

**PO. SAFA MARWA**  
**Studi Tentang Perkembangan Angkutan Umum Di Sungai Penuh (1985-2015)**

**SKRIPSI**

*Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana  
Pendidikan (S<sub>1</sub>) Pada Program Studi Pendidikan Sejarah Jurusan Sejarah  
Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang*



Oleh  
**NANDIA PITRI**  
**1106542/ 2011**

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SEJARAH**  
**JURUSAN SEJARAH**  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL**  
**UNIVERSITAS NEGERI PADANG**  
**2016**

**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, 27 Januari 2016 pukul 11.00 s/d 12.00 WIB**

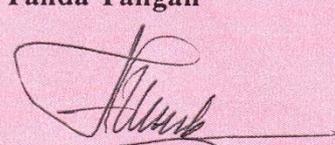
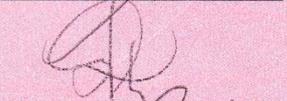
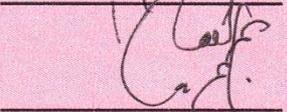
**PO. Safa Marwa  
Studi Tentang Perkembangan Angkutan Umum di Sungai Penuh (1985-2015)**

**Oleh:**

**Nama : Nandia Pitri  
TM/NIM : 2011/1106542  
Program Studi : Pendidikan Sejarah  
Jurusan : Sejarah  
Fakultas : Ilmu Sosial**

**Padang, Februari 2016**

**Tim Penguji**

	<b>Nama</b>	<b>Tanda Tangan</b>
<b>Ketua</b>	<b>: Dr. Siti Fatimah, M.Pd, M.Hum</b>	
<b>Sekretaris</b>	<b>: Drs. Etmi Hardi, M.Hum</b>	
<b>Anggota</b>	<b>: Hendra Naldi, SS, M.Hum</b>	
<b>Anggota</b>	<b>: Drs. Zul Asri, M.Hum</b>	
<b>Anggota</b>	<b>: Abdul Salam, S.Ag, M.Hum</b>	

## SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

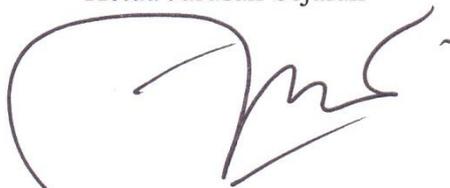
Nama : Nandia Pitri  
TM/NIM : 2011/1106542  
Prgram Studi : Pendidikan Sejarah  
Jurusan : Sejarah  
Fakultas : Ilmu Sosial

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul "**PO. SAFA MARWA: Studi Tentang Perkembangan Angkutan Umum Di Sungai Penuh (1985-2015)**", adalah hasil karya sendiri bukan hasil plagiat dari orang lain kecuali sebagai acuan atau kutipan dengan mengikuti tata cara penulisan karya ilmiah yang lazim. Apabila suatu saat saya terbukti melakukan plagiat, maka saya bersedia diproses dan menerima sanksi akademis maupun hukuman sesuai dengan ketentuan yang berlaku, baik di institusi UNP maupun masyarakat dan Negara.

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

Padang, Februari 2016

Diketahui oleh  
Ketua Jurusan Sejarah



**Dr. Erniwati, SS, M. Hum**  
NIP. 19710406 1998 02 2 001

Saya yang Menyatakan



**Nandia Pitri**  
1106542/2011

## ABSTRAK

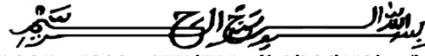
NANDIA PITRI (2011/1106542) : PO. SAFA MARWA: Studi Tentang Angkutan Umum Di Sungai Penuh (1985-2015). **Skripsi.** Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang, 2016.

Skripsi ini mengkaji mengenai PO. Safa Marwa sebagai Angkutan Umum di Sungai Penuh (1985-2015). Kemunculan PO. Safa Marwa pada saat itu dilatari dengan kebutuhan masyarakat Kerinci untuk keluar daerah dalam melakukan aktivitas pendidikan, perdagangan maupun hal lainnya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan dan menganalisis proses munculnya PO. Safa Marwa sebagai angkutan umum di Sungai Penuh, perkembangan dan strategi yang dikembangkan oleh PO. Safa Marwa dalam menjalankan perusahaan angkutan umum sejak tahun 1985 hingga 2015.

Penelitian ini termasuk penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan sejarah dengan melakukan empat tahap, yaitu: (1) Heuristik yaitu mencari dan mengumpulkan data melalui sumber primer dan sumber sekunder. (2) Kritik Sumber yaitu melakukan pengujian terhadap data yang diperoleh. (3) Interpretasi data yaitu penafsiran yang berkaitan dengan fakta sejarah. (4) Historiografi yaitu pengujian hasil penelitian dalam bentuk skripsi. Data yang diperoleh dari sumber tertulis dan lisan. Sumber tertulis dilakukan melalui studi pustaka berupa buku dan arsip. Sumber lisan diperoleh melalui wawancara dengan Pemilik PO. Safa Marwa, para sopir, Penumpang dan pemerintah dalam hal ini dengan pegawai pada Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Kabupaten Kerinci dan Kota Sungai Penuh.

Dari hasil penelitian ini diperoleh bahwa PO. Safa Marwa adalah salah satu angkutan umum di Sungai Penuh, PO. Safa Marwa merupakan Perusahaan Oto yang dikelola oleh keluarga H. Kaharuddin serta angkutan yang dioperasikan antar kabupaten, antar desa dan antar provinsi. Pada awal pengoperasian armada PO. Safa Marwa memiliki 5 unit armada dengan trayeknya Sungai Penuh, Padang dan Jambi. Perkembangan PO. Safa Marwa ditandai dengan penambahan armada serta pelayanan yang berbeda pada setiap periode. Pada tahun 2005 PO. Safa Marwa sudah mampu memperluas trayeknya yaitu Sungai Penuh, Padang, Jambi, Bangko, Bengkulu dan Muara Bungo. Pada periode 2006 PO. Safa Marwa menambahkan trayek ke Jakarta dan tidak berjalan lama, hanya berjalan 4 tahun karena kurangnya penumpang yang berangkat ke Jakarta. Tahun 2015, jumlah armada Safa Marwa yaitu 81 unit dengan trayeknya Bangko, Sarolangun, Muara Bungo, Muara Tembesi, Jambi, Padang, Bengkulu, Dumai, Padang, dan Painan. Perkembangan PO. Safa Marwa sebagai sarana transportasi tidak terlepas dari strategi yang digunakan.

## KATA PENGANTAR



Alhamdulillah dengan rasa syukur Kenadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Pendidikan Sejarah di Universitas Negeri Padang dengan Judul ***“PO. Safa Marwa: Studi Tentang Perkembangan Angkutan Umum di Sungai Penuh (1985-2015)”***.

Penulis menyadari bahwa dengan terselesainya skripsi ini berkat bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, maka pada kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan rasa terimakasih kepada:

1. Untuk kedua orang tua, Ayah (Sijapuri,S.Pd) dan Ibu (Yusra Emiati) serta seluruh keluarga yang telah berusaha sekuat tenaga dalam memberikan dukungan moril dan materil.
2. Ibu Dr. Siti Fatimah, M.Pd, M.Hum selaku pembimbing I dan Bapak Drs. Etni Hardi, M.Hum selaku pembimbing II dengan ketulusan hati dan kesabaran mengarahkan dalam memberikan bimbingan dan selalu memberikan motivasi serta memperlancar bimbingan.
3. Pimpinan Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang beserta staf pengajar yang telah menyetujui penulisan skripsi ini.
4. Bapak Hendra Naldi, SS, M.Hum; bapak Drs. Zul Asri, M.Hum, dan bapak Abdul Salam, S.Ag, M. Hum selaku dosen pembahas yang telah memberikan saran untuk perbaikan skripsi ini.

5. Seluruh Dosen Sejarah yang telah memberikan bekal ilmu yang tek ternilai selama belajar sejarah di Jurusan Sejarah.
6. Untuk Bapak H. Kaharuddin selaku direktur PO. Safa Marwa dan Bapak Yanto selaku Koordinator lapangan serta pegawai PO. Safa Marwa yang telah memberikan izin penelitian dan memberikan waktu untuk penulis dalam mengumpul data.
7. Seluruh rekan-rekan seperjuangan Mahasiswa Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang yang ikut memberikan semangat dan dorongan dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.

Semoga bantuan, bimbingan dan semangat yang telah diberikan menjadi amal yang soleh dan mendapat balasan yang berlipah dari Allah SWT. Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini terdapat banyak kekurangan. Untuk itu penulis mengharapkan adanya kritik dan saran demi kesempurnaan skripsi ini. Atas saran dan kritik yang diberikan, penulis mengucapkan terima kasih.

Padang, Februari 2016

**NANDIA PITRI**

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>ABSTRAK</b> .....	i
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	ii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	iv
<b>DAFTAR ISTILAH</b> .....	v
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	vi
<b>DAFTAR BAGAN</b> .....	vii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Batasan dan Rumusan Masalah .....	9
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	10
D. Tinjauan Pustaka .....	11
1. Studi Relevan .....	11
2. Konseptual .....	13
E. Metode Penelitian .....	22
<b>BAB II PERKEMBANGAN TRANSPORTASI DI KABUPATEN KERINCI DAN MUNCULNYA PO. SAFA MARWA</b>	
A. Sekilas Tentang Kabupaten Kerinci dan Kota Sungai Penuh	
1. Keadaan Geografis .....	26
2. Penduduk .....	34
3. Sosial Masyarakat .....	37
4. Ekonomi .....	39
B. Perkembangan Transportasi di Kabupaten Kerinci	
1. Sarana Transportasi .....	41
2. Prasarana Transportasi .....	43
3. Perkembangan Transportasi .....	49
C. Munculnya PO. Safa Marwa	
1. Sejarah berdirinya PO. Safa Marwa .....	53
2. Manajemen Perusahaan .....	55
<b>BAB III PERKEMBANGAN PO. SAFA MARWA</b>	
A. Periode 1985-1995 .....	63
B. Periode 1996-2005 .....	68
C. Periode 2006-2015 .....	71
<b>BAB IV PENUTUP</b>	
A. Simpulan .....	83
B. Saran .....	86
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	87
<b>LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR ISTILAH

Angkutan	: Alat transportasi yang digunakan untuk memindahkan manusia dan benda lainnya dari satu tempat ketempat lainnya.
Jalan	: Sarana dan prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan pelengkapanya diperuntukkan bagi lalu lintas kendaraan, orang dan hewan.
Perubahan social	: Segala perubahan-perubahan pada lembaga-lembaga kemasyarakatan di dalam suatu masyarakat, yang mempengaruhi sistem sosialnya, termasuk di dalamnya nilai-nilai, sikap-sikap dan pola-pola perikelakuan di antara kelompok-kelompok dalam masyarakat.
Pull	: Sebidang areal yang dipergunakan untuk kawasan menaikkan dan menurunkan penumpang dan biasanya terletak pada Perusahaan Jasa Angkutan.
Sarana	: Segala Sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan.
Sejarah Transportasi	: Ilmu yang mempelajari perpindahan orang sejak zaman dahulu, untuk mendapatkan makanan dan material yang digunakan seperti untuk keperluan pembuatan pakaian, pemondokan, peralatan dan senjata, selalu bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya untuk mendapatkannya.
Strategi	: Suatu proses penentuan rencana para pemimpin puncak yang berfokus pada tujuan jangka panjang organisasi, disertai penyusunan suatu cara atau upaya bagaimana agar tujuan tersebut dapat dicapai.
Terminal	: Sebidang areal yang dipergunakan untuk kawasan menaikkan dan menurunkan penumpang, disana berkumpul berbagai kendaraan seperti angkutan kota dan angkutan pedesaan.
Transportasi	: Kegiatan pemindahan barang atau muatan dan orang dari suatu tempat ketempat lainnya.
Trayek	: Lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan dengan kendaraan umum yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap.

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel</b>	<b>Halaman</b>
1. Batas-batas Wilayah Kabupaten Kerinci .....	29
2. Batas-batas dan Luas Wilayah Kecamatan di Kabupaten Kerinci .....	29
3. Jarak Ibu Kota Kecamatan dengan Ibu Kota Kabupaten Kerinci .....	31
4. Batas-batas Wilayah Kecamatan di Kota Sungai Penuh.....	33
5. Jumlah Penduduk Kabupaten Kerinci Tahun 1985-2015 .....	35
6. Jumlah Penduduk Kota Sungai Penuh Tahun 2010-2015.....	36
7. Jumlah Angkutan Umum Menurut Jenis di Kabupaten Kerinci Tahun 1985.....	43
8. Armada PO. Safa Marwa dari Tahun 1992-1995 .....	65
9. Armada PO. Safa Marwa Tahun 1996-2005.....	69
10. Armada PO. Safa Marwa Tahun 2006-2015.....	74

## DAFTAR BAGAN

<b>Bagan</b>	<b>Halaman</b>
1. Struktur Organisasi PO. Safa Marwa .....	58
2. Struktur Operasional PO. Safa Marwa .....	60

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan bentuk sarana perhubungan yang sangat penting dalam aktivitas kehidupan manusia, seiring dengan padatnya aktivitas maka alat transportasi sangat menentukan keberhasilan suatu aktivitas tersebut. Dengan sarana transportasi yang memadai akan mempermudah manusia dalam mobilisasi orang dan barang, sehingga pada akhirnya terciptalah suatu aktivitas yang efektif dan efisien.

Efisiensi transportasi yang ingin dicapai tidak hanya pada sistem dan daya angkutnya, tetapi juga pada keefisienan waktu dan biaya angkutan yang harus dikeluarkan. Dalam batas-batas tertentu perkembangan transportasi berkaitan erat dengan perkembangan kota. Hal ini sesuai dengan pendapat yang diungkapkan oleh Rustian Kamaluddin:

“Aturan transportasi dan perhubungan pada umumnya terdapat kaitan dan hubungan timbal balik. Pembangunan di segala bidang menyebabkan peningkatan akan lalu lintas barang dan orang yang menyediakan jasa-jasa transportasi. Sebaliknya sarana dan prasarana perhubungan sendiri besar peranannya sebagai suatu faktor yang akan mendorong dan merangsang pembangunan. Perkembangan di bidang transportasi tergantung pada besarnya jumlah dan penyebaran penduduk, tingkat kehidupan, luas daerah dan keadaan geografis, potensi alam serta sarana dan prasarana transportasi sendiri. Kesemuanya ini akan mempengaruhi besarnya permintaan dan pemakaian atas jasa transportasi tersebut.”<sup>1</sup>

Pengangkutan dapat didefinisikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke daerah tujuan. Di Indonesia, perkembangan alat

---

<sup>1</sup> Rustian kamaluddin, *Perkembangan dan Pembangunan Sarana dan Prasarana Perhubungan dalam Pembangunan Regional, Laporan Penelitian*, Padang: Lembaga Penelitian Universitas Andalas, 1981, hlm 3.

pengangkutan/transportasi sudah lama seiring dengan perkembangan teknologi, berawal dari transportasi tradisional hingga transportasi modern. Perahu dan kapal merupakan sarana transportasi air yang sudah digunakan sejak zaman Hindu Budha. Bendi, becak dan sepeda sudah ada pada awal kedatangan bangsa Barat ke Indonesia, dan pesawat terbang merupakan sarana transportasi udara yang berkembang pada abad ke-20.<sup>2</sup>

Transportasi memegang peranan penting dalam perekonomian suatu negara. Peran utama transportasi adalah menunjang mobilisasi baik barang maupun manusia yang menyangkut bahan-bahan untuk keperluan tubuh, semakin baik sistem transportasi semakin baik pula kehidupan penduduk. Selain itu, transportasi berhubungan juga dengan politik; dengan adanya transportasi maka mampu untuk mempermudah pemerintah untuk mengontrol suatu wilayah yang luas dan jauh dari pusat kekuasaan tertentu dan dapat menyeragamkan penggunaan hukum dan keadilan di semua tempat.<sup>3</sup>

Angkutan jalan raya merupakan suatu sarana yang digunakan oleh masyarakat karena angkutan ini mempunyai pengaruh yang besar terhadap kemajuan masyarakat, bangsa dan negara. Terjadinya suatu perubahan dalam masyarakat baik dalam bentuk ekonomi, politik, sosial dan budaya banyak dibantu oleh kelancaran angkutan jalan raya. Sebaliknya kebutuhan masyarakat kota yang berasal dari desa bisa sampai cepat ke kota, kebutuhan jasa angkutan kota juga ditentukan oleh pola pengembangan wilayah. Konsentrasi pemikiran

---

<sup>2</sup> Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1987, Hlm 9.

<sup>3</sup> Zulfiar Sani, *Transportasi Suatu Pengantar*, Jakarta: Universitas Indonesia, 2010. Hlm. 134-147.

dan kegiatan masyarakat yang lebih menyebar akan merubah sarana angkutan yang lebih besar dibandingkan dengan kegiatan dan pemikiran terpusat.<sup>4</sup>

Kabupaten Kerinci merupakan daerah yang terletak di kawasan dengan di kelilingi oleh bukit barisan dan Taman Nasional Kerinci Seblat (TNKS). Kabupaten Kerinci merupakan daerah parawisata di Provinsi Jambi yang ditandai dengan terdapat ± 20 objek wisata yang tersebar di berbagai kawasan. Oleh karena itu, 70% objek wisata yang ada di Provinsi Jambi terdapat di Kerinci.<sup>5</sup> Dalam bidang pendidikan, di Kabupaten Kerinci terdapat beberapa perguruan tinggi seperti STAIN Kerinci, STKIP Muhammadiyah, STIA, STIE dan AMIK Depati Parbo. Namun, dalam kenyataannya tidak sedikit dari masyarakat Kerinci yang memilih untuk melanjutkan pendidikan di luar Kabupaten Kerinci, seperti menuju Kota Jambi, Padang (Sumatera Barat) bahkan ke kota-kota lain di Sumatera seperti Dumai, Pekanbaru.<sup>6</sup>

Transportasi merupakan urat nadi untuk melancarkan mobilitas manusia, barang maupun informasi sebagai penunjang tercapainya sumber-sumber perekonomian secara optimal yang ada di Kerinci. Transportasi memegang peranan yang sangat penting bagi mobilitas yang tersedia di Kerinci salah satunya adalah transportasi darat dengan jenis angkutan umum.<sup>7</sup>

Dengan beragamnya motif aktivitas masyarakat daerah Kerinci yang harus melewati hutan dan perbukitan sehingga sarana transportasi menjadi

---

<sup>4</sup> Marsida Hayani, *PO ELOK BUDI: Sejarah Perusahaan Angkutan di Kota Padang (1970 – 2002)*, skripsi, (Padang: Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang, 2010), hlm 2.

<sup>5</sup> <http://disporabudpar.kerincikab.go.id/objek.wisata>, diakses tanggal 08 April 2015

<sup>6</sup> Wawancara dengan Bapak Yanto (Kepala bagian Lapangan PO. Safa Marwa, umur 47 tahun) pada tanggal 06 Agustus 2015

<sup>7</sup> <https://kerincikab.wordpress.com/selamat-datang-di-kabupaten-kerinci/>, diakses pada tanggal 18 Agustus 2015, pukul 21:36 WIB

sangat penting bagi masyarakat. Transportasi darat merupakan transportasi yang utama bagi masyarakat Kabupaten Kerinci untuk menuju daerah luar kabupaten, oleh karena itu di Kerinci banyak berkembang jasa angkutan darat untuk bepergian ke luar daerah.<sup>8</sup>

Sarana transportasi darat yang terdapat di Kerinci untuk menuju daerah luar kabupaten berupa mobil bus angkutan umum dan bus barang yang dikelola oleh pihak swasta melalui perizinan ke pemerintah, maka berdirilah Perusahaan Oto (PO) di Kerinci yang menyediakan jasa transportasi. PO-PO di Kerinci mengalami perkembangan sekitar tahun 1980-an seiring dengan aktivitas dan kebutuhan masyarakat yang semakin banyak keluar masuk daerah dengan beragam kepentingan.

PO. Safa Marwa merupakan salah satu Perusahaan Oto di Kerinci, Perusahaan Oto ini melayani trayek dari Kerinci ke berbagai daerah dalam provinsi Jambi seperti tujuan Bangko, Sarolangun, Muara Tembesi, Muaro Bungo, dan Kuala Tungkal. Selain itu, antar provinsi seperti tujuan Padang, Bukittinggi, Dumai, Kota Bengkulu, Painan. PO ini dimiliki oleh H. Kaharuddin sekeluarga, yang dirintisnya sejak tahun 1985.<sup>9</sup> Pada tahun awal berdiri, Perusahaan Oto ini memiliki saingan yaitu seperti PO. Anak Gunung<sup>10</sup>, PO. Gunung Kerinci<sup>11</sup>, PO. Alam Kerinci<sup>12</sup>, PO. Cahaya Kerinci<sup>13</sup>, PO. Delta

---

<sup>8</sup>*Ibid*

<sup>9</sup> Wawancara dengan H. Kaharuddin, 06 Agustus 2015, dan arsip PO. Safa Marwa pada angka tahun 2006.

<sup>10</sup> PO. Anak Gunung pada awal berdiri pada tahun 1992 yang memiliki 2 unit armada untuk jenis angkutan dalam kabupaten (Arsip Dinas DLLAJR Kabupaten Kerinci, lihat lampiran angkutan pada angka tahun 1992)

<sup>11</sup> PO. Gunung Kerinci berdiri pada tahun 1992 dengan memiliki 75 unit armada dengan 4 unit antar provinsi, 4 unit dalam provinsi dan 67 unit dalam kabupaten.

Siera<sup>14</sup>, dan PO. Ayu Transport<sup>15</sup>. Sejalan dengan itu, pada tahun 1985 Perusahaan Oto ini memiliki 5 armada . Pada tahun 2006 sampai 2010, perusahaan ini sudah mampu melayani trayek dari Kerinci ke Jakarta. Namun, dikarenakan pelanggan dari Kerinci ke Jakarta sudah mulai menggunakan jasa pesawat terbang untuk pergi ke Jakarta karena dengan menggunakan pesawat terbang lebih efisien. Dengan demikian, mobilnya tidak dioperasikan lagi. Pada tahun 2015 perusahaan ini menjadi Perusahaan Oto yang memiliki 81 armada dalam pelayanan jasa transportasi bagi masyarakat untuk bepergian ke daerah luar Kabupaten Kerinci maupun di dalam Kabupaten Kerinci.<sup>16</sup>

Seiring dengan berjalannya waktu dan pesatnya persaingan antar PO yang ada di Kerinci dan Sungai Penuh, tidak membuat PO. Safa Marwa merosot dengan PO yang lain<sup>17</sup>. Kentalnya nuansa persaingan terlihat jelas dalam pelayanan dari masing-masing PO. Dari segi pelayanan PO. Safa Marwa unggul jika dibandingkan dengan PO yang lainnya, misalnya walaupun hanya 2

---

<sup>12</sup> Berdiri pada tahun 1991 dengan jumlah armada yang dimilikinya 28 unit, 4 unit angkutan antar provinsi dan 24 angkutan dalam kabupaten.

<sup>13</sup> Memiliki 20 unit armada, 3 unit angkutan antar provinsi, 3 unit angkutan dalam provinsi dan 14 unit angkutan dalam kabupaten.

<sup>14</sup> Delta Siera memiliki 12 unit armada, 4 angkutan antar provinsi, 7 unit angkutan dalam provinsi dan 1 unit angkutan dalam kabupaten.

<sup>15</sup> Pada awalnya, PO. Ayu Transport berasal dari PO. Panca Transport yang berdiri pada tahun 1989. Pada tahun 2005 diganti menjadi PO. Ayu Transport, yang melayani trayek Sungai Penuh, Jambi, Padang, Bukittinggi, Payakumbuh, Batu Sangkar, Pekan Baru dan Dumai. Pada awal berdiri, PO ini memiliki 3 unit armada dan sekarang menjadi 60 unit armada. Dengan jenis armadanya Engkel, Avanza, Inova, dan AVV. (*Wawancara* dengan Husril: Direktur PO. Ayu Transport, umur 49 tahun, pada tanggal 11 November 2015, di kantor pusat Ayu Transport).

<sup>16</sup> *Wawancara* dengan Bapak Yanto (Kepala bagian Lapangan PO. Safa Marwa, umur 47 tahun) pada tanggal 06 Agustus 2015.

<sup>17</sup> Seperti Gunung Kerinci, Alam Kerinci, Kerinci Utama, Mutia Kerinci, Cahaya Kerinci, Masgo kerinci, Ayu Transport, Pelangi, Panca Rasa, Sahabat Kerinci Wisata, Sinar Kerinci, Anak Anum, Kerinci Wisata, Penawar Rindu, ratu Kerinci, Kerinci Permata, Family Kerinci, Gumarang, Delta Siera, Wira Utama, Kerinci Mulya, Kerinci Indah, Mandra Mandiri, Rinai, Ceria Kerinci, Punai Indah, Arfa Wisata, Bunga Laurenza, Duta Kerinci, Oki Transport, dan Putra Utama. (Arsip Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi Kota Sungai Penuh dalam angka tahun 2010, 2011 dan 2014).

penumpang dalam satu keberangkatan tetapi, armada PO. Safa Marwa tetap berangkat ke daerah tujuan. Berbeda dengan PO yang lainnya, jika hanya 2 orang penumpang yang berangkat dalam satu armada, maka armada tersebut tidak diberangkatkan dan penumpang tersebut dipindahkan kepada PO yang lain dengan tujuan yang sama<sup>18</sup>. Sampai hari ini PO. Safa Marwa masih tetap menjadi PO yang mampu bersaing dan banyak diminati oleh para penumpang.<sup>19</sup>

Selain itu, PO. Safa Marwa di kelola oleh pihak Swasta (Pribadi)<sup>20</sup> yang juga banyak mendapat penghargaan seperti penghargaan sebagai perusahaan kecil bidang Aneka Usaha terbaik tingkat Provinsi Jambi tahun 1996 dan tahun 1999 yang diberikan oleh Departemen Koperasi dan Pembinaan Pengusaha Kecil Provinsi Jambi, memperoleh penghargaan terbaik dari PT. Jasa Raharja Cabang Jambi dalam hal memenuhi kewajiban terhadap dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang pada tahun 2003, penghargaan sebagai pelaku bisnis jasa angkutan umum yang mentaati peraturan maupun ketentuan perizinan dari pemerintahan Kota Sungai Penuh tahun 2013.<sup>21</sup>

PO. Safa Marwa memiliki banyak jenis armada, seperti bus engkel<sup>22</sup> hingga armada kecil seperti Inova dan Avanza yang masing-masing armada memiliki tarif berbeda-beda sesuai dengan tujuan. Selain itu, dalam sistem

---

<sup>18</sup> Wawancara dengan Bapak Yanto (Kepala bagian Lapangan PO. Safa Marwa, umur 47 tahun) pada tanggal 06 Agustus 2015.

<sup>19</sup> *Op, Cit.* Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Kota Sungai Penuh dalam Angka tahun 2010.

<sup>20</sup> Perusahaan Oto ini dikelola oleh H. Kaharuddin sekeluarga.

<sup>21</sup> Wawancara dengan H. Kaharuddin, 06 Agustus 2015.

<sup>22</sup> Merupakan mobil didaerah Kerinci yang mirip dengan Tranex yang ada di Sumatera Barat.

pelayanannya Safa Marwa merupakan PO yang melayani antar jemput alamat dalam Kabupaten Kerinci, dengan jarak tempuh hingga 30 km dari Sungai Penuh. Serta antar jemput bagi penumpang yang akan pergi ke luar provinsi. Dalam kehadiran transportasi sebagai angkutan umum membantu memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan keseharian, serta membantu masyarakat yang akan berpergian jauh, karena angkutan bermesin lebih banyak keuntungannya dari pada angkutan tradisional seperti bendi. keuntungannya yaitu: cepat, muatan yang lebih banyak serta terlindung dari hujan dan panas.<sup>23</sup>

Hal yang menarik dari PO. Safa Marwa karena merupakan salah satu Perusahaan Oto yang dikelola oleh pihak swasta, yang berkembang dengan pesat dan merupakan PO yang sudah mampu melayani trayek dari Kerinci menuju Jakarta. Selain itu, jika dibandingkan dengan PO lainnya, PO. Safa Marwa memiliki rute paling banyak dan merupakan Perusahaan Oto yang paling lama bertahan sampai sekarang walaupun persaingan semakin banyak.<sup>24</sup> Oleh karena usaha ini sudah mencapai umur 30 tahun, maka dipandang layak untuk diteliti. Melihat perkembangan perusahaan ini secara tidak langsung juga membicarakan transportasi di Kerinci pada umumnya.

Penelitian tentang PO. Safa Marwa: Studi Tentang Perkembangan Angkutan Umum di Sungai Penuh 1985-2015 belum di teliti. Sedangkan kajian tentang transportasi pernah ditulis oleh peneliti sebelumnya oleh **Mursida Hayani** “PO ELOK BUDI: Sejarah Perusahaan Angkutan Kota Padang (1970-

---

<sup>23</sup> Herman B.M, *Transportasi Kota Padang: Studi Tentang Armada Trans Angkasa (1995-2012)*, skripsi, Padang: Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas negeri Padang, 2012, hlm. 5.

<sup>24</sup> Arsip Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi Kota Sungai Penuh dalam angka tahun 2011 dan 2014.

2002)” yang membahas mengenai perkembangan angkutan umum sebagai Sarana Transportasi, serta membuka diri untuk memperbolehkan angkutan mobil ikut bergabung dengan PO. ELOK BUDI yang disebut sebagai sistem gabung.<sup>25</sup>

Penulis tertarik untuk membahas permasalahan tentang Perusahaan Oto (PO) Safa Marwa yang ada di Sungai Penuh dengan alasan: *Pertama*, PO. Safa Marwa merupakan salah satu Perusahaan Oto yang dikelola oleh pihak swasta, yang berkembang dengan sangat pesat dan merupakan PO yang sudah mampu melayani trayek dari Kerinci menuju Jakarta.

*Kedua*, PO. Safa Marwa memiliki rute paling banyak dan merupakan Perusahaan Oto yang paling lama bertahan sampai sekarang walaupun persaingan semakin banyak. Oleh karena usaha ini sudah mencapai umur 30 tahun, maka dipandang layak untuk diteliti.

*Ketiga*, dari segi pelayanan PO. Safa Marwa unggul dari PO yang lainnya, karena walaupun hanya 2 penumpang dalam satu keberangkatan tetapi, armada PO. Safa Marwa tetap berangkat ke daerah tujuan. Berbeda dengan PO yang lainnya, jika hanya 2 orang penumpang yang berangkat dalam satu armada, maka armada tersebut tidak jadi diberangkatkan dan penumpang tersebut dipindahkan kepada PO yang lain dengan tujuan yang sama.

Berdasarkan keterangan di atas memberi peluang kepada penulis untuk meneliti perkembangan Perusahaan Oto Safa Marwa dari kaca mata historis dengan judul **“PO. SAFA MARWA: Studi Tentang Perkembangan Angkutan Umum di Sungai Penuh (1985-2015)”**.

---

<sup>25</sup> Marsida Hayani, *PO ELOK BUDI: Sejarah Perusahaan Angkutan di Kota Padang (1970-2002)*, skripsi, Padang: Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang, 2010.

## **B. Batasan dan Rumusan Masalah**

### **1. Batasan Masalah**

Berdasarkan dari judul penulis yaitu PO. SAFA MARWA: Studi Tentang Perkembangan Angkutan Umum di Sungai Penuh (1985-2015), maka penulisan ini berfokus pada transportasi angkutan darat pada kurun waktu tersebut. Tahun 1985 dijadikan batasan awal karena pada tahun itu awal berdirinya PO. Safa Marwa di Kerinci dan 2015 batas akhir karena PO. Safa Marwa semakin berkembang sebagai angkutan umum di Sungai Penuh.

Batasan spatialnya yaitu Sungai Penuh-Kerinci yang memiliki Angkutan umum yaitu Safa Marwa yang semakin berkembang dan masih mampu bertahan sampai sekarang dilihat dari persaingan dengan model transportasi lainnya.

### **2. Rumusan Masalah**

Sehubungan dengan latar belakang diatas dan batasan masalah maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana proses munculnya PO. Safa Marwa sebagai angkutan umum di Sungai Penuh?
2. Bagaimana perkembangan dan strategi yang dikembangkan oleh PO. Safa Marwa dalam menjalankan angkutan sejak tahun 1985 hingga 2015?

## **C. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

### **1. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang masalah dan rumusan masalah, maka tujuan yang hendak di capai adalah:

- a. Untuk mendeskripsikan proses munculnya PO. Safa Marwa sebagai angkutan umum di Sungai Penuh.
- b. Untuk menganalisis perkembangan dan strategi yang dikembangkan oleh PO. Safa Marwa dalam menjalankan angkutan sejak tahun 1985 hingga 2015.

### **2. Manfaat Penelitian**

#### **a. Akademik**

- 1) Dapat memberikan sumbangan positif terhadap khasanah keilmuan di Departemen Ilmu Sejarah mengenai PO. Safa Marwa: Studi Tentang Perkembangan Angkutan Umum di Sungai Penuh (1985-2015).
- 2) Untuk menambah khazanah perpustakaan lokal, khususnya daerah Sungai Penuh-Kerinci tentang PO. Safa Marwa: Studi Tentang Perkembangan Angkutan Umum di Sungai Penuh (1985-2015).
- 3) Masukan bagi pemerintah khususnya Dinas Perhubungan Kota Sungai Penuh-Kerinci dalam menangani masalah-masalah pengangkutan.

## **b. Praktis**

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya pengetahuan, pengalaman, wawasan penulis tentang PO. Safa Marwa sebagai transportasi yang ada di Sungai Penuh-Kerinci.

## **D. Tinjauan Pustaka**

### **1. Studi Relevan**

Beberapa karya yang relevan dalam penelitian ini. *Pertama*, **Herman B.M** “TRANSPORTASI KOTA PADANG: Studi tentang Armada Trans Angkasa (1995-2012)” yang membahas tentang Trans Angkasa sebagai sarana transportasi di Kota Padang yang tergabung dalam Primer koperasi Angkasa Angkatan Udara Lanud Tabing yang sudah mencapai umur 17 tahun yang dapat bertahan walaupun bersaing dengan kendaraan pribadi dan ojek yang semakin banyak, serta sebagai pengganti model transportasi lama yang masih menggunakan bak.<sup>26</sup> *Kedua*, **Rinaldi Putra** “Masalah dan Usaha Pengembangan Angkutan Kota di Kotamadya Padang” membahas tentang masalah angkutan yang ada di Kota Padang.<sup>27</sup> *Ketiga*, **Risna Yenti** “Dari Bemo sampai Bus Kota: Studi tentang Koperasi Angkutan KAPUKOP IKABE Padang (1978-1998)” yang membahas tentang organisasi bemo yang berbetuk koperasi yang bernama Kapukop Ikape dan merupakan koperasi pertama yang dipromotori oleh IKABE,

---

<sup>26</sup> Herman B.M, *Transportasi Kota Padang: Studi Tentang Armada Trans Angkasa (1995-2012)*, skripsi, Padang: Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas negeri Padang, 2012.

<sup>27</sup> Rinaldi Putra, *Masalah dan Usaha Pengembangan Angkutan Kota di Kotamadya Padang*, skripsi, Padang: Fakultas Ekonomi, Universitas Andalas.

memiliki peran yang sangat penting dalam koperasi angkutan umum di Kota Padang.<sup>28</sup> *Keempat, Suri Oka Asih Harahap* “Pasang Surut Bemo Sebagai Sarana Transportasi di Kota Padang (1962-2011)” yang membahas tentang Bemo sebagai angkutan bermesin pertama kali di Kota Padang, selain itu koperasi IKABE yang menaungi bemo merupakan pelopor lahirnya koperasi angkutan lainnya di Kota Padang, namun dikarenakan kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah untuk transportasi jenis ini dengan menyediakan terminal dan menetapkan tarif untuk penumpang. Sehingga hal inilah yang menyebabkan pasang surut dari angkutan Bemo.<sup>29</sup>

Semua tulisan di atas adalah memuat sejarah transportasi untuk trayek di Kota Padang. Berbeda dengan yang akan diteliti oleh peneliti, yaitu tentang PO. Safa Marwa daerah trayeknya di Sungai Penuh dan Provinsi tetangga, seperti Sumatera Barat, Pekanbaru. PO. Safa Marwa sebagai angkutan umum di Sungai Penuh pada tahun 1985-2015, karena PO ini mampu bertahan dan tetap eksis di Sungai Penuh di tengah berkembangnya PO-PO yang lain. Selain itu, PO ini memiliki rute paling banyak jika dibandingkan dengan PO yang lainnya.

---

<sup>28</sup> Risna Yenti, *Dari Bemo sampai Bus Kota: Studi tentang Koperasi Angkutan KAPUKOP IKABE Padang (1978-1998)*, skripsi, Padang: Fakultas Sastra, Universitas Andalas, 1998.

<sup>29</sup> Suri Oka Asih Harahap, *Pasang Surut Bemo Sebagai Sarana Transportasi di Kota Padang (1962-2011)*, skripsi, Padang: Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang, 2012.

## 2. Konseptual

### a. Transportasi

Sejarah Transportasi merupakan ilmu yang mempelajari perpindahan orang sejak zaman dahulu, untuk mendapatkan makanan dan material yang digunakan seperti untuk keperluan pembuatan pakaian, pemondokan, peralatan dan senjata, selalu bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya untuk mendapatkannya.<sup>30</sup>

Awalnya, pemindahan barang dengan cara berjalan kaki dan menggunakan tenaga manusia dengan menggunakan balok kayu yang bulat dari satu tempat ke tempat yang lain. Semakin banyak kebutuhan manusia dan kemampuan diri yang dimiliki juga semakin terbatas, maka mulailah menggunakan bantuan tenaga binatang seperti gajah, kuda, keledai, dan lain sebagainya. Setelah ditemukannya tenaga uap dan tenaga mesin, maka perkembangan angkutan darat berkembang secara signifikan untuk mencari yang lebih cepat dan lebih murah.

Dikarenakan manusia tidak hanya membutuhkan transportasi untuk keperluan primer tapi juga untuk keperluan lainnya seperti rekreasi atau keperluan kebudayaan dan sosial, hal ini dikarenakan kemajuan teknologi yang berdampak terhadap kegiatan manusia yang bervariasi dan karena bertambahnya dan adanya penghematan waktu dalam kegiatan sehari-hari.<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> Zulfar Sani, *Op. Cit*, hlm 3-4

<sup>31</sup> *Ibid*, hlm 4-6

Menurut Rustian Kamaluddin, Transportasi adalah mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat yang lain.<sup>32</sup> Selain itu, transportasi merupakan salah satu komponen penting dari segenap usaha yang ditempuh manusia dalam memanfaatkan sumber daya alam. Kegiatan transportasi merupakan serangkaian proses yang ditunjukkan untuk mendistribusikan atau memindahkan kelebihan produk dalam suatu tempat ke tempat lain yang mengalami kekurangan atau tidak memiliki kekayaan sama sekali. Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke daerah tujuan.

Dalam hubungan tersebut terlihat: a) ada muatan yang diangkut; b) tersedianya kendaraan sebagai alat angkutannya dan; c) adanya jalan yang dapat dilalui, proses ini juga merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai dari tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.<sup>33</sup>

Transportasi menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan daripada ke tempat asal, dan nilai ini lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan untuk pengangkutannya. Nilai yang diberikan oleh pengangkutan adalah berupa nilai tempat (place utility) dan nilai waktu (time utility). Kedua nilai ini diperoleh, jika barang telah diangkut

---

<sup>32</sup> Rustian Kamaluddin, *Op. Cit.*

<sup>33</sup> J. Sudarsono, *Pengantar Ekonomi Perusahaan*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1984, hlm. 3

ketempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya.<sup>34</sup>

Transportasi juga bisa diartikan sebagai perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya atau dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia, hewan atau mesin.<sup>35</sup> Transportasi dapat dilakukan oleh manusia tapi juga bisa menggunakan alat atau benda sebagai bantuan. Penggunaan alat bantu ini berkembang sesuai dengan perkembangan teknologi pada saat ini. Tujuan orang menggunakan alat transportasi adalah agar lebih cepat dan lebih mudah dalam perpindahan orang atau barang dari tempat asal ke tempat tujuannya. Berfungsinya sistem transportasi sebagai alat pendukung proses perpindahan, dalam merencanakan dan mengembangkan seluruh komponen (seperti ruang untuk bergerak atau jalan, terminal, alat angkut atau kendaraan dalam bentuk apapun, dan pengelolaan) baik secara serentak atau salah satunya, tergantung pada kondisi dan lingkungan tempat sistem transportasi tersebut beroperasi.

Transportasi sangat erat kaitannya dengan pembangunan ekonomi, karena untuk membangun perekonomian sendiri perlu didukung dengan perbaikan dalam bidang transpor/pengangkutan.<sup>36</sup> Perbaikan dalam transportasi pada umumnya dapat menghasilkan terciptanya penurunan ongkos pengiriman barang-barang, terdapatnya

---

<sup>34</sup> *Ibid*

<sup>35</sup> Zulfar Sani, *Op. Cit*, hlm. 2

<sup>36</sup> Rustian Kamaluddin, *Op. Cit*, hlm. 12

pengangkutan barang-barang dengan kecepatan yang lebih besar dan perbaikan dalam kualitas/sifat dari jasa-jasa pengangkutan itu sendiri. Akan tetapi, hal yang sangat penting lagi adalah penyediaan/perbaikan transportasi dan penurunan/reduksi dari ongkos transpor. Selain itu, pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan.<sup>37</sup> Ada dua unsur terpenting didalam transportasi yaitu *pertama*, pemindahan/pergerakan (*movement*), *kedua* adalah secara fisik merubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

Menurut Setiawanto dan Fraizila (2001) transportasi adalah suatu kegiatan untuk memindahkan suatu orang dan barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.<sup>38</sup> Transportasi merupakan suatu proses yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dimana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses dimaksud sesuai dengan waktu yang diinginkan.

Transportasi memegang peranan penting dalam pertumbuhan perekonomian khususnya perkotaan. Hal tersebut dikarenakan transportasi berhubungan dengan kegiatan-kegiatan produksi, konsumsi, dan distribusi. Pemerintah perlu mengedepankan pentingnya transportasi untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Berbagai aktifitas terkait dengan pemenuhan kebutuhan dasar memerlukan

---

<sup>37</sup> H. A. Abbas Salim, *Manajemen Transporrtasi*, Jakarta: Rajawali Pers, 2008, hlm. 6

<sup>38</sup> Setijowanto dan Frazilia, *Pengantar Sistem Transportasi*, Semarang: Universitas Katolik Soegijpranata, 2001, hlm. 5

ketersediaan infrastruktur yang baik, sekarang transportasi berperan penting dalam mengakomodasi aktifitas sosial dan ekonomi masyarakat. Peran lain pada tahap ini adalah sebagai fasilitas bagi sistem produksi dan investasi sehingga memberikan dampak positif pada kondisi ekonomi baik pada tingkat nasional maupun daerah. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi dapat membuka aksesibilitas sehingga meningkatkan produksi masyarakat yang berujung pada peningkatan daya beli masyarakat.<sup>39</sup>

Transportasi dalam ruang lingkup ekonomi transportasi sangat penting untuk memenuhi kebutuhan transportasi yang senantiasa meningkat sejalan dengan pertumbuhan penduduk, pertumbuhan ekonomi diperlukan pengembangan jalan, terminal, pelabuhan, pengaturan serta sarana untuk mendukung sistem transportasi yang efisien, aman dan lancar serta berwawasan lingkungan. Sistem transportasi yang efisien ini menggunakan pertimbangan ekonomi sebagai acuan dalam investasi sarana dan prasarana transportasi.

#### **b. Perubahan Sosial**

Menurut Selo Soemardjan dan Soelaiman Soemardi, Perubahan sosial adalah segala perubahan-perubahan pada lembaga-lembaga kemasyarakatan di dalam suatu masyarakat, yang mempengaruhi sistem sosialnya, termasuk di dalamnya nilai-nilai, sikap-sikap dan pola-pola

---

<sup>39</sup> <http://ejournal.uajy.ac.id/manajemen-transportasi>, hal 1– 2, diakses tanggal 30 Juni 2015

perikelakuan di antara kelompok-kelompok dalam masyarakat<sup>40</sup>. Selain itu, menurut Gillin John dan John Philip Gillin menyatakan bahwa perubahan sosial sebagai suatu variasi dari cara-cara hidup yang telah diterima, baik karena perubahan-perubahan kondisi geografis, kebudayaan material, komposisi penduduk, ideologi maupun karena adanya difusi ataupun penemuan-penemuan baru dalam masyarakat<sup>41</sup>.

Perubahan sosial dipengaruhi oleh beberapa faktor, *pertama* timbunan kebudayaan dan penemuan baru; karena kebudayaan dalam kehidupan masyarakat senantiasa terjadi penimbunan, yaitu suatu kebudayaan semakin lama semakin beragam dan bertambah secara akumulatif dan terjadi karena adanya penemuan baru dari anggota masyarakat pada umumnya. *Kedua*, perubahan jumlah penduduk yang bermaksud bahwa perubahan jumlah penduduk merupakan penyebab terjadinya perubahan sosial, seperti penambahan atau berkurangnya penduduk pada suatu daerah tertentu. *Ketiga*, pertentangan atau konflik yang bermaksud bahwa pertentangan anggota masyarakat dapat terjadi karena perubahan masyarakat. Masyarakat yang heterogen biasanya ditandai dengan kurang dekatnya hubungan antara orang satu dengan orang atau kelompok lainnya, individu cenderung mencari jalannya sendiri-sendiri. Sementara itu kondisi sumber pemenuhan kebutuhan semakin terbatas, sehingga persaingan tidak dapat dihindari; jika hal ini

---

<sup>40</sup> Abdulsyani, *Sosiologi: Sistematika, Teori, dan Terapan*, Bandar Lampung: PT. Bumi Aksara, 1992, hlm. 164

<sup>41</sup> Jacobus Ranjabar, *Perubahan Sosial: Teori-Teori dan Proses Perubahan Sosial serta Teori Pembangunan*, Bandung: Alfabeta, 2014, hlm. 5.

memuncak maka pertentangan akan terjadi pada masyarakat yang bersangkutan<sup>42</sup>. *Keempat*, struktur sosial (perubahanan posisi dan fungsi dalam masyarakat), yaitu kecenderungan kearah perkembangan sosial yang berlawanan seperti pembedaan menurut ciri-ciri biologis antar manusia. *Kelima*, inovasi dalam teknologi, yaitu meningkatkan kebutuhan alternative kehidupan masyarakat, mengubah pola-pola interaksi karena di tuntutan oleh teknologi itu sendiri, dan mengakibatkan masalah sosial yang baru<sup>43</sup>.

### c. Strategi

Menurut Michael E. Porter, strategi didefinisikan sebagai suatu proses penentuan rencana para pemimpin puncak yang berfokus pada tujuan jangka panjang organisasi, disertai penyusunan suatu cara atau upaya bagaimana agar tujuan tersebut dapat dicapai<sup>44</sup>. Strategi dapat diartikan sebagai suatu rencana yang disusun oleh manajemen puncak untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Rencana ini meliputi : tujuan, kebijakan, dan tindakan yang harus dilakukan oleh suatu organisasi dalam mempertahankan eksistensi dan menenangkan persaingan, terutama perusahaan atau organisasi harus memiliki keunggulan kompetitif. Satu-satunya tujuan dari perencanaan strategis adalah memungkinkan perusahaan memperoleh, seefisien mungkin, keunggulan yang dapat mempertahankan atas saingan mereka.

---

<sup>42</sup> Abdulsyani, *Op. Cit*, hlm 164-166.

<sup>43</sup> Jacobus Ranjabar, *Op. Cit*, hlm 92-106.

<sup>44</sup> Michael E Porter, *Strategi Bersaing*, (Jakarta: Erlangga, 1980). Hal. 23 – 24

Selain itu, pengertian strategi juga dikemukakan oleh Lawrence R. Jauch dan William F. Glueck, yaitu rencana yang disatukan, menyeluruh dan terpadu yang mengaitkan keunggulan strategi perusahaan dengan tantangan lingkungan dan yang dirancang untuk memastikan bahwa tujuan utama perusahaan dapat dicapai melalui pelaksanaan yang tepat oleh perusahaan<sup>45</sup>.

Setiap perusahaan atau organisasi, khususnya jasa, bertujuan untuk memberikan pelayanan yang baik bagi pelanggannya<sup>46</sup>. Oleh karena itu, setiap strategi perusahaan atau organisasi harus diarahkan bagi para pelanggan. Penyusunan strategi harus memperhatikan tujuan dan sasaran yang akan dicapai di waktu yang akan datang, selain itu suatu organisasi harus senantiasa berinteraksi dengan lingkungan dimana strategi tersebut akan dilaksanakan, sehingga strategi tersebut tidak bertentangan melainkan searah dan sesuai dengan kondisi lingkungan dan melihat kemampuan internal dan eksternal yang meliputi kekuatan dan kelemahan perusahaannya.

Menurut Pearce dan Robinson, Manajemen Strategis adalah serangkaian keputusan dan tindakan manajerial yang menentukan kinerja perusahaan dalam jangka panjang<sup>47</sup>. Empat elemen dasar dalam proses manajemen strategis meliputi pengamatan lingkungan,

---

<sup>45</sup> Lawrence R. Jauch dan William F. Glueck, *Manajemen Strategis dan Kebijakan Perusahaan Edisi Ketiga*, Jakarta: Erlangga, 1988, hlm. 12.

<sup>46</sup> R. Fred David, *Manajemen Strategis Konsep-Konsep Edisi ke 9*, Jakarta: PT. INDEKS Kelompok Gramedia, 2004). Hal. 10

<sup>47</sup> John A Pearce dan Richard B. Robinson, *Manajemen Strategis: Formulasi, Implementasi, dan Pengendalian, Edisi 10 Buku I, Terjemahan Yanivi Bachtiar dan Christine*, Jakarta: Salemba Empat, 2008, hlm. 47.

perumusan strategi (perencanaan strategi atau perencanaan jangka panjang), implementasi strategi, dan evaluasi serta pengendalian. Manajemen strategis menekankan pada pengamatan dan evaluasi peluang dan ancaman lingkungan dengan melihat kekuatan dan kelemahan perusahaan.

Dari pengertian di atas, disimpulkan bahwa manajemen strategis merupakan suatu sistem yang sebagai satu kesatuan memiliki berbagai komponen yang saling berhubungan dan saling mempengaruhi, dan bergerak secara serentak (bersama-sama) kearah yang sama pula.

Jika suatu perusahaan menginginkan eksistensi didalam masyarakat maka perusahaan tersebut harus mampu untuk memanajemen perusahaan tersebut agar sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai. Sama halnya dengan PO Safa Marwa yang mempunyai eksistensi sampai sekarang, hal itu tidak terlepas dari manajemen strategis yang digunakan oleh pemimpin dari PO Safa Marwa itu sendiri. Hal ini berkaitan dengan yang disampaikan oleh R. Fred David, bahwa manajemen strategis terdiri dari 9 tugas kritikal, yaitu (1) Memformulasi misi (mission) perusahaan termasuk pernyataan yang luas mengenai maksud (purpose), falsafah (philosophy) dan sasaran (goal), (2) Mengembangkan suatu profil perusahaan yang merefleksi pada kondisi internal dan kemampuannya, (3) Menilai lingkungan eksternal perusahaan, termasuk baik faktor kompetitif maupun faktor yang berhubungan dengan konteks umum, (4) Menganalisis opsi

perusahaan dengan menandingi sumber daya perusahaan dengan lingkungan eksternalnya, (5) Mengidentifikasi opsi yang paling diinginkan dengan menilai setiap opsi dipandang dari sudut misi perusahaan, (6) Memilih sekumpulan tujuan jangka panjang dan strategi total (grand strategies) yang akan mencapai opsi yang paling diinginkan, (7) Mengembangkan tujuan tahunan dan strategi jangka pendek yang sesuai dengan kumpulan tujuan jangka panjang yang dipilih dari strategi secara keseluruhan (grand strategies), (8) Mengimplementasikan pilihan strategi dengan alat alokasi sumber daya yang dianggarkan yaitu memadani tugas – tugas, manusia, struktur, teknologi dan menekankan sistem ganjaran, (9) Menilai keberhasilan proses strategik sebagai masukan untuk pengambilan keputusan di masa yang akan datang.<sup>48</sup>

### **E. Metode Penelitian**

Penelitian ini mengikuti prosedur resmi penelitian sejarah. Adapun yang dimaksud dengan metode Penelitian Sejarah adalah proses menguji dan menganalisa secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau. Rekonstruksi yang imajinatif dari masa lampau berdasarkan data yang diperoleh dengan menempuh proses yang disebut historiografi atau penulisan sejarah.<sup>49</sup> Adapun

---

<sup>48</sup> R. Fred David, *Op. Cit.* Hal. 30

<sup>49</sup> Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, Jakarta : Universitas Indonesia, 1975, hlm 17

beberapa langkah yang harus dilalui oleh seorang penulis agar sampai pada tahap Historiografi, diantaranya adalah heuristik (pengumpulan sumber), kritik sumber, interpretasi dan historiografi (penulisan).

Pertama, *Heuristik* merupakan tahap pengumpulan data penelitian untuk mendapatkan sumber yang bersifat primer maupun sekunder. Mengumpulkan data atau sumber dilakukan dengan cara studi pustaka, studi kearsipan dan studi lapangan atau wawancara. Hal ini terkait dengan jenis sumber yaitu lisan dan tulisan. Disamping itu untuk melengkapi data-data penelitian digunakan studi kepustakaan guna mendapatkan bahan-bahan yang relevan seperti buku-buku, skripsi ataupun berita-berita yang terdapat dalam internet sebagai bahan rujukan dari penelitian ini. Studi kepustakaan dilakukan pada Labor Sejarah, Ruang Baca Fakultas Ilmu Sosial, Perpustakaan Pusat Universitas Negeri Padang, Perpustakaan FIB UNAND, Perpustakaan Pusat Universitas Andalas, dan perpustakaan dan kearsipan daerah Kerinci.

Studi kearsipan dilakukan ke berbagai instansi seperti Kantor Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Kota Sungai Penuh dan Kabupaten Kerinci untuk mendapatkan data berupa arsip Izin Trayek Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi PO. Safa Marwa, Surat Izin Tempat Usaha, Surat Izin Usaha Perdagangan, dan Trayek Mobil Bus Umum Angkutan Antar Kota Provinsi. Kantor Badan Pusat Statistik Kota Sungai Penuh dan Kabupaten Kerinci untuk mendapatkan data berupa Arsip Kota Sungai Penuh dalam Angka Tahun 2010, 2011, 2013, 2014 dan 2015, serta Arsip Kabupaten

Kerinci Dalam Angka Tahun 1985-2013. Serta kantor PO. Safa Marwa untuk mendapatkan arsip Akte Notaris, perhitungan rugi/laba tahun 2004. Untuk mendukung sumber tertulis maka digunakan sumber lisan melalui studi wawancara dengan pihak-pihak yang terkait dengan tema yang dibahas.

Dalam melakukan wawancara, penulis turun langsung ke lapangan dan menemui sumber primer yang dianggap mampu menjelaskan hal-hal yang berhubungan dengan permasalahan. Wawancara antara lain akan dilakukan dengan pihak PO. Safa Marwa mulai dari Direktur PO. Safa Marwa H. Kaharuddin, Kepala Lapangan PO. Safa Marwa Yanto dan anggota serta pegawai PO. Safa Marwa. Selain itu, wawancara dengan sumber sekunder dilakukan dengan beberapa orang seperti Efendi sebagai sopir si PO. Safa Marwa dan Ella Oktaria.S serta Helmidar selaku penumpang PO. Safa Marwa. Wawancara dilakukan dengan terlebih dahulu menyiapkan pertanyaan-pertanyaan yang sesuai dengan masalah.

Setelah pengumpulan sumber kemudian dilakukan tahap *kedua*, dari metode sejarah yaitu proses kritik terhadap sumber yang telah didapatkan. Kritik ini dilakukan untuk mendapatkan kebenaran dari sumber-sumber yang ada, sehingga melahirkan suatu fakta. Kritik ini terdiri atas dua yaitu Kritik Internal dan Kritik Eksternal. Kritik Internal ditujukan untuk melihat kredibilitas dari sumber tersebut. Kritik Eksternal ditujukan untuk melihat keotentikan atau keaslian sumber, dapat dilakukan dengan meneliti kertasnya, tintanya, hurufnya, dan semua penampilan luarnya. Berdasarkan sumber tersebut didapatkan fakta sejarah.

*Ketiga*, proses 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 hubungan kausalitas yang kompleks dan saling mempengaruhi, sedangkan Sintesis merupakan hasil dari pertanyaan analisis. *Keempat*, historiografi (penulisan kembali), data yang telah diuji kebenarannya dirangkai dan dihubungkan dengan konsep dan teori yang ditemukan. Setelah didapatkan fakta sejarah yang akurat maka dilakukan penulisan sejarah dalam bentuk tulisan ilmiah (skripsi) sesuai dengan aturan yang berlaku.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> Helius Syamsudin, *Metodologi Sejarah*, Yogyakarta: Ombak, 2007, hlm. 159