

# SPRING OF LIFE

SLICE OF LIFE FROM EASTSPRING INVESTMENTS

Edisi September 2015

## SEPENGGAL CERITA DARI SUDUT JAKARTA

Di setiap mulut jalan kecil terutama di Jakarta, atau biasa disebut gang, pasti ada pangkalan ojek, baik dengan atau tanpa papan nama. Saat ini, ojek telah menjadi salah satu entitas angkutan umum yang cukup berkembang pesat.



Tak bisa dipungkiri, semakin hari ojek semakin populer, yang dipelopori salah satunya oleh munculnya aplikasi untuk memesan ojek secara online. Kehadirannya menjadi angin segar baik bagi tukang ojek maupun bagi konsumen ojek. Apalagi banyak ketidaknyamanan yang selama ini dirasakan oleh kedua belah pihak.

Struktur dan kondisi jalan serta fasilitas angkutan umum yang tidak memadai telah menempatkan ojek sebagai menjadi angkutan umum alternatif yang cukup diminati. Banyaknya perumahan yang tidak dilalui oleh angkutan umum dan padatnya permukiman penduduk dengan jalan-jalan kecil juga membantu memperluas pangsa pasar ojek. Ditambah semakin mudah dan murah DP/cicilan untuk membeli sepeda motor, serta penghasilan ngojek yang cukup lumayan tanpa perlu latar belakang pendidikan tinggi, semakin memicu semakin banyak orang beralih profesi jadi tukang ojek.

Tanpa disadari, sampai-sampai banyak orang lupa atau sebenarnya pura-pura tidak tahu bahwa sepeda motor hanya boleh digunakan sebagai angkutan pribadi, **bukan sebagai angkutan umum.**

Di Indonesia, seperti yang diatur dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009, sebenarnya ada lima (5) jenis Kendaraan Bermotor yang diakui pemerintah, yaitu sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Namun, hanya mobil yang bisa digunakan dan diakui sebagai Kendaraan Bermotor Umum atau angkutan umum seperti diatur dalam Pasal 47 Ayat 3.

Dari sisi keselamatan berkendara, selama bertahun-tahun sepeda motor juga terbukti sebagai alat transportasi yang paling banyak menimbulkan atau terlibat dalam kecelakaan. Di tahun 2014 lalu, menurut catatan Korps Lalu Lintas (Korlantas) Polri, jumlah kecelakaan yang melibatkan sepeda motor mencapai 108.883 kecelakaan dari 152.130 total kecelakaan, atau 72 persen dari total kecelakaan sepanjang tahun tersebut. Kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa juga lebih banyak terjadi pada sepeda motor. Menurut data Polri, kecelakaan maut sepanjang tahun 2014 mencapai 28.355 orang, dimana lebih dari 70 persennya juga merupakan pengendara sepeda motor. Belum lagi maraknya aksi pembegalan yang menasar sepeda motor masih cukup menghantui masyarakat. Ujung-ujungnya, aspek keamanan sepeda motor inilah yang juga masih cukup rentan dan perlu diperhatikan bagi keselamatan pengendara maupun penumpang dari hal-hal yang tidak diinginkan.



Namun pada saat ini, kebutuhan akan ojek seolah-olah menghalalkan keberadaannya dan keamanannya sebagai angkutan umum. Pemerintah juga sebenarnya sudah mengakui kemunculan ojek yang fenomenal di masyarakat dan sebenarnya hal ini perlu ditindaklanjuti secara benar dan bijaksana. Salah satu contohnya pada awal September ini, Pak Jokowi mengajak santap siang bersama penarik ojek di istana.

Setuju atau tidak setuju, ojek memang merupakan salah satu sarana transportasi yang digemari masyarakat. Coba kita lihat disekitar kita. Di titik-titik pemberhentian *busway*, depan pasar dan sekolah, depan mall, bahkan sampai depan warung-warung kecil, ojek-okej dengan sabar berjajar untuk mengais rejeki. Bahkan sebuah stasiun TV pun meluncurkan sebuah sitkom tentang tukang ojek.

## E-commerce, Go-jek, Solusi Inovasi Masa Kini

**N**amanya Wawan, seorang tukang ojek pangkalan. Setiap hari kerja sepanjang 15 jam, dari jam 7 pagi sampai 10 malam, dia tidak bertemu anak dan istri. Ternyata lebih dari 70% waktu kerjanya lebih banyak digunakan untuk menunggu pelanggan menghampirinya dengan rata-rata hanya dapat penumpang 4 kali dalam sehari.

Penentuan harga pun kebanyakan dilakukan dengan cara tradisional tawar menawar atau biasa disebut negosiasi dengan standar yang ada, sampai mencapai titik temu yang disepakati oleh Wawan dan konsumen ojeknya.

Kebutuhan akan kecepatan dalam menghadapi kemacetan kadang menempatkan ojek sebagai angkutan umum paling premium karena tidak adanya penentuan harga yang jelas.

Keadaan ini memunculkan peluang bisnis bagi beberapa pihak. Adanya teknologi baru dan internet sebagai media bertransaksi jual-beli (*e-commerce*), membuat pengelolaan ojek menjadi salah satu bisnis yang menggiurkan. Keberadaan *e-commerce* tumbuh signifikan dalam beberapa tahun terakhir, sebut saja beberapa *e-commerce* yang akrab bagi kita seperti **Alibaba, MatahariMall.com, Kaskus FJB, Bhineka.com, Lazada, OLX, Groupon**, dll.

Namun seiring dengan berkembang pesatnya bisnis *e-commerce*, muncul pula beberapa bisnis yang unik dari *e-commerce*, antara lain:

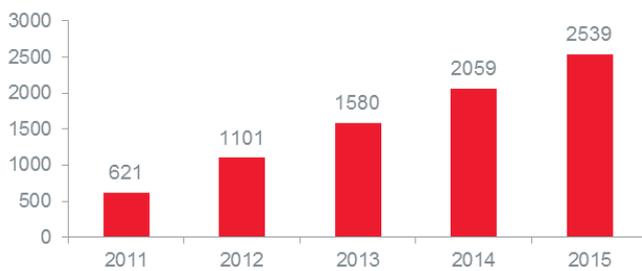
**Tabel 1. E-commerce Unik di Indonesia**

Jenis E-commerce Unik	Nama Merk Dagang
Ojek	Go-jek, Grabbike
Pembantu	pembantu.com
Tanaman Hias	kebunbibit.com, floweradvisor.co.id
Sertifikat Online	Kampus.co.id
Paket Umroh	lkhram.com
Perkakas	perkakasku.com
Barang rekondisi	kukuruyuk.com

Sumber: penulis/ diolah

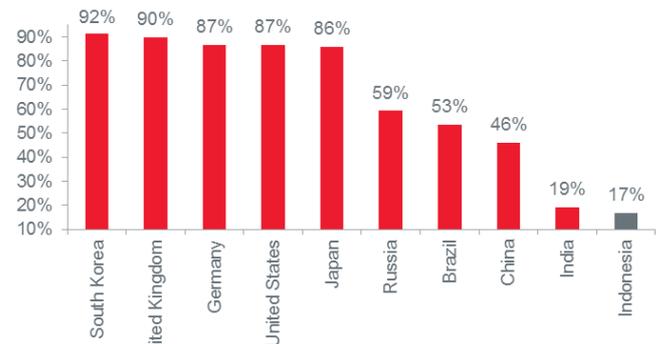
Lebih jauh lagi, Redwing memperkirakan nilai pasar *e-commerce* di Indonesia antara \$1 miliar hingga \$10 miliar pada 2015. Diprediksikan dalam tiga tahun ke depan pangsa pasar *e-commerce* Indonesia akan tumbuh sebesar 250 persen yang didukung oleh tumbuhnya pendapatan kelas menengah dan keterbukaan informasi akan adanya internet. Pertumbuhan ekonomi ke depannya juga akan sangat tergantung dengan perkembangan teknologi ini. Penetrasi internet di Indonesia masih tergolong minim jika dibandingkan dengan negara-negara lainnya. Hal inilah yang akan mendukung tumbuh signifikannya bisnis *e-commerce* di Indonesia.

**Grafik 2. Nilai Pasar dari Bisnis E-commerce Indonesia (juta USD)**



Sumber: redwing-asia.com

**Grafik 3. Penetrasi Internet 2015 Berbagai Negara**



Sumber: internetlivestats.com

## Kembali ke Pangkalan Ojek...

Go-jek sendiri sebenarnya sudah cukup lama beroperasi di Jakarta. Didirikan pada tahun 2011 oleh Nadiem Makarim dan Michaelangelo Moran, PT Go-jek Indonesia, dulunya menghubungkan pemilik ojek dengan calon penumpangnya lewat sistem layanan sejenis 'ojek panggilan', dipanggil terus datang. Hal ini bertujuan agar tukang ojek yang biasanya menghabiskan waktu mangkal di satu tempat bisa lebih produktif dan menghasilkan.

Setelah memutuskan bergabung dengan Go-jek, hari-hari ini Wawan bisa lebih banyak menghabiskan waktu bersama anak istrinya. Penghasilannya pun rata-rata mencapai Rp 200-300 ribu perhari, daripada dulu hanya sebesar Rp 100 ribu per harinya.

Setiap bulannya Wawan rata-rata mengantongi 8-10 juta ditambah dengan jam kerja yang cukup fleksibel. Wawan-pun bercerita dengan adanya penghasilan tambahan tersebut, dia dapat mengalokasikan tambahan penghasilannya itu untuk menabung lebih banyak dengan harapan untuk biaya kuliah anaknya.

Seiring dengan berjalannya waktu, hal ini sangatlah tidak efisien, karena setiap ada pesanan, staf Go-jek harus menghubungi satu per satu tukang ojek yang kosong via telepon. Namun sejak diluncurkannya aplikasi pemesan Go-jek berbasis Android dan iOS, bisnis ini pun kini berkembang dengan pesat. Aplikasi yang dibuat terhitung canggih dan memudahkan pengemudi maupun penumpang ojek. Penumpang cukup memesan lewat ponsel, mengetahui kisaran tarif yang harus dibayar, dan bisa melacak keberadaan ojek yang dipesan ataupun menghubunginya langsung via ponsel/SMS. Pembayaran pun dapat dilakukan secara non-tunai, yaitu lewat sistem kredit yang bisa di-*top-up* lewat aplikasi. Bahkan kini keamanan pelanggan Go-jek pun terlindungi dengan dimunculkannya fitur asuransi dalam layanan Go-jek.

Begitu mendaftar, pelanggan berkesempatan mendapatkan bonus kredit Rp 50.000,- hanya dengan menginput kode *referral* teman dan teman tersebut akan mendapatkan bonus yang sama untuk setiap order yang dilakukan *referree*. Tarif Go-jek standar, Rp 4 ribu per kilometer dengan minimum order Rp 35.000,- di saat Jam Sibuk (Senin-Jumat, 16.00-19.00 WIB) dan Rp 25.000,- di luar jam sibuk. Ada juga beberapa program promosi yang sedang berlangsung, seperti hanya bayar Rp 10 ribu untuk jarak di bawah 25 km atau untuk di daerah Jakarta Rp 15 ribu.

Tak harus seperti Wawan (tukang ojek pangkalan tadi), calon mitra tidak harus punya pengalaman ngojek. Cukup punya sepeda motor, Sim C, kemauan dan waktu luang. Setelah itu, Go-jek akan memeriksa latar belakang calon mitranya lalu meminta jaminan seperti BPKB, kartu keluarga, akta kelahiran, atau buku nikah.

Pembagian keuntungannya adalah 80% untuk mitra dan 20% untuk manajemen Go-jek. Namun adapun beberapa hal yang diperoleh dengan menjadi mitra Go-jek. Mulai dari memberikan fasilitas cicilan lunak untuk ponsel (bermerek ZTE senilai Rp 700rb), memberikan pelatihan menggunakan aplikasi Go-jek, aktivasi Mobile Banking, sampai pelatihan melayani pelanggan. Sepasang helm dan jaket juga diberikan gratis, plus sejumlah uang dalam bentuk pulsa senilai Rp 100 ribu.

# SPRING OF LIFE

SLICE OF LIFE FROM EASTSPRING INVESTMENTS

Edisi September 2015



*"Dulu sebelumnya saya Bartender, saya capek sama kerjanya, Mas. Masuk sore, pulang subuh. Kasian sama anak juga. Sekarang dengan Go-jek jam kerja saya lebih fleksibel, dan penghasilannya juga ternyata lebih besar bahkan hampir dua kalinya", kata Cinda, Seorang Go-jek wanita yang sedang menunggu pelanggan di depan WTC 2 Sudirman.*

*"Saya ikutan Go-jek awalnya karena ikutan temen mau dapat penghasilan tambahan buat biaya skripsi karena hasilnya lumayan. Gaenak minta sama ibu soalnya saya nambah 1 tahun lagi kuliah nya", kata Afif, mitra Go-jek yang ternyata adalah seorang mahasiswa tingkat akhir di salah satu Universitas Swasta di Jakarta Selatan.*

*"Awalnya saya Debt Collector, nagihin hutang kartu kredit, tapi sekarang mah yang ditagih malah jauh lebih galak. Lagipula, saya kasihan sama anak istri saya. Sebenarnya, saya juga baru resign dari pekerjaan nagih hutang saya itu", kata Pak Tatang, Go-jek saya di mal Ambassador. Tatang terlihat lebih puas dengan pekerjaan barunya, katanya disini dia malah lebih banyak dapat temen baru dan senang bisa bercerita/ngobrol juga dengan pelanggan ojeknya.*

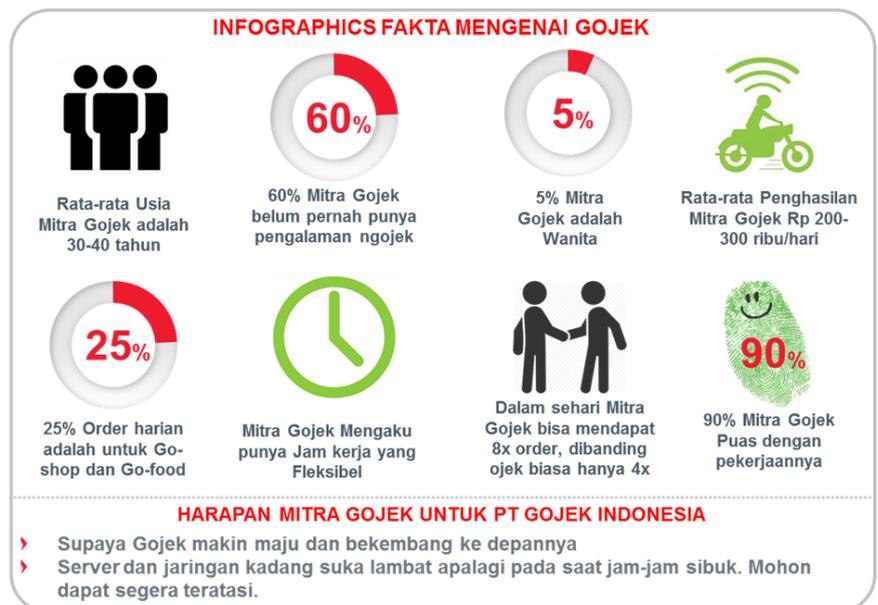
*"Saya Go-jek cuma malam aja Mas. Kalau pagi sampai siang, saya kerja kantoran, jadi IT di Bank Swasta. Yah, lumayan lah mas, alih-alih dapat 100 ribu hitung-hitung buat jajan anak. Sambil nunggu macet dan kadang-kadang malah dapet yang searah jalan pulang ke rumah ", kata Mas Karno yang rumahnya jauh di Depok.*

Ketika disinggung soal omzet, dengan alasan rahasia perusahaan, Nadiem belum mau menjelaskan berapa jumlah pertumbuhan bisnisnya. "Terkait angka, baik itu omzet, modal investasi hingga laba perusahaan, saya belum bisa untuk menjelaskannya. Belum saatnya, nanti ya. Yang jelas visi kami tidak hanya sekadar mengejar profit semata, tapi ikut serta mensejahterakan tukang ojek, itu yang menjadi kebanggaan dan kebahagiaan kami dalam berbisnis," ungkapnya pada salah satu media masa.

Seperti diberitakan VIVA.co.id, pembukaan lowongan pengemudi Go-jek di Depok diserbu ratusan pelamar. Mereka tidak hanya berasal dari tukang ojek, tapi ada juga pelamar yang memiliki ijazah S1 alias bertitel sarjana. Karena banyak pelamar, pihak Go-jek Cabang Depok terpaksa membatasi pendaftaran hanya sampai 70 orang per harinya, dan sisanya diminta datang lagi keesokan harinya.

Ternyata tidak semua Go-jek driver sebelumnya berprofesi sebagai tukang ojek. Awalnya saya juga mengira begitu. Namun, beberapa narasumber tulisan ini ternyata banyak yang tidak pernah ngojek(menarik ojek) sama sekali sebelum bergabung dengan Go-jek. Dari kurang lebih 15 Mitra Go-jek yang kami temui, berikut adalah ringkasan surveinya dalam bentuk infografik.

Grafik 4. Infografik Fakta Mengenai Go-jek



Sumber: Survei terbatas PT Eastspring Investments Indonesia pada 15 Mitra Go-jek di area Sudirman Jakarta

Namun ternyata keberadaan Go-jek tidak selalu ditanggapi sebagai hal positif karena tidak semua tukang ojek berminat jadi mitra Go-jek. Alasannya karena tidak mau berbagi hasil, ada ketentuan cilicili ponsel yang masih dianggap barang mewah, kemalasan/kesulitan menggunakan teknologi (ponsel smartphone dan aplikasi), pembayarannya non-tunai dan harganya tidak bisa dinego karena sudah dipatok oleh



pihak Go-jek, serta ketidakberadaan identitas diri yang jelas untuk mendaftar. Alhasil cukup terjadi persaingan antara Go-jek dengan tukang ojek pangkalan seperti yang terdengar di media masa. Masalah sosial yang timbul dari persaingan ini, sampai saat ini belum ada solusinya. Namun untungnya, belum ada berita negatif signifikan akibat perseteruan ini. Untuk kedepannya, semoga persoalan ini dapat segera diatasi, salah satunya mungkin dengan dikeluarkannya aturan Pemda (Pemerintah Daerah). Intinya, ojek dan Go-jek akan diatur secara lebih jelas dan baik sehingga tanpa mengganggu aktifitas ekonomi.

Sebagai informasi tambahan, menurut informasi dari Kompasiana, hingga awal Juni 2015, Go-jek sudah memiliki 10 ribu armada/mitra sepeda motor di Jakarta, Bali, Bandung dan Surabaya. Ini berarti sebuah pertumbuhan yang pesat, dari hanya 1000 armada di tahun 2014, lalu naik jadi 3000 per April 2015. Kehadirannya di kota-kota besar lainnya pun tinggal menunggu waktu, demi melihat pesatnya pengguna Go-jek yang jumlah pengunggah aplikasinya sudah mencapai 100 ribu orang. Harapan Go-jek ke depannya adalah untuk mengikis para penganggur yang memiliki keahlian namun susah untuk mencari pekerjaan.

Munculnya Go-jek ini juga memicu munculnya bisnis rumahan, terutama yang berkaitan dengan makanan, tas, baju, dll, yang diklasifikasikan dengan industri rumah tangga. Jasa Go-jek juga sebenarnya mirip dengan jasa *delivery order*, dimana dengan munculnya aplikasi **Go-Food** dan **Go-Shop** sangat membantu perkembangan ini.

**Gambar 5. Salah satu papan larangan bagi Go-jek**



Sumber: detik foto

**Grafik 6. Tingkat Pengangguran Indonesia**



Sumber: Sakernas, BPS

Dari sisi kegiatan ekonomi dan investasi, sebenarnya tingkat pengangguran di Indonesia sudah turun cukup signifikan ke level 5,81%, dari puncaknya di tahun 2006 sebesar 10,45%. Tingkat pengangguran ini sebenarnya masih tergolong cukup baik, jika dibandingkan dengan negara-negara tetangga atau negara-negara lainnya seperti di kawasan Eropa yang rata-rata mencapai tingkat 20%.

Namun bila dilihat dari angka Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) berdasarkan Provinsi, sebagian besar masih didominasi oleh kawasan sekitar Jakarta, mungkin hal ini dikarenakan tingginya urbanisasi (perpindahan masyarakat dari desa ke kota untuk mencari kesejahteraan hidup yang lebih baik).

Dan bila dilihat dari TPT berdasarkan latar belakang pendidikan, sebagian besar pengangguran berlatar belakang pendidikan SMA dan Sekolah Menengah Kejuruan (SMK). Namun sebenarnya lulusan Universitas pun masih banyak yang menyumbang angka pengangguran. Hal ini lah yang melatarbelakangi satu hal yang menarik bahwa masih ada juga sarjana yang mau bergabung dengan Go-jek. Kenyataan ini menunjukkan bahwa sebenarnya masih ada "gap" di pasar tenaga kerja Indonesia yang masih harus diatasi Pemerintah. Aktifitas ekonomi belum mampu menampung tenaga kerja terdidik atau terlatih untuk bekerja sesuai bidang keahliannya.



**Tabel 7. Tingkat Pengangguran Terbuka tahun 2015 berdasarkan Provinsi**

Provinsi	Tingkat Pengangguran (%)
Banten	9,87
DKI Jakarta	9,84
Kalimantan Timur	8,89
Jawa Barat	8,66
Sulawesi Utara	7,27
Aceh	6,75
Maluku	6,59
Sumatera Barat	6,32
Sumatera Utara	5,95
Sulawesi Selatan	5,79

Sumber: Sakernas, BPS

**Tabel 8. Tingkat Pengangguran Terbuka tahun 2015 berdasarkan Latar Belakang Pendidikan**

Latar Belakang Pendidikan	Tingkat Pengangguran (%)
SD ke bawah	3,61
Sekolah Menengah Pertama	7,14
Sekolah Menengah Atas	8,17
Sekolah Menengah Kejuruan	9,05
Diploma I/II/III	7,49
Universitas	5,34
<b>Total</b>	<b>5,81</b>

Sumber: Sakernas, BPS

Dari ulasan diatas, secara sederhana dapat kita simpulkan bahwa kemunculan aplikasi Go-jek yang didukung oleh kemajuan teknologi ternyata telah mampu meningkatkan produktifitas si abang ojek (Wawan) yang terbukti dengan jumlah jam kerja yang lebih efektif dengan pendapatan yang lebih tinggi. Aplikasi Go-jek ini dalam skala yang masih terbatas juga membantu mengurangi tingkat pengangguran. Sementara, dari sisi konsumen, aplikasi Go-jek juga membantu meningkatkan produktifitas terlihat dari waktu tempuh yang lebih singkat sehingga waktu bisa digunakan untuk mengerjakan hal-hal lain yang lebih produktif. Konsumen juga tidak terjebak dalam kemacetan yang membuat kesehatan mental menjadi lebih baik dan pada akhirnya juga akan meningkatkan produktifitas kerja.

## Negeri Roda Dua...

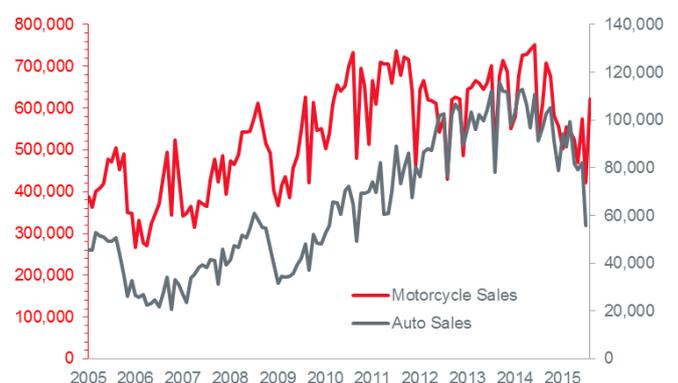
Hal lain yang kerap dilupakan dalam obrolan ojek adalah membludaknya jumlah sepeda motor yang saat ini sudah merajai jalan kota-kota besar di Indonesia. Di negara maju seperti Jepang, sepeda motor jarang berseliweran di jalan-jalan. Yang melintasi jalan raya biasanya motor gede atau biasa dibilang dengan motor sport. Padahal Jepang adalah produsen utama sepeda motor, khususnya di Indonesia.

**Gambar 9. Susana kemacetan di Jakarta yang didominasi oleh kendaraan roda dua**



Sumber: madiunpos.com

**Grafik 10. Penjualan Mobil dan Motor Bulanan Di Indonesia**



Sumber: Bloomberg, Gaikindo



Mengapa di negara maju sepeda motor dan ojek tidak ada? Karena moda transportasinya sudah tertata rapi dan mampu mengakomodir mobilitas warganya. Kondisi berbeda terjadi di Indonesia. Kota-kota besar belum memiliki sistem transportasi yang nyaman sehingga masyarakat berbondong-bondong naik sepeda motor. Mungkin ada ingat **Spring Life edisi September 2013 berjudul Mimpi Damar** yang mengulas tentang urgensi angkutan umum yang lebih baik di Jakarta dan kota satelit di sekitarnya. Menurut data Korps Lalu Lintas Kepolisian RI, jumlah kendaraan yang masih beroperasi di seluruh Indonesia pada 2013 mencapai 104,211 juta unit dan 82,7% atau sebanyak 86,253 juta unit merupakan kendaraan roda dua.

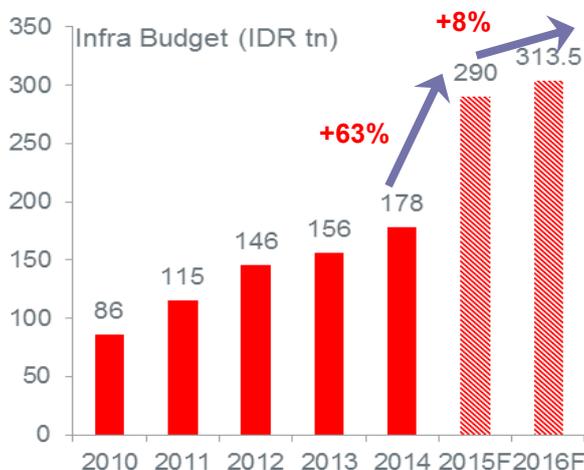
Selain itu, menurut data Gaikindo, sebuah Asosiasi dari Gabungan Industri kendaraan bermotor Indonesia, penjualan kendaraan motor rata-rata per bulan adalah sebanyak 550 ribu unit atau tumbuh rata-rata 5% setiap tahunnya dalam periode 2005 - 2015. Sedangkan penjualan mobil rata-rata setiap bulannya adalah sebanyak 66 ribu atau tumbuh rata-rata 13% setiap tahunnya, untuk periode yang sama. Di sisi lain, pertumbuhan jalan di Jakarta hanya tumbuh 0,01% setiap tahunnya, tak heran jika kita melihat kemacetan yang terjadi akhir-akhir ini..

### Ojek sebagai Armada Penyambung “Mimpi” akan Infrastruktur yang Mapan

Ojek, bisa dibilang ojek adalah buah manis yang muncul akibat adanya ketidakteraturan sistem transportasi serta belum berkembangnya moda transportasi umum masal seperti layaknya di kota-kota besar di negara lainnya. Dengan kata lain, saat ini keberadaan ojek sedikit banyak membantu dan mampu bertumbuh di ‘masa tunggu’ sampai dengan infrastruktur yang mapan menjadi nyata.

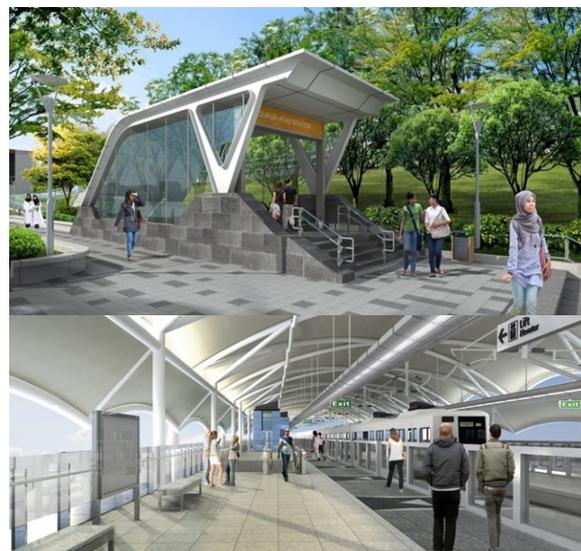
Terkait dengan pembangunan infrastruktur, sebenarnya pemerintahan baru tidak tinggal diam, bahkan pada saat ini sedang berfokus pada hal tersebut. Pada Rancangan APBN 2016, Pemerintah masih memprioritaskan pembangunan infrastruktur dimana dana belanja infrastruktur naik ke Rp 313,5 triliun, dari Rp 178 triliun dan Rp 290 triliun di tahun 2014 dan 2015.

**Grafik 11. Belanja Infrastruktur Indonesia**



Sumber: Kementerian Keuangan RI, Mandiri Sekuritas

**Gambar 12. Ilustrasi Stasiun MRT Dukuh Atas & Fatmawati**

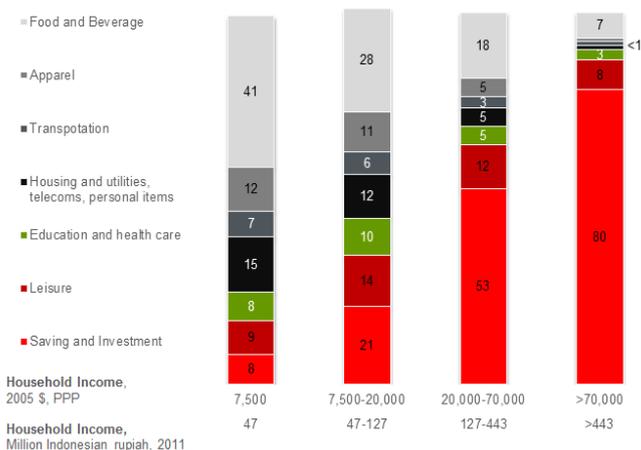


Sumber: Website MRT Jakarta (jakartamrt.com)



Salah satu pembangunan infrastruktur yang sedang digalakkan dan sering diberitakan di media masa adalah terkait dengan pembangunan MRT (*Mass Rapid Transit*) di Jakarta. Pembangunan MRT ini diperkirakan akan rampung pada Maret 2018. Rencananya, MRT ini memiliki kapasitas untuk mengangkut 350-400 ribu penumpang per harinya. Selain MRT, pemerintah juga telah dan sedang membangun berbagai infrastruktur yang akan membawa Indonesia menjadi negara yang memiliki transportasi publik yang lebih baik misalnya LRT (*Light Rail Transport*) sepanjang 42 km, dll.

Grafik 12. *Share of Annual Household Spending (%)*



Sumber: Consumer and Shopper Insight (CSI) Indonesia Survey 2011; McKinsey Global Institute Analysis

Gambar 13. Salah satu Penulis, Erik Agustinus Susanto, berfoto bersama dengan beberapa mitra Go-jek usai wawancara



Sumber: Wawancara terbatas Eastspring Investments Indonesia

Dengan terbentuknya sarana infrastruktur yang lebih baik, diharapkan kegiatan ekonomi juga akan berjalan dengan lebih efisien. Biaya transportasi menyumbang sekitar 1-7% dari total *disposable income* seseorang. Nah coba bayangkan berapa ongkos ojek yang bisa ditabung atau dikeluarkan untuk keperluan lainnya yang lebih penting. Lebih banyak *spending* dan *saving* dari biaya transportasi akan berdampak positif pada pertumbuhan ekonomi.

Lalu bagaimana dengan nasib Wawan sebagai tukang ojek? Walaupun dengan adanya MRT, Ojek dan media transportasi lainnya masih akan tetap dibutuhkan. Ojek masih akan bertahan menjadi angkutan lingkungan yang akan digunakan untuk mengantarkan anak ke sekolah, ibu-ibu pergi ke pasar, atau akan bertahan dengan jasa *delivery*-nya. Bahasa kerennya, ojek masih akan dibutuhkan sebagai armada penyambung infastruktur ke depannya. Selain itu, dengan adanya ojek juga cukup menyumbang perputaran roda perekonomian dengan menumbuhkan lapangan kerja baru. Sekian.

Disusun oleh Rian Wisnu Murti - Head of USD Fixed Income, Eastspring Investments Indonesia, Erik Agustinus Susanto - Investment Specialist/Portfolio Analyst Eastspring Investments Indonesia dan Anandia Marthalina - Marketing Communication Eastspring Investments Indonesia.

### Disclaimer

Dokumen ini hanya digunakan sebagai sumber informasi dan tidak diperbolehkan untuk diterbitkan, diedarkan, dicetak ulang, atau didistribusikan baik sebagian ataupun secara keseluruhan kepada pihak lain manapun tanpa persetujuan tertulis dari PT. Eastspring Investments Indonesia. Isi dari dokumen ini tidak boleh ditafsirkan sebagai suatu bentuk penawaran atau permintaan untuk pembayaran, pembelian atau penjualan dari setiap jenis Efek yang disebutkan di dalam dokumen ini. Meskipun kami telah melakukan segala tindakan yang dibutuhkan untuk memastikan bahwa informasi yang ada dalam dokumen ini adalah tidak keliru ataupun tidak salah pada saat penerbitannya, kami tidak bisa menjamin keakuratan dan kelengkapan informasi dalam dokumen ini. Perubahan terhadap setiap pendapat dan perkiraan yang terdapat dalam dokumen ini dapat dilakukan kapanpun tanpa pemberitahuan tertulis terlebih dahulu. Para investor disarankan untuk meminta nasehat terlebih dahulu dari penasihat keuangannya sebelum berkomitmen melakukan investasi pada unit penyertaan dari setiap produk keuangan kami. PT. Eastspring Investments Indonesia dan seluruh pihak terkait dan perusahaan terafiliasinya beserta seluruh direksi dan karyawannya, bisa mempunyai kepemilikan atas Efek yang disebutkan dalam dokumen ini dan bisa juga melakukan atau berencana untuk melakukan perdagangan dan pemberian jasa investasi kepada perusahaan-perusahaan yang Efeknya disebutkan dalam dokumen ini dan juga kepada pihak-pihak lainnya. Seluruh grafik dan gambar yang ditampilkan hanya digunakan untuk maksud ilustrasi. Kinerja masa lalu tidak bisa dijadikan sebagai indikasi untuk kinerja masa depan. Seluruh prediksi, perkiraan, atau ramalan pada kondisi ekonomi, pasar modal atau kecenderungan ekonomi yang terjadi pada pasar tidak bisa dijadikan sebagai indikasi untuk masa depan atau kemungkinan kinerja PT. Eastspring Investments Indonesia atau setiap produk yang dikelola oleh PT. Eastspring Investments Indonesia. Nilai dan setiap penghasilan yang dicatat sebagai imbal hasil dari investasi yang dilakukan, apabila ada, dapat mengalami penurunan ataupun kenaikan. Nilai dan setiap penghasilan yang dicatat sebagai imbal hasil dari investasi yang dilakukan, apabila ada, dapat mengalami penurunan ataupun kenaikan. Suatu investasi mengandung risiko investasi, termasuk kemungkinan hilangnya jumlah pokok investasi itu sendiri. PT. Eastspring Investments Indonesia merupakan anak perusahaan yang dimiliki seluruhnya oleh Prudential plc yang berkedudukan di Inggris Raya sebagai pemegang saham teratas dalam struktur kepemilikan saham grup perusahaan. PT. Eastspring Investments Indonesia dan Prudential plc UK tidak terafiliasi dalam bentuk apapun dengan Prudential Financial, Inc., yang memiliki kedudukan utama di Amerika Serikat.

 <p><b>INDONESIA</b>  <b>PT. Eastspring Investments Indonesia</b>            Prudential Tower 23<sup>rd</sup> Floor, Jl. Jend. Sudirman Kav. 79,            Jakarta 12910            Board: +(62 21) 2924 5555 Fax: +(62 21) 2924 5566</p>	 <p><b>HONG KONG</b>  <b>Eastspring Investments (Hong Kong) Limited</b>            13th Floor, One International Finance Centre 1 Harbour View Street            Central, Hong Kong            Board: +(852) 2918 6300            www.eastspring.com.hk</p>
 <p><b>SINGAPORE</b>  <b>Eastspring Investments (Singapore) Limited</b>            10 Marina Boulevard#32-01 Marina Bay Financial Centre Tower 2            Singapore 018983            Board: +(65) 6349 9711 Fax: +(65) 6509 5382            www.eastspringinvestments.com.sg</p>	 <p><b>MALAYSIA</b>  <b>Eastspring Investments Berhad</b>            Level 12, Menara Prudential, No. 10 Jalan Sultan Ismail            50250 Kuala Lumpur            Board: +(603) 2052 3388            www.eastspringinvestments.com.my</p>
 <p><b>KOREA</b>  <b>Eastspring Asset Management Korea Co., Ltd.</b>            15/F, Shinhan Investment Tower 70            Yoidae-ro, Youngdungpo-gu, Seoul, 150-712, Korea            Board: Tel: +822 2126 3500            www.eastspring.co.kr</p>	 <p><b>JAPAN</b>  <b>Eastspring Investments Limited</b>            Marunouchi Park Building 5F, 2-6-1 Marunouchi, Chiyoda-ku            Tokyo 100-6905, Japan            Board: +813 5224 3400            www.eastspring.co.jp</p>
 <p><b>TAIWAN</b>  <b>Eastspring Securities Investment Trust Co. Ltd.</b>            4/F, 1 Songzhi Road            Taipei 110, Taiwan            Board: +(8862) 8758 6688            www.eastspring.com.tw</p>	 <p><b>VIETNAM</b>  <b>Eastspring Investments Fund Management Company</b>            23 Fl, Saigon Trade Centre, 37 Ton Duc Thang Street, District 1            Ho Chi Minh City, Vietnam            Board: +(84 - 8) 39 102 848            www.eastspring.com.vn</p>
 <p><b>UAE</b>  <b>Eastspring Investments Limited</b>            Level 6, Precinct Building 5, Unit 5, P.O. Box 506605            Dubai International Financial Centre, Dubai, United Arab Emirates            Board: +(971) 4 4281900            www.eastspring.ae</p>	 <p><b>INDIA</b>  <b>ICICI Prudential Asset Management Company Ltd</b>            3rd Floor, Hallmark Business Plaza, Sant Dyaneshwar Marg Bandra            India, (East) Mumbai-400 051            Board: +91 22 2648000            www.icicipruamc.com</p>
 <p><b>CHINA</b>  <b>CITIC-Prudential Fund Management Co., Ltd</b>            Level 9, HSBC Building, Shanghai IFC 8 Century Avenue, Pudong,            Shanghai 200120            Board: +(86) 21 6864 9788            www.citicprufunds.com.cn</p>	 <p><b>HONG KONG</b>  <b>BOCI-Prudential Asset Management Ltd</b>            27F, Bank of China            1 Garden Road, Hong Kong            www.boci-pru.com.hk</p>

PT EASTSPRING INVESTMENTS INDONESIA ADALAH LEMBAGA MANAJER INVESTASI YANG TELAH MEMILIKI IZIN USAHA, TERDAFTAR DAN DIAWASI OLEH OTORITAS JASA KEUANGAN (OJK).