

Perusahaan Bus A.N.S (1970-2020)

Hardian Nofero^{1(*)}, Najmi²

^{1,2}Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang

*hardiannofero@gmail.com

ABSTRACT

This study describes the history of the A.N.S bus company in the field of land transportation, including one of the largest bus companies in West Sumatra. This study uses historical research with steps, namely: heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. The results showed that the bus company A.N.S was founded by H. Anas St. Jamaris since 1970, a family-owned company is able to survive and exist today. Previously the name of this bus was Sangsaka and Pantjabakti. The development of the A.N.S bus company went through three stages, the beginning (1970-1975), the development period (1975-1998), the service strategy period (1998-2020). In 1998 the company experienced ups and downs during the monetary crisis, so that transportation fares and spare parts were getting more expensive, cheap airplane fares in early 2000, the emergence of travel and minibus transportation. As a result, passengers switch to travel and airplane transportation because they are more efficient. 2018 H. Anas St. Jamaris as the leader, develops the company by rejuvenating bus units, buying new bus units and buying bus tickets online.

Keywords : Development, Transportation, Bus Company A.N.S

ABSTRAK

Penelitian ini menjelaskan tentang sejarah perusahaan bus A.N.S dalam bidang transportasi angkutan darat, termasuk salah satu perusahaan otobus terbesar di Sumatera Barat. Penelitian ini menggunakan penelitian sejarah dengan langkah yaitu: heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Hasil penelitian menunjukkan perusahaan bus ANS didirikan oleh H. Anas St. Jamaris sejak tahun 1970, perusahaan milik keluarga mampu bertahan dan eksis saat ini. Sebelumnya nama bus ini adalah Sangsaka dan Pantjabakti. Perkembangan perusahaan bus ANS mengalami tiga tahap, Awal berdiri (1970-1975), Masa berkembang (1975-1998), Masa strategi pelayanan (1998-2020). Pada tahun 1998 perusahaan mengalami pasang surut saat krisis moneter, sehingga tarif angkutan dan suku cadang semakin mahal, tarif pesawat murah awal tahun 2000, kemunculan angkutan travel dan minibus. Akibatnya penumpang beralih kepada angkutan travel dan pesawat terbang karena lebih efisien. Tahun 2018 H. Anas St. Jamaris sebagai pimpinan, mengembangkan perusahaan dengan cara melakukan peremajaan unit bus, membeli unit bus baru dan sistem pembelian tiket bus secara online.

Kata kunci : Perkembangan, Angkutan, Perusahaan Bus A.N.S

PENDAHULUAN

Pada tahun 1950-an alat transportasi di Sumatera Barat khususnya mengalami dinamika perubahan, dibuktikan dengan kehadiran kendaraan bermotor yaitu bus. Bus merupakan alat transportasi umum yang paling diminati oleh masyarakat dari dulu hingga sekarang ini, karena bus mempunyai beberapa alasan. Alasan yang paling utama yaitu karena biayanya sangat ramah dengan kantong masyarakat kalangan tingkat menengah dan kebawah, Kehadiran sarana transportasi tidak bisa dilepaskan dari segala aktivitas masyarakat (Zulfar Sani, 2010:42) baik itu pergerakan masyarakat dari kota maupun antar daerah di Sumatera Barat, telah muncul beberapa Perusahaan Oto (PO) yang melayani kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi (Mardanas Safwan, 1987). Sebagai pangkalan untuk menampung keberadaan angkutan kota dan kendaraan antar daerah, telah ada sebuah terminal di pusat kota yakni Terminal Goan Hoat dan Terminal Lintas Andalas (Freek Colombijn, 2006:30). Perkembangan otobus rentang waktu tahun 1950-1970-an membuat persebaran bus khususnya di Sumatera Barat semakin menggeliat. Perkembangan tersebut tidak terlepas dari fenomena banyaknya perusahaan-perusahaan bus berdiri yang melayani kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi pada saat itu. Perusahaan bus domisili di Sumatera Barat pada tahun 1950-1995 berjumlah sebanyak 56 perusahaan termasuk salah satu di antaranya perusahaan bus ANS (Departemen Perhubungan Kanwil III Provinsi Sumatera Barat tahun 1995).

Perusahaan bus ANS merupakan salah satu penyedia layanan jasa transportasi berbasis angkutan penumpang. Perusahaan bus ANS ini berdiri sejak tahun 1970 oleh H. Anas St. Jamaris, dikelola oleh perusahaan milik keluarga yang mampu bertahan dan eksis hingga saat ini. Semakin ketatnya persaingan antar sesama perusahaan bus sampai saat ini, membuat banyak perusahaan yang mengalami kemunduran bahkan gulung tikar berhenti beroperasi. (“*Skripsi*”, Wulan Cahyaningsih, 2015) menjelaskan tentang perkembangan perusahaan bus IPS Sumatera Barat (1965-2000) serta kemunduran perusahaan bus IPS, Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor di antaranya: *Pertama*, Lemahnya manajemen dalam mengatur perusahaan sehingga berdampak dari penurunan kualitas pelayanan kepada penumpang. *Kedua*, tidak melakukan peremajaan pada unit bus (Salim Abbas, 2010:43). Kendati demikian, Perusahaan bus ANS di bawah pimpinan H. Anas St. Jamaris sebelumnya nama transportasi ini adalah bus Sangsaka dan Pantjabakti. Perusahaan bus

ANS mengalami perkembangan dan memiliki banyak armada bus yang beroperasi melayani trayek AKDP dan AKAP dari tahun (1970-1998). Hal ini dibuktikan,

Perusahaan bus ANS adalah sebuah perusahaan bus yang mengutamakan pelayanan dan kenyamanan penumpang, serta bus ANS lebih cepat, mobilitas jalur yang dilalui juga beragam hingga memasuki tahun 1974 mulai membuka trayek ke Pulau Jawa (Wawancara dengan Bapak Adri tanggal 4 Maret 2021). Hal inilah yang mengakibatkan Perusahaan bus ANS dijadikan sebagai angkutan pilihan dan menjadi lebih terkenal daripada angkutan jasa transportasi yang ada di Sumatera Barat, kemudian untuk bus AKAP dengan fasilitas, kenyamanan dan ketepatan waktu dari pada Perusahaan bus lainnya. Hal tersebut menjadikan perusahaan bus ANS lebih cepat dan lebih maju perkembangannya dari pada perusahaan sejenis yang mempunyai rute ke Pulau Jawa. Pada saat krisis moneter hingga pada tahun 2000-an berdampak pada kenaikan harga suku cadang dan tarif angkutan, adanya LCC (*Low Cost Carrier*) Penerbangan dengan biaya murah, serta kemunculan angkutan travel minibus telah mengambil alih sebagian rute-rute gemuk yang dulu sempat dinikmati oleh perusahaan bus-bus AKDP maupun AKAP, pada akhirnya banyak perusahaan bus tersebut yang mengalami gulung tikar. Perusahaan bus ANS dalam kondisi tersebut mampu bertahan dan memiliki bus yang beroperasi melayani Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) kemudian Antar Kota Dalam Provinsi (AKAP).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini memakai metode penelitian sejarah, dengan adanya metode penelitian ini dapat menjadi petunjuk penulis untuk memperoleh sumber-sumber yang relevan terhadap pokok bahasan (Louis Gootschalk, 1997:32), Adapun tahap-tahap yang harus dilakukan dalam metode sejarah yaitu: Tahap dilakukan oleh penulis yaitu: (1) heuristik, pada tahap ini melakukan pengumpulan data dengan dua cara yaitu kepustakaan dan teknik wawancara. Penelitian dengan metode kepustakaan bertujuan untuk memperoleh data tertulis dari buku-buku, arsip, artikel ataupun sumber tertulis lainnya. Penulis mengumpulkan data di perpustakaan jurusan sejarah UNP, perpustakaan FIS UNP, perpustakaan pusat UNP serta perpustakaan FIB Universitas Andalas. Kemudian untuk studi kearsipan dilakukan di Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Barat, Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Provinsi Sumatera Barat, serta kantor Perusahaan bus ANS. Pengumpulan data dilakukan dengan cara teknik wawancara terhadap beberapa informan

khususnya pihak perusahaan bus ANS seperti (karyawan, mekanik, pengemudi bus, kondektur, agen, penumpang) serta yang mengetahui sejarah akan bus ANS yang memiliki kenangan dengan bus ANS tersebut. (2) kritik sumber, pada tahap ini dilakukan mengoreksi data dengan menelaah kembali kebenaran isi atau fakta dari sumber buku-buku, arsip maupun hasil wawancara dengan informan dan diuji kembali keaslian sumber tersebut (Kuntowijoyo, 1994:99). (3) Interpretasi, pada tahap ini menafsirkan data-data supaya menjadi data yang objektif, dalam hal ini penulis menginterpretasi (Kuntowijoyo, 1994:94-97). Dalam artian, mengumpulkan sumber-sumber serta mengkritik objek kajian dari bus ANS. (4) Historiografi, pada tahap ini penulis menjabarkan kronologis secara sistematis fakta-fakta yang diperoleh agar nantinya menghasilkan suatu tulisan ilmiah dan objektif (Erlina, 2011:28).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Awal Berdiri (1970-1975)

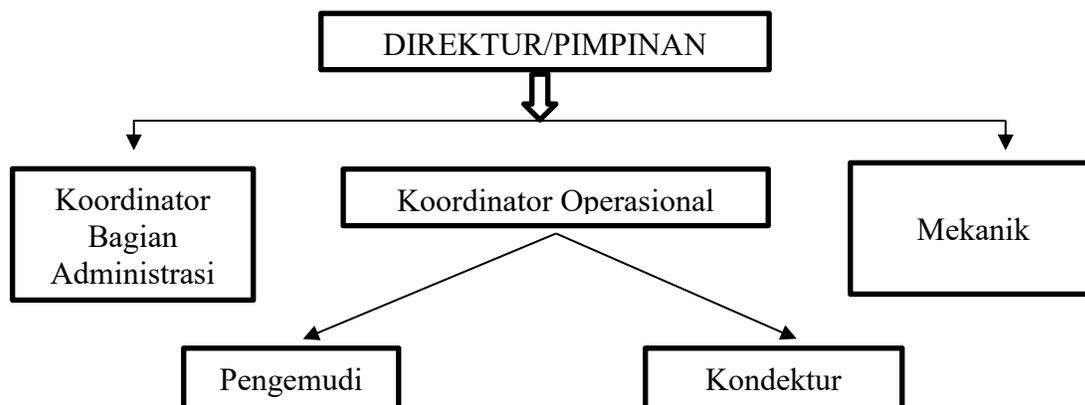
Pendiri perusahaan bus ANS adalah H. Anas St. Jamaris merupakan seorang pedagang yang berasal dari Balingka. Awalnya H. Anas St. Jamaris berdagang berpindah-pindah tempat atau juga bisa dikatakan pedagang asongan yang menjual rokok di Terminal Aua Tajunggang. Usaha yang dirintisnya itu mengalami perkembangan, sehingga H. Anas St. Jamaris mendapatkan kesempatan untuk menjadi agen distributor rokok ternama pada saat itu. Rokok tersebut dibeli dari Medan kemudian disalurkan ke beberapa daerah lainnya seperti Riau, termasuk Kota Padang, usaha beliau mengalami perkembangan dari waktu ke waktu. Keuntungan selama berdagang rokok tersebut digunakan H. Anas St. Jamaris untuk membeli kendaraan sebanyak 4 buah truk Chevrolet, yang dibeli dari perusahaan migas asal Amerika Serikat yaitu PT. Caltex (Wawancara dengan Bapak Adri tanggal 19 Mei 2021).

Semakin banyaknya orang bepergian dan mobilitas masyarakat tinggi yang membutuhkan jasa transportasi angkutan bus umum pada saat itu. Sementara, waktu itu angkutan transportasi susah dan terbatas. Atas dasar inilah H. Anas St Jamaris kemudian melihat peluang usaha baru dan memiliki keinginan untuk terjun ke dunia usaha yang bergerak di bidang jasa transportasi umum khusus angkutan darat bus. Antusiasnya ini tidak terlepas dari fenomena banyaknya masyarakat yang menggunakan alat transportasi angkutan umum baik itu masyarakat, pedagang dan lainnya. Oleh karena itu dengan semakin meningkatnya kebutuhan masyarakat dalam menggunakan alat transportasi, maka

H. Anas St. Jamaris berinisiatif untuk membuka usaha awal merintis angkutan transportasi darat dengan nama Sangsaka dan Pantjabakti. Usaha ini sukses untuk mengakomodir kebutuhan masyarakat akan moda transportasi yang pada saat itu masih terbatas. Pada tahun 1965, H. Anas menjadikan truk tersebut menjadi beberapa unit bus dengan nama Sangsaka dan Pantjabakti dengan trayek Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Padang-Bukittinggi.

Perusahaan bus tersebut mengalami perkembangan dari tahun 1965-1970 dengan armada berjumlah 30 unit. Namun, pada tahun 1970 H. Anas St. Jamaris memutuskan untuk mengubah nama bus Sangsaka dan Pantjabakti menjadi bus PO. ANS, hal ini dilakukan lantaran PO. ANS mempunyai *tagline* “*Aman Nyaman Sampai Tujuan*” karena beliau menaruh harapan yang besar kepada perusahaan bus miliknya akan berkembang. Alamat awal berdirinya perusahaan bus ANS ini di Bukittinggi, dengan jumlah 30 unit armada Chevrolet yang sebelumnya merupakan armada dari Sangsaka dan Pantjabakti. (Wawancara dengan Bapak Adri tanggal 23 Mei 2021). Struktur organisasi dan manajemen perusahaan bus ANS pada awal berdiri masih tergolong sederhana. Hal ini dianggap bahwa struktur organisasi perusahaan hanya sebagai pedoman saja dalam melaksanakan pembagian tugas masing-masing kepada karyawan. Oleh karena itu, pada masa awal berdirinya perusahaan bus ANS dapat dikatakan sebagian besar pekerjaan dilakukan oleh H. Anas St. Jamaris. Berikut struktur organisasi pada masa awal berdiri :

Bagan 1 : Struktur organisasi Perusahaan bus ANS awal berdiri



Sumber : Wawancara dengan Ibu Murni tanggal 21 Agustus 2021

Pada masa awal berdirinya perusahaan bus ANS ini melayani trayek AKDP, Berikut jumlah armada perusahaan bus ANS dan trayek AKDP pada tahun 1970 :

Tabel 1. Jumlah dan Trayek Bus A.N.S (Antar Kota Dalam Provinsi)

No	Tahun	Trayek	Jumlah/Type
1.	1970	Padang- Bukittinggi Bukittinggi-Sawahlunto Padang- Batusangkar Padang- Payakumbuh Padang- Sawahlunto Padang- Muara Labuh	30 Unit (Chevrolet Viking, Apache tahun 1957 dan Chevrolet C/50)

Tabel 2. Jumlah dan Trayek bus A.N.S pada tahun 1975-1979

No	Tahun	Trayek	Jumlah/Type
1.	1975	Padang – Jakarta Padang – Medan Padang – Bangkinang-Pekanbaru – Perawang – Dumai	10 Unit (Mercedes-Benz Lp 911)
2.	1979	Padang – Jakarta Padang – Medan Padang – Bangkinang-Pekanbaru – Perawang – Dumai	30 Unit (Mercedes-Benz Lp 911)

Sumber : Diolah dari wawancara dengan Bapak Adri tanggal 5 Agustus 2021

Dari tabel pertama dan kedua di atas dapat dijelaskan tidak terjadi penambahan bus ANS pada tahun 1970 karena perusahaan baru berdiri. Sehingga pada tahun 1974, H. Anas St. Jamaris melihat peluang untuk membuka trayek Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), trayek Padang-Medan, Padang-Pekanbaru-Perawang-Dumai, Padang-Jakarta. Pada waktu itu H. Anas St. Jamaris melihat perkembangan angkutan transportasi darat di Pulau Jawa semakin berkembang pesat. Dengan adanya kesempatan tersebut, maka beliau membuka trayek AKAP menggunakan bus besar dengan merk Chevrolet. Mengingat tidak semua calon penumpang mendapatkan kursi maka untuk mengatasi kekurangan armada yang dimiliki, Pada tahun 1975 H. Anas St. Jamaris selaku owner perusahaan kemudian menambah armadanya sebanyak 10 hingga memasuki tahun 1979 menambah sebanyak 30 unit lagi, dibeli dari hasil keuntungan selama berdagang dan keuntungan perusahaan. Dibeli kepada dealer Mercedes-Benz di Padang yaitu PT. Sumbarin. Hal ini dilakukan karena bus

dengan merk Chevrolet mengalami peremajaan dan diganti dengan unit baru bermerk Mercedes-Benz, karena suku cadang yang tergolong langka dan tidak diproduksi lagi. Kemudian bus merk Chevrolet kalah saing dengan bus Mercedes-Benz lantaran perbedaan bahan bakar. Chevrolet menggunakan bensin sedangkan Mercedes-Benz bermesin diesel menggunakan solar yang mana terbukti tangguh disegala medan jalan, dari segi kapasitas tenaga mesin tentunya juga berbeda (James Luhulima, 2012:10). Terjadinya penambahan bus ini karena semakin banyaknya pelanggan yang memakai jasa angkutan bus ANS.

Masa Berkembang (1975-1998)

Dari awal berdiri, pada tahun 1977 perusahaan bus ANS dapat mengoperasikan hingga kurang lebih 70 unit bus dengan merk Chevrolet dan Mercedes-Benz dan telah mendapat izin dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya. Adapun trayek yang dilayani oleh perusahaan bus ANS awalnya hanya rute Padang-Bukittinggi kemudian berkembang melintasi seluruh wilayah Kabupaten/Kota di Sumatera Barat, Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP). Armada bus ANS dikenal masyarakat dengan ciri khas warna merah putih, namun setelah memasuki tahun 1980-an armada bus ANS melakukan pergantian dengan warna corak biru putih pada eksterior body bus. Meskipun perusahaan otobus di Sumatera Barat telah berdiri sejak tahun 1930-an, namun keberadaan angkutan antar kota antar provinsi mulai menggeliat pada tahun 1975 (Erawati, M. 2009:26). Pada saat itu jalan lintas Sumatera yang menghubungkan antara Banda Aceh ke Tanjung Karang sudah selesai dan siap beroperasi, akan tetapi ada beberapa di antaranya ruas jalan yang menyeberangi sungai-sungai belum terhubung dengan jembatan. Oleh karena itu, Untuk bisa menyeberangi sungai maka digunakanlah pelayangan, sejenis rakit kayu yang ditarik menggunakan tali mengangkut bus sampai seberang sungai.

Penyeberangan dengan menggunakan pelayangan akan menjadi kendala apabila air sungai terlampau surut maupun arus sungai yang deras. Dari Padang sampai Tanjung Karang saja setidaknya ada kurang lebih 7 penyeberangan yaitu Senamat, Rantau Panjang, Sungai Dareh, Sarolangun, Muaro Tebo, Pulau Musang. Sehingga perjalanan menuju Tanjung Karang bisa memakan waktu kurang lebih satu minggu. (Wawancara dengan Bapak Adri tanggal 5 Agustus 2021). Pada tahun 1975 bus ANS hanya sampai tujuan di Tanjung Karang. Hal ini dikarenakan pelabuhan Bakauheni belum dibuka lantaran bus-bus yang dari Pulau Sumatera belum bisa menyeberang ke pelabuhan Merak. Pada waktu itu

ketika penumpang yang hendak menuju ke Pulau Jawa masih menyeberang dari pelabuhan Panjang/Serensem (Tanjung Karang). Waktu tempuh dari Panjang ke Merak kurang lebih 8 jam perjalanan menggunakan kapal laut. Perusahaan bus ANS pada waktu itu menyewa mobil sejenis oplet untuk melanjutkan perjalanan dari pelabuhan Merak mengantarkan sesuai dengan tujuan para penumpang tersebut ke Jakarta dsb. (Wawancara dengan Bapak Adri tanggal 9 Agustus 2021). Pada saat itu tidak ada satupun perusahaan otobus yang melayani rute jarak jauh untuk membawa penumpang dari Banda Aceh ke Denpasar (Bali), maka dibentuklah sebuah konsorsium yang diberi nama SANUTRA (Satu Nusa Transport).

Organisasi didirikan pada tahun 1979 diprakarsai oleh Menteri Perhubungan pada waktu itu Bapak Rusmin Nurjadin dan beranggotakan beberapa perusahaan otobus. Adapun tujuan dibentuknya SANUTRA ialah untuk mempercepat realisasi program transmigrasi pemerintah. Program transmigrasi ini bertujuan untuk meratakan sebaran penduduk terutama ke luar Jawa, hal ini dikarenakan sebaran penduduk di Pulau Jawa yang padat. Dengan demikian untuk mencapai target program tersebut maka dibutuhkanlah sarana transportasi angkutan darat yang menghubungkan Pulau Sumatera- Pulau Jawa hingga Bali. Perusahaan tersebut ialah Tjipto (Jakarta), Bali Indah (Jakarta), Sari Express (Lampung), A.L.S (Medan), A.N.S (Padang), Ubani (Padang), Gumarang Jaya (Tanjung Karang), Bintang Kedjora (Bandung), Bunga Setangkai (Padang), Kurnia (Banda Aceh), Aceh Transport Sanutra (Banda Aceh), Bengkulu Indah (Bengkulu), Sinar Dempo Sanutra (Sumatera Selatan), Jambi Indah (Jambi), Arimbi (Serang, Banten). Dengan adanya pembentukan ini maka penumpang dari Aceh yang hendak ke Lampung cukup membeli satu tiket terusan (satu paket) dan bisa berpindah bus tanpa harus membeli tiket kembali dengan rute Lintas Banda Aceh-Denpasar.

Perkembangan perusahaan bus ANS mulai dirasakan pada era tahun 1980-an (pada masa Orde Baru) terjadi peningkatan yang cukup signifikan disebabkan oleh : Pertama, membaiknya sarana dan prasarana infrastruktur seperti jalan, jembatan dsb. Kedua, Perusahaan Mercedes-Benz dengan pemerintah Indonesia melakukan kerjasama dengan membuat program kemudahan semacam kredit lunak kepada pelaku usaha jasa angkutan transportasi darat. Ketiga, Program transmigrasi dari pemerintah untuk meratakan sebaran penduduk ke wilayah Pulau Sumatera. Semenjak pelabuhan Bakauheni mulai dibuka untuk penyeberangan, Pada tahun 1982 bus-bus dari pulau Sumatera bisa langsung menyeberang ke pulau Jawa (Buku petunjuk perhubungan 1980, Departemen Perhubungan Republik

Indonesia:191). Selesaiannya pembangunan jembatan di sungai-sungai besar, dengan demikian jarak tempuh menjadi terpendek. Sebelumnya bisa mencapai seminggu sekarang 2 hari saja. (Buku Repelita III “Kebijaksanaan Moneter dan Perkreditan” :191). Hal inilah yang membuat semakin menggeliatnya angkutan transportasi khususnya angkutan darat. Oleh karena itu perusahaan bus ANS terus mengalami perkembangan disusul dengan semakin meningkatnya mobilitas masyarakat yang bepergian. Terjadi penambahan armada bus ANS dengan tabel sebagai berikut :

Tabel 3. Jumlah bus ANS pada tahun 1979-1990

Nama Perusahaan	Tahun	Jumlah	Total
A.N.S	1979-1990	20 Unit Mercedes-Benz	50 Unit
		30 Unit Mercedes-Benz	

Tabel 4. Jumlah Unit Bus A.N.S dari tahun 1993-2002

Nama Perusahaan	Tahun	Jumlah	Total
A.N.S	1993	10 Unit Mercedes-Benz	80 Unit
	1993-2002	50 Unit Mercedes-Benz	
	2002	20 Unit Mercedes-Benz	

Sumber : Diolah dari wawancara dengan Bapak Adri tanggal 10 Agustus 2021

Dari tabel ketiga dan keempat terjadi penambahan armada bus ANS pada tahun 1979 hingga memasuki tahun 2002 membuka trayek Jakarta-Malang-Surabaya-Denpasar (Bali). Hal ini dikarenakan meningkatnya jumlah penumpang yang menggunakan bus ANS sebagai sarana transportasi, serta yang akan bepergian ke pulau Jawa baik itu perantau minang, pedagang, kemudian yang akan melanjutkan studi pendidikan, dsb.

Pada tahun 1990-an merupakan zaman keemasan transportasi angkutan darat di Sumatera Barat. Terjadi penambahan unit lantaran pada trayek AKDP Padang-Bukittinggi juga AKAP Padang-Jakarta semakin menggeliat, arus mobilitas masyarakat meningkat yang akan bepergian baik itu berdagang, bekerja, sekolah maupun kuliah. Oleh karena itu Kota Padang dan Kota Bukittinggi merupakan sentra perekonomian, pendidikan dan pusat pemerintahan. Pada waktu itu banyak armada bus ANS yang melewati rute-rute Padang-Bukittinggi kemudian juga Painan-Padang-Bukittinggi-Batusangkar-Payakumbuh-Sawahlunto, belum termasuk perusahaan bus lain seperti CEMERLANG, NPM, TRI ARGA, APD, APB, Transport Express, TES, Bintang Kedjora dll. Dalam perjalanannya perusahaan bus ANS tidak langsung merasakan masa puncak kejayaannya secara terus menerus. Seperti yang terjadi pada tahun 1998 krisis moneter di mana perekonomian mulai kembali tidak stabil disertai dengan anjloknya harga tiket pesawat terbang mencapai harga terendah 200 ribuan yang mana harga tiket ini sama dengan tiket perjalanan menggunakan angkutan transportasi darat berbasis bus. Hal inilah yang mengakibatkan para penumpang menjadi tergoda sehingga beralih menggunakan transportasi udara, selain itu tarifnya yang murah akan tetapi juga dapat menghemat waktu tempuh selama di perjalanan. Keadaan inilah yang menyebabkan perusahaan bus ANS mengambil langkah strategi dengan mengurangi jumlah operasional keberangkatan armada bus baik antar kota dalam provinsi (AKDP) maupun antar kota antar provinsi (AKAP).

Perusahaan Bus ANS Masa Strategi Pelayanan (1998-2020)

Memasuki tahun 1998 terjadinya krisis moneter di Indonesia, memberikan efek dari segala sektor seperti perdagangan, industri, pertambangan, pertanian, keuangan, sektor pelayanan jasa publik, pariwisata, jasa angkutan transportasi. Dampak yang sangat dirasakan sekali ialah pada sektor jasa angkutan transportasi, hal ini dikarenakan terjadinya kenaikan harga suku cadang kendaraan bermotor mengalami kenaikan disusul kenaikan harga bahan bakar minyak (Yudanto, N., & Santoso, M. S. 2003, hlm 143). Dampak tersebut berpengaruh kepada operasional bus ANS, Dengan kenaikan BBM dan juga harga suku cadang, unit armada bus yang dipakai mayoritas diimpor belum ada pembuatan spare part Mercedes-Benz di dalam negeri. (Wawancara dengan Bapak Adri pada tanggal 10 September 2021). Pada tahun 2000-an hingga akhir tahun 2010, untuk trayek Jakarta-Malang-Surabaya-Denpasar tidak lagi aktif lagi lantaran penumpang tidak ada kemudian ditambah izin masa berlaku trayek sudah habis tidak lagi diperpanjang. Kemudian untuk

rute Padang-Pekanbaru-Perawang-Dumai tidak lagi ada penumpang, disusul rute perjalanan bus ANS Padang- Banda Aceh, Padang-Medan, Padang-Jambi, Padang-Bengkulu, Padang-Palembang. Saat ini rute perjalanan tidak lagi jalan karena tidak adanya penumpang (Buku Statistik Perhubungan Sumatera Barat tahun 2005). Namun kini hanya beroperasi dengan trayek Padang-Jakarta-Bandung.

Hal ini disebabkan oleh banyaknya transportasi angkutan komersil seperti angkutan travel telah menjamur di berbagai kota/kabupaten di Sumatera Barat dan Pekanbaru. Selain itu, minimnya penumpang ini, karena maskapai penerbangan yang berkembang pesat dengan adanya LCC (*Low Cost Carrier*) biaya penerbangan murah. Harga tiket tujuan Padang-Jakarta hampir sama dengan selisih yang tidak jauh berbeda. Angkutan transportasi udara jauh lebih efisien dari segi waktu dan biaya. Kondisi inilah yang dirasakan perusahaan bus di Sumatera Barat termasuk perusahaan bus ANS, semenjak keberadaan angkutan travel menyebabkan bus tergantikan untuk trayek AKDP dan AKAP. Kehadiran angkutan travel memberikan dampak terhadap trayek AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi). Pada tahun 2002-2003 terjadi pengurangan bus ANS pada trayek AKDP, pengurangan terjadi lantaran tidak semua bus yang siap jalan dan banyaknya penumpang beralih kepada angkutan travel maupun minibus. Sejak Terminal Lintas Andalas tidak difungsikan dan berubah fungsi dari terminal menjadi mall sangat terasa dampak yang dirasakan oleh perusahaan bus ANS dan perusahaan bus lainnya, ditandai dengan berkurangnya peminat penumpang terhadap transportasi darat. Kemudian perusahaan bus ANS mengalami peremajaan dengan membeli minibus dengan trayek Padang-Bukittinggi. Berikut trayek AKDP, izin trayek dan jumlah bus ANS tahun 2010 :

Tabel 5. Trayek AKDP Perusahaan Bus ANS Provinsi Sumatera Barat Tahun 2010

No	Kode	Nama Perusahaan Pimpinan Alamat	Persetujuan Gubernur Izin Trayek Masa izin	Kode Trayek	Lintasan Trayek	Rit Per Hari	Menurut Izin		Menurut Kenyataan	
							Bis	Rit	Bis	Rit
1.	1110 06	PO. ANS Pimp H. Anas St. Jamaris Jl. Bagindo Aziz Chan No. 3 Padang	Persetujuan Gubernur : SK Izin Trayek No : 551.21/1708/ Dishub-08 Masa berlaku izin :	111201	Padang- Sicincin- Pd. Panjang- Bukittinggi	4	26	104	26	104

			02-09-2008 s/d 14-01-2013		Jumlah		26	104	26	104
--	--	--	------------------------------	--	---------------	--	----	-----	----	-----

Sumber : Diolah dari data buku statistik perhubungan Sumatera Barat tahun 2009, 2010, dan 2013, wawancara dengan Ibu Murni tanggal 12 Agustus 2021

Keterangan

M. Izin bus : Jumlah bus menurut izin beroperasi

M. Izin rit : Perjalanan menurut izin

M. Keny bus : Jumlah bus yang beroperasi menurut kenyataan

M. Keny izin : Perjalanan menurut kenyataan

Dari tabel kelima dapat dijelaskan bahwa, untuk izin trayek AKDP sebanyak 26 bus siap jalan, rute Padang- Sicincin- Pd. Panjang- Bukittinggi dengan keberangkatan 4 rit per hari. Unit bus yang digunakan ialah jenis Mitsubishi Canter FE71. Namun pada bulan Desember tahun 2016 dan memasuki tahun 2017 perusahaan menjual unit armada kepada perusahaan bus AKDP dengan trayek yang sama dengan perusahaan bus ANS. Perusahaan hanya berfokus untuk trayek AKAP dengan rute Padang-Jakarta-Bandung dan memberhentikan trayek khusus AKDP.

Penghujung akhir tahun 2018 hingga 2019, terjadi kenaikan harga tiket pesawat setelah pemerintah melalui kementerian perhubungan menetapkan kebijakan aturan penaikan tarif batas atas (TBA) dan tarif batas bawah (TBB), kenaikan harga tiket pesawat memberikan angin segar bagi transportasi angkutan darat khususnya perusahaan otobus, termasuk perusahaan bus ANS. Oleh karena itu, dengan kenaikan harga tiket pesawat mengakibatkan moda transportasi angkutan darat berbasis bus mulai diminati kembali dan menjadi pilihan bagi para penumpang yang akan melakukan perjalanan (Irwan Rinaldi. S, 2019). Dengan kemajuan teknologi Smartphone berbasis android maupun iOS yang semakin berkembang dan memudahkan segala urusan aktivitas masyarakat saat ini, pada akhir tahun 2018 perusahaan bus ANS telah mengambil langkah-langkah untuk memberikan pelayanan terbaik kepada pelanggan dengan cara digitalisasi, untuk pembelian tiket secara online bisa langsung dipesan melalui aplikasi penyedia jasa layanan Traveloka, Redbus, Shopee, Bukalapak. Sistem pelayanan ini sudah terhubung di kantor perusahaan bus ANS dan seluruh agen/perwakilan bus ANS. Apabila penumpang maupun calon penumpang memesan tiket bus ANS secara online maka otomatis agen/perwakilan akan mengetahui. Kemudian perusahaan bus ANS yang sebelumnya memakai sistem PO

(Perusahaan Otobus) sekarang menjadi status berbadan hukum di bawah naungan PT. Anas Nasional Sejahtera.

Pada tahun 2018-2020 jumlah penumpang bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dengan rute perjalanan Padang-Jakarta mengalami peningkatan, kenaikan tarif pesawat memberikan peluang bagi perusahaan bus ANS untuk bangkit dan menjemput kembali kejayaan masa keemasan transportasi angkutan darat di Sumatera Barat era tahun 1980-1990-an. Sejak tahun 2017, H. Anas St. Jamaris telah melakukan peremajaan pada unit bus secara bertahap dengan menghadirkan unit armada terbaru Mercedes-Benz OH 1526 NG elektrik dan Mercedes-Benz OH 1626 NG elektrik. Memakai body bus buatan Karoseri Morodadi Prima (Ventura, Grand Turismo, New Patriot) dengan fasilitas Full AC (*Air Conditioner*), selimut bantal, toilet, smoking area, TV, port USB charger yang berfungsi untuk pengisian daya smartphone bagi para penumpang. Konfigurasi 2-2 kursi dengan jumlah 36 untuk jenis kelas eksekutif dan kursi sebanyak 30 untuk jenis royal eksekutif, terdapat perbedaan untuk seat 30 memakai legrest sedangkan seat 36 tidak memakai legrest. Memasuki tahun 2020, dunia diguncang wabah virus korona yang menyebar secara cepat.

Pemerintah Indonesia mendorong upaya-upaya serta mengambil langkah kebijakan PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar) dalam rangka mempercepat penanganan covid-19 dengan terbitnya peraturan pemerintah Republik Indonesia nomor 21 tahun 2020 (PP Nomor 21 Tahun 2020), maka segala aktivitas masyarakat dibatasi hingga larangan berkerumun di luar ruangan harus mematuhi protokol kesehatan covid-19 yaitu 5M yaitu, mencuci tangan, memakai masker, menjaga jarak, menjauhi kerumunan, mengurangi mobilitas. Khusus dibidang jasa angkutan transportasi darat di Indonesia, perusahaan otobus mengalami dampak yang cukup besar. Banyak di antara perusahaan otobus yang mengalami berhenti beroperasi tutupnya perusahaan selama pandemi. Setelah UU Permen Nomor 21 diperbaharui, selama satu bulan perusahaan berhenti beroperasi. Sehingga banyak perusahaan bus mengalami kerugian bahkan gulung tikar akibat tidak jalannya bus kemudian adanya tunggakan leasing yang tidak bisa dibayarkan selama pandemi. Hal ini juga berdampak pada perusahaan bus ANS sehingga melakukan lockdown sejak adanya kebijakan PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar) oleh pemerintah. Akibatnya seluruh armada bus ANS berhenti beroperasi sementara waktu. H. Anas St. Jamaris mengurangi jumlah keberangkatan bus per hari yang sebelumnya 7-8 unit per hari kini hanya 4 bus perhari yang berangkat, artinya tidak boleh penuh maksimal hanya 50%

dari kapasitas penumpang. Untuk keberangkatan bus ANS, menerapkan standar protokol kesehatan covid-19. Setiap penumpang yang akan berangkat wajib memakai masker juga mencuci tangan, dilakukan pemeriksaan suhu tubuh menggunakan thermogun, dan karyawan menyemprotkan cairan disinfektan pada ruang kabin termasuk bagasi barang penumpang sebelum keberangkatan bus ANS ke Pulau Jawa maupun sebaliknya. (Wawancara dengan Arif Amaludin tanggal 20 September 2021).

KESIMPULAN

Penelitian di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa Perusahaan bus ANS merupakan perusahaan salah satu penyedia layanan jasa transportasi berbasis angkutan penumpang di Sumatera Barat. Perusahaan bus ANS berdiri pada tahun 1970 oleh H. Anas St. Jamaris, yang dikelola oleh perusahaan milik keluarga. Sebelumnya nama bus ini adalah Sangsaka dan Pantjabakti, Perkembangan perusahaan bus ANS dapat dilihat dari 3 tahap : Awal berdiri (1970-1975), Masa berkembang (1975-1998), Masa strategi pelayanan (1998-2020). Perusahaan ini mengalami perkembangan serta mampu bertahan dan eksis meskipun kerasnya persaingan jasa angkutan transportasi saat ini. Perusahaan bus ANS mengalami perkembangan dan banyak memiliki armada bus yang beroperasi dari tahun 1970-1998 sejalan membaiknya infrastruktur. Pada tahun 1998 perusahaan di bawah pimpinan H. Anas St. Jamaris mengalami kondisi pasang surut, hal ini disebabkan berawal dari krisis moneter sehingga perusahaan mengalami penurunan jumlah bus yang berhenti beroperasi karena biaya operasional melambung tinggi disertai suku cadang yang mahal. Hal ini berimbas pada kenaikan harga tarif angkutan, memasuki tahun 2000 banyak maskapai penerbangan yang melakukan perang tarif sehingga tarif angkutan pesawat menjadi murah serta kemunculan angkutan travel dan minibus. Akibatnya perusahaan mengalami pengurangan jumlah bus kemudian juga keberangkatan bus per harinya AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) dan AKAP (Antar Kota Antar Provinsi). Sehingga pada tahun 2001-2016 tidak terjadi penambahan jumlah unit bus ANS. Memasuki tahun 2018 H. Anas St. Jamaris sebagai pimpinan melakukan berbagai upaya mengambil langkah strategi mengembangkan perusahaan antara lain peremajaan pada unit bus, dengan membeli unit bus baru dan juga menerapkan pembelian tiket bus secara *online ticketing*.

DAFTAR PUSTAKA

- Arsip Departemen Perhubungan Kanwil III Provinsi Sumatera Barat Tahun 1995.
- Buku petunjuk perhubungan (1980) Departemen Perhubungan Republik Indonesia.
- BPS, Buku Statistik Perhubungan Provinsi Sumatera Barat tahun 2003.
- BPS, Buku Statistik Perhubungan Provinsi Sumatera Barat tahun 2005.
- BPS, Buku Statistik Perhubungan Provinsi Sumatera Barat tahun 2009.
- BPS, Buku Statistik Perhubungan Provinsi Sumatera Barat tahun 2010.
- BPS, Buku Statistik Perhubungan Provinsi Sumatera Barat tahun 2013.
- Cahyaningsih, W. (2015). “Dinamika Perusahaan Bus IPS Di Sumatera Barat Tahun 1965-2000” Skripsi. Padang : Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas.
- Erawati, M. (2009). “Terminal Lintas Andalas di Kota Padang Tahun 1972-2002”, Skripsi, Padang: Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas.
- Abbas, Salim, (2004), Manajemen Transportasi, Rajawali pers: Jakarta.
- Erlina (2011). “Metodologi Penelitian”. Medan : USU Press.
- Colombijn, Freek (2006). “Paco-Paco Kota Padang”. Yogyakarta : Ombak.
- Gottschalk, L. (1997). “Mengerti Sejarah”. Jakarta : Yayasan Penerbit UI.
- Kuntowijoyo. (1994). “Metodologi Sejarah”. Yogyakarta : PT Tiara Wacana Yogya.
- Luhulima, J. (2012). “Sejarah Mobil & Kisah Kehadiran Mobil di Negeri Ini”. Jakarta: Kompas Media Nusantara.
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 21 Tahun 2020.
- Repelita III - Buku IV (1980). “Kebijaksanaan Moneter dan Perkreditan” : Bappenas.
- Rinaldi, I. (2019, April 22). Bus Jakarta-Padang Bergairah Lagi. Diakses September 15, 2021 <https://www.kompasiana.com/irwanrinaldi/5cbc647995760e6e0870ca62/bus-jakarta-padang-bergairah-lagi>.
- Safwan, M., Taher, I., & Asnan, G. (1987). “Sejarah Kota Padang”. Direktorat Jenderal Kebudayaan.

Sani, Z. (2010). “Transportasi (Suatu Pengantar)”. Jakarta : Universitas Indonesia (UI Press),

Yudanto, N., & Santoso, M. S. (2003). “Dampak Krisis Moneter Terhadap Sektor Riil Buletin Ekonomi Moneter Dan Perbankan” 1(2), 131-158.

Wawancara dengan Bapak Adri di Padang tanggal 4 Maret 2021.

Wawancara dengan Bapak Adri di Padang tanggal 19 Mei 2021.

Wawancara dengan Bapak Adri di Padang tanggal 5 Agustus 2021.

Wawancara dengan Bapak Adri di Padang tanggal 9 Agustus 2021.

Wawancara dengan Bapak Adri di Padang tanggal 10 Agustus 2021.

Wawancara dengan Bapak Adri di Padang tanggal 12 Agustus 2021.

Wawancara dengan Ibu Murni di Padang tanggal 12 Agustus 2021.

Wawancara dengan Bapak Adri di Padang tanggal 10 September 2021.

Wawancara dengan Arif Amaludin di Padang tanggal 20 September 2021.