

PERKEMBANGAN PT. NPM PADANG PANJANG 1997-2019

SKRIPSI

*Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Pendidikan Strata Satu (S1) di Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Padang*



Oleh :

**YETRI ERITA
15046073**

**JURUSAN SEJARAH
FAKULTAS ILMU-ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2020**

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

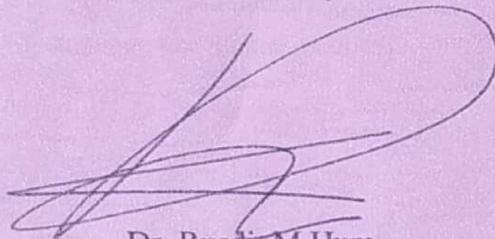
Perkembangan PT. NPM Padang Panjang 1997-2019

Nama : Yetri Erita
BP/NIM : 2015/15046073
Program Studi : Pendidikan Sejarah
Jurusan : Sejarah
Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, Februari 2020

Disetujui Oleh:

Ketua Jurusan Sejarah



Dr. Rusdi, M.Hum
NIP. 196403151992031002

Pembimbing



Drs. Zul Asri, M.Hum
NIP. 19600631986021001

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

**Dinyatakan Lulus Setelah Dipertahankan di Depan Tim Penguji Skripsi Jurusan
Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang Pada Hari Rabu, 5 Februari
2020**

PERKEMBANGAN PT. NPM PADANG PANJANG 1997-2019

Nama : Yetri Erita
BP/NIM : 2015/15046073
Program Studi : Pendidikan Sejarah
Jurusan : Sejarah
Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, Februari 2020

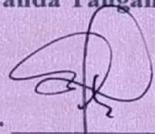
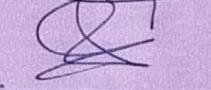
Tim Penguji

Ketua : Drs. Zul Asri, M. Hum

Anggota : 1. Dr. Erniwati, M. Hum

2. Drs. Etmi Hardi, M. Hum

Tanda Tangan

1. 
2. 
3. 



SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Yetri rita
BP/NIM : 2015/15046073
Program Studi : Pendidikan Sejarah
Jurusan : Sejarah
Fakultas : Ilmu Sosial

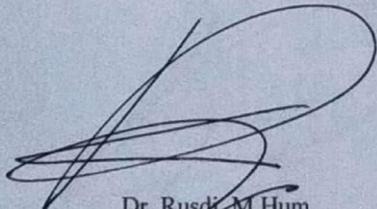
Dengan ini menyatakan, bahwa skripsi saya dengan judul **"Perkembangan PT. NPM Padang Panjang 1997-2019"** adalah benar merupakan hasil karya saya dan bukan merupakan hasil karya orang lain. Apabila suatu saat terbukti saya melakukan plagiat maka saya bersedia diproses dan menerima sanksi akademis maupun hukum sesuai dengan syarat hukum dan ketentuan yang berlaku, baik di instansi UNP maupun di masyarakat dan Negara.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab sebagai anggota masyarakat ilmiah.

Padang, Februari 2020

Diketahui Oleh:

Ketua Jurusan Sejarah



Dr. Rusdi M. Hum
NIP. 196403151992031002

Saya Menyatakan




Yetri Erita
NIM. 15046073/2015

ABSTRAK

Yetri Erita (2015/15046073). Perkembangan PT. NPM Padang Panjang 1997-2020. Skripsi, Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang.

Skripsi ini menjelaskan tentang sejarah perusahaan dalam bidang transportasi PT. NPM. Penelitian ini dilatarbelakangi oleh PT. NPM Padang Panjang sebagai perusahaan penyedia jasa transportasi yang dikelola oleh perusahaan keluarga berdiri sejak tahun 1937. Perusahaan ini mampu bertahan hingga generasi ketiga meskipun mengalami kemunduran pada tahun 1997 ketika terjadi krisis moneter. Skripsi ini disusun berdasarkan rumusan masalah yaitu : Bagaimana PT. NPM Padang Panjang Mengalami Perkembangan Setelah Krisis Moneter Tahun 1997 hingga tahun 2019.

Penelitian ini termasuk penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan sejarah yang terdiri dari 4 tahap yaitu : *pertama*, Heuristik dengan pengumpulan data dengan dua cara yaitu penelitian kepustakaan dan wawancara. studi kepustakaan dilakukan di perpustakaan Universitas Negeri Padang, perpustakaan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang, ruang baca jurusan sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang serta perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas. Studi kearsipan penulis lakukan pada kantor PT. NPM di Padang Panjang dan kantor Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Barat. Untuk sumber wawancara penulis lakukan dengan pihak PT. NPM seperti karyawan, sopir dan agen kemudian dilanjutkan dengan penumpang bus NPM. *Kedua*, Kritik sumber dengan melakukan pengujian terhadap data yang didapat. *Ketiga*, Interpretasi data yaitu melakukan penafsiran terhadap fakta sejarah. *Keempat* historiografi yaitu penulisan hasil penelitian berupa skripsi.

Dari hasil penelitian mendeskripsikan PT. NPM Padang Panjang merupakan perusahaan yang bergerak dalam jasa angkutan darat. Pada tahun 1997 perusahaan di bawah pimpinan generasi kedua Chairul Bahauddin mengalami kemunduran. 2 faktor penyebab kemunduran yaitu intren dan ekstren. Pada faktor intren, perusahaan mengalami penurunan sehingga banyak bus yang rusak dan berhenti beroperasi karena tidak bisa diperbaiki akibat kurangnya biaya untuk membeli peralatan bengkel. Pada faktor ekstren berawal dari krisis moneter yang mengakibatkan biaya permodalan dan *spare part* menjadi mahal, sehingga berimbas pada kenaikan harga angkutan, tarif pesawat murah sejak tahun 2000 serta kehadiran minibus dan travel. Akibatnya perusahaan mengalami pengurangan jumlah bus dan pemberhentian trayek AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) pada pertengahan tahun 2008. PT. NPM di bawah pimpinan generasi ketiga Angga Vircansa Chairul tahun 2009 mampu mengatasi permasalahan yang terjadi pada perusahaan dan melakukan berbagai upaya untuk mengembangkan perusahaan. Pada tahun 2012 diresmikan trayek angkutan pariwisata dengan nama *Vircansa Tour Bous*. Hingga tahun 2019 PT. NPM melayani angkutan reguler dan angkutan pariwisata dengan sistem menerapkan sistem pembelian tiket *online*.

Kata Kunci : Perusahaan, Transportasi, Angkutan.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul ***“Perkembangan PT. NPM Padang Panjang 1997-2019”***.

Pelaksanaan penelitian dan penyelesaian skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan terima kasih kepada :

1. Teristimewa kepada kedua orang tua Ayahanda Alirman, Ibunda Ermawati serta Eli Deswita, Afri Donal, dan Faisal yang telah memberikan cinta dan kasih sayang yang tak terhingga berupa semangat dan motivasi serta dukungan moril maupun materil untuk penulis dalam menempuh studi dan penyelesaian penulisan skripsi.
2. Bapak Drs. Zul Asri, M.Hum sebagai pembimbing dengan sabar membantu dan membimbing penulis baik dari segi waktu, materi, pikiran serta arahan yang sangat berharga bagi penulis dalam penyelesaian skripsi.
3. Ibu Dr. Erniwati, M.Hum dan Bapak Drs. Etmi Hardi, M.Hum sebagai dosen penguji yang telah menguji dan memberi saran dan kritikan terhadap perbaikan skripsi ini.
4. Bapak Dr. Rusdi, M.Hum dan Drs. Etmi Hardi, M.Hum selaku ketua dan sekretaris Jurusan Sejarah yang telah membantu dalam kelancaran penelitian.
5. Seluruh dosen dan staf administrasi Jurusan Sejarah yang telah membantu.

6. Seluruh informan dari pihak PT. NPM dan pelanggan bus NPM yang sudah membantu penulis untuk mendapatkan data selama penelitian.
7. Rekan-rekan tercinta Siska Ela Maharani, Rahmad Ilham, Sisri Manda Sari, Nita Bonita, Silvani, Ainun, Aulia, dan Iguu yang telah memberikan semangat dan motivasi sehingga terselesaikan skripsi ini.
8. Seluruh rekan rekan Jurusan Sejarah terkhususnya angkatan 2015.

Semoga semua yang telah dilakukan menjadi amal ibadah dan diberi balasan yang berlipat ganda oleh Allah SWT. Penulis menyadari skripsi ini jauh dari kesempurnaan. Peneliti mengharapkan saran dan kritikan untuk perbaikan kedepannya.

Padang, Februari 2020

Penulis,

YETRI ERITA

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR BAGAN.....	vii
DAFTAR GRAFIK	viii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Batasan dan Rumusan Masalah	6
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	7
D. Tinjauan Pustaka	
1. Studi Relevan	7
2. Kerangka Konseptual	10
3. Kerangka Berfikir	13
E. Metode Penelitian	13
 BAB II TRANSPORTASI SUMATERA BARAT	
A. Kondisi Angkutan Darat di Sumatera Barat	16
B. Perusahaan Otobus di Sumatera Barat	20
C. Sekilas Tentang PT. NPM Padang Panjang	27

BAB III PERKEMBANGAN PT. NPM PADANG PANJANG

A. Perkembangan PT. NPM Padang Panjang Pada Generasi Kedua	
Chairul Bahauddin (1997-2006)	
1. Menghadapi Krisis	35
2. Coba Bertahan Pada Masa Krisis	43
B. Perkembangan PT. NPM Padang Panjang Pada Masa Peralihan	
Kepemimpinan (2006-2009)	46
C. Perkembangan PT. NPM Padang Panjang Pada Generasi Ketiga	
Angga Vircansa Chairul (2009-2019)	
1. Kembali Dari Luar Negeri	49
2. Coba Berbenah	50
3. Kembangkan Dua Jenis Usaha	
a. Bus Reguler	54
b. Bus Pariwisata	56
4. Kembali Berkompetisi	58
5. Angin Segar Kembali Bertiup	61
D. Pelayanan PT. NPM Padang Panjang Terhadap Karyawan dan	
Pelayanan	65
BAB IV KESIMPULAN	72
DAFTAR PUSTAKA	74
LAMPIRAN	80

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Jumlah Kendaraan Pada Masa Kepemimpinan Bahauddin Sutan Barbanso Nan Kuniang (1937-1976)	31
Tabel 2. Jumlah Kendaraan Pada Masa Kepemimpinan Chairul Bahauddin (1976- 1995)	34
Tabel 3. Jumlah Bus NPM Tahun 1997-2006	35
Tabel 4. Trayek Antar Kota Antar Provinsi Bus NPM Tahun 2002-2003.....	39
Tabel 5. Trayek Antar Dalam Antar Provinsi Bus NPM Tahun 2002-2003	42
Tabel 6. Trayek Antar Kota Dalam Provinsi Bus NPM Tahun 2008	47
Tabel 7. Jumlah Bus NPM Tahun 2006-2009	48
Tabel 8. Pendapatan PT. NPM Padang Panjang Tahun 2011-2015	54
Tabel 9. Trayek Antar Kota Antar Provinsi Bus NPM Tahun 2010	55
Tabel 10. Jumlah Bus Reguler Tahun 2009-2018	56
Tabel 11. Tarif Harga Tiket AC Executive Bus NPM Tahun 2019	60
Tabel 12. Tarif Harga Tiket Ekonomi Bus NPM Tahun 2019	60
Tabel 13. Daftar Perwakilan Agen PT. NPM di Wilayah Sumatera Barat	63

DAFTAR BAGAN

Bagan 1. Kerangka Berfikir	13
Bagan 2. Jumlah Perusahaan Otobus AKAP Berdasarkan Usia Berdiri	25
Bagan 3. Struktur Organisasi Pertama PT. NPM (1950-1967).....	29
Bagan 4. Struktur Organisasi PT. NPM Padang Panjang (1967-1976)	30
Bagan 5. Struktur Organisasi PT. NPM Padang Panjang (1979-1981)	32
Bagan 6. Struktur Organisasi PT. NPM Padang Panjang (1981-1985)	33
Bagan 7. Struktur Organisasi PT. NPM Padang Panjang (2009-2019)	51

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1. Jumlah Perusahaan Bus Antar Provinsi di Sumatera Barat Tahun 2009-2013.....	26
Grafik 2. Jumlah bus PT. NPM Padang Panjang Tahun 1937-2019.....	64

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perusahaan merupakan lembaga sosial yang dibentuk oleh perorangan maupun kelompok sebagai penyedia barang dan jasa untuk memenuhi kehidupan masyarakat dengan tujuan mendapatkan keuntungan atau laba¹. Perusahaan yang dikelola oleh keluarga menjadi sebuah pilihan dalam menjalankan usaha karena anggota keluarga terlibat langsung dalam kepemilikan dan pengoperasiannya dengan tujuan agar perusahaan dapat bertahan lama. Keberhasilan dalam perusahaan keluarga dapat dilihat dari generasi ke generasi selanjutnya. Sehingga suksesi sebuah perusahaan dapat dilihat dari latar belakang pendidikan, pengalaman kerja serta motivasi yang ada pada pimpinan tersebut².

Salah satu contoh perusahaan keluarga yaitu perusahaan transportasi. Dengan tersedianya sarana transportasi dapat memudahkan seseorang untuk berpindah atau pergi dari suatu tempat ke tempat lain sehingga kehadiran jasa transportasi sangat dibutuhkan oleh masyarakat. Sebelum kehadiran transportasi modern seperti kereta api dan kendaraan bermotor pada abad ke 19, masyarakat menggunakan alat angkut tradisional seperti bendi, pedati, kuda beban untuk melakukan perjalanan.

¹ Sukanto Reksohadiprodjo dkk., *Pengantar Ekonomi Perusahaan Buku I*, (Yogyakarta : BPFE, 1999), hlm. 3.

² Finney Sejahtera Hadi dan Ronny H. Mustamu, Analisis Proses Suksesi Pada Perusahaan Keluarga Di Bidang Industri Makanan Ringan, *Jurnal Agora* Vol. 4, No 2, 2016, hlm 83.

Angkutan bus sebagai angkutan darat merupakan transportasi yang mulai diminati oleh masyarakat Sumatera Barat sekitar tahun 1990-an karena pada saat itu jalur udara maupun laut belum bisa dimanfaatkan semaksimal mungkin oleh masyarakat. Perusahaan otobus yang ada pada saat itu seperti PO. NPM, PO. Bintang Kejora, PO. ANS, PO. Bahagia, PO. TES, PO. APD, PO. TES, PO. IPS dsb yang merupakan perusahaan keluarga.

Dalam perkembangannya perusahaan tersebut mengalami pasang surut dari satu pimpinan ke pimpinan berikutnya. Pada tahun 1997 terdapat beberapa perusahaan otobus mengalami kemerosotan. Misalnya PO. Bahagia mulai mengalami kemunduran pada kepemimpinan generasi kedua. Pada tahun 1997 hingga 2000-an muncul beberapa perusahaan otobus baru di Payakumbuh yaitu PO. NRS, PO. Sinamar Transpor, PO. Tranek dan PO. Ayah. Kehadiran beberapa perusahaan otobus ini menjadi saingan bagi PO. Bahagia akibatnya terjadinya penurunan penumpang dan beralih ke PO baru tersebut karena fasilitas yang lebih bagus³.

PO. IPS yang juga mengalami kemunduran pada generasi kedua. Perusahaan ini mengalami kemunduran disebabkan oleh faktor intren dan ekstren. Faktor intren yaitu konflik yang terjadi dalam keluarga serta manajemen yang buruk dalam pengelolaan perusahaan dan faktor ekstren yaitu

³ Fitri Maiyanti, "Perusahaan Otobus Bahagia 1967-2008", *Skripsi*. (Padang : Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas, 2009). hlm 81.

pendapatan perusahaan yang menurun akibat terjadi kenaikan ongkos angkutan pada tahun 1997 ketika terjadi krisis moneter di Indonesia⁴.

PT. NPM merupakan perusahaan keluarga yang bergerak di bidang jasa pelayanan transportasi yang masih bertahan sampai generasi ketiga. PT. NPM didirikan oleh Bahauddin Sutan Barbanso Nan Kuniang pada tahun 1937. Sejak berdiri perusahaan otobus ini telah dipimpin oleh 3 orang pimpinan yaitu Bahauddin Sutan Barbanso Nan Kuniang sebagai pendiri (1937-1976), Chairul Bahauddin (1976-2006), dan Angga Viricansa Chairul (2009-sekarang)⁵.

Pada kepemimpinan Bahauddin Sutan Barbanso Nan Kuniang dengan bermodalan 1 unit bus Chevrolet yang dibeli dari hasil keuntungan selama berdagang, mendirikan perusahaan otobus dengan nama NPM (Naikilah Perusahaan Minang)⁶. Dari tahun 1937 sampai 1967 perusahaan mengalami perkembangan dari 1 unit menjadi 33 unit bus. Persaingan angkutan mulai terjadi pada tahun 1970 ketika muncul perusahaan otobus seperti PO. Bintang Kejora, PO. TES, PO. ANS dengan kendaraan baru merek Mercedes yang lebih bagus dari merek Chevrolet⁷. Akibatnya perusahaan ini terus mundur dengan jumlah unit bus yang semakin berkurang. Ketika Bahauddin meninggal pada tahun 1976 jumlah bus yang tersisa hanya 11 unit.

⁴ Wulan Cahyaningsih, "Dinamika Perusahaan Bus IPS di Sumatera Barat Tahun 1965-2008", *Skripsi* (Padang : Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas, 2015). hlm 40-42.

⁵ Wawancara dengan Rusdi Warman di kantor PT. NPM Ngalau, Padang Panjang pada tanggal 30 November 2018.

⁶ Nama NPM diambil Bahauddin untuk perusahaannya sebagai tanda cinta kepada tanah kelahirannya yaitu Minangkabau. Dewi Soswita, *op.cit.*, hlm. 31.

⁷ Wawancara dengan Rusdi Warman di kantor PT. NPM Ngalau, Padang Panjang pada tanggal 2 April 2019.

Setelah Bahauddin meninggal dunia, kepemimpinan perusahaan digantikan oleh putranya Chairul Bahauddin. Beberapa keberhasilan Chairul dalam memimpin perusahaan yaitu mengganti bus Chevrolet ke Mercedes, menerapkan manajemen dalam mengelola perusahaan, mulai menggunakan pinjaman Bank (Bank Pembangunan Daerah) dan daeler, perluasan trayek ke Pulau Jawa dan penambahan jumlah kendaraan. Sejak tahun 1976 terdapat 4 unit bus Mercedes yang dibeli dari hasil penjualan bus Chevrolet sampai 1995 bertambah hingga 101 unit bus.

Perkembangan perusahaan pada masa kepemimpinan Chairul mampu menghapuskan dua mitos di kalangan masyarakat Minang. Mitos tersebut yaitu keberhasilan perusahaan hanya terletak pada satu generasi saja serta perusahaan akan mengalami berbagai permasalahan dan akhirnya akan mengalami kemunduran⁸. Namun hal tersebut dapat dibantah dan dibuktikan dengan keberhasilan hingga kepemimpinan ketiga.

PT. NPM mulai mengalami kemunduran pada tahun 1997. Penyebab kemunduran diantaranya kenaikan harga spare part kendaraan bermotor pada masa krisis moneter, bermunculan maskapai dengan biaya murah sejak diterapkan deregulasi dalam industri penerbangan pada tahun 2000, dan bermunculan angkutan jemput antar atau travel resmi dan tak resmi. Akhirnya, selain rakyat kehilangan angkutan umum yang terjangkau, jalan raya pun kian dipadati angkutan mini (minibus)⁹.

⁸ Dewi Soswita, *op.cit.*, hlm. 71.

⁹ H. Fachrul Rasyid HF, Tak Sebatas Angkutan Lebaran, *Dalam Harian Umum Haluan*, 27 Agustus 2011, hlm 1.

Pada tahun 2006 Chairul meninggal dunia sehingga penerus perusahaan akan diserahkan kepada keturunan selanjutnya. Berdasarkan rapat keluarga maka dipilihlah Angga Vircansa Chairul sebagai pengganti. Namun pada saat itu Angga masih dalam melanjutkan pendidikan sehingga pada tahun 2006 sampai 2009 perusahaan dikelola oleh manager personalia. Pengawasan dan keputusan tetap diserahkan kepada pihak keluarga.

Tahun 2009 Angga Vircansa Chairul menjabat sebagai pimpinan PT. NPM. Beberapa hal dilakukan Angga yaitu membenahi manajemen perusahaan, memperbaiki bus yang tersisa dengan sebagian diganti karosinya dan sebagian dikanibal, menggunakan pinjaman dana dari Bank Syariah Mandiri dan Bank BRI¹⁰. Keberhasilan Angga memimpin perusahaan dirasakan pada tahun 2012. Ketika PT. NPM mulai mengembangkan angkutan pariwisata dengan nama *Vircansa tour bus*¹¹ melayani trayek pariwisata dalam Sumatera Barat maupun luar Sumatera Barat hingga trayek terjauh ke Surabaya, Yogyakarta, Lombok dan Bali¹² dan dipercaya sebagai angkutan rombongan haji untuk kab/kota di Sumatera Barat¹³, perluasan trayek ke luar Sumatera Barat, sistem pembelian tiket secara online dengan aplikasi RedBus, penambahan unit bus.

¹⁰ Wawancara dengan Rusdi Warman di kantor PT. NPM Ngalau Padang Panjang pada tanggal 23 Februari 2019.

¹¹ Nama *Vircansa* diambil dari nama pemimpin pada waktu itu yaitu Angga Vircansa Chairul. Telah mendapat izin Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No sk.5272/AJ.202/DJPD/135017 Tahun 2013 tentang Pelaksanaan Keputusan Izin Penyelenggaraan Pariwisata PT.NPM.

¹²Tanpa penulis, "Rute Vircansa Tour Bus", <https://busnpm.com/> (akses tanggal 23 Februari 2019)

¹³ Wawancara dengan Rusdi Warman di kantor PT. NPM Padang Panjang pada tanggal 23 Januari 2019.

Sehubungan dengan penjelasan di atas, penulis tertarik meneliti tentang “Perkembangan PT. NPM Padang Panjang 1997-2019” dengan alasan ; *pertama*, PT. NPM merupakan salah satu perusahaan otobus tertua di Sumatera Barat dan mampu bertahan dalam menghadapi krisis moneter hingga mencapai keberhasilan ketika mengembangkan angkutan pariwisata. *Kedua*, perkembangan PT. NPM hingga generasi ketiga membuktikan bahwa perusahaan keluarga mampu bertahan dari persaingan-persaingan perusahaan otobus yang ada di Sumatera Barat.

B. Batasan dan Rumusan Masalah

Sesuai dengan judul penulis yaitu “Perkembangan PT. NPM Padang Panjang 1997-2019”, maka penulisan ini berfokus pada kurun waktu tersebut. Tahun 1997 dijadikan sebagai batasan awal ketika krisis moneter terjadi memberikan dampak pada sektor transportasi sehingga PT. NPM pada saat itu di bawah pimpinan Chairul Bahaiddin mulai mengalami kemunduran dan tahun 2019 dijadikan batas akhir karena pemerintah menetapkan aturan tentang tarif pesawat dan memberikan keuntungan bagi angkutan darat pada saat itu PT. NPM di bawah pimpinan Angga Vircansa Chairul.

Sehubungan dengan latar belakang dan pembatasan masalah ini dirumuskan masalah yaitu : Bagaimana PT. NPM Padang Panjang Mengalami Perkembangan Setelah Krisis Moneter Tahun 1997 Hingga 2019?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan tentang perkembangan PT. NPM Padang Panjang 1997-2019.

Manfaat dari penulisan ini adalah :

- a. Secara akademis, penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan mengenai sejarah perusahaan dalam bidang transportasi dan menjadi panduan bagi penelitian selanjutnya.
- b. Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan masukan bagi pihak-pihak terkait dan masyarakat luas pada umumnya mengenai perkembangan transportasi mempertahankan perusahaan

D. Tinjauan Pustaka

1. Studi Relevan

Kajian tentang transportasi banyak dilakukan oleh para peneliti dengan kajian yang berbeda. *Pertama*, Skripsi **Dewi Soswita** “Sejarah PO.NPM Dalam Dua Generasi Kepemimpinan (1937-1995)”¹⁴. Skripsi ini membahas dari berdiri perusahaan hingga perkembangan perusahaan dilihat dari tiga aspek yaitu struktur organisasi, permodalan dan operasional. Dari ketiga aspek tersebut terlihat perbedaan kebijakan kepemimpinan, sehingga perusahaan mengalami kemunduran pada pimpinan pertama namun bisa kembali berkembang pada kepemimpinan kedua.. Dikatakan relevan karena penulis juga membahas tentang perkembangan perusahaan pada topik tersebut namun

¹⁴ Dewi Soswita. *Op.cit.*

dalam kurun waktu yang berbeda. Pada skripsi tersebut membahas ketika perusahaan mengalami kemajuan pada generasi kedua sampai tahun 1995. Peneliti membahas pada tahun berikutnya perusahaan mengalami kemunduran dan kembali berkembang pada generasi ketiga.

Kedua, Skripsi **Rahmat Syukri** “ Pasang Surut Usaha Angkutan Umum di Kota Padang : Studi Kasus PO. Reni Kendedes 1988-2012”¹⁵. Skripsi ini membahas tentang perkembangan PO. Reni Kendedes mengalami perkembangan di awal berdiri namun akibat beberapa permasalahan akhirnya PO. Reni Kendedes mengalami kemunduran. Persamaan penelitian penulis dengan skripsi ini yaitu kemunduran yang dialami oleh PO. Reni Kendedes yang berdampak pada kemunduran perusahaan tersebut yang juga dialami oleh PT. NPM pada kepemimpinan generasi kedua pada saat krisis moneter. Perbedaan dari penelitian penulis yaitu PT. NPM mampu bertahan dan berkembang sampai generasi ketiga.

Ketiga, Skripsi **Wulan Cahyaningsih** “ Dinamika Perusahaan Bus IPS Di Sumatera Barat Tahun 1965-2000”¹⁶. Skripsi ini membahas tentang perusahaan otobus yang maju di wilayah solok pada masa jaya dibawah kepemimpinan pertama namun pada kepemimpinan kedua mengalami kemunduran disebabkan oleh konflik intern dalam keluarga dan manajemen yang buruk semenjak generasi pertama meninggal. Penelitian ini membantu

¹⁵ Rahmat Syukri, “Pasang Surut Usaha Angkutan Umum di Kota Padang : Studi Kasus PO. Reni Kendedes 1988-2012”, *Skripsi* (Padang : Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas, 2013).

¹⁶ Wulan Cahyaningsih, “Dinamika Perusahaan Bus IPS Di Sumatera Barat Tahun 1965-2000”, *Skripsi* (Padang : Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas, 2015).

penulis dalam meneliti perkembangan perusahaan dari sistem manajemen yang ada. Karena perkembangan perusahaan akan dapat dilihat dari beberapa aspek yaitu manajemen, konsumen, neraca, dan aktivitas perusahaan tersebut.

Keempat, Skripsi Hachdinsol “CV. Armada travel Bukittinggi 2000-2007”¹⁷. Skripsi ini membahas tentang kehadiran travel mampu menyaingi keberadaan bus-bus yang ada di Sumatera Barat dengan harga yang ditawarkan lebih terjangkau oleh konsumen dengan sistem jemput sistem jemput antar ke alamat yang dituju.

Kelima, Skripsi Winda Gusviatri “ Travel Liar Di Kota Padang Panjang (Studi : Interaksi Sosial Induak Semang, Sopir Travel Liar dan Agen Travel Liar di Padang Panjang”¹⁸. Skripsi ini menjelaskan tentang kehadiran travel liar di Padang Panjang disebabkan karena tidak ada bus AKAP dan travel resmi trayek Padang Panjang – Padang maupun sebaliknya. Kemunculan travel liar terjadi interaksi antara induak semang dengan sopir dan sopir dengan agen yang saling membutuhkan satu sama lain. Penelitian ini membantu peneliti untuk mengetahui kemunduran bus dengan kehadiran travel yang banyak diminati oleh masyarakat.

Keenam, Iwan DN “Kala Bus Umum Tak Jadi Pilihan Utama Lagi”¹⁹.

Tulisan ini menjelaskan tentang dampak maskapai penerbangan terhadap bus

¹⁷ Hachdinsol, CV, “Armada travel Bukittinggi 2000-2007”, Skripsi, (Padang : Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas, 2009).

¹⁸ Winda Gusviatri, “Travel Liar Di Kota Padang Panjang (Studi : Interaksi Sosial Induak Semang, Sopir Travel Liar dan Agen Travel Liar di Padang Panjang)”, *Skripsi*, (Padang : Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial, UNP, 2011).

¹⁹ Iwan DN, Kala Bus Umum Tak Jadi Pilihan Umum Lagi, *Dalam Harian Umum Haluan*, 11 Juli 2015, hlm. 1

NPM. Berita pada surat kabar ini membantu peneliti untuk mengetahui beralihnya konsumen otobus terutama bus NPM ke pesawat udara.

2. Kerangka Konseptual

Sejarah perusahaan adalah kegiatan yang dilakukan oleh pengusaha pada masa lampau dengan membuat beberapa laporan mengenai keuntungan yang diperoleh setelah memberikan hasil dari kegiatan produksi ke masyarakat²⁰. Perusahaan dibentuk dari sekumpulan orang yang memiliki tujuan yang sama dengan melakukan kegiatan produksi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dengan motif mendapatkan laba atau keuntungan²¹.

Terdapat 8 macam jenis perusahaan yang ada di Indonesia yaitu perusahaan perorangan, persekutuan dengan firma, persekutuan komanditer/*Commanditaire Vennootshap* (CV), perseroan terbatas, koperasi, perusahaan milik negara (BUMN) serta perusahaan milik daerah (BUMD)²². Dari beberapa jenis perusahaan tersebut yang banyak dipilih oleh masyarakat Indonesia dalam menjalankan usaha yaitu Perseroan Terbatas (PT). Misalnya perusahaan milik keluarga memilih PT untuk menjalankan bisnis dengan alasan status hukum yang jelas yang telah diatur dalam Undang – Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas²³.

²⁰ Taufik Abdullah dan Abdurrachman Surjamihardjo, *Ilmu Sejarah dan Histiografi Arah Perspektif* (Jakarta : Gramedia, 1980), hlm. 186-187.

²¹Hasan Amin dan A.A.D Bouwhof Cs, *Dasar-Dasar Ekonomi Perusahaan* (Jakarta: Pradnya Paramita, 1985), hlm 8-9.

²² M. Manulang. *Pengantar Ekonomi Perusahaan* (Jakarta : Ghalia Indonesia, 1980), hlm 27.

²³ Augustinus Simanjuntak, Prinsip-Prinsip Manajemen Bisnis Keluarga (Family Business) Dikaitkan Dengan Kedudukan Mandiri Perseroan Terbatas (PT), *Jurnal Manajemen dan Kewirausahaan*, Vol.12 No. 2, September 2010, hlm 113.

Bisnis keluarga atau *family bisnis* merupakan bisnis yang dimiliki dan/atau dikelola oleh sejumlah orang yang memiliki hubungan kekeluargaan, baik suami-istri maupun keturunannya, termasuk hubungan persaudaraan²⁴. Perusahaan transportasi bisa tergolong kepada perusahaan keluarga dengan badan usaha PT. Keberadaan jasa angkutan dapat membantu masyarakat untuk melakukan perjalanan atau mengangkut barang dari tempat asal ke tempat tujuan karena dengan adanya sarana transportasi akan meningkatkan perhubungan dari satu daerah ke daerah lainnya²⁵.

Perpindahan yang dilakukan oleh manusia sudah ada sejak zaman dahulu. Perpindahan tersebut dapat dilakukan dengan cara memikul, menggunakan tenaga hewan seperti bendi, pedati ataupun kuda beban, serta dengan memanfaatkan tenaga mesin seperti alat transportasi yang berkembang pada saat ini²⁶.

Angkutan umum merupakan sarana yang disediakan untuk kepentingan masyarakat umum dalam melakukan mobilitas. Menurut keputusan Menteri Perhubungan No. 84 Tahun 1999 tentang angkutan umum dipecah menjadi 2 yaitu²⁷ :

1. Angkutan umum dalam trayek yang terdiri dari AKAP (Antar Kota antar Provinsi) dan AKDP (Antar Kota dalam Provinsi).
2. Angkutan umum tidak dalam trayek yang meliputi: taksi, angkutan sewa dan angkutan untuk keperluan wisata.

²⁴ *Ibid.*, hlm 114.

²⁵ Andriansyah, *Manajemen Transportasi Dalam Kajian Dan Teori*, (Jakarta :Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Prof. Dr. Moertopo Beragama, 2015), hlm. 1-2.

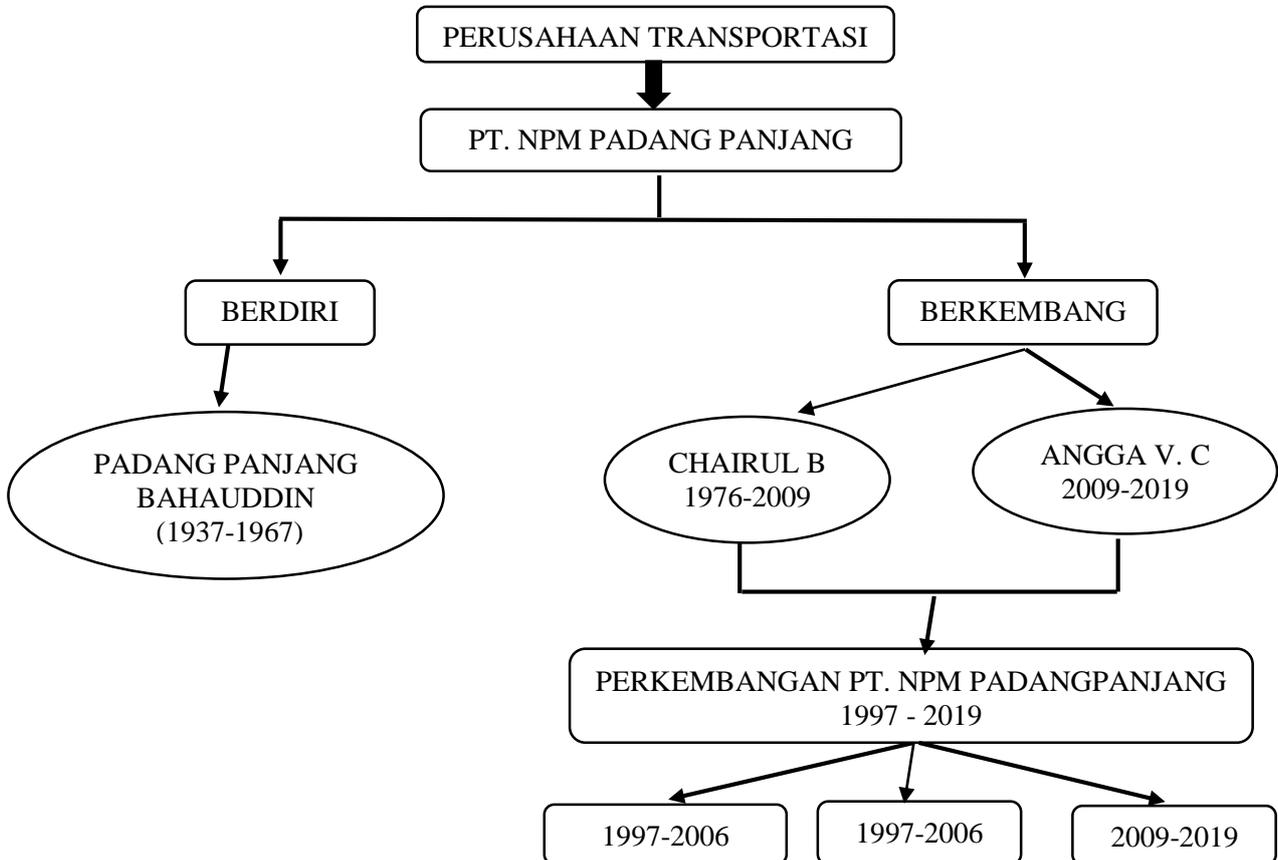
²⁶ Zulfari Sani, *Transportasi: Suatu Pengantar*, (Jakarta: UI-Press, 2010), hlm 2

²⁷ Keputusan Menteri Perhubungan No. 84 Tahun 1999

Berdasarkan jenis angkutan umum PT. NPM termasuk dalam angkutan umum dalam trayek dan angkutan umum tidak dalam trayek. PT. NPM sebagai perusahaan transportasi mengembangkan dua usaha dalam angkutan yaitu angkutan reguler dan angkutan pariwisata. Dalam pengelolaan perusahaan terdapat 3 hal pokok yang menjadi perhatian utama yaitu struktur organisasi, permodalan dan operasional. Struktur organisasi merupakan susunan antara bagian dan posisi dalam perusahaan yang bertujuan untuk membantu mengatur dan mengarahkan agar sesuai dengan tujuan yang diharapkan. Dalam struktur organisasi PT. NPM sekarang merujuk kepada struktur organisasi yang telah sempurna pada tahun 1981-1985 ketika itu masih dipimpin oleh Chairul B. Direktur dibantu oleh 3 bagian bidang yaitu bagian personalia dan keuangan, bagian operasional dan bagian mekanik

3. Kerangka Berfikir

Bagan 1.1 : Kerangka Berfikir



E. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode sejarah. Dalam metode sejarah terdapat beberapa langkah yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi dan historiografi atau penulisan²⁸. Penulisan ini berusaha mengikuti prosedur dan kaidah-kaidah penelitian sejarah.

Dengan langkah-langkah yang *Pertama* : Heuristik (pengumpulan data) dilakukan dengan dua cara yaitu penelitian kepustakaan dan wawancara.

²⁸ Lois Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, (Jakarta:Yayasan Penerbit UI, 1997), hlm. 32.

Pustaka yang penulis gunakan untuk memperoleh buku, artikel, skripsi, berita dari surat kabar maupun majalah serta arsip yang terdapat di kantor PT. NPM. Studi kepustakaan dilakukan di Perpustakaan Universitas Negeri Padang, Perpustakaan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang, Ruang baca jurusan sejarah, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas.

Studi kearsipan dilakukan diberbagai instansi seperti kantor PT.NPM yang berada di Padang Panjang, kantor Badan Pusat Staitistik Provinsi Sumatera Barat. Untuk mendukung sumber digunakan metode lisan melalui wawancara dengan pihak terkait. Wawancara dilakukan dengan pihak PT. NPM seperti direktur namun diwakilkan kepada manager personalia, manager, karyawan, sopir dan agen serta penumpang yang memilih bus NPM sebagai sarana transportasi.

Langkah *kedua* : proses kritik terhadap sumber yang telah didapat. Proses kritik ini dilakukan untuk mendapatkan kebenaran dari sumber-sumber yang ada, sehingga melahirkan melahirkan suatu fakta. Kritik ini terdiri dari sumber-sumber yang ada sehingga melahirkan suatu fakta. Kritik ini terdiri atas dua yaitu kritik intren dan kritik ekstren. Kritik ektren ditujukan untuk melihat atau meneliti kertasnya, tintanya, hurufnya dan semua penampilannya luarnya²⁹. Kritik intren ditujukan untuk melihat kredibilitas dari sumber tersebut.

²⁹ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta : Yayasan Benteng Budaya, 1994), hlm.99.

Langkah *ketiga* : Interpretasi berupa penafsiran yang berkaitan dengan fakta-fakta sejarah. Dalam interpretasi terdapat dua komponen yaitu analisis dan sintesis. Analisis yaitu menghubungkan antara beberapa fakta yang ada sehingga terjadi berhubungan kausalitas yang kompleks dan saling mempengaruhi, sedangkan sintesis merupakan hasil dari pertanyaan analisis.

Langkah *keempat* : Historiografi atau penulisan dalam bentuk skripsi. Suatu proses penulisan dari sumber-sumber yang didapat telah di kritik dan diinterpretasikan.