

Analisis Kelayakan Finansial *Driver Maxim Bike Pekanbaru*

Arty Putri Herianto¹, Hendra Taufik^{2*}, Sri Djuniati³

^{1,2,3}Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Riau, Pekanbaru, Riau

*taufik2701@gmail.com

Abstrak

Layanan ojek online Maxim merupakan perusahaan internasional bergerak dibidang taxi online, dimana menyediakan platform yang mempertemukan pengemudi dan pelanggan secara mudah. Maxim beroperasi di Indonesia pada tahun 2018, yang tersebar di 20 kota besar di Indonesia, salah satunya kota Pekanbaru. Perkembangan Maxim sebagai jasa layanan ojek online di Pekanbaru begitu pesat, dan menampung banyak tenaga kerja sebagai pengemudi, sehingga hal ini perlu diperhatikan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kelayakan finansial dari pengemudi ojek online Maxim di Pekanbaru, yang dapat dijadikan pertimbangan oleh masyarakat yang ingin bergabung sebagai pengemudi Maxim. Metode analisis yang digunakan yaitu BEP untuk mengetahui titik pulang pokok, PBP menentukan lamanya waktu pengembalian dana investasi usaha, dan IRR, NPV, BCR digunakan untuk mengetahui kelayakan usaha tersebut. Hasil yang diperoleh dari uji kelayakan tersebut untuk skenario 1 (pekerjaan utama) adalah IRR 31,6%, 31,6%, 32%, 31,5%, 30,5%, 33%, 31,4%. NPV bernilai pasif yaitu: 106.903.061,56; 112.895.000; 127.523.586,82; 4.613.363,55; 133.254.478,06; 108.709.900,70 dan 65.731.692,71. Nilai BCR 2,175; 2,236; 2,042; 2,062; 1,877; 2,784, 2,048 nilai BCR yang diperoleh lebih besar dari 1. Untuk Skenario 2 (pekerjaan sampingan) hasil yang diperoleh adalah IRR 28,3%, 25,2%, 26,2%, 28,9%, 23%, 22,9%, 30,7%. NPV bernilai yaitu: 23.238.608,35; 18.844.374,24; 20.758,72; 30.400.469,46; -38.351.416,72; -39.886.193,93; dan 34.982.447,78. Nilai BCR 1,130; 1,085, 1,305; 1,638; 1,228; 1,163; 1,806; nilai BCR yang diperoleh lebih besar dari 1. Berdasarkan analisis finansial dari 5 metode tersebut, untuk skenario 1 dan skenario 2 usaha pengemudi Maxim dinyatakan layak untuk dijalankan.

Kata kunci: Ojek Online, Maxim, Analisis Finansial, Teknologi, Investasi

1. Pendahuluan

Era modern saat ini masyarakat memiliki kegiatan serta aktivitas yang sangat beragam dan untuk memenuhi hal tersebut masyarakat membutuhkan adanya transportasi sebagai alat penunjang atau alat bantu dalam mobilisasi melaksanakan aktivitasnya. Transportasi merupakan bagian penting yang sudah menjadi kebutuhan



dalam kehidupan masyarakat pada saat ini. Seiring dengan kemajuan zaman serta pertumbuhan jumlah penduduk, pada masa sekarang ini rata-rata masyarakat sudah memiliki kendaraan pribadi yang efektif dan efisien untuk memobilisasi dari suatu tempat ketempat lainnya. Sayangnya pertumbuhan itu tidak diseimbangi dengan pembangunan ruas jalan yang tersedia., oleh karenanya hadirlah sebuah perusahaan transportasi umum berbasis *online* sebagai efisiensi berkurangnya penggunaan kendaraan pribadi. Dengan mudahnya kita dapat memesan lewat aplikasi antar dan jemput tanpa perlu menunggu waktu lama. Oleh karenanya, penyedia atau pengusaha jasa transportasi berlomba-lomba untuk menarik minat konsumen dengan kemudahan pemesanan, meningkatkan pelayanan, ketepatan waktu, dan lain sebagainya. Salah satu perusahaan transportasi yang hadir untuk hal tersebut yaitu Maxim (Lestari, 2018)

Layanan ojek *online* Maxim *bike* sudah tersedia di berbagai kota besar yang ada di Indonesia yang salah satunya berada di Kota Pekanbaru, Dengan adanya jasa angkut yang berbasis daring atau dikenal dengan nama (dalam jaringan / *online*) tentunya sangat memudahkan masyarakat Pekanbaru dalam berpergian. Selain itu, Maxim mengklaim sebagai layanan yang mengkhususkan diri pada sektor transportasi yang memberikan tarif yang lebih miring dari tarif ojek *online* lainnya. (Maxim & Lampung, 2020).

Pengembangan mode transportasi ini tidak hanya sebagai menjawab tantangan akan pilihan transportasi alternatif yang mudah secara aksesnya, nyaman, dan aman untuk memenuhi kegiatan dan kebutuhan masyarakat sehari hari saja, akan tetapi juga dapat mengurangi angka pengangguran dengan membuka lapangan kerja dan menyerap banyak tenaga kerja (Aziza, 2018).

Keberadaan Maxim memberikan dampak sebagai meningkatkan kesejahteraan masyarakat, karena masyarakat bisa menjadi *driver* ojek *online* Maxim untuk mendapatkan penghasilan tambahan hanya dengan menggunakan android dan kendaraan yang dimiliki. Kemudahan yang diberikan sebagai *driver* ojek *online* pun yaitu tidak terikat oleh jam kerja yang mana penghasilannya berdasarkan jumlah orderan yang didapatkan (Al-Rasyid et al., 2021).

Maxim bisa menjadi alternatif pekerjaan bagi masyarakat yang belum memiliki pekerjaan tetap, dan juga dengan perkembangan teknologi sekarang ini lebih banyak masyarakat beralih menggunakan ojek *online* yang lebih praktis. Dengan kemudahan yang didapatkan dan fleksibilitas jam kerja banyak masyarakat yang bergabung sebagai *driver* ojek *online* Maxim *bike*.

Keuntungan yang bisa diperoleh oleh *driver* ojek *online* Maxim *bike* dapat berupa uang tip yang diberikan oleh konsumen. Namun hal itu bergantung kepada konsumen tersebut mau memberikannya atau tidak. Pada kenyataannya jarang konsumen yang memberikan uang tip kepada *driver* ojek *online* Maxim *bike*.. Karena

konsumen merasa bahwasannya harga yang tertera pada aplikasi dirasa sudah cukup dan konsumen juga menginginkan harga yang murah. Maka dari itu uang tip untuk *driver* ojek *online* Maxim *bike* jarang diberikan.. (Maxim & Lampung, 2020).

Penelitian ini dilakukan karena investasi yang dikeluarkan untuk menjadi seorang *driver* cukup besar, karena kita harus memiliki kendaraan yang digunakan sebagai taksi *online*. Apalagi proses ini juga dijadikan sebagai tulang punggung keluarga, maka dari itu perlu dilakukan kajian *study* kelayakan secara mendalam.

3.1 Jasa Transportasi Berbasis Aplikasi Online

Transportasi merupakan pendukung kegiatan manusia dan sudah menjadi salah satu kebutuhan mendasar manusia yang tak terpisahkan dengan kehidupan manusia itu sendiri. Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain (Abbas, 1993). Dengan adanya transportasi, manusia terdorong untuk dapat melakukan suatu mobilisasi atau perpindahan dengan cepat, efektif, dan efisien hingga akhirnya manusia mencapai peradaban yang bisa kita rasakan saat ini. Meski demikian, tuntutan untuk peningkatan kualitas dan akses pada transportasi terus meningkat seiring dengan bertambahnya manusia yang bergantung pada mobilitas sebagai sumber daya penunjang kehidupan mereka (Sanubari et al., 2019).

Bersama dengan perkembangan sains, teknologi dan komunikasi yang cukup pesat seperti mesin, gawai dan internet dewasa ini dan tuntutan mobilitas pada masyarakat modern mendorong lahirnya berbagai macam inovasi di bidang transportasi. Inovasi ini memberikan perubahan pada sistem transportasi dalam segala bentuknya. Beberapa tahun belakangan ini, bisnis-bisnis startup memanfaatkan perkembangan teknologi komunikasi tersebut dan menginovasikan mode transportasi baru yang memadukan mode transportasi yang sudah ada seperti ojek motor dan taksi dengan teknologi internet dan *smartphone*. Transportasi baru ini dikenal dengan transportasi *online* (Sanubari et al., 2019)

3.2 Maxim

Maxim adalah perusahaan internasional yang bergerak dibidang teknologi informasi dimana perusahaan ini menyediakan platform yang mempertemukan pengemudi dan pelanggan secara mudah. Maxim adalah perusahaan transportasi *online* yang bisa dibilang baru di Indonesia. Maxim sendiri sudah ada sejak tahun 2003 lalu. Namun dulunya hanya sebuah layanan aplikasi taksi di Kota Chardinsk yang terletak di Pegunungan Ural, Rusia. Di Indonesia Maxim sendiri pertama kali beroperasi pada tahun 2018, perusahaannya semakin melebarkan sayap dengan tidak hanya menjadi perusahaan transportasi *online* yang berfokus ke taksi saja,

melainkan juga jenis layanan angkutan lain seperti ojek atau mobil pada umumnya (Setyaningsih et al., 2018)

3.2.1 Layanan Maxim

Layanan pada Maxim sudah tersedia di berbagai kota besar di Indonesia yang salah satunya berada di Kota Pekanbaru, Dengan adanya jasa angkut yang berbasis daring atau dikenal dengan nama (dalam jaringan / *online*) tentunya sangat memudahkan masyarakat Pekanbaru dalam berpergian. Selain itu, Maxim mengklaim sebagai layanan yang mengkhususkan diri pada sektor transportasi yang memberikan tarif yang lebih miring dari tarif ojek *online* biasanya. (Maxim & Lampung, 2020).

Untuk detail layanan maxim dapat dilihat pada gambar 1. berikut ini.



Gambar 1 Tampilan menu di aplikasi maxim

Dikutip dari *website* ruangojol.com pada tanggal 08 juli 2021, Saat ini, Maxim sudah menyediakan sekitar lebih dari 12 layanan yang sangat bermanfaat. Berikut ini adalah beberapa layanan yang tersedia di Maxim.

- a. *Bike* : Merupakan kategori pertama yang diperkenalkan oleh Maxim sebagai transportasi *online*. *Bike* merupakan layanan transportasi *online* roda dua yang menjemput dan mengantarkan penumpang ke tempat tujuan.
- b. *Car* : Merupakan layanan transportasi mobil yang mengantarkan dan menjemput penumpang. Maxim *car* pada Maxim terdiri dari tiga tipe yaitu Maxim *Car* biasa, Maxim *Car* L, dan Maxim Rental *Car*.
- c. *Delivery* : merupakan kategori layanan Maxim yaitu berupa layanan *food & shoop* serta *delivery*. *Food & shoop* adalah layanan membeli makanan atau barang lainnya, sedangkan *delivery* adalah layanan kurir yang hanya bertugas mengantarkan paket kepada pelanggan

3.2.2 Peran Maxim Sebagai Mitra

Menurut Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang ojek *online* dan terbilang baru, perusahaan maxim tentunya sebagai mitra dari *driver* maxim memiliki peran untuk meningkatkan pendapatan dan minat pengguna ojek *online* untuk memesan maxim. Peran dari perusahaan yaitu dengan menyediakan beberapa keunggulan, diantaranya:

1. Tarif murah

Biaya perjalanan akan langsung dicantumkan, dimana biaya perjalanan dengan sepeda motor akan dikenakan biaya mulai dari Rp.3.000 dan mobil mulai dengan Rp. 5000. Biaya tidak tergantung dengan kondisi lalu lintas dan tidak berubah diakhir perjalanan.

2. Tersedia layanan reservasi

Salah satu fungsi unik yang terdapat di dalam aplikasi maxim adalah peluang untuk membuat reservasi.

3. Driver bisa memiliki lebih dari 1 layanan

Driver bisa mendaftarkan diri ke layanan *bike* (motor) dan juga *car* (mobil) dalam satu akun maxim. Dalam hal ini aplikasi langsung menunjukkan biaya order dan mengizinkan mereka untuk memnuhi yang terdekat dari lokasi mereka saat itu.

Selain dari menyediakan beberapa keunggulan, untuk menarik minat pengguna ojek online maxim juga melakukan komersial berupa iklan dalam media digital dan juga media cetak berupa poster

3.3 Tenaga Kerja

Tenaga kerja adalah penduduk dalam usia kerja yang siap melakukan pekerjaan, antara lain mereka yang sudah bekerja, mereka yang sedang mencari pekerjaan, mereka yang bersekolah, dan mereka yang mengurus rumah tangga. Tenaga kerja adalah semua orang yang bersedia dan sanggup bekerja, termasuk mereka yang menganggur meskipun bersedia dan sanggup bekerja dan mereka yang menganggur terpaksa akibat tidak ada kesempatan kerja. Melihat sangat pentingnya peranan tenaga kerja sebagai sumber daya manusia dalam proses produksi sehingga diharapkan tenaga kerja akan dapat bekerja lebih produktif dan profesional dalam melakukan segala aktivitasnya (Maddepunggeng et al., 2017).

3.4 Biaya Operasional Kendaraan

Biaya operasi kendaraan didefinisikan sebagai biaya dari semua faktor faktor yang terkait dengan pengoperasian satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Berdasarkan pertimbangan ekonomi, diperlukan kesesuaian antara besarnya tarif (penerimaan). Dalam hal ini pengusaha mendapatkan keuntungan yang wajar dan dapat menjamin kelangsungan serta perkembangan usaha jasa angkutan umum yang dikelolanya (Rahman, 2012).

3.5 Analisis Kelayakan Finansial

Adapun jenis-jenis Analisis kelayakan finansial pengemudi Maxim di Pekanbaru adalah sebagai berikut.

3.5.1 *Net Present Value (NPV)*

Metode NPV adalah mengukur kemampuan dan peluang sebuah perusahaan dalam menjalankan investasinya sampai beberapa tahun yang akan datang. Membandingkan nilai sekarang dari aliran kas yang masuk bersih dengan nilai sekarang dari biaya pengeluaran suatu investasi juga merupakan metode dari NPV sendiri. Hal ini berarti, metode NPV ini digunakan untuk mendapati selisih antara pemasukan dan pengeluaran yang telah di potong (diskon) dengan memanfaatkan nilai DF (*Discount Factor*).

Analisis NPV pada tahun sekarang yaitu nilai NPV yang dihitung pada waktu sekarang, dengan nilai *benefit* dikali dengan nilai DF dan nilai *cost* dikali dengan nilai DF.

Jika : NPV > 0 maka investasi akan menguntungkan/ layak

NPV < 0 maka investasi tidak menguntungkan/ tidak layak

Nilai Net Present Value dapat dihitung dengan rumus

1-2 berikut ini.

$$NPV = \sum_{t=0}^{n} \frac{B(t)}{(1+i)^t} - \sum_{t=0}^{n} \frac{C(t)}{(1+i)^t} \quad (1)$$

$$NPV = \sum_{t=0}^{n} \frac{B(t)-C(t)}{(1+i)^t} \quad (2)$$

Dengan :

B(t) = Besaran total dari komponen Proyek

C(t) = Besaran total dari komponen biaya

I = Tingkat bunga yang diperhitungkan

t = Periode tahun

3.5.2 *Benefit Cost Ratio (BCR)*

Metode BCR digunakan untuk mengetahui perbandingan antara nilai *Present Value Benefit* (PVB) dengan nilai *Present Value Cost* (PVC). Metode BCR ini adalah metode tambahan guna memvalidasi hasil dari analisis metode lain.

Jika : BCR > 1 Investasi layak

BCR < 1 Investasi tidak layak

BCR = 1 *Break Event Point*

Nilai Benefit Cost Ratio dapat dihitung dengan rumus 3 berikut ini.

$$BCR = \frac{B(t)}{C(t)} \quad (3)$$

Dengan :

B(t) = Besaran total dari komponen manfaat proyek

C(t) = Besaran total dari komponen biaya

3.5.3 Internal Rate of Return (IRR)

Metode IRR digunakan sebagai arahan 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 adalah sebagai berikut :

IRR > Suku bunga bank, investasi layak.

IRR < Suku bunga bank, investasi tidak layak.

Nilai Internal Rate of Return dapat dihitung menggunakan rumus 4 berikut ini.

$$IRR = ik + \frac{\sum DCF_{ik}}{\sum DCF_{ik} - \sum DCF_{ib}} \times (ib - ik) \quad (4)$$

Dengan:

DCF_{ib} = *Discounted cash flow* pada tingkat bunga yang besar

DCF_{ik} = *Discounted cash flow* pada tingkat bunga yang kecil

Ib = Tingkat bunga yang besar

Ik = tingkat bunga yang kecil

3.5.4 Analisis Sensitivitas

Analisis sensitivitas diperlukan untuk mengetahui seberapa sensitif suatu keputusan terhadap perubahan parameter yang mempengaruhinya, Karena nilai – nilai parameter dalam studi ekonomi teknik biasanya diperkirakan maka jelas nilai-nilai tersebut tidak akan bisa dilepaskan dari faktor kesalahan. Artinya, nilai-nilai parameter tersebut mungkin lebih besar atau lebih kecil dari hasil perkiraan yang diperoleh atau berubah pada saat-saat tertentu (Al-Rasyid et al., 2021)

3.6 Populasi dan Sampel

Sugiyono (2018) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

Menurut Sugiyono (2018) sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi.

Jumlah sampel yang digunakan pada penelitian dapat dihitung dengan menggunakan rumus 5 berikut ini.

$$n = \frac{N}{1 + N e^2} \quad (5)$$

Dengan: N = ukuran Populasi

e = *margin of error* (10%)

n = ukuran sampel

2. Metodologi

2.1 Penarikan Sampel

Penentuan jumlah sampel pada penelitian yaitu dengan pendekatan rumus slovin dengan jumlah populasi sebanyak 2721, margin error (e) 10%, maka berdasarkan rumus slovin didapatkan jumlah sampel sebesar 96. Pada penelitian ini peneliti hanya menggunakan 70 sampel dikarenakan pekerjaan sebagai *driver* maxim, tidak semua *driver* sebagai pekerja utama namun ada juga yang hanya sebagai sampingan, serta mengingat juga dari 2721 populasi dianggap untuk *driver* yang tidak aktif sebanyak 25% dan juga karena kondisi covid-19, oleh karenanya peneliti hanya menggunakan 70 sampel.

2.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian berada di kota Pekanbaru dan lokasi didapat dari hasil wawancara atau diskusi kepada *driver* Maxim bike. Lokasi tersebut juga merupakan titik-titik yang krusial atau ramai akan pesanan dari (*user*) pengguna sendiri.

2.3 Metode Penelitian

Adapun metode-metode dalam penelitian adalah sebagai berikut.

1. Studi Literatur

Hal yang dilakukan pertama kali oleh penulis yaitu melakukan studi literatur, dimana membaca dan memahami mengenai Analisis kelayakan transportasi *online*. Membaca jurnal-jurnal *online* serta mengunjungi perpustakaan untuk mencari teori yang terkait pembahasan analisis kelayakan transportasi *online*. Dari beberapa jurnal, lalu dirangkum teori-teori mengenai analisis kelayakan transportasi *online*.

2. Angket atau Kuesioner

Kuisisioner atau sering pula disebut angket adalah metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi atau mengisikan seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada para responden. Selanjutnya, kuisisioner tersebut diisi oleh para responden sesuai dengan yang mereka kehendaki secara independen dengan tanpa adanya paksaan. Pengertian lain dari kuisisioner adalah Teknik pengumpulan data dengan memberikan beberapa pertanyaan untuk diisi oleh responden yang selanjutnya dilakukan analisis sehingga diperoleh informasi (Herlina, 2019).

3. Observasi

Observasi adalah mengadakan pengamatan secara langsung, observasi dapat dilakukan dengan tes, kuisisioner dengan metode checklist pada lembar kuisisioner responden. Pedoman observasi berisi sebuah daftar jenis kegiatan yang memungkinkan timbul dan akan diamati. (Transportasi et al., 2017)

4. *Hardware dan Software*

- a. *Hardware* digunakan dalam penyusunan skripsi ini yaitu satu laptop merek Acer
- b. *Software* digunakan sebagai perhitungan atau analisis data. *Software* yang dipakai untuk penelitian yaitu *Microsoft Excel 2016*.

2.4 Metode Pengumpulan Data

Adapun data-data dari penelitian yang diperoleh antara lain data diperoleh melalui hasil kuisioner pengemudi (*driver* dan metode *checklist*/tanda silang (X) pada lembar kuisioner oleh responden pengemudi (*driver*).

Wawancara dan penyebaran kuisioner merupakan untuk mendapatkan data primer, sedangkan studi literatur merupakan rujukan data sekunder. Untuk data primer penulis menggunakan kuisioner berupa sampel responden. Metode pemilihan sampel yang digunakan yaitu Metode Analisis Deskriptif Kuantitatif dengan mengambil sampel dan kuisioner sebagai data utama, responden berupa pengemudi (*driver*) yang menggunakan transportasi ojek *online* Maxim Bike.

3. Hasil dan Pembahasan

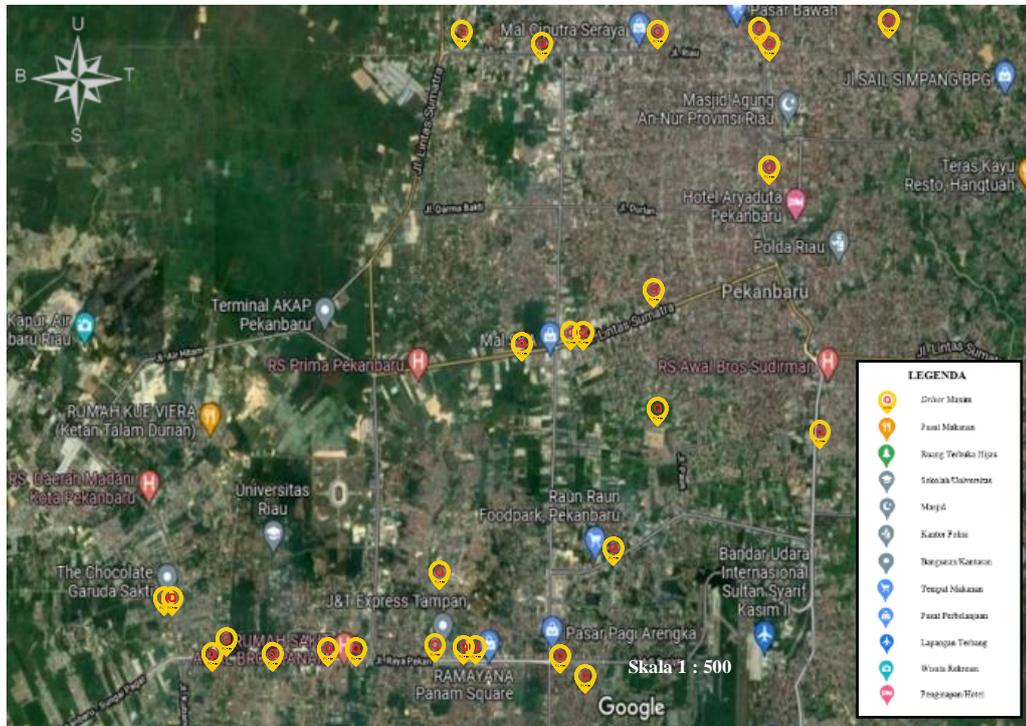
3.1. Gambaran Lokasi Objek Penelitian

Penelitian dilakukan di beberapa lokasi di kota Pekanbaru. Adapun lokasi-lokasi yang menjadi objek penelitian dapat dilihat pada tabel 1 berikut ini.

Tabel 1. Lokasi-Lokasi Penelitian

No.	Lokasi
1	Jl. Garuda Sakti (Indomaret)
2	Jl.Sudirman (Indomaret)
3	Jl. Purwodadi
4	Jl. Purwodadi (Indomaret)
5	Jl. Kartama(Indomaret)
6	Jl. Delima (Indomaret)
7	Jl. Purwodadi
8	Jl. KH Ahmad Dahlan
9	Jl. Purwodadi
10	Jl. HR Subrantas (HotelSabrina)
11	Jl. Arifin Ahmad (Indomaret)
12	Jl. Tuanku Tambusai (Mal Living World)
13	Jl. HR Subrantas (Indomaret)
14	Jl. HR Subrantas (Giant MTC)
15	Jl. HR Subrantas (AMORA)
16	Jl. HR Subrantas (Indomaret)
17	Jl. Tuanku Tambusai
18	Jl. Tuanku Tambusai (LW)
19	Jl. Riau
20	Jl. Riau (Mal Ciputra)
21	JL. Riau Ujung
22	Jl. Jend Sudirman

23	Jl. Jend Sudirman (Mal Pekanbaru)
24	Jl. Kuantan Raya
25	Jl. Setia Budi (<i>Street Boba</i>)
26	Simpang Mal Pekanbaru
27	Garuda Sakti (Indomaret)
28	Jl. HR Subrantas (Universitas Riau)



Sumber: Google Maps 2022

Gambar 2. Lokasi Objek Penelitian Kota Pekanbaru

3.2 Deskripsi Sampel Penelitian

Penyebaran kuisioner dilakukan mulai pada tanggal 12 September 2021 hingga 30 Januari 2022, dilakukan pada jam – jam tertentu. Responden dalam penelitian adalah pengemudi Maxim di Pekanbaru berjumlah 70 responden, jumlah tersebut diambil berdasarkan pertimbangan kondisi Covid-19, sehingga tidak bisa mencukupi jumlah sampel yang seharusnya sebanyak 96 sampel berdasarkan jumlah populasi. Jumlah Responden dapat dilihat pada tabel 2 berikut ini.

Tabel 2. Jumlah Responden Penelitian

No.	Lokasi Penelitian	Jumlah Responden (Orang)
1.	Jl. Garuda Sakti (Indomaret)	2
2.	Jl. Sudirman (Indomaret)	2
3.	Jl. Purwodadi	3
4.	Jl. Kartama (Indomaret)	1
5.	Jl. Delima (Indomaret)	1

6.	Jl. Purwodadi	2
7.	Jl. KH. Ahmad Dahlan	2
8.	Jl. Bangau Sakti (Alfamart)	2
9.	Jl. HR. Subrantas (Hotel Sabrina)	1
10.	Jl. Arifin Ahmad (Indomaret)	1
11.	Jl. Tuanku Tambusai (Mal Living World)	5
12.	Jl. HR. Subrantas (Indomaret)	2
13.	Jl. HR. Subrantas (Giant MTC)	3
14.	Jl. HR. Subrantas (Toko Amora)	2
15.	Jl. Tuanku Tambusai	3
16.	Jl. Tuanku Tambusai (Mal Living World)	1
17.	Jl. Riau	1
18.	Jl. Riau (Mal Ciputra)	6
19.	Jl. Riau Ujung	3
20.	Jl. Jendral Sudirman	3
21.	Jl. Jendral Sudirman (Mal Pekanbaru)	5
22.	Jl. Marpoyan Damai	3
23.	Jl. Sukajadi	4
24.	Jl. Kuantan Raya	2
25.	Jl. Setia Budi (Street Boba)	3
26.	Simpang Mal Pekanbaru	2
27.	Garuda Sakti (Indomaret)	1
28.	Jl. HR. Subrantas (Universitas Riau)	2
	Total	70

3.3 Analisis Data

Kelayakan finansial dianalisis dengan melakukan beberapa perhitungan, yaitu *Break Even Point*, *Internal Rate of Return*, *Pay Back Period*, *Net Present Value*, dan *Benefit Cost Ratio*. Analisis aspek finansial ini menggunakan 7 sampel dimana setiap 1 orang sampel mewakili 10 orang yang berpenghasilan maksimal, pada analisis data mencantumkan 2 skenario, diantaranya skenario A dan skenario B, dimana skenario A ini merupakan pengemudi maxim yang bekerja sebagai pekerjaan utama, skenario B merupakan pengemudi maxim yang bekerja sebagai pekerjaan sampingan. Sampel pengemudi Maxim untuk skenario A dan skenario B dapat dilihat pada tabel 3 dibawah ini. Sampel pengemudi maxim untuk skenario A dan skenario B dapat dilihat pada tabel 3 berikut ini.

Tabel 3. Sampel Pengemudi Maxim

No	Skenario A	Skenario B
P.1	Migo	Muhammad Katsir
P.2	Jisman	Indra Kurniawan
P.3	Gunawan	Afrizal
P.4	Sugianto	Darno Silaban
P.5	Boby Martapura	Operiman Zebua
P.6	Rio Saputra	Hasbi
P.7	Salman Alfarisi	Ahmad Hidayat

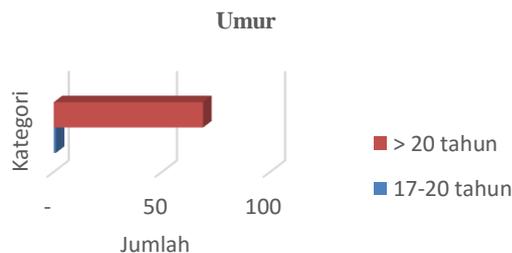
3.3.1 Karakteristik Responden

Jumlah karakteristik responden dapat dilihat pada tabel 4 berikut ini.

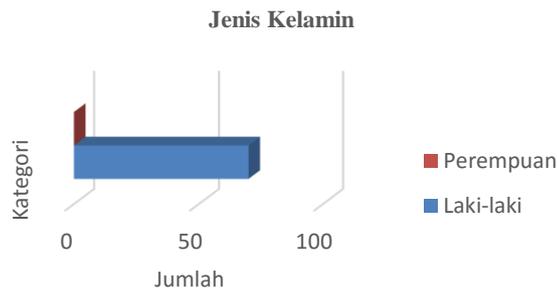
Tabel 4. Karakteristik Pengemudi Maxim Pekanbaru

Kategori (1)	Jumlah (2)	Persentase (%) (3)
Umur		
17-20 tahun	1	1,4
>20 tahun	69	98,5
Jenis Kelamin		
Laki-laki	70	100
Perempuan	0	0
Pendidikan		
SD	1	1,4
SLTP	8	11,4
SLTA	50	71,4
D3	4	5,7
S1	7	10
Profesi Maxim		
Utama	47	67,1
Sampingan	23	32,8
Penghasilan		
< 1 jt	3	4,3
1-1.99 jt	15	21,4
2-2.99 jt	29	41,4
3-3.99 jt	22	31,4
>4 jt	1	1,4

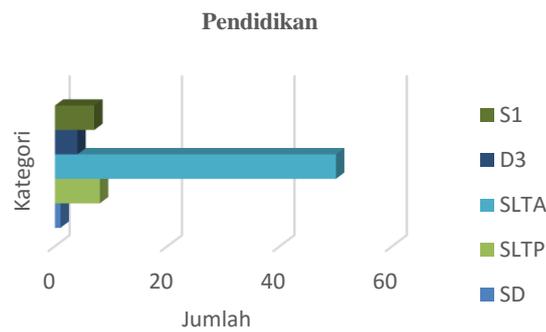
Grafik karakteristik responden dapat dilihat pada gambar 3-7 berikut ini.



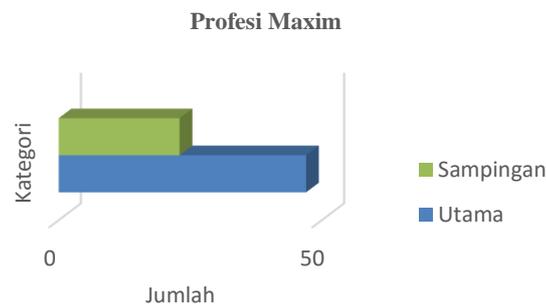
Gambar 3. Grafik Persentase Umur Pengemudi Maxim



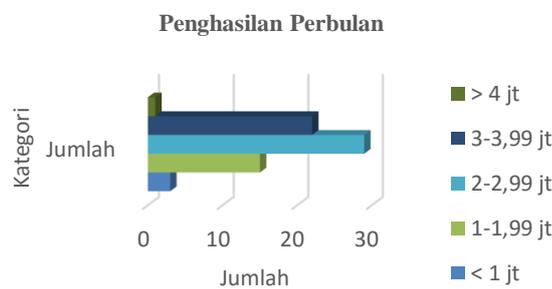
Gambar 4. Grafik Persentase Jenis Kelamin Pengemudi Maxim



Gambar 5. Grafik Persentase Pendidikan Pengemudi Maxim



Gambar 6. Grafik Persentase Profesi Maxim



Gambar 7. Grafik Persentase Penghasilan/Bulan Pengemudi Maxim

Responden penelitian sebagian besar berusia di atas 20 tahun (98,5%) dan semuanya berjenis kelamin laki-laki (100%). Selain itu, sebagian besar responden berpendidikan SLTA (71,4%) dan menjadikan sebagai profesi utama (67,1%). Adapun

untuk penghasilan dominan sebanyak 2-2.99 jt (41,4%) dan hanya 4,3% memiliki penghasilan < 1 jt, 1,4% yang memiliki penghasilan > 4 jt serta 31,4% dari penghasilan 3-3.99 jt.

3.3.2 Karakteristik Orderan

Karakteristik orderan berhubungan dengan titik penjemputan dan pengantaran penumpang oleh pengemudi maxim, dimana titik mempengaruhi jumlah penumpang yang didapatkan oleh pengemudi maxim. Karakteristik orderan untuk penjemputan dan pengantaran penumpang dapat dilihat pada tabel 5-6 berikut ini.

Tabel 5. Karakteristik Orderan Titik Penjemputan Penumpang

Lokasi	Pagi	Siang	Sore	Malam
a	11	34	36	52
b	0	0	0	0
c	0	17	10	0
d	7	13	3	0
e	8	6	38	2
f	0	1	0	0
g	51	38	29	34
h	1	1	0	0
i	5	4	1	0
Total	83	114	117	88

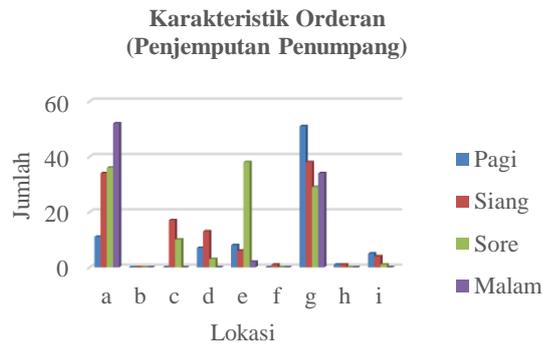
Tabel 6. Karakteristik Orderan Titik Pengantaran Penumpang

Lokasi	Pagi	Siang	Sore	Malam
A	6	36	40	23
B	0	0	0	0
C	7	12	0	0
D	20	5	1	0
E	26	7	2	0
F	0	0	0	0
G	17	45	66	58
H	0	3	0	1
I	7	6	8	6
Total	83	114	117	88

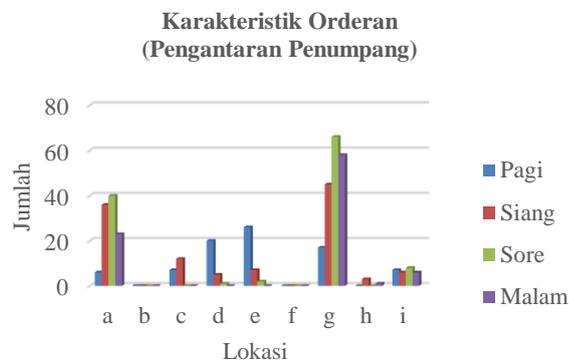
Dengan:

- a = Mal
- b = Bandara
- c = Universitas
- d = Sekolah (SD/SMP/SMA)
- e = Perkantoran
- f = Daerah wisata
- g = Rumah tinggal / Pemukiman
- h = Rumah sakit
- i = lainnya

Grafik karakteristik Orderan dapat dilihat pada gambar 8-9 berikut ini.



Gambar 8. Grafik karakteristik orderan titik penjemputan penumpang



Gambar 9. Grafik karakteristik orderan titik pengantaran penumpang

Berdasarkan tabel 5-6 dan grafik 8-9 dapat dilihat bahwa jumlah titik penjemputan orderan dari pengguna yang terbanyak yaitu di lokasi g (rumah tinggal/pemukiman) untuk pagi dan siang, serta lokasi a (mall/pusat perbelanjaan) untuk sore dan malam. Sedangkan lokasi pengantaran penumpang yang terbanyak dilakukan yaitu di lokasi e (perkantoran) untuk pagi hari, serta lokasi g (rumah tinggal/pemukiman) untuk siang, sore, dan malam.

3.4 Skenario Penelitian

Analisis data penelitian mencantumkan 2 skenario, yang terdiri dari scenario A (pekerjaan utama) dan scenario B (pekerjaan sampingan)

3.4.1 Skenario A (Pekerjaan Utama)

a. *Break Even Point* (BEP)

Hasil perhitungan nilai BEP dari skenario A dapat dilihat pada tabel 7 berikut ini.

Tabel 7. Hasil Perhitungan BEP

Pengemudi	BEP		
	Per tahun (km)	Perbulan (km)	Perhari (km)
P.1	11.033	919	37
P.2	10.733	894	36
P.3	11.753	979	39
P.4	11.640	970	39
P.5	16.620	1.385	55
P.6	12.933	1.078	43
P.7	11.057	977	39

b. *Pay Back Period (PBP)*

Hasil perhitungan nilai PBP dari skenario A dapat dilihat pada tabel 8 berikut ini.

Tabel 8. Hasil Perhitungan PBP

Pengemudi	PBP
P.1	1 tahun 5 bulan
P.2	1 tahun 5 bulan
P.3	1 tahun 6 bulan
P.4	1 tahun 5 bulan
P.5	1 tahun 4 bulan
P.6	1 tahun 7 bulan
P.7	1 tahun 5 bulan

c. *Internal Rate of Return (IRR)*

Hasil perhitungan nilai IRR dari skenario A dapat dilihat pada tabel 9 berikut ini.

Tabel 9. Hasil Perhitungan IRR

Pengemudi	Nilai IRR (%)
P.1	31,6
P.2	31,6
P.3	32
P.4	31,5
P.5	30,5
P.6	33
P.7	31,4

d. *Net Present Value (NPV)*

Hasil perhitungan nilai NPV dari skenario A dapat dilihat pada tabel 10 berikut ini.

Tabel 10. Hasil Perhitungan NPV

Pengemudi	NPV (Rp)
P.1	106.903.061,56
P.2	112.859.000
P.3	127.523.586,82
P.4	4.613.363,55

P.5	133.254.478,06
P.6	108.709.900,70
P.7	65.731.692,71

e. *Benefit Cost Ratio (BCR)*

Hasil perhitungan nilai BCR dari skenario A dapat dilihat pada tabel 11 berikut ini.

Tabel 11. Hasil Perhitungan BCR

Pengemudi	BCR
P.1	2,175
P.2	2,236
P.3	2,042
P.4	2,062
P.5	1,877
P.6	2,784
P.7	2,048

3.4.2 Skenario B (Pekerjaan Sampingan)

a. *Break Even Point (BEP)*

Hasil perhitungan nilai BEP dari skenario B dapat dilihat pada tabel 12 berikut ini.

Tabel 12. Hasil Perhitungan BEP

Pengemudi	BEP		
	Per tahun (Km)	Perbulan (Km)	Perhari (Km)
P.1	12.740	1.062	42
P.2	11.057	921	37
P.3	19.613	1.634	65
P.4	17.093	1.424	57
P.5	19.547	1.629	65
P.6	22.005	1.834	73
P.7	10.187	849	34

b. *Pay Back Period (PBP)*

Hasil perhitungan nilai PBP dari skenario B dapat dilihat pada tabel 13 berikut ini.

Tabel 13. Hasil Perhitungan PBP

Pengemudi	PBP
P.1	1 tahun
P.2	1 tahun 4 bulan
P.3	1 tahun 3 bulan
P.4	1 tahun 1 bulan
P.5	1 tahun 8 bulan
P.6	1 tahun 8 bulan
P.7	1 tahun 4 bulan

c. *Internal Rate of Return (IRR)*

Hasil perhitungan nilai IRR dari skenario B dapat dilihat pada tabel 14 berikut ini.

Tabel 14. Hasil Perhitungan IRR

Pengemudi	Nilai IRR (%)
R.1	28,3
R.2	25,5
R.3	26,2
R.4	28,9
R.5	23
R.6	22,9
P.7	30,7

d. *Net Present Value (NPV)*

Hasil perhitungan nilai NVP dari skenario A dapat dilihat pada tabel 7 berikut ini.

Tabel 15. Hasil Perhitungan NPV

Pengemudi	NPV (Rp)
P.1	23.238.608,35
P.2	18.844.374,24
P.3	20.758,72
P.4	30.400.469,46
P.5	-38.351.416,72
P.6	-39.886.193,93
P.7	34.982.447,78

e. *Benefit Cost Ratio (BCR)*

Hasil perhitungan nilai BCR dari skenario B dapat dilihat pada tabel 16 berikut ini.

Tabel 16. Hasil Perhitungan BCR

Pengemudi	BCR
P.1	1,130
P.2	1,085
P.3	1,305
P.4	1,638
P.5	1,228
P.6	1,163
P.7	1,806

3.5 Pembahasan

Analisis kelayakan investasi dalam penyusunan studi kelayakan finansial pengemudi Maxim dapat dinilai berdasarkan asumsi-asumsi kelayakan finansial berupa *break even point*, *payback period*, *internal rate of return*, *net present value* dan *benefit cost ratio*.

3.5.1 Lokasi Titik Tunggu Pengemudi

Dilihat dari lokasi pegemudi untuk menunggu pengguna, merupakan faktor akan pendapatan bagi pengemudi Maxim, ada beberapa lokasi yang dilihat pada penelitian diantaranya lokasi yang merupakan titik strategis antara pusat perbelanjaan, pusat makanan, pusat perkantoran, pasar dan lainnya. Dimana lokasi-lokasi yang dipilih merupakan lokasi strategis ini berdasarkan tinjauan awal atau survey pendahuluan, diantaranya sekitaran Living World Pekanbaru, Jl.Riau (Depan Mall Ciputra Seraya, Jl.Purwodadi, Jl.Manyar Sakti (Giant MTC, Panam), lokasi tersebut merupakan lokasi yang banyak akan pesanan makanan dan antar jemput penumpang, sedangkan lokasi yang lainnya seperti Jl.Garuda Sakti (Indomaret), Simpang Tabek Gadang, Jl. HR. Subrantas (Alfamart dan Indomaret), Jl.Arifin Ahmad (Indomaret), lokasi ini merupakan yang berada di daerah sekolah, rumah warga, perkantoran, dan pusat perbelanjaan. Maka dari lokasi tersebut pihak pengemudi Maxim mendapatkan pendapatan penghasilan sekitar Rp150.00-Rp300.000 per hari.

3.5.2 Jam Operasional Pengemudi

Jam operasional, memiliki kriteria waktu akan pesanan dari pihak pengguna (*user*). Dimulai dari pukul pagi 07:00-10:00 WIB itu merupakan waktu yang ramai akan pesanan antar jemput penumpang (Maxim *bike*) seperti anak sekolahan, kantor, dan sebagainya, sedangkan waktu antara pukul 10:00-14:00 WIB merupakan waktu yang ramai akan pesanan antar jemput penumpang (Maxim *bike*) dan pesanan makanan (*food & shop*) biasanya waktu makan siang, dan pukul 14:00-17:00 WIB merupakan waktu ramai akan pesanan antar jemput penumpang pulang sekolah, kerja, dan sebagainya. Untuk waktu malam (17:00-00:00) biasanya penggunaan memesan secara acak seperti Maxim *bike*, *food & shop*, dsb, dikarenakan waktu tersebut waktu istirahat atau selesainya aktivitas yang padat (pagi-sore) tergantung permintaan pengguna akan pesanan pada waktu tersebut.

3.5.3 Kondisi Usia Kendaraan

Pengemudi Maxim memiliki motor serta *handphone* sebagai investasi yang akan dipergunakan dalam pekerjaan ojek *online* sebagai mitra dari Maxim cabang Pekanbaru. Dilihat akan kondisi usia kendaraan pengemudi merupakan faktor akan kenyamanan pengguna akan memesan Maxim. Kendaraan yang dibeli baru serta kendaraan yang dibeli bekas tentu harganya berbeda, dimana kendaraan yang baru harganya lebih murah daripada kendaraan bekas. Oleh karena itu pengembalian untuk investasi dipengaruhi oleh usia kendaraan. Biasanya pengguna melihat tidak hanya keramahan pengemudi dalam pelayanan akan tetapi kerapian serta kebersihan motor yang dipakai dalam antar jemput penumpang, jika dibandingkan antara motor yang berdesain bagus, unik, serta nyaman maka pengguna sendiri memiliki penilaian sendiri

bahwa itu layak akan dipesan lagi untuk berikutnya sebagai daya tarik tersendiri bagi penumpang, sedangkan dilihat dari kondisi motor yang tidak nyaman seperti kondisi usia kendaraan yang sudah tidak layak jalan penumpang akan berfikir dua kali untuk pemesanan berikutnya dikarenakan kondisi motor tersebut dikategorikan tidak nyaman untuk dinaiki serta kurang tertariknya penumpang akan menggunakan lagi pelayanan Maxim tersebut. Maka dari faktor kondisi usia kendaraan ini pengemudi Maxim wajib memperhatikan kondisi kendaraan motornya sehingga pendapatan pesanan dan pemasukan dari penghasilan pengemudi Maxim sendiri bertambah seiring akan memperhatikan kenyamanan serta kondisi kendaraan pengemudi Maxim itu sendiri. Pelayanan akan ojek *online* ini dilihat akan keramahan pengemudi, kenyamanan, serta pelayanan yang diberikan terhadap penumpang.

5. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan dimulai dari perencanaan, pelaksanaan hingga analisis hasil diperoleh kesimpulan, antara lain :

1. Pendapatan pengemudi Maxim kategori pekerja utama (skenario A) ,perhari agar BEP tercapai minimal adalah: Rp 51.166,667 (pengemudi 1); Rp 53.666,67 (pengemudi 2); Rp 58.766,67 (pengemudi 3); Rp 58.200,00 (pengemudi 4); Rp 83.100,00 (pengemudi 5); Rp 64.666,67 (Pengemudi 6); dan Rp 87.066,67 (pengemudi 7) sedangkan untuk pengemudi Maxim kategori pekerja sampingan (skenario B), perhari agar BEP tercapai minimal adalah Rp 63.700,00 (pengemudi 1); Rp 55.283,33 (pengemudi 2); Rp 98.066,67 (pengemudi 3); Rp 85.466,67 (pengemudi 4); Rp 97.733,33 (pengemudi 5); Rp 110.023,33 (Pengemudi 6); dan Rp 50.933,33 (Pengemudi 7).
2. Maka ditinjau dari aspek finansial yang dianalisis melalui metode *break event point*, *payback period*, *internal rate of return*, *net present value*, dan *benefit cost ratio*, usaha pengemudi Maxim) dinyatakan layak untuk dijalankan dalam 2 tahun dari usia kendaraan selama 5 tahun (sudah dalam pengembalian modal).
3. Dari hasil rata-rata penghasilan pengemudi Maxim sebesar Rp 2.352.143,-/bulan maka penghasilan tersebut di bawah dari Upah Minimum Kota (UMK) Pekanbaru tahun 2020 yaitu Rp 2.997.971,67,-
4. Faktor yang mendorong dalam keuntungan berinvestasi untuk pengemudi maxim yaitu, lokasi titik tunggu pengemudi, jam operasional pengemudi, dan keaktifan pengemudi.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Al Rasyid. et al,. (2021). *Financial Feasibility Analysis Of Pekanbaru Gojek Driver*.<https://conference.ft.unand.ac.id/index.php/ace/ae2021/paper/view/1740>
- [2] Aziza, K. S. (2018). *Pemerintah harus dukung transportasi online karena serap tenaga kerja*. Retrieved December 27, 2018, from Kssompas.com
- [3] Herlina, V. (2019). *Panduan praktis mengolah data kuesioner menggunakan SPSS*. Elex Media Komputindo.
- [4] Lestari, A. (2018). *Analisis pengaruh kepercayaan, harga dan promosi terhadap keputusan menggunakan jasa GoRide dan GrabBike (Studi kasus terhadap masyarakat sTelanipura Kota Jambi)*.
- [5] Maddepunggeng, A., Abdullah, R., & T.F, M. (2017). *pengaruh pengalaman kerja dan gaya kepemimpinan terhadap kinerja sumber daya manusia (sdm) konstruksi*. *Konstruksia*. <https://doi.org/10.24853/jk.8.1.99-108>.
- [6] Maxim, S., & Lampung, B. (2020). *tinjauan hukum islam dan hukum positif tentang penetapan profit insentif ojek online*.
- [7] Rahman, R. (2012). Analisis biaya operasi kendaraan (bok) angkutan umum antar kota dalam propinsi rute palu - poso. *Rekayasa Dan Manajemen Transportasi, II(1)*, 8–21.
- [8] Sanubari, F. T., & Amalia, S. (2019). *Gambaran Kepuasan Kerja pada Pengemudi Layanan Jasa Transportasi Ojek Online*. *Cognicia, 7(1)*, 77–94.
- [9] Setyaningsih, E., Ismawan, E., & Hidayat, T. (2018). *Analisis Tingkat Kepuasan Pelanggan Transportasi Online Maxim di Balikpapan*. 33–38.
- [10] Sugiyono (2018). *Metode Penelitian Pendidikan (pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Alfabeta-Bandung.