



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

SAINSTEK

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



Analisa Kelayakan Finansial Ojek Online (Studi Kasus 2 Aplikasi Sekaligus)

Hendra Taufik^{a*}, Mardani Sebayang^b

^{a,b}Jurusan Teknik Sipil, Universitas Riau, Jl. Subrantas KM 12.5, Kota Pekanbaru, Indonesia

INFORMASI ARTIKEL

Sejarah Artikel:

Diterima Redaksi: 16 Juni 2025

Revisi Akhir: 27 Juni 2025

Diterbitkan *Online*: 29 Juni 2025

KATA KUNCI

Shopee Food, ojek online, kelayakan finansial, 2 aplikasi, pekanbaru

*KORESPONDENSI

Telepon : 081319769489

E-mail : taufik2701@gmail.com

ABSTRACT

Pengendara Ojek Online di Kota Pekanbaru kadang tidak hanya mendaftar di satu aplikasi Ojek Online saja, kenyataannya di lapangan yang ditemukan pengendara dengan 2 aplikasi yang berbeda sekaligus. Hal ini cukup menarik untuk diteliti. Pengendara ingin mendapatkan penghasilan lebih jika mendaftar pada 2 Aplikasi Ojek Online. Lokasi survei diadakan di Kota Pekanbaru mulai dari survei awal guna mengetahui lokasi ideal pengendara. Setelah didapatkan data pengendara maka dilakukan survei komprehensif terhadap driver ojol. Research ini bertujuan untuk menghasilkan kelayakan finansial driver ojol yang memakai 2 aplikasi secara bersamaan. Nilai PBP, BEP, IRR, BCR dan NPVa merupakan indikator kelayakan yang dipergunakan. Pengendara dalam hal ini dibagi ke dalam 2 kelompok Pekerjaan. Pertama adalah sebagai Pekerjaan Tunggal dan kedua sebagai Pekerjaan Tambahan. Berdasarkan perhitungan secara matematis maka untuk Pekerjaan Tunggal dengan nilai PayBack Period (PBP) rata-rata = 3-4 bulan, nilai BEP = 100km/hari, Tingkat pengembalian internal (IRR)= 30%, BCR rata-rata = 4.0 , Nilai NPV rata-rata = Rp. 455,327,718, Sementara untuk Pekerjaan Tambahan didapatkan nilai tidak layak untuk semua indikator. Dapat dikatakan bahwa Pekerjaan Tunggal sebagai pengendara ojol dengan 2 aplikasi sangat layak secara finansial untuk diterapkan karena 100% penghasilannya berada di atas dari UMK Pekanbaru tahun 2025.

1. PENDAHULUAN

Kemajuan teknologi informasi telah mendorong transformasi signifikan dalam sektor transportasi, khususnya melalui kehadiran layanan ojek online. Layanan ini menawarkan kemudahan dan fleksibilitas bagi pengguna, serta peluang ekonomi bagi para pengemudi. [1] Namun, dengan adanya berbagai platform aplikasi yang tersedia, penting untuk menganalisis kelayakan finansial pengemudi yang menggunakan dua aplikasi berbeda. Analisis ini bertujuan untuk memahami perbedaan pendapatan, biaya operasional, dan faktor-faktor lain yang mempengaruhi kesejahteraan finansial pengemudi.

Besarnya pendapatan dari para pengemudi sangat tergantung dari jumlah pesanan yang diterima, juga kualifikasi tingkatan layanan yang dimiliki oleh

pengemudi yang diberikan oleh pengguna. Semakin besar rating tingkat pelayanan pengemudi, semakin besar pula orderan yang akan masuk ke dalam akun pengemudi. [2] [3]. Jadi dari segi penghasilan tidak ada upah minimum dari pengemudi. Sedangkan upah maksimum sesuai dengan jumlah pelanggan yang masuk dan ulasan bagus dari penerima jasa. [4] [5] [6]. Pengendara ojol harus dapat mengelola keuangannya sendiri dan dapat berusaha semaksimal mungkin.

Peningkatan pendapatan yang dihasilkan oleh ojol didapatkan dengan meminimalkan waktu tunggu pelayanan. Ambisi pengendara untuk meningkatkan pendapatannya bahwa pengendara mendaftar pada dua sistem aplikasi sekaligus. Misalnya mereka mendaftar pada aplikasi Gojek sebagai Gojek, juga mendaftar pada

aplikasi maxim. Atau aplikasi gojek sebagai aplikasi Tunggal dan Grab sebagai aplikasi tambahan.

Pemakaian 2 aplikasi sekaligus juga memberikan tantangan baru pengendara ojol. Dimana mereka harus mengatur manajemen waktunya, jika menerima satu orderan masuk dalam satu aplikasi, pengendara ojol harus mematikan dulu aplikasi lainnya. Hal ini bertujuan agar tidak menerima pesanan lagi masuk pada aplikasi kedua. Jika kedua pesanan masuk pada saat bersamaan pada kedua aplikasi, tentunya salah satu pesanan harus dibatalkan terlebih dahulu. Hal ini tentunya akan berpengaruh terhadap orderan yang masuk berikutnya. [7] [8] Pada aplikasi ojek misalnya, akun ojol yang membatalkan pesanan yang masuk dari operator akan mengalami penundaan (*suspend*) orderan untuk sementara waktu dari operator. Jika hal ini terjadi tentunya pengendara akan dirugikan, karena orderan dari operator akan jarang masuk sampai waktu berhari-hari. [9]

Taufik et al. (2019) menyatakan bahwa analisis kelayakan finansial pada pengemudi transportasi online di Kota Pekanbaru, yang memberikan wawasan awal mengenai aspek finansial dalam industri ini.

Namun, penelitian yang membandingkan kelayakan finansial pengemudi yang menggunakan dua aplikasi berbeda masih terbatas. Oleh karena itu, penelitian ini akan mengisi kesenjangan tersebut dengan menganalisis dan membandingkan aspek finansial dari pengemudi ojek online yang beroperasi dengan dua platform aplikasi berbeda.

Sebagian besar penelitian yang ada cenderung menganalisis kelayakan finansial dari satu platform saja. Sebagai contoh, **Taufik, Setiawan, & Elianora (2023)** secara spesifik menganalisis kelayakan finansial pengemudi Grabbike di Pekanbaru. Demikian pula, **Taufik & Sebayang (2024)** meneliti kelayakan finansial pengemudi Shopee Food. Studi-studi ini memberikan gambaran yang berharga, namun belum tentu mencerminkan realitas banyak pengemudi yang beroperasi di lebih dari satu platform. Terdapat celah penelitian (*research gap*) untuk memahami kelayakan finansial dari perspektif pengemudi yang melakukan *multi-apping*.

Penelitian ini bertujuan untuk mengisi celah tersebut dengan menganalisis kelayakan finansial profesi ojek online bagi pengemudi yang menggunakan dua aplikasi (Gojek dan Grab) secara simultan di Kota Pekanbaru. Dengan menganalisis secara komprehensif biaya investasi, biaya operasional, dan total pendapatan dari kedua aplikasi, penelitian ini akan memberikan jawaban apakah strategi *multi-apping* ini benar-benar "layak" dijalankan dari sudut pandang finansial [10]. Hasil penelitian

diharapkan dapat menjadi panduan bagi calon pengemudi maupun pengemudi aktif dalam mengambil keputusan strategis terkait profesi mereka.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Konsep dan Perkembangan Ojek Online

Era teknologi digital di bidang transportasi telah mengalami transformasi yang sangat signifikan dengan munculnya aplikasi berbasis teknologi. Ojek online merupakan salah satu inovasi yang memanfaatkan platform digital untuk menghubungkan pengemudi dan penumpang secara cepat dan efisien. Konsep ini tidak hanya mengubah dinamika mobilitas perkotaan, tetapi juga menciptakan peluang ekonomi baru bagi para pengemudi. Beberapa studi menunjukkan bahwa penggunaan aplikasi ojek online turut meningkatkan produktivitas dan efisiensi operasional, meskipun di sisi lain menuntut penyesuaian dari segi manajemen biaya dan strategi pendapatan bagi para pengemudi. Berbeda dengan ojek pangkalan yang biasa mematok tarif sesukanya dan cenderung kadang-kadang memaksa pelanggan membayar lebih dari biasanya karena tidak ada pilihan lainnya. Jarak tempuh juga pendek, jika ingin menempuh perjalanan yang cukup jauh biaya yang dikeluarkan menjadi membengkak beberapa kali lipat. Sehingga penumpang merasa keberatan dengan tarif yang dipatok terlalu tinggi. Dengan adanya ojol, tarif menjadi rasional untuk jarak lebih jauh dari ojek pangkalan, akan tetapi harga yang dibayarkan masih jauh lebih masuk akal daripada yang ditetapkan oleh ojek pangkalan.

2.2 Kelayakan Finansial dan Aspek Ekonomis Usaha Ojek Online

Penilaian kelayakan finansial merupakan langkah penting dalam menentukan apakah suatu usaha dapat menghasilkan keuntungan yang optimal. Di dalam konteks ojek online, analisa kelayakan finansial melibatkan pengukuran berbagai variabel seperti pendapatan per layanan, biaya tetap (misalnya sewa kendaraan, asuransi, dan biaya administrasi) serta biaya variabel (bahan bakar, perawatan rutin, dan biaya operasional harian). Literatur dalam bidang ekonomi investasi dan manajemen keuangan mengemukakan bahwa penggunaan indikator seperti Break Even Point (BEP), Pay Back Period (PBP), Net Present Value (NPV), Internal Rate of Return (IRR), dan Benefit-Cost Ratio (BCR) sangat relevan untuk memahami kinerja serta risiko usaha. Metode-metode ini berakar pada konsep nilai waktu uang dan analisis aliran kas, sehingga memberikan gambaran holistik mengenai profitabilitas dan likuiditas usaha.

2.2 Depresiasi

Depresiasi adalah penyusutan suatu nilai barang karena berkurangnya nilai barang akibat pemakaian dan penggunaannya.

Metode perhitungan depresiasi ada 4 sebagai berikut [9]:

1. *Straight Line Depreciation*

Metode ini disebut juga metode garis lurus, Nilai barang akan turun secara gradien seiring dengan berjalannya waktu.

2. *Unit Production Method*

Metode ini tergantung jadi jumlah stok yang ditahan. Semakin banyak persediaan barang yang tersedia, maka harga nilai barang akan berkurang, karena stoknya melimpah.

3. *Double Declining Balance Method*

Metode ini menghitung penyusutan dengan tarif yang lebih tinggi di awal periode penggunaan aset, kemudian menurun seiring waktu. Biasanya, tarif penyusutannya adalah dua kali lipat dari tarif metode garis lurus. Penyusutan dapat berupa kurva.

2.3 *Biaya Operasional Kendaraan*

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) adalah Biaya yang dikeluarkan selama kendaraan dioperasikan. Biaya operasional baik secara berkala (*maintenance*), maupun biaya yang tidak terduga (*service*). Contoh biaya berkala adalah ganti oli, busi, bahan bakar. Sedangkan biaya service kendaraan yakni kerusakan yang terjadi di luar prediksi. Dapat diakumulasikan dalam bulanan ataupun tahunan. (LPM-ITB, 1997). Direct cost dan indirect cost merupakan biaya yang sangat diperhitungkan dalam BOK.

2.4 *Analisa Kelayakan Finansial*

Berdasarkan Taufik (2024) Ada 5 indikator dalam penentu kelayakan keuangan, yaitu :

2.4.1 *Break Even Point (BEP)*

BEP adalah Titik balik modal yang diperoleh, dimana keuntungan yang diperoleh sama dengan biaya yang dikeluarkan. TerTunggal sekali biaya tetap dibagi dengan harga jual dikurangi dengan harga variabel. (Taufik & Mardani, 2024). *BEP* dapat dijelaskan oleh Rumus (1)

$$BEP = \frac{FC}{SP-VC} \quad (1)$$

Dengan :

- FC = Fixed Cost
- SP = Selling Price
- VC = Variabel Cost

2.4.2 *Net Present Value (NPVa)*

Metode NPV adalah metode untuk menghitung nilai pengeluaran tahun sekarang dari investasi yang dilakukan yang akan datang. Seluruh biaya pengeluaran dan pemasukan dihitung berdasarkan nilai sekarang. Nilai NPV dapat diperoleh dari Rumus (2,3,4) berikut:

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

$$NS = \frac{1}{(1+i)^n} \times AKB \quad (3)$$

$$AKB = NP - (\text{Pengeluaran} + \text{Depresiasi}) \quad (4)$$

Dengan :

t = Umur Investasi (tahun)

NPVa > 0 Nilai investasi memadai

NPVa = 0 Netral

NPVa < 0 Nilai investasi tidak memadai

2.4.3 *Benefit Cost Rasio (BCRa)*

Metode BCR perbandingan antara seluruh keuntungan (Benefit) yang diperoleh biaya yang sudah dikeluarkan (Cost). Nilai BCR didapatkan dari perhitungan Rumus (5)

$$BCR = \frac{K(t)}{B(t)} \quad (5)$$

Dengan :

K(t) = Benefit (Rp)

B(t) = Cost (Rp)

Jika:

BCRa > 1 Pendanaan menguntungkan

BCRa < 1 Pendanaan rugi

BCRa = 1 Pendanaan tidak untung dan tidak rugi

2.4.4 *Internal Rate of Return (IRRe)*

Metode IRR untuk menghitung besarnya suku bunga investasi berbading dengan suku bunga yang ditawarkan oleh bank sesuai dengan standar Bank Indonesia. Perhitungan dari nilai IRR dapat diperoleh dari nilai yang didapatkan dari rumus (6) berikut ini:

$$IRRe = ip \frac{\sum KM_{ip}}{\sum KM_{ip} - \sum KM_{iq}} x (ia - ib) \quad (6)$$

Dengan :

ia = Suku Bunga (%)

NS = Nilai Sekarang (Rp)

KM = Kas Masuk (Rp)

NPV = Net Present Value (Rp)

Jika: IRR > 0 maka proyek memadai

IRR = 0 balik modal

IRR < 0 nilai proyek tidak memadai

2.4.5 *Pay Back Period (PBP)*

Metode titik balik modal 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):

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

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

$$PBP = \frac{AKB_{untuk\ 1\ bulan}}{AKB_{Kumulatif\ ke-t}} \quad (9)$$

maka:

AKB = Aliran Kas Bersih (Rp)
 t = Umur Investasi (tahun)
 AKBkumulatif(t) = Kumulatif AKB ke-t (Rp)

Jika :

PBP > Usia rencana, maka proyek tidak memadai
 PBP < Usia rencana, maka proyek layak dijalankan
 PBP = Usia rencana, maka proyek balance

2.4.6 Penarikan Sampel

Menentukan banyaknya sampel riset ini menggunakan formula Slovin dengan jumlah populasi pengendara lebih kurang sebanyak 100, margin eror (e) 10 % untuk wilayah kota Pekanbaru. Jumlah sampel penelitian dihitung menggunakan Rumus (10) :

$$b = \frac{(Cu)}{1+(Pu)e^2} \quad (10)$$

Dengan :

b = Jumlah Sampel
 e² = Besar kesalahan
 Cu = Jumlah Populasi

3. METODOLOGI

Metodologi riset penelitian ini mulai dilakukan dari:

3.1 Lokasi Penelitian

Lokasi riset pada kegiatan survei ini berada dalam ruang lingkup Kota Pekanbaru. Penentuan titik inspeksi pada lokasi strategis, maka perlu dilakukan dulu inspeksi awal. Setelah itu didapatkan hasil maka survei detail beberapa lokasi strategis dari pengendara ojek online dapat dilakukan dengan metode wawancara personal masing-masing pengendara.

3.1.1 Lokasi Posko Tempat Area Pengendara

Lokasi area tunggu ojek online riset ini merupakan lokasi strategis untuk menunggu penumpang oleh pihak pengendara ojek online di Pekanbaru. Titik posko adalah rata-rata tempat penting seperti gerai kedai, tempat perbelanjaan dan Hypermarket. Berikut merupakan lokasi titik tunggu driver diantaranya : Kawasan Panam, Pusat perbelanjaan, daerah Marpoyan, Kawasan Gobah, daerah Jalan Sudirman dan daerah Jalan Riau.

3.2 Metode Penelitian

Metode riset yang dipergunakan pada kegiatan ini adalah sebagai berikut:

1. Kajian Pustaka

Kajian Pustaka dilakukan untuk mendalami dan menemukan informasi tentang analisa kelayakan transportasi online. Melihat referensi sejenis dari penelitian terdahulu yang sejenis dan celah penelitian yang bisa di dapatkan. Disamping itu dilakukan penggalian rujukan terhadap penelitian sejenis baik dari dalam dan maupun luar negeri terkait teori yang terkait dalam pembahasan dan yang terkait tentang analisis kelayakan finansial transportasi online yang sudah dilakukan.

2. Pengisian Kuesioner

Pengisian Kuesioner dijalankan di lokasi penelitian dilakukan dengan metoda wawancara. Pengendara di tempat poskonya yang telah ditinjau dari awal. Selanjutnya, berkas kuisioner diisi oleh surveyor sesuai dengan data yang disebutkan oleh pengendara. Pengisian data oleh pengendara ojek online sesuai pengalaman di lapangan yang mereka peroleh setiap harinya. Pengisian dilakukan secara independen antara satu sama lainnya jika lebih dari 1 pengendara berada dalam satu lokasi dan juga tanpa adanya unsur paksaan.

3. Pengamatan & Wawancara

Kegiatan pengisian angket di tempat posko pengendara dilakukan dengan menyebutkan satu per satu pertanyaan secara langsung kepada driver. Survei langsung menuliskan jawaban pertanyaan pada kolom angket yang tersedia. Jadi pengisian angket tidak mengganggu kerja pengendara ojol dalam menunggu panggilan ordernya. Jadi wawancara yang dikerjakan saat pengendara tidak melakukan aktivitas kegiatannya sebagai pengendara. Terakhir, pengambilan dokumentasi berupa foto untuk pelaporan saat wawancara.

4. Perangkat Keras dan Perangkat Lunak

Perangkat keras yang digunakan dalam riset ini adalah laptop HP Spectre dengan Windows 11 Home Single Language. Perangkat lunak yang digunakan dalam pengolahan data survei yakni dengan menggunakan Microsoft Excel 2021, dan Word 2021 tampilan laporan.

3.3 Pengumpulan Data Riset

1. Metode pengambilan data

Pengambilan data dilakukan dengan 2 cara yakni perolehan data primer dan data sekunder. Data primer didapatkan dengan melakukan kuisiner langsung kepada pengendara ojek online di posko tempat tunggu pengendara. Sedangkan data sekunder didapatkan dari penelusuran dari sumber jurnal dan literatur yang ada.

Untuk mendapatkan data penelitian maka dilakukan Penyebaran kuesioner guna memperoleh data primer dari pengendara ojek online, sedangkan untuk data sekunder berasal dari literatur jurnal dan studi pustaka online. Metode pemilihan sampel yang digunakan yaitu metode - metode analisis deskriptif kuantitatif dengan mengambil sampel dan kuesioner sebagai data Tunggal responden yaitu pengendara ojek online.

2. Jumlah Sampel Responden

Jumlah sampel responden yang diambil dari penelitian ini adalah 100 pengendara dari ojol berdasarkan analisis dari Rumus Slovin. Dari Jumlah yang dihasilkan, maka diambil hanya 20 sampel yang bisa mewakili keseluruhan responden. Selanjutnya 10 responden diambil yang mempunyai pekerjaan sebagai Pekerjaan Tunggal dan 10 responden pengendara yang mewakili 10 pengendara dengan Pekerjaan Tambahan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Lokasi Objek Penelitian

Lokasi riset ini dilakukan pada beberapa titik tunggu dari pengendara ojol yang strategis di wilayah Kota Pekanbaru. Lokasi ditentukan berdasarkan penelitian awal sebelumnya. Masing-masing responden diambil berdasarkan banyaknya jumlah pengendara yang berada pada lokasi tunggu tersebut.

4.2 Deskripsi Sampel Penelitian

Jumlah pengendara ojol yang diambil dengan 2 aplikasi adalah 100 responden yang diisi oleh pengendara ojek online yang memiliki lebih dari 1 aplikasi pengendara. Berikut Lokasi penelitian dan jumlah responden pada setiap lokasi penyebaran kuesioner pada Tabel 1:

Tabel 1. Lokasi Tempat Penelitian

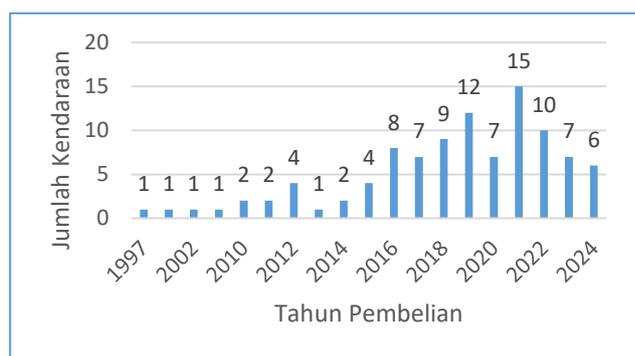
No.	Tempat Penelitian	Jumlah Pengendara
1	Kawasan Panam	34
2	Daerah Marpoyan	25
3	Pusat Perbelanjaan	16
4	Jl. Riau	11
5	Kawasan Gobah	7
6	Jl. Sudirman	7
Total =		100

4.3 Analisa Data

Kelayakan keuangan merupakan tujuan Tunggal dari tujuan penelitian ini. Analisis finansial digunakan untuk mengetahui besar pendapatan dari pengendara ojol yang mempunyai 2 aplikasi secara bersamaan, baik dengan menggunakan 1 handphone dengan 2 aplikasi pengendara, maupun dengan menggunakan 2 handphone, dengan masing-masing satu aplikasi pengendara dengan operator yang berbeda. Analisis data yang dilakukan pada penelitian ini memakai 2 skenario. Skenario pertama yakni sebagai Pekerjaan Tunggal (MJ) dan skenario kedua yakni sebagai Pekerjaan Tambahan (SJ)

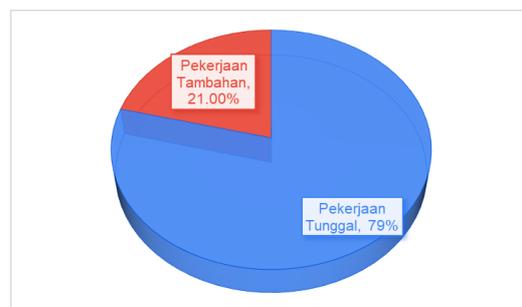
4.3.1 Karakteristik Responden

Karakteristik responden meliputi tahun pembelian kendaraan, Pekerjaan Tunggal dan Tambahan, Jenis Kelamin pengendara, rentang usia dan jumlah pengendara, Pendidikan, Pengendara sebagai Pekerjaan Tunggal & Tambahan, Tahun menjadi pengedara, Jumlah orderan rata-rata/hari, Jenis aplikasi Tunggal yang dipergunakan Persentase penghasilan dengan 2 aplikasi berbeda.



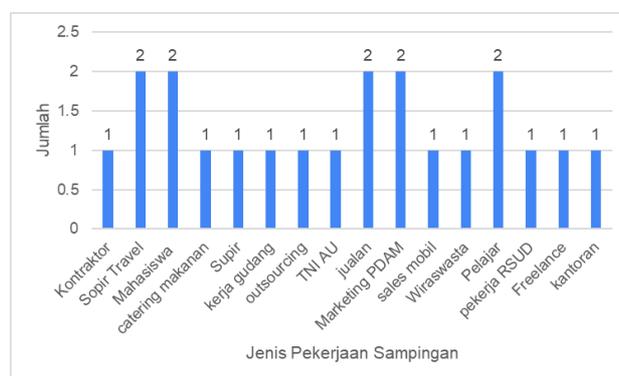
Gambar 1. Jumlah Kendaraan dan Tahun Kepemilikannya

Dari Gambar 1 di atas dapat kita lihat bahwa total jumlah kendaraan tertinggi dari pengendara ojol ada adalah tahun 2019 dan 2022 dengan tiap-tiapnya adalah 12 dan 15 kendaraan.



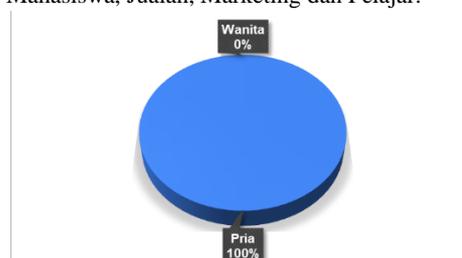
Gambar 2. Persentase pengendara Ojol sebagai Pekerjaan Tunggal dan Pekerjaan Tambahan.

Dari Gambar 2 di atas dapat dilihat bahwa Pekerjaan Tunggal dari pengendara ojol adalah hampir 4x lipat dari pengendara sebagai Pekerjaan Tambahan.



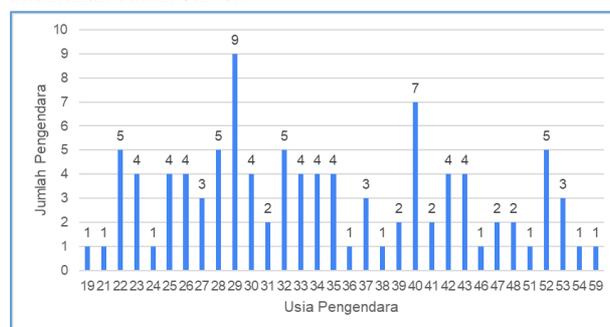
Gambar 3. Jenis Pekerjaan Tambahan Ojol

Pada Gambar 3 dapat menunjukkan pengendara ojol dengan Pekerjaan Tambahan terbanyak ditunjukkan oleh profesi Sopir Travel, Mahasiswa, Jualan, Marketing dan Pelajar.



Gambar 4. Jenis Kelamin Pengendara

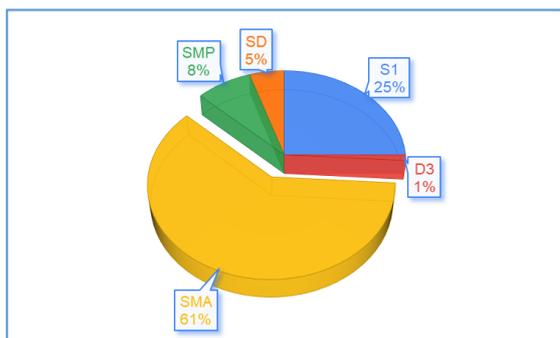
Pada Gambar 4 terlihat bahwa Pengendara ojol didominasi 100% oleh Pria, sedangkan pengendara wanita tidak ditemukan dalam survei.



Gambar 5. Rentang Usia dan Jumlah Pengendara

Gambar 5 menjelaskan jumlah pengendara ojol yakni dari rentang usia 19 – 59 tahun. Sedangkan jumlah pengendara

terbanyak terdapat pada usia 29 tahun dan 40 tahun dengan masing-masing 9 dan 7 pengendara.



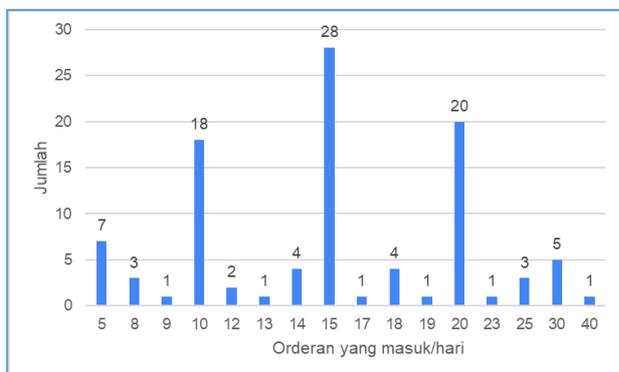
Gambar 6. Persentase Pendidikan dari Pengendara

Gambar 6 memperlihatkan pendidikan tertinggi dari pengendara ojol adalah Strata 1 dan Diploma 3 yang meliputi 26% dari Total pengendara. Sedangkan yang paling terbanyak tingkat pendidikannya adalah Sekolah Menengah Atas (SMA) sebesar 61%. Sisanya sebagian kecil yakni SMP dan SD sebesar 11%.



Gambar 7. Tahun Driver Ojol jadi Pengendara

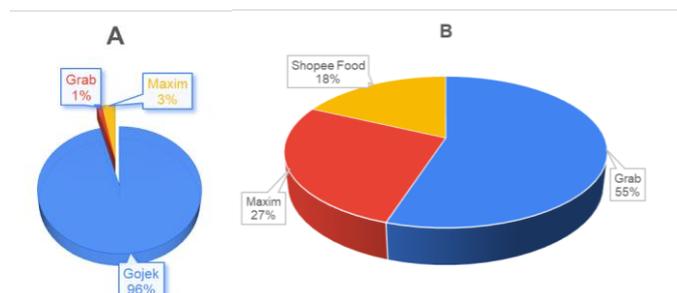
Gambar 7. di atas dapat diambil pedoman bahwa pengendara ojol paling banyak jumlahnya yakni selama 4 tahun dan 7 tahun. Sedangkan jumlah driver yang paling sedikit adalah baru 1 tahun dan 10 tahun.



Gambar 8. Karakteristik rata-rata Jumlah Orderan yang Masuk/Hari pada Pengendara Ojol

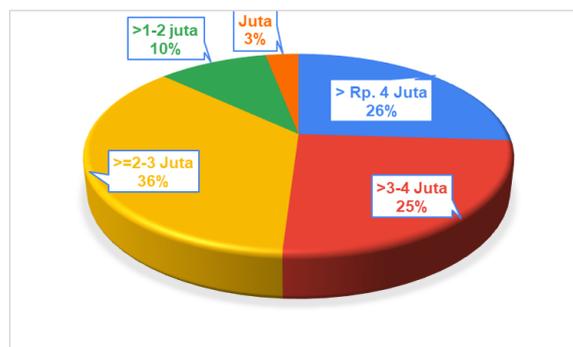
Gambar 8 menjelaskan bahwa rata-rata jumlah orderan yang paling banyak masuk/hari adalah 10, 20 dan 15 orderan. Nilai orderan yang paling sering di dapatkan oleh pengendara/hari

adalah 15 orderan dengan persentase paling tinggi 28%, 20 orderan sebesar 20% dan 10 orderan yakni sebesar 18%.



Gambar 9. Aplikasi Tunggal yang dipergunakan pada Gambar 9A dan Aplikasi Tambahan (Aplikasi ke-2) pada Gambar 9B

Pada Gambar 9. menerangkan bahwa aplikasi Tunggal terbanyak yang dipergunakan oleh pengendara didominasi oleh Pengendara Gojek 96%, yang kedua Maxim 3% dan Grab 1%. Sedangkan Aplikasi tambahan terbanyak yang dipergunakan yakni Grab 55%, Maxim 27% dan Shopee Food 18%.

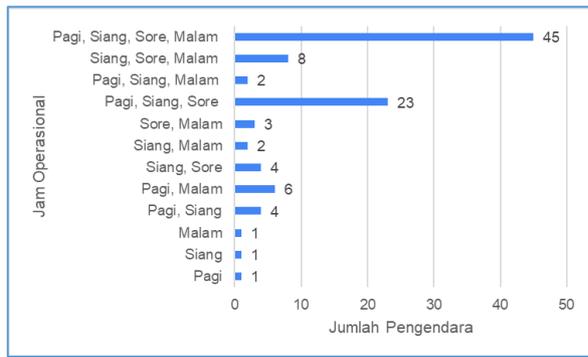


Gambar 10. Persentase Penghasilan Pengendara Ojol dengan 2 Aplikasi Berbeda

Pada Gambar 10 di atas Penghasilan terbesar yang didapatkan dari pengendara ojol dengan Jumlah lebih dari Rp. 4 juta sebesar 25% sebagai posisi kedua. Penghasilan terbanyak Rp. 2-3 Juta/bulan sebesar 36% dari total pengendara. Sedangkan yang layak di atas UMK ada sebesar 87%.

4.3.2. Karakteristik Orderan

Karakteristik ojol di dominasi dari banyaknya masuk orderan. Jika orderan masih masuk sampai malam hari dan jumlahnya cukup banyak, maka pengendara biasanya dengan status sebagai Pekerjaan Tunggal akan tetap lanjut bekerja sampai malam hari.



Gambar 11. Karakteristik Pesanan berdasarkan waktu Kerja Pengendara

Gambar 11. dapat kita lihat banyak paling banyak pengendara bekerja dari pagi sampai malam sebesar 45%, Sedangkan persentase kedua terbanyak adalah yang bekerja dari pagi hingga sore hari sebesar 23%. Pengendara ojol ini adalah pengendara dengan Pekerjaan Tunggal. Mereka tidak melakukan Pekerjaan Tambahan lainnya. Disamping berkumpul bersama kawan-kawan pengendara lainnya untuk menunggu orderan datang melalui kedua aplikasi.

4.4 Rencana Alternatif Penelitian

Kelayakan secara keuangan meliputi 2 rencana, yakni pertama sebagai Pengendara Tunggal (MJ) dan Pengendara Tambahan (SJ). Rencana Tunggal diwakili oleh 10 sampel pengendara wakil dari 79 pengendara, Sementara Pekerjaan Tambahan drivel ojol diwakili 10 sampel dari 21 pengendara ojol yang diwakili. Nama dan kode urutan pengendara ojol MJ dan SJ dapat dilihat pada Tabel 2&3.

Tabel 2. Skenario MJ Pengendara 2 Aplikasi

No.	Skenario MJ	
	Kode Pengendara	Nama Pengendara
1	H.18	Arlin Wahyu
2	H.39	Andre
3	H.70	Andri isnanda
4	H.75	Saikuna
5	H.87	Siswanto
6	H.45	Ade Admiral
7	H.100	Wartono
8	H.7	Suprianto
9	H.8	Andre
10	H.19	Gilang

Tabel 3. Skenario SJ Pengendara 2 Aplikasi

No.	Skenario MJ	
	Kode Pengendara	Nama Pengendara
1	H.29	Pakman
2	H.58	Iqbal
3	H.68	Andri Setiawan
4	H.66	Rosdanto
5	H.30	Aldio Yohanes
6	H.80	Ades
7	H.13	Deni
8	H.41	Dani
9	H.3	Rahmat
10	H.92	Rian

4.4.1 Skenario MJ (Pekerjaan Tunggal)

a. Break Even Point (BEP)

Analisis Titik balik Modal pada sampel dapat di lihat pada Tabel 4 berikut ini:

Tabel 4. Titik balik Modal dari Pekerjaan Tunggal

No.	Pengendara	BEP (MJ)		
		Pertahun (Km)	Perbulan (KM)	Perhari (KM)
1	H.18	36,000	3,000	100
2	H.39	36,000	3,000	100
3	H.70	36,000	3,000	100
4	H.75	36,000	3,000	100
5	H.87	54,000	4,500	150
6	H.45	36,000	3,000	100
7	H.100	14,400	1,200	40
8	H.7	10,800	900	30
9	H.8	9,000	750	25
10	H.19	54,000	4,500	150

b. Pay Back Period (PBP)

Tahun balik modal bagi pengendara dapat dilihat pada Tabel 5 berikut:

Tabel 5. Tahun balik Modal dari Pekerjaan Tunggal

No.	Pengendara	PBP
1	H.18	4 Bulan
2	H.39	4 Bulan
3	H.70	8 Bulan
4	H.75	3 Bulan
5	H.87	4 Bulan
6	H.45	4 Bulan
7	H.100	5 Bulan
8	H.7	4 Bulan
9	H.8	4 Bulan
10	H.19	2 Tahun 8 Bulan

c. Internal Rate of Return (IRR)

Nilai IRR pengendara ojol Tunggal seperti terlihat pada Tabel 6 di bawah:

Tabel 6. Tingkat Pengembalian Utama Pengendara Tunggal

No.	Pengendara	IRR (%)
1	H.18	30
2	H.39	30
3	H.70	30
4	H.75	30
5	H.87	30
6	H.45	30
7	H.100	30
8	H.7	30
9	H.8	30
10	H.19	30

d. Net Present Value (NPV)

Perhitungan Harga Nilai Sekarang dari Pengendara Tunggal seperti terlihat pada Tabel 7:

Tabel 7. Perhitungan Nilai NPV Pekerjaan Tunggal

No.	Pengendara	NPV (Rp.)
1	H.18	372,114,800
2	H.39	304,187,280
3	H.70	263,918,800
4	H.75	227,394,519
5	H.87	248,229,760
6	H.45	258,986,464
7	H.100	224,456,656
8	H.7	234,863,840
9	H.8	239,306,360
10	H.19	271,346,880

e. Benefit Cost Rasio (BCR)

Perhitungan pada Manfaat Nilai Biaya dari perwakilan 10 pengendara dapat dilihat pada tampilan Tabel 8 berikut ini. Nilai Manfaat adalah mencapai 4x lipat dari biaya yang dikeluarkan. Artinya Kegiatan sebagai pengendara ojol tersebut layak untuk dijalankan.

Tabel 8. Nilai BCR Pengendara Tunggal

No.	Pengendara	BCR
1	H.18	4.377
2	H.39	7.686
3	H.70	3.205
4	H.75	4.593
5	H.87	3.826
6	H.45	4.362
7	H.100	3.034
8	H.7	3.854
9	H.8	4.184
10	H.19	1.280

4.4.2 Skenario MJ (Pekerjaan Tambahan)

a. Break Even Point (BEP)

Dari Tabel 9 dapat dilihat bahwa rata-rata jarak tempuh kendaraan ojol adalah 111 KM/hari. Sedangkan rata-rata perjalanan pertahun adalah 3.980.000 km/tahun.

Tabel 9. Break Event Point Pekerjaan Tambahan

No.	Pengendara	BEP (SJ)		
		Pertahun (Km)	Perbulan (KM)	Perhari (KM)
1	H.18	9,000	750	25
2	H.39	54,000	4,500	150
3	H.70	64,800	5,400	180
4	H.75	54,000	4,500	150
5	H.87	54,000	4,500	150
6	H.45	54,000	4,500	150
7	H.100	36,000	3,000	100
8	H.7	36,000	3,000	100
9	H.8	28,800	2,400	80
10	H.19	9,000	750	25

b. Pay Back Period (PBP)

Seluruh Pekerjaan pada pengendara ojol sebagai pekerjaan tambahan dinyatakan tidak layak seperti terlihat pada Tabel 10 di bawah ini:

Tabel 10. Tahun Balik Modal untuk Pekerjaan Tunggal

No.	Pengendara	PBP
1	H.18	Tidak Layak
2	H.39	Tidak Layak
3	H.70	Tidak Layak
4	H.75	Tidak Layak
5	H.87	Tidak Layak
6	H.45	Tidak Layak
7	H.100	Tidak Layak
8	H.7	Tidak Layak
9	H.8	Tidak Layak
10	H.19	Tidak Layak

c. Internal Rate of Return (IRR)

Nilai IRR hampir tidak ada yang dapat dilihat pada Tabel 11 dan Tingkat Pengembalian internal pengendara Tambahan:

Tabel 11. Tingkat Pengembalian Internal Pengendara Tambahan

No.	Pengendara	IRR (%)
1	H.18	-
2	H.39	-
3	H.70	-
4	H.75	-
5	H.87	-
6	H.45	-
7	H.100	-
8	H.7	-
9	H.8	-
10	H.19	-

d. Net Present Value (NPV)

Hasil Nilai Bersih Sekarang pada pengendara ojol dengan rata-rata Rp. 56.896.063 seperti terlihat pada Tabel 12:

Tabel 12. Net Present Value Pekerjaan Tambahan

No.	Pengendara	NPV (Rp.)
1	H.18	86,127,840
2	H.39	112,185,013
3	H.70	17,877,672
4	H.75	66,295,040
5	H.87	47,782,160
6	H.45	28,005,840
7	H.100	39,998,880
8	H.7	(38,906,560)
9	H.8	(34,200,640)
10	H.19	(707,920)

Hanya 3 Pengendara yang layak berdasarkan perhitungan Hasil Nilai Bersih Sekarang, yakni driver 7,8,9.

e. Benefit Cost Rasio (BCR)

Nilai BCR yang dihasilkan dari pengendara sebagai Pekerjaan Tunggal adalah 0 untuk seluruh pengendara ojol. Seperti terlihat pada Tabel 13:

Tabel 13. Perhitungan Nilai NPV Pekerjaan Tunggal

No.	Pengendara	BCR
1	H.18	0
2	H.39	0
3	H.70	0
4	H.75	0
5	H.87	0
6	H.45	0
7	H.100	0
8	H.7	0
9	H.8	0
10	H.19	0

Kelayakan Finansial dari hasil di atas dapat kita lihat bahwa kelima indikator harus terpenuhi, baru dapat dikatakan bahwa pengendara itu layak secara finansial. Jika dibandingkan dengan Upah Minimum (UMK) Kota Pekanbaru pada tahun 2025 yakni dengan standar layak yakni Rp. 3.451.584,-, sudah pasti 100% pengendara ojol sebagai Pekerjaan Tunggal dengan 2 aplikasi layak untuk dijalankan. Pekerjaan pengendara ojol dapat sebagai mata pencaharian utama keluarga.

A. Pengendara Tunggal

Tahun balik investasi dari pengendara ojol yakni berkisar antara 3 sampai 4 bulan saja. Faktor kelayakan finansial semuanya terpenuhi sebagai pengendara dengan Pekerjaan Tunggal. Pengendara yang bergelut di pekerjaan ini setiap harinya sangat layak untuk dipertimbangkan.

B. Pengendara Tambahan

Pengendara ojol dengan yang hanya sebagai Tambahan saja ternyata tidak layak secara finansial untuk dijalankan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Pengendara ojo sebagai pekerjaan tunggal dengan menggunakan 2 aplikasi sekaligus seluruhnya dinyatakan layak secara finansial..
2. Penerimaan pesanan orderan yang kontiniu dari pagi hingga malam sebagai Pengendara Tunggal adalah sangat layak secara finansial karena mencapai 100% dari ojol.
3. Pengendara Tambahan ternyata tidak memenuhi kelayakan secara finansial.

5.2 Saran

1. Untuk mendapatkan orderan yang cukup banyak perlu kiranya pengendara mencari tempat yang strategis untuk menerima orderan..
2. Riset yang lebih detail bisa dilakukan pada pengendara yang mempunyai lebih dari 2 aplikasi.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan Terima kasih mahasiswa Teknik Sipil yang sudah membantu dalam pengumpulan data di lapangan dan belajar cara mendapatkan data penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] H. Taufik dan M. Sebayang, "Analisa Kelayakan Finansial Ojek Online (Studi Kasus Shopee Food Pekanbaru)," *Sainstek*, vol. 2, no. 2, pp. 330-337, 2024.
- [2] R. Al Rasyid dan H. Taufik, "Financial Feasibility Analysis Of Pekanbaru Gojek Driver," *Andalas Civil Engineer Proceeding*, vol. 1, no. 2, pp. 88-98, December 2021.
- [3] A. P. Herianto, H. Taufik dan S. Djuniati, "Analisis Kelayakan Finansial Driver Maxim Bike Pekanbaru," *Journal of Infrastructure and Civil Engineering*, vol. 02, no. 01, pp. 60-80, 31 March 2022.
- [4] H. Taufik, P. S. Sari dan R. T. K. Irana, "Analisis Kelayakan Finansial Driver Taxy Online (Studi Kasus Maxim Car Pekanbaru)," *Jurnal Teknologi dan Rekayasa Sipil*, vol. 01, no. 02, pp. 45-51, November 2022.
- [5] H. Taufik, S. P. Sari dan R. T. Iriana, "Analisis Kelayakan Finansial Driver Taxy Online (Studi Kasus Maxim Car Pekanbaru)," *Jurnal Teknologi dan Rekayasa Sipil*, vol. 1, no. 2, pp. 88-94, 2022.
- [6] Shopee, "Shopee Food," PT Shopee International Indonesia, 10 11 2020. [Online]. Available: [https://help.shopee.co.id/portal/4/article/72285-\[Pembeli-ShopeeFood\]-Apa-itu-ShopeeFood](https://help.shopee.co.id/portal/4/article/72285-[Pembeli-ShopeeFood]-Apa-itu-ShopeeFood). [Diakses 11 11 2024].
- [7] P. Fakhriyah, "PENGARUH LAYANAN TRANSPORTASI ONLINE (GOJEK) TERHADAP PERLUASAN LAPANGAN KERJA BAGI MASYARAKAT DI KOTA CIMAHI," vol. 3, no. 1, pp. 34-41, Januari 2020.
- [8] M. Y. Sarbin, H. Amin dan S. Fachruddin, "Analisis Komunikasi Bisnis Pada Layanan Aplikasi Grab di Kota Kendari," *Jurnal Ilmu Komunikasi UHO: Jurnal Penelitian Ilmu Komunikasi dan Informasi*, vol. 4, no. 3, pp. 62-73, 2019.
- [9] A. Herawati, "4 Jenis Metode Depresiasi dalam Akuntansi dan Rumusnya," *Kledo*, 23 10 2023. [Online]. Available: <https://kledo.com/blog/metode-depresiasi/?form=MG0AV3>. [Diakses 15 11 2024].
- [10] D. Karlina, M. Ali, A. Kharis dan D. Karlina, "Faktor-Faktor yang menjadi pertimbangan dalam penggunaan jasa ojek onlien (Gojek) di Kota Mataram," *Jurnal Ilmu Administrasi*, vol. 6, no. 2, pp. 75-84, 2018.
- [11] H. Taufik, R. Setiawan dan E. Elianora, "Analisa Kelayakan Finansial Driver Ojek Online (Studi Kasus Grabbike Pekanbaru)," *SAINSTEK*, vol. 11, no. 1, pp. 79-88, 2023.
- [12] R. A. Saputra, H. Taufik dan M. Sebayang, "Online Taxy Driver Financial Feasibility Analysis (Case Study Pekanbaru InDriver Motorcycle)," *Jurnal Teknologi dan Rekayasa Sipil*, vol. 02, no. 02, pp. 01-09, 2023.
- [13] F. Fahrurrozi, S. Sayyidi dan I. Ali, "Analisis Layanan Ojek Online PT. Grab Indonesia Wilayah Surabaya dalam Perspektif Bisnis Islam," *Jurnal Ekonomi dan Syariah*, vol. 3, no. 1, pp. 147-157, Januari 2020.