

## **Karakteristik Operasional Angkutan Ojek Sebagai Angkutan Feeder Perumahan Bukit Lateri Indah, Kota Ambon**

**Sammyles G. M. Amaheka**

Program Studi Teknik Sipil Universitas Pattimura Ambon, email : [amahekasammy@gmail.com](mailto:amahekasammy@gmail.com)

**Corresponding Author:** [amahekasammy@gmail.com](mailto:amahekasammy@gmail.com)

### **ABSTRAK**

Terbatasnya angkutan umum yang melayani masyarakat dari perumahan ini menuju tujuan, maka dibutuhkan suatu angkutan Feeder. Angkutan feeder yang paling umum digunakan di Kota Ambon adalah ojek. Tujuan penelitian ini menganalisis Karakteristik Operasional Angkutan Ojek Sebagai Angkutan Feeder Perumahan Bukit Lateri Indah, Kota Ambon. Teknik analisis data dengan cara membandingkan kondisi yang ada dilapangan dengan karakteristik ojek seperti karakteristik operasional, karakteristik finansial dan tingkat pengahasilan. Hasil penelitian menunjukkan waktu operasi fleksibel namun sebagian besar (95%) pengemudi ojek beroperasi selama 15 jam. Untuk kapasitas operasional dari pangkalan ojek diketahui dalam 1 jam pangkalan mampu melayani sebanyak 105 orang. Sedangkan untuk pola operasi sebagian besar (80%) memilih pola operasi dengan mangkal menggunakan sistem antrian sesuai waktu kedatangan dengan mencatat pada papan tulis. Waktu menunggu ojek di rumah 1-5 menit 70% dan di pangkalan 1-5 menit 100%. Untuk tingkat keselamatan yang diperoleh bahwa 70% penumpang ojek menjawab cukup baik. Tingkat kenyamanan yang diperoleh bahwa 85% pengguna ojek merasakan cukup nyaman. Kelayakan finansial pengendara ojek pada daerah permukiman pada perumahan BLI adalah untuk kendaraan sewa dengan menggunakan parameter NPV adalah Rp 6.496.500,00 pertahun, dan menggunakan parameter BCR adalah 1.33. Sedangkan untuk kendaraan kredit dengan menggunakan parameter NPV adalah Rp 8.488.000,00, dan menggunakan parameter BCR adalah 1.47.

**Kata Kunci :** Operasional, waktu tunggu, finansial, ojek.

### **ABSTRACT**

*There is limited public transportation that serves the community from this housing to the destination, so a Feeder transportation is needed. The most commonly used feeder transportation in Ambon City is the motorcycle taxi. The purpose of this study is to analyze the operational characteristics of motorcycle taxi transportation as feeder transport for Bukit Lateri Indah housing, Ambon City. The data analysis technique is by comparing the existing conditions in the field with motorcycle taxi characteristics such as operational characteristics, financial characteristics and income levels. The results showed that the operating time was flexible, but most (95%) motorcycle taxi drivers operated for 15 hours. For the operational capacity of the ojek base, it is known that in 1 hour the base can serve as many as 105 people. As for the pattern of operation, the majority (80%) chose the pattern of operation by stopping by using a queuing system according to the time of arrival by noting it on the blackboard. Waiting time for motorcycle taxis at home 1-5 minutes 70% and at the base 1-5 minutes 100%. For the level of safety obtained that 70% of ojek passengers answered quite well. The level of comfort obtained is that 85% of ojek users feel quite comfortable. The financial feasibility of motorcycle taxi drivers in residential areas in BLI housing is for rental vehicles using the NPV parameter of IDR 6,496,500.00 per year, and using the BCR parameter is 1.33. Whereas for credit vehicles using the NPV parameter is IDR 8,488,000.00, and using the BCR parameter is 1.47.*

**Keywords:** Operational, waiting time, financial, ojek.

## PENDAHULUAN

Kota Ambon adalah salah satu kota yang terbesar di Provinsi Maluku yang sekaligus menjadi Ibu Kota Provinsi ini. Di Kota ini terdapat beberapa perumahan di antaranya Perumahan Bukit Lateri Indah yang terletak di Kelurahan Lateri Kecamatan Baguala. Salah satu permasalahan di Kota ini yang hampir sama di seluruh kota-kota besar di Indonesia adalah penambahan penduduk, namun tidak di barengi dengan perkembangan di sektor transportasi seperti angkutan umum yang melayani masyarakat. Terbatasnya angkutan umum yang melayani masyarakat dari perumahan ini menuju tujuan, maka dibutuhkan suatu angkutan *Feeder*. Angkutan *feeder* yang paling umum digunakan di Kota Ambon adalah ojek.

Departemen Perhubungan Republik Indonesia “mendefinisikan feeder sebagai pelayanan angkutan umum yang menggunakan kendaraan dengan kapasitas lebih kecil untuk wilayah dengan kepadatan yang lebih rendah” [1]. Sementara itu, pendapat lain menyatakan bahwa “feeder merupakan transportasi yang melayani bagian kota yang berada di luar jangkauan sistem transportasi BRT dan tidak terhubung dengan sistem tersebut” [2]. Pendapat ahli transportasi mengemukakan bahwa “feeder atau moda pengumpan merupakan salah satu upaya yang dilakukan untuk menghubungkan kawasan yang tidak terlayani oleh moda transportasi utama, seperti kereta api ataupun bus” [3]. Pendapat yang sama juga menyatakan bahwa “feeder yaitu jenis layanan yang dirancang untuk mengangkut penumpang di area lokal dan mengantarkan penumpang ke titik transfer di mana mereka melanjutkan perjalanan mereka di koridor utama” [4].

“Secara umum, masyarakat yang melakukan pergerakan dengan tujuan yang berbeda-beda membutuhkan sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi (mobil, motor) maupun angkutan umum (*paratransit dan masstransit*)” [5]-[6]. Angkutan umum paratransit merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi disepanjang rutenya, sedangkan angkutan umum masstransit merupakan angkutan yang memiliki rute dan jadwal yang tetap serta tempat pemberhentian yang jelas (LPM ITB) [7]. Masyarakat yang menggunakan angkutan pribadi merupakan masyarakat golongan pilihan (*choice*) yang memiliki akses kendaraan pribadi sedangkan masyarakat yang menggunakan angkutan umum terdiri atas masyarakat pilihan (*choice*) yang memiliki kebebasan dalam menggunakan angkutan pribadi dalam menunjang pergerakan mereka dan masyarakat paksaan (*captive*) yang tidak memiliki kendaraan pribadi sehingga mereka harus menggunakan angkutan umum untuk menunjang pergerakan mereka. Bagi masyarakat paksaan keberadaan angkutan umum sangat dibutuhkan.

Ojek (juga disebut ojeng) adalah transportasi umum tidak resmi di Indonesia berupa sepeda motor atau sepeda yang disewakan dengan cara memboncengkan penumpang [8]. Penumpang biasanya satu orang namun kadang bisa berdua. Dengan harga yang ditentukan dengan tawar menawar dengan sopirnya dahulu setelah itu sang sopir akan mengantarkan ke tujuan yang diinginkan penumpangnya. Ojek banyak digunakan oleh penduduk kota-kota besar sebagai angkutan *feeder*, karena kelebihanannya dengan angkutan lain yaitu lebih cepat dan dapat melewati sela-sela kemacetan di kota. Selain itu dapat menjangkau daerah-daerah dengan gang-gang yang sempit dan sulit dilalui oleh mobil. Biasanya mereka mangkal di persimpangan jalan yang ramai, atau di jalan masuk kawasan permukiman.

Penelitian angkutan Feeder yang pernah dilakukan diantaranya “Identifikasi Ketersediaan dan Kesesuaian *Feeder* di Kawasan Permukiman Bandung Timur (Studi Kasus SWK Gedebage dan SWK Kordon)” [9]. “Pengembangan Feeder Transportasi Massal Di Kota Medan Development Of Mass Transport Feeder In Medan,” [10]

Tujuan penelitian ini menganalisis Karakteristik Operasional Angkutan Ojek Sebagai Angkutan Feeder Perumahan Bukit Lateri Indah, Kota Ambon.

## METODOLOGI

### 1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan pada Perumahan Perumahan Bukit Lateri Indah yang terletak di Kelurahan Lateri Kecamatan Baguala Kota Ambon, dimana perumahan ini termasuk salah satu perumahan yang padat penduduk di Kota Ambon. Pada perumahan ini terdapat beberapa pangkalan ojek yang melayani beberapa tempat di Kota Ambon.



**Gambar 1. Lokasi penelitian**

### 2. Teknik pengumpulan data

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan membagikan kuesioner kepada penduduk pada lokasi perumahan ini dan para tukang ojek yang sering mangkal pada pangkalan ojek serta melakukan diskusi dengan para pakar dibidang transportasi. Data hasil koesioner di tabulasi untuk pengujian validitas data dan reabilitas dengan menggunakan program EXEL.

### 3. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data dengan cara membandingkan kondisi yang ada dilapangan dengan karakteristik ojek sebagai objek penelitian. Karakteristik ojek dengan menganalisis karaakteristik operasional seperti waktu operasi, kapasitas dan pola operasi. Karakteristik pelayanan dianalisis terhadap lama waktu tunggu, keselamatan dan kenyamanan. Karakteristik finansial pengendara Ojek dianalisis terhadap biaya operasi kendaraan, penghasilan dan kinerja finansial sedangkan tingkat penghasilan Ojek dianalisis terhadap tingkat penghasilan berdasarkan hasil survei dan tingkat penghasilan yang ideal.

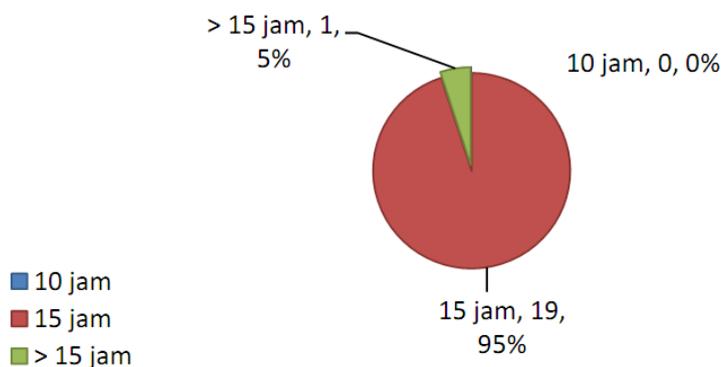
## ANALISIS DAN PEMBAHASAN

### 1. Karakteristik Operasional

#### a. Waktu Operasi

Hasil penelitian untuk lama waktu operasi angkutan ojek dalam sehari menunjukkan bahwa 95% pengemudi ojek beroperasi selama 15 jam, mulai pada jam 07.00 sampai dengan jam 22.00, ini menggambarkan bahwa

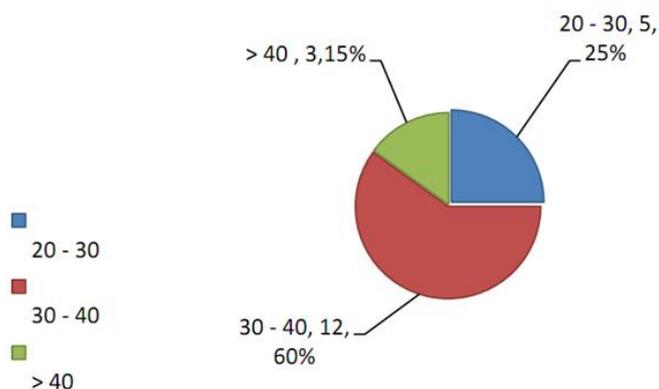
ojek sebagai pekerjaan utama. Dan hanya 5% pengemudi ojek yang beroperasi mulai pada sore hari sampai dengan malam hari, ini menggambarkan bahwa ojek merupakan pekerjaan sampingan.



**Gambar 2. Waktu operasi perhari**

### b. Kapasitas

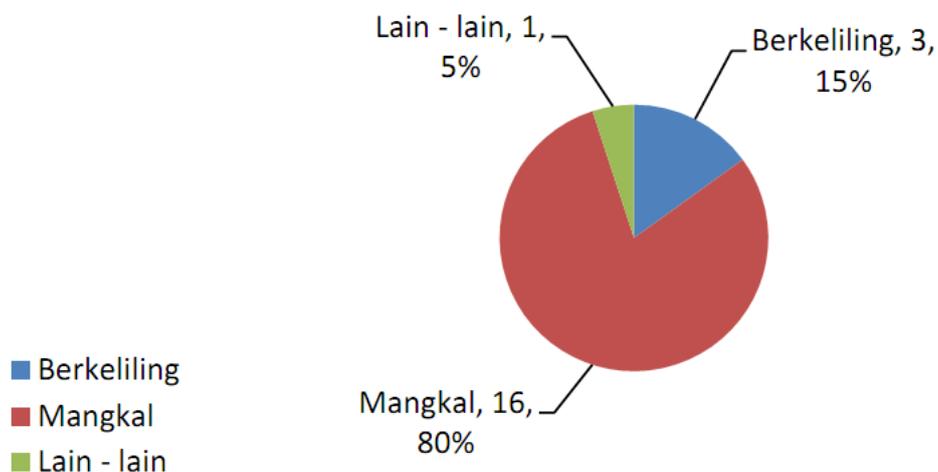
Untuk mengetahui besar kapasitas operasional dari pengemudi ojek dapat dilihat dari tabel jumlah penumpang. Dapat diketahui bahwa jumlah penumpang dalam sehari pengemudi ojek beragam, untuk responden terbesar yaitu 60% dengan jumlah penumpang sebesar 30 – 40 orang, dari hasil wawancara diketahui dalam sehari rata-rata jumlah pengemudi ojek yang beroperasi mencapai 45 pengemudi dari 61 jumlah anggota ojek yang terdaftar dengan rata-rata waktu operasi selama 15 jam, dengan demikian dapat diketahui dalam waktu 1 jam pangkalan mampu melayani penumpang sebanyak 105 orang, Jumlah penumpang juga dipengaruhi letak pangkalan ojek, pangkalan yang berada di lokasi strategis, contohnya daerah perumahan atau pemukiman yang tidak dilayani oleh angkutan umum mempunyai jumlah penumpang lebih banyak dari daerah lain. Beberapa responden juga mengatakan bila hari libur jumlah penumpang berbeda dengan hari biasa.



**Gambar 3. Jumlah penumpang perhari**

### c. Pola Operasi

Dapat diketahui hasil dari penelitian untuk memperlihatkan pola operasi yang digunakan oleh pengendara ojek 80% responden memilih pola operasi dengan mangkal, responden yang memilih pola operasi dengan mangkal beranggapan bahwa untuk mengirit bahan bakar mereka lebih memilih pola ini, selain lokasi pangkalan yang memang dirasa strategis. Berdasarkan wawancara dengan sebagian anggota pangkalan ojek, pemilihan sistem pengoperasian didasarkan atas musyawarah bersama, sistem antrian dengan cara antri sesuai dengan kedatangan pengemudi kepangkalan dengan cara mengurut kedatangannya, dengan dicatat pada papan tulis yang telah disediakan, ini menjadi sistem yang dirasa dapat mengurangi konflik antar pengemudi ojek yang berada di satu pangkalan dan adanya aspek keadilan, kekurangan dari sistem ini adalah mengurangi kebebasan calon pengguna dalam milih ojek yang dipakai.



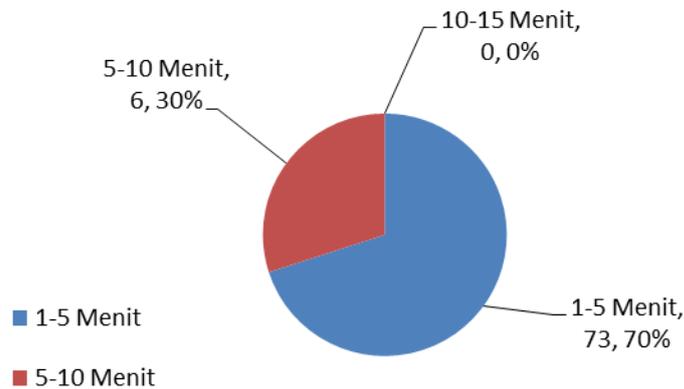
Gambar 4. Pola operasi perhari

## 2. Karakteristik Pelayanan

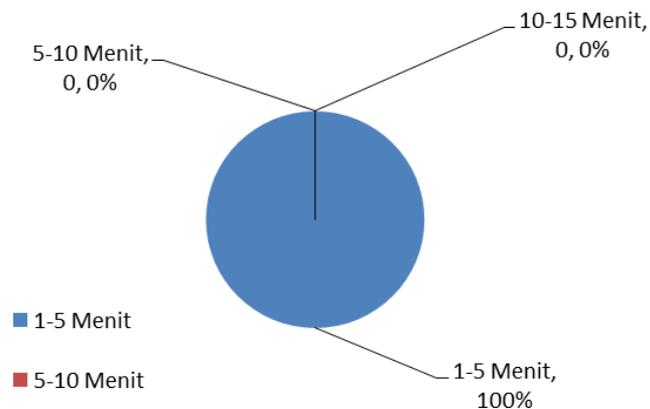
### a. Lama Waktu Tunggu

Dari Gambar 5, untuk lama menunggu ojek dirumah memberikan gambaran bahwa 73.7% penumpang ojek mendapat ojek dalam waktu 1-5 menit, hal ini juga disebabkan karena seringnya angkutan ojek mendapatkan penumpang kedaerah pemukiman selain jumlah pengemudi ojek yang cukup. Dari persentase hasil analisis untuk lama menunggu ojek antara 10-15 menit lebih dikarenakan tepat pada waktu dimana pengemudi ojek sedang beristirahat.

Dari Gambar 6, lama menunggu ojek di pangkalan dapat dilihat bahwa 100% responden memilih lama menunggu ojek di pangkalan 1-5 menit, hal ini disebabkan oleh jumlah pengemudi ojek yang cukup dalam melayani penumpang ojek, sehingga tidak membutuhkan waktu yang lama untuk menunggu ojek



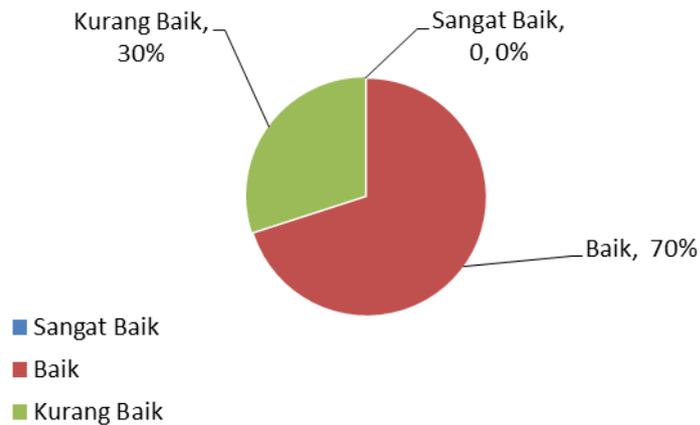
**Gambar 5. Lama waktu tunggu dirumah**



**Gambar 6. Lama Waktu Tunggu di Pangkalan**

**b. Keselamatan**

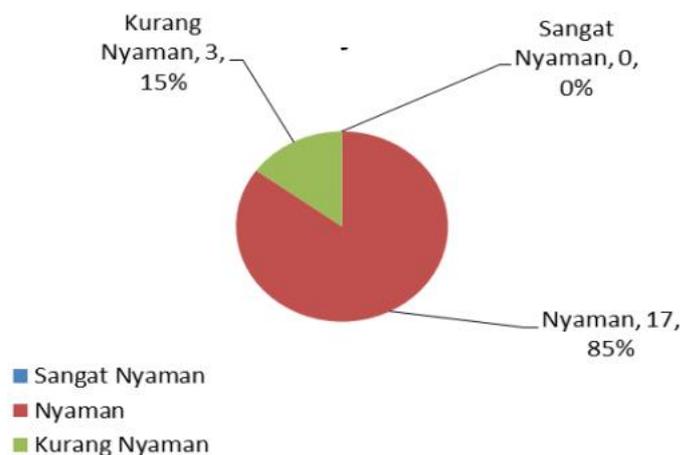
Dari tabel, keselamatan sampai ditempat tujuan memberikan gambaran bahwa sebagian besar penumpang ojek (70%) menjawab cukup baik, ini disebabkan karena tujuan perjalanan dari penumpang adalah pada daerah perumahan dimana rute yang dilalui tidak memiliki tingkat mobilitas kendaraan yang padat, selain juga bahwa pengendara ojek selalu menyiapkan helm. Sedangkan Untuk penumpang yang menjawab kurang baik (30%) lebih dikarenakan cara mengemudi pengemudi ojek sehingga terkadang penumpang jadi khawatir dengan keselamatannya. Penumpang yang menjawab baik (0%) ini dikarenakan penumpang mengharapkan akan adanya peningkatan dari aspek keselamatan dari organisasi ojek maupun dari pengendara ojek itu sendiri.



**Gambar 7. Tingkat keselamatan**

**c. Kenyamanan**

Hasil penelitian untuk mengetahui tingkat kenyamanan penumpang ojek dan memberikan gambaran bahwa sebagian besar penumpang ojek (85%) merasakan cukup nyaman menggunakan angkutan ojek, ini dikarenakan pengemudi ojek selalu menyediakan helm kepada penumpangnya sehingga mereka dapat merasakan nyaman. Sedangkan untuk responden yang menjawab kurang nyaman (15%) disebabkan oleh kondisi kendaraan ojek yang dinaiki. Penumpang yang menjawab nyaman (0%) dikarenakan mereka menginginkan pula adanya peningkatan pelayanan dari aspek nyaman. Dengan demikian pelayanan dari angkutan ojek masih harus lebih dikembangkan agar semua pengguna ojek dapat merasakan nyaman ketika menggunakan angkutan ojek.



**Gambar 8. Tingkat Kenyamanan**

**3. Analisis Finansial Pengendara Ojek.**

**a. Biaya Operasi Kendaraan**

Hasil analisis besar biaya operasional yang dikeluarkan pengemudi ojek dengan kendaraan sewa, selama satu tahun, sebesar Rp 19.951.000,00. Sedangkan hasil analisis untuk mengetahui besar biaya yang dikeluarkan pengemudi ojek dengan kendaraan kredit, selama satu tahun, sebesar Rp 17.959.500,00. Ini menunjukkan

bahwa biaya yang dikeluarkan pengendara ojek dengan kredit lebih sedikit dari pada kendaraan dengan sewa.

### **b. Penghasilan**

Dapat diketahui penghasilan pengendara ojek sesuai hasil analisis memperlihatkan 45% responden berpendapatan dalam sehari berkisar antara Rp 65.000,00 – Rp 80.000,00, berarti dalam satu tahun pengendara ojek memperoleh penghasilan sebesar Rp 26.462.500,00. Dapat dilihat 10% responden yang tidak menjawab, Hal ini lebih disebabkan karena adanya rasa curiga dari mereka, merasa bahwa kalau sedang didata untuk dikenakan pajak penghasilan, sehingga memilih untuk tidak menjawab.

### **c. Kinerja Finansial**

Hasil kelayakan finansial pengendara ojek selama satu tahun yang dilihat dari sisi kendaraan sewa dan kendaraan kredit dengan menggunakan parameter NPV dan BCR dapat diperoleh untuk masing-masing skenario kendaraan adalah sebagai berikut :

a) NPV : Net Present Value

$$\text{Kinerja Finansial kendaraan sewa : (Rp) = } 26.462.500 - 19.966.500 = 6.496.500$$

$$\text{Kinerja Finansial kendaraan kredit : (Rp) = } 26.462.500 - 17.974.500 = 8.488.000$$

Dapat diketahui dari hasil analisis kinerja finansial untuk mengetahui besar selisih dengan menggunakan parameter NPV adalah untuk kendaraan sewa Rp 6.496.500,00 pertahun, dan untuk kendaraan kredit Rp 8.488.000,00 pertahun, terdapat selisih perbedaan keuntungan sebesar Rp 1.991.500,00 antara kendaraan sewa dan kredit, ini diakibatkan perbedaan yang ada pada biaya operasional masing-masing kendaraan.

b) BCR : Benefit Cost Ratio

$$\text{Kinerja Finansial kendaraan sewa : (Rp) = } \frac{26.462.500}{19.966.500} = 1.33$$

$$\text{Kinerja Finansial kendaraan kredit : (Rp) = } \frac{26.462.500}{17.974.500} = 1.47$$

Dapat diketahui dari hasil analisis kinerja finansial untuk mengetahui besar perbandingan dengan menggunakan parameter BCR adalah untuk kendaraan sewa 1.31, dan untuk kendaraan kredit 1.47, terjadi perbedaan dalam perbandingan kinerja finansial yang juga diakibatkan perbedaan biaya operasional kendaraan.

## **3. Tingkat Penghasilan Ojek**

### **a. Tingkat penghasilan berdasarkan hasil survei**

Untuk kendaraan sewa diketahui penghasilan bersih dalam satu tahun adalah sebesar Rp 6.496.500,00, maka dapat diketahui penghasilan pengendara ojek dalam satu bulan adalah sebesar Rp 541.375,00. Sedangkan untuk kendaraan kredit diketahui mendapatkan penghasilan bersih dalam satu tahun Rp 8.488.000,00, maka dapat diketahui penghasilan pengendara ojek dalam satu bulan adalah sebesar Rp 707.333,00. Sesuai dengan hasil wawancara kepada pengendara ojek, penghasilan yang diperoleh dalam satu bulan dirasa telah cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka, meski tetap adanya harapan dari mereka untuk mendapatkan penghasilan yang lebih besar lagi.

### b. Tingkat penghasilan yang ideal

Tingkat penghasilan pengendara ojek masih sangat rendah jika disesuaikan dengan besar Upah Minimum Regional (UMR) untuk daerah Kota Ambon. Terdapat selisih yang cukup besar, dimana asumsi untuk besar UMR adalah Rp 905.000,00, maka diketahui untuk kendaraan sewa terdapat selisih Rp 363.625,00, dan untuk kendaraan kredit terdapat selisih Rp 197.667,00. Untuk tarif yang ideal bagi pengemudi angkutan ojek dengan berdasarkan pada besar UMR di Kota Ambon dalam rangka pemenuhan kelayakan finansial, maka digunakan parameter sebagai berikut :

$$Ti = \text{Tarif aktual} \times \frac{UMR}{\text{Pendapatan Aktual}} \dots\dots\dots (1)$$

Kendaraan sewa  $Ti (Rp.) = 2.000 \times \frac{905.000}{541.375} = 3.343$

Kendaraan kredit  $Ti (Rp.) = 2.000 \times \frac{905.000}{707.333} = 2.559$

Dengan melihat bahwa jumlah kendaraan sewa memiliki persentase terbesar (55%) dari jumlah responden yang ada. Maka tarif yang ideal untuk pengendara angkutan ojek pada daerah permukiman adalah sebesar Rp 3.343,00.

## KESIMPULAN

Waktu operasi fleksibel namun sebagian besar (95%) pengemudi ojek beroperasi selama 15 jam. Untuk kapasitas operasional dari pangkalan ojek diketahui dalam 1 jam pangkalan mampu melayani sebanyak 105 orang. Sedangkan untuk pola operasi sebagian besar (80%) memilih pola operasi dengan mangkal menggunakan sistem antrian sesuai waktu kedatangan dengan mencatat pada papan tulis.

Waktu menunggu ojek di rumah 1-5 menit 70% dan di pangkalan 1-5 menit 100%. Untuk tingkat keselamatan yang diperoleh bahwa 70% penumpang ojek menjawab cukup baik. Tingkat kenyamanan yang diperoleh bahwa 85% pengguna ojek merasakan cukup nyaman.

Kelayakan finansial pengendara ojek pada daerah permukiman pada perumahan CTP adalah untuk kendaraan sewa dengan menggunakan parameter NPV adalah Rp 6.496.500,00 pertahun, dan menggunakan parameter BCR adalah 1.33. Sedangkan untuk kendaraan kredit dengan menggunakan parameter NPV adalah Rp 8.488.000,00, dan menggunakan parameter BCR adalah 1.47.

Untuk tarif ideal berdasarkan besar UMR adalah untuk kendaraan sewa sebesar Rp 3.343,00 dan untuk kendaraan kredit sebesar Rp 2.559,00. Berdasarkan tingkat persentase terbesar 55%, maka kendaraan sewa dengan tarif Rp 3.343,00 merupakan tarif yang ideal dalam pengopersaian angkutan ojek.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Departemen Perhubungan. "Ringkasan Eksekutif Studi Upaya Pengembangan Feeder Bagi Transportasi Massal di Perkotaan. Studi Upaya Pengembangan Feeder Bagi Transportasi Massal di Perkotaan" Departemen Perhubungan, 2012.
- [2] Steijn, J. V. "Creating Feeder Bus Lines for Transjakarta BRT", University of Twente, 2014
- [3]. Vega, J. M. "Take Up Seminar 1 Feeder System". Krakow, Poland, 2015
- [4] Verma, A., & Ramanayya, T. "Public Transport Planning and Management in Developing Countries. CRC Press", 2015..

- [5] R. Rachman, "Transportasi," dalam Dampak Pandemi Global Covid-19 dalam Multi Perspektif, Edisi Covid., Kota Makassar: Tohar Media, 2020, hlm. 17–32
- [6] E. K. Morlok, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Jakarta: Erlangga, 1991
- [7] J. Khisty C. dan B. K. Lall, Dasar – Dasar Rekayasa Transportasi, 3 ed., vol. 1. Jakarta: Erlangga, 2005.
- [8] R. Rachman, "Bidang Transportasi," dalam Pengembangan Teknologi dan Inovasi di Era Revolusi 4.0 (Konsep dan Penerapan), Kota Makassar: Tohar Media, 2021, hlm. 39–5
- [9] S. Herdiana dan M. S. Firdaus, "Identifikasi Ketersediaan dan Kesesuaian Feeder di Kawasan Permukiman Bandung Timur (Studi Kasus SWK Gedebage dan SWK Kordon)," RekaLoka, vol. 1, no. 2, hlm. 23–33, 2021
- [10] D. Widiyanti, "Pengembangan Feeder Transportasi Massal Di Kota Medan Development Of Mass Transport Feeder In Medan," J. Penelit. Transp. Multimoda, vol. 13, no. 3, hlm. 107–120, 2015