

AKTIVITAS *NIGHT OWL* (BUDAYA *NGALONG*) OJEK *ONLINE* DI MAKASSAR: STUDI KASUS PERUBAHAN PERILAKU AKTIVITAS KERJA *DRIVER ONLINE* PASCA PANDEMI

Ibrahim Sudirman¹, Muhammad Syukur², Firdaus W. Suhaeb³

Program Studi S3 Ilmu Sosiologi Pasca Sarjana

ibrahimsudirman1@gmail.com

ABSTRAK

Berkembangnya aplikasi transportasi seperti Grab dan Gojek pada awal 2017 dan disusul oleh Maxim setelahnya, ternyata banyak membawa perubahan yang cukup signifikan. Tidak hanya masyarakat, khalayak secara umum dapat bepergian ke mana-mana dan memesan berbagai makanan secara *online* dan ternyata keuntungan maksimal juga dapat dinikmati oleh orang-orang yang mendaftarkan dirinya sebagai mitra Grab atau Gojek atau dengan istilah populernya driver Ojol (*Ojek Online*). Penelitian ini bertujuan untuk menguraikan perubahan perilaku aktivitas kerja sosial pada pekerja transportasi online sebelum dan setelah covid 19 di Kota Makassar. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Teknik dan Penentuan subjek penelitian dilakukan melalui metode *purposive sampling*. Penelitian ini menemukan bahwa pekerja *early bird* adalah istilah yang melekat terhadap mitra *driver* yang beroperasi pada pagi hingga sore hari, secara umum mitra ini berkonsentrasi atau fokus menunggu dan mencari pesanan pada pagi hingga sore hari sebelum diberlakukannya *social distancing*. Pekerja *ngalong* atau *night owl* merupakan istilah lazim yang sering disematkan kepada individu yang melakukan banyak aktivitas pada malam hari (*begadang*). Mitra atau *driver* yang beroperasi dan bekerja pada malam hari diistilahkan oleh komunitas sesama *driver* dengan istilah *ngalong*. Perubahan budaya atau perilaku pola kerja ini marak dikalangan *driver* atau mitra, di mana hal ini muncul sebagai akibat dari menurunnya jumlah pesanan akibat terbatasnya aktivitas karena pembatasan sosial atau *social distancing* pada masa Covid-19 yang melanda Indonesia dan Kota Makassar pada khususnya.

Kata kunci: aplikasi, Grab, Gojek, Mitra, *driver*

ABSTRACT

The development of transportation applications such as Grab and Gojek in early 2017 and followed by Maxim afterwards, has apparently brought about quite significant changes. Not only the public, the public in general can travel anywhere and order various foods online and it turns out that maximum benefits can also be enjoyed by people who register themselves as Grab or Gojek partners or with the popular term Ojol (Online Ojek) drivers. This research aims to describe changes in the behavior of social work activities among online transportation workers before and after Covid-19 in the Municipality of Makassar. The research method used is descriptive qualitative. Techniques and determination of research subjects were carried out through the purposive sampling method. This research found that early bird workers is a term attached to driver partners who operate from morning to evening. In general, these partners concentrate or focus on waiting and looking for orders from morning to evening before social

distancing is enforced. Ngalong worker or Night owl is a common term that is often applied to individuals who do a lot of activities at night (stay up late). Partners or drivers who operate and work at night are referred to by the fellow driver community as ngalong. This change in culture or work pattern behavior is widespread among drivers or partners, where this arises as a result of a decrease in the number of orders due to limited activities due to social restrictions or social distancing during the Covid-19 period which hit Indonesia and Makassar in particular.

Key words: application, Grab, Gojek, Partner, driver

A. PENDAHULUAN

Jika melihat lebih jauh perkembangan bidang jasa transportasi yang kian maju, maka suatu hal yang sangat lumrah apabila saat ini telah terjadi perkembangan yang signifikan dan tajam dari sisi teknologi. Masyarakat saat ini sangat diuntungkan dalam aspek waktu serta tenaga untuk melakukan berbagai aktivitas yang memudahkan manusia dalam segi transportasi.

Munculnya aplikasi transportasi seperti Grab, Gojek dan pada awal 2017 dan disusul oleh Maxim setelahnya, ternyata banyak membawa perubahan yang cukup signifikan. Tidak hanya masyarakat khalayak secara umum dalam bepergian ke mana-mana dan memesan berbagai makanan secara *online* ternyata keuntungan maksimal juga dapat dinikmati oleh orang-orang yang mendaftarkan dirinya sebagai mitra Grab atau Gojek atau dengan istilah populernya *driver* Ojol (Ojek Online). Tidak mudah mendapatkan pekerjaan di abad ini, walaupun berpendidikan tinggi, namun tidak ada jaminan. Peluang inilah yang dimanfaatkan orang-orang tetap untuk menjadi mitra dari aplikasi transportasi online seperti Grab, Gojek dan Maxim. Mitra ini dapat diartikan sebagai orang yang menggunakan jasa atau layanan aplikasi ini untuk mengantarkan makanan atau orang dari satu tempat ke tempat tertentu, di mana pekerjaan ini bebas dilakukan selama mitra tersebut ingin mencari tambahan dengan mengaktifkan aplikasi jasa transportasi tersebut, sehingga kebanyakan mitra ini sebenarnya memiliki juga pekerjaan yang tetap namun demikian mereka mendaftarkan dirinya menjadi mitra tersebut untuk mencari pekerjaan sampingan atau penghasilan sekunder. Sehingga mitra atau *driver* Ojol ini sering juga diistilahkan sebagai *freelancer*. Walaupun demikian, faktor tingginya biaya kebutuhan masyarakat serta biaya hidup masih menjadikan pekerjaan sampingan ini sebagai tambahan penghasilan yang bernilai dalam pemenuhan kebutuhan ekonomi sehari-hari.

Kemajuan teknologi memberikan banyak peluang yang cukup besar, salah satunya menjadi mitra transportasi. Menjadi pekerja *freelance* atau *driver* mitra memang tidak seindah kelihatannya, karena besarnya penghasilan sangat bergantung pada kerja keras, dan sangat menguras segalanya. Sehingga tidak jarang merasa lelah dan putus asa. Apalagi bidang pekerjaannya sangat bergantung pada pelanggan sehingga tidak banyak yang bisa dilakukan selain tetap berharap pada peluang yang ada, terlebih lagi jika masyarakat mengalami pembatasan sosial atau *social distancing* saat seluruh dunia menghadapi wabah covid-19, maka akan sangat terasa penurunan pesanan secara signifikan yang diterima oleh mitra atau *driver* Ojol.

Pandemi yang terjadi pada akhir 2019 silam, mengubah seluruh tatanan hidup manusia, utamanya sektor perekonomian. Pada bulan Januari 2020, dunia dihebohkan oleh fenomena virus jenis baru yaitu SARS-Cov-2 atau suatu wabah pandemi yang disebut *Corona Virus Disease 2019* atau Covid-19. Virus tersebut muncul pertama kali di Wuhan, Tiongkok pada akhir bulan Desember tahun 2019 (Yuliana, 2020). Merebaknya wabah dan meningkatnya jumlah penderita Covid-19 di Indonesia khususnya di Kota Makassar mengakibatkan pemerintah mengeluarkan kebijakan *Social Distancing* dan PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar), di mana hal mengakibatkan perekonomian masyarakat menurun. Interaksi sosial yang terbatas membuat aktivitas ekonomi terganggu, pekerjaan harian tidak dapat dilakukan, dan banyaknya PHK (Pemutusan Hubungan Kerja) (Kinseng, 2021).

Angka kriminalitas juga bertambah sehingga pemerintah membuat kebijakan untuk memberikan bantuan sosial sebagai bentuk tanggung jawab negara kepada masyarakat untuk mengantisipasi permasalahan sosial ekonomi terkait Covid-19 (Rahmansyah et al. 2020). Adanya PSBB membawa dampak yang sangat terhadap kalangan *driver Ojek Online*, dan hal tersebut mempengaruhi pola kerja serta perilaku sosial mereka. Data survei Kota Makassar menjelaskan bahwa terdapat sekitar 2.150 mitra *driver online* atau Ojol di wilayah tersebut yang terdiri atas 41 % *driver grab*, sebanyak 39 % *driver Gojek* dan selebihnya 20 % *driver Maxim* dengan jam operasional dan penyebaran yang berbeda-beda. Berdasarkan hasil penelitian keuntungan yang mereka dapatkan dari bekerja sebagai mitra atau *Ojek online Grab* ini berkisar 150 ribu sampai 300 ribu sehari pada masa setelah pandemi Covid-19.

Berdasarkan penelitian 60% pekerja mitra ini berasal dari lulusan SMA atau pengangguran. Di Indonesia, pengangguran menjadi hal yang biasa, dikarenakan tingkat persaingan mencari pekerjaan semakin kompetitif di zaman yang semakin berkembang ini, sedangkan lapangan pekerjaan yang tersedia tidak memadai. Jika dilihat setiap tahunnya jumlah yang sudah lulus Sekolah Menengah Atas sangat banyak dan tidak jarang dari mereka yang mengarahkan langkahnya di dunia kerja. Jika kondisi seperti ini terus berjalan, maka dalam jangka panjang akan lebih banyak pengangguran yang ada di Indonesia. Minimnya korelasi antara penyediaan tenaga kerja baru dengan jumlah lulusan atau tamatan pada semua jenjang pendidikan mengakibatkan terjadinya pengangguran (Alfaruk, 2017).

Teori perubahan perilaku sosial menjelaskan banyak hal atau fenomena dalam penelitian ini, pola kerja, aktivitas perilaku pekerja mitra *driver Ojol* sebelum dan setelah pandemi Covid-19 mengalami banyak perubahan. Perilaku adalah seluruh kegiatan atau aktivitas manusia yang cakupannya sangat luas yaitu berjalan, tertawa maupun bekerja (Fitriani S, 2011). Perilaku muncul sebagai bentuk tanggapan individu terhadap rangsangan dari luar, hal ini sesuai dengan pernyataan dari Skinner (1938) dalam Machfoedz, I (2007) bahwa perilaku merupakan reaksi orang terhadap rangsangan atau stimulus dari luar. Belum ada satupun kajian maupun penelitian sebelumnya yang telah mengkaji tentang perubahan perilaku maupun aktivitas sosial suatu komunitas sosial atau pekerja sosial setelah atau pasca Pandemi Covid-19.

Dari berbagai macam perubahan dan transformasi pola maupun budaya tersebut, kami berupaya untuk mengungkapkan serta menjelaskan mengapa bagaimana aktivitas dan perilaku sosial tertentu dapat berubah serta seberapa kuatnya wabah pandemi dapat mempengaruhi transformasi budaya atau pola kerja tersebut. Dengan demikian, penelitian ini bisa dijadikan bahan referensi bagi kajian perubahan budaya suatu komunitas sosial atau masyarakat serta dapat menambah informasi tentang kajian setelahnya. Hal ini tentunya

membawa kontribusi yang cukup besar dalam meningkatkan khasanah dan informasi tentang perkembangan budaya suatu peradaban.

B. LANDASAN TEORI

Adanya bentuk perubahan Budaya atau perilaku mitra *driver* dalam melakukan aktivitas kerja membutuhkan kajian yang spesifik. Adanya faktor internal dan eksternal yang mendorong perubahan pola aktivitas tersebut terjadi secara serempak.

1. Teori Perubahan Perilaku Skinner

Pada prosesnya terdapat stimulus-stimulus yang berpengaruh terhadap perubahan tersebut. Dari stimulus yang ada tersebut, timbulah respon dari mitra atau *driver* berupa perubahan perilaku dalam melakukan aktivitas kerja. Perubahan tersebut dituangkan dalam bentuk aktivitas baru. Perubahan-perubahan tersebut tidak terlepas dari faktor-faktor sebagai stimulus yang hadir mempengaruhi individu hingga berlangsung secara besar-besaran di kalangan mitra atau *driver*. Jadi dapat dikatakan bahwa teori perubahan perilaku Skinner tentang *Behavioral Sociology* ini adalah teori yang cocok digunakan untuk menjelaskan lebih lanjut tentang masalah pertama yang dikaji dalam penelitian ini. Skinner melihat bahwa aktivitas individu dan perilaku manusia dipengaruhi oleh konsekuensi atau akibat dari tindakan mereka. Sehingga dapat disimpulkan bahwa paradigma perilaku bisa digambarkan dengan kondisi jika suatu tindakan memperoleh hasil yang diinginkan maka individu cenderung kembali ke perilaku tersebut.

2. Teori Interaksionisme Simbolik

Untuk mendukung teori behavioral milik B.F. Skinner, dalam penelitian ini digunakan teori Interaksionisme simbolik dengan konsep interpretasi milik Herbert Blumer. Dalam konsep interpretasi ini, respon dari mitra atau *driver* tidak serta merta terjadi begitu saja. Setelah ada stimulus yang mempengaruhi mereka, kemudian akan menilainya dan memaknainya terlebih dahulu stimulus yang ada tersebut dan setelah itu ia kemudian akan memutuskan respon apa yang sesuai. Mitra atau pekerja *driver* akan merasa cocok dan ini akan berpengaruh dalam tindakan yang akan dilakukan berikutnya.

C. METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian ini berada di Kota Makassar di mana Kota ini merupakan titik pusat dan salah satu Kota besar selain Jakarta Bandung serta Surabaya yang telah mengalami kemajuan pesat dalam hal teknologi aplikasi, disamping itu masyarakatnya dikategorikan sebagai konsumen yang cukup banyak dalam menggunakan aplikasi transportasi *online*. Penelitian ini dilakukan selama 12 (dua belas) bulan terhitung bulan September 2022 sampai dengan Oktober 2023.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif sehingga data yang diperoleh merupakan pernyataan alami narasumber dan wawancara. Peneliti menggunakan Metode penelitian kualitatif deskriptif yang digunakan untuk menemukan, mencari, menganalisis, serta menguraikan secara terperinci mengenai fenomena, pengetahuan atau informasi terhadap subjek atau objek penelitian yang diteliti (Mukhtar, 2013: 11). Selanjutnya pengumpulan data sekunder dalam penelitian ini berupa buku, jurnal ilmiah atau dokumen lainnya yang sesuai dengan fokus penelitian yang akan diteliti. Teknik

dan Penentuan subjek penelitian dilakukan melalui metode *purposive sampling*. *Purposive sampling* merupakan teknik yang digunakan untuk menentukan sampel dengan mempertimbangkan ciri dan kriteria tertentu oleh peneliti (Sugiyono, 2015: 81). Setelah proses pengumpulan data, maka peneliti memperoleh data mentah yang masih harus ditentukan hubungan yang satu dengan lainnya. Oleh karena itu, setelah pengumpulan data maka dilakukan analisis data. Analisis data yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan tiga komponen pengolahan data, yakni reduksi data, *display* data dan penarikan kesimpulan (Fadli, 2021).

Subyek penelitian terdiri atas 17 (tujuh belas) orang *driver* atau pekerja transportasi Ojol, 9 (sembilan) diantaranya merupakan mitra atau *driver* dari aplikasi Grab, 7 (tujuh) mitra merupakan *driver* aplikasi Gojek dan 1 (satu) mitra atau *driver* menggunakan aplikasi Maxim.

Penelitian deskriptif ini berusaha untuk menarasikan dan menggambarkan apa yang ada (dapat berupa tentang keadaan kondisi atau hubungan yang ada, pendapat, yang sedang berkembang, serta proses yang sedang terjadi dan berlangsung, akibat atau implikasi dampak yang terjadi dan kecenderungan yang ada), data penelitian deskriptif ini dapat ditemukan melalui survei wawancara, angket dan observasi. Pada penelitian deskriptif ini tidak dapat mengatur keadaan seseorang individu pada waktu dilakukan penelitian, hanya bisa mengukur apa yang ada pada masa sekarang (Sumanto 1996: 77). Pada penelitian deskriptif tidak menguji hipotesa atau tidak menggunakan hipotesa, melainkan hanya mendeskripsikan informasi apa adanya sesuai dengan variabel-variabel yang diteliti. Penelitian deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran, ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Wawancara mendalam, observasi, dan diskusi kelompok yang intens merupakan proses pengumpulan data lapangan yang digunakan dalam metode ini. Model interaktif Miles dan Huberman merupakan metode analisis yang diterapkan dalam penelitian ini yang meliputi reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan (Huberman & Miles, 2002). Pemeriksaan dan keakuratan data disusun dengan seksama dan digali lebih dalam. Penelitian ini menggunakan pendekatan studi kasus. Studi kasus merupakan penelitian yang mendalam tentang individu, satu kelompok, satu organisasi, satu program kegiatan, dan sebagainya dalam waktu tertentu. Tujuannya untuk memperoleh deskripsi yang utuh dan mendalam dari sebuah entitas. Studi kasus menghasilkan data untuk selanjutnya dianalisis untuk menghasilkan teori. Sebagaimana prosedur perolehan data penelitian kualitatif, data studi kasus diperoleh dari wawancara, observasi, dan arsip. Dengan Strategi ini peneliti menggali data terkait bagaimana para informan mendeskripsikan segala tindakan serta aktivitas sosial mereka, mengapa mereka melakukan hal-hal tersebut yang terkait aktivitas serta perilaku sosial mereka.

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

Timbulnya gejala dan fenomena perubahan pola kerja serta perilaku mitra *driver* dapat kita lihat dari hasil penelitian sebagai berikut :

1. Pekerja *Early Bird*

Pekerja *early bird* adalah istilah yang melekat terhadap mitra *driver* yang beroperasi pagi hingga sore hari, secara umum mitra ini berkonsentrasi atau fokus menunggu dan mencari pesanan pada pagi hingga sore hari. Sebelum diberlakukannya *social distancing* atau

pembatasan sosial pada masa Covid-19, mitra atau pekerja Ojol sebagian besar memilih beraktivitas pada waktu dominan pagi hingga sore dengan pola kerja seperti ini. Aktivitas kerja di waktu ini sangat umum dikarenakan oleh karena pada jam ini kegiatan dan aktivitas sekolah serta pekerja kantoran yang berangkat ke tempat bekerja mereka masing-masing memang banyak, pada jam ini jumlah konsumen yang memesan pada aplikasi jasa daring ini sangat besar jumlahnya dan relatif terjadi di waktu yang bersamaan, perlu diketahui bersama bahwa jumlah pemesan atau konsumen aplikasi ini sangat besar sebelum terjadinya wabah Covid-19, hal itu terjadi karena kehadiran aplikasi ini masih terbilang sangat awal pada saat itu. Sehingga memunculkan animo yang cukup besar bagi masyarakat kala itu untuk mencoba aplikasi transportasi *online* ini.

Sebelum masa pandemi atau *social distancing* diberlakukan, secara umum roda perputaran aktivitas masyarakat berlangsung sangat normal sehingga menyebabkan jumlah *customer* atau konsumen yang memesan untuk bepergian ke kantor, sekolah, dan lain-lain sangat meningkat. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, aplikasi Grab maupun Gojek pada fase awal kemunculannya di masyarakat telah memunculkan animo yang cukup besar khususnya di Kota Makassar. Adanya faktor internal seperti *promo* yang dihadirkan oleh aplikasi Grab, Gojek terbukti merangsang dan meningkatkan minat orang-orang untuk mencoba menjadi pengguna aplikasi ini, untuk memesan berbagai macam jenis jasa transportasi antara lain seperti *promo* atau *cashback* pada layanan *food* atau makanan, *promo* untuk pengantaran dan penjemputan transportasi, jasa *express* atau layanan pengantaran barang. Pada saat itu, terjadi perubahan yang signifikan dalam dunia teknologi transportasi. Masyarakat dalam semua lapisan dan kalangan menikmati berbagai kemudahan dalam bepergian, memesan makanan secara *online*, transaksi pengiriman paket. Konsumen dari aplikasi ini sebagian besar terdiri dari mahasiswa, pekerja kantoran, dan ibu rumah tangga.

Selain faktor penarik secara internal bagi konsumen, di sisi lain bagi mitra atau *driver* Ojol ini mendapatkan bonus sebelum masa pandemi. Bonus yang dimaksudkan di sini adalah keuntungan yang didapatkan *driver* jika berhasil mengumpulkan pesanan berdasarkan ketentuan Grab secara berjenjang. Istilah Bonus dalam aplikasi ini disebut juga berlian, jika mampu mengumpulkan kurang lebih 19 (sembilan belas) pesanan makan mitra akan mendapatkan keuntungan nominal 200 ribu rupiah di luar dari ongkos kirim jasa tersebut, artinya seorang mitra atau *driver* apabila dalam seharinya mampu mencapai target bonus tersebut maka keuntungan pendapatannya terakumulasi kurang lebih 400-500 ribu rupiah perhari. Faktor inilah yang menyebabkan banyak pekerja kantoran yang mendaftarkan dirinya sebagai mitra untuk mencari pendapatan sampingan dalam memenuhi kebutuhan rumah tangganya. Aktifitas di pagi dan sore hari ini banyak dipilih dan dilakukan mitra atau *driver* karena untuk mengejar dan memperoleh poin bonus tadi, hal ini mudah mereka dapatkan mengingat padatnya aktivitas manusia di jam ini sehingga dari pagi dan di waktu sore hari mereka sudah dapat memperoleh atau mengantongi bonus poin ditambah keuntungan jasa ongkos kirim yang mereka peroleh untuk setiap pesannya.

Perilaku *early bird* di kalangan mitra atau *driver* berlangsung cukup singkat, karena pada akhir 2019 wabah Covid-19 muncul dan sangat mempengaruhi perekonomian. Hal ini disebabkan karena untuk memutuskan mata rantai wabah virus corona maka pemerintah memberlakukan kebijakan pembatasan sosial atau *social distancing*. Kebijakan ini tentu bagai ombak yang menghancurkan kehidupan finansial mitra atau *driver*. Bagaimana tidak, jika sebelumnya *driver* atau mitra mampu menghidupi segala kebutuhan ekonomi sehari-hari keluarganya, maka pada masa *social distancing* mereka mengalami penurunan finansial secara

drastis. Secara berangsur-angsur jumlah pesanan mengalami penurunan pada masa diberlakukannya pembatasan sosial atau *social distancing*. Hal inilah yang menyebabkan *driver* mengubah aktivitas kerja mereka.

2. Perilaku *Night Owl* (Budaya Ngalong)

Secara garis besar budaya adalah suatu perilaku sosial yang terjadi di dalam masyarakat. Budaya adalah pengetahuan serta keseluruhan pola perilaku dan sikap yang menggambarkan suatu kebiasaan serta terwariskan dan dimiliki oleh suatu anggota masyarakat maupun sekelompok anggota tertentu (Linton, 1952). *Night owl* merupakan istilah lazim yang sering disematkan kepada individu yang melakukan banyak aktivitas pada malam hari (begadang). Mitra atau *driver* yang beroperasi dan bekerja pada malam hari diistilahkan oleh komunitas sesama *driver* dengan istilah *ngalong*. Perubahan budaya atau perilaku pola kerja ini marak dikalangan *driver* atau mitra di mana hal ini muncul sebagai akibat dari menurunnya jumlah pesanan akibat terbatasnya aktivitas karena pembatasan sosial atau *social distancing* pada masa Covid-19 melanda Indonesia dan Kota Makassar pada khususnya. Hal ini sangat berdampak terhadap seluruh aktivitas perekonomian masyarakat.

Kebijakan *social distancing* atau pembatasan social ternyata berdampak pada kehidupan ekonomi mitra atau *driver*. Umumnya mitra atau *driver* yang sangat tidak diuntungkan dengan kebijakan ini adalah mitra yang menjadikan pekerjaan ini sebagai profesi utama, sehingga untuk mencukupi kebutuhan atau sekedar bertahan hidup dari masa pandemi ini mereka harus merubah pola waktu kerja operasional mereka. Segala aktivitas kerja kantor atau kegiatan pendidikan di sekolah dan aktivitas lainnya pada masa pandemi Covid-19 tidak dilakukan di luar seperti biasa, melainkan dilakukan di rumah secara daring. Hal inilah yang menyebabkan terjadinya penurunan angka jumlah konsumen yang melakukan *order* atau pemesanan *online*. Bagi mitra atau *driver* keadaan ini merupakan kondisi yang sangat merugikan mereka karena di satu sisi mereka harus mencukupi kebutuhan ekonomi keluarga mereka sehari hari sehingga mau tak mau sebagian besar mitra atau *driver* harus menggunakan waktu malam hari mereka untuk mendapatkan pesanan sehingga mampu bertahan dari masa pandemi Covid-19. Menurunnya pesanan secara kuantitas di pagi hingga sore hari digunakan oleh *driver* atau mitra untuk beristirahat secara maksimal agar nantinya setelah lepas isya mereka melakukan kegiatan *ngalong* hingga pagi hari untuk mencukupi kebutuhan ekonomi mereka sehari hari, hal ini dapat disimak dari kutipan wawancara dengan salah seorang informan yang bekerja sebagai *driver* atau mitra berikut ini :

“Sebelum masa pandemi kami biasanya mendapatkan orderan dari pagi hingga sore hari sebanyak 16 (enam belas) order, tetapi saat pembatasan social berlangsung di pagi hari kita tidak mendapatkan antaran anak sekolah atau orang yang berangkat ke Kantor, karena tidak lagi orang yang bekerja atau berangkat ke sekolah. Kami, mau tidak mau harus *ngalong* untuk menunggu dan mengantar orderan seperti makanan ataupun barang. Karena orderan jarang atau sulit kita dapatkan di pagi hingga sore hari, maka kami memakai waktu itu untuk beristirahat agar bisa *ngalong* di malam sampai pagi hari..”(wawancara dengan Informan SG, 28 tahun 8/12/2022)

Perubahan perilaku kerja seperti ini terjadi secara serempak dalam jumlah yang cukup besar karena kondisi serta keadaan di sekitar serta disertai dorongan dari sesama mitra *driver*

untuk bekerja pada malam harinya hingga pagi hari. Sebab lain adalah adanya tuntutan pemenuhan ekonomi yang cukup besar yang harus mereka antisipasi, sebagaimana yang dikemukakan bahwa tingkah laku seseorang merupakan akibat dari interaksi antara stimulus dan respon (Skinner, 1965). Ongkos pengantaran yang mengalami kenaikan pada pukul 22.00 malam juga menjadi faktor penyebab pergeseran aktivitas kerja pada *driver* atau mitra. Faktor lain yang tak kalah penting adalah bahwa kondisi jalan raya pada jam malam sangat baik, mengingat pada waktu ini orang-orang sudah berkumpul dengan keluarganya di rumah masing-masing. Selain karena kondisi jalan raya yang sepi dan bebas dari macet pada malam hari, umumnya *driver* nyaman bekerja apabila suhu udara tidak panas seperti waktu di siang hari, dengan kata lain di malam hari mereka nyaman untuk melakukan pekerjaan ini dibandingkan mereka harus melakukan pengantaran di waktu siang hari. Hal ini diperkuat dari hasil wawancara dengan salah seorang informan yang bekerja sebagai *driver* atau mitra sebagai berikut :

“ Apabila kita ngalong, kondisi jalanan saat itu sudah relatif sepi pada pukul 23.00, suhu mesin kendaraan motor relatif stabil karena tidak terjebak macet selain itu ongkos biaya pengantaran aplikasi yang mengalami kenaikan jika melewati pukul 22.00 membuat kami sebagai *driver* memperoleh keuntungan karena kenaikan biaya ongkos antar tadi. Kita juga tidak terkena panas terik apabila beroperasi di malam hari atau ngalong, sangat berbeda kalau kita bekerja atau onbid di waktu siang, di mana kondisi jalan macet dan padat, ditambah lagi udara yang panas dan ongkos antar diaplikasi juga rendah, inilah penyebab mengapa saya lebih memilih beristirahat dari pagi, siang, dan sore hari, nanti ketika waktu menunjukkan selepas magrib kami berangkat mencari dan menunggu orderan..”(wawancara dengan Informan DM, 28 tahun 8/12/2022)

Perilaku *Night Owl* yang berkembang secara serempak dan bersamaan di kalangan mitra atau *driver* Ojol merupakan solusi efektif dalam menghadapi situasi ekonomi yang rumit pada masa pandemi Covid-19. Karena tidak ada solusi lain yang harus mereka tempuh untuk menopang kebutuhan hidup keluarga mereka masing-masing. Kecenderungan mitra atau *driver online* memilih pola kerja seperti ini sangat kuat . Dorongan psikis seperti ini lebih kepada rangsangan atau stimulus yang memacu mereka untuk mengubah perilaku dan aktivitas kerja . Budaya *Ngalong* merupakan respon dari kesulitan ekonomi pasca pandemi Covid-19 dan masih berlanjut hingga fase setelah *new normal*.

E. PENUTUP

Masuknya wabah Covid-19 virus corona pada akhir 2019 membawa implikasi besar terhadap sektor ekonomi. Di Makassar pembatasan sosial atau *social distancing* seakan membawa dampak buruk bagi pekerja atau dalam hal ini pelaku ekonomi. Segala aktivitas yang menyangkut kegiatan atau proses belajar mengajar dilaksanakan secara daring atau *online*, begitu pula halnya dengan aktivitas kantor. Kondisi dan keadaan sosial di masa pembatasan sosial sangat merugikan banyak pelaku bisnis dan pelaku usaha kecil, dari yang sederhana hingga yang modern mengalami kerugian cukup besar.

Kuatnya pengaruh serta dorongan yang besar untuk bertahan hidup merupakan salah satu penyebab berubahnya perilaku sosial. Adanya kondisi realitas fakta dan kenyataan merupakan suatu bentuk stimulus, mereka yang keluar di pagi hingga sore hari akan mendapatkan kenyataan pahit di mana keaktifan mereka sama sekali tidak menghasilkan apa-apa. Dengan kata lain, perubahan tingkah laku atau perilaku pekerja Ojek *online* sangat

dipengaruhi oleh kondisi dan keadaan di sekelilingnya. Pola aktivitas *early bird* dan budaya perilaku *night owl* (*Ngalong*) merupakan efek yang timbul sebagai akibat dari keadaan dan kondisi kehidupan ekonomi sebelum terjadinya pandemi maupun setelah masa pembatasan sosial dilakukan. Perubahan-perubahan tersebut tidak terlepas dari faktor-faktor sebagai stimulus yang hadir dan mempengaruhi individu, sehingga respon yang dihasilkan tertuang dalam perilaku mereka pada kehidupan sehari-harinya.

Berbagai macam faktor-faktor yang dikemukakan sebelumnya merupakan stimulus yang melahirkan respon, respon inilah yang direpresentasikan sebagai aktivitas yang mengalami perubahan. Kebijakan pembatasan sosial atau *social distancing* akibat wabah Covid-19 merupakan faktor utama yang melahirkan perubahan aktivitas atau perilaku. Penelitian ini diharapkan mampu menambah wawasan serta informasi yang dapat membantu penelitian selanjutnya dalam mengkaji topik tentang perubahan budaya serta fenomena-fenomena di masyarakat, sehingga dapat meningkatkan khasanah pengetahuan tentang suatu perubahan sosial.

DAFTAR PUSTAKA

- Alfaruk, M. H. (2017). Pengaruh Pemanfaatan Sosial Media, Motivasi Dan Pengetahuan Terhadap Minat Berwirausaha Pada Mahasiswa Ekonomi Di Universitas Muhammadiyah Sidoarjo. *Jurnal Ekonomi Pendidikan Dan Kewirausahaan*, 4(2), 164. <https://doi.org/10.26740/jepk.v4n2.p164-172>
- Fadli, M. R. (2021). Memahami Desain Metode Penelitian Kualitatif. *Humanika*, 21(1), 33–54. <https://doi.org/10.21831/hum.v21i1.38075>
- Huberman, M., & Miles, MB (2002). *Pendamping peneliti kualitatif*. Sage.
- Kinseng, R. A. 2021. "COVID-19 and Social Change in Indonesia." *International Journal of Innovation, CreativiT and Change*.15(2):159–174.
- Linton, R. 1952. *Latar Belakang Budaya Kepribadian*. London : Routledge
- Mukhtar. 2013. *Metode Praktis Penelitian Deskriptif Kualitatif*. Jakarta: Referensi (GP Press Group)
- Rahmansyah, W., R. A. Qadri, Sakti RTSRA, and S. Ikhsan. 2020. "Pemetaan Permasalahan Penyaluran Bantuan Sosial Untuk Penanganan COVID-19 Di Indonesia." *Jurnal Pajak Dan Keuangan Negara*2(1):90–102.
- Sugiyono (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Skinner, B. F. *Science And Human Behavior*. Simon And Schuster, 1965.
- Sumanto. 1996. *Metodologi Penelitian Sosial dan Pendidikan*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Yuliana. 2020. "Corona Virus Disease (COVID-19); Sebuah Tinjauan Literatur." *Wellness and Healthy Magazine*2(1):187–92.