

KELAYAKAN FINANSIAL LAYANAN OJEK DI KABUPATEN WONOGIRI JAWA TENGAH

Dewi Handayani

Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Kampus ITS Sukolilo
Surabaya, 60111
Tlp. 031-5994251
dewihandayani9@yahoo.com

Indrasurya Budisatrya Mochtar

Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Kampus ITS Sukolilo
Surabaya, 60111
Tlp. 031-5994251
indrasurya@ce.its.ac.id

Ria Asih Ariyani Soemitro

Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Kampus ITS Sukolilo
Surabaya, 60111
Tlp. 031-5994251
soemitroria@yahoo.com

Bambang Riyanto

Fakultas Teknik
Universitas Diponegoro
Jl. Prof. Soedarto, S.H
Tembalang-Semarang
Tlp. 024-7460053
bbriyanto@yahoo.com

Abstract

Ojek (motorcycle paratransit) is one form of paratransit in Indonesia, using a motorcycle rented by a person and gives the person a lift. By evaluating the feasibility of *ojek* services, the sustainability of *ojek* as a mode of transportation in a rural area can be determined. This research was conducted on *ojek* services in Wonogiri, Central Java Province. The results indicate that the investment of *ojek* services for rural areas is feasible to be implemented because it meets the feasibility criteria used in the analysis. The prospect of the existence of *ojek* in the rural areas in the future is also quite good and is expected to take place for long time, especially in areas with limited formal employment, relatively low education level of job seekers, and low-wage workers.

Keywords: paratransit, ojek, rural transportation, feasibility analysis.

Abstrak

Ojek merupakan salah satu bentuk *paratransit* di Indonesia, menggunakan sepeda motor yang disewakan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewa sepeda motor. Dengan mengetahui kelayakan layanan ojek, keberlanjutan ojek sebagai suatu moda transportasi di suatu daerah perdesaan dapat ditentukan. Penelitian ini dilakukan terhadap layanan ojek di Kabupaten Wonogiri, Provinsi Jawa Tengah. Hasil yang didapat menunjukkan bahwa investasi layanan ojek perdesaan layak untuk dilaksanakan karena memenuhi kriteria kelayakan yang digunakan dalam analisis. Prospek keberadaan ojek di perdesaan di masa depan juga cukup bagus dan diperkirakan akan berlangsung dalam waktu yang panjang, khususnya pada daerah dengan keterbatasan lapangan kerja formal, tingkat pendidikan pencari kerja yang relatif rendah, dan upah pekerja yang rendah.

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

PENDAHULUAN

Moda transportasi jenis paratransit banyak dijumpai di Indonesia. Moda paratransit tersebut berupa kendaraan tak bermotor dan kendaraan bermotor. Moda paratransit kendaraan tak bermotor, antara lain, adalah sepeda, becak, dan andong atau delman. Sedangkan moda paratransit kendaraan bermotor, antara lain, adalah ojek, angkot, bajaj, dan taksi.

Ojek, yang merupakan salah satu bentuk paratransit, adalah sepeda motor yang disewakan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewa sepeda motor tersebut. Sepeda motor sebagai moda paratransit juga banyak dijumpai di negara lain, seperti di Bangkok, Thailand, (Cervero dan Golub, 2007), di Akure, Nigeria, dengan sebutan lokal *Okada* (Fasakin, 2001), di Contonou, Benin, dengan sebutan lokal *Zemidjan*, dan di Douala, Kamerun (Godard, 2006). Keberadaan ojek sebagai salah satu moda paratransit diakui mempunyai manfaat dalam layanan angkutan umum (Fasakin, 2001; Cervero dan Golub, 2007; Diaz dan Cal, 2005).

Bentuk moda ojek sepeda motor yang berupa kendaraan bermotor roda dua mempunyai keunggulan dalam melewati berbagai jenis medan dengan kecepatan yang cukup tinggi. Kemampuan kecepatan yang dimiliki ojek setara dengan kemampuan mobil penumpang. Keunggulan melewati berbagai jenis medan dibuktikan dengan kemampuan ojek dalam melewati kondisi medan yang tidak mudah dilalui kendaraan lain, seperti lebar jalan yang sempit, kondisi perkerasan jalan yang rusak, serta tanjakan dan turunan jalan yang curam. Dengan kata lain ojek merupakan salah satu moda yang dapat diandalkan dalam mengatasi keterbatasan prasarana transportasi suatu wilayah.

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

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

Keterbatasan sarana dan prasarana transportasi wilayah Kabupaten Wonogiri menjadikan ojek sebagai salah satu sarana transportasi yang diandalkan di daerah tersebut. Ojek-ojek ini dapat dijumpai dengan mudah di tempat-tempat pergantian moda, seperti terminal dan sub terminal, pusat kegiatan komersil seperti pasar, dan pada mulut jalan masuk wilayah permukiman di pinggir jalan utama angkutan umum.

Keberadaan ojek dalam melayani kebutuhan transportasi masyarakat di pedesaan seperti ini sudah berlangsung sejak puluhan tahun yang lalu. Mengingat bahwa ojek mempunyai peran dalam memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat, walaupun ojek juga mempunyai kelemahan terutama faktor keselamatan, keamanan, dan kenyamanan, keberadaan ojek perlu dipertimbangkan dalam perencanaan transportasi di masa yang akan datang. Untuk itu diperlukan jawaban mengenai sifat keberadaan ojek, apakah bersifat jangka panjang atau hanya bersifat temporer.

Pada studi ini akan dilakukan analisis kelayakan operasional layanan ojek di suatu wilayah pedesaan, yaitu di Kabupaten Wonogiri. Nilai manfaat dalam analisis kelayakan ini diperoleh dari penghasilan operator ojek dan nilai sisa modal kendaraan. Sedangkan nilai biaya dihitung berdasarkan modal kendaraan, biaya ijin keanggotaan, pajak kendaraan, biaya bahan bakar, biaya pemeliharaan, iuran kelompok, dan gaji operator. Karakteristik sosial ekonomi operator ojek yang juga disampaikan dalam kaitan dengan sifat keberadaan ojek adalah umur, tingkat pendidikan, dan pekerjaan selain mengojek.

METODE PENELITIAN

Pengumpulan data dalam rangka analisis kelayakan ini menggunakan metode kuesioner dan wawancara yang dilakukan terhadap 100 responden operator ojek yang berada di wilayah Kabupaten Wonogiri, Provinsi Jawa Tengah. Survei pengambilan data primer dilaksanakan pada Bulan Agustus 2010.

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

1. melakukan survei pendahuluan untuk mengidentifikasi lokasi sebaran, mendapatkan data parameter kuantitatif yang akan digunakan dalam penentuan ukuran dan distribusi sampel dan identifikasi data yang akan dikumpulkan berdasarkan kondisi yang ada di lapangan berkaitan dengan tujuan penelitian;
2. menyusun kuesioner untuk memperoleh data mengenai karakteristik sosial-ekonomi operator ojek, moda ojek, dan layanan ojek;
3. melakukan pengumpulan data sekunder ke Badan Pusat Statistik dan Dinas Perhubungan, berupa data kondisi wilayah, perekonomian, prasarana dan sarana transportasi lokasi penelitian serta melakukan pengumpulan data primer berupa hasil pengisian kuesioner dan wawancara karakteristik sosial-ekonomi operator ojek, moda ojek, dan layanan ojek;
4. melakukan kompilasi data primer untuk selanjutnya dilakukan analisis deskriptif kuantitatif terhadap karakteristik sosial-ekonomi operator ojek, moda ojek, dan layanan ojek serta melakukan analisis finansial operasional layanan ojek; dan
5. menyimpulkan hasil analisis keberadaan ojek di masa yang akan datang sebagai salah satu moda paratransit di pedesaan.

DATA DAN ANALISIS

Analisis yang dilakukan terdiri atas analisis deskriptif kuantitatif dan analisis kelayakan finansial operasional layanan ojek. Analisis deskriptif kuantitatif meliputi karakteristik sosial ekonomi operator ojek, karakteristik moda ojek, dan karakteristik operasional layanan ojek. Selanjutnya, hasil analisis ini akan digunakan dalam analisis kelayakan finansial.

Pembahasan karakteristik social-ekonomi operator ojek meliputi lama kerja sebagai operator ojek, status kepemilikan kendaraan untuk mengojek, penghasilan rata-rata dan banyaknya hari kerja dalam seminggu. Dalam pembahasan karakteristik sosial-ekonomi operator ojek juga akan disampaikan umur, pendidikan dan pekerjaan selain mengojek. Data tersebut akan berguna untuk memperdalam pembahasan prospek keberadaan ojek di masa yang akan datang. Pembahasan karakteristik moda ojek terdiri atas jenis model, merek, dan kapasitas mesin. Sedangkan pada karakteristik operasional layanan ojek, pembahasan meliputi biaya bahan bakar, biaya pemeliharaan, serta biaya perijinan keanggotaan dan iuran kelompok.

Karakteristik Sosial-Ekonomi Operator Ojek

Mayoritas umur operator ojek adalah pada usia produktif (16-55) tahun, yaitu sebesar 92%, meskipun terdapat 8% operator yang berusia di atas 55 tahun. Hal ini memperlihatkan bahwa pekerjaan sebagai operator ojek dapat dilakukan oleh berbagai usia. Umur operator ojek yang terbanyak adalah (46-55) tahun, sebanyak 32%, disusul dengan usia (36-45) tahun, sebanyak 29%, dan usia (26-35) tahun, sebanyak 21%. Rata-rata umur operator ojek adalah 41,32 tahun. Sebaran umur responden memperlihatkan bahwa lebih banyak operator ojek yang berusia lebih tua. Hal ini memperlihatkan bahwa pekerjaan sebagai operator ojek tidak memerlukan kemampuan fisik yang besar. Ojek juga merupakan alternatif bagi orang yang kehilangan pekerjaan utama pada usia baya dan kesulitan untuk mendapatkan pekerjaan baru karena persaingan dengan para pencari kerja usia muda. Dalam kaitannya dengan keberadaan ojek di masa yang akan datang, hal tersebut merupakan salah satu indikasi bahwa mengojek adalah suatu pilihan pekerjaan yang akan ada setiap saat, atau dengan kata lain keberadaan ojek di perdesaan akan ada dalam jangka panjang.

Tingkat pendidikan responden operator ojek di lokasi studi sangat bervariasi, dari yang tidak tamat SD, sebanyak 7%, hingga lulusan Program Diploma, sebanyak 5%. Mayoritas operator ojek yang berpendidikan SMA (sebesar 35%) memperlihatkan kondisi terbatasnya penyerapan tenaga kerja formal dan menjadikan pekerjaan mengojek sebagai salah satu alternatif mata pencaharian yang cukup penting bagi pencari kerja di perdesaan.

Lama kerja sebagai operator ojek selain indikator waktu keberadaan ojek di suatu lokasi juga merupakan data yang akan digunakan untuk memperhitungkan rata-rata jangka waktu pengembalian modal pada analisis finansial. Lama waktu kerja sebagai operator ojek sangat bervariasi, mulai kurang dari 2 tahun hingga lebih dari 25 tahun. Layanan ojek perdesaan di lokasi studi telah berlangsung berpuluh tahun, dengan 4% responden telah menjadi operator ojek selama lebih dari 25 tahun. Jumlah operator ojek terbesar adalah pada lama kerja kurang dari 5 tahun, yaitu sebanyak 44%. Rata-rata lama kerja sebagai

operator ojek adalah 10,26 tahun. Lama waktu ini akan dipergunakan sebagai dasar waktu pengembalian investasi dalam analisis kelayakan finansial.

Sebagian besar operator ojek di pedesaan mempunyai pekerjaan lain selain mengojek. Terdapat 73% operator ojek mempunyai pekerjaan lain dan mayoritas pekerjaan sambilan operator ojek adalah sebagai petani (35%) dan berdagang atau wiraswasta (27%). Meskipun demikian ojek dapat diandalkan sebagai mata pencaharian. Kondisi ini diperlihatkan dengan adanya 27% operator ojek yang menyatakan bahwa mengojek adalah pekerjaan utama.

Kepemilikan kendaraan yang dipergunakan untuk mengojek dibedakan menjadi milik sendiri dan menyewa. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa 96% operator ojek menyatakan bahwa kendaraan untuk mengojek adalah milik sendiri dan sisanya, sebanyak 4%, menyewa kendaraan yang dipergunakan untuk mengojek. Data ini akan dipergunakan sebagai dasar perhitungan modal kendaraan dalam analisis kelayakan finansial.

Jumlah hari kerja dalam seminggu para operator ojek sangat bervariasi, mulai dari hanya bekerja pada hari-hari pasar dan libur (kurang dari 4 hari/minggu) hingga yang bekerja setiap hari (7 hari/minggu). Mayoritas operator ojek bekerja selama 7 hari dalam seminggu, yaitu 78% dan hanya 2% yang bekerja kurang dari 4 hari dalam seminggu. Dari perhitungan diperoleh rata-rata jumlah hari kerja operator ojek dalam seminggu adalah 6,56 hari. Data ini akan dipergunakan dalam analisis kelayakan finansial sebagai faktor pengali nilai manfaat penghasilan tahunan yang diterima pada operasional layanan ojek.

Penghasilan rata-rata operator ojek berkisar Rp. 20.000 per hari hingga lebih dari Rp 50.000 per hari. Sebagian besar operator ojek berpenghasilan antara Rp. 20.000 hingga Rp. 30.000 perhari, yaitu sebesar 35%, dan berpenghasilan antara Rp. 30.000 hingga Rp. 40.000 per hari, yaitu sebesar 33%. Hanya 6% operator ojek yang menyatakan berpenghasilan lebih dari Rp 60.000 per hari. Rata-rata penghasilan operator ojek adalah Rp 37.950 per hari.

Jika dibandingkan dengan Upah Minimum Regional (UMR) di lokasi studi, di Kabupaten Wonogiri, penghasilan rata-rata operator ojek jauh lebih tinggi. UMR Kabupaten Wonogiri tahun 2010 adalah sebesar Rp 690.000 per bulan. Sedangkan jika rata-rata jumlah hari kerja operator ojek per minggu adalah 6,56 hari dan rata-rata penghasilan operator ojek adalah Rp. 37.950 per hari, rata-rata penghasilan operator ojek adalah sebesar Rp. 1.078.792 per bulan. Nilai ini relatif sangat besar, karena penghasilan rata-rata tersebut diperoleh dari pekerjaan sambilan sebagai operator ojek dan bukan sebagai mata pencaharian utama.

Karakteristik Kendaraan Ojek

Jenis model kendaraan yang dipergunakan untuk mengojek dibedakan menjadi sepeda motor model perempuan dan sepeda motor model laki-laki. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa 80% operator ojek menggunakan kendaraan jenis model perempuan dan sisanya, sebanyak 20%, menggunakan kendaraan jenis model laki-laki. Data ini akan dipergunakan sebagai dasar pengambilan bentuk kendaraan yang akan dipergunakan dalam perhitungan modal kendaraan pada analisis kelayakan finansial.

Kapasitas mesin kendaraan yang dipergunakan untuk mengojek dalam pembahasan makalah ini dibedakan 4 macam, yaitu kurang dari 100 cc, antara (100-110) cc, antara (111-125) cc, dan lebih dari 125 cc. Mayoritas kapasitas mesin kendaraan yang

dipergunakan operator ojek daerah studi adalah antara (100-110) cc, yaitu sebanyak 67%. Informasi ini selanjutnya dipergunakan sebagai dasar pengambilan kapasitas mesin kendaraan dalam perhitungan modal kendaraan pada analisis kelayakan finansial.

Seperti halnya dengan jenis model dan kapasitas mesin kendaraan untuk mengojek, mayoritas penggunaan merek kendaraan juga merupakan data yang akan dipergunakan dalam perhitungan modal kendaraan dalam analisis kelayakan finansial. Hasil pengumpulan data menunjukkan bahwa 53% operator ojek menggunakan kendaraan merek Honda, 29% menggunakan merek Yamaha, dan 28% menggunakan merek Suzuki. Berdasarkan hal ini, sepeda motor merek Honda dipergunakan sebagai modal kendaraan dalam perhitungan analisis kelayakan finansial.

Karakteristik Operasional Layanan

Biaya Bahan Bakar Minyak (BBM) ojek adalah salah satu data yang dipergunakan untuk analisis kelayakan finansial. Rata-rata konsumsi BBM ojek bervariasi, mulai dari Rp. 5.000,- per hari hingga Rp. 20.000,- per hari. Mayoritas operator ojek, yaitu 44%, mengeluarkan biaya untuk BBM antara Rp. 5.001 hingga Rp. 10.000 per hari dan hanya 35% yang mengeluarkan biaya BBM kurang dari Rp. 5.000,- per hari. Rata-rata pengeluaran biaya BBM adalah Rp. 9.350,- per hari. Data biaya BBM tersebut akan digunakan dalam analisis kelayakan finansial sebagai bagian dari biaya tidak tetap.

Biaya pemeliharaan juga merupakan bagian biaya yang digunakan dalam analisis kelayakan finansial. Yang dimaksud dengan biaya operasional layanan ojek adalah biaya yang dikeluarkan untuk pembelian suku cadang kendaraan, biaya perawatan dan perbaikan oleh montir, serta biaya pelumas. Rata-rata biaya yang dikeluarkan oleh operator ojek adalah sebesar Rp. 31.875 per bulan. Biaya ini digunakan dalam analisis kelayakan finansial sebagai bagian dari biaya tidak tetap.

Iuran kelompok ojek adalah biaya rutin yang dikeluarkan para operator ojek pada suatu paguyuban atau pos ojek. Sistem pengumpulan dana tersebut bermacam-macam. Ada yang berupa iuran yang dibayar mingguan, bulanan, atau tahunan dan ada juga yang menggunakan sistem iuran setiap mendapatkan penumpang. Besar iuran dalam kelompok ojek mulai dari Rp. 1.000 per bulan hingga lebih dari Rp. 20.000 per bulan. Rata-rata biaya iuran kelompok ojek para responden operator ojek adalah sebesar Rp. 10.135 per bulan. Besar biaya pemeliharaan tersebut digunakan dalam analisis kelayakan finansial sebagai bagian dari biaya tidak tetap.

Biaya perijinan keanggotaan operator ojek adalah dana yang diserahkan oleh calon operator ojek kepada pos atau paguyuban operator ojek di suatu lokasi agar yang bersangkutan diperkenankan beroperasi pada lokasi tersebut. Besarnya biaya perijinan ini beragam, yaitu antara Rp. 150.000 hingga Rp. 5.000.000. Rata-rata biaya perijinan ini adalah sebesar Rp. 1.287.000 dan hanya dibayar sekali saja, yaitu di awal masa akan bekerja sebagai operator ojek. Di beberapa lokasi, ijin ini dapat diwariskan, sehingga dalam analisis kelayakan finansial biaya perijinan keanggotaan termasuk dalam biaya tetap (modal).

Analisis Kelayakan Finansial Operasional Layanan Ojek Perdesaan

Analisis kelayakan finansial operasional layanan ojek perdesaan ini dilakukan di Kabupaten Wonogiri, Provinsi Jawa Tengah, pada tahun 2010. Untuk analisis ini digunakan beberapa asumsi yang akan diuraikan secara rinci. Biaya terdiri atas biaya tetap dan biaya tidak tetap, dengan biaya tetap terdiri atas biaya modal kendaraan, pajak kendaraan, dan biaya perijinan keanggotaan operator ojek dan biaya tidak tetap terdiri atas biaya BBM, biaya pemeliharaan, biaya iuran kelompok, dan gaji operator. Manfaat dihitung dari besarnya penghasilan dan nilai sisa dari kendaraan. Biaya modal kendaraan yang dipergunakan adalah Rp. 13.500.000 yang didasarkan pada hasil analisis karakteristik moda ojek, yaitu harga sepeda motor merek Honda tahun 2010, jenis model perempuan, dengan kapasitas mesin 110 cc. Nilai sisa kendaraan adalah 40% dari harga pembelian, berdasarkan hasil survei nilai jual kendaraan yang telah berumur 10 tahun dengan merek dan model yang sama. Berdasarkan rata-rata lama bekerja operator ojek, jangka waktu investasi yang dipergunakan adalah 10 tahun. Asumsi yang lain adalah suku bunga bank yang dipergunakan adalah 6,5% per tahun, sesuai dengan rata-rata suku bunga Bank Indonesia pada tahun 2010. Selain itu, gaji operator ojek didasarkan pada Upah Minimum Regional di lokasi studi pada tahun 2010, yaitu sebesar Rp. 690.000 per bulan. Analisis kelayakan layanan ojek menggunakan metode Benefit Cost Ratio dan Net Present Value.

Hasil analisis kelayakan dengan umur investasi 10 tahun memberikan nilai manfaat sebesar Rp. 204.392.592 dengan biaya sebesar Rp. 202.144.673. Berdasarkan hal ini dapat dinyatakan bahwa usaha investasi atau operasional layanan ojek perdesaan layak untuk dilaksanakan.

Kelayakan suatu kegiatan merupakan salah satu indikator keberlanjutan kegiatan tersebut. Suatu kegiatan yang layak untuk dilakukan akan berkelanjutan karena kegiatan tersebut mampu memberikan manfaat atau keuntungan bagi pelaksana kegiatan tersebut.

Demikian juga dengan layanan ojek di perdesaan. Dengan kelayakan finansial yang dimiliki, layanan ojek diyakini mempunyai sifat berkelanjutan dan akan berlangsung dalam kurun waktu yang lama, karena operasional ojek mampu memberikan keuntungan bagi para operatornya dalam waktu jangka panjang.

Keberadaan dan keberlangsungan ojek di daerah perdesaan juga didorong oleh kondisi sosial ekonomi daerah tersebut. Kondisi-kondisi tersebut meliputi keterbatasan lapangan kerja formal, tingkat pendidikan penduduk yang relatif rendah, dan upah buruh yang rendah. Di sisi lain, layanan ojek tidak mensyaratkan tingkat pendidikan, tidak terlalu memerlukan kemampuan fisik sehingga dapat dikerjakan oleh setiap golongan usia, dan dapat memberikan penghasilan yang melebihi Upah Minimum Regional.

KESIMPULAN

Dari penelitian tentang kelayakan layanan ojek di perdesaan ini dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Usaha investasi atau operasional layanan ojek perdesaan, di Kabupaten Wonogiri, layak untuk dilaksanakan karena memenuhi kriteria kelayakan yang digunakan dalam analisis.
2. Prospek keberadaan ojek di perdesaan di masa depan cukup bagus. Layanan ojek diperkirakan akan berlangsung dalam waktu jangka panjang, khususnya pada daerah

dengan keterbatasan lapangan kerja formal, tingkat pendidikan pencari kerja yang relatif rendah, dan upah pekerja yang rendah.

DAFTAR PUSTAKA

- Cervero, R. dan Aaron G. 2007. *Informal Transport: A Global Perspective*. Transport Policy. Oxford: Elsevier.
- Diaz, C.E.D. dan Primitivo C. C. 2005. *Impacts of Government Regulation on the Sustainability of Paratransit Services in the Philippines: Case ff FX Services Between Manila City and Quezon City*. Journal of Eastern Asia Society for Transportation Studies, 6: 214-224.
- Fasakin, F.O. 2001. *Some Factors Affecting Dailly Profits of Commercial Motorcycles in Akure, Nigeria*. Journal of Transport Policy, 8: 63-69.
- Godard, X., 2006. *Coping with Paratransit in Developing Cities, A Scheme of Complementarity with Institutional Transport*. Paper Presented at Future Urban Transport Conference. Gothenberg.