Research Review
Jurnal Ilmiah Multidisiplin
Vol. 5, No. 2, November 2026 ISSN: 29622743

Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Stres Kerja pada Pengemudi Bentor Online "Maxim" di Kota Gorontalo

(Factors Related to Work Stress Among "Maxim" Online Bentor Drivers in Gorontalo City)

Moh. Wahyu Ismail[1], Herlina Jusuf[2], Tri Septian Maksum[3]
[1,2,3]Jurusan Kesehatan Masyarakat, Fakultas Olahraga dan Kesehatan, Universitas Negeri Gorontalo
[1] wahyuismail693@gmail.com, [2] herlinajusuf@ung.ac.id, [3] triseptian@ung.ac.id

Article Info

Article history:

Received: 6 Oktober 2026
Revised: 30 Oktober 2026
Accepted: 2 November 2026

Keywords:

Job Stress
Maxim Bentor
Working Hours
Number of Orders
Driver Competition

Kata Kunci:

Stres Kerja
Bentor Maxim
Jam Kerja
Jumlah Orderan
Persaingan Antar-Pengemudi

Abstract

The development of the gig economy in the online transportation sector has created more flexible employment opportunities for the community. However, this working system may also increase the risk of work-related stress due to income uncertainty, extended working hours, and competition among drivers for orders. This study aimed to analyze the relationship between working hours, the number of orders, and competition among drivers with work-related stress among Maxim online motorized pedicab (bentor) drivers in Gorontalo City. This study employed a quantitative approach with a cross-sectional design. A total of 72 respondents were recruited using an accidental sampling technique. Data were collected through questionnaires and analyzed using the Chi-Square test to examine the relationships between the independent variables and work-related stress. The results indicated that working hours (p=0.670) and the number of orders (p=0.056) had no statistically significant relationships with work-related stress. In contrast, competition among drivers was significantly associated with work-related stress (p=0.023). These findings suggest that competition for orders is an important aspect to consider when addressing the risk of work-related stress among online transportation drivers. Therefore, Maxim is encouraged to consider implementing a more equitable order distribution system and providing education on stress management and occupational health to support drivers' well-being.

Abstrak

Perkembangan gig economy dalam sektor transportasi online telah membuka peluang kerja yang lebih fleksibel bagi masyarakat. Namun, sistem kerja ini juga berpotensi menimbulkan stres kerja akibat ketidakpastian pendapatan, durasi kerja yang panjang, serta persaingan dalam memperoleh orderan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara jam kerja, jumlah orderan, dan persaingan antar-driver dengan stres kerja pada pengemudi bentor online Maxim di Kota Gorontalo. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain cross-sectional. Sebanyak 72 responden dilibatkan sebagai sampel penelitian melalui teknik accidental sampling. Pengumpulan data dilakukan menggunakan kuesioner, sedangkan analisis data menggunakan uji Chi-Square untuk mengetahui hubungan antara variabel independen dan stres kerja. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jam kerja (p=0,670) dan jumlah orderan (p=0,056) dengan stres kerja. Sebaliknya, persaingan antar-driver memiliki hubungan yang signifikan dengan stres kerja (p=0,023). Temuan ini menunjukkan bahwa persaingan dalam memperoleh orderan merupakan salah satu aspek yang perlu diperhatikan dalam upaya mengurangi risiko stres kerja pada pengemudi. Oleh karena itu, Maxim diharapkan dapat mempertimbangkan pemerataan distribusi orderan serta menyediakan edukasi

mengenai manajemen stres dan kesehatan kerja guna mendukung kesejahteraan pengemudi.

Corresponding Author:

Moh. Wahyu Ismail
Fakultas Olahraga dan Kesehatan
Universitas Negeri Gorontalo
wahyuismail693@gmail.com

1. PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi digital telah membawa perubahan besar terhadap dunia kerja, salah satunya melalui munculnya gig economy atau sistem kerja berbasis platform digital. Sistem kerja ini berkembang pesat melalui layanan transportasi online seperti Gojek, Grab, dan Maxim yang memberikan peluang kerja fleksibel bagi masyarakat. Kehadiran transportasi online dinilai mampu membantu masyarakat memperoleh penghasilan dengan lebih mudah karena tidak adanya batasan jam kerja tetap serta dapat dilakukan sesuai kebutuhan pekerja (Fakhriyah, 2020; Aleyda, 2024). Di sisi lain, sistem kerja berbasis aplikasi juga menimbulkan berbagai permasalahan kesehatan kerja, terutama stres kerja. Pengemudi transportasi online sering menghadapi ketidakpastian pendapatan, target pesanan yang tidak stabil, serta persaingan antar pengemudi yang semakin tinggi. Kondisi tersebut dapat memengaruhi kesehatan fisik maupun mental pekerja (Graham et al., 2017; Wood et al., 2019; Hafeez et al., 2023).

Di Indonesia, transportasi online menjadi salah satu sektor pekerjaan yang terus berkembang dan memberikan peluang bagi masyarakat untuk memperoleh penghasilan melalui pemanfaatan teknologi digital (Fakhriyah, 2020; Izzati, 2022). Salah satu perusahaan transportasi online yang berkembang di Indonesia adalah Maxim. Maxim merupakan perusahaan transportasi berbasis teknologi informasi yang menyediakan layanan transportasi dengan sistem kerja fleksibel bagi pengemudi (Ramadhan, 2023). Di Kota Gorontalo, platform Maxim banyak dimanfaatkan oleh pengemudi bentor (becak motor), yang merupakan salah satu moda transportasi khas masyarakat Gorontalo (Katili & Tueno, 2020; Banggoi et al., 2023).

Bentor online memberikan peluang tambahan pendapatan bagi masyarakat, namun juga menimbulkan tekanan kerja akibat jumlah pesanan yang tidak stabil dan meningkatnya persaingan antar driver. Berdasarkan hasil survei awal terhadap pengemudi bentor online "Maxim" di Kota Gorontalo, sebagian besar pengemudi mengalami gejala stres kerja seperti sakit kepala, mudah cemas, dan kelelahan akibat bekerja hingga larut malam. Selain itu, banyaknya pengemudi menyebabkan persaingan memperoleh pesanan menjadi semakin tinggi sehingga pengemudi harus bekerja lebih lama untuk mendapatkan penumpang. Kondisi persaingan dan ketidakpastian memperoleh pesanan juga menjadi perhatian dalam kajian mengenai pekerja transportasi berbasis aplikasi (Napitu, 2020; Riwu et al., 2025).

Beberapa penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa stres kerja pada pengemudi transportasi online dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti jam kerja, jumlah pesanan, dan persaingan antar pengemudi. Ifadah dan Novianus (2024) menemukan bahwa jam kerja yang panjang berhubungan dengan meningkatnya stres kerja pada pengemudi ojek online. Penelitian Khoirunnisa et al. (2021) juga menunjukkan adanya hubungan antara lama kerja dengan stres kerja pada pengemudi ojek online saat pandemi COVID-19. Selain itu, Riwu dkk. (2025) menjelaskan bahwa tingginya persaingan antar pengemudi dapat meningkatkan tekanan psikologis akibat menurunnya peluang diperolehnya pesanan. Kajian mengenai pekerja gig economy juga menyoroti hubungan antara ketidakpastian kerja, persaingan, dan tekanan psikologis (Ario, 2025).

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara jam kerja, jumlah pesanan, dan persaingan antar pengemudi dengan stres kerja pada pengemudi bentor online "Maxim" di Kota Gorontalo. Penelitian ini dilakukan karena masih terbatasnya penelitian mengenai stres kerja pada pengemudi bentor online, khususnya di Kota Gorontalo. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan informasi ilmiah mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan stres kerja serta menjadi bahan evaluasi bagi perusahaan transportasi online dalam meningkatkan kesejahteraan pengemudi.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan desain survei analitik melalui pendekatan cross sectional yang dilaksanakan di Kota Gorontalo pada bulan Februari–Maret 2026. Populasi penelitian adalah seluruh pengemudi bentor online platform Maxim di Kota Gorontalo. Jumlah sampel sebanyak 72 responden ditentukan menggunakan rumus Lemeshow karena jumlah populasi tidak diketahui secara pasti. Teknik pengambilan sampel menggunakan Accidental Sampling dengan kriteria responden merupakan pengemudi

bentor online Maxim yang aktif dan bersedia mengikuti penelitian. Karakteristik responden meliputi usia, lama bekerja, jam kerja, dan jumlah pesanan harian.

Pengumpulan data dilakukan menggunakan kuesioner terstruktur yang telah diuji validitas dan reliabilitasnya. Variabel independen dalam penelitian ini terdiri dari jam kerja, jumlah pesanan, dan persaingan antar driver, sedangkan variabel dependen adalah stres kerja. Jam kerja dikategorikan menjadi ≤8 jam dan >8 jam per hari, jumlah pesanan dikategorikan menjadi ≤10 dan >10 pesanan per hari, sedangkan stres kerja dikategorikan menjadi stres rendah dan stres tinggi berdasarkan skor kuesioner. Data dianalisis secara univariat dan bivariat menggunakan uji Chi-Square dengan tingkat kepercayaan 95% (α = 0,05) untuk mengetahui hubungan antara variabel independen dengan stres kerja pada pengemudi bentor online "Maxim" di Kota Gorontalo.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Hubungan Antara Jam Kerja Dengan Tingkat Stres Kerja Pada Pengemudi Bentor Online "Maxim" Di Kota Gorontalo

Tabel 1. Hubungan antara Jam Kerja Dengan Tingkat Stres Kerja Pada Pengemudi Bentor Online "Maxim" di Kota Gorontalo

Jam Kerja	Stres Kerja				Total		P *Value*
	Rendah		Tinggi				
	n	%	n	%	n	%	
≤ 8 jam (Berisiko)	4	12,9	27	87,1	31	100	0,670
> 8 jam (Tidak Berisiko)	8	19,5	33	80,5	41	100	
Total	12	16,7	60	83,3	72	100	

Sumber: Data Primer, 2026

Berdasarkan tabel 1 dapat dilihat bahwa responden dengan jam kerja ≤ 8 jam per hari yang mengalami stres kerja rendah sebanyak 4 responden (12,9%) dan yang mengalami stres kerja tinggi sebanyak 27 responden (87,1%). Sementara itu, pada responden dengan jam kerja > 8 jam per hari, yang mengalami stres kerja rendah sebanyak 8 responden (19,5%) dan yang mengalami stres kerja tinggi sebanyak 33 responden (80,5%). Secara keseluruhan, responden yang mengalami stres kerja tinggi lebih banyak yaitu 60 orang (83,3%) dibandingkan dengan responden yang mengalami stres kerja rendah yaitu 12 orang (16,7%).

Berdasarkan hasil uji statistik Chi-Square diperoleh nilai p-value sebesar 0,670 yang jika dibandingkan dengan nilai α (0,05), maka nilai p-value (0,670) > nilai α (0,05). Artinya, tidak terdapat hubungan antara jam kerja dengan stres kerja pada pengemudi bentor online Maxim di Kota Gorontalo.

Berdasarkan hasil penelitian diperoleh nilai p-value sebesar 0,670, yang menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara jam kerja dengan stres kerja pada pengemudi bentor online "Maxim" di Kota Gorontalo. Hasil tersebut menunjukkan bahwa lama waktu kerja tidak selalu menjadi faktor utama yang memengaruhi munculnya stres kerja pada pengemudi bentor online.

Sebagian besar responden dalam penelitian ini bekerja lebih dari 8 jam per hari. Namun, tingkat stres kerja yang dialami responden berbeda-beda, baik pada pengemudi dengan jam kerja tinggi maupun rendah. Hal ini menunjukkan bahwa jam kerja yang panjang belum tentu menyebabkan stres kerja apabila pengemudi mampu menyesuaikan pola kerja mereka. Pengemudi bentor online cenderung memiliki kebebasan dalam menentukan waktu kerja sehingga mereka dapat mengatur kapan bekerja dan kapan beristirahat sesuai kondisi fisik dan kebutuhan ekonomi. Tidak adanya hubungan antara jam kerja dengan stres kerja juga dapat dipengaruhi oleh faktor pengalaman kerja dan kemampuan adaptasi pengemudi terhadap sistem kerja berbasis aplikasi. Sebagian besar pengemudi telah terbiasa bekerja dalam durasi yang panjang demi memenuhi kebutuhan sehari-hari sehingga kondisi tersebut dianggap sebagai bagian dari pekerjaan mereka. Selain itu, pengemudi memiliki motivasi ekonomi yang tinggi sehingga tetap bekerja meskipun harus menghabiskan waktu lebih lama di jalan. Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Ifadah dan Novianus (2024) yang menyatakan bahwa jam kerja yang panjang berhubungan dengan meningkatnya stres kerja pada pengemudi ojek online. Namun, hasil penelitian ini sejalan dengan Wood et al. (2019) yang menjelaskan bahwa fleksibilitas kerja pada sistem gig economy memberikan kontrol kerja yang lebih besar kepada pekerja sehingga dapat mengurangi tekanan kerja tertentu. Fleksibilitas tersebut membuat pengemudi dapat mengatur ritme kerja sesuai kemampuan mereka sehingga dampak psikologis akibat jam kerja yang panjang dapat diminimalkan. (Graham et al., 2017; Wood et al., 2019; Hafeez et al., 2023).

Temuan tersebut perlu dipahami dengan mempertimbangkan karakteristik pekerjaan pengemudi bentor online yang tidak memiliki pola kerja sepenuhnya tetap. Jam kerja menunjukkan lamanya pengemudi berada dalam aktivitas kerja, tetapi tidak menggambarkan secara langsung kepastian memperoleh penumpang selama waktu tersebut. Pengemudi yang bekerja dalam durasi lebih singkat dapat merasa lebih tenang apabila memperoleh orderan yang dianggap cukup, sedangkan pengemudi yang menghabiskan waktu lebih lama di

jalan belum tentu merasa tenang apabila pesanan yang masuk tidak sesuai harapan. Dengan demikian, durasi kerja dan pengalaman psikologis selama bekerja merupakan dua hal yang berkaitan, tetapi tidak selalu bergerak dengan pola yang sama.

Perbedaan kondisi responden juga dapat membantu menjelaskan hasil ini. Sebagian pengemudi dapat menjadikan pekerjaan sebagai pengemudi bentor online sebagai sumber penghasilan tambahan, sedangkan sebagian lainnya mengandalkannya sebagai pekerjaan utama. Pengemudi yang mempunyai sumber penghasilan lain mungkin tidak merasakan tekanan yang sama ketika hasil dari aktivitas mengemudi berubah-ubah. Sebaliknya, pengemudi yang lebih bergantung pada pendapatan harian dari orderan dapat tetap merasa tertekan meskipun telah bekerja dalam waktu yang panjang. Oleh karena itu, jam kerja sebaiknya dipahami bersama konteks kebutuhan ekonomi dan ketergantungan responden terhadap pekerjaan tersebut, bukan sebagai satu-satunya penentu tingkat stres.

Implikasi praktisnya, pengemudi perlu mempertimbangkan bukan hanya jumlah jam yang dihabiskan di jalan, tetapi juga kondisi tubuh, waktu istirahat, dan hasil kerja yang diperoleh. Pengaturan jadwal yang realistis dapat membantu pengemudi menjaga keseimbangan antara kebutuhan pendapatan dan pemulihan fisik. Koordinator atau pihak platform juga dapat mendukung melalui edukasi kesehatan kerja yang menekankan pentingnya istirahat dan pengelolaan waktu. Namun, upaya tersebut tetap perlu disesuaikan dengan kondisi masing-masing pengemudi karena hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat stres tidak dapat dijelaskan hanya melalui lama waktu kerja.

3.2 Hubungan Antara Jumlah Orderan Dengan Tingkat Stres Kerja Pada Pengemudi Bentor Online "Maxim" Di Kota Gorontalo

Tabel 2. Hubungan Antara Jumlah Orderan Dengan Tingkat Stres Kerja Pada Pengemudi Bentor Online "Maxim" Di Kota Gorontalo

Jumlah Orderan	**Stres Kerja**				**Total**		**P *Value***
	Rendah		Tinggi				
	n	%	n	%	n	%	
Sedikit	4	9,3	39	90,7	43	100	0,056
Banyak	8	27,6	21	72,4	29	100	
Total	12	16,7	60	83,3	72	100	

Sumber: Data Primer, 2026

Berdasarkan tabel 2 dapat dilihat bahwa jumlah orderan sedikit yang mengalami stres kerja rendah sebanyak 4 responden (9,3%) dan yang mengalami stres kerja tinggi sebanyak 39 responden (90,7%). Sementara itu, pada responden dengan jumlah orderan banyak, yang mengalami stres kerja rendah sebanyak 8 responden (27,6%) dan yang mengalami stres kerja tinggi sebanyak 21 responden (72,4%). Secara keseluruhan, responden yang mengalami stres kerja tinggi lebih banyak yaitu 60 responden (83,3%) dibandingkan dengan responden yang mengalami stres kerja rendah yaitu 12 responden (16,7%).

Berdasarkan hasil uji statistik Chi-Square diperoleh nilai p-value sebesar 0,056 yang jika dibandingkan dengan nilai α (0,05), maka nilai p-value (0,056) > nilai α (0,05). Artinya, tidak ada hubungan antara jumlah orderan dengan stres kerja pada pengemudi bentor online Maxim di Kota Gorontalo.

Berdasarkan hasil penelitian diperoleh nilai p-value sebesar 0,056, yang menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara jumlah orderan dengan stres kerja pada pengemudi bentor online "Maxim" di Kota Gorontalo. Hasil tersebut menunjukkan bahwa jumlah orderan yang diterima pengemudi tidak secara langsung memengaruhi tingkat stres kerja. Sebagian besar responden dengan jumlah orderan sedikit mengalami stres kerja tinggi, namun hubungan tersebut tidak signifikan secara statistik. Hal ini menunjukkan bahwa stres kerja pengemudi bentor online tidak hanya dipengaruhi oleh banyaknya orderan, tetapi juga dipengaruhi oleh faktor lain seperti kondisi ekonomi, kebutuhan keluarga, dan ketidakpastian pendapatan harian. Pengemudi tetap merasa tertekan meskipun memperoleh orderan dalam jumlah tertentu karena pendapatan yang diterima belum tentu sesuai dengan kebutuhan mereka.

Selain itu, pengemudi bentor online memiliki strategi tertentu dalam memperoleh orderan, seperti memilih lokasi yang ramai, bekerja pada jam sibuk, atau berpindah tempat sesuai kondisi pasar. Strategi tersebut membuat sebagian pengemudi tetap mampu memperoleh pendapatan meskipun jumlah orderan tidak terlalu banyak. Pengemudi juga mempertimbangkan faktor lain seperti jarak tempuh, tarif perjalanan, dan kondisi lalu lintas sehingga jumlah orderan bukan satu-satunya indikator beban kerja mereka. Hasil penelitian ini sejalan dengan Puspitasari dan Irbayuni (2026) yang menyatakan bahwa ketidakstabilan pendapatan dan tekanan kerja lebih berpengaruh terhadap stres kerja dibandingkan jumlah orderan semata. Pengemudi transportasi online cenderung mengalami tekanan psikologis akibat ketidakpastian penghasilan harian dibandingkan banyaknya orderan yang diterima. Dengan demikian, stres kerja pada pengemudi bentor online lebih dipengaruhi oleh kondisi ekonomi dan tekanan kerja dibandingkan jumlah orderan itu sendiri (Hafeez et al., 2023).

Perbedaan tingkat stres pada kelompok jumlah orderan sedikit dan banyak memperlihatkan bahwa jumlah pesanan perlu dilihat bersama makna ekonomi dari pesanan tersebut. Jumlah orderan yang sedikit dapat menimbulkan kekhawatiran ketika pengemudi berharap pendapatan harian dari pekerjaan ini dapat memenuhi kebutuhan hidup. Ketika pesanan tidak kunjung datang, waktu menunggu dapat dipersepsikan sebagai waktu yang tidak menghasilkan pendapatan. Keadaan ini dapat menimbulkan kecemasan, terutama apabila pengemudi tidak memiliki sumber penghasilan alternatif. Hal tersebut membantu menjelaskan mengapa sebagian besar responden pada kelompok orderan sedikit tetap mengalami stres kerja tinggi, meskipun hasil uji statistik tidak menunjukkan hubungan yang signifikan.

Sebaliknya, banyaknya orderan tidak selalu menghilangkan tekanan kerja. Pengemudi yang memperoleh pesanan dalam jumlah banyak mungkin merasa terbantu karena kesempatan mendapatkan pendapatan lebih besar, tetapi pada saat yang sama perlu menyelesaikan lebih banyak perjalanan dan menghabiskan energi untuk berkendara. Beban tersebut dapat terasa lebih berat apabila waktu istirahat berkurang atau pengemudi harus terus memantau aplikasi agar tidak kehilangan kesempatan memperoleh pesanan. Oleh karena itu, jumlah orderan yang tinggi dapat dipandang sebagai peluang ekonomi sekaligus tuntutan kerja, bergantung pada situasi dan cara pengemudi mengelolanya.

Strategi mencari orderan juga beragam. Pengemudi dapat memilih lokasi yang dinilai ramai, menyesuaikan waktu operasional dengan periode yang dianggap berpotensi, atau berpindah tempat mengikuti keadaan. Strategi semacam ini dapat memperbesar peluang memperoleh penumpang, tetapi tidak menjamin bahwa jumlah pesanan akan selalu stabil. Selain jumlah pesanan, pengemudi juga perlu mempertimbangkan jarak perjalanan, tarif, kondisi lalu lintas, dan waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan layanan. Karena itu, dua pengemudi dengan jumlah orderan yang sama belum tentu memiliki pengalaman kerja atau tingkat tekanan yang sama.

Dengan demikian, upaya peningkatan kesejahteraan pengemudi tidak cukup hanya mendorong peningkatan jumlah orderan. Dukungan yang relevan juga mencakup keterbukaan informasi mengenai sistem aplikasi, pemahaman untuk menyusun strategi kerja yang realistis, serta kemampuan menjaga kesehatan fisik dan mental ketika menghadapi perubahan permintaan. Pengemudi dapat mengevaluasi lokasi dan waktu operasional berdasarkan pengalaman masing-masing, tanpa menganggap bahwa banyaknya pesanan merupakan satu-satunya ukuran keberhasilan kerja. Pendekatan ini sejalan dengan hasil penelitian yang memperlihatkan bahwa jumlah orderan perlu dipahami dalam konteks kondisi kerja yang lebih luas.

3.3 Hubungan Antara Persaingan Antar Driver Dengan Tingkat Stres Kerja Pada Pengemudi Bentor Online "Maxim" Di Kota Gorontalo

Tabel 3. Hubungan Antara Persaingan Antar Driver Dengan Tingkat Stres Kerja Pada Pengemudi Bentor Online "Maxim" Di Kota Gorontalo

Persaingan Antar Driver	Stres Kerja				Total		P *Value*
	Rendah		Tinggi				
	n	%	n	%	n	%	
Rendah	4	50,0	4	50,0	8	100	0,023
Tinggi	8	12,5	56	87,5	64	100	
Total	12	16,7	60	83,3	72	100	

Sumber: Data Primer, 2026

Berdasarkan tabel 3 dapat dilihat bahwa persaingan antar driver rendah yang mengalami stres kerja rendah sebanyak 4 responden (50,0%) dan yang mengalami stres kerja tinggi sebanyak 4 responden (50,0%). Sementara itu, pada responden dengan persaingan antar driver tinggi, yang mengalami stres kerja rendah sebanyak 8 responden (12,5%) dan yang mengalami stres kerja tinggi sebanyak 56 responden (87,5%). Secara keseluruhan, responden yang mengalami stres kerja tinggi lebih banyak yaitu 60 responden (83,3%) dibandingkan dengan responden yang mengalami stres kerja rendah yaitu 12 responden (16,7%).

Berdasarkan hasil uji statistik Chi-Square diperoleh nilai p-value sebesar 0,023 yang jika dibandingkan dengan nilai α (0,05), maka nilai p-value (0,023) < nilai α (0,05). Artinya, ada hubungan antara persaingan antar driver dengan stres kerja pada pengemudi bentor online Maxim di Kota Gorontalo.

Berdasarkan hasil penelitian diperoleh nilai p-value sebesar 0,023, yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara persaingan antar driver dengan stres kerja pada pengemudi bentor online "Maxim" di Kota Gorontalo. Hasil tersebut menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat persaingan antar driver maka semakin tinggi pula tingkat stres kerja yang dialami pengemudi. Sebagian besar responden yang mengalami persaingan tinggi juga mengalami stres kerja tinggi. Meningkatnya jumlah pengemudi bentor online menyebabkan peluang memperoleh orderan menjadi lebih kecil sehingga pengemudi harus bekerja lebih keras untuk mendapatkan penumpang. Kondisi tersebut menyebabkan pengemudi harus berpindah-pindah lokasi, bekerja lebih lama, dan bersaing secara ketat dengan pengemudi lainnya untuk memperoleh orderan.

Persaingan yang tinggi juga menyebabkan ketidakpastian pendapatan sehingga memunculkan rasa cemas dan tekanan psikologis pada pengemudi bentor online. Ketika orderan semakin sedikit, pengemudi

merasa khawatir tidak dapat memenuhi kebutuhan sehari-hari. Tekanan tersebut dapat menyebabkan kelelahan mental, emosi yang tidak stabil, serta menurunnya kenyamanan dalam bekerja. Kondisi ini menunjukkan bahwa persaingan kerja menjadi salah satu faktor penting yang memengaruhi kesehatan mental pengemudi bentor online. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Riwu et al. (2025) yang menyatakan bahwa tingginya persaingan antar pengemudi transportasi online dapat meningkatkan tekanan psikologis akibat menurunnya peluang memperoleh orderan. Selain itu, Kamarudin dan Arif (2024) menjelaskan bahwa kompetisi yang tinggi dalam sistem kerja berbasis aplikasi menjadi salah satu faktor utama yang memengaruhi kesehatan mental pekerja gig economy. Semakin tinggi tingkat persaingan, maka semakin besar tekanan yang dirasakan pekerja terhadap stabilitas pendapatan mereka. (Riwu et al., 2025; Napitu, 2020).

Persaingan juga mempunyai dimensi sosial di lingkungan kerja. Pengemudi yang beraktivitas pada area yang sama dapat menghadapi situasi ketika beberapa orang menunggu pelanggan atau mengandalkan lokasi yang dianggap strategis. Dalam kondisi demikian, persaingan tidak hanya menyangkut jumlah orderan, tetapi juga persepsi tentang peluang memperoleh pelanggan dibandingkan pengemudi lain. Apabila keadaan tersebut berlangsung terus-menerus, pengemudi dapat merasa harus meningkatkan usaha agar tidak tertinggal. Perasaan khawatir kehilangan kesempatan memperoleh pendapatan dapat menjadi sumber tekanan psikologis yang berbeda dari kelelahan fisik akibat berkendara.

Meskipun demikian, hasil deskriptif menunjukkan bahwa tidak semua responden yang merasakan persaingan tinggi mengalami stres kerja tinggi. Sebanyak 8 responden (12,5%) dalam kelompok persaingan tinggi mengalami stres kerja rendah. Hal ini mengingatkan bahwa hubungan yang ditemukan pada tingkat kelompok tidak berarti setiap individu akan memberikan respons yang sama. Sebagian pengemudi mungkin mempunyai sumber penghasilan lain, pengalaman yang membantu mereka menyesuaikan strategi, atau kemampuan untuk memandang persaingan sebagai tantangan. Penggunaan lebih dari satu platform juga dapat memberi alternatif peluang memperoleh pesanan, walaupun penggunaan beberapa aplikasi sekaligus dapat menambah kebutuhan untuk memantau aktivitas kerja.

Di sisi lain, pada kelompok persaingan rendah terdapat pula responden yang mengalami stres kerja tinggi. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa stres kerja tetap dapat muncul ketika persaingan antar pengemudi tidak dirasakan tinggi, karena tekanan dapat berasal dari keadaan pribadi dan ekonomi yang tidak diukur secara khusus dalam penelitian ini. Dengan demikian, hasil uji Chi-Square dengan p-value 0,023 memperlihatkan adanya hubungan yang signifikan antara persaingan antar driver dan stres kerja pada responden, tetapi tidak membuktikan bahwa persaingan merupakan satu-satunya penyebab stres. Hasil ini juga tidak dapat digunakan untuk menyimpulkan hubungan sebab-akibat karena penelitian menggunakan pendekatan cross sectional.

4 KESIMPULAN DAN SARAN/REKOMENDASI

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara jam kerja dan tingkat stres kerja pada pengemudi bentor online Maxim di Kota Gorontalo (p-value = 0,670). Demikian pula, jumlah orderan tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan tingkat stres kerja (p-value = 0,056). Sebaliknya, terdapat hubungan yang signifikan antara persaingan antar-driver dan tingkat stres kerja pada pengemudi bentor online Maxim di Kota Gorontalo (p-value = 0,023). Dengan demikian, persaingan antar-driver merupakan faktor yang memiliki hubungan signifikan dengan tingkat stres kerja dalam penelitian ini.

4.2 Saran/Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian, pihak Maxim diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan pengemudi melalui pengelolaan sistem distribusi orderan yang lebih merata dan transparan guna mengurangi persaingan yang berlebihan antar driver. Selain itu, pengemudi bentor online perlu meningkatkan kemampuan dalam mengelola stres serta menjaga keseimbangan antara tuntutan pekerjaan dan kesehatan agar dapat bekerja secara lebih nyaman dan produktif. Penelitian selanjutnya disarankan untuk mengkaji faktor lain yang berpotensi memengaruhi stres kerja, seperti tingkat pendapatan, kepuasan kerja, dukungan sosial, dan ketidakpastian penghasilan, sehingga diperoleh gambaran yang lebih komprehensif mengenai penyebab stres kerja pada pengemudi transportasi online.

Penelitian ini memiliki keterbatasan yang perlu diperhatikan saat menafsirkan hasilnya. Variabel yang dianalisis dibatasi pada jam kerja, jumlah orderan, dan persaingan antar driver, sehingga faktor lain yang mungkin berkaitan dengan stres kerja belum ditelaah secara langsung. Faktor tersebut antara lain dukungan sosial, kondisi ekonomi keluarga, pendapatan harian, lokasi mangkal, serta keadaan psikologis individu. Selain itu, jumlah responden sebanyak 72 orang dipilih dengan teknik accidental sampling, sehingga hasilnya menggambarkan responden yang terlibat dan perlu diterapkan secara hati-hati pada seluruh pengemudi bentor online Maxim di Kota Gorontalo. Desain cross sectional juga mengukur variabel pada satu periode, sehingga tidak dapat memastikan urutan waktu atau hubungan sebab-akibat. Keterbatasan ini menjadi pertimbangan untuk penelitian berikutnya agar dapat melibatkan faktor yang lebih beragam dan rancangan yang lebih luas.

REFERENSI

Aleyda, N. (2024). *Pengaruh kompensasi dan kesejahteraan psikologis terhadap kinerja driver transportasi online di Bekasi dengan kepuasan kerja sebagai variabel mediasi* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim).

Ario, F. (2025). *Perilaku konsumen dalam gig economy dan platform digital*. Serasi Media Teknologi.

Banggoi, R., Mendo, A. Y., & Asi, L. L. (2023). Analisis Kepuasan Pengguna Jasa Transportasi Online Maxim Untuk Meningkatkan Loyalitas Pengguna Di Kota Gorontalo. *JAMBURA: Jurnal Ilmiah Manajemen dan Bisnis*, *6*(1), 242-249.

Fakhriyah, P. (2020). Pengaruh layanan transportasi online (Gojek) terhadap perluasan lapangan kerja bagi masyarakat di Kota Cimahi. *Comm-Edu (Community Education Journal)*, *3*(1), 34-41.

Graham, M., Hjorth, I., & Lehdonvirta, V. (2017). Digital labour and development: impacts of global digital labour platforms and the gig economy on worker livelihoods. *Transfer: European review of labour and research*, *23*(2), 135-162.

Hafeez, S., Gupta, C., & Sprajcer, M. (2022). Stress and the gig economy: it's not all shifts and giggles. *Industrial health*, *61*(2), 140-150.

Ifadah, A. A., & Novianus, C. (2024). Faktor-faktor yang berhubungan dengan stres kerja pada komunitas pengemudi ojek online di Kota Depok tahun 2024. *Indonesian Journal of Science, 1*(3), 831–838. https://journal.universitaspahlawan.ac.id/index.php/prepotif/article/view/666

Izzati, N. R. (2022). Ketidakseimbangan kewajiban para pihak dalam regulasi ojek online: Distorsi Logika Hubungan Kemitraan Ekonomi Gig. *Undang: Jurnal Hukum*, *5*(2), 325-356. https://doi.org/10.22437/ujh.5.2.325-356

Kamarudin, O., & Arif, A. (2024). Ekonomi Gig: Peluang Dan Tantangan Di Era Kerja Fleksibel. *CURRENCY (Jurnal Ekonomi Dan Perbankan Syariah)*, *3*(1), 362-373.

Katili, A. Y., & Tueno, N. S. (2020). Analisis Implementasi Kebijakan Pengaturan Pengoperasian Kendaraan Bentor Sebagai Moda Transportasi Di Gorontalo. *Publik (Jurnal Ilmu Administrasi)*, *9*(1), 46-54.

Khoirunnisa, K., Effendi, L., Fauziah, M., & Srisantyorini, T. (2021). Faktor-faktor yang berhubungan dengan stres kerja pada pengendara ojek online saat terjadi pandemi COVID-19 di kota Tangerang Selatan tahun 2020. *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, *1*(2), 217-232.

Napitu, R. F. H. (2020). *Hubungan antara stres kerja dan safety climate dengan kecelakaan kerja pada pengemudi ojek online di Tembalang Semarang* (Doctoral dissertation, Diponegoro University).

Puspitasari, D. A., & Irbayuni, S. (2026). Analisis Kepuasan Kerja Driver GoRide Gojek di Surabaya. *Jurnal Ekonomi, Bisnis dan Manajemen*, *5*(4), 2810-2819.

Ramadhan, R. (2023). Analisis Sentimen pada Ulasan Aplikasi Maxim di Google Play Store dengan K-Nearest Neighbor. *JURIKOM (Jurnal Riset Komputer)*, *10*(3), 715-724.

Riwu, M. R., Yudhaningsih, N. M., & Budhiyasa, P. (2025). Pengaruh Persaingan Jam Kerja dan Kebijakan Tarif pada Ojek Online terhadap Tingkat Pendapatan Mitra Driver Goride di Kota Denpasar. *MUTIARA: Jurnal Ilmiah Multidisiplin Indonesia*, *3*(4), 95-112.

Wood, A. J., Graham, M., Lehdonvirta, V., & Hjorth, I. (2019). Good gig, bad gig: Autonomy and algorithmic control in the global gig economy. *Work, employment and society*, *33*(1), 56-75. https://doi.org/10.1177/0950017018785616