

Perkembangan PT. NPM Padang Panjang 1997-2019

Yetri Erita ^{1(*)}, Zul Asri²

^{1,2}Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang
[*yetrierita08@gmail.com](mailto:yetrierita08@gmail.com)

Abstract

This study describes the history of the company in the field of PT. NPM transportation. This type of research includes qualitative research using historical research methods. In historical research there are several steps namely heuristics (collecting data), source criticism (making criticism of existing sources), interpretation (making interpretations related to historical facts) and historiography (writing history). The results of this study explain the development of PT.NPM Padang Panjang as a family company still survives until the third generation. PT. NPM Padang Panjang was established in 1937 by Bahauddin Sutan Barbanso Nan Kuniang. In 1997 the company experienced a setback caused by several factors, namely; (1) the monetary crisis caused capital and spare parts costs to be expensive, so that it affected the increase in transportation prices, (2) the strategy of low-cost aircraft fares since 2002, (3) the existence of travel and minibuses resulted in passengers leaving large buses as a result PT. NPM stopped the AKDP (Inter-City Within Province) route in mid 2008. In the third Angga Vircansa Chairul (2009) PT. NPM experienced a heyday after formalizing tourism transportation in 2012 under the name Vircansa Tour Bous. End of 2018 a fresh breeze for transportation companies after the government implemented an increase in aircraft fares. Until 2019 PT. NPM serves regular transportation and tourism with the latest online ticket and route purchase system to Riau province.

Keywords: *Company, Transportation, Leadership.*

Abstrak

Penelitian ini menjelaskan tentang sejarah perusahaan dalam bidang transportasi PT.NPM. Jenis penelitian ini termasuk penelitian kualitatif dengan menggunakan metode penelitian sejarah. Dalam penelitian sejarah terdapat beberapa langkah yaitu heuristik (mengumpulkan data), kritik sumber (melakukan kritik terhadap sumber yang ada), interpretasi (melakukan penafsiran berkaitan dengan fakta sejarah) dan historiografi (penulisan sejarah). Hasil penelitian ini menjelaskan perkembangan PT.NPM Padang Panjang sebagai perusahaan keluarga masih bertahan hingga generasi ketiga. PT. NPM Padang Panjang didirikan sejak tahun 1937 oleh Bahauddin Sutan Barbanso Nan Kuniang. Pada tahun 1997 perusahaan mengalami kemunduran disebabkan oleh beberapa faktor yaitu; (1) krisis moneter mengakibatkan biaya permodalan dan onderdil menjadi mahal, sehingga berimbas pada kenaikan harga angkutan, (2) strategi tarif pesawat murah sejak tahun 2000, (3) keberadaan travel dan minibus mengakibatkan penumpang meninggalkan bus besar akibatnya PT. NPM memberhentikan trayek AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) pada pertengahan tahun 2008. Pada kegerasi ketiga Angga Vircansa Chairul (2009) PT. NPM mengalami masa kejayaan setelah meresmikan angkutan pariwisata pada tahun 2012 dengan nama Vircansa Tour Bous. Akhir tahun 2018 angin segar bagi perusahaan transportasi setelah pemerintah menerapkan kenaikan tarif pesawat. Hingga tahun 2019 PT. NPM melayani angkutan reguler dan pariwisata dengan sistem pembelian tiket online dan trayek terbaru ke provinsi Riau.

Kata Kunci: Perusahaan, Transportasi, Kepemimpinan.

Pendahuluan

PT. NPM merupakan perusahaan keluarga yang bergerak di bidang jasa pelayanan transportasi yang masih bertahan hingga generasi ketiga. PT. NPM berdiri di Padang Panjang sejak tahun 1937 oleh Bahauddin Sutan Barbanso Nan Kuniang. Hingga tahun 2019 telah dipimpin sebanyak tiga generasi yaitu Bahauddin Sutan Barbanso Nan Kuniang (1937-1976), Chairul Bahauddin (1976-2006) dan Angga Vircansa Chairul (2009-2019). Berkembang dan bertahan PT. NPM Padang Panjang sebagai perusahaan keluarga dapat dilihat dari pergantian satu generasi ke generasi berikutnya berdasarkan pada aspek latar belakang pendidikan, pengalaman kerja serta motivasi yang ada pada generasi tersebut (Hadi & Mustamu, 2016, hal. 83).

Pada kepemimpinan pertama Bahauddin Sutan Barbanso Nan Kuniang PT. NPM Padang Panjang mengalami perkembangan dari tahun 1937-1967 dilihat dari penambahan armada bus dari bermodal 1 unit Chevrolet menjadi 33 unit bus. Namun pada tahun 1970 perusahaan mengalami kemunduran disebabkan tidak mampu bersaing dengan perusahaan otobus yang menggunakan armada terbaru yaitu bus Mercedes, kualitas karyawan rendah umumnya tamatan SR (Sekolah Rakyat) bahkan ada yang tidak tamat sekolah (Soswita, 1998, hal. 33)

Pada tahun 1976 hingga 1995 ketika perusahaan di bawah pimpinan kedua Chairul Bahauddin PT. NPM mengalami perkembangan, armada berjumlah 101 unit bus, membuka trayek ke pulau Jawa, memiliki bengkel sendiri serta menggunakan pinjaman ke bank BPD (Bank Pembangunan Daerah) dan daeler untuk mengembangkan usaha. Para karyawan bekerja sesuai dengan keahlian masing-masing sehingga dilakukan beberapa kali penyempurnaan pada struktur organisasi yang bertujuan untuk memperlancar segala aktivitas dan urusan perusahaan. Namun pada tahun 1997 PT. NPM Padang Panjang mengalami kemunduran berawal dari krisis moneter yang melanda Indonesia, harga *spare part* kendaraan hingga 300 persen, kenaikan ongkos transportasi, maskapai penerbangan menerapkan tarif harga murah (*low cost carrier*), kemudian kehadiran travel dengan memberi kemudahan bagi calon penumpang dengan cara antar jemput alamat serta minibus yang tidak menargetkan jumlah penumpang dalam sekali trayek.

Pada tahun 2009 perusahaan di bawah pimpinan generasi ketiga Angga Vircansa Chairul dilakukan berbagai upaya untuk mempertahankan perusahaan. Dimulai dari pembenahan pada struktur organisasi dengan membuat kebijakan baru bagi semua karyawan harus bisa mengoperasikan komputer, memperbaiki bus yang tersisa serta menggunakan pinjaman modal ke Bank Mandiri Syariah dan Bank BRI. Lalu mengembangkan usaha baru pada tahun 2012 yaitu angkutan pariwisata dengan nama *Vircansa Tour Bus* (Warman R. , 2019)

Penelitian tentang PT. NPM Padang Panjang pernah ditulis oleh (Soswita, 1998) yang membahas tentang sejarah PO. NPM dalam dua generasi kepemimpinan dari tahun 1937 hingga 1995 menjelaskan dari berdiri perusahaan hingga perkembangan perusahaan dilihat dari tiga aspek yaitu struktur organisasi, permodalan dan operasional. Dari ketiga aspek tersebut terlihat perbedaan kebijakan kepemimpinan, sehingga perusahaan mengalami kemunduran pada pimpinan pertama namun bisa kembali berkembang pada kepemimpinan kedua. Penelitian (Syukri, 2013) yang membahas tentang perkembangan PO. Reni Kendedes (1988-2012)

sebagai angkutan bus kota melayani trayek dari Pasar Raya-kampus Unand Limau Manis. Perusahaan ini mengalami kemajuan karena ketersediaan angkutan umum ke kampus Unand yang masih sedikit beroperasi pada saat itu. Manajemen dan aturan perusahaan yang tidak jelas mengakibatkan perusahaan mengalami kemunduran.

Skripsi (Cahyaningsih, 2015) membahas tentang perkembangan perusahaan bus IPS di Sumatera Barat (1965-2000) sebagai perusahaan transportasi yang terletak di kabupaten Solok. Perusahaan hanya mengalami perkembangan pada generasi pertama saja. Pada kepemimpinan generasi kedua mengalami kemunduran disebabkan oleh konflik intern dalam keluarga dan manajemen yang buruk semenjak generasi pertama meninggal. Dari 2 studi relevan tersebut berbeda dengan penelitian penulis yang lebih berfokus menjelaskan tentang perkembangan PT. NPM Padang Panjang mengalami kemunduran pada tahun 1997 di bawah pimpinan generasi kedua dan mampu bertahan serta mencapai keberhasilan pada pimpinan generasi ketiga hingga tahun 2019.

Penelitian ini menarik untuk diteliti dengan dua alasan yaitu : *pertama*, PT. NPM merupakan salah satu perusahaan otobus tertua di Sumatera Barat dan mampu bertahan dalam menghadapi krisis hingga mencapai keberhasilan ketika mengembangkan angkutan pariwisata. *Kedua*, perkembangan PT. NPM hingga generasi ketiga membuktikan bahwa perusahaan keluarga mampu bertahan dari persaingan dengan perusahaan otobus yang ada di Sumatera Barat.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah dengan mengikuti langkah-langkah yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi dan historiografi (Gottschalk, 1997, hal. 32). Langkah pertama yang dilakukan penulis yaitu heuristik, pada tahap ini dilakukan pengumpulan data dengan dua cara yaitu kepustakaan dan wawancara. Penelitian kepustakaan digunakan untuk memperoleh buku, artikel, skripsi, arsip maupun surat kabar yang relevan dengan penelitian penulis. Terdapat beberapa tempat penulis kunjungi untuk mendapatkan data yaitu di perpustakaan Universitas Negeri Padang, perpustakaan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang, ruang baca jurusan sejarah Universitas Negeri Padang serta perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas. Studi kearsipan dilakukan di Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Barat dan kantor PT. NPM Padang Panjang. Kemudian sumber wawancara penulis lakukan dengan karyawan, agen, sopir yang bekerja di PT. NPM serta mewawancarai penumpang yang pernah menggunakan bus NPM baik angkutan reguler maupun pariwisata.

Langkah kedua yaitu kritik sumber. Pada kritik sumber dilakukan 2 cara yaitu kritik eksternal dan kritik internal dengan menyeleksi data yang didapat serta diperoleh berupa fakta. Kritik eksternal ditujukan untuk melihat keaslian dokumen apakah dokumen tersebut asli atau palsu. Keaslian tersebut dapat dilakukan dengan meneliti kertasnya, tintanya, hurufnya dan bagian luarnya. Sedangkah kritik internal ditujukan untuk melihat kredibilitas dari sumber tersebut (Kuntowijoyo, 1994, hal. 99).

Langkah ketiga yaitu melakukan interpretasi atau tahap penafsiran. Penelitian penulis ini merupakan jenis penelitian kualitatif dengan penulisan deskriptif analisis dan kronologis. Penafsiran terhadap data-data yang telah penulis dapatkan kemudian menganalisis beberapa

fakta hingga terjadi hubungan kausalitas sehingga dapat melakukan interpretasi secara menyeluruh. Tahap terakhir yaitu historiografi dengan melakukan penulisan laporan dengan merangkai fakta-fakta secara kronologis berbentuk tulisan yang disajikan berupa skripsi.

Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. Perkembangan PT. NPM Pada Masa Generasi Kedua Chairul Bahauddin (1997-2006)

PT. NPM di bawah pimpinan Chairul Bahauddin pernah mengalami kemajuan. Pada tahun 1976 hingga 1995 perusahaan mengalami kemajuan dapat dilihat dari jumlah bus yang bertambah mencapai 101 unit, telah mendirikan bengkel sendiri yang berada di samping perusahaan serta struktur organisasi yang jelas. Memasuki tahun 1997 perusahaan mulai mengalami krisis diawali dengan kenaikan *spare part* kendaraan bermotor hingga 300% pada pertengahan tahun 1998 (Yudanto & Santodo, 1998, hal. 143) . Akibatnya terjadi kenaikan tarif transportasi laut, darat maupun udara. Bus yang biasanya beroperasi sebanyak 101 unit namun pada tahun 1998 hanya tersisa 80 unit dengan trayek AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) dan AKAP (Antar Kota Antar Provinsi). Pengurangan jumlah bus disebabkan karena perusahaan tidak mampu melakukan perbaikan bus yang mengalami kerusakan dengan pendapatan yang diperoleh perusahaan semakin menurun.

Pada tahun 2000 pemerintah menerapkan deregulasi dalam industri penerbangan. Kebijakan pemerintah tersebut tambah memperparah keadaan pengusaha otobus karena strategi yang dilakukan oleh beberapa maskapai penerbangan dengan biaya rendah dan efisiensi waktu menjadi daya tarik bagi masyarakat menggunakan jasa angkutan udara daripada angkutan darat. Pada musim libur tahun 2003 bus NPM sepi penumpang dan hanya 1 bus yang berangkat dari terminal Bukit Surungan dengan kursi terjual rata-rata 40% dari kapasitas total (Warman R. , 2019)

Selain harga pesawat murah, masyarakat beralih ke angkutan travel dan minibus dan meninggalkan bus besar dengan alasan ketepatan waktu dan kenyamanan. Angkutan travel bisa menjemput antar penumpang ke alamat serta angkutan minibus yang berangkat tanpa harus menunggu penumpang penuh. Pada tahun 2002 hingga 2003 terjadi pengurangan unit bus NPM untuk trayek AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi). Dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1. Trayek AKDP bus NPM Tahun 2002-2003

Nama dan alamat perusahaan	Surat Keputusan Izin Nomor Tanggal	Tahun	Kode Trayek	Trayek	Pelayanan			
					bus	rit	bus	rit
PO. NPM An. Chairul B Di Padang Panjang	03/PHB/GSB /2000 19-10-2002	2002	111201	Bukittinggi-Padang Panjang-Bukittinggi	20	160	16	128
			111301	Bukittinggi-Padang Panjang-	15	90	15	90

				Bukittinggi- Payakumbuh				
	03/PHB/GSB /1999 21-06-1999	2003	111201	Bukittinggi- Padang Panjang- Bukittinggi	20	160	12	96
			111301	Bukittinggi- Padang Panjang- Bukittinggi- Payakumbuh	13	78	11	66

Sumber: Data diolah dari Buku Statistik Perhubungan Darat Propinsi Sumatera Barat tahun 2002 dan 2003

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 Rit : Perjalanan menurut kenyataan

Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa terjadi pengurangan bus yang beroperasi dengan bus yang diizinkan beroperasi. Pada trayek Bukittinggi-Padang Panjang-Bukittinggi-Payakumbuh mengalami pengurangan 4 unit bus dari 20 yang diizinkan hanya 16 bus yang beroperasi pada tahun 2002. Pada tahun 2003 terjadi pengurangan sebanyak 2 bus dari 13 bus yang diizinkan namun hanya 11 bus yang beroperasi.

Chairul sebagai pimpinan tetap berusaha untuk mempertahankan perusahaan meskipun beberapa faktor yang telah dijelaskan di atas merupakan penyebab kemunduran perusahaan. Upaya yang dilakukan Chairul yaitu memperbaiki bus yang rusak dengan mengkanibalkan beberapa unit bus untuk siap jalan. Untuk membeli peralatan bengkel dan menutupi biaya operasional perusahaan menjual beberapa unit bus yang layak beroperasi (Warman R. , 2019). Perusahaan mengoperasikan 2 kriteria bus yaitu ekonomi dan non ekonomi. Kriteria ekonomi untuk trayek AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) dan AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dan untuk kriteria non ekonomi untuk trayek AKAP (Antar Kota Antar Provinsi).

Tujuan mengoperasikan 2 kriteria tersebut untuk menghadapi persaingan dengan jasa angkutan lain seperti PO. ANS yang melayani trayek yang sama. Pada masa krisis moneter perusahaan otobus ANS mampu bertahan dan memiliki banyak bus yang beroperasi. Bus ANS melayani trayek ke arah barat dari Jakarta ke berbagai kota tujuan di pulau Sumatera seperti Banda Aceh, Medan, Bukittinggi, Pekanbaru, Padang dan sebagainya. Selain itu juga melayani trayek dari Jakarta ke arah timur, seperti ke Surabaya, Malang, dan Bali. Pada saat itu PO. ANS memiliki bus sebanyak 150 unit trayek AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) dan AKAP (Antar Kota Antar Provinsi). Namun perusahaan ini mulai mengalami kemunduran sejak ditetapkan deregulasi maskapai penerbangan oleh pemerintah (Wit, 2020)

Namun upaya yang dilakukan dan biaya yang terbatas mengakibatkan perusahaan semakin mengalami kemunduran. Hingga tahun 2006 ketika Chairul meninggal dunia perusahaan hanya memiliki 40 unit bus yang masih beroperasi (Warman E. , 2019).

2. Perkembangan PT. NPM Pada Masa Peralihan Kepemimpinan (2006-2009)

Selama 3 tahun keluarga dari PT. NPM memberi kepercayaan kepada manager personalian dengan dibantu kepala mekanik untuk mengatur dan bertanggung jawab terhadap perusahaan. Hal ini dilakukan karena setelah Chairul meninggal dunia kepemimpinan perusahaan beralih anaknya yaitu Angga Vircansa Chairul. Namun saat itu belum memungkinkan untuk Angga mengelola perusahaan karena keterbatasan pengalaman dan masih kuliah di Australia. Sehingga berdasarkan hasil rapat keluarga diputuskan memberi kepercayaan kepada manager personalia.

Tugas dari manager personalia hanya mengawasi dan membuat laporan untuk disampaikan ketika diadakan rapat dengan keluarga pemilik perusahaan. Setiap diadakan rapat manager personalia memberikan laporan terhadap aktivitas perusahaan (Warman R. , 2019). Selama 3 tahun tersebut tidak ada penambah unit bus karena bukan wewenang manager personalia untuk mengambil keputusan tersebut. Namun pada tahun 2008 terjadi pengurangan bus yang beroperasi disebabkan kendala keuangan akibatnya banyak bus yang tidak diremajakan. Dapat dilihat pada tabel berikut .

Tabel 2. Trayek AKDP bus NPM Tahun 2008

Kode Trayek	Lintasan Trayek	Jumlah Izin		Kenyataan	
		Bus	Rit	Bis	Rit
111201	Padang-Sicincin-Padang Panjang-Bukittinggi	20	80	11	44
111301	Padang-Padang Panjang-Bukittinggi-Payakumbuh	15	45	7	21

Sumber: Buku Statistik Perhubungan Darat Propinsi Sumatera Barat tahun 2010

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 Rit : Perjalanan menurut kenyataan

Dari data tabel diatas dari 35 unit bus yang dizinkan namun hanya 28 unit bus yang beroperasi. Bus yang layak beroperasi ini juga digunakan untuk trayek bus AKAP. Hingga tahun 2009 jumlah bus terus berkurang hingga tersisa hanya 27 unit bus. Dari 27 unit yang tersisa hanya 17 unit bus yang beroperasi untuk AKAP (Antar kota Antar Provinsi). Trayek AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) berhenti beroperasi dalam kisaran pertengahan tahun 2008. Tidak beroperasinya trayek ini merupakan dampak dari berkurangnya penumpang yang beralih ke angkutan travel dan minibus (Warman R. , 2019)

3. Perkembangan PT. NPM Pada Masa Generasi Ketiga (2009-2019)

Pada tahun 2009 setelah lulus dari Charles Sturt University (CSU) Sidney dengan mengambil jurusan marketing. Angga sempat bekerja sebagai Asisten Manager Produk Bank Danamon di Jakarta selama beberapa bulan dan kembali ke Padang Panjang menjabat sebagai direktur PT. NPM. Sebagai pimpinan baru Angga mulai memikirkan untuk mengembangkan perusahaan milik keluarganya. Langkah yang dilakukan yaitu melakukan pembenahan dalam struktur organisasi perusahaan. Untuk jabatan manager dan kepala mekanik masih memberi kepercayaan kepada karyawan pada masa kepemimpinan Chairul. Untuk karyawan baru dibidang administrasi maupun operator dilakukan perekrutan dengan syarat menguasai komputer dan tahaatan kuliah.

Selanjutnya dilakukan pembenahan armada yang tersisa dengan cara mengganti karosesi dan sebagian dikanibalkan untuk menambah armada yang siap jalan. Angga Vircansa Chairul menggunakan dana kredit dalam mengembangkan usaha. PT. NPM melakukan pinjaman ke Bank Mandiri Syariah dan Bank BRI (Warman R. , 2019)

Sebagai pengusaha muda Angga juga aktif dalam organisasi yang berhubungan dengan bisnis. Pada 3 Oktober 2011 dibentuklah organisasi IPOMI (Ikatan Pengusaha Otobus Muda Indonesia) di terminal Giwangan Yogyakarta (Eko, 2019). Organisasi ini merupakan perkumpulan generasi muda yang ingin mendalami dan berbagi dalam menjalankan usaha transportasi bus. Angga Vircansa Chairul menjabat sebagai wakil ketua IPOMI.

Selama menjabat sebagai direktur PT. NPM Angga mengembangkan 2 usaha angkutan yaitu:

a. Bus Reguler

Angkutan reguler tetap dipertahankan karena perusahaan awalnya melayani trayek reguler yaitu AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) dan AKAP (Antar Kota Antar Provinsi). Namun pada pertengahan 2008 trayek untuk AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) berhenti maka perusahaan hanya mengoperasikan bus untuk satu trayek saja.

Pada tahun 2009 terdapat 17 unit yang siap jalan dari 27 unit yang ada. Dengan melakukan perbaikan diganti karosesi dan sebagian dikanibalkan bus bertambah menjadi 29 unit bus yang siap jalan pada tahun 2010. Bus yang beroperasi tersebut melayani trayek AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Padang Panjang-Medan dan Padang-Jakarta. Penambahan jumlah bus tersebut dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 3. Trayek Antar Kota Antar Propinsi Bus NPM Tahun 2010

Nama dan alamat perusahaan	Surat Keputusan Izin Nomor Tanggal	Tahun	Kode Trayek	Trayek	Pelayanan			
					M.Izin		M.Keny	
					Bu s	Rit	Bu s	rit
PO. NPM An. Angga Vircansa Chairul	No.SK.255 2/AJ.205/D JPD/2009	2019	1275137 401	Pd. Panjang- Bukittinggi- Pd.Sidenpuan- Guung Tua-Rantau Perapat-Kisaran-	5	2	5	2

Jln. M. Yani No.16 Padang Panjang	Tgl. 05-08-2009 s/d 19-06-2014		Tebing Tinggi-Medan				
		1371317 204	Padang-Solok-Kotobaru-Ma.Bungo-Bangko-Sarolangun-Lb.Linggau-Lahat-Ma.Enim-Baturaja-Kotabumi-Bd.Lampung-Bakauheni-Merak-Jakarta	22	7	22	7

Sumber : Buku Statistik Perhubungan Darat Propinsi Sumatera Barat 2010

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 Rit : Perjalanan menurut kenyataan

Pada tahun 2015 PT. NPM melakukan penambahan unit bus hingga jumlah keseluruhan 47 unit dengan trayek Padang-Jakarta, Padang-Medan dan Padang-Jambi. PT. NPM mendapat penghargaan Wahana Adhigata pada tahun 2017 dengan kategori bintang 3 bus AKAP ekonomi dan bintang 4 bus AKAP non ekonomi.

b. Bus Pariwisata

Angga sebagai pengusaha muda dan aktif dalam organisasi IPOMI mengembangkan perusahaan ke angkutan pariwisata pada tahun 2012 dengan nama *Virconsa Tour Bous*. Latar belakang pengembangan angkutan pariwisata yaitu kondisi pariwisata di Sumatera Barat semakin maju dan berkembang. Dengan bermodalan 7 unit bus *Virconsa Tour Bus* melayani trayek untuk wilayah sekitar Sumatera Barat dan luar Sumatera Barat. Salah satu pembuktian *Virconsa Tour Bus* sebagai angkutan pariwisata yang baru berdiri yaitu dipercayai oleh pemerintah Sumatera Barat untuk mengantarkan jemaah haji yang berada di seluruh kabupaten/kota di Sumatera Barat menuju embarasi Padang (Warman R. , 2019). Pada tahun 2017 PT. NPM mendapatkan penghargaan Wahana Adhiata katerogi pariwisata dengan mendapatkan bintang 5.

Pekanbaru dijadikan tempat untuk mengembangkan usaha terutama angkutan pariwisata. Pada tahun 2018 PT. NPM mendirikan kantor perwakilan angkutan pariwisata di Pekanbaru beralamat di Jln. Soekarno Hatta, Pekanbaru. Pemilihan Pekanbaru karena kebiasaan masyarakat Pekanbaru untuk memilih liburan atau melakukan kunjungan ke Sumatera Barat. Dengan ongkos perjalanan tidak terlalu mahal dan objek wisata di Sumatera Barat semakin berkembang menjadi daya tarik dikunjungi oleh masyarakat Pekanbaru ke Sumatera Barat.

Bus pariwisata yang beroperasi untuk Pekanbaru sebanyak 10 unit yang terdiri dari 5 bus berukuran besar dan 5 bus berukuran kecil . *Virconsa Tour Bous* menyediakan fasilitas

seperti AC selimut, wifi, dsb menjadi langganan membawa rombongan pemerintahan dan umum dengan trayek terjauh ke Surabaya, Yogyakarta, Lombok dan Bali.

PT. NPM mengalami kejayaan setelah pemerintah menetapkan kebijakan untuk menaikkan tarif ongkos pesawat telah berlaku pada akhir tahun 2018. Kenaikan harga pesawat menyebabkan masyarakat kembali menggunakan angkutan darat dalam melakukan perjalanan. Penumpang bus NPM awal tahun 2019 mengalami kenaikan hingga tujuh persen. Untuk mengatasi lonjakan penumpang PT. NPM melakukan penambahan armada sebanyak empat unit bus (Jas, 2019). Beberapa keberhasilan PT. NPM semenjak kebijakan tarif pesawat mahal yaitu: *pertama*, penambahan armada pada 31 Januari 2019 PT. NPM meresmikan penambahan 10 unit bus reguler bertipe OH 1526 NG yang dikerjakan oleh PT. Karosesi Laksana dengan fasilitas full AC di dukung dengan smoking area, toilet, foodrest dan tersedia colokan untuk mengisi daya handphone bagi para penumpang.

Kedua, pada Maret 2019 PT. NPM mulai mempromosikan dan menerapkan kebijakan baru tentang pemberlakuan tiket. PT. NPM tidak lagi melayani pemesanan tiket secara manual. Untuk calon penumpang terlebih dahulu mengecek tarif bus NPM melalui aplikasi Redbus.id. Sistem tersebut terhubung ke seluruh perwakilan agen NPM, sehingga tiket yang dipesan akan diketahui oleh seluruh agen di kantor perwakilan. Kelemahan dari aplikasi ini yaitu calon penumpang hanya bisa mengecek harga tarif dan tidak bisa langsung memesan karena sistem pembayaran tunai.

Ketiga, perluasan trayek bus reguler ke provinsi Riau. Pada bulan April 2019 PT. NPM membuka trayek baru rute Padang-Pekanbaru, Padang-Dumai via Pekanbaru dan September 2019 rute Padang-Perawang. Bus yang beroperasi pada trayek baru ini yaitu kriteria bus AC Executive dengan armada terbaru yang diluncurkan pada Januari 2019 yakni Mercedes-Benz OH-1526 ND berkapasitas 40 unit penumpang (Aan, 2019)

Kesimpulan

PT. NPM merupakan perusahaan penyedia jasa angkutan yang berdiri sejak tahun 1937 oleh Bahauddin Sutan Barbanso Nan Kuniang di Padang Panjang. Dalam perkembangannya PT. NPM Padang Panjang mengalami kemunduran pada kepemimpinan generasi kedua Chairul Bahaduddin sejak tahun 1997. Kemunduran perusahaan disebabkan oleh dampak krisis moner yang terjadi di Indonesia sehingga memberikan dampak dari segala sektor, salah satunya yaitu sektor angkutan. Pada pertengahan tahun 1998 terjadi kenaikan harga *spare part*, sehingga mengakibatkan kenaikan tarif, strategi yang diterapkan oleh maskapai penerbangan dengan tarif murah. Akibatnya perusahaan mengalami pengurangan unit bus, dengan biaya yang terbatas banyak bus yang tidak diperbaiki sehingga tidak semua bus yang beroperasi serta berhenti melayani trayek AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) pada pertengahan tahun 2008.

Pada kepemimpinan generasi ketiga (Angga Vircansa Chairul) PT. NPM kembali mengalami kemajuan. Hal ini mulai dirasakan ketika perusahaan mengeluarkan angkutan pariwisata yang bernama Vircansa Tour Bus pada tahun 2012 di samping angkutan reguler. Keberhasilan PT. NPM sebagai perusahaan transportasi dan mampu bertahan dibuktikan dengan prestasi yang didapat pada tahun 2017 dari Dinas Perhubungan Darat. PT. NPM mendapat penghargaan dari 2 kriteria bus reguler yaitu penghargaan bintang 3 untuk kategori

AKAP ekonomi dan penghargaan bintang 4 untuk kategori AKAP non ekonomi dan penghargaan bintang 5 untuk kategori pariwisata.

Kenaikan tarif pesawat sejak akhir Desember 2018 hingga awal tahun 2019 memberi peluang bagi perusahaan kembali berkompetisi sebagai angkutan darat. Peluang ini dimanfaatkan dengan melakukan penambahan bus sebanyak 10 unit pada 31 Januari 2019, untuk mempermudah calon penumpang mengetahui tarif harga bus reguler dibuat kebijakan baru pada Maret 2019 menetapkan tiket *online* dengan aplikasi *Retbus.id* serta perluasan trayek yang dilakukan ke wilayah Riau yaitu Padang-Pekanbaru, Padang-Dumai via Pekanbaru dan Padang Perawang.

Daftar Pustaka

- Aan. (2019, Oktober 30). (Yetri, Pewawancara) di Kantor Perwakilan Agen di Padang.
- Buku Statistik Perhubungan Darat Propinsi Sumatera Barat tahun 2002
- Buku Statistik Perhubungan Darat Provinsi Sumatera Barat Tahun 2003
- Buku Statistik Perhubungan Darat Provinsi Sumatera Barat Tahun 2010
- Cahyaningsih, W. (2015). *Dinamika Perusahaan Bus IPS Di Sumatera Barat Tahun 1965-2000. Skripsi*. Padang: Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas.
- Eko, H. (2019, Maret 27). *Ikatan Pengusaha Muda Indonesia Wadahnya Juragan Bus*. Dipetik Januari 9, 2020, dari <http://www.mobilkomersial.com/read/375/Ikatan-Pengusaha-Otobus-Muda-Indonesia-Wadahnya-Juragan-Bus>
- Gottschalk, L. (1997). *Mengerti Sejarah*. Yogyakarta: Yayasan Penerbit UI.
- Hadi, F. S., & Mustamu, R. H. (2016). Analisis Proses Sukses Pada Perusahaan Keluarga Di Bidang Industri Makanan Ringan. *Agora*, 4(2), 83-88.
- Jas. (2019, Januari 17). *Penumpang Bus Padang-Jakarta Meningkat 70 %*. Dipetik Januari 3, 2020, dari <https://www.beritasatu.com/nasional/533133/penumpang-bus-padang-jakarta-meningkat-70-persen>
- Kuntowijoyo. (1994). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Yayasan Benteng Budaya.
- Soswita, D. (1998). *Sejarah PO. NPM Dalam Dua Generasi Kepemimpinan (1937-1995)*. *Sripsi Padang: Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas*.
- Syukri, R. (2013). *Pasang Surut Usaha Angkutan Umum Di Kota Padang : Studi Kasus PO. Kendedes 1988-2012*. *Skripsi Padang: Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas*.
- Warman , E. (2019, Oktober 8). (Yetri, Pewawancara) Kantor PT. NPM Padang Panjang.
- Warman , R. (2019, Januari 23). (Yetri, Pewawancara) di Kantor PT. NPM Padang Panjang.
- Warman , R. (2019, Februari 23). (Yetri, Pewawancara) di Kantor PT. NPM Padang Panjang.
- Warman , R. (2019, Januari 31). (Yetri, Pewawancara) di Kantor PT. NPM Padang Panjang.

- Warman, R. (2019, Desember 31). (Yetri, Pewawancara) di Kantor PT. NPM Padang Panjang.
- Warman , R. (2019, Oktober 8). (Yetri, Pewawancara) di Kantor PT. NPM Padang Panjang.
- Warman, R. (2019, Desember 31). (Yetri, Pewawancara) di Kantor PT. NPM Padang Panjang.
- Warman , R. (2019, Februari 23). (Yetri, Pewawancara) di Kantor PT. NPM Padang Panjang.
- Wit. (2020, Januari 1). (Yetri, Pewawancara) di Kantor PT. ANS Padang.
- Yudanto, N., & Santodo, M. S. (1998). Dampak Krisis Moneter Terhadap Sektor Rill. *Buletin Ekonomi Dan Perbankan* , 1(2), 131-158.