

# FINANCIAL FEASIBILITY ANALYSIS OF MOTORCYCLE-TAXI ('OJEK') OPERATIONAL SERVICE IN URBAN AREA IN INDONESIA TO INVESTIGATE THE PROSPECT OF SUSTAINABILITY OF MOTORCYCLED PARATRANSIT SERVICE INTO THE FUTURE (CASE STUDY IN THE DISTRICT OF SURAKARTA-CENTRAL JAVA)

## ANALISIS KELAYAKAN FINANSIAL OPERASIONAL PELAYANAN 'OJEK' DI PERKOTAAN DI INDONESIA UNTUK MENJAWAB PROSPEK KEBERLANJUTAN LAYANAN MODA PARATRANSIT SEPEDA MOTOR DI MASA MENDATANG (STUDI KASUS DI KOTA SURAKARTA – JAWA TENGAH)

Dewi Handayani<sup>1)</sup>, Indrasurya B Mochtar<sup>2)</sup>, Bambang Riyanto<sup>3)</sup>, dan Ria AA Soemitro<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup>Mahasiswa S3 Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Kampus ITS Keputih Sukolilo, Surabaya 6011 – e-mail: [dewihandayani9@yahoo.com](mailto:dewihandayani9@yahoo.com)

<sup>2)</sup> Staf Pengajar Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya

<sup>3)</sup> Staf Pengajar Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro, Semarang.

### ABSTRACT

A business is believed to be financially viable if it can sustain its operation in the long run. By knowing the financial feasibility of operating motorcycle as paratransit-taxi (termed in Indonesian as 'ojek'), and by investigating the socio-economic conditions of the operators, one may predict the sustainability of 'ojek' into the future. Therefore, formulation of the problem of this paper is: how the prospect of ojek in urban areas when viewed from the socio-economic characteristics of the ojek operators and financial feasibility of its operational service? Via questionnaires and interviews to the ojek's operators in the district of Wonogiri, Central Java, it is concluded in this paper that ojek in the urban area in Indonesia will be sustainable in the long-term, because very limited formal employments are available for the urban job seekers with low educational level, so that merely minimum-wage employments are available for them. Being ojek operator still gives better average income than other alternative jobs. The results of financial feasibility analysis on ojek operational service confirm the finding that ojek in urban areas will still be sustainable into the future.

**Keywords:** motorcycle-taxi, urban transportation, financial feasibility analysis, paratransit.

### ABSTRAK

Suatu usaha dapat dianggap layak secara finansial bila dapat diyakini bahwa usaha tersebut dapat berkelanjutan. Dengan mengetahui kelayakan finansial dari operasional ojek dan kondisi sosial ekonomi operator ojek, keberlanjutan ojek di masa yang akan datang akan dapat diperkirakan. Oleh karena itu rumusan masalah dari makalah ini adalah: bagaimana prospek keberadaan ojek di perkotaan, jika dilihat dari karakteristik sosial ekonomi operator ojek dan kelayakan finansial operasional pelayanan ojek? Melalui cara penyebaran kuesioner dan wawancara terhadap responden operator ojek di wilayah Kota Surakarta, pada makalah ini disimpulkan bahwa ojek di perkotaan akan dapat berkelanjutan dalam waktu jangka panjang; karena kondisi ketersediaan lapangan kerja formal yang terbatas bagi pencari kerja dengan tingkat kependidikan rendah, sehingga hanya pekerjaan dengan upah-kerja minimum yang tersedia sebagai alternatif. Sebagai operator ojek ternyata menghasilkan pendapatan rata-rata yang lebih baik. Hasil analisis kelayakan finansial operasional pelayanan ojek ternyata memperkuat temuan bahwa prospek keberadaan ojek di desa masih tetap layak dalam jangka panjang.

**Kata-kata kunci:** ojek, transportasi perkotaan, analisis kelayakan finansial, paratransit.

### PENDAHULUAN

Moda jenis paratransit banyak kita jumpai di Indonesia. Paratransit adalah sebutan untuk moda-moda angkutan penumpang pribadi yang disewakan (*for hire*) (Vuchic, 1992). Jenis moda paratransit kendaraan tak bermotor antara lain adalah sepeda, becak dan andong/delman/ cidomo/dokar. Sedangkan jenis moda paratransit kendaraan bermotor antara lain adalah ojek, angkot, bajaj dan taksi-sewa. Ojek adalah moda paratransit berbentuk sepeda motor yang disewakan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewa sepeda motor tersebut.

Ojek dapat dengan mudah ditemukan di kota-kota di Indonesia. Pelayanan ojek dapat dijumpai di tempat-tempat bergantian moda angkutan umum seperti terminal, sub terminal, stasiun, bandara dan jalan-jalan utama masuk wilayah permukiman dari tempat pemberhentian angkutan umum. Ojek juga terdapat di daerah-daerah perbatasan antara kota inti dengan kota penyangga di sekitarnya terutama di dekat wilayah pengembangan permu-

kiman. Selain itu ojek juga mudah ditemukan di tempat-tempat kegiatan komersial seperti: pasar, pertokoan dan pusat perbelanjaan; juga di tempat-tempat fasilitas umum seperti: perkantoran dan rumah sakit. Kebutuhan perjalanan yang tinggi; buruknya mutu pelayanan angkutan umum; tarif rendah lebih penting daripada kualitas pelayanan dalam keselamatan, kenyamanan dan ketepatan; upah buruh yang rendah; buruknya koordinasi antar moda; dan minimnya investasi bagi pengadaan angkutan umum ma-sal merupakan pemicu munculnya paratransit di banyak negara berkembang (Vuchic, 2005). Dan salah satu moda paratransit tersebut adalah ojek sepeda motor.

Sepeda motor sebagai moda paratransit juga banyak dijumpai di negara lain seperti misalnya di Bangkok, Thailand (Cervero dan Golub, 2007 ; Oshima dkk, 2007); atau di Akure, Nigeria dengan sebutan lokal *Okada* (Fasakin, 2001); di Contonou, Benin dengan sebutan lokal *Zemidjan* dan di Douala, Kamerun (Godard, 2006). Keberadaan ojek sebagai salah satu moda paratransit diakui mempunyai manfaat dalam pelayanan angkutan

umum (Fasakin, 2001 ; Oshima dkk, 2007; Cervero dan Golub, 2007 ; Diaz dan Cal 2005).

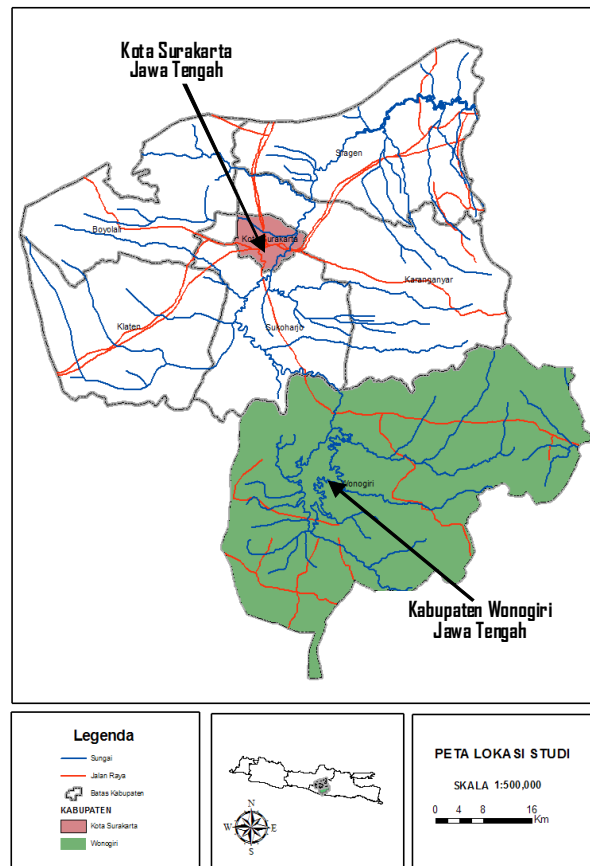
Bentuk moda ojek sepeda motor yang berupa kendaraan bermotor roda dua mempunyai keunggulan dalam melewati keterbatasan prasarana transportasi. Ojek mempunyai kemampuan kecepatan yang setara dengan kemampuan mobil penumpang. Ojek juga memiliki keunggulan dalam melewati berbagai jenis medan. Keunggulan melewati berbagai jenis medan dibuktikan dengan kemampuan ojek dalam melewati kondisi medan yang tidak mudah dilalui kendaraan lain, seperti: lebar jalan yang sempit, kondisi perkerasan jalan yang rusak serta tanjakan dan turunan jalan yang curam.

Ojek juga mempunyai kemampuan dalam mengatasi keterbatasan sarana transportasi suatu wilayah. Selain dapat diselenggarakan setiap waktu dengan keberadaan pelayanan 24 jam, pelayanan ojek dapat melewati batas administrasi wilayah dengan mudah dan mampu mengantar penumpang hingga tujuan akhir. Ojek merupakan salah satu angkutan utama bagi masyarakat yang wilayahnya belum terlayani trayek angkutan umum. Ojek merupakan alat transportasi yang sangat tanggap terhadap kebutuhan konsumen (*demand responsive*) dan pengisi kekosongan pelayanan transportasi disediakan pemerintah. Hal ini menunjukkan bukti keunggulan ojek dalam mengatasi keterbatasan sarana transportasi

Daerah perkotaan dengan ciri geografis wilayah mempunyai kepadatan penduduk yang tinggi/rapat, rumah-rumahnya berkelompok kompak dan mata pencaharian penduduknya bukan agraris (Jayadinata, 1986) seperti Kota Surakarta yang terletak pada  $110^{\circ} 45' 15''$  hingga  $110^{\circ} 45' 35''$  Bujur Timur dan  $70^{\circ} 36'$  hingga  $70^{\circ} 56'$  Lintang Selatan (Gambar 1) ojek banyak dijumpai sebagai salah satu pengisi kekosongan pelayanan angkutan yang efektif. Hal ini karena ojek mempunyai pelayanan yang dapat digunakan setiap waktu serta wilayah pelayanan yang cukup luas dengan biaya yang relatif murah. Ojek juga menjadi angkutan utama bagi mereka yang tinggal dipinggir kota yang belum terlayani trayek angkutan umum. Moda sepeda motor yang tidak memerlukan ruang yang memakan lebar jalan dapat menyusuri gang-gang sempit dan melewati kemacetan di perkotaan merupakan salah satu keunggulan jenis angkutan yang satu ini. Ojek sepeda motor juga berfungsi sebagai kendaraan pengumpan bagi kendaraan umum lainnya dengan keunggulan pelayanan yang dari pintu ke pintu.

Dibalik keunggulan pelayanan ojek terdapat juga kelemahan-kelemahan, terutama masalah keselamatan, keamanan dan kenyamanan. Bentuk ojek yang berupa sepeda motor diakui sangat rentan terhadap faktor keselamatan. Data tahun 2004 memperlihatkan 80,21% dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi melibatkan sepeda motor dan 1 dari 3 pengendara sepeda motor mengalami cedera kepala yang mengakibatkan kerusakan otak permanen (Amirulloh, 2007). Tidak adanya kejelasan antara perbedaan sepeda motor yang digunakan mengojek dan tidak tersedianya identitas operator ojek dapat mengurangi keamanan pengguna jasa ojek dari ancaman dan kemungkinan tindak kriminal di jalan. Ketidaknyamanan pengguna ojek muncul karena fasilitas tempat duduk ojek yang terbuka sehingga tidak terlindung oleh gangguan cuaca.

Keberadaan ojek dalam melayani kebutuhan transportasi masyarakat di perkotaan sudah ada sejak puluhan tahun yang lalu. Dengan mengingat bahwa ojek mempunyai peran dalam memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat, tetapi ojek juga mempunyai kelemahan terutama faktor keselamatan, keamanan dan kenyamanan, keberadaan ojek perlu dipertimbangkan dalam perencanaan transportasi di masa yang akan datang. Untuk itu diperlukan jawaban mengenai sifat keberadaan ojek, akankah bersifat jangka panjang atau hanya temporer? Salah satu cara menjawab pertanyaan tersebut adalah dengan mengetahui kelayakan operasional pelayanan ojek.



Gambar 1. Peta lokasi studi

Suatu kegiatan akan berlangsung jangka panjang jika kegiatan tersebut layak untuk dilaksanakan. Salah satu bentuk kelayakan pelaksanaan suatu kegiatan adalah kelayakan finansial. Kelayakan finansial adalah suatu indikator kelayakan yang ditinjau dari penanam modal kegiatan tersebut, yang dalam hal ini adalah operator ojek.

Ukuran kelayakan finansial suatu kegiatan dapat dihitung dengan metode kriteria investasi. Gray dkk (1985) menyampaikan beberapa metode kriteria investasi yang biasa dipergunakan dalam menganalisis kelayakan, diantaranya adalah metode *BCR* (*Benefit Cost Ratio*) dan metode *NPV* (*Net Present Value*). Metode *BCR* (*Benefit Cost Ratio*) adalah metode yang membandingkan antara nilai-nilai manfaat (*Benefit = B*) dengan nilai-nilai biaya (*Cost = C*), suatu kegiatan dianggap layak jika diperoleh nilai  $B/C > 1,0$ . Sedangkan metode *NPV* (*Net Present Value*) adalah metode yang menghitung keuntungan bersih yang dapat dicapai sebesar-besarnya dari sumber investasi modal yang dikeluarkan, suatu kegiatan dikatakan layak jika selisih antara nilai manfaat (*Net B*) dengan nilai biaya (*Net C*)  $> 0$ .

Analisis kelayakan finansial operasional pelayanan ojek sangat dipengaruhi dengan besaran biaya operasional kendaraan. Kadiyali (2009) membagi komponen biaya operasional kendaraan menjadi dua, yaitu: biaya tetap (*Fixed Cost*) dan biaya tidak tetap (*Variable Cost*). Biaya tetap (*Fixed Cost*) yang terdiri dari: modal, asuransi, pajak, biaya perijinan, biaya garasi/pool, biaya perkantoran dan biaya pegawai (termasuk operator dan awak kendaraan. Sedangkan biaya tidak tetap (*Variable Cost*) terdiri dari: biaya bahan bakar, pelumas, ban, suku cadang, ongkos perbaikan (montir) serta depresiasi.

Sampai saat ini belum pernah ada penelitian mengenai kelayakan finansial operasional pelayanan ojek di wilayah perkotaan. Diyakini bahwa suatu usaha akan berlangsung dalam jangka waktu yang cukup lama jika terdapat kelayakan dalam pengusahannya. Kelayakan finansial suatu usaha akan ber-

pengaruh besar dalam prospek keberadaan kegiatan tersebut di masa yang akan datang. Meskipun terdapat kebutuhan (*demand*) terhadap jenis angkutan semacam ojek, jika dalam operasional pelayanan angkutan tersebut tidak layak secara finansial maka ojek tersebut tentu tidak akan bertahan dalam jangka waktu yang lama.

Dengan mengetahui kelayakan finansial dari operasional ojek perkotaan akan dapat diperkirakan keberadaan ojek di masa yang akan datang akan bersifat jangka panjang atau temporer. Keberadaan ojek di masa yang akan datang merupakan salah satu hal penting untuk dipertimbangkan dalam perencanaan transportasi. Pemikiran yang mempertimbangkan segala aspek, termasuk keberadaan ojek, akan menjadikan perencanaan transportasi lebih tepat, terarah dan sesuai kebutuhan masyarakat. Untuk itu rumusan masalah yang ingin dijawab dalam makalah ini adalah:

- bagaimana prospek keberadaan ojek di perkotaan sampai ke masa depan jika dilihat dari kelayakan finansial operasional pelayanan ojek?
- bagaimana prospek keberadaan ojek di perkotaan sampai ke masa depan jika dilihat dari karakteristik sosial ekonomi operator ojek?

Pada makalah ini akan disampaikan hasil analisis kelayakan finansial operasional pelayanan ojek perkotaan dengan studi kasus Kota Surakarta Provinsi Jawa Tengah. Nilai manfaat dalam analisis kelayakan finansial diperoleh dari penghasilan operator ojek dan nilai sisa modal kendaraan. Sedangkan nilai biaya diperoleh dari modal kendaraan, ijin keanggotaan, pajak kendaraan, biaya bahan bakar, biaya pemeliharaan, iuran kelompok dan gaji operator. Karakteristik sosial ekonomi operator ojek yang akan disampaikan dalam kaitan dengan sifat keberadaan ojek adalah umur, tingkat pendidikan dan pekerjaan selain mengojek.

Makalah ini merupakan sebagian dari hasil penelitian disertasi penulis tentang peningkatan peran ojek sebagai salah satu moda paratransit yang lebih reliabel.

## METODE PENELITIAN

Pengumpulan data dalam rangka analisis kelayakan finansial pada makalah ini menggunakan metode kuesioner dan wawancara yang dilakukan terhadap 70 responden operator ojek yang berada di wilayah Kota Surakarta, Propinsi Jawa Tengah. Survei pengambilan data primer dilaksanakan tahun 2010.

Analisis deskriptif dilakukan untuk memperoleh data-data yang akan digunakan dalam analisis finansial berasal dari karakteristik sosial ekonomi, karakteristik moda kendaraan untuk mengojek dan karakteristik pelayanan ojek. Secara garis besar tahapan yang dilakukan untuk penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

- melakukan survei pendahuluan untuk mengidentifikasi lokasi sebaran, mendapatkan data parameter kuantitatif yang akan digunakan dalam penentuan ukuran dan distribusi sampel dan identifikasi data yang akan dikumpulkan berdasarkan kondisi yang ada di lapangan berkaitan dengan tujuan penelitian;
- menyusun kuesioner untuk memperoleh data mengenai karakteristik sosial-ekonomi operator ojek, moda ojek dan pelayanan ojek;
- melakukan pengumpulan data, data sekunder diperoleh dari Badan Pusat Statistik dan Dinas Perhubungan berupa: data kondisi wilayah, perekonomian, prasarana dan sarana transportasi lokasi penelitian, sedangkan data primer merupakan hasil pengisian kuesioner dan wawancara karakteristik sosial-ekonomi operator ojek, moda ojek dan pelayanan ojek;
- melakukan kompilasi data primer untuk selanjutnya dilakukan analisis deskriptif kuantitatif terhadap karakteristik sosial-ekonomi operator ojek, moda ojek, dan pelayanan

ojek, yang kemudian melakukan analisis finansial operasional pelayanan ojek; dan

- menyimpulkan hasil analisis keberadaan ojek di masa yang akan datang sebagai salah satu moda paratransit di perkotaan ditinjau dari kelayakan finansial.

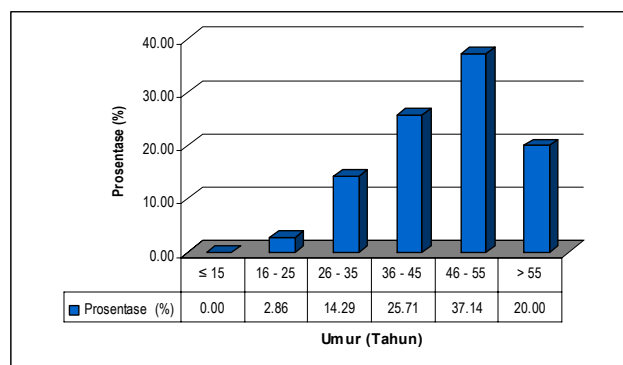
## HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pembahasan makalah ini terdiri dari pembahasan hasil analisis deskriptif kuantitatif dan hasil analisis kelayakan finansial operasional pelayanan ojek. Pembahasan hasil analisis deskriptif kuantitatif meliputi pembahasan terhadap karakteristik sosial ekonomi operator ojek, karakteristik moda ojek dan karakteristik operasional pelayanan ojek. Hasil analisis deskriptif kuantitatif merupakan data yang digunakan dalam analisis kelayakan finansial selanjutnya. Sistematika pembahasan makalah terlebih dahulu menyampaikan mengenai karakteristik sosial ekonomi responden, karakteristik moda dan operasional pelayanan ojek. Selanjutnya dari hasil analisis deskriptif di awal tersebut akan digunakan sebagai bahan utama melakukan pembahasan mengenai kelayakan finansial operasional pelayanan ojek untuk dapat menjawab keberadaan ojek di masa yang akan datang.

### Karakteristik Sosial – Ekonomi Operator Ojek Perkotaan

#### Umur Operator Ojek

Mayoritas umur responden operator ojek di wilayah perkotaan adalah pada usia (46-55) tahun sebesar 37,14%. Secara keseluruhan responden berada pada usia produktif (16-55) tahun dengan kecenderungan prosentase yang semakin besar dengan bertambahnya usia. Bahkan terdapat 20% responden operator ojek yang berusia lebih dari 55 tahun. Rata-rata umur operator ojek adalah 46,21 tahun. Data-data tersebut memperlihatkan bahwa pekerjaan sebagai operator ojek dapat dilakukan oleh berbagai usia. Kecenderungan semakin besar pada usia tua memperlihatkan bahwa pekerjaan sebagai operator ojek tidak memerlukan kemampuan fisik yang besar. Ojek juga merupakan alternatif bagi orang yang kehilangan pekerjaan utama pada usia baya dan kesulitan untuk mendapatkan pekerjaan baru karena persaingan dengan para pencari kerja usia muda. Dalam kaitannya dengan keberadaan ojek di masa yang akan datang, hal tersebut merupakan salah satu indikasi bahwa mengojek adalah suatu pilihan pekerjaan yang akan ada setiap saat. Dengan kata lain keberadaan ojek di perkotaan akan ada dalam jangka panjang. Data lebih lengkap dapat dilihat pada Gambar 2.



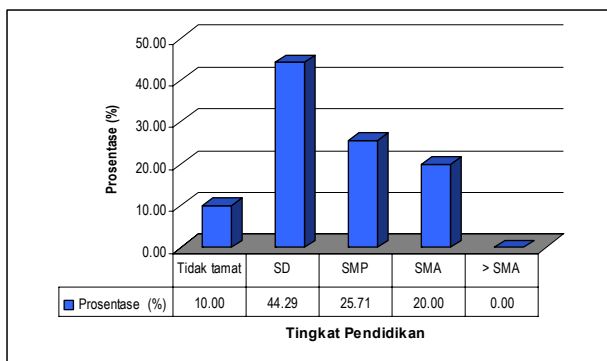
Gambar 2. Umur Responden Operator Ojek

#### Tingkat Pendidikan Operator Ojek

Tingkat pendidikan responden operator ojek di lokasi studi cukup bervariasi. Dari yang tidak tamat SD hingga lulusan SMA. Data pada grafik Gambar 3 menunjukkan bahwa mengojek ada-

lah pekerjaan tanpa persyaratan pendidikan. Mayoritas operator ojek perkotaan lebih didominasi dengan tingkat pendidikan rendah, hal ini diperlihatkan dengan 80% operator ojek maksimal berpendidikan SMP. Salah satu penyumbang kondisi ini karena di wilayah perkotaan ketersediaan lapangan kerja formal banyak telah diserap oleh orang-orang dengan pendidikan relatif tinggi. Kondisi tersebut membuat mereka yang berpendidikan relatif rendah (SMP dan dibawahnya) harus bersedia melakukan pekerjaan informal, salah satunya dengan menjadi operator ojek. Hal ini menjadikan pekerjaan mengojek sebagai salah satu alternatif pekerjaan yang cukup penting bagi pencari kerja di daerah perkotaan.

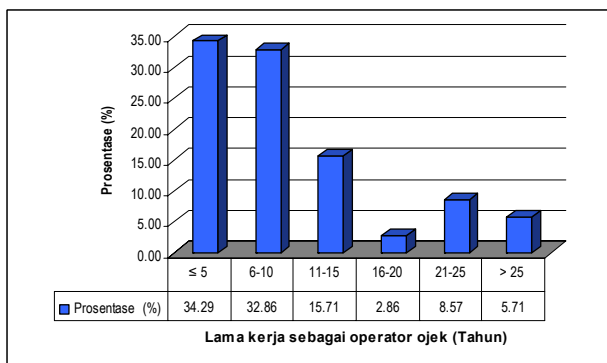
Terbatasnya penyediaan lapangan pekerjaan formal merupakan masalah utama di negara berkembang termasuk Indonesia. Permasalahan ini disadari masih akan berlangsung dalam jangka panjang. Kondisi yang demikian mendorong masyarakat mencari alternatif pekerjaan informal, termasuk menjadi operator ojek. Kondisi terbatasnya lapangan kerja tersebut akan menjadikan pekerjaan mengojek akan tetap ada dalam jangka panjang. Hal ini juga terutama akibat alternatif lapangan pekerjaan yang lain yang tersedia, bagi para pencari kerja dengan pendidikan rendah tersebut, umumnya hanya berupa pekerjaan yang memberikan gaji setara upah-minimum; sedangkan sebagai operator ojek sangat dimungkinkan pendapatan yang lebih baik, sebagaimana akan diulas kemudian.



Gambar 3. Tingkat Pendidikan Responden Operator Ojek

### Lama Kerja Sebagai Operator Ojek

Lama kerja sebagai operator ojek selain indikator waktu keberadaan ojek di suatu lokasi juga merupakan data yang akan digunakan untuk memperhitungkan rata-rata jangka waktu pengembalian modal pada analisis finansial. Data pada grafik Gambar 4 memperlihatkan lama waktu kerja sebagai operator ojek sangat bervariasi, mulai kurang dari 5 tahun hingga di atas 25 tahun.



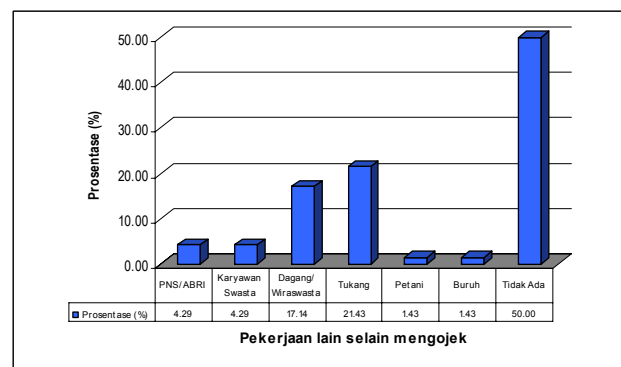
Gambar 4. Lama Kerja Responden Operator Ojek

Pelayanan ojek di lokasi studi telah berlangsung berpuluh tahun yang lalu dengan keberadaan 5,71% responden operator ojek perkotaan yang telah menjadi operator ojek selama lebih dari 25

tahun. Dari grafik tersebut juga diperlihatkan kecenderungan jumlah operator ojek yang meningkat setiap tahun. Hal ini nampak pada jumlah operator ojek terbesar adalah pada lama kerja kurang dari 5 tahun yang kemudian jumlahnya terus menurun. Rata-rata lama kerja sebagai operator ojek di lokasi studi adalah 9,79. Lama waktu tersebut akan dipergunakan sebagai dasar waktu pengembalian investasi dalam analisis kelayakan finansial.

### Pekerjaan Lain Selain Mengojek

Sebagian besar operator ojek di perkotaan menjadikan ojek sebagai pekerjaan utama. Hal ini nampak dari grafik pada Gambar 5 yang memperlihatkan 50% responden operator ojek yang tidak mempunyai pekerjaan lain selain mengojek. Dilihat dari mayoritas pekerjaan sambilan yang dikerjakan, para responden operator ojek perkotaan paling banyak mempunyai pekerjaan lain sebagai tukang (21,43%) dan berdagang/wirawasta (17,14%). Bahkan terdapat 4,29% operator ojek yang mempunyai pekerjaan lain sebagai PNS/ABRI dan 4,29% sebagai karyawan swasta.



Gambar 5. Pekerjaan Selain Menjadi Operator Ojek

Dapat dilihat mayoritas bidang pekerjaan selain mengojek para responden operator ojek perkotaan adalah sebagai pekerja *full-time* (penuh waktu). Hal ini diperlihatkan dengan mayoritas pekerjaan selain mengojek adalah sebagai tukang, karyawan swasta dan PNS/ABRI. Ini menunjukkan bahwa pekerjaan mengojek sebagai pekerjaan tambahan sangat menarik bagi banyak tenaga kerja di perkotaan karena pekerjaan ini dapat dilakukan tanpa mengganggu pekerjaan utama mereka. Kondisi kebutuhan hidup di wilayah perkotaan yang memerlukan biaya tinggi, menjadikan orang berpikir untuk mendapat penghasilan tambahan. Bekerja sebagai operator ojek setelah waktu pekerjaan utama selesai ternyata bisa dilaksanakan tanpa menguras banyak tenaga dan dapat memberikan pendapatan yang cukup tinggi, sebagaimana akan diulas nanti. Penghasilan tambahan yang cukup dapat diandalkan merupakan hal yang menarik bagi orang-orang rela bekerja *extra time* (waktu tambahan) untuk bekerja sebagai operator ojek setelah pulang kerja.

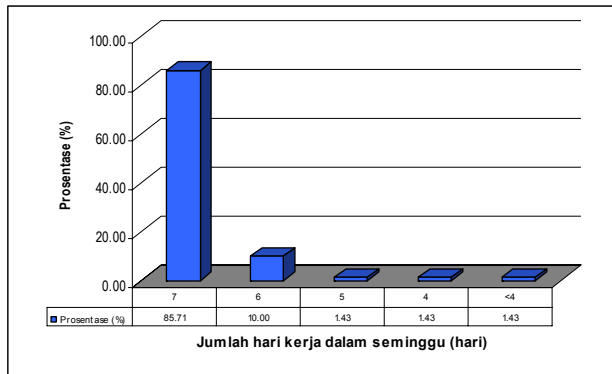
### Status Kepemilikan Kendaraan Untuk Mengojek

Status kepemilikan kendaraan yang dipergunakan untuk mengojek dibedakan menjadi milik sendiri dan menyewa. Hasil pengumpulan data di lokasi studi terdapat 94,29% responden operator ojek menyatakan kendaraan untuk mengojek adalah milik sendiri. Sisanya sebanyak 5,71% menyewa kendaraan yang dipergunakan untuk mengojek. Data ini akan dipergunakan sebagai dasar perhitungan modal kendaraan dalam analisis kelayakan finansial.

### Jumlah Hari Kerja Dalam Seminggu

Jumlah hari kerja dalam seminggu para responden operator ojek sangat bervariasi. Mulai dari hanya bekerja pada tertentu saja seperti hari-hari libur dan akhir pekan (< 4 hari/minggu)

hingga yang bekerja setiap hari (7 hari/minggu). Mayoritas bekerja selama 7 hari dalam seminggu, meskipun terdapat sekitar 1,43% responden yang bekerja kurang dari 4 hari dalam seminggu. Hal ini berarti mengojek adalah pekerjaan yang diandalkan sehingga siap dilakukan setiap hari. Dari perhitungan kompilasi data diperoleh rata-rata jumlah hari kerja dalam seminggu untuk responden operator ojek perkotaan adalah 6,77 hari/minggu. Data ini akan dipergunakan dalam analisis kelayakan finansial sebagai faktor pengali nilai manfaat penghasilan tahunan yang diterima pada operasional pelayanan ojek. Data lebih lengkap dapat dilihat pada Gambar 6.



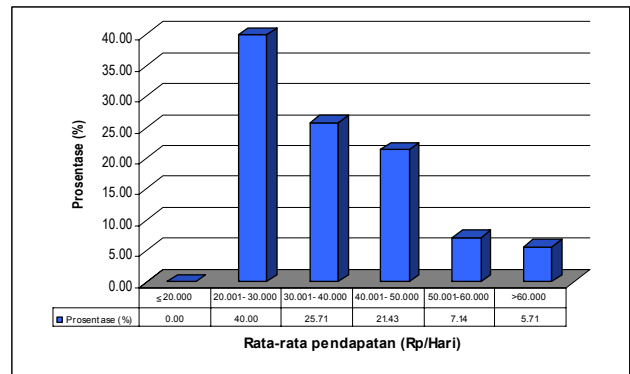
Gambar 6. Rata-Rata Jumlah Hari Kerja Per Minggu Responden Operator Ojek

### Penghasilan Rata-Rata Operator Ojek

Penghasilan rata-rata responden operator ojek bervariasi. Biasanya dipengaruhi oleh lokasi operasional ojek tersebut. Rata-rata berkisar Rp20.000,-/hari hingga lebih dari Rp 50.000,-/hari dapat dilihat pada grafik Gambar 7. Mayoritas penghasilan adalah Rp(20.001-30.000)/hari sebanyak 40% disusul kemudian dengan penghasilan Rp(30.001-40.000)/hari dengan 25,71% dan Rp(40.001-50.000)/hari sebanyak 21,43%. Meskipun demikian terdapat sekitar 5,71% responden operator ojek yang menyatakan berpenghasilan lebih dari Rp 60.000,-/hari. Dari perhitungan kompilasi data diperoleh rata-rata penghasilan operator ojek perkotaan adalah sebesar Rp36.285,-/hari.

Jika dibandingkan dengan Upah Minimum Regional (UMR) lokasi studi, maka penghasilan rata-rata operator ojek dapat dikatakan jauh lebih tinggi dibandingkan UMR. UMR Kota Surakarta tahun 2010 adalah sebesar Rp.725.000,-/bulan. Sedangkan bekerja sebagai operator ojek dengan rata-rata hari kerja 6,77 hari per minggu dan rata-rata penghasilan Rp.36.285,-/hari akan diperoleh rata-rata penghasilan per bulan sebesar Rp.1.064.480,-. Penghasilan sebesar itu sama artinya 47% diatas UMR Kota Surakarta. Padahal, penghasilan rata-rata tersebut didapatkan dari pekerjaan ojek hanya sebagai sambilan saja (lihat Gambar 5)

Penghasilan rata-rata operator ojek yang rata-rata jauh atas UMR, menjadikan ojek menarik untuk dikerjakan sebagai kerja sambilan/tambahan. Kondisi ini menjadikan ojek merupakan alternatif pekerjaan yang dapat diandalkan oleh para pencari kerja. Selama upah pekerja suatu daerah masih minim maka mengojek masih akan menjadi salah satu alternatif mata pencaharian pekerjaan suatu daerah. Dengan upah pekerja yang rendah di lokasi studi khususnya dan Indonesia pada umumnya, selain itu kenaikan upah umumnya juga kecil, maka diperkirakan ojek masih menjadi salah satu mata pencaharian dalam waktu jangka panjang. Penghasilan rata-rata operator ojek akan digunakan dalam analisis kelayakan finansial sebagai nilai manfaat yang diterima dalam operasional pelayanan ojek.



Gambar 7. Rata-Rata Penghasilan Per Hari Responden Operator Ojek

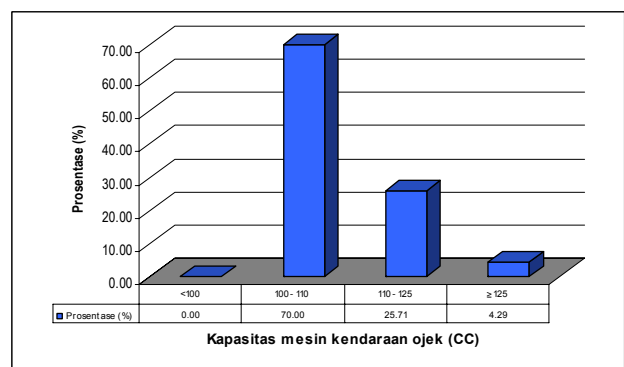
### Karakteristik Moda Ojek Perkotaan

#### Jenis Model Kendaraan Untuk Mengojek

Jenis model kendaraan yang dipergunakan untuk mengojek dibedakan menjadi sepeda motor model perempuan dan sepeda motor model laki-laki. Hasil pengumpulan data di lokasi studi terdapat 97,14% responden operator ojek menggunakan kendaraan untuk mengojek jenis model perempuan. Sisanya sebanyak 2,86% menggunakan kendaraan jenis model laki-laki untuk mengojek. Data ini akan dipergunakan sebagai dasar pengambilan bentuk kendaraan yang akan dipergunakan dalam perhitungan modal kendaraan pada analisis kelayakan finansial.

#### Kapasitas Mesin Kendaraan Untuk Mengojek

Kapasitas mesin kendaraan yang dipergunakan untuk mengojek dalam pembahasan makalah ini dibedakan 4 (empat) yaitu: kurang dari 100 CC, antara 100-110 CC, antara 111-125 CC dan lebih dari 125 CC. Mayoritas kapasitas mesin kendaraan yang dipergunakan pada responden operator ojek daerah studi adalah antara 100-110 CC yaitu sebanyak 70%. Data ini akan dipergunakan sebagai dasar pengambilan kapasitas mesin kendaraan yang akan dipergunakan dalam perhitungan modal kendaraan pada analisis kelayakan finansial. Data lebih lengkap dapat dilihat pada Gambar 8.

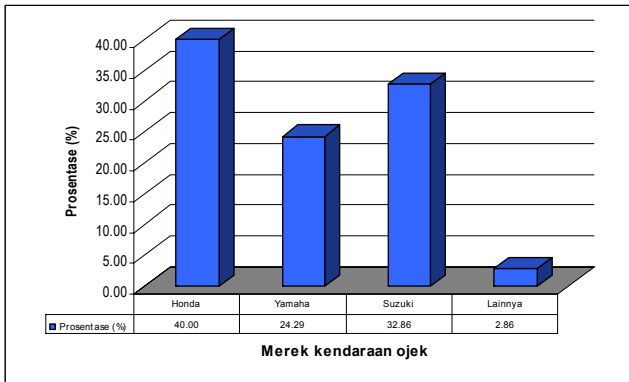


Gambar 8. Kapasitas Mesin Kendaraan untuk Mengojek Responden Operator Ojek

#### Merek Kendaraan Untuk Mengojek

Seperti halnya dengan jenis model dan kapasitas mesin kendaraan untuk mengojek, mayoritas penggunaan merek kendaraan juga merupakan data yang akan dipergunakan dalam perhitungan modal kendaraan dalam analisis kelayakan finansial. Hasil pengumpulan data di lokasi studi terdapat 40% responden operator ojek menggunakan kendaraan merek Honda, dapat dilihat pada Gambar 9. Sisanya terdapat 32,86% menggunakan merek Suzuki, 24,29% menggunakan merek Yamaha dan 2,86% merek

lainnya. Oleh karena itu sepeda motor merek Honda akan dipergunakan sebagai modal kendaraan dalam perhitungan analisis kelayakan finansial.

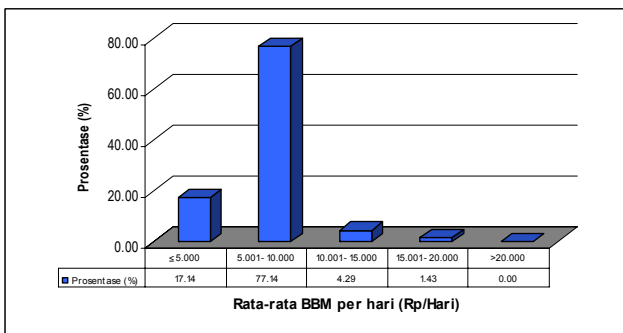


Gambar 9. Merek kendaraan untuk mengojek

### Karakteristik Operasional Pelayanan

#### Biaya Bahan Bakar Minyak

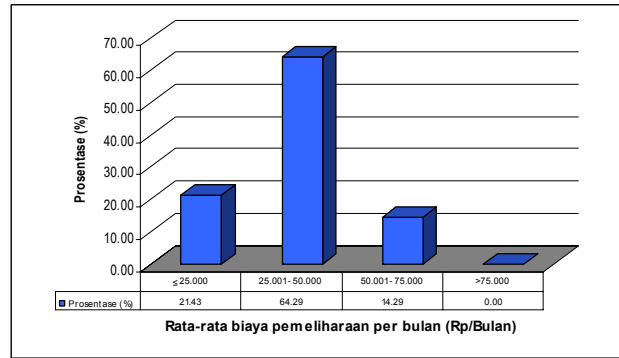
Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM) operasional pelayanan ojek adalah salah satu data yang dipergunakan untuk analisis kelayakan finansial. Rata-rata konsumsi BBM responden operator ojek bervariasi, mulai dari Rp. 5.000,-/hari hingga Rp. 20.000,-/hari. Grafik pada Gambar 10 memperlihatkan mayoritas pengeluaran biaya BBM responden operator ojek adalah Rp. (5.001-10.000)/hari yaitu sebesar 77,14%. Hasil perhitungan rata-rata pengeluaran biaya BBM seluruh responden operator ojek lokasi studi adalah sebesar Rp.7.000,-/hari. Data biaya BBM tersebut akan digunakan dalam analisis kelayakan finansial sebagai bagian dari biaya tidak tetap.



Gambar 10. Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM) Kendaraan Untuk Mengojek

#### Biaya Pemeliharaan

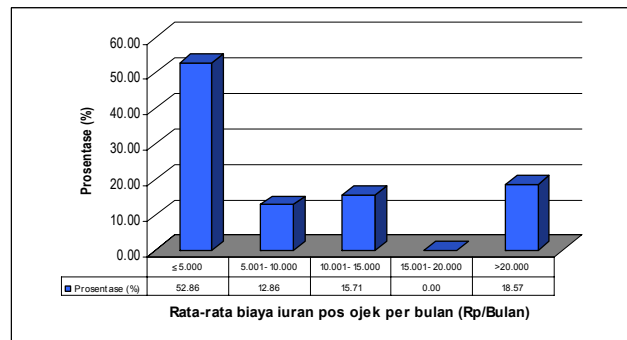
Biaya pemeliharaan juga merupakan bagian dari biaya yang akan digunakan dalam analisis kelayakan finansial. Pada makalah ini, yang dimaksud dengan biaya pemeliharaan ojek adalah biaya yang dikeluarkan untuk pembelian suku cadang kendaraan, biaya perawatan dan perbaikan oleh montir serta biaya untuk pelumas. Besar biaya pemeliharaan operasional pelayanan ojek di lokasi studi cukup bervariasi, mulai kurang dari Rp. 25.000,-/bulan hingga paling banyak Rp. 75.000,-/bulan. Mayoritas besar biaya pemeliharaan adalah pada rentang Rp.(25.001-50.000),-/bulan dengan 64,29%. Data tersebut dapat dilihat pada grafik Gambar 11. Rata-rata biaya yang dikeluarkan responden operator ojek perkotaan adalah sebesar Rp.35.715,-/bulan. Besar biaya pemeliharaan tersebut akan digunakan dalam analisis kelayakan finansial sebagai bagian dari biaya tidak tetap.



Gambar 11. Biaya Pemeliharaan Kendaraan Untuk Mengojek

#### Iuran Kelompok Ojek

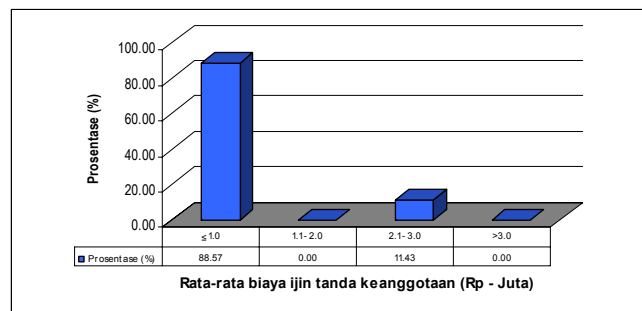
Iuran kelompok ojek adalah biaya rutin yang dikeluarkan para operator ojek pada suatu paguyuban atau pos ojek. Sistem pengumpulan dana tersebut bermacam-macam. Ada yang berupa iuran harian, mingguan bulanan tahunan. Besar iuran dalam kelompok ojek mulai dari Rp.5.000/bulan hingga lebih dari Rp. 20.000,-/bulan dapat dilihat pada grafik Gambar 12. Rata-rata biaya iuran kelompok ojek para responden operator ojek perkotaan adalah sebesar Rp 8.429,-/bulan. Besar biaya iuran kelompok tersebut digunakan dalam analisis kelayakan finansial sebagai bagian dari biaya tidak tetap.



Gambar 12. Biaya Iuran Kelompok Ojek

#### Biaya Perijinan Keanggotaan Operator Ojek

Biaya perijinan keanggotaan operator ojek adalah biaya/ dana yang diserahkan calon operator ojek kepada pos atau paguyuban operator ojek suatu lokasi agar yang bersangkutan diperkenankan beroperasi pada lokasi tersebut. Besarnya biaya perijinan ini beragam, dari hanya Rp.30.000,- atau kurang dari 1 juta rupiah hingga Rp. 2.500.000,- yang dapat dilihat pada Gambar 13.



Gambar 13. Biaya Perijinan Keanggotaan Operator Ojek

Rata-rata biaya perijinan tanda keanggotaan operator ojek perkotaan adalah sebesar Rp.728.571,-. Biaya tanda anggota ini diserahkan sekali di awal masa akan bekerja sebagai operator ojek.

Di beberapa lokasi, tanda keanggotaan ini dapat diwariskan. Oleh karena itu dalam analisis kelayakan finansial, biaya perijinan keanggotaan termasuk dalam biaya tetap (modal).

## **Analisis Kelayakan Finansial Operasional Pelayanan Ojek Perkotaan**

Analisis kelayakan finansial operasional pelayanan ojek perkotaan telah dilaksanakan oleh penulis di lokasi studi Kota Surakarta Propinsi Jawa Tengah tahun 2010. Untuk analisis ini digunakan beberapa asumsi sebagai berikut:

- biaya (*cost*) terdiri dari biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya tidak tetap (*variable cost*);
- biaya tetap terdiri dari biaya modal kendaraan, pajak kendaraan dan biaya perijinan keanggotaan operator ojek;
- biaya tidak tetap terdiri dari biaya BBM, biaya pemeliharaan, biaya iuran kelompok dan gaji operator;
- manfaat dihitung dari besarnya penghasilan dan nilai sisa dari kendaraan;
- biaya modal kendaraan yang dipergunakan senilai Rp 13.500.000,- pada tahun 2010, didasarkan hasil analisis karakteristik moda ojek yaitu sepeda motor merek Honda, jenis model perempuan dengan kapasitas mesin 110 CC;
- besar nilai sisa kendaraan adalah 40% dari harga pembelian yang didasarkan survei nilai jual kendaraan yang telah berumur 10 tahun dengan merek dan model yang sama;
- berdasarkan rata-rata lama bekerja sebagai operator ojek, maka jangka waktu investasi dipergunakan selama 10 tahun;
- suku bunga bank dipergunakan 6,5%/tahun sesuai dengan rata-rata suku bunga Bank Indonesia (BI) selama tahun 2010;
- gaji operator ojek tahun 2010 didasarkan pada Upah Minimum Regional (UMR) lokasi studi Kota Surakarta tahun 2010 adalah sebesar Rp. 725.000,-/bulan;
- analisis kelayakan finansial operasional pelayanan ojek menggunakan metode BCR dan NPV.

Ukuran kelayakan finansial dari kegiatan operasional investasi ojek dihitung dengan metode BCR dan NPV. Hasil analisis kelayakan finansial pada akhir masa investasi tahun ke-10 (tahun 2020) diperoleh nilai manfaat (*benefit*) sebesar Rp. 201.621.646,- dan nilai biaya (*cost*) sebesar Rp. 197.288.603,-. Besar nilai manfaat dan biaya tersebut memberikan nilai  $B/C = 1,02$  atau nilai  $(B-C) = Rp\ 4.333.042,-$ . Seperti telah disampaikan di atas suatu kegiatan dikatakan layak untuk dilaksanakan jika mempunyai nilai  $B/C > 1,0$  atau nilai  $(B-C) > 0$ . Oleh karena itu berdasarkan hasil analisis finansial yang telah dilakukan dapat disampaikan bahwa usaha investasi atau operasional pelayanan ojek perkotaan layak untuk dilaksanakan.

Kelayakan finansial suatu kegiatan merupakan salah satu indikator keberlangsungan kegiatan tersebut. Suatu kegiatan yang mempunyai kelayakan finansial maka keberadaannya akan berlangsung lama. Hal ini dikarenakan usaha tersebut mampu memberikan manfaat atau keuntungan bagi pelaksana usaha tersebut. Sebaliknya jika suatu usaha tidak mampu memberi keuntungan atau manfaat yang layak, maka dengan sendirinya usaha tersebut tidak akan berlangsung lama.

Demikian juga halnya dengan operasional pelayanan ojek di perkotaan. Dengan kelayakan finansial yang dimiliki kegiatan operasional pelayanan ojek, dapat diyakini keberadaan ojek di Perkotaan akan berlangsung lama. Hal ini dikarenakan usaha operasional ojek masih mampu memberikan keuntungan bagi para operatornya dalam waktu jangka panjang.

Keberadaan dan keberlangsungan ojek di perkotaan juga didorong oleh kondisi sosial ekonomi daerah tersebut. Kondisi-kondisi tersebut adalah: ketersediaan lapangan kerja formal yang sangat sedikit dan hanya banyak tersedia untuk pekerja dengan tingkat pendidikan relatif tinggi menjadikan pencari kerja usia produktif yang berpendidikan relatif rendah harus rela melakukan pekerjaan informal seperti mengojek; dan upah buruh yang minim, umumnya sekitar Upah Minimum Regional (UMR) atau

bahkan kurang dari itu sedangkan kebutuhan hidup perkotaan cukup tinggi. Di lain pihak, operasional pelayanan ojek tidak mensyaratkan tingkat pendidikan, tidak terlalu memerlukan kemampuan fisik sehingga dapat dikerjakan oleh setiap golongan usia, tidak menguras banyak tenaga dan waktu sehingga bisa dilakukan saat waktu luang dan dapat memberikan penghasilan yang melebihi UMR-daerah. Jadi, dengan kelayakan finansial yang diperoleh dari usaha operasional pelayanan ojek, keterbatasan kondisi sosial ekonomi di perkotaan, dan kemudahan serta keuntungan dalam pengusahaan ojek, semua hal ini akan menjadikan prospek keberadaan ojek di perkotaan akan berlangsung dalam waktu jangka panjang.

## **KESIMPULAN**

Dari hasil uraian di atas dapat disimpulkan jawaban atas beberapa hal yang menjadi permasalahan pada makalah ini, sebagai berikut:

- Ditinjau dari karakteristik sosial ekonomi operator ojek, prospek keberadaan ojek di perkotaan di masa depan cukup bagus, dan layanan ojek akan berlangsung dalam waktu jangka panjang. Hal ini dikarenakan kondisi ketersediaan lapangan kerja formal yang terbatas bagi pencari kerja dengan tingkat kependidikan relatif rendah, dan upah pekerja yang minim, sehingga kesemuanya itu menjadikan ojek sebagai salah satu mata pencaharian yang dapat diandalkan di perkotaan.
- Ditinjau dari kelayakan finansial, keberadaan operasional pelayanan ojek di perkotaan akan berlangsung dalam jangka panjang karena operasional pelayanan ojek layak untuk diusahakan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Amirulloh. (2007). "Pertumbuhan Sepeda Motor dan Fenomena Ojek (Tinjauan Berdasarkan UU LLAJ Nomor 14 Tahun 1992)." *Majalah Info Hubdat*, Edisi Maret, hal. 22-26, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- Cervero, R. dan Aaron G. (2007). "Informal Transport: A global perspective." *Transport Policy*, doi:10.1016/j.transpol.2007.04.011
- Diaz, C.E.D. dan Primitivo C. Cal. (2005). "Impacts of Government Regulation On The Sustainability of Paratransit Services In The Philippines: Case Of FX Services Between Manila City and Quezon City." *Journal of Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol. 6, hal. 214-224.
- Fasakin, F.O. (2001). "Some Factors Affecting Dailly Profits of Commercial Motorcycles in Akure, Nigeria." *Transport Policy* 8, hal 63-69.
- Godard, X. (2006). "Coping With Paratransit in Developing Cities, A Scheme of Complementarity With Institutional Transport." *Paper Presented at Future Urban Transport Conference, Volvo Foundation for FUT*, 2-5 April 2006, Gothenberg, Sweden.
- Gray, C., dkk. (1985). *Pengantar Evaluasi Proyek*, PT Gramedia, Jakarta.
- Jayadinata, J.T. (1986). *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan Wilayah*, Penerbit ITB, Bandung.
- Kadiyali, L.R. (2009). *Traffic Engineering and Transport Planning*, Khana Publisher, New Delhi.
- Oshima, R., dkk. (2007). "Study On Regulation of Motorcycle Taxi Service in Bangkok." *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol. 7, hal. 1828 -1843.
- Vuchic, Vukan R. (1992). *Urban Passenger Transportation Modes, Public Transportation*, Second Edition, eds. Gray, George E dan Hoel, Lester A, hal 79-114, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey.
- Vuchic, Vukan R (2005). *Urban Transit, Operation, Planning and Economics*, John Willey & Sons, Inc, New York.