



Terbit *online* pada laman web jurnal :  
<https://ejournal.sttp-yds.ac.id/index.php/js/index>

**Sainstek**  
(e-Journal)

| ISSN (Print) 2337-6910 | ISSN (Online) 2460-1039 |



## Analisa Kelayakan Finansial *Driver Ojek Online* (Studi Kasus Grabbike Pekanbaru)

Hendra Taufik<sup>a\*</sup>, Rama Setiawan<sup>b</sup>, Elianora<sup>c</sup>

<sup>a,b,c</sup>Jurusan Teknik Sipil, Universitas Riau, Jl. Bina widya 12,5 KM, Kota Pekanbaru, Indonesia

### INFORMASI ARTIKEL

*Sejarah Artikel:*

Diterima Redaksi: 13 April 2023

Revisi Akhir: 10 Mei 2023

Diterbitkan *Online*: 30 Juni 2023

### KATA KUNCI

Transportasi *Online*, Analisa Finansial, Ojek *Online*, GrabBike.

### KORESPONDENSI

Telepon:

E-mail: [taufik2710@gmail.com](mailto:taufik2710@gmail.com)

### ABSTRACT

Transportasi *online* merupakan salah satu contoh pengembangan teknologi berbasis aplikasi disambut cukup baik di awal kemunculannya karena dianggap sebagai salah satu inovasi terbaik saat ini. Salah satu layanan transportasi *online* saat ini adalah grab, grab merupakan penyedia jasa layanan transportasi yang hadir di Indonesia pada tahun 2012 menyediakan *GrabCar* dan *GrabBike*. Penelitian ini analisis kelayakan finansial dari *driver ojek online* *GrabBike* di Pekanbaru terutama di Kecamatan Binawidya, Marpoyan Damai, Bukit Raya, Lima Puluh, Senapelan dan Payung Sekaki yang telah dilakukan bertujuan untuk dapat dijadikan pertimbangan oleh masyarakat yang ingin bergabung menjadi mitra *driver* *GrabBike*. Metode analisis kelayakan ini menggunakan 2 skenario yaitu skenario PU (Pek. Utama) menggunakan 10 sampel dari total 81 responden dan skenario PS (Pek. Sampingan) yang menggunakan 10 sampel dari total 19 responden. Hasil rata – rata yang diperoleh dari kesepuluh uji kelayakan finansial tersebut untuk skenario PU adalah nilai BEP Rp. 121.328,33; PBP yang diperoleh 1 tahun 2 bulan, IRR 58%, NPV Rp 136.526.669,63; BCR 1,482 nilai lebih besar dari 1. Untuk skenario PS adalah nilai BEP Rp. 77.285,00, PBP yang diperoleh 2 tahun 6 bulan, IRR 45%, NPV Rp. 20.807.366,07; BCR 0,906 nilai lebih kecil dari 1. Berdasarkan analisis finansial dari lima metode tersebut, untuk skenario PU menjadi *driver* *GrabBike* dinyatakan layak untuk dijalankan dan skenario PS menjadi *driver* *GrabBike* dinyatakan tidak layak untuk dijalankan.

## 1. PENDAHULUAN

Perkembangan bisnis internet yang begitu cepat, telah menjangkau seluruh dunia dan setiap pelaku bisnis menginginkan produk dan jasanya dikenal oleh masyarakat secara luas, termasuk di Indonesia. Aspek kehidupan yang terkena dampak dari perkembangan bisnis internet salah satunya adalah sistem transportasi konvensional seperti ojek dan taksi. (Suneni, & Febrilia, 2019)

Transportasi *online* merupakan salah satu contoh pengembangan teknologi berbasis aplikasi disambut cukup baik di awal kemunculannya karena dianggap

sebagai salah satu inovasi terbaik saat ini. Transportasi *online* menawarkan beberapa kemudahan diantaranya biaya yang lebih murah, kenyamanan dan keamanan yang lebih terjamin untuk pengguna pelayanan ini, maka tidak mengherankan jika banyak orang yang beralih dari moda transportasi konvensional ke moda transportasi *online*. (Aziah, & Adawia, 2018)

Salah satu layanan transportasi online saat ini adalah grab, grab merupakan penyedia jasa layanan transportasi yang hadir di Indonesia pada tahun 2012 menyediakan *GrabCar* dan *GrabBike*. Grab mengalami perkembangan yang sangat baik hal ini terbukti dengan meningkatnya unduhan aplikasi grab tersebut. Grab merupakan satu dari beberapa

bentuk aplikasi transportasi online yang dapat digunakan oleh pengguna, khususnya pengguna aplikasi gadget Smartphone atau Android. Penyedia layanan aplikasi grab ini berasal dari negeri Jiran, Malaysia. Aplikasi grab ini menjadi penyedia layanan transportasi online terbesar di Indonesia. Aplikasi ini kemudian berkembang pesat dengan sistem layanan lainnya bagi masyarakat. Penggunaan sistem layanan aplikasi grab di Kota Pekanbaru memberikan peluang perubahan ekonomi dan sosial masyarakat secara positif. Tersedianya aplikasi grab menjadi suatu alternatif pilihan pekerjaan dalam mengatasi pengangguran pada masyarakat di Kota Pekanbaru .

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Jasa Transportasi Berbasis Aplikasi Online

Transportasi online merupakan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi) berbasis aplikasi dan online baik untuk pemesanan maupun pembayaran. (Elvian & Khaer, 2013).

### 2.2 Grab

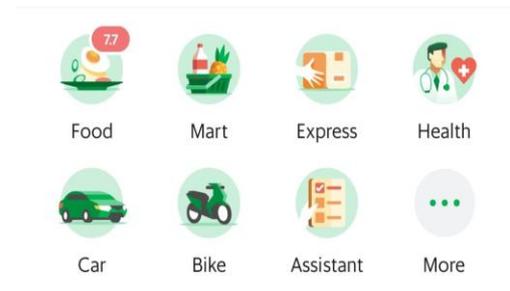
Menurut Elvian & Khaer (2013) Grab adalah sebuah perusahaan asal Malaysia yang melayani aplikasi penyedia transportasi dan tersedia di enam negara di Asia Tenggara yakni Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia, dan Filipina. Grab memiliki visi untuk merevolusi industri pertaksian di Asia Tenggara, sehingga dapat memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna kendaraan seantero Asia Tenggara. Hingga bulan Maret 2015, jumlah pengguna grab mencapai 3,8 juta pengguna. Grab tersedia untuk sistem operasi Android, dan IOS. Di Indonesia, grab melayani pemesanan kendaraan seperti ojek, mobil, dan taksi. Saat ini grab tersedia di hampir seluruh kota yang ada di Indonesia.

#### 2.2.1 Layanan GrabBike

Grab merupakan aplikasi layanan yang menyediakan layanan transportasi untuk menghubungkan lebih dari 10 juta penumpang dan 185.000 pengemudi di seluruh wilayah Asia Tenggara. Aplikasi grab menawarkan 5 pilihan layanan transportasi mulai dari taksi, mobil pribadi, sepeda motor, pengiriman paket hingga pemesanan makanan untuk memenuhi kebutuhan penumpang di Indonesia. Layanan yang ditawarkan antara lain :

- a) GrabTaxi merupakan layanan taksi premium yang menghubungkan antara driver taksi dan calon penumpang taksi.
- b) GrabCar merupakan layanan transportasi untuk mereka yang memilih kenyamanan berkendara layaknya menggunakan mobil pribadi, menghubungkan antara pemilik atau driver mobil pribadi dan calon penumpang atau penyewa.

- c) GrabBike merupakan sebuah alternatif layanan transportasi untuk mereka yang ingin lebih cepat dan aman sampai ke tujuan dengan menggunakan sepeda motor. Menghubungkan antara pemilik/driver sepeda motor dengan calon penumpang.
- d) GrabExpress merupakan layanan pengiriman paket yang cepat, aman dan terpercaya.
- e) GrabFood merupakan layanan pemesanan dan pengantaran makanan dan minuman di berbagai restoran.



Gambar 1 Tampilan Menu Aplikasi Grab

#### 2.2.1 Layanan GrabBike

Grab sebagai suatu perusahaan layanan transportasi online yang berbadan hukum dengan bentuk perseroan terbatas (PT) tentunya melakukan pengembangan usaha untuk menjalankan dan menjaga eksistensi usahanya dengan melakukan kemitraan. Pihak grab mengklaim bahwa perusahaan bukanlah penyedia jasa transportasi. Grab hanya selaku pihak ketiga yang menjadi penghubung antara driver dan calon penumpang. Oleh karena itu, driver bagi Grab bukanlah pekerja.

### 2.3 Depresiasi

Depresiasi adalah penurunan dalam nilai fisik *property* seiring dengan waktu dan penggunaannya. Metode perhitungan depresiasi ada 4 sebagai berikut :

1. Metode garis lurus  
Dalam metode garis lurus maka nilai yang di depresiasikan dari sebuah aktiva dibagi rata sepanjang taksiran umur manfaat aktiva tersebut.
2. Metode unit produksi  
Dalam metode ini nilai produksi tergantung kepada banyaknya produksi yang sudah dihasilkan oleh aktiva tersebut. Semakin banyak produksi yang dihasilkan oleh aktiva tersebut maka akan semakin banyak pula depresiasinya.
3. Metode saldo menurun ganda  
Metode ini tidak diperhitungkan adanya nilai sisa/residu. Depresiasi tiap periode menggunakan persentasi yang sama akan tetapi menghasilkan nilai yang berbeda karena nilai depresiasi yang pertama mengurangi nilai aktiva pada periode yang kedua dan seterusnya. Artinya nilai aktiva setiap periode selalu berbeda karena nilai aktiva menurun.
4. Metode jumlah angka tahun

Dalam metode ini depresiasi pada periode pertama jumlahnya paling besar dan pada periode terakhir depresiasinya paling kecil. maka depresiasi setiap periode berkurang sesuai dengan jumlah angka tahun taksiran umur manfaatnya.

**2.4 Biaya Operasional Kendaraan**

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) adalah biaya yang secara ekonomi terjadi dengan dioperasikannya suatu kendaraan pada kondisi normal untuk tujuan tertentu (LPM-ITB, 1997). Variabel penting yang mempengaruhi hasil perhitungan BOK adalah biaya langsung dan biaya tidak langsung.

**2.5 Anlisa Kelayakan Finansial**

Menurut Pangestu & Riau (2018) Ada beberapa metode dalam menganalisis kelayakan finansial, yaitu :

**2.5.1 Break Even Point (BEP)**

BEP adalah suatu titik jumlah produksi atau penjualan yang harus dilakukan agar biaya yang dikeluarkan dapat ditutupi kembali atau nilai dimana profit yang diterima adalah nol. (Taufik, Lapogi, & Djuniati, 2019). BEP dapat dihitung dengan Rumus (1)

$$BEP = \frac{QC}{P - RC} \quad (1)$$

Dengan :

- QC = Biaya tetap
- P = Harga jual
- RC = Biaya variabel

**2.5.2 Net Present Value (NPV)**

Metode NPV merupakan metode yang dilakukan dengan cara membandingkan nilai sekarang dari aliran kas masuk bersih dengan nilai sekarang dari biaya pengeluaran suatu investasi. Artinya metode NPV ini digunakan untuk mengetahui selisih antara pemasukan dan pengeluaran yang telah didiskon dengan menggunakan nilai DF (Discount Factor). Nilai NVP dapat dihitung dengan Rumus (2,3,4) berikut:

$$NPV = \text{Total PV} - \text{nilai proyek dalam kala tahun ke - t} \quad (2)$$

$$PV = \frac{1}{(1+i)^t} \times NCF \quad (3)$$

$$\text{Net Cash Flow} = \text{Net Profit} - (\text{Cash out} + \text{Depresiasi}) \quad (4)$$

Dengan :

- t = Umur Investasi (tahun)
- i = Suku Bunga (%)
- PV = Present Value (Rp)
- NCF = Net Cash Flow/kas masuk (Rp)
- NPV = Net Present Value (Rp)

Jika:

- NPV > 0 maka investasi akan layak
- NPV < 0 maka investasi tidak layak

NPV = 0 Netral

**2.5.3 Benefit Cost Ratio**

Metode BCR digunakan untuk mengetahui perbandingan antara nilai Present Value Benefit (PVB) dengan nilai Present Value Cost (PVC). Nilai BCR dapat dihitung dengan Rumus (5)

$$BCR = \frac{P(t)}{Q(t)} \quad (5)$$

Dengan :

- P(t) = Benefit (Rp)
- Q(t) = Cost (Rp)

Jika:

- BCR > 1 Investasi layak
- BCR < 1 Investasi tidak layak
- BCR = 1 balik modal atau netral

**2.5.4 Internal Rate Of Return (IRR)**

Metode IRR digunakan sebagai petunjuk yang identik dengan seberapa besar suku bunga (i) yang dapat dihasilkan oleh investasi dibandingkan dengan suku bunga bank yang berlaku. Untuk mengetahui apakah suatu rencana investasi layak atau tidak melalui metode ini dapat dihitung dengan Rumus (6)

$$IRR = ip \frac{\sum DCF_{ip}}{\sum DCF_{ip} - \sum DCF_{iq}} \times (ip - iq) \quad (6)$$

Dengan :

- DCF<sub>ip</sub> = Discounted cash flow pada tingkat bunga yang besar (Rp)
- DCF<sub>iq</sub> = Discounted cash flow pada tingkat bunga yang kecil (Rp)
- Ip = Tingkat bunga yang besar (%)
- Iq = Tingkat bunga yang kecil (%)

Jika :

- IRR > Suku bunga bank, investasi layak.
- IRR < Suku bunga bank, investasi tidak layak.
- IRR = 0, Netral

**2.5.5 Pay Bacv Period (PBP)**

Metode PBP ini digunakan untuk mengetahui seberapa lama jangka waktu yang diperlukan untuk mengembalikan modal suatu investasi. Nilai PBP harus lebih kecil dari umur rencana investasi agar investasi bisa dikatakan layak atau menguntungkan. Nilai PBP dapat dihitung dengan Rumus (7-9)

$$NCF = \text{Net Profit} - (\text{Cash out} + \text{Depresiasi}) \quad (7)$$

$$NCF_{kumulatif(t)} = NCF_{kumulatif(t-1)} - NCF \quad (8)$$

$$PBP = \frac{NCF_{\text{untuk 1 bulan}}}{NCF_{\text{kumulatif ke-t}}} \quad (9)$$

Dengan :

- NCF = Net Cash Flow (Rp)

$t$  = Umur Investasi (tahun)  
 $NCF_{kumulatif}(t)$  = Kumulatif NCF ke- $t$  (Rp)  
 Jika :  
 $PBP >$  Umur rencana, maka investasi tidak layak  
 $PBP <$  Umur rencana, maka investasi layak  
 $PBP =$  Umur rencana, maka investasi balik modal

**2.5.6 Penarikan Sampel**

Mementukan jumlah sampel pada penelitian ini adalah dengan pendekatan Rumus Slovin dengan jumlah populasi *driver* lebih kurang sebanyak 3500, *margin error* (e) 10 % untuk wilayah kota Pekanbaru. Jumlah sampel penelitian dihitung menggunakan Rumus (10) :

$$n = \frac{P}{1 + P e^2} \tag{10}$$

Dengan :  
 $n$  = Jumlah Sampel  
 $e^2$  = Besar kesalahan  
 $P$  = Jumlah Populasi

**3. METODOLOGI**

**3.1 LOKASI PENELITIAN**

Lokasi pada penelitian berada dalam lingkup Kota Pekanbaru. Lokasi tersebut merupakan salah satu lokasi strategis *driver* untuk menunggu pesanan GrabBike seperti pengantaran dan penjemputan dari pengguna.

**3.1.1 Lokasi Titik Pengantaran dan Penjemputan**

Lokasi titik pengantaran dan penjemputan pada penelitian ini merupakan lokasi yang paling sering untuk dijadikan tujuan oleh pihak penumpang GrabBike Pekanbaru. Berikut merupakan lokasi titik pengantaran dan penjemputan penumpang diantaranya : Mall, bandara, universitas, perkantoran, perumahan, rumah sakit, rumah makan, daerah wisata, sekolah ( SD/SMP/SMA).

**3.2 Metode Penelitian**

Metode pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Studi Literatur  
 Pertama sekali peneliti melakukan studi literatur dimana memahami dan membaca apa itu yang dimaksud dengan analisa kelayakan transportasi *online*. Membaca jurnal – jurnal untuk mencari teori yang terkait dalam pembahasan dan yang terkait tentang analisis kelayakan transportasi *online*.
2. Angket atau Kuesioner  
 Kuisisioner disebarkan kepada responden disetiap titik lokasi penelitian yang telah ditentukan. Selanjutnya, kuisisioner tersebut diisi oleh para responden sesuai dengan yang mereka kehendaki secara indenpenden dengan tanpa adanya paksaan.

3. Observasi  
 Aktivitas pada saat penyebaran kuesioner dilokasi penelitian dilakukan dengan memberikan satu per satu secara langsung kepada *driver* dilokasi titik penelitian dan langsung mengisi lembar kuesionernya sampai selesai dan selanjutnya pengambilan dokumentasi berupa photo untuk data penelitian.

4. *Hardware dan Software*  
*Hardware* yang digunakan penulis dalam penyusunan skripsi ini, yaitu satu laptop merk acer. *Software* yang digunakan penulis dalam penyusunan skripsi ini sistem operasi *windows 2010*, perhitungan data *Microsoft Excel*, *Word* dan *Power Point 2021*

**3.3 Pengumpulan Data Penelitian**

1 Metode pengumpulan data  
 Penyebaran kuesioner dilakukan untuk mendapatkan data primer, sedangkan untuk data sekunder berasal dari studi pustaka. Metode pemilihan sampel yang digunakan yaitu metode - metode analisis *deskriptif kuantitatif* dengan mengambil sampel dan kuesioner sebagai data utama responden yaitu *driver GrabBike*.

2 Jumlah Sampel  
 Menghitung jumlah sampel pada penelitian ini menggunakan perhitungan rumus *slovin* didapatkan jumlah responden sebanyak 100 sampel dari jumlah responden yang tersebut peneliti hanya melampirkan 20 sampel didalam perhitungan yang telah memenuhi kriteria dari seluruh jumlah responden, diantaranya 10 sampel untuk *driver GrabBike* sebagai pekerjaan utama dan 10 sampel untuk *driver GrabBike* sebagai pekerjaan sampingan.

**4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

**4.1 Lokasi Objek Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di beberapa lokasi di kota Pekanbaru. Lokasi penelitian merupakan lokasi yang diambil berdasarkan survey awal dilapangan. Oleh sebab itu lokasi penelitian ditentukan berdasarkan jumlah *driver grabbike* yang berada dititik tersebut dan tingkat keramaian konsumen di titik tersebut.

**4.2 Deskripsi Sampel Penelitian**

Kuesioner diperoleh dengan cara menemui langsung *driver* dan memberikan lembar kuesioner untuk diisi oleh para *driver*. Responden dalam penelitian ini adalah *driver grabbike* di Pekanbaru berjumlah 100 responden. Berikut ini jumlah responden setiap lokasi pada penyebaran kuesioner dapat dilihat pada Tabel 1 di bawah ini.

Tabel 1 Lokasi Penelitian

No	Lokasi Penelitian	Jumlah Responden
----	-------------------	------------------

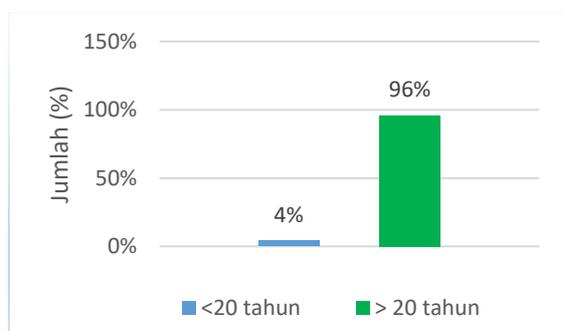
1.	Jl. Manyar Sakti (Ex Giant, Panam)	11
2.	Jl. H.R Soebrantas (Simpang Tabek Gadang, Panam)	8
3.	Jl. Soekarno Hatta (Sekitaran Living World)	15
4.	Jl. Arifin Achmad (Sekitar KFC)	9
5.	Jl. Paus	6
6.	Jl. Sudirman ( Sekitaran kantor Grab Office)	12
7.	Jl. Sudirman ( Sekitaran McDonalds)	9
8.	Jl. Riau (Depan Mall Ciputra)	20
9.	Jl. Riau Ujung	10
Total		100

**4.3 Analisis Data**

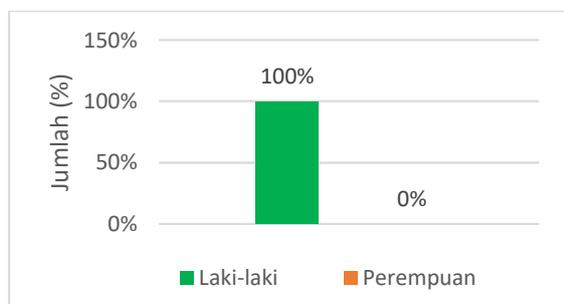
Aspek yang dianalisis dalam penelitian ini adalah kelayakan finansial. Analisis finansial dilakukan untuk mengetahui besarnya pendapatan *driver grabbike* sehingga dapat dikatakan layak atau tidaknya menjalani *driver grabbike* transportasi *online* dikota Pekanbaru. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan 2 skenario, yaitu skenario PU (Pekerjaan Utama ) dan skenario PS (pekerjaan sampingan) sebagai *driver grabbike*.

**4.3.1 Karakteristik Responden**

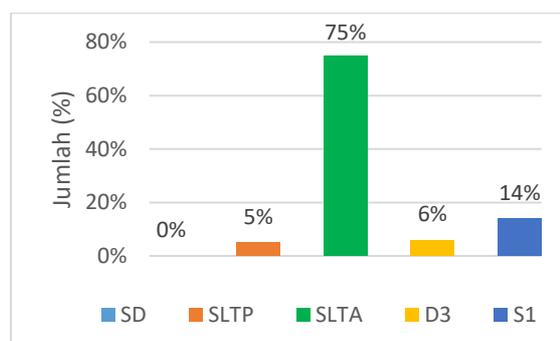
Berikut adalah persentase umur, jenis kelamin, pendidikan *driver*, profesi *driver* dan penghasilan bulanan *driver grabbike*, persentase *driver grabbike* menggunakan *column chart* pada Gambar 2-6 berikut ini:



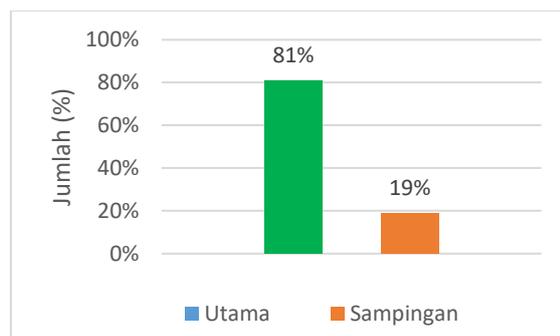
Gambar 2. Persentase Umur *Driver*



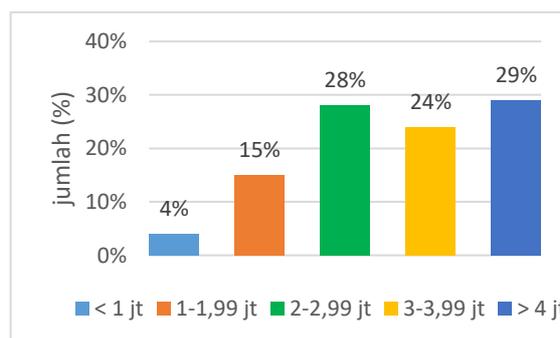
Gambar 3. Persentase Jenis Kelamin *Driver*



Gambar 4. Persentase Pendidikan *Driver*



Gambar 5. Persentase Profesi *Driver*



Gambar 6. Persentase Penghasilan *Driver*

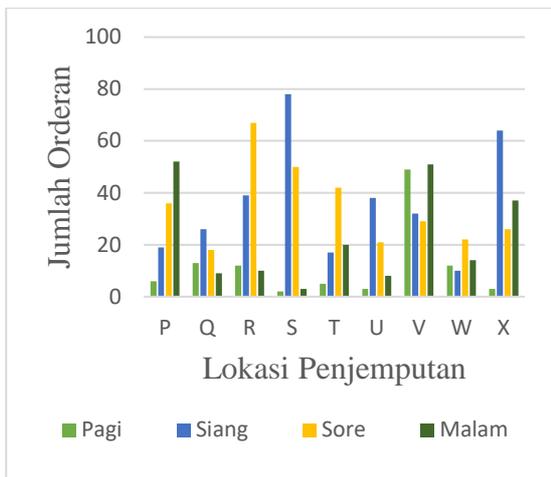
**4.3.2 Karakteristik Orderan**

Karakteristik orderan berhubungan dengan titik penjemputan dan pengantaran penumpang oleh *driver grabbike*, dimana titik mempengaruhi jumlah orderan yang akan didapatkan.

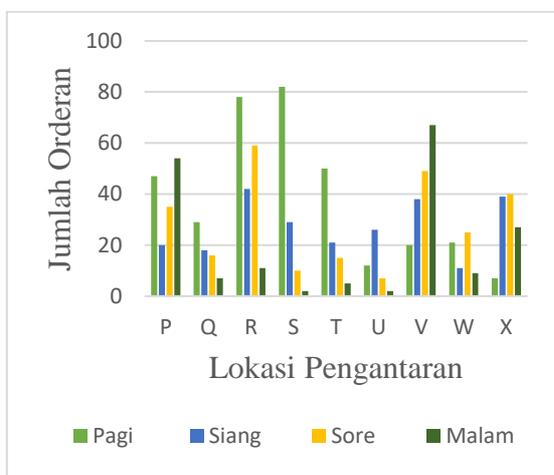
Titik penjemputan dan pengantaran dari 100 *driver grabbike* dapat dilihat pada Gambar 7 dan 8 di bawah ini.

Keterangan :

- P = Mal      W = Rumah Sakit
- Q = Bandara      X = Rumah Makan
- R = Universitas      S = Sekolah
- T = Perkantoran      U = Daerah wisata
- V = Rumah tinggal / Perumahan



Gambar 7. Grafik karakteristik orderan titik penjemputan penumpang



Gambar 8. Grafik karakteristik orderan titik pengantaran penumpang

Berdasarkan Gambar 7 dan 8 di atas dapat dilihat bahwa jumlah titik penjemputan orderan dari pengguna yang terbanyak pada waktu pagi yaitu di lokasi V (Rumah tinggal) pada waktu siang yaitu di lokasi S (Sekolah) dan pada malam yaitu di lokasi P (Mall). Sedangkan lokasi pengantaran penumpang yang terbanyak pada waktu pagi yaitu di lokasi S (Sekolah) pada siang yaitu di lokasi V (rumah tinggal) dan pada malam yaitu di lokasi V (rumah tinggal). Hasil tersebut berdasarkan data harian lokasi penjemputan dan pengantaran penumpang dari 10 responden penelitian.

**4.4 Skenario Penelitian**

Analisis data penelitian mencantumkan 2 skenario, yang terdiri dari skenario PU (Pekerjaan Utama) dan skenario PS (pekerjaan sampingan) dimana pada analisis aspek finansial ini menggunakan 10 sampel mewakili dari 81 *driver grabbike* dengan skenario PU dan 10 sampel mewakili dari 19 *driver grabbike*. Berikut nama – nama *driver grabbike* pada skenario PU dan skenario PS pada penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 2&3 di bawah ini.

Tabel 2. Skenario PU *Driver Grabbike* Pekanbaru

No	Skenario PU	
	Driver	Nama Driver
1.	D.65	Verdy
2.	D.56	Maulana
3.	D.76	Nanda
4.	D.38	Rio
5.	D.44	Ciko
6.	D.46	Eko Noviyanto
7.	D.84	Wawan
8.	D.45	Herman
9.	D.83	Santo
10.	D.82	Hendro

Tabel 3. Skenario PS *Driver Grabbike* Pekanbaru

No	Skenario PS	
	Driver	Nama Driver
1	D.33	Raka
2	D.29	Nurdin
3	D.48	Erwin Prasentianto
4	D.43	Adhit
5	D.51	Arman
6	D.63	Wendy surya
7	D.50	Sawandi
8	D.78	Riyan
9	D.57	Mamat
10	D.24	Susanto

**4.4.1 Skenario Pu ( Pekerjaan Utama)**

*a. Break Even Point (BEP)*

Perhitungan BEP masing-masing sampel dapat dirangkum pada Tabel 4 di bawah ini :

Tabel 4. BEP Pekerjaan Utama

No	Driver	BEP		
		Per tahun (Km)	Perbulan (Km)	Perhari (Km)
1	D.65	17.588	1.466	59
2	D.56	17.529	1.461	58
3	D.76	16.814	1.401	56
4	D.38	16.714	1.393	56
5	D.44	15.227	1.269	51
6	D.46	15.136	1.261	50
7	D.84	14.962	1.247	50
8	D.45	14.910	1.242	50
9	D.83	14.740	1.228	49
10	D.82	14.636	1.220	49

*b. PayBack Period (PBP)*

Perhitungan PBP masing-masing sampel dapat dirangkum pada Tabel 5 di bawah ini :

Tabel 5. PBP Pekerjaan Utama

No	Driver	PBP
1	D.65	1 tahun 3 bulan
2	D.56	1 tahun 1 bulan
3	D.76	1 tahun 1 bulan
4	D.38	1 tahun 4 bulan
5	D.44	1 tahun 3 bulan
6	D.46	1 tahun 3 bulan
7	D.84	1 tahun 2 bulan
8	D.45	1 tahun 3 bulan
9	D.83	1 tahun 4 bulan
10	D.82	1 tahun 2 bulan
Rata - rata		1 tahun 2 bulan

c. Internal Rate of Return (IRR)

Perhitungan IRR masing-masing sampel dapat dirangkum pada Tabel 6 di bawah ini :

Tabel 6. IRR Pekerjaan Utama

No	Driver	Nilai IRR (%)
1	D.65	59
2	D.56	56
3	D.76	56
4	D.38	60
5	D.44	59
6	D.46	59
7	D.84	58
8	D.45	59
9	D.83	61
10	D.82	58
Rata - rata		59

d. Net Present Value (NPV)

Perhitungan NPV masing-masing sampel dapat dirangkum pada Tabel 7 di bawah ini :

Tabel 7. NPV Pekerjaan Utama

No	Driver	NPV (Rp.)
1	D.65	163.676.683,778
2	D.56	110.779.377,066
3	D.76	109.771.185,392
4	D.38	169.214.940,618
5	D.44	137.741.490,787
6	D.46	130.149.351,706
7	D.84	120.812.174,015
8	D.45	142.516.421,193
9	D.83	168.415.178,935
10	D.82	112.189.892,791
Rata - rata		136.526.669,630

e. Benefit Cost Ratio (BCR)

Perhitungan BCR masing-masing sampel dapat dirangkum pada Tabel 8 di bawah ini :

Tabel 8. BCR Pekerjaan Utama

No	Driver	BCR
1	D.65	1,483

2	D.56	1,220
3	D.76	1,241
4	D.38	1,592
5	D.44	1,542
6	D.46	1,482
7	D.84	1,465
8	D.45	1,572
9	D.83	1,805
10	D.82	1,426
Rata - rata		1,482

Sumber : (Hasil Perhitungan)

4.4.2 Skenario PS ( Pekerjaan Sampingan)

a. Break Even Point (BEP)

Perhitungan BEP masing-masing sampel dapat dirangkum pada Tabel 9 di bawah ini :

Tabel 9. BEP Pekerjaan Sampingan

No	Driver	BEP		
		Per tahun (Km)	Perbulan (Km)	Perhari (Km)
1	D.33	9.705	809	32
2	D.29	9.736	811	32
3	D.48	9.797	816	33
4	D.43	9.883	824	33
5	D.51	9.929	827	33
6	D.63	9.983	832	33
7	D.50	10.033	836	33
8	D.78	10.314	859	34
9	D.57	10.505	875	35
10	D.24	10.920	910	36

b. Payback Period (PBP)

Perhitungan PBP masing-masing sampel dapat dirangkum pada Tabel 10 di bawah ini :

Tabel 10 PBP Pekerjaan Sampingan

No	Driver	PBP
1	D.33	2 tahun 8 bulan
2	D.29	2 tahun 8 bulan
3	D.48	2 tahun 2 bulan
4	D.43	2 tahun 4 bulan
5	D.51	2 tahun 7 bulan
6	D.63	2 tahun 7 bulan
7	D.50	2 tahun 2 bulan
8	D.78	2 tahun 7 bulan
9	D.57	2 tahun 8 bulan
10	D.24	2 tahun 7 bulan
Rata - rata		2 tahun 6 bulan

Sumber : (Hasil Perhitungan)

c. Internal Rate Of Return (IRR)

Perhitungan IRR masing-masing sampel dapat dirangkum pada Tabel 11 di bawah ini :

Tabel 11. IRR Pekerjaan Sampingan

No	Driver	Nilai IRR (%)
1	D.33	49
2	D.29	50
3	D.48	40
4	D.43	43
5	D.51	39
6	D.63	48
7	D.50	40
8	D.78	47
9	D.57	48
10	D.24	48
Rata - rata		45

Sumber : (Hasil Perhitungan)

d. *Net Present Value* (NPV)

Perhitungan NPV masing-masing sampel dapat dirangkum pada Tabel 12 di bawah ini :

Tabel 12. NPV Pekerjaan Sampingan

No	Driver	NPV (Rp.)
1	D.33	22.896.439,051
2	D.29	24.604.932,932
3	D.48	36.712.896,448
4	D.43	10.075.807,903
5	D.51	18.721.027,740
6	D.63	21.610.643,348
7	D.50	2.966.809,462
8	D.78	20.164.465,100
9	D.57	25.649.585,903
10	D.24	24.671.052,810
Rata - rata		20.807.366,070

e. *Benefit Cost Ratio* (BCR)

Perhitungan BCR masing-masing sampel dapat dirangkum pada Tabel 13 di bawah ini :

Tabel 13. BCR Pekerjaan Sampingan

No	Driver	BCR
1	D.33	1,021
2	D.29	1,018
3	D.48	0,799
4	D.43	0,792
5	D.51	0,946
6	D.63	0,941
7	D.50	0,780
8	D.78	0,911
9	D.57	0,944
10	D.24	0,908
Rata - rata		0,906

Kelayakan finansial suatu usaha sangat penting dianalisis untuk mempermudah mengambil tindakan lanjutan. Biaya pengeluaran dan pendapatan diperlukan untuk menentukan kelayakan finansial, sehingga dapat mengetahui

kemampuan pengembalian dana yang dikeluarkan untuk menjadi *driver grabbike* ini sesuai dengan umur rencana kendaraan. Biaya pengeluaran investasi terdiri dari biaya modal pembelian (biaya pra operasional), biaya tetap dan biaya pengeluaran tahunan (biaya operasional). Sedangkan pendapatan didapatkan dari pembayaran pelanggan yang menggunakan dari jasa *grabbike*.

Lokasi titik lokasi *driver* hasil analisa skenario PU dan skenario PS pada penelitian dilihat dari lokasi *driver* untuk menunggu orderan baik dalam pengantaran dan penjemputan. Lokasi titik tunggu *driver* merupakan faktor akan mempengaruhi pendapatan bagi *driver grabbike*, dimana lokasi-lokasi yang dipilih merupakan lokasi strategis berdasarkan tinjauan awal atau survey pendahuluan, diantaranya sekitaran Mall, Bandara, Universitas, Sekolah, Perkantoran, Daerah wisata, Rumah tinggal, Rumah sakit dan Rumah makan. Untuk karakteristik orderan berdasarkan titik penjemputan dan pengantaran.

- a) Titik Penjemputan  
Hasil penelitian ini disimpulkan bahwa rumah tinggal merupakan lokasi paling banyak yang didapatkan oleh *driver grabbike*.
- b) Titik Pengantaran  
Hasil penelitian ini didapatkan bahwa Univeritas merupakan lokasi paling banyak yang didapatkan oleh *driver grabbike*

Jam operasioanl *driver* hasil analisa skenario PU dan skenario PS pada penelitian didapatkan jam operasional seluruh *driver grabbike* berdasarkan kriteria waktu terhadap orderan dari pihak pengguna. Dimulai dari waktu pagi jam 06:00-11:00 WIB itu merupakan waktu yang ramai akan pesanan antar jemput penumpang (*Grabbike*) seperti anak sekolah, universitas, kantoran, dan sebagainya, waktu siang jam 11:00-14:00 WIB merupakan waktu yang ramai akan pesanan antar jemput penumpang (*grabbike*) dan pesanan makanan (*food & mart*) biasanya waktu makan siang, waktu sore jam 14:00-18:00 WIB merupakan waktu yang lama akan pesanan antar jemput penumpang (*grabbike*) untuk waktu malam jam (18:00-23:00) WIB biasanya penggunaan memesan secara acak seperti *grabbike, food & mart* . Untuk karakteristik orderan berdasarkan waktu penjemputan dan pengantaran.

- a. Waktu Penjemputan  
Hasil penelitian ini disimpulkan bahwa waktu penjemputan pada waktu siang jam (11:00-14:00) merupakan waktu paling banyak untuk *driver grabbike* mendapatkan orderan dilokasi sekolah.
- b. Waktu Pengantaran  
Hasil penelitian ini disimpulkan bahwa waktu pengantaran pada waktu pagi jam (06:00-11:00)

merupakan waktu paling banyak untuk *driver grabbike* mendapatkan orderan dilokasi sekolah.

Kondisi kendaraan dan *handphone driver* hasil analisa skenario PU dan skenario PS pada penelitian didapatkan *driver grabbike* memiliki sepeda motor dan *handphone* sebagai investasi yang akan dipergunakan dalam bekerja ojek *online* sebagai mitra *grabbike* di Pekanbaru. Kendaraan dan *handphone* yang dibeli baru dan dibeli bekas tentu harganya berbeda. Oleh karena itu pengembalian untuk investasi dipengaruhi oleh usia kondisi kendaraan dan *handphone* tersebut. Dilihat akan kondisi usia kendaraan *driver* merupakan faktor akan kenyamanan pengguna saat memesan *grabbike* selama perjalanan, sedangkan kondisi *handphone driver* harus berjalan dengan lancar diantaranya : Koneksi internet, akurasi GPS, Saldo dompet kredit mencukupi, RAM *handphone* dan status akun aktif. Kondisi diatas merupakan faktor – faktor yang mempengaruhi untuk mendapatkan banyaknya orderan.

Tingkatan *Driver GrabBike* terhadap sistem aplikasi *grabbike* terdapat menu tingkatan dan kemajuan *driver* yang akan terus meningkat apabila tercapai dengan waktu 1 bulan dan apabila tercapai maka akan ketahap selanjutnya. Berikut 3 tingkatan dan kemajuan *driver grabbike* yang harus dicapai yaitu sebagai berikut :

1. Member
  - a) Jumlah orderan minimal 55
  - b) Rating *driver* minimal 4,6
  - c) Nilai penyelesaian 70 %  
kriteria dan keuntungan sebagai berikut :
    - a) Penawaran dari *GrabBenefits*
2. Elite
  - a) Jumlah orderan minimal 55
  - b) Rating *driver* minimal 4,6
  - c) Nilai penyelesaian 70 %  
kriteria dan keuntungan sebagai berikut :
    - a) Penawaran dari *GrabBenefits*
    - b) Penawaran prioritas di *GrabBenefits*
3. Elite plus
  - a) Jumlah orderan minimal 110
  - b) Rating *driver* minimal 4,6
  - c) Nilai penyelesaian 70 %  
kriteria dan keuntungan sebagai berikut :
    - a) Penawaran dari *GrabBenefits*
    - b) Penawaran prioritas di *GrabBenefits*
    - c) Pelayanan prioritas di GDC ( Kantor Grab)
    - d) Prioritas untuk manfaat tambahan dan penghargaan lainnya.

Tingkatan *driver grabbike* sangat mempengaruhi terhadap pendapatan per bulan. Sehingga *driver* harus segera

mencapai tingkatan ketiga yaitu *elite plus* sehingga *driver* akan menjadi prioritas terhadap sistem aplikasi grab.

Penilaian dari pengguna dan sistem aplikasi *grabbike* terhadap riwayat orderan *driver* sebelumnya seperti kecepatan untuk menyelesaikan orderan tepat waktu, memilih – milih orderan yang masuk dengan membatalkan beberapa orderan dan sikap pelayanan *driver* terhadap pengguna pada saat menjalankan orderan sangat berpengaruh oleh sistem aplikasi dan pengguna *grabbike* terhadap aktivitas *driver* selanjutnya seperti performa pada sikap dan pelayanan *driver*, lamanya waktu menunggu untuk mendapatkan orderan selanjutnya dan pendapatan jumlah orderan menurun maka penghasilan *driver grabbike* juga akan lebih kecil.

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1 Kesimpulan

Hasil Pekerjaan sebagai *driver Grabbike* sebagai Pekerjaan Utama (PU) dan layak dilakukan secara finansial dengan pendapatan rata-rata yakni Rp. 3.420.000,-/bulan. dengan BEP Rp. 121.328,33, PBP = 1 tahun 2 bulan, IRR = 59%, NPV=Rp. 136.526.669,63. Sedangkan Pekerjaan Sampingan (PS) dengan penghasilan yakni Rp. 1.600.000,-/bulan tidak layak secara finansial karena di bawah dari Upah Minimum Kota (UMK) Pekanbaru tahun 2023 yakni Rp. 2.997.991,67,- dengan BEP Rp. 77.285, PBP = 2 tahun 6 bulan, IRR = 45%, NPV=Rp. 20.807.366,07

### 5.2 Saran

Pihak pengemudi hendaknya lokasi titik, jam operasional, kondisi usia kendaraan dan tingkatan *driver* merupakan faktor pendorong untuk pendapatan lebih tinggi. Sehingga pendapatan *driver grabbike* akan meningkat dari nilai tambahan seperti intensife dan pemberian tip dari penumpang apabila pelayanan yang diberikan baik dan tepat waktu. Perusahaan Grab seharusnya membuat sebuah strategi untuk tetap bertahan di tengah persaingan antara perusahaan transportasi online yaitu dengan membuat banyak promo menarik pada setiap layanan - layanannya. Sementara Pemerintah harus memberikan kebijakan yang bagi perusahaan transportasi online dalam penetapan tarif persen yang didapatkan oleh para *driver* agar pendapatan menjadi lebih tinggi dan menjadi *driver grabbike* layak untuk dijadikan pekerjaan tetap.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada seluruh *driver GrabBike* yang sudah berpartisipasi dalam kuisioner penelitian ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1.] Aziah, A., & Adawia, P. R. (2018). *Analisis Perkembangan Industri Transportasi Online di Era*

- Inovasi Disruptif ( Studi Kasus PT Gojek Indonesia ).* 18(2), 149–156.
- [2.] Elvian, S., A, A., & Khaer, M. (n.d.). Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Online di Kota Makasar (Studi Pengguna Jasa Grab Motor (GRabBike) Dilinkungan Fakultas Ilmu Sosial UNM). *Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951–952., 168–181.
- [3.] Fahrurrozi, F., Sayyidi, S., & Ali, I. (2020). Analisis Layanan Ojek Online PT. Grab Indonesia Wilayah Surabaya dalam Perspektif Bisnis Islam. *Jesyia (Jurnal Ekonomi & Ekonomi Syariah)*, 3(1), 147–157. <https://doi.org/10.36778/jesyia.v3i1.139>
- [4.] 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.
- [5.] Hendrani, E., & Tanamal, R. (2017). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Adopsi Aplikasi Uber Sebagai Penyedia Jasa Transportasi Di Surabaya. *Jurnal Informatika*, 14(1).
- [6.] Lailiyah, U. W., & Wahyuningsih, T. harsini. (2019). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Driver Grab-Bike Kabupaten Banjarnegara. *Jurnal Manajemen Dan Bisnis Media Ekonomi*, XIX(1), 190–201.
- [7.] P, A. K. R., Suneni, & Febrilia, I. (2019). Pengaruh Kualitas Pelayanan, Harga Dan Citra Merek Terhadap Kepuasan Konsumen Pengguna Transportasi ojek Online Grab. *Jurnal Riset Manajemen Sains Indonesia (JRMSI)*, 10(1), 204–225.
- [8.] Pangestu, W. A., & Riau, U. (2018). *Skripsi Analisis Kelayakan Finansial Bus Trans Metro Pekanbaru Koridor Iii Studi Kasus : Kampus Uin Panam – Mtuq Sudirman.*
- [9.] Sarbin, M. Y., Amin, H., & Fachruddin, S. (2019). *Analisis Komunikasi Bisnis Pada Layanan Aplikasi Grab Analysis of Business Communication on Grab Application in Kendari.* 4(3), 62–73.
- [10.] Transportasi, A. P., Menggunakan, O. O., Ahp, M., & Gea, N. (2017). *Analisis pemilihan transportasi ojek online menggunakan metode ahp.*
- [11.] B. Bart. “Going Faster.” *Globe and Mail* (Oct. 14, 2002), sec. A p.1. “Telehealth in Alberta.” *Toronto Star* (Nov. 12, 2003), sec. G pp. 1-3.