semakin rendah stress kerja. Sebaliknya, semakin negatif persepsi terhadap lingkungan kerja fisik, maka stress kerja semakin tinggi. Penelitian lain dilakukan oleh Luma (2016) dengan hasil terdapat hubungan antara lingkungan kerja dengan stress kerja guru. Hubungan antara lingkungan kerja dengan stress kerja guru adalah  $-0.667$ . Nilai korelasi sebesar  $-0.667$  mempunyai arti bahwa hubungan kedua variabel tersebut adalah kuat. Hasil penelitian ini juga menunjukkan adanya pengaruh yang signifikan lingkungan kerja terhadap stress kerja guru. Hal ini mengandung arti bahwa jika variabel lingkungan kerja meningkat maka stress kerja juga akan menurun atau dapat diminimalisir. Individu yang mengalami hal-hal yang tidak menyenangkan baik yang berasal dari

lingkungannya, pekerjaannya, maupun peristiwa mengakibatkan traumatik berkepanjangan dapat menimbulkan stress pada dirinya (Luma, 2016).

Berdasarkan wawancara yang dilakukan pada 29 Agustus 2020 yang dilakukan kepada 5 pengemudi ojek daring, peneliti mendapatkan hasil bahwa 3 dari 5 subjek yang mengalami permasalahan dengan stress kerja karena pengaruh yang rendah dari lingkungan kerja. Subjek merasa kondisi lingkungan di tengah pandemic covid-19 sebetulnya sangat tidak nyaman bagi subjek, subjek merasa takut terhadap penyebaran virus karena diketahui penyebaran virus melalui interaksi social jika penderita mengeluarkan cairan pada diri hingga mengenai orang lain, tetapi di sisi lain subjek juga khawatir jika terus terdiam di dalam rumah maka akan kesulitan atau kekurangan dalam memenuhi kebutuhan hidup keluarga. protokol kesehatan yang diberikan pemerintah untuk mencegah persebaran virus seperti melakukan jaga jarak, menggunakan masker, dan sering-sering melakukan cuci tangan juga membuat pengemudi merasa tidak nyaman dengan kebiasaan baru ini, tetapi harus tetap mematuhi demi menjaga kesehatan. Kondisi pandemi ini juga menimbulkan ketakutan di masyarakat sehingga membuat penurunan yang drastis pendapatan subjek. Persepsi lingkungan pandemi membuat pengemudi tidak nyaman dalam melakukan aktivitas bekerja. Permasalahan persepsi lingkungan ini juga dialami oleh 2 subjek sisanya.

Moorhead dan Griffin (2013) mengemukakan definisi dari persepsi (*perception*) yaitu serangkaian proses yang disadari oleh individu dan menafsirkan informasi mengenai lingkungan, baik lewat penglihatan, pendengaran, penghayatan, perasaan dan penciuman. Didalam ilmu psikologi persepsi

didefinisikan sebagai proses pemberian arti terhadap lingkungan oleh individu. Menurut Mangkunegara dan Prabu (2000), persepsi adalah suatu proses pemberian arti atau makna terhadap suatu objek yang ada pada lingkungan. Kemudian definisi dari lingkungan yang dikemukakan oleh Sedarmayanti (2009) adalah keseluruhan alat perkakas dan bahan yang dihadapi, lingkungan sekitarnya dimana seseorang bekerja, metode kerjanya, serai pengaturan kerjanya baik sebagai perseorangan maupun sebagai kelompok. Nitisemito dan Alex (1982) mendefinisikan lingkungan kerja merupakan sesuatu yang ada disekitar para pekerja dan yang dapat mempengaruhi individu dalam menjalankan tugas-tugas yang dibebankan. Penelitiannya Rudolf Moos' pada tahun 1994 (dalam Maqsood, 2011) menyebutkan aspek- aspek persepsi terhadap lingkungan kerja antara lain hubungan (keterlibatan, kohesi teman kerja, dan dukungan atasan), kemudian personal (otonomi, orientasi tugas, dan tekanan pekerjaan, dan pemeliharaan system), dan perubahan (kejelasan, pengawasan, inovasi, kenyamanan fisik). Kemudian Sedarmayanti (2009) juga menyatakan secara garis besar, aspek dari lingkungan kerja terbagi menjadi 2 yakni lingkungan kerja fisik dan lingkungan kerja non fisik. Lingkungan kerja fisik adalah semua keadaan berbentuk fisik yang terdapat di sekitar tempat kerja yang dapat mempengaruhi karyawan baik secara langsung maupun secara tidak langsung. Lingkungan yang langsung berhubungan dengan karyawan (Seperti: pusat kerja, kursi, meja dan sebagainya). Lingkungan tidak langsung (perantara) atau juga disebut lingkungan kerja yang mempengaruhi kondisi manusia (kondisi kerja), misalnya: temperatur, kelembaban, sirkulasi udara, pencahayaan, kebisingan, getaran mekanis, bau tidak sedap, warna, dan lain-lain.

Lingkungan kerja non fisik adalah semua keadaan yang terjadi yang berkaitan dengan hubungan kerja, baik hubungan dengan atasan maupun hubungan sesama rekan kerja, ataupun hubungan dengan bawahan, dan keamanan ditempat kerja (pengawasan dan petugas keamanan).

Lingkungan kerja akan berdampak terhadap hasil kerja manusia. Lingkungan kerja yang baik akan mampu menunjang pencapaian hasil yang optimal dalam melakukan pekerjaan (Syafmarini & Prihatsani, 2014). Berdasarkan faktor- faktor dari stress kerja yang sudah dijelaskan di atas, salah satu faktor yang dapat mempengaruhi stress kerja adalah lingkungan kerja. Kemudian pendapat dari Syafmarini dan Prihatsani (2014) bahwa kecenderungan stress kerja yang dialami seorang karyawan selain dipengaruhi faktor internal juga dipengaruhi oleh faktor eksternal dalam organisasi, salah satunya adalah faktor lingkungan kerja. Jika lingkungan kerja mendukung maka stress kerja akan cenderung rendah, dan jika lingkungan kerja kurang baik dan tidak mendukung maka stress kerja akan cenderung naik. Dikaitkan dengan persepsi lingkungan rendah yang sedang terjadi di tengah pandemi covid-19, merasa harus menyesuaikan diri dengan protokol kesehatan yang dianjurkan oleh pemerintah, kebiasaan baru yang harus dilaksanakan, sering kali mengalami kecanggungan dan lupa untuk mengenakan masker. Merasa takut dengan lingkungan akan penyebaran virus corona tetapi harus tetap bekerja untuk memenuhi kebutuhan hidup (Meilina & Sardanto, 2020). Kebutuhan akan lingkungan kerja yang baik, bersih, dan juga dapat menunjang kenyamanan dan keamanan pribadi mereka. Lingkungan kerja yang tidak kondusif dapat menimbulkan efek negatif seperti semangat kerja yang rendah, tingkat

absensi yang tinggi, tingkat kesalahan dalam melakukan pekerjaan, *turn over* yang tinggi dan lain sebagainya, hal ini harus dihindari karena akan berakibat terjadinya kerugian (Sitinjak, 2018). Jauh sebelum adanya pandemi covid-19 persepsi lingkungan kerja yang nyaman terbentuk di tengah masyarakat, tidak ada kepanikan, dan ketenangan untuk beraktivitas di luar rumah, melakukan pekerjaan dengan senang, dapat dengan bebas berinteraksi dengan teman, dan tidak mengkhawatirkan akan kesulitan dalam mencari pendapatan (Nakoe et al., 2020). Dari uraian pernyataan di atas dapat dilihat ketika memiliki persepsi lingkungan kerja yang tinggi maka stress kerja yang dimiliki rendah, hal tersebut ditunjukkan dengan rasa senang dalam menjalankan pekerjaan, bebas, dan nyaman dalam bekerja.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, dapat disimpulkan bahwa persepsi lingkungan kerja merupakan salah satu cara untuk menurunkan stress kerja, sehingga peneliti merumuskan permasalahan dalam penelitian ini adalah Apakah terdapat hubungan antara persepsi lingkungan kerja dengan stress kerja pada pengemudi daring di masa pandemi ?

## **B. Tujuan dan Manfaat**

### **1. Tujuan Penelitian**

Untuk mengetahui hubungan antara persepsi lingkungan kerja dengan stress kerja pada pengemudi ojek daring di masa pandemi.

### **2. Manfaat Penelitian**

- a. Manfaat teoritis penelitian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan ilmu psikologi secara umum dan khususnya psikologi

industry organisasi yang berkaitan dengan tema penelitian yaitu persepsi lingkungan kerja dan stress kerja.

- b. Manfaat praktis penelitian, dapat mengetahui tingkat persepsi lingkungan kerja dan stress kerja pada pengemudi ojek daring di masa pandemi. Sehingga usaha untuk menurunkan stress kerja pada pengemudi ojek daring dapat dilakukan dengan meningkatkan persepsi lingkungan kerja positif di masa pandemi, walaupun dengan kebiasaan yang baru sesuai protokol kesehatan.