

## **Perkembangan Perusahaan Bus PT. Transport Express Jaya Lubuk Alung (1975-2020)**

**Muhammad Dary<sup>1(\*)</sup>, Zul Asri<sup>2</sup>**

<sup>1,2</sup>Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang

\*juniordarry555@gmail.com

### **Abstract**

*This research examines the PT.Transport Express Jaya is one of the big bus companies in West Sumatra. This bus company has been established since 1975 and has grown to this day. The research aims to explain the development of the autobus company PT. Transport Express Jaya from 1975 to 2020. This study uses historical research with steps; heuristics, source criticism, data interpretation and historiography. The results showed that in the development of PT. Transport Express Jaya experienced two phases, namely the initial phase of establishment (1975-1986) and the developing phase (1986-2020). In 1975 H. Nazar Dt. Maharajo Basa opened his own company which was named PO.Transport Express. In its development in 1986 PO.Transport Express opens a new intercity and interprovincial (AKAP) route to Java. In 2005, due to cheap airline ticket prices, there was competition between airlines and bus companies. Year 2005 PO.Tansport Express formed a subsidiary company CV.Tranex Mandiri intercity and provincial route (AKDP). 2016 PO. Tansport Express changed its legal status to PT. Transport Express Jaya.*

**Keywords:** *Transportation, bus pur company, PT. Transport Express Jaya.*

### **Abstrak**

Penelitian ini mengkaji tentang PT.Transport Express Jaya merupakan salah satu perusahaan otobus yang cukup besar di Sumatera Barat. Perusahaan Bus ini telah berdiri sejak tahun 1975 dan telah berkembang sampai saat ini. Penelitian bertujuan untuk menjelaskan perkembangan perusahaan otobus PT. Transport Express Jaya dari tahun 1975 sampai tahun 2020. Penelitian ini menggunakan penelitian Sejarah dengan langkah-langkah; heuristik, kritik sumber, interpretasi data dan historiografi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam perkembangan PT. Transport Express Jaya mengalami dua fase yaitu fase awal berdiri (1975-1986) dan fase berkembang (1986-2020). Pada tahun 1975 H. Nazar Dt. Maharajo Basa membuka perusahaan sendiri yang diberi nama PO.Transport Express. Dalam perkembangannya tahun 1986 PO.Transport Express membuka trayek baru Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) ke pulau Jawa. Tahun 2005 karena harga tiket pesawat murah maka terjadi persaingan antara maskapai penerbangan dengan perusahaan bus. Tahun 2005 PO.Tansport Express membentuk anak perusahaan CV.Tranex Mandiri trayek Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP). Tahun 2016 PO.Tansport Express berubah status berbadan hukum menjadi PT.Transport Express Jaya.

**Kata Kunci:** Transportasi, perusahaan bus, PT. Transport Express Jaya.

## **PENDAHULUAN**

Perkembangan bus di Sumatera Barat sejak tahun 1960an hingga saat ini tergolong cukup pesat begitu juga dengan persaingannya yang ketat, Namun dalam perkembangannya tidak semua perusahaan bus berjalan dengan baik, banyak perusahaan-perusahaan bus tersebut yang mengalami kemunduran dan bahkan berhenti beroperasi akibat dari masalah manajemen dan persaingan yang ketat antara perusahaan-perusahaan bus tersebut. Karena itu banyak bermunculan perusahaan-perusahaan bus baru yang mencoba peruntungan dalam persaingan tersebut, di samping perusahaan bus lama yang masih mampu bertahan dan eksistensi sampai saat ini juga ada, kendati perkembangannya telah melalui pergantian manajemen atau pimpinan. Perusahaan-perusahaan bus di Sumatera Barat pada tahun 1960-2006 berjumlah 42 perusahaan dan PO.Transport Express Jaya salah satu diantaranya (Buku Statistik Perhubungan Provinsi Sumatera Barat Tahun 2006:127).

Ketatnya persaingan antar perusahaan bus, hanya beberapa perusahaan saja yang dapat bertahan dan eksis hingga saat ini. Beberapa perusahaan mengalami kemunduran contohnya, PO. IPS yang mengalami kemunduran pada kepemimpinan kedua, pada akhirnya gulung tikar disebabkan oleh konflik intern dan manajemen yang kurang bagus dalam perusahaan (Wulan Cahyaningsih,2015:40-42). Ada lagi PO.Bintang Kedjora Putra Utama, awal nya perusahaan ini merupakan angkutan umum AKDP dan AKAP namun karena persaingan dengan perusahaan bus lain dalam trayek AKAP dan AKDP, PT. Bitang Kedjora PU berhenti menjadi angkutan reguler pada tahun 2013 dan sekarang perusahaan ini berfokus dalam bidang angkutan pariwisata (Wawancara dengan Bapak Taufik Djohar, via telepon, pada tanggal 17 November 2020).

Salah satu perusahaan bus yang masih bertahan sampai sekarang adalah PT. Transport Express Jaya. Sebelum didirikannya perusahaan PT. Transport Express Jaya, H. Nazar Dt. Maharajo Basa (pendiri PO.Transport Express) awalnya bekerjasama dengan PO. Cemerlang dengan bermodalkan 5 unit bus. Kemudian pada tahun 1975 H. Nazar Dt. Maharajo Basa mengudurkan diri dari PO. Cemerlang karena ia ingin mengembangkan perusahaan sendiri. Pada tahun yang sama (1975) H. Nazar Dt. Maharajo Basa mendirikan perusahaan sendiri yang diberi nama PO.Transport Express (pelayanan angkutan dengan cepat), yang awalnya beralamat di Ujung Gurun Padang dengan trayek awal Padang-Lubuk Basung (wawancara dengan Ferianto S.E, di kantor PT. Transport Express Jaya Lubuk Alung, pada tanggal 22 September 2020).

## **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Jenis penelitian ini adalah penelitian sejarah yang mana menggunakan langkah-langkah dari metode penelitian sejarah. Maksud metode penelitian sejarah ini yaitu proses menguji dan menganalisis dari data rekaman dan peninggalan masa lampau secara kritis. Rekontruksi dari masa lampau berdasarkan dari data yang peroleh dengan proses, ada beberapa langkah yang harus dilakukan oleh penulis yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi dan historiografi (Louis Gootschalk,1985:32). (1) Heuristik; Heuristik merupakan tahap dari mencari dan

mengumpulkan informasi yang diperoleh, dilakukan dengan dua cara yakni secara lisan dan keperpustakaan. Dengan cara mengumpulkan data primer dan sekunder. Dalam pengambilan data sekunder dilakukan dengan cara wawancara (Para penumpang bus, supir bus, dan orang-orang yang bersangkutan dengan PO.Transport Express Jaya), data arsip-arsip mengenai informasi mengenai kumlah bus, perkembangan transportasi bus. (2) Kritik Sumber; Kritik sumber adalah tahap pengujian dari sumber-sumber yang telah didapatkan. Kritik sumber bertujuan untuk mendapatkan data dengan kebenaran yang tinggi melalui proses seleksi data, sehingga memunculkan sebuah fakta (Louis Gootschalk.1985:20). Kritik sumber akan menguji data yang ditemukan dalam mendapatkan fakta-fakta dalam penelitian ini, bisa di peroleh dari kantor PO.Transport Express Jaya dan Badan pusat statistik. Sedangkan untuk sumber wawancara bisa di dapatkan melalui informan yang terlibat dalam penelitian ini. (3) Interpretasi; Interpretasi adalah menafsirkan suatu peristiwa sejarah. Setelah mendapatkan kebenaran dari data di tahap kritik, selanjutnya fakta-fakta akan dihubungkan satu dengan yang lainnya sehingga akan dapat menunjukkan sebuah peristiwa sejarah. Data dapat diperoleh dari lapangan dan keperpustakaan dengan dianalisis dan dirangkai berdasarkan sebab akibat dan di kelompokkan berdasarkan bab yang telah ditentukan. (4) Historiografi; Historis atau penulisan sejarah merupakan tahap akhir dari tahap penelitian sejarah. Pada Tahap ini fakta yang telah ditemukan akan dideskripsikan dalam bentuk penulisan yang sistematis. Di dalam penulisan ini akan digambarkan secara jelas mengenai masalah ayang akan diteliti. Penulisan sejarah yang dihasilkan dalam penulisan ini berupa skripsi.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

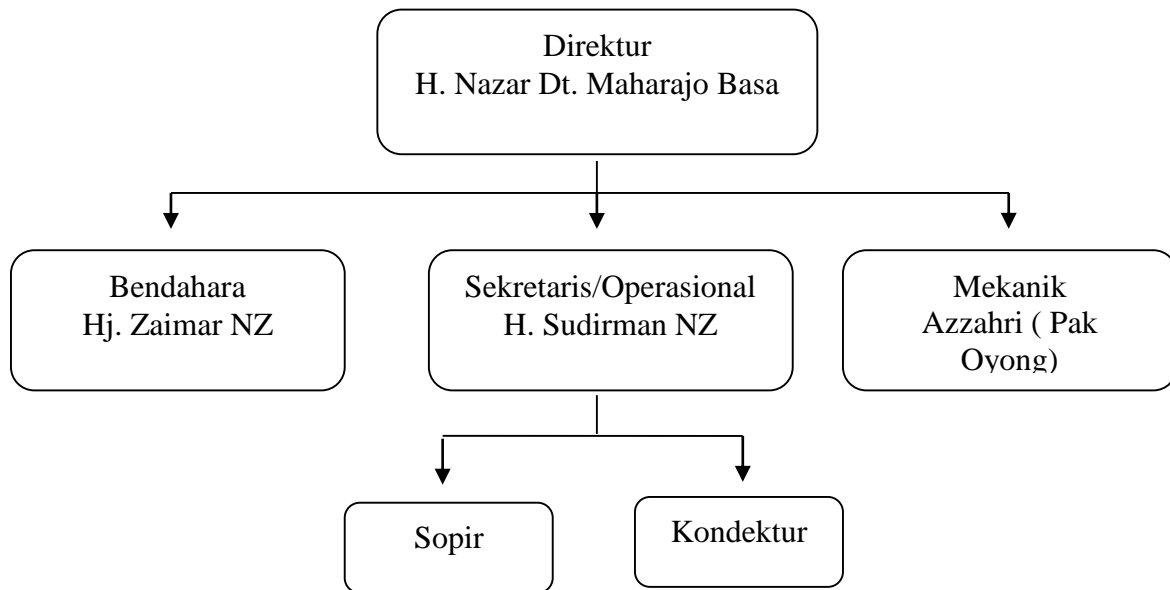
### **Masa Awal Berdiri 1975-1986**

Pada awalnya berdirinya PO.Transport Express Jaya, H. Nazar Dt. Maharajo Basa merupakan seorang pengusaha yang berasal dari Lubuk Alung, awalnya H.Nazar Dt.Maharajo berbisnis buah-buahan, pangkalan minyak kelapa, dan memiliki heler penggilingan padi. Saat H. Nazar Dt. Maharajo Basa pergi berjualan ke Pasar Raya Padang beliau melihat banyak pedagang yang menggunakan jasa angkutan umum bus, dari sinilah H. Nazar Dt. Maharajo Basa melihat lahan bisnis baru dan memiliki keinginan untuk terjun ke dunia bisnis jasa transportasi umum (wawancara dengan H. Hendrik Dunan NZ, via telepon, pada tanggal 17 Desember 2020).

Tahun 1969 sampai 1971 H. Nazar Dt. Maharajo Basa mulai mempelajari tentang perusahaan bus. Kemudian H. Nazar Dt. Maharajo Basa membuat kesepakatan untuk bergabung dengan memasukan 5 unit bus ke PO. Cemerlang pada tahun 1972. Alasan H. Nazar Dt. Maharajo Basa memilih PO. Cemerlang sebagai patner tak lain karena pemilik PO. Cemerlang merupakan keponakan dari ayah H. Nazar Dt. Maharajo Basa. Setelah 3 tahun bekerjasama dengan PO. Cemerlang H. Nazar Dt. Maharajo Basa menginginkan sesuatu yang lebih sebagai seorang pengusaha baru dalam bidang trasnportasi, antusiasnya ini tidak terlepas dari fenomena banyaknya masyarakat yang membutuhkan jasa transportasi umum baik itu pedagang, maupun warga sipil lainnya (wawancara dengan Drs. H. Alfiferia NZ, di PT.Transport Express Jaya Lubuk Alung, pada tanggal 21 Desember 2020).

Pada tahun 1975 H. Nazar Dt. Maharajo Basa memutuskan mengakhiri kerjasamanya dengan PO.Cemerlang secara baik-baik hal ini ia sampaikan karena ingin mengembangkan bisnisnya dalam bidang transportasi dengan mendirikan perusahaan sendiri. Setelah keluar dari PO.Cemerlang pada tahun 1975, H. Nazar Dt. Maharajo Basa mendirikan perusahaan sendiri yang diberi nama Transport Express yang memiliki makna “*Angkutan umum yang sangat cepat*”. Alamat awal PO.Transport Express yaitu di Ujung Gurun Padang, Dengan 5 unit jumlah armada pada masa awal berdirinya perusahaan Transport Express ini, PO.Tansport Express pada masa awal berdirinya melayani trayek Padang-Lubuk Alung-Pariaman-Lubuk Basung (wawancara dengan Drs. H. Alfiferia NZ, pada tanggal 21 Desember 2020), hal unik disini H. Nazar Dt. Maharajo Basa mempertimbangkan untuk membuka trayek ini karena jumlah pesaing dari perusahaan bus lain untuk trayek ini masih tergolong sepi.

Jika membahas tentang struktur organisasi pada awal berdirinya perusahaan PO.Transport Express tergolong sangat sederhana dan bisa dibilang kurang terstruktur, hal ini dikarenakan pembuatan struktur organisasi perusahaan hanya untuk patokan saja dalam penyampaian pembagian tugas kepada masing-masing karyawan, dilapangan sendiri untuk menjalankan tugas biasanya H. Nazar Dt. Maharajo Basa menyampaikannya secara langsung. Pada awal berdirinya perusahaan Transport Express hampir semua pekerjaan kecuali sopir dan kondektur di lakukan satu tangan oleh H. Nazar Dt. Maharajo Basa, tidak jelasnya dalam pembagian tugas di organisasi perusahaan Transport Express, di sebabkan belum adanya penetapan batas-batas wewenang tanggung jawab (Wawancara dengan Ferianto S,E , Lubuk Alung, pada tanggal 11 Januari 2021). Berdasarkan ketidak jelasan dalam pembagian tugas H. Nazar Dt. Maharajo Basa merevisi struktur oraganisasi perusahaannya. Berikut hasil dari revisi struktur organisasi PO.Transport Express pada tahun 1977:



Gambar 1 : Struktur Organisasi PO.Transport Express 1977-1990

Sumber: Analisis wawancara dengan Drs. H. Alfiferia NZ dan Ferianto S,E

Tahun 1977 H. Nazar Dt. Maharajo Basa menambah armadanya sebanyak 10 unit sejauh ini jumlah total armada yang dimiliki PO.Transport Express yaitu 15 unit. Penambahan ini dibeli dengan hasil keuntungan perusahaan selama 2 tahun dan sebagian besar dari tabungan hasil berbisnis H. Nazar Dt. Maharajo Basa (wawancara dengan H. Hendrik Dunan NZ, pada tanggal 17 Desember 2020). Berikut ini jumlah unit armada yang dimiliki PO.Transport Express pada tahun 1995-1977:

Tabel 1. Jumlah dan trayek bus Transport Express

No.	Tahun	Trayek	Jumlah Unit
1.	1975	Lubuk Basung- Pariaman- Lubuk Alung-Padang	15
2.	1977	Lubuk Basung- Pariaman- Lubuk Alung- Padang	15

Sumber: Diolah dari wawancara dengan Ferianto S,E 22 September 2020, Drs. H. Alfiferia NZ pada tanggal 29 oktober tahun 2020.

Dari tabel diatas terjadi penambahan bus Transport Express dari tahun 1975 hingga tahun 1977. Jumlah penambahan pada diatas sebanyak 10 unit armada Transport Express, dengan demikian maka jumlah keseluruhan PO.Transport Express yaitu 15 unit Armada dengan type bus besar. Terjadinya penambahan bus ini karena semakin banyaknya pelanggan yang memakai jasa angkutan dengan perusahaan Transport Express. Pada masa pimpinan H. Nazar Dt. Maharajo Basa pembagian gaji dengan sopir yaitu dengan persenan, 15% dari pendapatan untuk sopir dan 85% lebihnya untuk H. Nazar Dt. Maharajo Basa.

## **Masa Berkembang**

### **a. Masa Puncak 1986-2004**

PO.Transport Express mulai nampak berkembang beriringan dengan adanya pembangunan jalan Padang-Sungai Dareh-Lubuk Linggau (BPS, Buku Statistik Perhubungan 1992). Tahun 1986 H. Nazar Dt. Maharajo Basa membuka trayek baru PO.Transport Express yaitu Padang-Lubuk Alung-Padang Panjang-Solok-Lubuk Linggau-Palembang-Bandar Lampung-Jakarta-Bogor-Bandung dengan bertambahnya trayek ini H. Nazar Dt. Maharajo Basa membeli bus baru dengan merk Marcedez Benz agar dapat bersaing dengan perusahaan bus lain karena sebelumnya PO.Transport Express mengalami pengurangan pelanggan karena armadanya kalah fasilitas dengan ANS dan Bintang Kedjora Putra Utama yang telah memakai sasist Marsedez Benz keluaran terbaru semasa itu. Dengan masuknya PO.Transport Express ke kota Bogor masyarakat semakin banyak menggunakan jasa angkutan ini hal ini di sebabkan hanya perusahaan ini yang menjangkau trayek hingga ke Bogor semasa itu.

Di awal berdiri, perusahaan PO.Transport Express memakai bus dengan merk HINO dimana pada tahun 1980'an bus dengan mesin HINO dan Chavrolet sudah mulai ditelan zaman karena mesin dua merk ini kalah gagah dengan bus merk Marcedez Benz, kalah dalam hal fasilitas dan kenyamanan untuk penumpangnya. Hal yang membuat tertinggalnya bus HINO dibandingkan Marcedez Benz pertama bus HINO letak mesinnya didepan sehingga mengganggu kenyamanan penumpang karena kepanasan sedangkan mobil dengan mesin Marcedez Benz memiliki mesin yang terletak pada bagian belakang mobil yang mampu meredam panasnya suhu dalam bus ketika jalan, kedua dalam hal suku cadang mesin dengan merk HINO memiliki suku cadang yang tergolong langka dan sulit di temukan sedangkan Marcedez Benz karena mobilnya tergolong baru maka suku cadang untuk bus ini sangat mudah didapatkan. PO.Transport Express melakukan pergantian merk bus ini secara bertahap hingga tahun 1994. Memasuki tahun 1990 PO.Transport Express terjadi peningkatan jumlah bus, dengan total bus Transport pada tahun 1990 mencapai 30 unit armada. Berikut penjelasan perkembangan armada bus Trasnport Express dari awal berdiri tahun1975 hingga tahun 1990.

Berikut ini perkembangan jumlah unit armada PO.Transport Express pada tahun 1977-1990

Tabel 2. Jumlah bus Transport Express pada tahun 1977-1990

No	Tahun	Trayek	Keterangan
1.	1977	Padang-Lubuk Alung-Pauh Kamba-Pariaman-Lubuk Basung	15 unit siap jalan
2.	1986	Padang-Lubuk Alung-Pauh Kamba-Pariaman-Lubuk Basung	14 unit siap jalan
		Padang-Padang Panjang-Solok-Lubuk Linggau-Palembang-Bandar Lampung-Jakarta-Bogor-Bandung	6 unit siap jalan
3.	1990	Padang-Lubuk Alung-Pauh Kamba-Pariaman-Lubuk Basung	14 unit siap jalan
		Padang-Padang Panjang-Solok-Lubuk Linggau-Palembang-Bandar Lampung-Jakarta-Bogor-Bandung	16 unit siap jalan

Sumber : hasil analisis wawancara dengan Drs. H. Alfiferia NZ, Ferianto SE, Data Statistik Perhubungan Sumatera Barat tahun 1992.

Dari tabel diatas dapat dilihat penambahan armada PO.Transport Express terus terjadi dari tahun ke tahun. Dan dapat dilihat juga tahun 1986 terjadi penambahan trayek baru kepulau Jawa dengan jumlah armada awal untuk trayek ke pulau Jawa ini sebanyak 6 unit, 6 unit ini merupakan armada baru yang dibeli dengan merk mesin Marcedez Benz sebanyak 5 unit dan Armada merk mesin HINO trayek Padang-Lubuk Basung di transfer menjadi trayek kepulau Jawa 1 unit. Kemudian pada tahun 1990 terjadi penambahan unit untuk trayek kepulau jawa (Padang-Jakarta-Bogor-Bandung) sebanyak 10 unit dengan merk mesin Marcedez Benz, jadi total armada bus untuk trayek Padang-Jakarta-Bogor-Bandung 16 unit, 1 unit mobil dengan merk HINO padatrayek ini sebelumnya telah diganti menjadi Marcedez Benz,dapat disimpulkan untuk trayek Padang-Jakarta-Bogor-Bandung semua unit armadanya telah memakai bus merk Marcedez Benz. Memasuki tahun 1997 PO.Transport Express mengalami kendala minimnya penumpang karena adanya krisis moneter, krisis moneter 1997 membuat terpuruknya ekonomi masyarakat, perusahaan dan bahkan pemerintah(Yudanto, Noor dan M. Setyawan Santoso. 1998. *Dampak Krisis Moneter Terhadap Sektor Rill; Buletin Ekonomi dan Perbankan*. Vol.1, Nomor 2, September 1998)

Dari keterpurukan karena krisis moneter 1997 PO.Transport Express kembali bangkit dengan membuktikan penambahan jumlah armada bus yang terus bertambah dari tahun ke tahun dan juga penambahan trayek-trayek baru. Tahun 2001 dalam perkembangannya H. Sudirman NZ membeli PO. Lubuk Basung Jaya, dimana sebelumnya PO. Lubuk Basung Jaya merupakan perusahaan bus yang berkedudukan di Lubuk Basung yang di pimpin oleh Jetrizal Chandra perusahaan ini telah ada sejak tahun 1993 hal ini tercantum dalam akta PO.

Lubuk Basung Jaya tanggal 06 Januari 1993 No 11 (buku profil CV. Tranex Mandiri, hal. 1). Karena terkendala dalam pengurusannya maka Jetrizal Chandra menjual PO. Lubuk Basung Jaya kepada pihak PO. Transport Express atas nama pembeli ibuk Hj. Zaimar NZ selaku bendahara perusahaan Transport Express dengan jumlah armada sebanyak 17 unit bus besar. Dengan demikian PO. Lubuk Basung Jaya yang telah dibeli H. Sudirman NZ berganti nama menjadi PO. Lubuk Basung Jaya Trans atau lebih akrab di baca dengan nama PO. LBJ Trans. Untuk trayek PO. LBJ Trans sendiri meliputi Lubuk Basung- Tanjung Karang- Jakarta- Bekasi, untuk jenis pelayanannya PO. LBJ Trans memiliki pelayanan Ekonomi dan Non-Ekonomi (buku profil CV. Tranex Mandiri, hal 1-2).

#### **b. Masa Bersaing 2005-2020**

Terjadinya pergantian pemimpin perusahaan PO. Transport Express pada tahun 2004 dengan hasil rapat keluarga maka terpilihlah H. Hendrik Dunan NZ sebagai penerus pimpinan PO. Transport Express. Setelah melewati masa puncaknya, PO. Transport Express memasuki masa bersaing, masa bersaing yang dimaksudkan disini persaingan antara perusahaan bus dengan maskapai-maskapai penerbangan karena murahnya harga tiket pesawat (BPS, Buku Statistik Perhubungan Sumatera Barat 2006, hal. 45). Karena bandara (Bandar Udara) ini baru dibuka dan membutuhkan angkutan bandara sebagai penyalur pelanggan yang menggunakan jasa penerbangan untuk keluar dari area bandara menuju kota Padang (sehungan dengan jarak bandara dengan kota Padang luamayan jauh) maka pihak bandara mencari patner untuk membuat kendaraan bandara dan PO. Transport Express terpilih menjadi patner bandara untuk membuat angkutan bandara yang nantinya lahir CV. Tranex Mandiri. CV. Tranex Mandiri sendiri merupakan anak perusahaan PO. Transport Express, nama “Tranex Mandiri” diambil dari singkatan nama perusahaan induknya yaitu “Transport Express” di tambah dengan nama Mandiri yg menggambarkan harapan agar CV. Tranex Mandiri ini untuk lebih maju. Jumlah armada angkutan yang terdaftar yaitu sebanyak 6 unit dengan jenis microbus 23 seat kursi (Buku Profile CV. Tranex Mandiri, hal. 4).

Banyaknya maskapai yang terdaftar di Bandara Internasional Minangkabau untuk menarik pelanggan agar menggunakan jasa penerbangan maskapai-maskapai tersebut melakukan diskon besar-besaran untuk pembelian tiket. Hal inilah yang membuat persaingan antara maskapai dengan pihak perusahaan bus di Sumatera Barat terjadi. Dampak yang dirasakan perusahaan-perusahaan bus kala itu sangatlah besar yang ditandai dengan menurunnya pelanggan yang biasanya menggugurkan jasa angkutan umum bus kini beralih ke pesawat. Karena kurang efektifnya bus dengan trayek Antar Kota Antar Provinsi H. Hendrik Dunan NZ mencari solusi dengan membuka transportasi trayek Antar Kota Dalam Provinsi. Ide ini didapatkan H. Hendrik Dunan Nazar karena persaingan antara perusahaan dengan maskapai penerbangan ditambah dengan maraknya travel-tevel liar (mobil pribadi yang membawa penumpang umum) di daerah kota Padang yang melayani keberbagai tujuan ke beberapa daerah di Sumatera Barat pada akhir tahun 2005. Karena beberapa hal tadi H. Hendrik Dunan NZ membuat permohonan untuk izin trayek Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dengan jumlah seat bangku yang lebih sedikit diatas 12 seat untuk melayani



penumpang dengan memberikan pelayanan yang prima dan optimal. Pada tanggal 31 Desember 2005 keluarlah Surat Keputusan Gubernur Sumatera Barat nomor: 04/PHD/ESB/2005 tentang izin trayek Antar Kota Dalam Provinsi (Buku Profile CV. Tranex Mandiri, hlm.4-5). Berikut ini rincian jumlah unit armada serta trayek bus AKDP CV. Tranex Mandiri pada tahun 2005:

Tabel 3. Jumlah armada CV. Tranex Mandiri pada tahun 2005

No.	Tahun	Trayek	Keterangan
1.	2005	Padang- Padang Panjang- Bukittinggi.	30 unit microbus
2.	2005	Padang- Padang Panjang- Bukittinggi- Payakumbuh.	12 unit microbus
3.	2005	Padang- Lubuk Alung- Pauh Kamba- Pariaman- Sei. Limau.	4 unit microbus
4.	2005	Padang- Lubuk Alung- Pauh Kamba- Pariaman- Sungai Geringging.	4 unit microbus
5.	2005	Padang- Padang Panjang- Bukittinggi- Lubuk Sikaping.	4 unit microbus

Sumber: Hasil analisis Bukut Statistik Perhubungan Sumatera Barat tahun 2005, wawancara dengan Ferianto S.E pada tanggal 22 september 2020 di PT. Transport Express Jaya Lubuk Alung.

Dengan keluarnya izin tersebut maka H. Hendrik Dunan NZ mengeluarkan beberapa aturan agar CV. Tranex Mandiri dapat berkembang dengan cepat. Dalam mencapai hal tersebut munculah aturan peraturan jam keberangkatan H. Hendrik Dunan NZ memkai tatacara angkutan AKAP ke AKDP tatacara yang dimaksud disini yaitu tidak mengizinkan manaiki penumpang di tengah jalan, maka mobil hanya akan berhenti di loket yang telah di sediakan pihak perusahaan. Karena suksesnya H. Hendrik Dunan NZ dalam mengembangkan perusahaan dalam angkutan Antar Kota Dalam Provinsi, ia idak puas sampai disana. H. Hendrik Dunan NZ kemuadian menambah unit AKDP dengan trayek Padang-Padang Panjang- Bukittinggi 6 unit microbus dan 6 unit microbus untuk trayek Padang-Padang Panjang- Bukittinggi- Payakumbuh. Penambahan unit ini tercantum dalam Surat Keputusan Gubernur Sumatera Barat yang keluar pada tanggal 27 Maret 2006 dengan nomor: 04/PHD/ESB/2006.

Jumlah penambahan armada AKDP CV. Tranex Mandiri dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4. Jumlah penambahan AKDP Microbus CV. Tranex Mandiri tahun 2006.

No.	Tahun	Trayek	Keterangan
1.	2006	Padang-Padang Panjang- Bukittinggi	6 unit microbus
2.	2006	Padang- Padang Panjang- Bukittinggi- Payakumbuh.	6 unit microbus

Sumber: diolah dari buku Profil CV. Tranex Mandiri.

Tanggal 30 Mei 2008 H. Hendrik Dunan NZ membeli perusahaan PO. Terang Bulan, yang awalnya perusahaan ini merupakan milik H. Zainuddin yang berkantor di Bari Sicincin 2x11 Enam Lingkung, Padang Pariaman. Tujuan H. Hendrik Duanan NZ ingin membeli PO. Terang Bulan agar jalur luar (jalur arah barat pantai Sumatera barat) yang meliputi Pariaman-Sungai Sariak-Sicincin. Jika PO.Transport Express dapat menguasai jalur tersebut maka 2 jalur dari bukittinggi menuju Padang telah di dominasi oleh perusahaan Transport ini nantinya. Sesuai dengan Surat Keputusan Gubernur Sumatera Barat pada tanggal 09 Maret 2011 dengan nomor surat: 551.21/455/LLAD-KA/171002/III/2011 , tentang izin trayek AKDP dengan masa berlaku dari tanggal 09 Maret 2011 s/d 13 Januari 2016 telah memiliki izi 18 unit microbus jenis pelayanan non ekonomi. Tanggal 14 Januari 2011 H. Hendrik Dunan NZ mengembangkan lagi perusahaannya dengan cara membeli hak milik PO. Lubuk Basung Express yang awal nya perusahaan ini dimiliki oleh Nasrul. PO. Lubuk Basung Express pada dasar sudah memiliki izi trayek Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dengan jenis pelayanan non ekonomi dengan trayeknya : Padang- Lubuk Alung- Pauh Kamba-Pariaman- Lubuk Basung, dengan jumlah armada yang telah memiliki izin sebanyak 12 unit microbus.

Tahun 2012 karena masalah kesehatan H. Hendrik Dunan NZ mundur sebagai pemimpin perusahaan, setelah di adakannya rapat keluarga maka terpilihlah Drs. H. Alfiferia NZ sebagi pemimpin selanjutnya. Diawal kepemimpinan Drs. H. Alfiferia NZ berfokus dalam pengelolaan perusahaan terutama dalam trayek Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), berfokus dalam trayek AKAP ini di sebabkan naiknya harga tiket pesawat dan mayoritas masyarakat beralih kembali pada jasa angkutan umum bus.

Dari tahun 1986 hingga 2012 perusahaan PO.Transport Express telah dikenal banyak orang terutama dalam angkutan AKAP nya yang memiliki pelayanan yang baik. Penumpang sangat senang dengan harga tiket yang murah, fasilitas yang disediakan dan keramahan layanan yang disugukan pegawai loket, agen, sopir maupun kondektur. Di samping layanan dan fasilitas yang di tersedia penumpang juga suka dengan pemilihan rumah makan pemberhentian bus untuk trayek Padang-Jakarta.

Tahun 2020 seluruh dunia di landa pandemi Corona Covid-19, kasus ini sangat berdampak kepada seluru kalangan baik itu personal, pebisnis, maupun pemerintah. Karena Corona Covid-19 di Indonesia diberlakukan PSBB ( Pembatasan Sosial Berskala Besar) ini tercatat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2020 (Undang-undang Permen Nomor 21 Tahun 2020), berisikan tentang larangan warga untuk berkeluyuran di luar ruangan dan

harus melakukan 3M menjaga jarak, membersihkan tangan dan memakai masker. Dampak Covid-19 terhadap perusahaan bus yaitu tutupnya perusahaan selama pandemi undang-undang Permen nomor 21 di perbaharui selama sebulan perusahaan off dari pekerjaannya. Begitu juga dengan PT. Transport Express Jaya malakaukan lockdown dan kantor libur kurang lebih dua minggu setelah undang-undang permen nomor 43 keluar, dalam menghadapi Corona Covid-19 H. Alfiferia NZ dipaksa untuk mengurangi jumlah keberangkatan bus perharinya yang semula 3-5 bus perhari kini hanya 3 bus perhari yang berangkat. Itupun tidak boleh penuh maksimal penumpang hanya 50% dari maksilam isi penumpang.

## **KESIMPULAN**

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa PT. Transport Express Jaya merupakan perusahaan otobus melayani trayek Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), perusahaan ini telah ada sejak tahun 1975. Dalam perkembangannya PT. Transport Express Jaya melalui 2 fase yaitu fase awal berdiri 1975-1986 dan fase berkembang 1986-2020. Dalam fase berkembang PT. Transport Express Jaya terjadi 2 pembabakan waktu yang pertama dimulai dari tahun 1986-2004 pembabakan ini merupakan masa puncak atau masa berjayanya perusahaan dan penulis beri nama *Masa Puncak*, pembabakan waktu yang kedua dimulai dari 2004-2020 pada masa pembabakan waktu ini PT. Transport Express Jaya mengalami persaingan yang sangat ketat baik sesama perusahaan bus maupun dengan maskapai penerbangan dan pada masa ini penulis beri nama *Masa Bersaing*.

Dalam perkembangannya PT. Transport Express Jaya telah dipimpin oleh 4 orang, untuk pemimpin pertama sekaligus pendiri perusahaan yaitu H. Nazar Dt. Maharajo Basa, kemudian pemimpin kedua dijabat oleh H. Sudirman NZ yang merupakan anak ke-2 H. Nazar Dt. Maharajo Basa, selanjutnya pemimpin ketiga di jabat oleh H. Hendrik Dunan NZ yang merupakan anak ke-6 H. Nazar Dt. Maharajo Basa, setelah H. Hendrik Dunan NZ ingin berhenti menjadi pimpinan perusahaan beliau digantikan oleh Drs. H. Alfiferia NZ yang merupakan anak ke-9 H. Nazar Dt. Maharajo Basa.

Bertambahnya armada PT. Transport Express Jaya tidak terlepas dari membaiknya prasarana jalan sehingga orang lebih senang untuk naik bus. Sementara itu moda angkutan lain selain bus belum muncul sebagai saingan. Namun pada tahun 2005 mendapat saingan dengan harga tiket pesawat murah sehingga manajemen perusahaan PT. Transport Express Jaya mencari rute-rute yang tidak dimasuki oleh pesawat.

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Sumber buku**

Louis Goottschalk.1985. *Mengerti Sejarah*. Jakarta: Yayasan Penerbit UI

### **Sumber dokumen**

BPS, Buku Statistik Perhubungan Sumatera Barat Tahun 1992.

Buku Profile CV. Tranex Mandiri.  
BPS, Buku Statistik Perhubungan Sumatera Barat Tahun 2006.  
Undang-undang Permen Nomor 21 Tahun 2020.

### **Sumber jurnal**

Yudanto, Noor dan M. Setyawan Santoso.1998. Dampak Krisis Moneter Terhadap Sektor Rill. *Buletin Ekonomi dan Perbankan*, 1(2), September 1998. hlm 15.

### **Sumber skripsi**

Cahyaningsih, Wulan.2015. Dinamika Perusahaan Bus IPS Di Sumatera Barat Tahun 1965-2000. *Skripsi, Padang : Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas*. hlm 40-42.

### **Sumber wawancara**

Wawancara dengan Bapak Taufik Djohar, via telepon, pada 17 November 2020.  
Wawancara dengan Drs. H. Alfiferia NZ, di PT.Transport Express Jaya Lubuk Alung Padang Pariaman, pada tanggal 21 Desember 2020.  
Wawancara dengan Ferianto SE, di PT.Transport Express Jaya Lubuk Alung, pada tanggal 11 Januari 2021  
Wawancara dengan H. Hendrik Dunan NZ, via telepon, pada tanggal 17 Desember 2020.  
Wawancara dengan bapak Med, di PT.Transport Express Jaya Lubuk Alung, pada tanggal 21 Desember 2020.