

PERUM PPD 1986-2003 : POTRET MUNDURNYA PERUSAHAAN TRANSPORTASI

SANDA DWI HERMANTO

4415067009



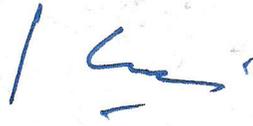
Skripsi Yang Ditulis Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan dalam Memperoleh Gelar
Sarjana Pendidikan

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SEJARAH
JURUSAN SEJARAH
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
2011**

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

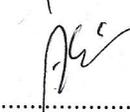
Penanggung Jawab/Dekan Fakultas Ilmu Sosial

Universitas Negeri Jakarta



Drs. Komarudin, M.Si
NIP. 19640301 199103 1 001

TIM PENGUJI

No	Nama	Tanda Tangan	Tanggal
1.	<u>Dr. Umasih</u> NIP. 19610121 199003 2 001 Ketua		<u>6-01-2012</u>
2.	<u>Sugeng Prakoso, S.S., MT</u> NIP. 19720421 200501 1 014 Sekretaris		<u>6-01-2012</u>
3.	<u>Dra. Budiarti, M.Pd</u> NIP. 19550804 198503 2 001 Penguji Ahli		<u>5-01-2012</u>
4.	<u>Drs. Abrar, M.Hum</u> NIP. 19611028 198703 1 004 Pembimbing I		<u>3-01-2012</u>
5.	<u>Adi Nusferadi, M.Hum</u> NIP. 19671030 200501 1 001 Pembimbing II		<u>3-01-2012</u>

Tanggal Lulus : 28 Desember 2011

LEMBAR PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis saya, skripsi ini asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (ahli madya, sarjana, magister, dan doktor), baik di Universitas Negeri Jakarta maupun di perguruan Tinggi lainnya.
2. Skripsi ini adalah murni gagasan, rumusan dari hasil penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain kecuali arahan dari dosen pembimbing.
3. Dalam skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis ataupun dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena skripsi ini.
5. Serta sanksi lainnya yang berlaku di Perguruan Tinggi ini.

Bekasi, Desember 2011

Yang Membuat pernyataan,

Sanda Dwi Hermanto

4415067009

LEMBAR PERSEMBAHAN

MOTTO

“Kesuksesan tidak diukur dengan kedudukan yang dicapai seseorang tetapi melalui halangan-halangan yang dihadapinya dalam mendaki tangga kesuksesan”

(Brooker T.Washington)

Skripsi ini kupersembahkan
untuk:
Kedua orang tua dan seluruh
keluarga besar.

ABSTRAK

SANDA DWI HERMANTO, Perum PPD : Mundurnya Perusahaan Transportasi Umum Milik Pemerintah 1986-2003. *Skripsi*. Program Studi Pendidikan Sejarah, Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta, 2011.

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan tentang perkembangan Perum PPD, sebagai salah satu perusahaan transportasi yang selalu identik dengan kota Jakarta. Perum PPD merupakan perusahaan bus kota yang selalu mengoperasikan bus reguler. Pangsa pasar dari Perum PPD adalah masyarakat terutama bagi golongan menengah kebawah.

Walaupun Perum PPD perusahaan milik pemerintah yang selalu mendapatkan bantuan berupa subsidi, tidak menjamin menjadi perusahaan maju, karena setiap tahun perusahaan ini selalu saja mengalami kerugian. Bus yang selalu dioperasikan Perum PPD adalah bus sudah berusia diatas delapan tahun maka tak jarang sering terlihat dijalan bus PPD mogok. Penelitian ini menggunakan metode sejarah yang dituliskan secara naratif, mengungkapkan bagaimana proses itu terjadi, urutan fakta-fakta dalam kejadian tertentu sebagai kesatuan proses dalam jangka waktu tertentu

Hasil penelitian mengungkapkan bahwa kinerja Perum PPD yang selalu menurun diakibatkan adanya penggabungan antara perusahaan bus kota swasta dengan Perum PPD pada tahun 1986. Adanya penggabungan tersebut diharapkan membuat Perum PPD lebih maju dan berkembang. Serta dapat meningkatkan kualitas pelayanan melalui bus kota terhadap masyarakat di ibu kota Jakarta.

Setelah penggabungan ternyata Perum PPD memiliki berbagai masalah, karena dengan adanya penggabungan tersebut Perum PPD harus menanggung pelimpahan karyawan sebanyak dua kali lipat dari jumlah karyawan Perum PPD sebelumnya. Walaupun mendapatkan banyak armada bus namun kondisi bus rata-rata sudah tua dan tidak layak jalan.

Dengan banyaknya karyawan membuat berat beban Perum PPD karena biaya untuk menggaji karyawan cukup tinggi. Akibatnya alokasi untuk dana perawatan dan operasional bus berkurang. Diperparah dengan adanya korupsi dilingkungan perusahaan. Akibatnya Perum PPD selalu dililit hutang dan kerugian setiap tahun selalu bertambah besar.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiranmu Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Dengan judul Perum PPD : Mundurnya Perusahaan Transportasi Umum Milik Pemerintah 1986-2003.

Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana pada Program Studi Pendidikan Sejarah, Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta.

Untuk dapat menyelesaikan skripsi ini, penulis merasa yakin tidak dapat berhasil tanpa dukungan dari berbagai pihak. Dengan kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Drs. Abrar, M.Hum. selaku Dosen Pembimbing pertama. Serta Adi Nusferadi, M.Hum. selaku Dosen Pembimbing kedua yang telah memberikan semangat serta support kepada penulis. yang telah memberi bimbingan, pengarahan kepada penulis dalam penulisan skripsi

Ucapan terima kasih juga penulis ucapkan kepada Dr. Umasih, M.Hum. Sebagai Ketua Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta yang baik hati sekaligus menjadi seorang ibu bagi kami mahasiswa. Abdul Syukur, M.Hum. selaku pembimbing akademik. Dan juga seluruh bapak dan ibu dosen Jurusan Sejarah yang telah memberikan manfaat bagi peneliti selama masa kuliah.

Dalam penelitian ini penulis berterima kasih juga terhadap narasumber yang penulis wawancarai yaitu Bapak Joko Sawalno dan bapak Amir telah memberikan informasi dan referensinya serta selalu bercerita banyak tentang pengalamannya di PPD kepada penulis.

Ucapan terima kasih sebesar-besar terhadap kedua orang tuaku yang selalu mengizinkan dan memberi support kepada penulis terima kasih atas kepercayaan, semangat dan doa yang berharga. Bang Oki, Galih Priatmodjo yang selalu memberikan pengarahan serta saran yang berharga bagi Penulis. Sugita Destrina yang selalu memberikan kritik, saran, semangat, support serta motivasi setiap

waktu kepada penulis. Teman-teman angkatan 2006 non regular khususnya yang senasib seperjuangan dalam penelitian sejarah, Ika, Lucky, Nisa.

Teman-teman baikku yang termasuk dalam geng Romusha, Adi, Agung, Rio, Rizki, Lucky, Iwan, Roland, Christian, Lukman, Sule. Sulis, Evi Mega, Deti, Hexsa, Azry, Ika, Yuni, Nisa, Risna, Sari, Irna, Dewi, Puspa, Dita. Teman-teman 2004, Iin dan Fina. Teman-teman 2005. Teman-teman 2007, Dwi, Gandis, Nova. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu yang telah banyak membantu baik moral ataupun material disadari atau tidak, langsung atau tidak langsung skripsi ini dapat terselesaikan.

Penulis sangat menyadari sepenuhnya skripsi yang penulis buat masih jauh dari kesempurnaan, untuk itu kritik dan saran yang bersifat penyempurnaan penulis terima dengan tangan terbuka. kekurangan yang terdapat dalam skripsi ini

Jakarta, November 2011

SDH

DAFTAR ISI

	Halaman
LEMBAR PERSEMBAHAN	i
ABSTRAK	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR SINGKATAN	vi
DAFTAR ISTILAH	vii
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GRAFIK	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Dasar Pemikiran.....	1
B. Pembatasan dan Perumusan Masalah.....	7
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	8
D. Metode dan Bahan Sumber.....	9
BAB II : LATAR BELAKANG DAN PENGGABUNGAN PERUM PPD 1986	
A. Dinamika Pertumbuhan Penduduk Jakarta Tahun 1980-an.....	12
B. Kondisi Infrastruktur dan Transportasi di Jakarta Tahun 1980-an	17
C. Lahirnya Perum PPD.....	26
D. Penggabungan Perusahaan Bus Kota Swasta Tahun 1986.....	36
BAB III : PERUM PPD SETELAH PENGGABUNGAN	
A. Aset Perum PPD	44
B. Struktur Organisasi dan Sumber Daya Manusia.....	61
C. Proses Penyehatan Perum PPD.....	66
BAB IV : KESIMPULAN	79
DAFTAR PUSTAKA	82
LAMPIRAN	88

DAFTAR SINGKATAN

BETM	: Bataviasch Electrisch Tranweg Maatschappij.
BUMN	: Badan Usaha Milik Negara.
BVMNV	: Bataviasch Verkeers Maatschappij Naamloze Venoot.
NITM	: Nederlandsch Indiesch Tranweg.
RMB	: Rute Mode Baru.
Perum	: Perusahaan Umum.
PN	: Perusahaan Negara.
PPD	: Pengangkutan Penumpang Djakarta.
PT	: Perusahaan Terbatas.

DAFTAR ISTILAH

Bus Single	: Bus yang mempunyai satu lantai.
Elevated Toll Road	: Jalan tol layang.
Elevated rail Road Track	: Jalan kereta api layang.
Fare Box	: Kotak uang yang terdapat disamping pengemudi.
Ring Road	: Jalan melingkar.
Spare Part	: Onderdil.

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Nilai Aset yang Dimiliki Perusahaan Swasta.....	41
2. Perbandingan Aset Perum PPD dan Perusahaan Swasta.....	42
3. Aset Perum PPD.....	46
4. Rute Bus Tingkat.....	52

DAFTAR GRAFIK

Grafik	Halaman
1. Perkembangan Pengadaan Bus Perbantuan Pemerintah.	49
2. Perkembangan Alat Produksi yang Dimiliki Perum PPD	60
3. Sumber Daya Alam.....	63
4. Daftar Kerugian Perum PPD 1981-2003.....	73

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Bus Robur Buatan Bulgaria.....	29
2. Bus Dodge 600 Dari Amerika Serikat.....	38
3. Salah Satu Depo Perum PPD.....	44
4. Salah Satu Aktivitas Perawatan Bus.....	48
5. Kanan Volvo, Kiri Leyland.....	51
6. Bus Gandeng Merk Jinhua Kiri, Ikarus Kanan.....	54
7. Bus RMB.....	56

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1: Surat Izin Penelitian.....	88
Lampiran 2: Peraturan Pemerintah RI No. 49 Tahun 2000.....	91
Lampiran 3: Peraturan Pemerintah RI No. 39 Tahun 1986.....	92
Lampiran 4: Berita Kompas.....	93
Lampiran 5: Berita Majalah Warta Ekonomi.....	96
Lampiran 6: Berita Majalah Forum.....	97
Lampiran 7: Trayek Perum PPD.....	98

BAB I

PENDAHALUAN

A.DASAR PEMIKIRAN

Peranan bus kota di Jakarta cukup besar dibanding dengan jenis angkutan umum yang lainnya. Bus kota sangatlah membantu masyarakat untuk berpergian dengan biaya rendah. Dalam menjalankan aktivitas banyak masyarakat Jakarta yang bergantung kepada bus kota untuk menjalankan berbagai macam aktivitas sehari-hari. Nama Perusahaan Umum (Perum) Pengangkutan Penumpang Djakarta (PPD), sudah tidak asing lagi di telinga masyarakat Jakarta.

Bus-bus tua yang beroperasi selalu dipenuhi penumpang ini tak jarang ketika berjalan busnya selalu miring ke kiri karena dipadati penumpang. Hal ini yang merupakan ciri khas bus-bus kota di Jakarta. Selain itu ketika berjalan selalu mengeluarkan asap knalpot yang berwarna hitam pekat. Walaupun usia bus-bus PPD sudah tidak muda lagi, tetapi bus ini selalu diminati masyarakat baik tua maupun muda. Bukan karena layanannya yang memadai dan nyaman, tetapi lebih karena tarifnya yang murah¹. Karena PPD merupakan satu-satunya perusahaan bus yang mengoperasikan bus regular dengan tarif lebih murah dibanding bus lainnya.

Oleh karena itu bus PPD selalu diminati masyarakat, sehingga hampir tidak pernah terlihat bus berjalan dalam keadaan kosong.

¹ Imam Setyobudi, "Tarif Murah, Layanan Ala Kadarnya" *Panji*, 4 April 2001, hlm. 79.

Misi utamanya adalah memberikan pelayanan angkutan perkotaan dengan menggunakan bus kepada masyarakat Jakarta dan sekitarnya². Atas dasar misi utamanya tersebut PPD menerapkan tarif yang selalu disesuaikan untuk dapat menjangkau masyarakat menengah kebawah. Oleh karena itu bus PPD selalu diminati masyarakat, sehingga hampir tidak pernah bus terlihat dalam keadaan kosong.

Keseharian dan kedekatan masyarakat dengan PPD, tidak dengan sendirinya membuat masyarakat yang mengetahui tentang PPD itu sendiri. Mereka hanya mengetahui PPD memiliki bus yang rata-rata usianya sudah tua yang tidak layak jalan. Bahkan banyak masyarakat yang tidak tahu kepanjangan dari kata PPD, maupun tentang sejarah perjalanannya.

Masyarakat umumnya pasti tidak mengira bahwa keberadaan perusahaan bus ini sudah ada sejak tahun 1932. Sebagai salah satu perusahaan angkutan umum yang ada di Jakarta, PPD bermula dari sebuah perusahaan angkutan umum milik Belanda yaitu *Bataviasch Verkeers Maatschappij Naamloze Venoot* (B.V.M.N.V) yang berdiri sekitar tahun 1932. Sebelumnya perusahaan ini merupakan hasil penggabungan dari dua buah perusahaan milik Belanda, yaitu *Nederlandsch Indiesch Tranweg Maatschappij* (N.I.T.M) dan *Bataviasch Electricch Tranweg Maatschappij* (B.E.T.M). Kedua perusahaan ini sebelumnya mengelola angkutan umum berupa trem dan beberapa bus kota³.

Pada tanggal 12 juni 1954 B.V.M.N.V dinasionalisasikan dengan akte Mr. Raden Soewandi No.76 tanggal 30 juni 1954 dan No 82 tanggal 21 Desember

² PPD Merana karena Salah Kelola, Kompas, 28 Agustus 2000, hlm. 26.

³ Perum PPD Profil Perusahaan Jakarta 2002, hlm. 2.

1954. Dengan Undang Undang Darurat No. 10 Tahun 1954 perusahaan angkutan umum B.V.M.N.V dinasionalisasikan dibawah Kementrian Perhubungan dengan bentuk badan hukumnya adalah PT (Perseroan Terbatas) dengan nama PPD (Perusahaan Penumpang Djakarta)⁴. Setelah dinasionalisasikan PT. PPD masih mengoperasikan armada trem tetapi pada tahun 1960 trem dihapus lalu digantikan dengan armada bus hingga akhirnya PT. PPD hanya mengoperasikan bus kota saja.

Pada tahun 1961 PT. PPD berubah badan hukum menjadi PN (Perusahaan Negara) PPD dibawah Menteri Perhubungan Darat, Pos, Telekomunikasi dan Pariwisata. Kemudian PN.PPD pada tanggal 1 september 1961 diserahkan kepada Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta dari Pemerintah Pusat. Pada tahun 1981 PN. PPD yang semula dibawah naungan Pemerintahan DKI Jakarta kemudian dikembalikan lagi kepada Pemerintah Pusat dibawah Departemen Perhubungan. Setelah berada di dalam Pemerintah Pusat PN. PPD kembali mengalami perubahan nama badan hukum. Nama Perusahaan Negara yang disandang oleh PPD berganti menjadi Perum atau Perusahaan Umum pada Tahun 1984. Tahun 1998 pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah No.13 Tahun 1998 yang mengatur tentang status nama badan hukum suatu perusahaan khususnya yang berbentuk Perusahaan Umum. Akhirnya pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah No.91 tahun 2000 tentang Perum PPD yang diundangkan pada tanggal 16 Oktober 2000.

⁴ *Ibid.*

Dalam perkembangannya PPD pernah menguasai angkutan umum di Jakarta. “Jangankan sehari, setengah jam saja PPD tidak beroperasi masyarakat sudah pada kelabakan”⁵. Masa-masa keemasan seperti itu terjadi pada pertengahan tahun 1980-an.

Dalam rangka menyediakan pelayanan umum bagi masyarakat, PPD melakukan peningkatan pelayanan dengan menghadirkan bus tingkat pada tahun 1983. Bus tingkat yang diimpor dari Brimingham (Inggris) ini mempunyai keuntungan dibandingkan bus biasa yang lainnya. Dikarenakan dengan memiliki dua lantai dalam satu bus, maka kapasitas penumpang dua bus lantai tunggal dapat diangkut dalam satu bus tingkat saja.

Bus tingkat bermerek Volvo dan Leyland pada saat itu hanya dimiliki oleh PPD. Bus tersebut tidak pernah dimiliki oleh perusahaan bus swasta lainnya, dikarenakan harganya yang cukup mahal dibandingkan bus *single* atau lantai tunggal biasanya. Keanehan bentuk bus yang sangat tingginya tidak seperti bus biasanya membuat bus tingkat banyak disukai warga Jakarta. Tak jarang banyak warga yang menunggu bus tersebut hanya untuk merasakan duduk di lantai atas bus. Dimana dengan duduk diatas mereka bisa menikmati pemandangan kota Jakarta selama perjalanan.

Selain bus tingkat, PPD juga pernah mengoperasikan bus gandeng atau bus tempel pada tahun 1991. Bus gandeng memiliki panjang dua kali lipat dari bus biasanya, tidak seperti bus tingkat yang panjangnya sama dengan bus biasa. Bus gandeng merupakan bus impor dari China dengan merk Jing Hua.

⁵ Wawancara dengan Bapak Joko Sawalno, pada tanggal 17 Desember 2010 Pukul. 10.00 WIB di Kantor Pusat Perum PPD Jl. Mayjen Sutoyo, Cawang Jakarta timur.

Pengoperasian bus tingkat dan bus gandeng sama-sama dimaksudkan untuk menghemat pemakaian jalan. Dalam sekali jalan, baik bus tingkat maupun bus gandeng dapat mengangkut penumpang dua kali lipat dari daya angkut bus biasa. Hal ini, dapat menghemat biaya operasional bus dan menambah nilai keuntungan perusahaan.

Pada tahun 1985 PPD mendapatkan modal dari pemerintah yaitu dengan dihibahkannya bus swasta ke dalam tubuh PPD. Dimana beberapa perusahaan bus swasta, seperti : Ajiwirya, Djakarta Transpot, Medal Sekarwangi, Merantama, Sms, Gamadi, Pelita Mas Jaya, Arion, LL Muriasih, Sole Bone Agung, Saudaranta dan Mobil Jakarta Transport, digabung menjadi PPD dibawah pengelolaan pemerintah DKI Jakarta.

Penggabungan beberapa perusahaan swasta kedalam PPD seiring perjalanan waktu, justru menjadi penyebab utama permasalahan dalam tubuh PPD, sehingga PPD menjadi perusahaan yang kurang produktif. Bertambahnya jumlah armada bus, bertambah pula jumlah biaya khususnya untuk perawatan bus. Disisi lain jumlah karyawan bertambah menjadi dua kali lipat, tentunya membawa implikasi tersendiri kepada meningkatnya biaya operasional yang dibutuhkan.

Rencana awal tujuan penggabungan beberapa bus swasta ke dalam PPD adalah dengan harapan PPD bisa menjadi lebih maju dan dapat meningkatkan mutu pelayanan bagi masyarakat. Namun kondisi realitanya, pada umumnya kondisi bus-bus swasta yang digabungkan kedalam PPD tidak dalam kondisi yang baik, hal ini tentunya membuat membengkaknya biaya perawatan bus.

Perawatan yang kurang pada akhirnya banyak bus-bus yang berhenti operasi, hal ini dikarenakan bus tersebut membutuhkan onderdil yang baru untuk dapat beroperasi kembali. Kondisi ini, tak jarang menyebabkan sesama bus PPD dilakukan pengambilan spare part untuk digunakan pada bus lainnya, istilah ini sering dikenal dengan sebutan kanibal (artinya bus yang memiliki tingkat kerusakan parah onderdilnya dicopot dan dipakai kepada bus yang tingkat kerusakannya tidak terlalu parah). Akibatnya armada bus PPD menyusut jumlahnya setiap tahun. Tak jarang di depo-depo Perum PPD lebih banyak bus yang sudah tidak terpakai lagi dibandingkan bus yang masih bisa beroperasi.

Tampilan bus-bus PPD terlihat apa adanya, kondisi bus PPD umumnya sudah ketinggalan zaman, kumuh, asap hitam yang keluar dan kerusakan di mana-mana, bahkan ada bus yang sudah tidak layak jalan. Hal ini tentunya membahayakan keselamatan dan ketidaknyamanan penumpang.

Kondisi-kondisi buruk sebagaimana digambarkan diatas, lebih dikarenakan buruknya manajemen keuangan Perum PPD dalam mengatasi kerugian yang berkesinambungan dan cenderung membengkak setiap tahunnya. Walaupun mengalami masa kemunduran tetapi perusahaan ini mencoba berusaha untuk tidak mengurangi jumlah karyawan yang berlebihan dan mencoba bangkit untuk menjadi pelopor bus kota seperti dulu lagi.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, peneliti tertarik untuk membahas perkembangan Perum PPD dari tahun 1986, dimana terjadinya penggabungan beberapa perusahaan bus kota milik swasta ke dalam Perum PPD sebagai titik awal penyebab kemunduran Perum PPD hingga tahun 2003 dimana

terjadinya pengurangan jumlah karyawan yang menjadi indikator ketidak produktifan Perum PPD.

Penelitian mengenai PPD ini telah ada yang meneliti yang dilakukan oleh Panal Sitorus dengan judul *Berbagai Faktor Yang Mempengaruhi Performa Kerja Di Perum PPD*. Serta *Perbandingan Sistem Wajib Angkut Penumpang Dengan Rute Moda Baru Dalam Rangka Meningkatkan Kinerja Perum PPD* oleh Sri Haryoso Suliyanto yang membahas tentang perbandingan sistem Wajib Angkut Penumpang (WAP) dengan sistem Rute Metode Baru (RMB). Penelitian-penelitian tersebut hanya membahas tentang teknik ataupun tentang cara untuk meningkatkan kinerja perusahaan secara umum. Sedangkan penelitian mengenai Perum PPD dalam perspektif sejarah belum pernah ada yang melakukan, sehingga peneliti tertarik untuk menulis sejarah perkembangan Perum PPD dari tahun 1986 sampai dengan tahun 2003.

B.PEMBATASAN DAN PERUMUSAN MASALAH

1.Pembatasan Masalah

Penelitian ini dilaksanakan di Jakarta, dengan fokus penelitian perkembangan Perum PPD setelah terjadinya penggabungan yang dilihat dari aspek internal perusahaan. Aspek internal sangat mempengaruhi perkembangan Perum PPD namun demikian beberapa terdapat aspek eksternal juga dikemukakan dalam skripsi ini, mengingat penjelasan sejarah bersifat multikausal. Batasan awal penelitian adalah tahun 1986, dimana terjadinya penggabungan perusahaan bus kota swasta kedalam Perum PPD. Batasan akhir tahun 2003 yaitu disaat terjadinya

pengurangan jumlah karyawan Perum PPD dikarenakan tidak produktifnya lagi Perum PPD.

2. Perumusan Masalah

Berdasarkan pemikiran dan pembatasan masalah yang telah diuraikan diatas maka rumusan masalah yang diajukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana perkembangan kota Jakarta sehingga mendorong terjadinya penggabungan beberapa perusahaan swasta ke dalam Perum PPD?
2. Bagaimana perkembangan Perum PPD setelah dilakukan penggabungan?

C. TUJUAN DAN KEGUNAAN PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk melihat proses perkembangan kinerja Perum PPD di Jakarta pada tahun 1986-2003.

2. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat bagi pengembangan kajian pada penelitian berikutnya. Diharapkan tulisan ini menjadi sumber pengembangan Sejarah Transportasi di Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta. Serta agar dapat bermanfaat bagi sistem transportasi di Jakarta, khususnya bus kota agar lebih layak dan manusiawi.

D.METODE PENELITIAN

Proses penelitian untuk mengkaji “Perum PPD Dalam Transportasi di Jakarta 1986-2003” dilakukan melalui empat tahap yaitu heuristik atau mencari sumber, kritik atau menilai sumber, interpretasi atau memberikan penafsiran dan penulisan atau historiografi⁶.

Pada heuristik penulis mencari dan mengumpulkan sumber-sumber sejarah yang dibutuhkan. Sumber yang digunakan penulis adalah sumber tertulis dan lisan.⁷ Sumber tertulis baik primer maupun sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan yang didapat dari Perum PPD, Arsip Nasional, Pusat Informasi Kompas, LIPI, Perpustakaan Nasional, Perpustakaan Universitas Negeri Jakarta, Perpustakaan Departemen Perhubungan, Perpustakaan Badan Penyuluhan Hukum Negara, Perpustakaan Umum Daerah Jakarta, Perpustakaan Kantor Kementerian BUMN, Perpustakaan dan Dokumentasi Statistik, Perpustakaan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta.

Sumber tertulis primer diperoleh dari dokumen Arsip Nasional dan Badan Penyuluhan Hukum Negara. Dokumen yang didapat antara lain Undang Undang Darurat No. 10 Tahun 1954 tentang nasionalisasi perusahaan angkutan umum B.V.M.N.V untuk keperluan umum di bawah Kementerian Perhubungan dengan bentuk badan hukumnya menjadi Perseroan Terbatas (PT) dengan nama Perusahaan Pengangkutan Djakarta disingkat PT.PPD. Selain itu penulis juga memperoleh sumber primer lainnya berupa surat kabar Kompas, Media Indonesia, Tempo, Kontan, Gamma, Gatra dan Jurnal Manajemen Transportasi.

⁶ Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta :Bentang, 1999), hlm. 89.

⁷ Nugroho Notosutanto, *Mengerti Sejarah*, (Jakarta:UI Press 1985), hlm. 37.

Sebagai penunjang sumber tertulis primer, digunakan sumber tertulis sekunder berupa buku-buku yang menguraikan lebih lanjut sumber tertulis primer tersebut. Buku-buku tersebut antara lain membahas masalah transportasi di Indonesia dan di Jakarta, Sejarah Jakarta, perkembangan perusahaan transportasi dan permasalahannya.

Selain sumber tertulis primer maupun sekunder, penulis juga menggunakan sumber lisan didapatkan melalui wawancara peneliti dengan beberapa tokoh diantaranya adalah Joko Sawalno Kepala Humas Perum PPD dan Amir Mantan Pengemudi Perum PPD 1970-2003.

Pada tahap kritik, sumber-sumber tersebut diseleksi dan diuji dengan kritik ekstern dan kritik intern yang bertujuan untuk menguji otentisitas dan kredibilitas sumber yang relevansinya dengan pokok permasalahan. Kritik ekstern terhadap sumber tertulis dilakukan lewat, kepala surat, stempel dan tanda tangan. Seperti keaslian laporan panitia tahun 1982 tentang pengalihan bentuk PN. PPD menjadi Perum. Sedangkan kritik intern dilakukan lewat pengujian isi atau substansi dokumen dan perbandingan dengan sumber lisan.

Selain kritik terhadap sumber tertulis, penulis juga melakukan kritik terhadap sumber lisan misalnya mengenai wawancara dengan Bapak Amir mantan Pengemudi Perum PPD. Kritik ekstern terhadap sumber lisan dilakukan dengan memperhitungkan usia narasumber, serta kondisi kesehatan fisik menyangkut daya ingat terhadap peristiwa yang dialami. Sementara kritik intern dilakukan dengan menelaah substansi jawaban yang diberikan oleh para nara sumber.

Tahap selanjutnya peneliti melakukan interpretasi, fakta yang lulus kritik tersebut ditafsirkan sesuai pemahaman dan logika peneliti. Seperti fakta yang menunjukkan bahwa Peraturan Pemerintah No. 32 tahun 1984 adalah menyelenggarakan pengangkutan penumpang dengan bus umum di wilayah Jakarta dan sekitarnya. Berdasarkan analisis tersebut, peneliti menginterpretasikan bahwa Perum PPD ditugaskan untuk menyediakan pelayanan bagi masyarakat umum yang memerlukan transportasi terutama golongan masyarakat yang sangat membutuhkan transportasi, biasanya golongan masyarakat menengah kebawah.

Tahap terakhir, yaitu tahap penulisan atau historiografi dalam memaparkan penelitian tersebut disajikan dalam bentuk deskriptif naratif yang lebih banyak menguraikan kejadian dalam dimensi ruang dan waktu yang berlandaskan aspek kronologis dan sistematis sehingga dalam pemaparannya terbentuk alur tulisan yang jelas.

BAB II

LATAR BELAKANG DAN PENGGABUNGAN PERUM PPD 1986

A. Dinamika Pertumbuhan Penduduk Jakarta 1980-an

DKI Jakarta merupakan kota terbesar dan terpenting di Indonesia, karena sebagai sebuah provinsi Jakarta juga sebagai ibu kota negara. Oleh karena itu memiliki status daerah khusus ibukota. DKI Jakarta dibagi menjadi lima daerah administrasi, yaitu Jakarta Pusat, Jakarta Barat, Jakarta Timur, Jakarta Selatan dan Jakarta Utara. Jakarta adalah Ibukota Negara Republik Indonesia¹. Jakarta menjadi kawasan metropolitan terbesar dan paling dinamis di Indonesia. Sejak tahun 1980-an Jakarta mengalami pertumbuhan yang sangat pesat dan padat. Tidak hanya itu, Jakarta pun menjadi barometer pertumbuhan Indonesia seiring dengan pertumbuhan infrastruktur kota seperti pusat pemerintahan, pusat bisnis, pariwisata, pendidikan dan sebagainya.

Wilayah DKI Jakarta dibagi menjadi lima wilayah administrasi, yaitu Jakarta Selatan dengan luas wilayah 146.20 km², Jakarta Barat dengan luas wilayah 131.45 km², Jakarta Utara dengan luas wilayah 139.58 km², Jakarta Timur dengan wilayah paling luas yaitu 184.01 km² dan Jakarta Pusat dengan wilayah paling sempit yaitu 54.46 km².

Setiap tahun penduduk Jakarta bertambah pesat, dari tahun 1950 sebanyak 1.432.085 jiwa. Pada tahun 1960 penduduk Jakarta naik menjadi 2.910.858 jiwa. Pada tahun 1970 naik dua kali lipat menjadi 4.437.135 jiwa. Pada tahun 1980 jumlah penduduk Jakarta adalah sekitar 6.503.449 jiwa, dengan penambahan

¹ La Rose dan Upi, *Pandangan Perempuan Tentang Jakarta Abad XXI*, (Jakarta: La Rose 1999), hlm. 7.

² Edi Sedyawati, *Sejarah Kota Jakarta 1950-1980*, (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan 1986), hlm. 22.

penduduknya selama periode sembilan tahun terakhir sebesar 4% per tahun (2,3% kenaikan alami dan 1,7% kenaikan migrasi)³. Kepadatan penduduk rata-rata adalah 9.909 jiwa per km², dengan kepadatan yang tertinggi berada di wilayah Jakarta Pusat, yaitu sebesar 22.682 jiwa per km², sedang kepadatan yang paling rendah berada di wilayah Jakarta Utara, yaitu sebesar 7.011 jiwa per km.

Dengan jumlah penduduknya lebih dari lima juta jiwa, jumlah ini akan berbeda pada saat siang hari dan juga pada malam hari. Banyak warga yang bukan penduduk Jakarta melakukan aktifitas di Jakarta hal ini berarti warga masyarakat membutuhkan transportasi untuk menunjang kegiatan aktifitasnya sehari-hari di Jakarta. Seperti bekerja, sekolah, melakukan kegiatan bisnis, wisata, dan lain-lain. Perkembangan kota Jakarta pada tahun 1980, mengikuti master plan 1965-1985.

Berdasarkan rencana ini telah ditetapkan peruntukan wilayah kota agar memudahkan arah perkembangan kota, adapun pembagiannya sebagai berikut:

1. Wilayah Pusat Pemerintahan.
2. Wilayah Pengembangan Kebudayaan dan Kerohanian.
3. Wilayah Pusat kegiatan Politik nasional dan Internasional.
4. Wilayah Perdagangan dan Usaha.
5. Wilayah Industri.
6. Wilayah Kewismaan.
7. Wilayah Rekreasi.
8. Wilayah Perlengkapan-perengkapan Kota serta Perhubungan⁴.

Bentuk dan arah perkembangan kota Jakarta kemudian ditentukan dengan adanya pemekaran kota yang seimbang kesegala arah. Titik pancar perkembangan wilayah kota Jakarta adalah dari radius 15 km dari titik luar Tugu Monumen Nasional. Perkembangan wilayah Jakarta yang semakin meningkat mengubah

³ *Jakarta Dalam Angka 1985*, Kantor Statistik Provinsi DKI Jakarta 1984, hlm. 24.

⁴ *Loc. Cit.*, hlm. 117.

wajah kota Jakarta menjadi kota metropolitan. Ditandai dengan banyak bermunculan pembangunan gedung-gedung bertingkat untuk perkantoran atau menjadi pusat perbelanjaan di sepanjang jalan M.H.Thamrin-Sudirman. Perkembangan ekonomi yang cukup baik saat itu, muncul pusat perbelanjaan baru di beberapa tempat.

Pusat perbelanjaan pertama di Jakarta, seperti Gajah Mada Plaza dan Ratu Plaza, di Jl Jend Sudirman dan Sarinah di Jl M.H. Thamrin. Selain Sarinah yang pertama kali menjadi toserba pertama di Jakarta, muncul toko swalayan bernama Gelalel di Jl Hos Cokroaminoto. Pada pertengahan tahun 1980, mulai banyak tumbuh kompleks perumahan, rumah susun dan properti lainnya di Indonesia, khususnya di ibukota Jakarta.

Sebelum tahun 1980, dahulu pusat keramaian hanyalah sebuah pasar bukan mal. Pasar-pasar tradisional, ruko-ruko, dan toko-toko mendominasi industri ritel di Jakarta. Seperti di Pasar Grogol, Pasar Kopro, Pasar Blok M, Pasar Senen, Pasar Pagi Mangga Dua, dan Pasar Tanah Abang. Pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi akibat deregulasi perbankan di akhir tahun 1980 dan ditambah dengan meningkatnya kemakmuran masyarakat mengakibatkan pembangunan pusat perbelanjaan berkembang pesat⁵. Sekitar tahun 1986-1987, baru bermunculan mall seperti Slipi Jaya, Blok M Mall dan Aldiron Plaza. Di tempat itu merupakan ikon pusat belanja di Jakarta untuk kalangan kelas menengah⁶.

⁵ http://buletin.melsa.net.id/nop/1022/bandung_evolution.html, Di Unduh Pada Selasa, 15 Juni 2010 Pukul: 09:30 WIB.

⁶ <http://aangsunu.wordpress.com/2010/07/15/ikon-melawai-muncul-kembali/>, Di Unduh Pada Rabu, 16 Juni 2010 Pukul: 10:00 WIB.

Lalu perkembangan Jakarta yang paling cepat dimulai dari tahun 1990. Dengan banyak dibangunnya pusat perbelanjaan seperti Plaza Indonesia ditahun 1990 dan Plaza Senayan ditahun 1995. Sebagai tambahan dari beberapa pusat perbelanjaan tersebut dibangun di area segitiga emas dan di pusat kota. Selain itu jenis pusat perbelanjaan *neighbourhood* dan *community* juga bermunculan di daerah perumahan yang sudah mapan seperti Mal Pondok Indah dan juga di sepanjang jalan raya yang cukup ramai seperti Mal Taman Anggrek.

Untuk tempat rekreasi pada tahun 1980-an Jakarta memiliki Taman Margasatwa Ragunan, Taman Ismail Marzuki, Planetarium, Taman Mini Indonesia Indah dan Ancol. Ancol yang berupa pantai telah terkenal sejak dahulu karena keadaanya yang telah tersedia secara alamiah, letaknya tepat berhadapan dengan muara agak jauh ke laut. Pada tahun 1950-an sebagian besar daerah Ancol masih dikuasai masyarakat. Pada tahun 1960-an Ancol mulai dikelola oleh Pemerintah Daerah untuk dijadikan tempat rekreasi bagi rakyat, menggantikan tempat rekreasi lama di Cilincing.

Sesudah tahun 1966 Ancol berkembang menjadi sarana rekreasi yang dapat dijangkau oleh seluruh lapisan masyarakat. Selain lokasinya yang strategis dan alamiah Ancol tidak hanya dilengkapi dengan sejumlah fasilitas pentas untuk penyelenggaraan kesenian bagi masyarakat, tetapi juga fasilitas hiburan. Dengan diciptakan Ancol sebagai Taman Impian Jaya Ancol, terasa Pemerintah Daerah telah menyediakan fasilitas rekreasi yang sangat memadai bagi warga kotanya.

Sebelumnya pada tahun 1972 telah dibangun Taman Mini Indonesia Indah. Pembangunan Taman Mini Indonesia Indah berskala nasional dan

internasional, sehingga melibatkan unsur Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Direncanakan sebagai obyek wisata kemudian penggunaannya diresmikan oleh Presiden pada tanggal 20 April 1975. Sedangkan untuk bioskop di Jakarta banyak terdapat di Jakarta Pusat seperti, Bioskop Megaria, Bioskop Duta, Bioskop Grand dan, Rivol Jakarta Theatre yang merupakan bioskop termegah di Jakarta pada saat itu.

Pembangunan gedung-gedung bertingkat, pusat perbelanjaan dan tempat rekreasi telah menumbuhkan pusat-pusat keramaian baru di pusat kota. Pusat kota Jakarta pun meluas ke arah Barat, Selatan dan Timur. Untuk daerah selatan seperti Cipulir, Cilandak, Cipete, Pejaten, Pasar Minggu, Cijantung. Untuk daerah timur seperti Klender, Pulo Gadung, dan Pondok Bambu. Sesuai dengan peruntukan wilayah untuk daerah pemukiman dipusatkan di Jakarta Selatan dan Jakarta Barat. Sedangkan daerah industri lebih ke arah timur sampai Bekasi. Selain itu muncul beberapa daerah seperti Tomang, Slipi, Palmerah, Cipete, Kuningan, Tebet, Cililitan, Rawamangun, Cempaka Putih dan Sumur Batu. Dengan tumbuhnya pusat keramaian dan munculnya beberapa daerah baru tentu membutuhkan sarana serta prasarana untuk mobilitas masyarakat.

Sebagai penghubung untuk mencapai daerah-daerah tersebut dari daerah satu dengan daerah lainnya agar dapat menunjang aktivitas masyarakat sehari-hari. Seperti kegiatan ekonomi, pemerintahan, kebudayaan. Digunakan transportasi berdasarkan pola angkutan umum dasar dengan bus dan kereta api. Namun tidak semua daerah dilalui oleh jalur kereta api, daerah yang tidak dilalui

kereta api akan diisi oleh bus dan dibantu dengan taxi, oplet dan kendaraan kecil beroda tiga.

Untuk itu dibangun halte tempat pemberhentian bus dan terminal bus kota. Terminal bus kota yang terdapat disekitar Jakarta yaitu, Terminal Lapangan Banteng, terminal Blok M, Terminal Grogol, Terminal Cililitan, Terminal Rawamangun, Terminal Pulo Gadung, Terminal Tanjung Priok, Terminal Kota, Terminal Pasar Senen, Terminal Tanah Abang, Terminal Manggarai, Terminal Kampung Melayu.

B. Kondisi Infrastruktur dan Transportasi di Jakarta Tahun 1980-an

Memasuki tahun 1980, Jakarta sudah mengalami pertumbuhan ekonomi yang cukup pesat, penduduk di Jakarta dan didaerah sekitarnya telah menciptakan peningkatan arus yang cukup besar dalam lalu lintas di jalan raya. Pertambahan armada angkutan penumpang dalam kota dan kendaraan pribadi selalu bertambah jumlahnya. Kemudian tidak diimbangi dengan penambahan luas dan lebarnya jalan yang digunakan untuk menampung arus lalu lintas. Tentunya hal ini berakibatkan sering terjadi kemacetan lalu lintas terutama pada jam-jam kerja disaat jam berangkat dan pulang kerja.

Pemerintah pusat dan pemerintah daerah membuat kebijakan bersama untuk memperluas sarana transportasi. Di samping itu juga untuk menyelesaikan masalah kemacetan karena sering terjadi di jalan-jalan ibu kota Jakarta. Untuk itu dilakukan dengan cara pelebaran jalan, membangun jalan baru dan membangun jalan bebas hambatan atau jalan tol.

Dibangunnya jalan bebas hambatan bertujuan untuk meningkatkan mobilitas penumpang dan angkutan barang serta mendorong penyebaran pembangunan. Pembangunan Jalan tol sebelumnya telah dilakukan pada tahun 1973. Jalan tol sepanjang kurang lebih 60 km ini menghubungkan antara Jakarta-Bogor-Ciawi. Merupakan jalan tol pertama yang dibangun di Indonesia. Dana untuk pembangunannya didanai APBN dari pinjaman luar negeri.

Tahap awal pembangunan jalan tol ini hanya mencapai ruas Jakarta-Citeureup kemudian diresmikan oleh Presiden Soeharto pada tanggal 9 Maret 1978. Pengelolaannya diberikan kepada PT. Jasa Marga sebagai modal awal perusahaan. Selanjutnya pembangunan tahap kedua dilanjutkan antara ruas Citeureup-Bogor. Tahap akhir pembangunan diakhiri di daerah Ciawi. Jalan tol tersebut kemudian dinamakan Jagorawi yang merupakan singkatan kata dari Jakarta, Bogor dan Ciawi.

Pengoperasian jalan tol Jagorawi ini menawarkan kemudahan pergerakan dari arah timur dan selatan Jakarta. Selain itu juga sebagai antisipasi kemacetan yang mulai bertambah di Jakarta. Akibatnya pembangunan jalan tol, terjadi alih fungsi lahan dari lahan pertanian dan hutan kota menjadi kawasan pemukiman dan industri. Pergeseran wilayah pemukiman ke arah timur dan selatan Jakarta. Kemudian terlihat besarnya arus perjalanan dari arah tersebut menuju ke pusat kota.

Kemudian untuk didalam kota Jakarta dibangun jalan tol dalam kota. Sebagai cara mengurangi kemacetan jalan tol ini difungsikan menjadi *Ring Road* atau jalan yang memutar daerah pusat kota. Ruas ini terdiri dari ruas Cawang-

Tomang-Pluit dan Cawang-Tanjung Priok-Pluit sepanjang 25 km. Untuk ruas Cawang-Tanjung Priok-Pluit pembangunannya dimulai dengan membangun jalan tol diatas jalan atau jalan tol layang (*by pass*) yang melewati ruas Jl Mayjen D.I Panjaitan, Jl Jend Ahmad Yani, Jl Laksamana Yos Sudarso. Pembangunan jalan tol ini dimulai tahun 1987 dengan menggunakan teknologi Sosrobahu. Konsep ini diciptakan oleh Ir. Tjokorda Raka Sukawati kemudian diresmikan oleh Presiden Soeharto tahun 1989.

Teknologi Sosrobahu merupakan sebuah metode untuk membangun jalan tol layang dalam kota (*elevated toll road*) yang biasanya mengalami kendala lalu lintas dibawahnya ketika pembangunan. Dengan teknologi ini jalan yang berada dibawahnya tetap berfungsi. Ruas ini dibangun selain mengurangi kemacetan juga sebagai akses utama untuk dapat menyambung ke ruas Cawang-Semanggi-Pluit.

Dilanjutkan oleh ruas tol Prof. Dr. Ir Sedyatmo yang menghubungkan Pluit dengan Bandara Internasional Soekarno-Hatta sepanjang 14 km. Selanjutnya untuk ruas tol di sekitar Jakarta dibangun ruas tol Jakarta-Tangerang yang mulai beroperasi pada tahun 1984 dengan panjang 28 km. Serta ruas terakhir yang dibangun pada akhir 1980-an adalah ruas tol Jakarta-Cikampek dengan panjang 72 km.

Selain membangun jalan tol juga dibangun jalan baru. Jalan baru yang dibuat adalah jalan layang dibangun disetiap persimpangan jalan sebagai salah satu solusi mengurangi kemacetan. Disamping itu juga dibuat peraturan dengan sistem satu lintasan dan lampu lalu lintas yang digunakan sudah dapat mengatur secara otomatis dengan sistem komputerisasi.

Pelebaran jalan juga dilakukan untuk dapat menampung volume kendaraan yang mulai bertambah jumlahnya. Walaupun di sejumlah ruas jalan Jakarta sedang dilakukan pembangunan jalan tol, namun hanya ditempat-tempat tertentu yang hanya mengalami kemacetan. Pada tahun 1990 fenomena kemacetan lalu lintas mulai sangat parah di jalan-jalan utama. Kemacetan terjadi di daerah sekitar komersial dan daerah perkantoran.

Pertambahan armada angkutan dalam kota dengan berbagai jenisnya itu telah menimbulkan masalah ketertiban lalulintas. Kendaraan yang selalu bertambah jumlahnya tidak dapat diimbangi oleh luas dan lebarnya jalan yang diperlukan guna menampung arus lalu lintas. Kurang bertambahnya jalan mengakibatkan sering terjadi kemacetan lalu lintas di jam-jam kerja kantor. Pembangunan jalan tol ternyata tidak sepenuhnya dapat menampung semua kendaraan. Diakibatkan mulai banyaknya pengguna mobil pribadi, taksi truk dan mobil umum lainnya.

Jakarta sebagai ibu kota Negara yang merupakan pusat dari segala kegiatan perekonomian serta mempunyai struktur penduduk yang padat tentu memerlukan sarana transportasi untuk menunjang kegiatan sehari-hari seperti ke kantor, sekolah, rekreasi dan lain-lain. Tentunya diharapkan kondisi transportasi yang baik dan memadai. Sesuai dengan kebijaksanaan yang digariskan dalam rencana induk bagian terbesar penduduk yang membutuhkan transportasi akan ditampung dengan angkutan umum berupa bus, bemo, taksi dan kereta api⁷.

⁷ Edi Sedyawati, *Op. Cit.*, hlm. 110.

Sebelum tahun 1980 sistem kereta api belum bisa dimaksimalkan untuk dipakai sebagai sarana angkutan penumpang dalam kota Jakarta maka yang sangat diandalkan adalah pola pengangkutan melalui jalan raya. Kurang luasnya jaringan kereta api menjadi kendala karena jaringan yang tersedia adalah jaringan yang membujur dari utara ke selatan dibagian sebelah timur pusat kota. Selain itu jika lintasan kereta api dimanfaatkan secara maksimal akan menghambat lalu lintas jalan yang melewati perlintasan kereta api. Untuk mengatasi permasalahan ini yang harus dilakukan adalah memindahkan jalur kereta api. Akhirnya jalur kereta api dipindahkan menjadi jalur kereta api layang (*elevated railroad track*). Jalur kereta api yang berada diatas tanah yaitu dari Manggarai sampai Kota.

Kemudian setelah tahun 1980-an pola angkutan umum yang ditetapkan adalah berdasarkan pada pola angkutan umum dasar dengan kereta api dan bus. Angkutan umum pada dasarnya bertujuan untuk melayani kebutuhan masyarakat walaupun jumlah kendaraan pribadi sudah mulai meningkat. Sebagai angkutan umum pelengkap adalah kendaraan-kendaraan kecil beroda tiga, taxi dan oplet.

Kendaraan-kendaraan kecil beroda tiga dipergunakan untuk melayani rute jarak dekat. Kendaraannya seperti, Mobet, Helicak, Mebea, Bemo. Bemo merupakan kendaraan kecil beroda tiga yang banyak dikenal orang banyak mengenal transportasi umum di Jakarta terdiri dari Bemo bermerk Daihatsu, kendaraan roda tiga berpenumpang tujuh orang (satu di depan samping sopir dan sisanya di belakang), lalu Helicak, kendaraan bermotor roda tiga dengan maksimum dua penumpang di depan dengan sopirnya di belakang seperti becak,

kendaraan roda tiga tanpa motor yang rodanya dikayuh dengan gir berantai oleh sopirnya di belakang sedangkan penumpangnya duduk di depan⁸.

Sebelumnya alat transportasi seperti becak masih sering digunakan dan memegang peranan penting sebagai alat transportasi, namun penggunaan becak mulai dilarang pada awal tahun 1980 sesuai dengan kebijaksanaan Pemerintah DKI Jakarta untuk menghapuskan becak.

Untuk memberikan pelayanan yang lebih baik dan dalam usaha mengurangi pemakaian kendaraan pribadi muncul sebuah transportasi yaitu taksi. Kendaraan roda empat yang bisa disewa ke mana saja dengan bayaran sesuai argometer, alat konversi jarak tempuh ke dalam rupiah. Taksi yang beroperasi pada saat itu berjumlah 6.165 unit kendaran⁹. Perusahaan yang beroperasi adalah President Taxi, Ratax, Morante, Cendrawasih dan Blue Bird.

Setelah itu ada bus kota milik pemerintah yaitu PPD (Perusahaan Pengangkutan Djakarta) dan bus kota milik perusahaan swasta yaitu Gamadi, Merantama, SMS, Pelita Mas Jaya, Ajiwirya, Djakarta Transport, Mayasari Bakti, dan Medal Sekarwangi. Pada tahun tersebut bus kota sudah berjumlah 3.490 unit bus¹⁰. Bagi pengangkutan umum antar kota dilayani oleh bus umum dan kereta api dan dipusatkan pada sebuah terminal pusat di Manggarai yang menjadi terminal pusat keluar dan masuk penumpang ke Jakarta.

Pada tahun 1980 Lapangan Udara Kemayoran masih beroperasi tetapi hanya melayani pesawat kecil. Karena pada saat itu pembangunan Bandara

⁸ <http://yahyaagung.blogspot.com/2007/12/pesan-untuk-masa-depan-transportasi.html>, Di Unduh Pada Kamis, 11 Maret 2010 pukul: 21:00 WIB.

⁹ *Jakarta Dalam Angka 1984*, Kantor Statistik Provinsi DKI Jakarta, hlm. 171.

¹⁰ *Ibid.*, hlm. 170.

Internasional Soekarno-Hatta sedang berlangsung letaknya di Cengkareng yang berada di luar Jakarta. Lokasi pembangunan bandara tersebut masih banyak menjadi tambak perikanan.

Tempat ini dipilih karena jauh berada dari pusat kota yang banyak terdapat rumah-rumah penduduk. Akhirnya setelah selesai pembangunannya bandara kota Jakarta resmi dipindah dari lapangan udara Kemayoran ke Bandara Internasional Soekarno-Hatta di Cengkareng yang waktu itu adalah bandara termegah di Indonesia. Pertama kali digunakan hanya mempunyai satu terminal untuk penerbangan domestik dan mancanegara.

Beberapa tahun kemudian mulai muncul jenis moda transportasi umum lain yaitu metro mini dan mikrolet. Metro mini merupakan sebuah nama dari perusahaan transportasi minibus yang berkantor di Jl Pemuda, Jakarta Timur. Selain metro mini terdapat angkutan minibus lainnya yaitu adalah Kopaja, Kopaja merupakan kepanjangan dari Koperasi Pengangkutan Jakarta. Sedangkan angkutan umum mikrolet adalah transportasi umum yang mengambil rute jarak pendek, kebanyakan mikrolet dahulu memakai mobil bermerk Toyota Kijang. Kapasitas angkut sebuah mikrolet hanya mengangkut sebanyak 13 penumpang, terdiri dari dua penumpang didepan disamping sopir dan sepuluh orang sisanya dibangku belakang yang tempat duduknya saling berhadapan.

Tahun 1988, banyak terjadi perubahan di Jakarta. Taxi-taxi kuning yang tak nyaman lagi perlahan digantikan oleh taxi-taxi berwarna biru yang sudah memiliki AC didalam kabinya. Tentunya ini menjadi nilai tambah bagi sebuah taksi maka tidak heran pada saat itu taksi menjadi lambang eksklusifitas.

Memasuki tahun 1990, perlahan Jakarta sudah mulai terasa ramai. Kepadatan mulai banyak terjadi di jalan-jalan ibukota, sudah munculnya banyak kendaraan misalnya mobil, motor, bus, truk dan lainnya. Sementara kendaraan tradisional seperti becak, delman bahkan oplet sudah mulai ditinggalkan karena seiring dengan kemajuan zaman. Hingga akhir tahun 1990-an sekitar 4.598 unit bus kota yang beroperasi di Jakarta¹¹. Diantaranya adalah PPD, Mayasari Bakti dan Steady Safe, sedangkan taksi sudah bermacam-macam perusahaan taksi yang beroperasi diantaranya Blue Bird, Pusaka, Cendrawasih, Kosti, Dian taxi, dan Prestasi.

Transportasi yang ada belum cukup untuk menunjang kebutuhan transportasi masyarakat Jakarta yang setiap tahunnya semakin meningkat. Kemudian pemerintah membuat kebijaksanaan angkutan, kebijaksanaan diambil untuk meningkatkan pelayanan armada angkutan terhadap masyarakat agar lebih baik. Usaha-usaha atau cara-cara yang dilakukan Pemda DKI adalah dengan menambah armada angkutan, dilaksanakan dengan memperbanyak jumlah bus Patas. Bus patas merupakan bus yang diandalkan, karena bus patas diciptakan untuk menghadirkan suasana aman, tertib, lancar, dan tepat waktu berangkat dan tiba di tempat tujuan. Patas merupakan kepanjangan dari Cepat Terbatas

Memperbanyak angkutan Kereta Rel Listrik dan Kereta Rel Diesel yaitu dengan cara menambah jumlah rangkaian gerbong untuk dapat menambah kapasitas mengangkut penumpang untuk lebih banyak lagi. Bus tingkat dipergunakan sebagai sebuah pemecahan solusi transportasi diharapkan dengan

¹¹ *Jakarta Dalam Angka 1991*, Kantor Statistik Provinsi DKI Jakarta, hlm. 167.

adanya bus tingkat dapat menghemat pemakaian jalan namun bisa mengangkut penumpang dua kali dari bus biasa. Dalam satu unit bus tingkat dapat berfungsi ganda, atas dan bawah dapat menampung penumpang.

Sistem ngetem atau berhenti disuatu tempat tidak diperbolehkan karena hanya membuat padatnya arus lalu lintas dan menambah kemacetan lalu lintas. Sebuah bus kota tidak diperbolehkan berhenti disembarang tempat kecuali terminal dan halte. Selain masalah tersebut, Pemerintah DKI Jakarta juga dibebankan tugas pokok yaitu mengurangi masuknya arus penduduk ke Jakarta. Tanpa adanya pengurangan perpindahan penduduk dari luar kota Jakarta maka permasalahan masalah transportasi tidak akan berubah dan akan bertambah rumit. Untuk mencegah agar Jakarta tidak terus berkembang melampaui daya tampungnya hingga menjadi megapolis yang tidak nyaman perlu ditumbuhkan kota-kota lain dan kawasan pengembangan di daerah sekitar Jakarta.

Untuk mengurangi populasi penduduk di daerah utara dan selatan Jakarta dilakukan pengembangan wilayah yang meliputi kawasan Jakarta, Bogor, Tangerang dan Bekasi yang lebih dikenal dengan nama Jabodetabek. Pengembangan ini merupakan kerja sama pemerintah DKI Jakarta dengan Pemda Jawa Barat. Kerja sama pengembangan Jabodetabek ini diharapkan akan banyak membantu mengurangi tekanan kepadatan penduduk di Jakarta. Selain Jabodetabek dibuat cara untuk mengurangi kepadatan penduduk seperti transmigrasi, keluarga berencana dan pengembangan daerah pedesaan juga dilakukan agar tidak pindah ke Jakarta.

C. Lahirnya Perum PPD

Pada tahun 1920 di Batavia terdapat dua perusahaan angkutan umum yang mengelola trem. Yaitu *Netherland Indiesch Tranweg Maatschappij (N.I.T.M.)* dan *Bataviasch Electriscch Tranweg Maatschappij (B.E.T.M.)*, kedua perusahaan ini mengelola trem dan beberapa bus kota. Armada bus digunakan untuk melintasi jalan-jalan yang tidak dilalui oleh trem.

Burgemeester kota Batavia pada tahun 1925 ketika itu dijabat oleh Ir. Voornemen menyarankan agar *N.I.T.M* dan *B.E.T.M* agar dapat digabung kedalam satu perusahaan¹². Pelaksanaan perintah tersebut baru dilaksanakan pada tahun 1930, akhirnya Pemerintah Hindia Belanda mendirikan Perusahaan dengan nama *Bataviasch Verkeers Maschscappij Naamloze Venoot (B.V.M.N.V.)*.

Kemudian pendirian perusahaan ini ditetapkan dengan akte notaris Mr Andrian Hendrik Van Ophuijsen Di Jakarta pada tanggal 30 Juli 1930 tentang pendirian *B.V.M.N.V*¹³. Kemudian perusahaan gabungan ini memilih berkantor di Jl Kramat Raya no 21. Setelah terjadi penggabungan perusahaan ini mengelola trem dan bus serta mendatangkan beberapa bus baru.

Pada tahun 1954 terdapat perubahan politik Pemerintah Republik Indonesia. Hubungan Indonesia dengan Kerajaan Belanda memanas akibat pertentangan mengenai pengembalian Irian Barat kepada Pemerintah Indonesia. Akibat dari masalah ini mulai terjadi nasionalisasi perusahaan asing, terutama perusahaan milik Belanda.

¹² PPD, Angkutan Massa Sejak Zaman Belanda, *Kompas*, 1 Juli 1996, hlm 12.

¹³ *Ibid.*

Tepatnya Pada tanggal 12 Juni 1954 B.V.M.N.V untuk keperluan umum dinasionalisasikan dan dikuasai oleh Menteri Perhubungan berdasarkan Undang-Undang Darurat No. 10 tahun 1954. Sebagai tindak lanjut nasionalisasi, maka dengan akte notaris Mr. Raden Suwandi No.76 tanggal 30 Juni 1954 dan No.82 tanggal 21 Desember 1954 B.V.M.N.V diubah bentuk hukumnya menjadi Perseroan Terbatas (PT) dengan nama “Pengangkutan Penumpang Djakarta” disingkat PT. PPD¹⁴.

Dalam rangka Colombo Plan pada tahun 1956 PT. PPD mendapat bantuan dari Australia berupa bus sebanyak 250 unit. Australia sebagai negara tetangga memberikan bantuan kendaraan angkutan umum sejenis bus bertenaga diesel yang disebut “*Leyland*”¹⁵. Karena melihat kesungguhan dan keaktifan Indonesia untuk memelihara perdamaian.

Colombo Plan yang diadakan di Colombo pada tanggal 28 April 1954 diikuti oleh lima negara yaitu Indonesia, India, Pakistan, Burma dan Sri Langka. Konferensi ini bertujuan membicarakan tentang pemerliharaan perdamaian dalam rangka mencegah terulangnya penjajahan atas bangsa oleh bangsa lainnya. Colombo Plan merupakan salah satu organisasi antar-pemerintah untuk Pembangunan Ekonomi dan Sosial di Asia dan Pasifik¹⁶.

Pada tahun 1957 kemudian dikeluarkan undang-undang baru untuk menggantikan Undang-Undang Darurat No. 10 tahun 1954 yang menjadi dasar terbentuknya PT. PPD, menjadi Undang-Undang No. 77 tahun 1957. Tahun 1960

¹⁴ Perum PPD “Profil Perusahaan” Jakarta 2002, hlm. 2.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ http://www.colombo-plan.org/cp/images/cp_ac/cp_ac_ap.asp?cm=3&cp_num=60. Diunduh Pada Rabu 7 Juli 2010 Pukul: 14.00 WIB.

Presiden Republik Indonesia Sukarno, memerintahkan agar trem dihapuskan dari jalan-jalan kota Jakarta. Sukarno berpendapat bahwa trem tidak cocok dengan kesan kota modern, karena trem tersebut tidak berada dibawah tanah¹⁷. Walaupun trem pada saat itu menjadi alat transportasi yang murah tetapi tetap dihapuskan dengan alasan, bahwa trem sudah tidak cocok lagi untuk kota sebesar Jakarta.

Trem juga dianggap sebagai sisa-sisa kolonialis yang sangat berbau Eropa, merupakan sebuah ciri-ciri dari model kebarat-baratan. Dengan perkembangan penduduk di Jakarta semakin meningkat dan juga penghapusan trem untuk mengurangi kemacetan yang ada ketika itu. Karena trem dianggap mengganggu lalu lintas, dengan bunyinya yang berisik, ketika melewati jalan besar akan berbunyi berdecit sehingga bunyinya sangat mengganggu. Trem pun pernah dibatasi kecepatannya ketika melewati jalan besar karena seringnya terjadi kecelakaan dan juga menabrak pejalan kaki.

Dengan alasan itulah yang menyebabkan Presiden Soekarno berkeinginan untuk menghapus trem. Ketika itu walikota Jakarta Soediro berkeingin untuk melestarikan trem, dengan mempertahankan jalur trem dari Jatinegara melalui Matraman dan Kramat menuju Senen tetap beroperasi bagi para pedagang, ditolak¹⁸. Presiden Soekarno menganggap armada bus lebih modern dibandingkan dengan trem. Ketika trem dihapus, tidak diimbangi dengan jumlah bus yang banyak sebagai pengganti trem yang pada saat itu menjadi angkutan umum yang membantu bagi masyarakat Jakarta dan selalu diandalkan.

¹⁷ Peter J.M.Nas, *Jakarta-Batavia Esai Sosio-Kultural*, (Jakarta: Banana KITLV 2007), hlm. 247.

¹⁸ *Ibid.*, hlm. 248.



Gambar 1. : Bus Robur Buatan Bulgaria.

Sumber : Bus mania.

Pengganti trem ialah bus-bus yang diimpor dari Eropa Timur, seperti merek Robur dan Ikarus. Robur merupakan bus buatan Bulgaria sedangkan Ikarus merupakan bus buatan Hungaria, setir bus yang terdapat disebelah kiri berbanding terbalik dengan jalan yang ada di Indonesia yang selalu berkendara disebelah kiri. Adanya bus ini cenderung dipaksakan oleh karena ketika itu politik kita yang "Progresif Revolusioner" sangat berpihak kepada Blok Timur yang sedang berkonfrontasi dengan blok barat. Blok barat dijuluki dengan nama Nekolim (Neokolonialisme, Kolonialisme, dan Imperialisme). Namun jumlah bus-bus dari Eropa Timur ini sangat tidak banyak. Sejak saat itu PT. PPD dikhususkan untuk menjadi perusahaan yang mengelola armada bus, melayani kegiatan usaha dibidang pelayanan angkutan bus kota.

Sampai pertengahan tahun 1960-an jumlah bus PPD sudah berjumlah 370, tapi tetap tidak mampu memenuhi kebutuhan transportasi pada saat itu. Namun, karena perawatan yang kurang membuat hanya 40 bus yang beroperasi setiap saat. Kekurangan bus kemudian diisi oleh ribuan mobil angkutan kecil swasta, seperti bemo dan oplet yang lebih mendominasi jalanan ibukota.

PT. PPD kemudian berganti badan hukum, dari Perseroan Terbatas menjadi Perusahaan Negara. Perubahan ini berdasarkan pada dibentuknya perusahaan-perusahaan yang dikelola oleh Negara sesuai dengan Undang-Undang No19 Prp tahun 1960 tentang Perusahaan Negara pada tanggal 30 April 1960. Dengan dikeluarkan undang-undang tersebut maka pada tanggal 29 Juni 1961 melalui Peraturan Pemerintah No. 205 tahun 1961 Pemerintah mendirikan Perusahaan Negara Pengangkutan Penumpang Djakarta atau disingkat PN. PPD. kemudian nama badan hukum PN resmi digunakan PPD.

Pada waktu dibentuk PN. PPD berada masih dibawah naungan Menteri Perhubungan Darat, Pos, Telekomunikasi dan Pariwisata. Namun hanya dua bulan PN. PPD berada dibawah pengelolaan Pemerintah Pusat, karena pada tanggal 1 September 1961 diserahkan kepada Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Kebijakan tersebut dituangkan dalam Peraturan Pemerintah No.229 tahun 1961 tanggal 20 September 1961¹⁹. Pada Peraturan Pemerintah tersebut disebutkan bahwa PPD adalah sebuah Perusahaan Negara yang menyelenggarakan pengangkutan penumpang untuk umum dengan dengan

¹⁹ Perum PPD, *Loc. Cit.*

kendaraan bermotor khusus dalam wilayah daerah swatantra sewajarnya dikuasai, diasuh dan dibimbing oleh pemerintah daerah setempat²⁰.

Pada saat itu Gubernur Jakarta, Ali Sadikin menggariskan kebijakan umum dalam pembinaan perusahaan daerah dan badan-badan lain, yakni memadukan fungsi perusahaan dan badan usaha itu sebagai suatu aparat pelaksana pelayanan masyarakat dan aparat pengembangan ekonomi daerah. Dalam melaksanakan usaha-usaha pembinaan dan pengembangan tersebut, pemerintah DKI Jakarta menganut empat prinsip pokok sebagai berikut:

- a. Perusahaan daerah harus dikelola dan disusun secara efektif dan efisien berdasarkan norma-norma ekonomi perusahaan. semua usahanya harus dilakukan berdasarkan urgensi, pertimbangan-pertimbangan ekonomis dan dapat dipertanggung jawabkan. Perusahaan daerah sebagai alat untuk melayani masyarakat harus dijalankan secara wajar dan bukan sebagai badan sosial.
- b. Pelayanan kepada masyarakat harus diberikan dengan baik sebagaimana seharusnya. Usaha harus dilakukan secara tertib serta berpegang pada prinsip perusahaan.
- c. Kepada perusahaan-perusahaan daerah diberikan otonomi yang luas agar lincah bergerak dan bertindak dalam mengembangkan usahanya dan dapat membiayai dirinya sendiri.
- d. Perusahaan daerah diberi kewenangan untuk mengadakan kerja sama, baik dengan swasta dalam negeri dan asing maupun dengan Pemerintah Pusat dan daerah lainnya. Hanya usaha-usaha yang bersifat pelayanan masyarakat yang tetap dikuasai dan dikendalikan langsung oleh Pemerintah DKI Jakarta. Kebijakan umum dan prinsip pembinaan tersebut dilakukan demi meningkatkan efisiensi pelayanan dan melaksanakan prinsip berdikari dalam pengusaan dan pengurusannya²¹.

Kemudian dalam perkembangannya nama badan hukum PN. PPD diusulkan untuk diganti kembali menyusul untuk disesuaikan dengan diterbitkannya Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No.1 tahun 1969

²⁰ *Ibid.*, hlm. 4.

²¹ *Daftar BUMND di Tahun 1970an*, hlm. 319.

tentang tiga bentuk Badan Usaha Milik Negara. Berdasarkan peraturan tersebut pemerintah menetapkan tiga bentuk Badan Usaha Milik Negara yaitu:

1. Perjan / Perusahaan Jawatan.
2. Perum / Perusahaan Umum.
3. Persero / Perusahaan Perseroan.

Kemudian Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No.1 tahun 1969 disyahkan menjadi Undang-Undang No.9 tahun 1969. Nama badan hukum Perusahaan Negara yang ada pada PPD, tidak sesuai lagi dengan adanya Undang-Undang No.9 tahun 1969. Dengan adanya Undang-Undang tersebut mengharuskan PPD berada dibawah pengelolaan Pemerintah Pusat. Tetapi keadaannya terbalik pada saat itu, PN. PPD sudah diberikan kepada Pemerintah DKI Jakarta sesuai dengan Peraturan Pemerintah No.229 tanggal 20 September 1961. Akhirnya dikeluarkan Peraturan Pemerintah No.23 tahun 1981. PN. PPD yang semula dibawah naungan Pemerintahan DKI Jakarta kemudian dikembalikan lagi kepada Pemerintah Pusat dibawah naungan Departemen Perhubungan.

Setelah berada didalam Pemerintah Pusat, PN. PPD kembali mengalami perubahan nama badan hukum. Nama Perusahaan Negara yang disandang oleh PPD berganti menjadi Perusahaan Umum setelah dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No.24 tahun 1981. Pada tahun 1983 pemerintah menetapkan Peraturan Pemerintah No.3 tahun 1983 tentang Tatacara Pembinaan dan pengawasan Perusahaan Jawatan (Perjan), Perusahaan Umum (Perum) dan Perusahaan Perseroan (Persero)²².

²² Perum PPD, *Op. Cit.*, hlm. 3.

Di Tahun 1984, pemerintah kembali mengeluarkan Peraturan Pemerintah untuk PPD, berdasarkan peraturan diatas maka Peraturan Pemerintah No.24 tahun 1981 ditinjau kembali dan disempurnakan menjadi Peraturan Pemerintah No.32 tahun 1984 tentang Perusahaan Umum (Perum) Pengangkutan Penumpang Djakarta (PPD). Tahun 1998 pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah No.13 tahun 1998 yang mengatur tentang status nama badan hukum suatu perusahaan khususnya yang berbentuk Perusahaan Umum. Akhirnya pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah No.91 tahun 2000 tentang Perum PPD yang diundangkan pada tanggal 16 Oktober 2000 dan termuat dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 No.180. Sebagai perusahaan milik Negara, maka Perum PPD berada dibawah Kementrian Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Sedangkan secara teknis Perum PPD sama seperti seluruh jenis armada angkutan kota lainnya berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan DKI Jakarta.

1.Tugas Pokok dan Fungsi Perum PPD

Perum PPD merupakan salah satu perusahaan angkutan umum milik pemerintah mempunyai tugas pokok dalam menjalankan kegiatan perusahaan. Sesuai dengan bunyi Peraturan Pemerintah No.32 Tahun 1984 pasal enam, tugas pokok Perum PPD adalah:

- a. Menyelenggarakan pengangkutan penumpang dengan mobil bus umum diwilayah DKI Jakarta dan sekitarnya.
- b. Menyelenggarakan angkutan wisata.

- c. Menyelenggarakan angkutan khusus yang ditugaskan oleh Menteri Perhubungan²³.

Tugas pokok pertama, Perum PPD diharuskan untuk menyediakan pelayanan jasa angkutan bagi kemanfaatan umum, sebagai lembaga ekonomi negara yang berfungsi memupuk keuntungan berdasarkan dengan prinsip pengelolaan perusahaan, turut aktif dalam melaksanakan dan menunjang pelaksanaan kebijakan program pemerintah dibidang sosial ekonomi dan pembangunan pada umumnya serta menyelenggarakan kemanfaatan umum berupa jasa angkutan bagi pemenuhan hayat hidup orang banyak. Tugas pokok kedua dan ketiga, dalam rangka mencapai tugas pokok tersebut Perum PPD menjalankan usaha yang meliputi pengangkutan penumpang dengan bus umum di Jakarta dan sekitarnya, serta melayani angkutan wisata dan angkutan khusus yang ditugaskan oleh Menteri.

Perum PPD mempunyai misi perusahaan sebagai berikut, mengusahakan dan mengembangkan pelayanan angkutan di jalan guna mengusahakan dan mengembangkan pelayanan angkutan di jalan guna mempertinggi kelancaran hubungan masyarakat untuk menunjang pembangunan negara dan bangsa dalam rangka meningkatkan ketahanan nasional dan mencapai masyarakat adil dan makmur material dan spiritual berdasarkan pancasila²⁴.

Misi kedua, Perum PPD memiliki misi yang sangat luhur, yaitu sebagai salah satu usaha mewujudkan perekonomian Indonesia seperti yang diamanatkan dalam Pasal 33 UUD 45. Misi yang luhur tersebut jangan sampai kabur ataupun bahkan hilang dari pandangan masyarakat Indonesia, khususnya masyarakat kota

²³ *Ibid.*, hlm. 4.

²⁴ *Ibid.*

Jakarta. Misi tersebut perlu dilanjutkan dan dikembangkan sebagai identitas perekonomian Indonesia.

Untuk menyelenggarakan misi diatas, Perum PPD memiliki falsafah yang sekaligus merupakan landasan pola pikir dan kebijakan manajemen, yaitu:

1. Menumbuh kembangkan profesionalisme dan semangat kejuangan dalam kegiatan pengembangan perusahaan berdasarkan teori dan kaidah-kaidah ilmu yang berkembang setiap saat.
2. Kepuasan masyarakat terhadap mutu pelayanan berdasarkan “*Public Service*” dengan tetap mengindahkan prinsip-prinsip ekonomi perusahaan.
3. Keterbukaan manajemen yang diarahkan pada terbentuknya budaya kerja yang kondusif melalui mekanisme interaksi dan komunikasi secara timbal balik didalam lingkup internal dan eksternal organisasi.

Dengan demikian, maka disamping memberikan kontribusi bagi kemanfaatan umum dan pemenuhan hayat hidup orang banyak dalam rangka mensejahterakan masyarakat. Perum PPD juga sekaligus berperan sebagai stabilisator dan dinamisator penyelenggaraan angkutan umum diwilayah Ibu kota Jakarta dan sekitarnya. Dalam penyelenggaraan angkutan ini bersifat umum artinya didalam pengoperasiannya mengangkut penumpang umum dan menunjang sektor ekonomi nasional. Disatu sisi perusahaan ini banyak menyantuni kepentingan masyarakat berpenghasilan rendah sementara disisi lain pada saat-saat tertentu Perum PPD mendapatkan penugasan dari pemerintah seperti:

1. Kegiatan penugasan Bersakala Regional (Wilayah DKI dan sekitarnya)
 - A. Menyelenggarakan angkutan umum yang mempunyai fungsi sosial, seperti angkutan sekolah dan angkutan malam hari.

- B. Menyelenggarakan pelayanan angkutan khusus sesuai dengan ketentuan yang digariskan pemerintah.
2. Kegiatan Penugasan Berskala nasional
 - A. Membantu penyelenggaraan angkutan lebaran pada tiap-tiap tahun.
 - B. Membantu penyelenggaraan angkutan natal dan Tahun Baru.
 - C. Menyelenggarakan angkutan jemaah haji.
 - D. Membantu penyelenggaraan angkutan kegiatan remaja atau anak sekolah pada musim liburan.
 - E. Membantu penyelenggaraan angkutan Jambore nasional tahun 1996.
 3. Kegiatan penugasan Berskala internasional
 - A. Membantu penyelenggaraan angkutan dalam rangka AIPO tahun 1993.
 - B. Membantu penyelenggaraan angkutan dalam rangka KTT Non-Blok tahun 1993.
 - C. Membantu penyelenggaraan angkutan dalam rangka APEC tahun 1994.
 - D. Membantu penyelenggaraan angkutan dalam rangka IAS tahun 1996²⁵.

D. Penggabungan Perusahaan Bus Kota Swasta Tahun 1986

Sebelumnya pada tahun 1967 pemerintah sudah memberikan perhatian yang khusus terhadap problem transportasi yang ada di Jakarta. Pesatnya pertumbuhan kota Jakarta sehingga banyak masyarakat membutuhkan alat angkut untuk mobilitas dalam menjalankan aktivitasnya. Sistem perkeretaapian masih belum memadai untuk dipakai sebagai pemecahan masalah transportasi karena pada tahun tersebut jaringan kereta api masih kurang luas, jaringan yang ada hanya melayani jalur utara ke selatan saja. Oleh karena itu pola angkutan jalan raya sangat diharapkan untuk dapat membantu pemecahan masalah ketersediaanya alat transportasi.

Perum PPD yang sudah ada sejak tahun 1960 masih dirasakan kurang dapat membantu dalam memecahkan kebutuhan alat transportasi. Pemerintah pada masa gubernur Ali Sadikin akhirnya merencanakan pengembangan bisnis

²⁵ *Ibid.*, hlm. 6.

transportasi di Jakarta oleh pihak swasta. Pengadaan bus kota tidak hanya mendapat perhatian Pemerintah Indonesia sendiri melainkan juga dari pemerintah Amerika Serikat yang juga berkeinginan membantu mengatasi problem ketersediaan alat transportasi di Jakarta. Syarat yang diajukan negara digdaya tersebut sederhana dan ringan yaitu pemerintah harus memberi kesempatan pengusaha swasta terlibat dalam persaingan pengelolaan angkutan²⁶.

Oleh karena itu, dalam rangka menumbuhkan sektor transportasi di Jakarta, pemerintah memberikan kesempatan bagi perusahaan swasta untuk terlibat dalam pengelolaan transportasi di Jakarta. Keterlibatan itu adalah dengan memberikan izin membuka operator perusahaan bus kota swasta serta memberi keringanan fasilitas kredit dalam pembelian bus impor untuk penggandaan bus kota. Diharapkan dengan kehadiran pihak swasta tercipta suasana persaingan sistem transportasi yang professional dan disiplin diantara para pengelola bidang usaha transportasi ini.

Realisasi pengadaan bus ini dimulai antara tahun 1970 sampai 1975 dengan kemunculan bus kota sebanyak 1000 unit yang dikelola oleh Sembilan perusahaan swasta ditambah dengan Perum PPD. Masing-masing operator perusahaan bus mendapat 100 unit²⁷. Perusahaan bus swasta yang terlibat adalah Gamadi, Djakarta Transport, Saudaranta, Mayasari Bhakti, SMS, Medal Sekarwangi, Pelita Mas Jaya, Arion, Mobil Djakarta Transport, Bina Raya Jaya, Bangun Negara, Merantama, dan Solo Bone Agung. Bus yang digunakan pertama

²⁶ Selamat saragih, "Masa kelam Angkutan Umum di DKI Jakarta Tanpa Subsidi Pemerintah Akan Habis Termakan Usia", *Media Indonesia*, 13 Juni 2001, hlm 6.

²⁷ *Ibid.*

kali oleh para Perusahaan swasta tersebut adalah bus Dodge 600 yang diimpor dari Amerika Serikat.



Gambar 2. : Bus Dodge 600 dari Amerika Serikat

Sumber : Bus Mania.

Rencana pemerintah menggandeng perusahaan swasta untuk menjalankan bus kota ternyata tidak membawa banyak perubahan dan jauh dari rencana yang diharapkan. Diawal tahun 1979 sebagian besar perusahaan bus kota swasta yang mempergunakan kredit perbankan sulit mengembalikan kreditnya²⁸. Masalah tersebut kemudian makin membesar pada tahun 1982 ketika perusahaan-perusahaan bus swasta mengalami kegagalan usaha yang membuat mereka mengalami kesulitan dalam membayar kredit bus impor tersebut kepada pihak bank. PPD juga sempat mengalami kesulitan yang sama tetapi masalah tersebut mampu ditangani karena perusahaan berada dalam naungan pemerintah.

²⁸ PPD ambil alih pengelolaan eks swasta, *Kompas*, Rabu 2 Januari 1985, hlm. 3.

Salah satu faktor sulitnya perusahaan swasta dalam membayar kredit ini dipengaruhi karena tarif untuk bus reguler yang mereka layani terlalu rendah sehingga perusahaan tidak banyak mendapatkan untung dari tarif tersebut. Disamping itu bus Dodge 600 dari Amerika Serikat, merupakan bus yang mempunyai sasis pendek dengan bermesin bensin. Pemakaian bus bermesin bensin akan lebih boros dibandingkan dengan dari bus bermesin diesel. Oleh karena itu, dengan keuntungan yang sedikit dan pengeluaran yang besar untuk bahan bakar, membuat perusahaan bus kota swasta susah mendapatkan untung untuk membayarkan kreditnya kepada bank.

Untuk mengatasi hal ini agar tidak terjadi kesulitan bagi masyarakat yang membutuhkan bus kota sebagai transportasi. Akhirnya pemerintah terpaksa mengambil alih utang pengusaha dengan kompensasi semua perusahaan bus swasta menjadi aset pemerintah, dalam hal ini Departemen Perhubungan menjadi pemegang modal Perum PPD²⁹. Pengambilalihan manajemen pengelolaan perusahaan bus kota swasta dilakukan oleh menteri keuangan. Menteri keuangan kemudian menyelesaikan pembayaran kredit yang terutang tersebut kepada pihak bank.

Jumlah Bus-bus perusahaan bus kota swasta yang diambil alih oleh bank karena tidak mampu lagi membayar kredit seluruhnya sebanyak 774 unit³⁰. Perusahaan-perusahaan bus kota swasta yang dialihkan ke pemerintah yaitu:

1. PT Ajiwirya dengan sejumlah Bus, Pool, bengkel, kantor dan peralatannya.

²⁹ Media Indonesia, *Loc. Cit.*

³⁰ Diserahkan Aset Bus Kota Dari Depkue ke Perum PPD, *Kompas*, 2 Januari 1986, hlm. 3.

2. PT Arion dengan sejumlah bus, pool kelapa gading, bengkel, kantor masing-masing dengan perlengkapannya diesel pembangkit dan kendaraan dinas.
3. PT Jakarta Transport sejumlah bus, pool, kantor, peralatan dan kendaraan dinas operasional.
4. PT LL Muriasih Sejumlah bus, kantor, peralatannya dan kendaraan dinas operasional.
5. PT Medal sekarwangi sejumlah bus, pool, kantor, bengkel dan peralatannya serta kendaraan dinas operasional.
6. PT Sole Bone Agung sejumlah bus dan peralatan kantor.
7. PT Saudaranta sejumlah bus, kantor, peralatan dan kendaraan dinas operasional.
8. PT merantama sejumlah bus, pool klender, peralatan, dan kendaraan operasional³¹.

Sesudah dipegang oleh Depkeu selama lima tahun, pengelolaan dianggap sudah dapat dilepas kembali untuk selanjutnya ditangani tenaga atau unit usaha yang professional. Depkeu memutuskan untuk menyerahkan pengelolaan kepada Perum PPD lewat Dephub³².

Dengan demikian seluruh kekayaan perusahaan bus kota swasta diserahkan kepada Perum PPD dianggap sebagai tambahan modal dari pemerintah. Selain kekayaan berupa bus dan bengkel namun seluruh karyawan perusahaan bus kota swasta juga ikut diambil alih oleh pemerintah. Setelah dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No. 32 tahun 1984 yang kemudian dikukuhkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.262/AJ.004.Phb-84 tanggal 31 Desember 1984, pemerintah melakukan penggabungan tujuh perusahaan swasta bus kota kepada PPD. Mulai tanggal 1 Januari 1985 Perum PPD mulai menerima penggabungan pengelolaan perusahaan bus kota swasta DKI Jakarta. Berikut nilai aset yang dimiliki perusahaan bus kota swasta:

³¹ Belum Selesai, Penilaian Kekayaan 8 Perusahaan Bis-Kota, *Kompas*, 3 Oktober 1979, hlm.

2.
³² *Kompas, Loc.Cit.*

Tabel I
Nilai Aset Yang Dimiliki Perusahaan Swasta

No	Jenis Aset	Nilai Aset
1	Depo (tanah dan bangunan)	1,7 Milyar
2	Bus (598 kondisi tidak layak jalan)	20,8 Milyar
3	Peralatan Inventaris dan Perlengkapan Bengkel	152 Juta
4	Karyawan	8.322 Orang

Sumber : Profil Perusahaan Januari 1986, setelah penggabungan

Perum PPD kemudian dibagi menjadi dua bagian, PPD I yang berasal dari PN. PPD memiliki pengemudi sebanyak 1.990 dan 2.747 kondektur. PPD II yang berasal dari bus kota swasta memiliki pengemudi sebanyak 1.962 dan 3.487 kondektur. Adanya Penggabungan ini dimaksudkan untuk menyatukan pengelolaan perusahaan transportasi khususnya angkutan darat dibawah satu nama badan hukum yaitu Perum PPD yang dikelola pemerintah Pusat dengan status BUMN. Selain itu dimaksudkan untuk dapat memudahkan pengawasan, pembinaan dan pengembangan perusahaan angkutan bus kota di Jakarta.

Terhitung mulai tanggal 1 Januari 1986 kekayaan Negara Republik Indonesia yang berasal dari perusahaan bis kota milik Swasta dan bus kota milik Bantuan Luar Negeri yang telah diterima oleh Perusahaan Umum Pengangkutan Penumpang Djakarta (PERUM PPD) serta suku cadangnya masing-masing, dipisahkan dari kekayaan Negara menjadi tambahan penyertaan modal Negara Republik Indonesia ke dalam modal Perusahaan Umum Pengangkutan Penumpang Djakarta (PERUM PPD)³³.

³³ Peraturan Pemerintah No.39 Tahun 1986. Tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke Dalam Modal Perum PPD.

Secara resmi Perum PPD I dan Perum PPD II digabung menjadi satu perusahaan yaitu Perum PPD yang kemudian dikukuhkan dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 39 Tahun 1986 Tentang Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia Kedalam Modal Perusahaan Umum (Perum) Pengangkutan Penumpang Djakarta (PPD). Berikut nilai aset yang dimiliki perusahaan bus kota swasta dan perbandingan aset kedua perusahaan tersebut.

Tabel II
Perbandingan Aset Perum PPD dan Perusahaan Swasta

No	Kondisi Armada	Perum PPD	Ex Swasta	Jumlah
1	Siap Guna Operasi (SGO)	788	598	1.386
2	Siap Operasi (SO)	602	509	1.111
3	SDM	8.257	8.332	16.589
4	Rasio Pegawai terhadap Jumlah Bus SGO	10,4 : 1	13,9 : 1	11,9 : 1

Sumber : Profil Perusahaan Januari 1986, setelah penggabungan.

Didalam Peraturan Pemerintah No.39 tahun 1986 terdapat tujuh unit perusahaan swasta yang bergabung dengan Perum PPD, tetapi sebenarnya perusahaan yang bergabung berjumlah 12 perusahaan swasta. Perusahaan ini memiliki trayek yang sama dengan Perum PPD yaitu melayani rute dalam kota Jakarta dan sekitarnya. 12 perusahaan tersebut yaitu:

1. Ajiwirya.
2. Djakarta Transport.
3. Medal Sekarwangi.
4. Merantama.
5. SMS.
6. Gamadi.
7. Pelita Mas Jaya.
8. Arion.
9. LL Muriasih.
10. Sole Bone Agung.
11. Saudaranta.
12. Mobil Jakarta Transport.

BAB III

PERUM PPD SETELAH PENGGABUNGAN

A. Aset Perum PPD

Perum PPD memiliki sejumlah aset yaitu, satu buah gedung kantor pusat, satu buah wisma, 15 depo dan satu bengkel pusat. Depo merupakan selaku unit usaha yang melaksanakan beberapa fungsi-fungsi seperti, operasi, teknik, keuangan dan personil¹. Depo digunakan untuk menampung berbagai kegiatan seperti, pengelolaan keuangan, pemeliharaan bus, perawatan, perbaikan servis, pengendalian operasi bus. Selain itu depo juga sebagai tempat untuk menampung bus dengan segala kondisi, dari yang bus siap guna sampai bus siap guna operasi.



Gambar 3. : Salah Satu Depo Perum PPD

Sumber : Koleksi Pribadi.

¹ Wawancara dengan Bapak Joko Sawalno, pada tanggal 17 Desember 2010 Pukul. 10.00 WIB di Kantor Pusat Perum PPD Jl. Mayjen Sutoyo, Cawang Jakarta timur.

Depo mempunyai fungsi yaitu:

1. Mengurus kekayaan Perum PPD.
2. Melakukan usaha pengoperasian bus.
3. Melakukan pemeliharaan bus dan pekerjaan teknik.
4. Melakukan pengelolaan keuangan.
5. Melakukan ketatausahaan dan kerumahtanggaan Depo.

Kantor depo merupakan sebuah unit pelaksanaan teknis Perusahaan yang berada dibawah dan bertanggung jawab secara langsung kepada Direksi Perum PPD. Kantor depo dipimpin oleh kepala depo, dalam menjalankan tugasnya organisasi kantor Depo dibagi dalam beberapa divisi terdiri atas Divisi Operasi, Divisi Teknik, Divisi Keuangan dan Divisi Personalia dan Umum. Divisi-divisi ini membawahi unit awak dan unit bus.

Divisi Operasi membawahi Dinas Pengendalian Operasi, Unit Awak dan Unit Bus. Divisi teknik membawahi Dinas Pemeliharaan Harian, Dinas Bengkel Depo dan Dinas Pengadaan. Divisi Keuangan membawahi Dinas Anggaran dan Akuntansi, Dinas Tata Usaha Keuangan dan Dinas Gudang. Divisi Personalia dan Umum membawahi Dinas Administrasi Kepegawaian dan Dinas Rumah Tangga dan Umum.

Depo terbagi dalam beberapa unit sesuai dengan lintasan bus yang tergantung dari letak depo itu sendiri karena jarak depo dengan lintasan tidak boleh terlalu jauh. Lokasi Depo tidak berada jauh dari jalan utama atau akses masuk, sedangkan secara operasional mempunyai pertimbangan lain seperti letak strategis hubungannya dengan rute jaringan bus, serta tidak terjadi jenjang jarak

yang besar. Depo Perum PPD tersebar di seluruh wilayah Jakarta dan sekitarnya, untuk wilayah Jakarta terdapat 11 depo.

Tabel III
ASET PERUM PPD

No	Depo	Lokasi	Luas (m ²)	Daya Tampung Bus
1	A	Ciputat	67.875	400
2	B,T & UPU. 1	Cililitan	70.811	500
3	C	Cakung	98.000	220
4	D	Kedaung	80.000	220
5	E	Pulogadung	7.344	80
6	F	Klender	17.860	120
7	G	Cawang	9.251	100
8	H	Kramat Jati	51.000	220
9	K	Daan Mogot	19.366	60
10	L	Jelambar	12.335	80
11	M	Cakung	12.000	80
12	N	Depok	7.000	80
13	P	Tangerang	3.371	40
14	Bengkel Pusat	Narogong	120.750	-
15	Kantor Pusat & Wisata	Halim	20.331	50
16	Wisma	Mega Mendung	2.950	-
17	Tanah	Depok	141	-
18	Tanah	Depok	186	-
19	Tanah	Ciracas	53.187	-
20	Tanah	Kalideres	63.050	-
Jumlah			712.292	2.200

Data diolah dari Perum PPD Tahun 2003.

Terdiri dari depo Cililitan, Cakung C, kedaung, Pulo Gadung, Klender, Cawang, Kramat Jati, Daan Mogot, Jelambar, Cakung M, Halim. Sedangkan yang

berada disekitar wilayah Jakarta terdapat di Ciputat, Depok, Tangerang dan Bekasi. Luas setiap depo berbeda-beda tergantung dari banyaknya rute dari jaringan bus tersebut. Depo yang paling luas terdapat di depo C Cakung dengan luas 98.000 m². Untuk depo yang paling kecil terletak di depo N Depok dengan luas 7000 m².

Depo A, B, C, D, M, N dan P merupakan depo yang dibangun pemerintah untuk Perum PPD. Sisanya merupakan depo milik perusahaan bus kota swasta yang diambil alih pemerintah. Seperti, Depo F yang berada di klender dahulu dimiliki PT Djakarta Transport dan PT Arion, Depo J Cawang dahulu dimiliki PT Medal Sekar Wangi, Depo E Pulogadung dahulu dimiliki PT Merantama, Depo H Kramat Jati dahulu dimiliki PT Sms, Depo K Daan Mogot dahulu dimiliki PT Gamadi, Depo G Halim dahulu dimiliki PT Pelita Mas Jaya.

Untuk pengoperasian bus depo dibagi beberapa bagian yaitu, untuk bus tingkat berada di depo E Pulogadung, F Klender, G Halim, J Cawang, K Daan Mogot dan L Jelambar. Untuk bus gandeng hanya ditangani oleh depo H Kramat Jati. Sedangkan untuk bus satu lantai atau bus reguler, Patas dan Patas AC terdapat di depo A Ciputat, B Cililitan, C Cakung, D Kedaung, M Cakung, N Depok dan P Tangerang.

Selain depo Perum PPD juga memiliki bengkel pusat walupun disetiap depo memiliki bengkel sendiri. Bengkel yang berada di depo digunakan hanya untuk pemeliharaan serta memperbaiki kerusakan yang ringan saja. Namun di dalam bengkel pusat merupakan tempat untuk memperbaiki bus yang memiliki kerusakan yang cukup berat misalkan terjadi kecelakaan, kebakaran di bus.

Kemudian bus dengan kerusakan parah tersebut akan diperbaiki oleh teknisi bengkel pusat hingga menjadi bus yang siap beroperasi kembali. Selain memperbaiki bus, dalam bengkel pusat juga sebagai tempat pemeliharaan, perawatan bus seperti yang ada di depo juga sebagai tempat penyimpanan suku cadang.



Gambar 4. : Salah satu aktivitas Perawatan bus di depo

Sumber : Koleksi Pribadi.

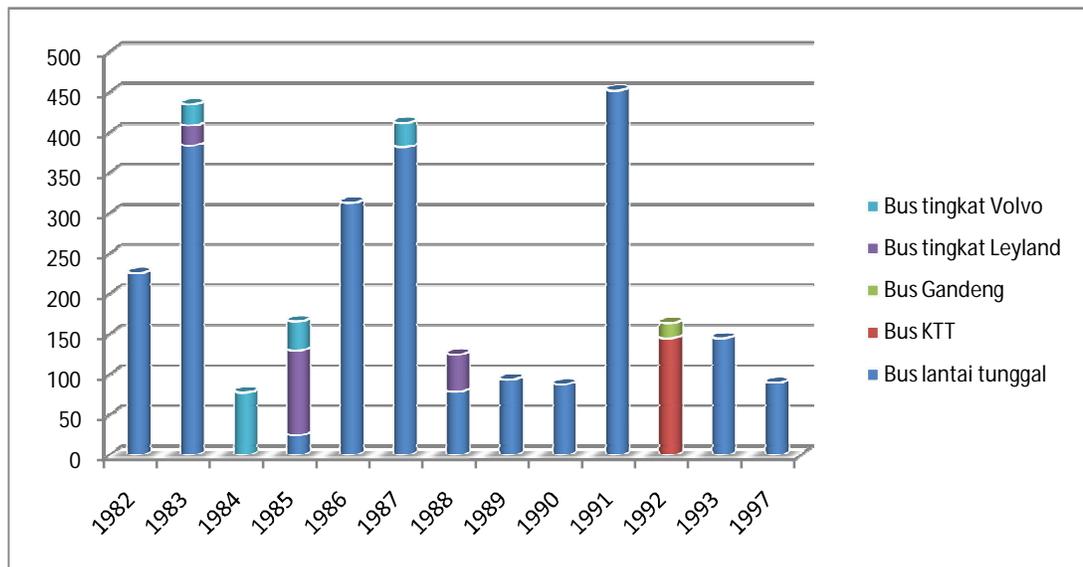
1. Alat Produksi

Bus merupakan alat produksi yang dimiliki oleh Perum PPD. Sebagai BUMN pengelola angkutan umum di Jakarta Perum PPD lebih banyak mengoperasikan bus reguler. Karena Perum PPD ditugaskan oleh pemerintah sebagai penyedia angkutan murah melalui bus kota untuk masyarakat menengah kebawah. Selain bus reguler Perum PPD juga mengoperasikan bus Patas dan bus Patas AC. Bus yang dioperasikan oleh Perum PPD merupakan bus satu lantai dengan merk Mercedes Benz.

Perum PPD merupakan salah satu perusahaan angkutan umum yang pertama kali mengoperasikan bus tingkat dan bus gandeng. Hal ini dikarenakan perum PPD selalu mendapat bantuan bus dari pemerintah. Berikut grafik perkembangan bantuan bus oleh pemerintah kepada Perum PPD.

Grafik I

Perkembangan Pengadaan Bus Bantuan Pemerintah



Sumber: Profil Perum PPD

Perum PPD sebagai perusahaan transportasi selalu mendapatkan bus bantuan dari pemerintah setiap tahunnya. Bahkan sebelum penggabungan pemerintah rutin membantunya. Sebelum penggabungan dengan perusahaan bus kota swasta Perum PPD memiliki 788 unit bus.

Bergabungnya perusahaan bus kota swasta juga atas permintaan pemerintah agar Perum PPD mendapat tambah modal berupa bus. Pada awal bergabung

dengan bus kota swasta jumlahnya sudah mencapai 2.200 unit². Perusahaan selalu mengandalkan bus bantuan dari pemerintah.

Ketika mendapat bus bantuan dari pemerintah Dari 1985 sampai 1991 Perum PPD menerima bantuan bus dari pemerintah sebanyak 1.670 unit³. Jika dilihat dari grafik diatas pada tahun 1983 bus yang diterima oleh Perum PPD sangat besar dengan jumlah 411 unit. Terdiri dari bus lantai tunggal dan bus lantai ganda atau bus tingkat. Namun pada tahun 1984-1985 pemerintah hanya memberikan bantuan berupa bus tingkat saja. Tahun 1986 ketika perusahaan bus kota swasta sudah bergabung ke dalam Perum PPD pemerintah memberikan banyak bus bantuan yaitu sekitar 300 unit dan setahun kemudian naik menjadi 400 unit.

Bantuan bus yang diberikan ternyata jumlahnya menurun pada tahun 1988-1990. Tahun 1991 menjadi era terbaik bagi Perum PPD karena pemerintah memberikan bantuan yang lebih banyak lagi dari pada tahun-tahun sebelumnya yaitu berjumlah 452 unit. Bus yang diberikan merupakan bus lantai tunggal dengan merk Mercedes Benz. Tahun 1993 kembali menerima bantuan bus sebanyak 145 unit dan tahun 1997 sebanyak 90 unit. Setiap tahunnya rata-rata Perum PPD menerima tambahan bus baru dari pemerintah sekitar 238 bus per tahun.

Tahun 1992, 1994, 1995, 1998, dan 1999 Perum PPD tidak menerima bus bantuan dari pemerintah. Pada tahun 1996 Perum PPD mengusahakan sendiri pengadaan armada busnya dari hasil penjualan sebagian aset perusahaan dengan

² Masa Kelam Angkutan Umum di DKI Jakarta Tanpa Subsidi Pemerintah Akan Habis Termakan Usia, *Media Indonesia*, 13 Juni 2001, hlm. 6.

³ Muhamad Rochiq, "Dari Dulu Rugi Mulu", *Gamma*, 17 April 2001, hlm. 76.

membeli sebanyak 100 unit bus. Pada periode 1993-2000 Perum PPD pengadaan bus sendiri dengan jumlah 290 bus rata-rata pertahun 36 bus pertahun. Walaupun mendapat bus bantuan dari pemerintah tetapi tidak dimanfaatkan secara optimal karena pada tahun 1992 jumlah bus menurun menjadi 1.771 dari 1.785 pada tahun 1991.

a. Bus Tingkat (*Double Decker*)



Gambar 5. : Kanan Volvo, Kiri Leyland

Sumber : Bus Mania.

Bus tingkat atau *double decker* milik perum PPD pertama kali beroperasi sejak 1978⁴. Pengoperasian bus tingkat di Indonesia hanya dilakukan oleh Damri dan PPD saja. Bus tingkat yang dipakai di Indonesia hanya terdapat dua merk yaitu Leyland Atlantean yang berasal dari Inggris, mesin yang berada dibelakang menggunakan transmisi otomatis. Serta Volvo Olympian dan Ailsa B55 buatan Swedia, menggunakan transmisi otomatis dan bermesin yang ada dibelakang. Berikut rute yang dilayani bus tingkat.

⁴ Jumlah Bus Tingkat Akan Dikurangi secara Alami, *Kompas*, Jumat 5 Juni 1991, hlm. 7.

Tabel IV
Rute Bus Tingkat

Rute	Unit
Blok m-Dr. Wahidin	15
Kaliders –Blok M	31
Kalideres-Pasar Senen	15
Pondok Kopi-Harmoni	15
Cililitan- Pasar Baru	15
Cililitan-Tanjung Priok	30
Cililitan-Kalideres	23
Pulogadung-Pasar Baru	18
Pulogadung-Tanah Abang	14
Kota-Blok M	34
Kota-Pulogadung	10
Kalideres-Kota	21
Cililitan-Blok M	8
Cililitan-Harmoni	10
Pulo gadung-Blok M	30
Kalideres-Gunung Agung	18
Cililitan-TMII	4

Sumber : Diolah Dari Perum PPD

Kedatangan bus impor ini dikarenakan adanya kebijakan mengenai angkutan kota yang harus dapat memuat penumpang sebanyak mungkin dan Untuk menanggulangi kebutuhan sarana angkutan di Ibu kota Jakarta. Hal ini yang menjadi kelebihan dari bus tingkat, hanya dengan satu bus dapat mengangkut penumpang setara dua bus biasa. Serta juga dapat menghemat pemakaian jalan karena ukuran panjang dan lebarnya sama dengan bus biasanya.

Daya angkut yang besar bus tingkat menjadi solusi sarana transportasi di daerah yang banyak penumpangnya. Disamping banyaknya kelebihan dari bus tingkat ternyata, memiliki juga berbagai macam kekurangan. Tidak semua jalan dapat dilalui oleh bus tingkat, dengan banyaknya *fly over* dan *under pass* di Jakarta sangat membatasi gerak dari bus ini. Beban yang besar menjadi dua kali lipat dari berat bus biasanya, mengakibatkan bus tingkat berjalan lebih lamban dari kebanyakan bus lainnya. Selain itu juga berbagai masalah teknis selalu saja terjadi pada bus tingkat, kendala teknisnya yaitu:

1. Perbedaan suhu dan iklim Indonesia yang panas dan sering macet tidak cocok dengan mesin bus tingkat yang diimpor dari Eropa.
2. Kontruksi bus tingkat yang rumit dan rawan terjadi hubungan arus pendek dan tak jarang sering terjadi kebakaran terutama dengan merk Leyland.
3. Selain itu suku cadangnya yang harus diimpor dari luar negeri sangat menyulitkan bagi Perum PPD karena harus menanggung biaya ongkos yang tidak sedikit.
4. Pengopersaian bus tingkat yang menggunakan teknologi digital sangat menyulitkan teknisi ketika melakukan perawatan sehari-hari.

Dengan banyaknya kendala teknis pada tahun 1991 keberadaan bus tingkat *Double Decker Leyland* dan *Volvo* mulai dikurangi secara alami. Tidak terjadi lagi penambahan bus tingkat dan bus yang masih beroperasi pada saat itu dibiarkan habis masa pakainya sampai akhirnya dijual sebagai besi tua (bus konservasi).

B. Bus Gandeng (*Articulated Bus*)

Perum PPD merupakan perusahaan angkutan bus pertama kali di Indonesia yang mengoperasikan Bus gandeng atau biasa disebut dengan Bus Tempel. Bus gandeng yang bermerk Jinghua dengan type DD 690 dengan panjang hampir 18 m merupakan buatan pabrik China Dan Dong Automobile Works dan bus Ikarus buatan Hungaria. Bus gandeng ini berkapasitas 47 tempat duduk dan mampu mengangkut penumpang sebanyak 180 orang.



Gambar 6. : Bus Gandeng merk Jinghua Kiri, Ikarus Kanan

Sumber : Bus Mania.

Bus memiliki tiga pintu untuk masuk dan keluar penumpang itu bisa melaju sampai kecepatan 70 km. Pada bentuk aslinya kemudi bus berada disebelah kiri, kemudian dirubah menjadi setir kanan untuk dioperasikan di Jakarta, seperti lazimnya kendaraan yang beroperasi di Indonesia bus yang diimpor dari cina tahun 1991 pada awal kedatangannya sangat mengejutkan karena sebelum bus ini masuk ke Indonesia harus sudah dikaji terlebih dahulu penggunaannya tetapi belum dikaji bus gandeng sudah datang lebih dahulu ke

Jakarta. Bus berjumlah 20 buah ini akhirnya baru dapat dioperasikan setahun berikutnya yaitu pada tahun 1992. Bus gandeng melayani rute sebagai berikut:

- A. Bus Gandeng BT 01 Blok M-Kota.
- B. Bus Gandeng BT 02 Pulogadung-Grogol.
- C. Bus Gandeng BT 03 TMII-Grogol.

Bus gandeng BT 01 dan BT 03 beroperasi sebanyak tujuh unit sedangkan bus gandeng BT 02 sebanyak enam unit. Jumlah bus gandeng yang beroperasi tidak banyak seperti bus tingkat dikarenakan bentuk bus yang lebih panjang sehingga sangat sulit bermanuver ketika berada di jalan yang sempit dan banyak tingkungan. Dalam perkembangannya bus gandeng tidak pernah ditambah jumlahnya. Karena bus ini sering menyulitkan pengemudi karena tanpa dilengkapi dengan power steering, rem tangan mekanis serta menimbulkan suara berisik. Disamping itu seringkali terjadi kerusakan teknis ketika beroperasi diduga bus ini dibuat dari bahan bermutu rendah.

Pada tahun 2000 tersisa hanya tiga unit bus gandeng, itu pun dipertahankan dengan cara saling menukar onderdil sesama bus gandeng buatan cina ini. Akhirnya secara perlahan-lahan bus gandeng menghilang dari jalan kota Jakarta.

C. Bus RMB (Rute Mode Baru)

Bus bermerk Mercedes benz tipe OH 408 Kapasitas angkut penumpang adalah 54 penumpang dengan berbahan bakar solar bus ini dapat mencapai

kecepatan maksimal 80 km/jam. Dilengkapi dengan dua buah pintu yang dapat dibuka secara otomatis (*automatic folding door*).



Gambar 7. : Bus RMB

Sumber : Koleksi Pribadi.

Bus RMB merupakan bus yang pernah dipakai untuk mengangkut para delegasi pada Konferensi Tingkat Tinggi Gerakan Non Blok di Jakarta pada tahun 1993. Ketika KTT selesai pemerintah memberikan sebanyak 130 bus kepada PPD untuk dikelola dan digunakan untuk kepentingan masyarakat. Oleh PPD bus pemberian pemerintah ini digunakan sebagai bus Patas AC beroperasi dengan sistem RMB. Sistem RMB yaitu kepanjangan dari Rute Mode Baru, yang merupakan suatu system cara baru dalam mengoperasikan bus yang lebih mengutamakan kenyamanan dan pelayanan terhadap penumpang menjadi utama.

Dengan sistem ini pun penumpang diajak berdisplin yaitu dengan cara:

1. Bus hanya berhenti untuk menaikan penumpang di halte, serta terminal selain di tempat itu bus tidak akan berhenti.
2. Ketika masuk bus harus melalui pintu depan dan turun melalui pintu belakang dan harus mengantre secara tertib ketika naik dan turun dari bus.

3. Penumpang harus menyediakan uang pas ketika hendak membayar ongkos bus dan menaruh di box yang berada di dekat pengemudi.
4. Jika seluruh tempat duduk sudah terisi penuh bus tidak akan lagi mengangkut penumpang.

Dengan sistem pengoperasiannya yang berbeda dengan bus lainnya yang selalu mengandalkan sistem setoran, dimana mengharuskan pengemudi untuk memenuhi target yang diminta oleh perusahaan. Maka tak jarang pengemudi selalu berusaha untuk mendapatkan setoran dengan cara ngebut untuk mendapatkan setoran yang banyak serta bersaing dengan pengemudi-pengemudi lainnya. Dengan cara seperti itu maka pelayanan dan kenyamanan terhadap penumpang pun tidak diutamakan oleh pengemudi yang menjadi fokus utama hanya bagaimana mendapat setoran untuk hari itu karena gaji pengemudi dan kondektur tergantung dari setoran yang mereka berikan kepada perusahaan.

Ciri pelayanan sistem RMB yaitu:

1. Hanya terdapat pengemudi saja, tanpa kondektur.
2. Uang pas, dibayarkan ketika memasuki bus tanpa karcis.
3. Pelayanan teratur menurut jadwal waktu.

Pengoperasian bus eks KTT ini merupakan sebagian usaha Perum PPD untuk mengatasi masalah lalu lintas di metropolitan Jakarta⁵. Dalam sistem RMB Perum PPD ingin memberikan contoh kepada perusahaan bus lain bahwa pengemudi harus diberikan gaji perbulan. Untuk dapat bekerja dengan optimal

⁵ RMB Akan Diterapkan Pada Angkutan Umum di Jabodetabek, *Kompas*, Senin 17 Mei 1993, hlm. 7.

tanpa paksaan dengan begitu tuntutan untuk memberikan pelayanan kepada penumpang.

Dengan menghadirkan rasa aman dan nyaman dapat dilakukan secara maksimal. Dalam satu bus hanya terdapat satu awak bus yaitu hanya terdapat pengemudi saja tidak ditemani oleh kondektur, pengemudi pun merupakan orang-orang pilihan. Pelayanan bus ini teratur sesuai dengan jadwal dan dioperasikan dari pukul 05.30 sampai 19.30.

Dengan diberlakukan tepat waktu atau *time table* ketika bus berangkat dari terminal berhenti di shelter dan tiba di jurusan akhir harus sesuai dengan jadwal yang ditetapkan. Sistem ini pun menjadi contoh untuk pengoperasian bus kota nantinya akan diterapkan pula pada seluruh angkutan umum dikawasan Jabodetabek. Kehadiran RMB diharapkan bisa membuat bus-bus tidak ngebut, penampilan bus akan lebih baik sehingga kendaraan lebih awet dan pelayanan kepada masyarakat akan lebih baik pula.

Serta diharapkan dapat beralihnya pengguna kendaraan pribadi ke bus RMB karena masyarakat menengah keatas di Jakarta juga membutuhkan angkutan umum yang layak.

Rute-rute yang dilayani bus RMB adalah:

- A. Patas AC 11 Pulogadung-Grogol.
- B. Patas AC 12 Pulogadung-Lebak Bulus.
- C. Patas AC 13 Kampung Rambutan-Muara Karang.
- D. Patas AC 14 Kampung Rambutan-Ciputat.
- E. Patas AC 15 Lubang Buaya-TMII.

F. Patas AC 16 Rawamangun-Lebak Bulus.

G. Patas AC 17 Bekasi-Tanah Abang.

H. Patas AC 18 Depok Timur-Pulogadung.

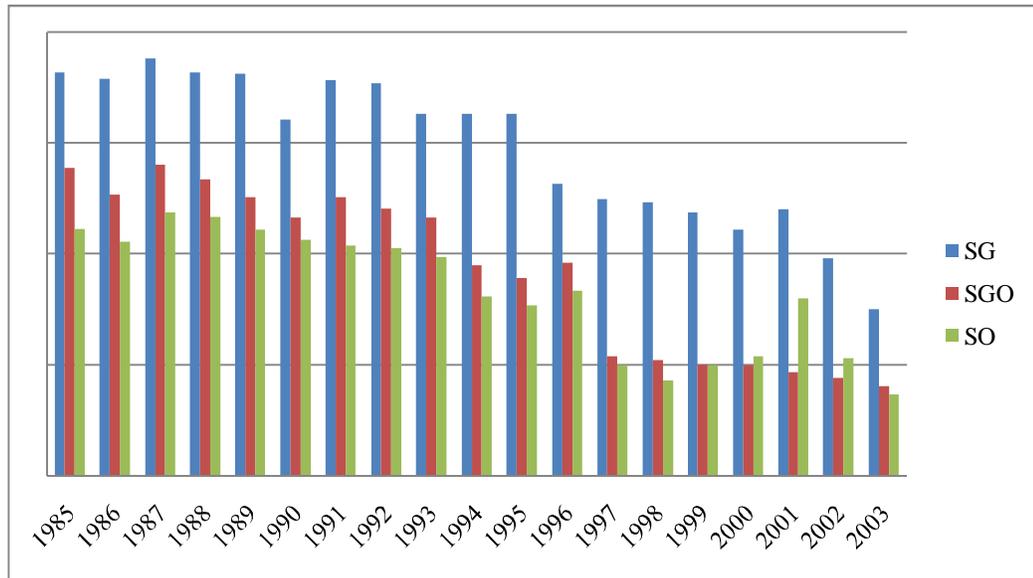
Dengan rincian Patas AC 11 dengan 11 bus, Patas AC 12 dengan 20 bus, Patas AC13, Patas AC 15 dan Patas AC 17 dengan 15 bus, Patas AC 14, Patas AC 18 dan Patas AC 16 dengan 18 bus. Sistem RMB ini kemudian berjalan dengan baik, respon masyarakat pun cenderung positif karena kenyamanan bertambah. Tetapi dalam beberapa tahun sistem ini mulai menghilang. Penumpang yang mempunyai uang nominal besar sulit mendapatkan uang kembalian, sementara pengemudi tidak dibekali uang kecil. Pengemudi akhirnya menahan pembayaran dengan maksud untuk memberi kembalian, tetapi uang itu tertahan dan banyak yang terbawa pulang. Selain itu, banyak penumpang yang membayar dengan sepotong uang yang dilipat, sehingga terlihat seperti uang utuh.

Kemudian bus eks KTT ini terlihat seperti aslinya karena bus dapat berhenti dimana saja untuk menaik dan menurunkan penumpang. Pengemudi lebih suka menerima langsung dari penumpang dari pada menaruh ongkos di kotak uang (*farebox*). Saat jam padat, penumpang tetap ada yang berdiri didalam bus. Bus-bus RMB lalu dihapus karena kendala itu, padahal pada awalnya dari keuntungan bisa dibeli dua bus baru⁶. Selanjutnya bus RMB kembali ke sistem seperti kebiasaan bus-bus lainnya.

⁶ Pengelola Harus Bertangan Besi, *Kompas*, 20 April 2001, hlm. 26.

Grafik II

Perkembangan Alat Produksi (bus) yang Dimiliki Perum PPD



Sumber: Perum PPD

Tahun 1985 bus yang siap operasi hanya 1.111 unit diantaranya banyak yang memerlukan perawatan dan tak sedikit yang tidak layak jalan. Untuk mengatasi hal itu Perum PPD harus melakukan peremajaan bus supaya dapat beroperasi lagi. Tetapi peremajaan tidak dioptimalkan maka dalam perkembangannya bus yang dimiliki Perum PPD cenderung memperhatikan. Dari grafik terlihat perkembangan armada bus Perum PPD cenderung menurun setiap tahunnya.

Pada tahun 2003, Perum PPD hanya memiliki Bus sebanyak 750 unit. Bus-bus tersebut digunakan untuk melayani penumpang yang terbagi dalam empat jenis bus, yaitu Bus Reguler 311 Unit, Bus Patas 157 Unit, Bus Patas AC 261 Unit, Bus Wisata 21 Unit.

B. Struktur Organisasi dan Sumber Daya Manusia

Struktur organisasi merupakan gambaran dari kedudukan, tugas, wewenang, tanggung jawab dan hubungan antara satu bagian ke bagian lainnya. Hubungan atasan dengan bawahan atau sebaliknya dan masing-masing sub bidang yang terdapat didalam organisasi mempunyai rentang pengawasan sendiri. Organisasi dan tata kerja Perum PPD dibentuk dalam rangka menjalankan usaha perusahaan dan dikelompokkan menjadi beberapa bagian, yaitu. Kantor Pusat, Depo dan Bengkel. Fungsi organisasi ini adalah merupakan organisasi inti dalam perusahaan dan berfungsi sebagai pengatur pengoperasian bus PPD.

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No.129/OT.002/Phb-86 tentang Organisasi dan Tata Kerja Perum PPD tanggal 23 agustus 1986, maka dibentuklah Organissai Tata kerja Perusahaan Umum (Perum) Pengangkutan Penumpang Djakarta dan disempurnakan dengan keputusan Menteri Perhubungan No.KM.16 tahun 2000. Sebagai tindak lanjut atas keputusan menteri tersebut, kemudian Direksi Perum PPD menyusun Organisasi dan Tata Kerja Depo dan Bengkel Pusat yang dituangkan dalam Keputusan Direksi Perum PPD No.69/Sekr/XI/1986 tentang Organisasi dan Tata Kerja Depo dan Bengkel Pusat Perum PPD, pada tanggal 19 November 1986 dan disempurnakan dengan keputusan Direksi No.30/Sekr/V/2002 dan keputusan Direksi No.31/Sekr/V/2002⁷.

Organisasi yang telah disahkan ini disesuaikan dengan kebutuhan perusahaan. Organisasi Kantor Pusat memiliki susunan terdiri atas Direksi, Pimpinan Perum PPD adalah Direksi. Direksi merupakan sebagai satu kesatuan yang berwenang membawahi empat Direktorat secara langsung, yaitu terdiri atas Direktorat Operasi, Direktorat Teknik, Direktorat Keuangan, Direktorat Personalia dan Administrasi Umum dan Satuan Pengawasan Intern Perusahaan.

⁷ Perum PPD "Profil Perusahaan" Jakarta 2002, hlm. 2.

Masing-masing Direktorat bertindak sebagai anggota serta bertanggung jawab serta membawahi Sub Direktorat, masing-masing Sub Direktorat membawahi Seksi-seksi.

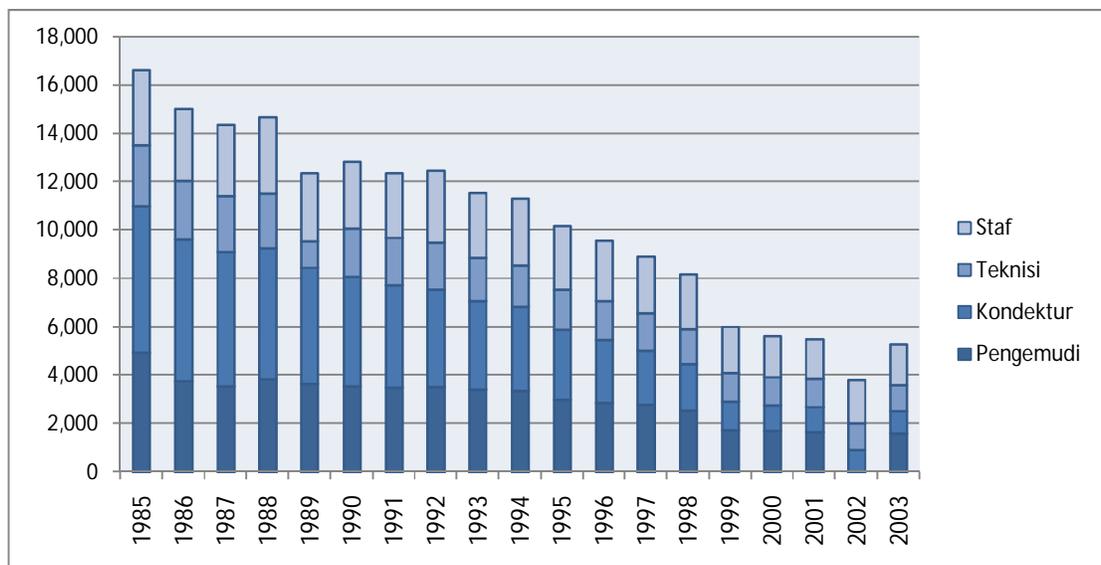
Direktorat Operasi terdiri atas dua Sub Direktorat yaitu, Sub Direktorat Program Operasi dan Perencanaan Pengembangan, Sub Direktorat Pengendalian dan Pengamanan Operasi. Sub Direktorat Program Operasi dan Perencanaan Pengembangan membawahi tiga seksi yaitu, Seksi Trayek, Seksi Produksi, Seksi Perencanaan dan Pengembangan. Sub Direktorat Pengendalian dan Pengamanan Operasi membawahi dua seksi yaitu, Seksi Keamanan Tertib Operasi dan Kecelakaan/ganti rugi, Seksi Pengendalian dan Komunikasi.

Direktorat Teknik terdiri atas dua sub direktorat yaitu, Sub Direktorat Pengadaan dan Bina Barang Teknik, Sub Direktorat Pengendalian dan Pemeliharaan. Sub Direktorat Pengadaan dan Bina Barang Teknik membawahi dua seksi yaitu, Seksi Perencanaan dan Pengadaan Barang Teknik, Seksi Pembelian dan Penggunaan Barang Teknik. Sub Direktorat Pengendalian dan Pemeliharaan membawahi dua seksi yaitu, Seksi Pengendalian dan Seksi Pemeliharaan.

Direktorat Keuangan terdiri atas dua sub direktorat yaitu, Sub Direktorat Anggaran dan Akuntansi membawahi tiga seksi, Seksi Anggaran Pendapatan dan Biaya, Seksi Akuntansi dan Seksi Verifikasi. Serta Sub Direktorat Tata Usaha Keuangan membawahi Seksi Administrasi keuangan dan Kas Bank dan Seksi Gudang.

Direktorat Personalia dan Administrasi Umum terdiri dari dua sub direktorat yaitu, Sub Direktorat Kepegawaian dan Sub Direktorat Administrasi Umum. Sub Direktorat Administrasi Kepegawaian membawahi dua seksi yaitu, Seksi Perencanaan dan Pengembangan Pegawai, Seksi Pengangkatan, Mutasi dan pemberhentian. Sub Direktorat Administrasi Umum membawahi dua seksi yaitu, Seksi Tata Usaha Perusahaan dan Umum, Seksi Hukum, Organisasi, Tata Laksana dan Hubungan Masyarakat.

Grafik III
Sumber Daya Alam



Sumber: Profil Perum PPD

Sebelum terjadi penggabungan karyawan Perum PPD berjumlah 8.367 orang, setelah penggabungan melonjak menjadi 16.634 orang. Setelah penggabungan jumlah karyawan Perum PPD tidak sebanding dengan jumlah armada. Pada tahun 1986 turun menjadi 16.589 karyawan. Jumlah karyawan

diperbanyak oleh kondektur yang mencapai dua kali lipat dari jumlah pengemudi. Kondisi seperti inilah yang harus diterima oleh Perum PPD. Karyawan hasil pelimpahan dengan beragam kondisi dan latar belakang pendidikan yang berbeda harus diterima. Berbeda dengan karyawan Perum PPD yang sebelumnya diberi pelatihan sehingga kinerjanya ketika bekerja maksimal.

Grafik diatas terlihat pada tahun 1985 jumlah kondektur lebih banyak dari pada jumlah pengemudi ini disebabkan oleh gabungan dari perusahaan bus swasta. Dengan jumlah karyawan yang mencapai 16.634 tentunya sangat memberatkan Perum PPD. Karena jumlah tersebut tidak sebanding dengan jumlah armada bus yang hanya berjumlah kurang dari 2000 ribu unit. Dari grafik diatas jumlah karyawan terlihat menurun setiap tahunnya namun penurunan jumlah tersebut masih terlampau sedikit jika dibandingkan dengan jumlah armada yang dimiliki.

Sejak tahun 1986 baru pada tahun 1988 jumlah karyawan turun menjadi 12000 karyawan. Pada tahun 1992 terdapat 12.208 karyawan kemudian diberhentikan sekitar 894 karyawan, 314 orang diantaranya karena terkena tindakan administrasi dan pelanggaran, 134 orang berhenti atas permohonan sendiri dan 105 dengan berbagai latar belakang, sedangkan sisanya 341 orang karena batas usia kerja yang sudah melampaui⁸. Kemudian pada tahun 1993 jumlah karyawan Perum PPD menurun menjadi 11.314 karyawan.

Namun penurunan jumlah karyawan yang ada masih belum bisa memenuhi target rasio yang ideal yaitu satu banding empat. Artinya satu bus

⁸ Dirut Perum PPD:Tahun 1993, PPD kurangi 894 Pegawai, *Kompas*, 13 Februari 1993, hlm. 7.

dioperasikan oleh empat orang karyawan. Pada tahun 1995 Perum PPD kembali melakukan pengurangan karyawan dari 11.353, dikurangi menjadi sekitar 1.931 karyawan. Akhirnya jumlah karyawan dapat menurun menjadi 9.422 karyawan. Untuk pertama kalinya sejak tahun 1986 jumlah karyawan pada tahun 1996 berada dibawah angka 10.000.

Pada periode bulan Agustus 1998 sampai bulan Mei 1999 Perum PPD berhasil mengurangi 2.023 orang dari 6.015 karyawan. Kemudian jumlah karyawan dapat ditekan menjadi 5.564 karyawan. Pengurangan yang terjadi selama beberapa tahun tersebut tetap saja belum cukup untuk mendekati rasio ideal penanganan bus. Untuk itu pada tahun 2003 dilakukan pengurangan dengan jumlah yang sangat besar dibanding tahun-tahun sebelumnya. Dari 5.419 karyawan dikurangi 3.500 orang dengan pengurangan ini diharapkan Perum PPD dapat bekerja secara optimal karena beban karyawan sudah menurun menjadi 1.919 karyawan.

Untuk mengatasi kelebihan karyawan ini Perum PPD sudah mengambil berbagai macam cara, tetapi cara yang diambil adalah dengan memperbanyak armada. Namun sering berjalannya waktu penambahan armada tidak kunjung datang yang terjadi armada bus yang ada minta untuk diperemajakan. Hal ini yang menjadi beban bagi Perum PPD. Mau tak mau akhirnya dengan merasionalisasi karyawan hingga mendekati jumlah armada yang ada.

C. Proses Penyehatan Perum PPD

Setelah penggabungan terdapat tiga sektor yang membuat beban berat perusahaan yaitu, jumlah armada, biaya operasional perawatan bus, serta kesejahteraan karyawan itu sendiri. Dengan banyaknya karyawan Perum PPD harus bisa berjalan seperti normal. Dengan banyaknya jumlah karyawan tentunya Perum PPD harus menyediakan dana tambahan lagi untuk menggaji karyawan-karyawan hasil pelimpahan tersebut.

Pada tahun 1985 sebelum penggabungan jumlah bus PPD hanya 900 unit yang berada di tiga depo. Setelah penggabungan jumlah armada naik menjadi 1.500 unit dengan menempati di 13 depo. Dengan bertambahnya jumlah bus dari hasil pelimpahan, seharusnya bisa membuat perusahaan ini semakin berkembang maju. Namun kenyataannya tidak seperti itu karena bus-bus swasta yang digabung kedalam Perum PPD kondisinya beragam, rata-rata terdapat kerusakan, rusak ringan, sedang maupun rusak parah sampai tidak layak jalan.

Hal ini kemudian menjadikan masalah, karena jika ingin armada itu semua bisa beroperasi Perum PPD harus memperbaiki armada yang dengan berbagai macam kerusakan tersebut. Disamping juga harus dapat melakukan perawatan rutin terhadap bus-bus yang masih bisa beroperasi. Untuk itu Perum PPD harus kembali lagi menambah dana ekstra untuk perawatan bus karena bus yang sudah tua harus melakukan perawatan agar dapat bisa beroperasi. Pada tahun 1999 jumlah bus Perum PPD 1.187 unit itu pun kondisi sangat memperhatikan, Maka

tak heran bus-bus yang beroperasi di jalan-jalan ibu kota 68% ialah bus yang sudah berumur 10 tahun lebih⁹.

Padahal bus yang umurnya lebih tua akan membuat biaya perawatan menjadi lebih mahal dan teknik perawatan harus dilakukan secara rutin supaya bus dapat bisa beroperasi kembali. Pada tahun 2003 Perum PPD memiliki 600 kendaraan, tetapi hanya 450 kendaraan yang layak dioperasikan. Dari jumlah ini, hanya 30% yang berusia dibawah tujuh tahun. Selebihnya memiliki usia berkisar delapan sampai lima belas tahun¹⁰.

Banyaknya masyarakat membutuhkan angkutan menjadikan kondisi ini sangat memperhatikan bahwa disatu sisi pasarnya sudah tersedia banyak namun tidak bisa dimanfaatkan karena terbatasnya jumlah bus akibat semakin menyusutnya jumlah armada. Kondisi ini semakin membuat Perum PPD tidak produktif dan sangat merugikan bagi Perum PPD. Berkurangnya jumlah armada dikarenakan kendala keuangan yang diderita Perum PPD juga diperparah dengan harga suku cadang bus yang mahal.

Tentunya hal ini berakibat ketidakmampuan perusahaan melakukan perawatan sebagaimana mestinya akibat dari tingginya biaya onderdil atau suku cadang bus kota yang dibutuhkan. Apalagi setelah Indonesia dilanda krisis ekonomi harga suku cadang semakin tidak terjangkau oleh perusahaan. Padahal kebutuhan akan suku cadang sangat mendesak jika tidak terdapat suku cadang yang dibutuhkan maka otomatis bus tidak akan bisa berjalan untuk beroperasi.

⁹ Kondisi Perum PPD Kritis, *Kompas*, 20 Juli 2000, hlm. 18.

¹⁰ PPD Akan Berhentikan 3.500 Karyawannya, *Kompas*, 7 Maret 2003, hlm. 18.

Padahal misi Perum PPD sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 32 tahun 1984 adalah menyediakan pelayanan umum, sekaligus memupuk keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan, menjadi harapan yang masih jauh untuk dicapai. Dengan kondisi seperti ini maka wajarlah jika sebagian bus PPD beroperasi apa adanya seperti tampilan bentuk yang kumuh, suara mesin menderu berat.

Agar bus-bus yang rusak dapat beroperasi kembali yaitu dengan cara kanibal sesama bus PPD. Karena banyak bus PPD yang menderita kerusakan maka tak jarang Sebagian bus dari PPD yang rusak ini menjadi korban kanibal untuk memperbaiki kendaraan lebih baru¹¹. Suku cadang dari bus yang sudah rusak parah akan diambil untuk dipakai dibus yang rusak ringan atau mempreteli onderdil bus yang rusaknya lebih parah ke bus yang rusak ringan. Akibatnya, bus PPD yang nongkrong di pool tampak cacat, ada yang bannya lenyap, kaca depan tinggal sebelah, kaca jendela copot, bahkan banyak bus yang tidak punya perseneling dan mesin¹². Maka tak jarang di depo perum PPD berbaris puluhan bus-bus yang hanya tersisa rangkanya saja, Bus-bus yang dapat beroperasi dapat dihitung dengan jari.

Seharusnya sebuah perusahaan transportasi harus meremajakan armada busnya, karena bus adalah alat produksi yang paling vital bagi perusahaan tanpa bus perusahaan tentu tidak dapat berjalan. Tapi bagi Perum PPD meperemajakan armada merupakan hal yang tidak mungkin karena banyak keperluan yang lebih penting yaitu kesejahteraan karyawan.

¹¹ Selamat Saragih, Perum PPD Kesulitan Suku Cadang 'Kanibalisme' Dilakukan agar Bus Bisa Beroperasi, *Media Indonesia*, 21 Maret 1998, hlm. 5.

¹² *Ibid.*

Sejak berstatus sebagai Perum pada tahun 1981 PPD tak pernah dikelola oleh manajer yang profesional¹³. Karena pimpinan Perum PPD berasal dari Departemen Perhubungan mereka tak paham dengan persoalan teknis dilapangan dan menjadikan Perum PPD lahan untuk memperkaya diri sendiri. Sikap itu akhirnya ditiru oleh karyawan-karyawan yang selalu membuat korupsi pembelian spare part. Akhirnya Perum PPD tidak pernah untung terus merugi, dan tak pernah putus meminta subsidi kepada pemerintah agar dapat beroperasi. Perusahaan ini terkesan kalah bersaing dengan perusahaan angkutan umum lainnya, padahal Perum PPD didukung pemerintah.

Selama ini kerugian yang terjadi hanya terdapat didalam tubuh Perum PPD. Ternyata selain faktor dari dalam terdapat juga kerugian Perum PPD dari faktor luar. Yaitu tarif dan dari ulah masyarakat sendiri sebagai pengguna bus Perum PPD. Perilaku masyarakat juga menjadi faktor kerugian bagi Perum PPD, bus-bus yang ada menjadi cepat rusak karena ulah masyarakat yang tidak bertanggung jawab. Misalnya aksi vandalisme dengan mencorat-coret di dalam dan luar bus, membuat bus menjadi kotor. Lihat saja tangan-tangan iseng yang mempereteli busa kursi bus atau mencoret-coret langit-langit dan body mobil¹⁴.

Bahkan tak jarang bangku hilang atau rusak hingga memperteli kelengkapan bus. Bus PPD juga sering menjadi sasaran pelajar ketika terjadi tawuran pelajar. Kerusakan yang dialami bus PPD beragam, dari kaca depan yang pecah hingga bodi bus yang hancur¹⁵.

¹³ PPD Merana karena Salah Kelola, *Kompas*, 28 Agustus 2000, hlm. 26.

¹⁴ Bus Kota Bobrok, Manajemen Bobrok, *Kompas*, 9 Oktober 2000, hlm. 32.

¹⁵ Akibat Ulah Pelajar, PPD Rugi Ratusan Juta, *Media Indonesia*, 7 Maret 1997, hlm. 3.

Akibatnya Perum PPD harus menanggung kerugian dan memperbaiki kerusakan-kerusakan tersebut. Rata-rata ada dua bus tiap hari yang dirusak masyarakat, khususnya pelajar, sehingga tiap bulan butuh biaya perbaikan akibat vandalisme sampai Rp 60 juta¹⁶. Seperti pada tahun 1991 jumlah bus yang dirusak sebanyak 421 bus dengan kerugian Rp 66,8 Juta/bulan. Lalu pada periode 1992-1994 bus yang mengalami kerusakan sebanyak 3.250 bus dengan kerugian sebesar Rp 2,4 milyar. Kemudian pada tahun 1998 terdapat 429 bus mengalami kerusakan akibat ulah masyarakat dengan kerugian Rp 166.759.529 juta.

Kerugian-kerugian tersebut hanya untuk mengganti kaca-kaca yang pecah dan bodi bus yang rusak. Sebenarnya kerugian bisa lebih banyak jika dihitung dari pemasukan bus setiap hari. Karena bus yang mengalami perbaikan tidak dapat beroperasi satu sampai tiga hari. Jika bus tidak beroperasi tentu tidak akan bisa memberikan pemasukan kepada perusahaan. Kejadian-kejadian tersebut seharusnya tidak perlu terjadi jika masyarakat bisa menjaga fasilitas umum yang diberikan pemerintah untuk melayani dapat masyarakat.

Walaupun bus PPD selalu disesaki penumpang tak menjamin pendapatan akan naik tak jarang banyak penumpang yang tidak mau membayar ongkos seperti pelajar juga kalangan masyarakat lainnya. 10% penumpang bus PPD tidak mau membayar ongkos. Mereka menganggap bus PPD adalah sebagai bentuk pelayanan pemerintah kepada masyarakat yang seharusnya gratis tidak dipungut biaya. Memang menjadi kewajiban pemerintah untuk menyediakan jasa angkutan kota yang nyaman dan aman dengan biaya terjangkau.

¹⁶ PPD Yang Didamba Sekaligus Dicaci, *Kompas*, 20 April 2001, hlm. 25.

Sebagai BUMN yang berada dibawah Departemen Perhubungan, Perum PPD memang tak ditargetkan untuk memburu untung. Misi utamanya Perum PPD adalah memberikan pelayanan angkutan perkotaan dengan menggunakan bus kepada masyarakat Jakarta terutama lapisan menengah ke bawah. Perum PPD digariskan untuk dikelola secara professional, agar mampu memenuhi kebutuhan diri sendiri dan kebutuhan operasional. Namun keadaan sekarang berbanding terbalik dengan tujuan awal. Justru Perum PPD selalu mengharapkan bantuan dari pemerintah, sebab untuk menggaji para karyawan tidak bisa bergantung kepada beroperasinya armada-armada bus.

Pada Oktober 2002, pendapatan Perum PPD rata-rata Rp 8 milyar/bulan. Adapun total pengeluaran mencapai Rp 12,5 milyar/bulan, meliputi biaya operasional Rp 6,7 milyar dan gaji karyawan sebesar Rp 5,8 milyar. Setiap bulan perusahaan menderita kerugian Rp 4,5 milyar¹⁷.

Akhirnya pembayaran gaji karyawan diambil dari subsidi yang diberikan pemerintah pusat setiap bulan. Sebagai BUMN yang mengelola angkutan umum untuk kawasan DKI Jakarta, Perum PPD memang terhitung BUMN yang sering kali menerima subsidi dari pemerintah karena selalu merugi¹⁸. Kesenjangan jumlah karyawan dan jumlah armada menjadi faktor utama Perum PPD Semakin bertambah tahun semakin memperbesar kerugian yang ada. Jumlah karyawan Perum PPD tahun 2003 berjumlah 5.337 orang meliputi 1.630 pengemudi, 931 kondektur, 1.101 teknisi dan 1.675 staf administrasi. Dengan jumlah armada bus berjumlah 750 unit, dari jumlah itu pun hanya 450 unit yang bisa beroperasi.

¹⁷ PPD Segera Jual Enam Depo Untuk Penyehatan, *Kompas*, 14 April 2003, hlm. 17.

¹⁸ Pemerintah Beri Dua Opsi untuk PPD, *Media Indonesia*, 9 April 2002, hlm 2.

Dari jumlah itu, 85% berusia diatas 10 tahun dan sisanya antara 7-10 tahun¹⁹. Jumlah karyawan sebanyak itu tidak seimbang dengan armada bus maka rasio SDM dan armada adalah 1:12. Hal ini sangat tidak baik bagi perusahaan karena satu bus harus membiayai kehidupan 12 orang karyawan. Perbandingan itu membuat tingginya biaya untuk gaji karyawan setiap bulan.

Defisit yang terjadi semakin lama semakin tinggi, bahkan untuk membayar gaji pegawainya yang berjumlah 5.554 orang saja tidak cukup. Apalagi untuk membiayai operasi busnya yang hanya berjumlah 526 unit, 60% diantaranya berusia diatas sembilan tahun. Pemasukan dari pengoperasian bus ternyata tidak cukup untuk perawatan bus dan juga gaji karyawan, akibatnya kalau menutup biaya operasi maka karyawan tidak akan bisa menerima gaji setiap bulannya.

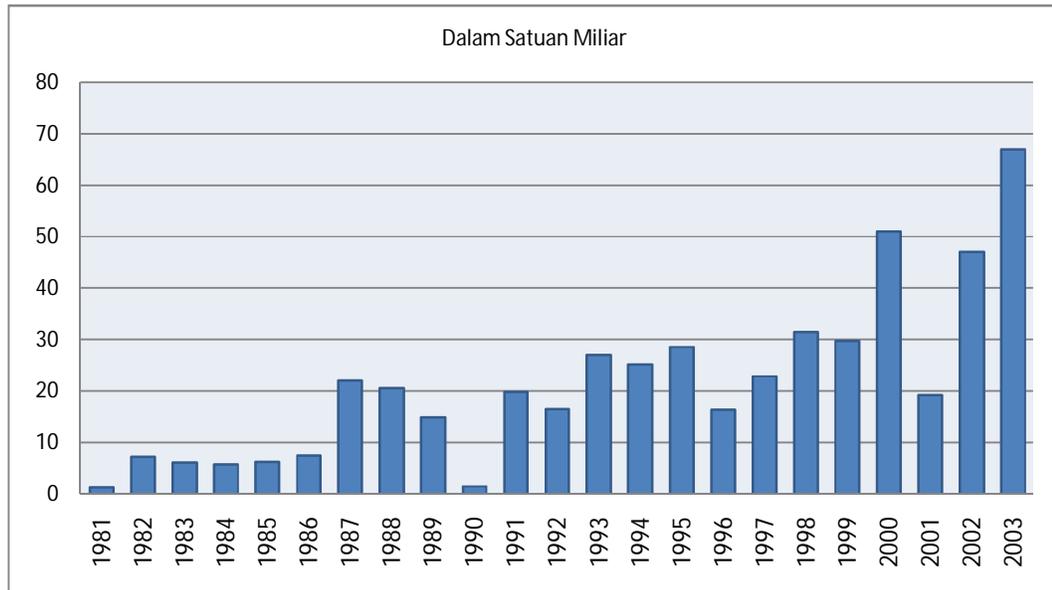
Hal ini yang membuat perusahaan tidak mampu membayar gaji pegawai dan membiayai pemeliharaan bus sesuai standar²⁰. Seharusnya untuk sebuah perusahaan merupakan suatu hal yang merugikan jika memiliki banyak karyawan, meskipun tujuannya untuk membantu pemerintah mengatasi permasalahan pengangguran. Rasio yang ideal adalah satu banding lima yaitu satu bus untuk menghidupi lima orang karyawan.

Melihat kesenjangan antara jumlah karyawan dan jumlah armada yang tidak berubah setiap tahunnya maka harus diambil langkah berani untuk menyelamatkan Perum PPD. Jika tidak perusahaan ini terancam bangkrut karena kerugiannya setiap tahun bertambah banyak. Kerugian-kerugian Perum PPD bisa dilihat digrafik dibawah ini: Berikut daftar kerugian Perum PPD:

¹⁹ Pilihan Berat Bagi PPD: Jalan Terus Atau Bubar, *Kompas*, 17 Maret 2003, hlm. 19.

²⁰ Keresahan Ribuan Karyawan PPD Memuncak, *Kompas*, 15 Oktober 2003, hlm. 17.

Grafik IV
Daftar Kerugian Perum PPD 1981-2003



Sumber: Badan Pemeriksa Keuangan Tahun 2003

Jika dilihat dari grafik diatas sebelum tahun 1986 Perum PPD sudah mengalami kerugian. Walaupun kerugian tersebut masih dibawah 10 milyar. Tahun 1987 kerugian melesat naik menjadi 22 milyar namun cenderung turun di tahun 1988, 1989, sampai tahun 1990. Pada tahun 1990 terdapat penambahan bus dari pemerintah akhirnya dapat menekan kerugian sampai di bawah 5 milyar. Di tahun 1991 kerugian Perum PPD naik drastis hingga mencapai 20 milyar. Kemudian kerugian naik terus sampai pada tahun 1996 kerugian dapat ditekan karena adanya penjualan kantor pusat Perum PPD di Jl Kramat Raya.

Pada tahun 1997 kembali Perum PPD mengalami kerugian hingga pada tahun 2000 mencapai 51 milyar. Diakibatkan adanya efek dari krisis moneter yang

terjadi pada tahun 1998. Pada tahun 2001 pemerintah memberikan Perum PPD bantuan sehingga dapat menekan kerugian Perum PPD sampai 20 milyar. Di tahun 2002 dan 2003 keuangan Perum PPD mulai goyah karena armada yang beroperasi dengan jumlah karyawan tidak seimbang. Sehingga Perum PPD mengalami kerugian untuk pertama kalinya mencapai 68 milyar.

Untuk mengakhiri masa krisis keuangan Perum PPD timbul sebuah wacana dari pemerintah, yaitu dengan dua pilihan yaitu likuidasi atau restrukturisasi. Wajarnya kalau perusahaan sudah merugi, perusahaan lebih baik tutup atau dilikuidasi sehingga kerugian tidak akan makin memberatkan pemiliknya. Namun, pemerintah dan masyarakat golongan bawah di ibu kota tidak menyetujui jika Perum PPD harus dilikuidasi.

Sebelumnya memang ada usulan melikuidasi Perum PPD, tetapi biayanya lebih mahal ketimbang restrukturisasi²¹. Bagi pemerintah, langkah ini merupakan kemunduran karena artinya pemerintah dianggap gagal melaksanakan layanan angkutan umum bagi warganya. Likuidasi Perum PPD akan sangat merugikan, terutama bagi mereka, masyarakat yang berpenghasilan rendah.

Likuidasi juga akan berdampak sosial terhadap pegawai dan keluarganya, dianggap mahal karena akan membuat pemerintah harus mengeluarkan biaya sekitar Rp 337 milyar. Uang itu akan digunakan untuk membayar pesangon pegawai sebesar Rp 278 milyar. Untuk seluruh karyawan Perum PPD yang berjumlah 5.337 sedangkan Perum PPD tidak mempunyai uang sebanyak itu.

²¹ Tangisan PPD Sama Dengan Tangisan Kita, *Kompas*, 24 April 2001, hlm. 27.

Akan tetapi, jika pemerintah mempunyai uang sebesar itu sebaiknya digunakan untuk memperbaiki rasio perbandingan bus dengan karyawan dengan cara penambahan alat produksi agar Perum PPD tetap beroperasi. Dengan uang itu akan didapat sekitar 900 bus baru kelas ekonomi yang harganya Rp 375 juta/bus. Walaupun pemerintah tidak mempunyai uang sebanyak itu, langkah yang paling awal dilakukan restrukturisasi dengan cara merekondisi bus-bus rusak dengan membeli mesin baru dan suku cadang untuk bus agar siap beroperasi kembali. Biaya yang dibutuhkan untuk penyegaran 303 bus diperkirakan sekitar Rp 35 Milyar.

Akhirnya pemerintah memutuskan untuk merestrukturisasi Perum PPD, Restrukturisasi dipilih karena berbiaya sangat murah dibandingkan dengan Likuidasi. Pada tahun 2003 rasio jumlah armada dengan karyawan berjumlah 1:10. Restrukturisasi menjadi jalan terbaik yang selain menegaskan tanggung jawab pemerintah juga memenuhi kebutuhan masyarakat golongan bawah yang mendambakan angkutan murah²².

Untuk merestrukturisasi Perum PPD harus mengurangi karyawan untuk mendapatkan rasio ideal. Agar rasio jumlah armada dan pegawai 1:5, karyawan Perum PPD dikurangi karena jumlah armada yang ada sangat sedikit dibanding jumlah karyawan. Pertama dengan menambah jumlah alat produksi paling tidak sebanyak 500 unit atau melakukan rasionalisasi kepada 2.500 karyawannya²³. Jika hanya menambah armada saja terkesan tidak efektif karena karyawan yang berusia usia diatas 50 tahun dan tidak produktif tetap dipertahankan. Seharusnya

²² Pengelola Harus Bertangan Besi, *Kompas*, 20 April 2001, hlm. 26.

²³ Slamet Supriyadi, "Bus Rakyat Yang Sekarat", *Forum Keadilan No 41*, 16 Februari 2003, hlm.81.

karyawan harus benar-benar produktif agar Perum PPD bisa segera cepat pulih dari permasalahan ini.

Jalan yang dipilih oleh Perum PPD akhirnya harus mengurangi jumlah karyawan yang ada, ditambah dengan sebuah rencana dengan penambahan armada. Diharapkan dengan adanya strategi ini Perum PPD semakin cepat pulih. Pengurangan karyawan yang selalu dihindarkan oleh Perum PPD akhirnya tidak dapat dipertahankan lagi. Karena keuangan Perum PPD sudah tidak mungkin lagi menopang ribuan karyawan.

Sebelumnya Perum PPD pernah mengurangi karyawan pada tahun 1993 sebanyak 894 karyawan dari 11.314 karyawan, lalu pada tahun 1995 sebanyak 1.931 karyawan dari 11.353 karyawan menjadi 9.422 karyawan. Namun pengurangan yang terjadi pada tahun 2003 merupakan terbesar yang pernah terjadi di Perum PPD. Dari 5.419 Karyawan pada tahun 2003, akhirnya 3.500 karyawan harus dikurangi. 2.500 karyawan yang dikurangi merupakan dipilih dari karyawan yang sudah tidak produktif lagi sekitar 30% karyawan berusia diatas 50 tahun. Terutama bagi karyawan yang berstatus sebagai pengemudi dan kondektur.

Dengan memberhentikan 3.500 dari 5.419 karyawan merupakan sebuah langkah terpaksa yang harus ditempuh sebagai jalan terakhir mengatasi krisis keuangan yang menimpa satu-satunya perusahaan angkutan bus milik pemerintah itu sejak pertengahan tahun 2002. Ke 3.500 karyawan yang akan diberhentikan itu telah bekerja di perusahaan tersebut selama 15-30 tahun.

Atas pengabdian mereka yang amat lama dengan pengorbanan tinggi, manajemen Perum PPD merencanakan memberikan pesangon rata-rata Rp 50

juta/orang. Dengan adanya rasionalisasi tersebut, dana yang dibutuhkan untuk pesangon mencapai sekitar Rp 116 miliar.

Diharapkan dengan adanya pengurangan besar-besaran ini Perum PPD dapat menyetuh angka rasional karyawan dan armada menjadi rasio 1:5, dimana perusahaan dapat berjalan tanpa beban berat lagi. Disatu pihak harus memberikan pelayanan pada masyarakat, dipihak lain harus membiayai kegiatan operasional yang semakin tinggi, yang membawa akibat kerugian bagi perusahaan²⁴.

Setelah rasionalisasi, untuk menjaga kelangsungan hidup Perum PPD, dibutuhkan penambahan bus bukan baru yang mencapai sekitar Rp 22,5 miliar. Jika dihitung-hitung, total dana yang dibutuhkan mencapai hampir Rp 200 miliar²⁵. Mengingat perusahaan tidak memiliki dana sebanyak itu, pilihan terburuk yang kemungkinan ditempuh adalah dengan menjual sebagian aset milik Perum PPD.

Sebelumnya Perum PPD pernah menjual aset, dengan alasan yang sama yaitu penyehatan. Ketika itu kantor pusat Perum PPD yang berada di Jl Kramat Raya dilepas. Hasil dari penjualan tersebut untuk membeli 100 bus Patas AC dengan merk Ikarus berbahan bakar gas. Depo yang akan dijual untuk proses restrukturisasi yaitu, Depo A Ciputat, Depo B Cililitan, Depo C Cakung, Depo D kedaung, Depo E Pulogadung, Depo F Klender, Depo G Cawang, Depo H kramat Jati, Depo K Daan Mogot, Depo M Cakung. Serta tanah milik Perum PPD yang berada di Kalideres dan Ciracas.

²⁴ Tiga BUMN Kesulitan Likuiditas, *Media Indonesia*, 22 September 1998, hlm. 2.

²⁵ Menghadapi Masa Depan Suram, Karyawan PPD Memilih Rasionalisasi, *Kompas*, 10 Oktober 2003, hlm. 18.

Dengan cara seperti itu diharapkan dapat menyetatkan kembali Perum PPD dari krisis keuangan, termasuk rencana peremajaan bus yang sudah tua. Hanya saja, porsi terbesar dari hasil penjualan itu Rp 208,20 Milyar ternyata harus digunakan untuk biaya pesangon dan melunasi utang-utangnya²⁶. Dari penjualan depo diharapkan dapat menghasilkan dana sebesar Rp 278,7 milyar untuk proses penyehatan berikutnya. Membutuhkan dana Rp 278,70 milyar dana tersebut akan digunakan untuk biaya pengurangan 3.519 pegawai yang dananya diperkirakan akan mencapai Rp 167,65 milyar. Untuk pengembalian dana rekondisi berupa pembelian bus baru dan perawatan 600 bus yang ada pada saat ini dianggarkan Rp 24,1 milyar. Setelah melakukan pengurangan karyawan untuk dapat bisa beroperasi Perum PPD melakukan penambahan armadanya sendiri tanpa bantuan pemerintah.

Setelah bergabungnya perusahaan bus kota swasta dengan Perum PPD, pengembangan bus kota bukan semakin membaik melainkan tambah buruk²⁷. Perum PPD seharusnya bisa tampil kedepan dibanding dengan perusahaan bus kota lainnya. Ketika masih jaya, Perum PPD itu yang menjadi contoh, misalnya sistem penggajian yang diterapkan untuk pengemudi.²⁸ Karena sistem penggajian yang diterapkan pengemudi dalam menjalankan tugasnya tidak akan dikejar-kejar setoran.

²⁶ Pilihan Berat Bagi PPD: Jalan Terus Atau Bubar , *Kompas*, 17 Maret 2003, hlm. 19.

²⁷ Selamat Saragih, Masa Kelam Angkutan Umum di DKI Jakarta Tanpa Subsidi Pemerintah Akan Habis Termakan Usia, *Media Indonesia*, 13 Juni 2001, hlm. 6.

²⁸ Karyawan PPD Kembali Resah Karena Gaji Belum di Bayar Lagi, *Kompas*, 8 Agustus 2003, hlm. 18.

BAB V

KESIMPULAN

Perusahaan Umum Pengangkutan Penumpang Djakarta (Perum PPD) merupakan salah satu bentuk perusahaan transportasi yang melayani kebutuhan masyarakat umum. Pada tahun 1954 ketika PPD masih bernama PT. PPD, lahir sebagai hasil dari nasionalisasi sesuai dengan Undang Undang Darurat No. 10 tahun 1954. Pengnasionalisasian ini terjadi sebagai wujud dari kehendak bangsa Indonesia untuk mengusahakan sendiri aset-aset yang ditinggalkan pemerintah Hindia Belanda pasca Penyerahan Kedaulatan tahun 1950. Berarti Perum PPD memiliki nilai sejarah dimana PPD lahir ditengah keinginan bangsa Indonesia untuk membangun bangsanya secara mandiri serta dalam rangka mempertahankan dan mengisi kemerdekaan.

Mengingat dinamika dan pesatnya pertumbuhan di Jakarta baik penduduk maupun kegiatannya sebagai pusat pemerintahan dan bisnis yang membutuhkan transportasi. Disisi inilah Perum PPD diberi tugas melayani masyarakat menengah kebawah untuk memenuhi kebutuhan akan transportasi. Namun dalam fungsinya Perum PPD mengalami kemunduran, faktor yang disoroti yang paling berpengaruh adalah penggabungan perusahaan bus kota swasta ke dalam Perum PPD. Penggabungan dilakukan oleh pemerintah untuk memenuhi kebutuhan akan sarana transportasi. Pertumbuhan kota Jakarta yang sangat pesat sehingga memerlukan banyak alat angkut untuk berbagai macam aktivitas masyarakat.

Ketika bergabung ternyata Perum PPD mengalami berbagai macam persoalan ini dapat dilihat dari kondisi Internal maupun kondisi eksternal.

Faktor internal terdiri dari jumlah armada yang kurang, biaya operasional perawatan bus yang tinggi, serta kesejahteraan karyawan. Selain itu ketidakmampuan manajemen menyebabkan timbulnya perilaku korupsi. Indikatornya adalah Pendapatan Perum PPD selalu kurang, armada yang buruk, jumlah sdm yang banyak, dan hutang. Bahkan untuk biaya pengeluaran setiap bulan saja menggandakan subsidi dari pemerintah. Sedangkan dari faktor eksternal terdapat dari kebijakan pemerintah yang selalu tidak membuat Perum PPD menjadi maju. Contohnya seperti tarif, tarif bus reguler yang diberlakukan kepada Perum PPD masih jauh dari biaya operasional. Hal ini diakibatkan karena rendahnya tarif yang ditentukan oleh pemerintah

Dengan adanya berbagai masalah yang dihadapi Perum PPD tentunya sangat merugikan bagi masyarakat sebagai pengguna transportasi. Karena dampak yang langsung ternyata adalah pelayanan yang kurang maksimal. Pemerintah sebagai pemilik utama Perum PPD seharusnya dapat serius menuntaskan segala permasalahan yang ada di dalam tubuh Perum PPD.

Semua yang terjadi di perum PPD merupakan perpaduan antara dari aspek internal dan eksternal. Kedua aspek tersebut sangat mempengaruhi kinerja Perum PPD secara keseluruhan sehingga menjadi penurunan kualitas pelayanan terhadap masyarakat. Perum PPD sebagai pelaksana dari kebijakan pemerintah tentunya akan sangat patuh terhadap kebijakan atau peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah. Namun kebijakan dari pemerintah selalu tidak membuat Perum PPD

maju. Kebijakan diambil oleh pemerintah untuk Perum PPD terkesan hanya untuk menutupi persoalan sementara agar Perum PPD tidak bangkrut lebih cepat. Komitmen pemerintah dalam membantu Perum PPD juga sangat dipertanyakan.

Perbaikan yang dilakukan oleh pemerintah dengan memberi subsidi, intensif serta penambahan armada tidak berhasil memperbaiki kondisi Perum PPD. Ketika terjadi krisis didalam Perum PPD pemerintah hanya memberikan bantuan suntikan dana, selanjutnya ketika kerugian mencapai titik tertinggi pemerintah tidak bisa memberi bantuan kepada Perum PPD karena pemerintah tidak bisa menanggung kerugian yang sangat besar sekali. Komitmen pemerintah sekali lagi di uji dalam bidang transportasi umum ini jika pemerintah tidak serius dalam membina perusahaan ini berarti pemerintah telah gagal dalam menyelenggarakan angkutan masal yang murah di Jakarta.

Kendala yang dihadapi oleh Perum PPD sama halnya dengan kendala yang dihadapi oleh perusahaan angkutan lainnya yaitu kekurangan jumlah armada, dan mahal nya biaya perawatan. Namun perusahaan tersebut bisa mengatasinya sehingga bisa tampil maju berkembang mengalahkan Perum PPD yang selalu disubsidi namun tidak bisa maju berkembang.

DAFTAR PUSTAKA

WAWANCARA

Nama : Amir

Umur : 60 tahun

Alamat: Perum Papan Mas, Tambun.

Pekerjaan: Mantan Pengemudi Perum PPD 1970-2003

Pelaksanaan Wawancara: Depo C Cakung Kamis 17 Maret 2011 Pukul 16.30-17.00 Wib.

Nama: Joko Sawalno

Umur : 48 tahun

Alamat : Jl Tipar, Cakung

Pekerjaan : Kepala Humas Perum PPD

Pelaksanaan Wawancara : kantor Pusat Perum PPD Jl. Mayjen Sutoyo, Cawang Jakarta Timur. Jumat 17 Desember 2010 Pukul. 10.00-11.30 WIB.

ARSIP

Undang-Undang Darurat No.10 Tahun 1954, Tentang Nasionalisasi Bataviasche Verkeers Maatschappij.

Undang-Undang No.19 Prp tahun 1960, Tentang Perusahaan Negara.

Peraturan Pemerintah No.229 tahun 1961, Tentang Penyerahan Perusahaan Negara Pengangkutan Penumpang Djakarta Oleh Pemerintah Pusat Kepada Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta raya.

Undang-Undang No.1 Tahun 1961, Tentang Bentuk-bentuk Usaha Negara Menjadi Undang-undang.

Undang-Undang No 9 Tahun 1969, Tentang Bentuk-bentuk Usaha Negara Menjadi Undang-undang.

Peraturan Pemerintah No.23 Tahun 1981, Tentang Penyerahan perusahaan Negara pengangkutan penumpang Djakarta Oleh Pemerintah Pusat Kepada daerah Khusus Ibukota Jakarta Raya.

Peraturan Pemerintah No.24 Tahun 1981, Tentang Perusahaan Umum Pengangkutan Penumpang Djakarta.

Peraturan Pemerintah No.39 Tahun 1986, Tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia Ke Dalam Modal Perum PPD.

BUKU

Daftar BUMND di Tahun 1970an.

Dagun, Save M. dkk. *Busway Terobosan Penanganan Transportasi Jakarta.* Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2006.

Dudung, Abdurahman. *Metodologi Penelitian Sejarah.* Yogyakarta: AR-Ruzz Media 2007.

Enslikopedi Jakarta. *Culture and Heritage*, Buku 1. Jakarta: Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Dinas Kebudayaan dan Permuseuman 2005.

Kees, Grijns dan J.M.Nas, Peter. *Jakarta-Batavia Sosio-Kultural.* Jakarta: Banana KITLV, 2007.

Heuken A. *Historical Sites of Jakarta.* Jakarta: Cipta Loka Caraka, 1982.

Hong, Tio Tek. *keadaan Jakarta tempo doele sebuah kenangan 1882-1959.* Jakarta :Masup, 2006.

Jakarta Dalam Angka 1982. Kantor Statistik Provinsi DKI Jakarta.

Jakarta Dalam Angka 1983. Kantor Statistik Provinsi DKI Jakarta.

Jakarta Dalam Angka 1984. Kantor Statistik Provinsi DKI Jakarta.

Jakarta Dalam Angka 1985. Kantor Statistik Provinsi DKI Jakarta.

Kuntowijoyo. *Pengantar Ilmu Sejarah.* Yogyakarta: Yayasan Bentang Budaya, 2001.

Lalu Lintas dan Angkutan. Pemda DKI Jakarta. Kantor Pengkajian Perkotaan dan Lingkungan.

- Lohanda, Mona. *Sejarah Para Pembesar Mengatur Batavia*. Jakarta: Masup, 2007.
- Lubis, Firman. *Jakarta 1970an Kenangan Sebagai Dosen*. Jakarta: Ruas, 2010.
- Miro, Fidel. *Sistem Transportasi Kota: Teori dan Konsep Dasar*. Bandung: Transito, 1997.
- Notosusanto, Nugroho. *Mengerti Sejarah*. Jakarta :UI press, 1986.
- Rose, La dan Upi. *Pandangan Perempuan Tentang Jakarta Abad XXI*. Jakarta : La Rose, 1999.
- Salim, A Abbas. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : Grafindo, 2008.
- Sedyawati, Edi. *Sejarah Kota Jakarta 1950-1980*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1986.
- Sejarah Sosial Di Daerah khusus Ibukota Jakarta Raya*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1984.
- Shahab, Alwi. *Saudagar Baghdad Dari Betawi*. Jakarta: Republika, 2004.
- Sopan santun Lalu-lintas*, SATPOLANTAS KOMDAK METRO JAYA.
- Wacana. *Menuju Transportasi Yang Manusiawi*. Yogyakarta: Insistpress, 2005.

Artikel Yang Tidak Diterbitkan

- Perum PPD. "*Profil Perusahaan*". Jakarta: PPD, 2002.
- Perum PPD. "*Misi dan Visi Perusahaan*". Jakarta : PPD, 2003.
- Perum PPD. "*Tarif Sewa Bus*". Jakarta : PPD, 2003.

MAJALAH

- Dudun Parwanto. Menyambung Hidup Dengan Subsidi. *Gatra*. 28 Desember 2002.
- Imam Setyobudi. Senandung Sedih Perum PPD. *Panji*. 4 April 2001.
- Muhamad Rochiq. Dari Dulu Rugi Mulu. *Gamma*. 17 April 2001.
- PPD Penyehatan atau Likuidasi. *Tempo*. 2 November 2003.
- Rizki Yanuardi. Staf-Direksi Semua Ular. *Gamma*. 11 April 2001.
- Saatnya Benahi Transportasi Jakarta. *Tempo*. 13 Agustus 2006.
- Selamat Supriyadi. Bus Rakyat Yang Sekarat. *Forum*. 16 Februari 2003.

SURAT KABAR

- Akibat Ulah Pelajar, PPD Rugi Ratusan Juta. *Media Indonesia*. 7 Maret 1997.
- Djumyati Partawidjaja. Obral Besar Pul Bus. *Kontan No.9*. 8 Desember 2003.
- Diserahkan, Aset Bus Kota Dari Depkue ke Perum PPD, *Kompas*, 2 Januari 1986.
- Dirut Perum PPD: Tahun 1993, PPD kurangi 894 Pegawai, *Kompas*, 13 februari 1993.
- Gaji Karyawan PPD Terancam Tidak Dibayar, *Kompas*, 23 februari 2001.
- Ikhtiar Menyelamatkan Perum PPD Memang Sulit, Maju Kena Mundur Kena. *Media Indonesia*. 13 Juli 1999.
- Masa Kelam Angkutan Umum di DKI Jakarta Tanpa Subsidi Pemerintah Akan Habis Termakan Usia, *Media Indonesia*, 13 Juni 2001.
- Pemerintah Beri Dua Opsi untuk PPD, *Media Indonesia*, 9 April 2002.
- Pengelola Harus Bertangan Besi, *Kompas*, 20 April 2001.
- PPD Ambil Alih Pengelolaan Ekswasta, *Kompas*, Rabu 2 Januari 1985.
- PPD Merana karena Salah Kelola, *Kompas*, 28 Agustus 2000.

Rahmadian Noor. Bus Kota: Bila Raja Jalanan Sakit. *Warta Ekonomi No.34*.
16 Januari 1995.

RMB Akan Diterapkan Pada Angkutan Umum di Jabodetabek, *Kompas*, Senin 1
Mei 1993.

'Sudah Saatnya PPD Dikelola Pemda DKI' PPD Surplus Operasional. *Media
Indonesia*. 26 April 1997.

Tanpa bantuan Pemerintah, Perum PPD Bangkrut. *Media Indonesia*. 4 Februari
2003.

Tiga BUMN Kesulitan Likuiditas, *Media Indonesia*, 22 September 1998.

4 Bulan Tidak Digaji, Ribuan Karyawan PPD Berunjuk Rasa. *Media Indonesia*. 3
Juni 2003.

INTERNET

<http://aslisini.myminicity.com/http://yahyaagung.blogspot.com/2007/12/pesan-untuk-masa-depan-transportasi.html>, Diunduh Pada Kamis, 11 Maret 2010
pukul: 21:00 WIB.

<http://www.dki.go.id>
[http://www.jakarta.go.id/jakv1/encyclopedia/detail/3354Trem Kuda](http://www.jakarta.go.id/jakv1/encyclopedia/detail/3354TremKuda), Diunduh
Pada Hari Senin 27 Januari 2010 Pukul: 13.00 WIB.

[http://www.pu.go.idhttp://www.colomboplan.org/cp/images/cp_ac/cp_ac_ap.asp?
cm=3&cp_num=60](http://www.pu.go.idhttp://www.colomboplan.org/cp/images/cp_ac/cp_ac_ap.asp?cm=3&cp_num=60). Diunduh Pada Rabu 7 Juli 2010 Pukul: 14.00 WIB

<http://www.kompas.co.id>
[http://buletin.melsa.net.id/nop/1022/bandung evolusi.html](http://buletin.melsa.net.id/nop/1022/bandung-evolusi.html), Diunduh Pada Selasa,
15 Juni 2010 Pukul: 09:30 WIB

<http://aangsunu.wordpress.com/2010/07/15/ikon-melawai-muncul-kembali/>
Diunduh Pada Rabu, 16 Juni 2010 Pukul: 10:00 WIB.

[file:///E:/New%20Folder/Djakarta%20poenja%20tjerita%20%C2%AB%20Djakar
ta%20jaman%20Voor%20De%20Oorlog.htm](file:///E:/New%20Folder/Djakarta%20poenja%20tjerita%20%C2%AB%20Djakarta%20jaman%20Voor%20De%20Oorlog.htm)(Di unduh pada tanggal 5 Mei
2011 pukul 15.00 wib)

JURNAL

JMT STMT Trisakti, Volume VII No.1 2006.

Transpor Vol.22 No.4, Oktober 2000.

TRAYEK PERUM PPD**Bus Reguler**

No	Lintas/trayek	Jurusan
1	10	Blok M – Pasar Senen
2	41A	Kp. Rambutan – Pasar Baru
3	43	Kp. Rambutan – Tanjung Priok
4	45	Kp. Rambutan – Blok M
5	46	Kp. Rambutan – Grogol
6	52	Pulogadung – Pasar Baru
7	58	Pulogadung – Pasar Baru
8	60	Tanjung Priok – Pasar Senen
9	210	Grogol – Rawamangun
10	213	Grogol – Kp. Melayu
11	900A	Kp. Rambutan – Gambir
12	916	Kp. Melayu – Tanah Abang

Sumber : Perum PPD, 2003.

TRAYEK PERUM PPD

Bus Patas

No	Lintas/trayek	Jurusan
1	P-1	Blok M – Kota
2	P-2	Kp. Rambutan – Kota
3	P-11	Kp. Rambutan – Kota
4	P-21	Blok M – Ciputat
5	P-24	Grogol – Cimone
6	P-25	Senen – Cimone
7	P-36	Pulogadung – Blok M
8	P-37	Blok M – Muara Karang
9	P-41	Kp. Rambutan – Kota
10	P-42	Blok M – Pasar Senen
11	P-43	Banteng Utara – Depok
12	P-44	Kemayoran – Babakan/Tangerang
13	P-45	Blok M – Cimone
14	P-46	Pulogadung – Muara Karang
15	P-52	Pulogadung – Depok
16	P-54	Grogol – Terminal Depok
17	P-67	Blok M – DR. Wahidin
18	P-68	Pulogadung - Blok M

Sumber : Perum PPD, 2003.

TRAYEK PERUM PPD**Bus Patas AC**

No	Lintas/trayek	Tujuan
1	AC-01	Lebak Bulus – Kota
2	AC-B1	Blok M – Kota
3	AC-B2	Grogol – Pasar Baru
4	AC-08	Pulogadung – Blok M
5	AC-10	Kp. Rambutan – Kota
6	AC-11	Pulogadung – grogol
7	AC-12	Pulogadung – Lebak Bulus
8	AC-15	Depok – Kota
9	AC-16	Rawamangun – Lebak Bulus
10	AC-17	Depok – Kota
11	AC-18	Pulogadung – Depok Timur
12	AC-21	Blok M – Bumi Serpong Damai
13	AC-77	Kalideres – Tanjung Priok
14	AC-79	Kp. Rambutan – Kota
15	AC-80	Kp. Rambutan – Blok M
16	NE-1	Pinang Ranti – Kota
17	NE-2	Rawamangun – Grogol
18	NE-3	Pulogadung – Lebak Bulus

Sumber : Perum PPD, 2003.

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap Sanda Dwi Hermanto. Lahir di Jakarta pada tanggal 27 Juli 1988 merupakan anak pertama dari dua bersaudara. Pendidikan formal yang pernah ditempuh penulis adalah TK Harapan pada tahun 1992. Dilanjutkan di SD Negeri Wanasari 08 tahun 1994. Kemudian melanjutkan ke SMP Negeri 2 Tambun Selatan pada tahun 2000. Setelah itu penulis melanjutkan ke SMA Negeri 2 Tambun Selatan pada tahun 2003. Tahun 2006 penulis melanjutkan jenjang yang lebih tinggi di Jurusan Sejarah Program Studi Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta.

Selama dibangku SMP aktif di dalam kegiatan olahraga Taekwondo dan Bulu Tangkis. Memasuki bangku sekolah SMA menjadi Pasukan Pengkibar Bendera di Kecamatan Tambun Selatan. Serta aktif didalam team voli kota Bekasi. Selama menjadi mahasiswa pernah bergabung di dalam organisasi BEMJ Sejarah (2007-2008).



*Building
Future
Leaders*

KEMENTERIAN PENDIDIKAN NASIONAL UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

Kampus Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telp./Fax. : Rektor : (021) 4893854, PR. I : 4895130, PR II : 4893918, PR III : 4892926
PR IV : 4893982, BAUK : 4750930, BAAK : 4759081, BAPSI : 4755118, Bag. UHTP : Telp. 4890046
Bag. Keuangan : 4892414, Bag. Kepegawaian : 4890536 Bag. HUMAS : 4898486

Nomor : 5431/H39.12/PL/2011
Lamp. : -
Hal : **Permohonan Izin Penelitian**

12 Oktober 2011

**Yth. Direktur Bina Sistem Transportasi Perkotaan
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia**
di tempat

Kami mohon kesediaan Saudara, untuk dapat menerima Mahasiswa Universitas Negeri Jakarta :

N a m a : **Sanda Dwi Hermanto**
Nomor Registrasi : 4415067009
Program Studi : Pendidikan Sejarah
Fakultas : Ilmu Sosial
Untuk mengadakan : Penelitian untuk Skripsi

Di : **Bagian Bina Sistem Transportasi Perkotaan
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia**

Guna mendapatkan data yang diperlukan dalam rangka Penulisan Skripsi dengan Judul :
"Sejarah Perum PPD 1980-2003."

Atas perhatian dan bantuan Saudara kami ucapkan terima kasih.

Kepala Biro Administrasi
Akademik dan Kemahasiswaan



Dra. Desfrina
NIP. 19590409 198503 2 001

Tembusan :
1. Dekan Fakultas Ilmu Sosial
2. Kaprog / Jurusan Sejarah



*Building
Future
Leaders*

KEMENTERIAN PENDIDIKAN NASIONAL UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

Kampus Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telp./Fax. : Rektor : (021) 4893854, PR. I : 4895130, PR II : 4893918, PR III : 4892926
PR IV : 4893982, BAUK : 4750930, BAAK : 4759081, BAPSI : 4755118, Bag. UHTP : Telp. 4890046
Bag. Keuangan : 4892414, Bag. Kepegawaian : 4890536 Bag. HUMAS : 4898486

Nomor : 5430/H39.12/PL/2011
Lamp. : -
Hal : **Permohonan Izin Penelitian**

12 Oktober 2011

Yth. Dewan Transportasi Kota Jakarta
di tempat

Kami mohon kesediaan Saudara, untuk dapat menerima Mahasiswa Universitas Negeri Jakarta :

Nama : **Sanda Dwi Hermanto**
Nomor Registrasi : 4415067009
Program Studi : Pendidikan Sejarah
Fakultas : Ilmu Sosial
Untuk mengadakan : Penelitian untuk Skripsi

Di : **Dewan Transportasi Kota Jakarta**

Guna mendapatkan data yang diperlukan dalam rangka Penulisan Skripsi dengan Judul :
"Sejarah Perum PPD 1980-2003."

Atas perhatian dan bantuan Saudara kami ucapkan terima kasih.



Kepala Biro Administrasi
Akademik dan Kemahasiswaan

Tra. Desfrina
NIP. 19590409 198503 2 001

Tembusan :
1. Dekan Fakultas Ilmu Sosial
2. Kaprog / Jurusan Sejarah



*Building
Future
Leaders*

KEMENTERIAN PENDIDIKAN NASIONAL UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

Kampus Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telp./Fax. : Rektor : (021) 4893854, PR. I : 4895130, PR II : 4893918, PR III : 4892926
PR IV : 4893982, BAUK : 4750930, BAAK : 4759081, BAPSI : 4755118, Bag. UHTP : Telp. 4890046
Bag. Keuangan : 4892414, Bag. Kepegawaian : 4890536 Bag. HUMAS : 4898486

Nomor : 1386/H39.12/PL/2011
Lamp. : -
Hal : **Permohonan Izin Penelitian**

17 Maret 2011

Yth. **Direksi Perum PPD**
Di Tempat

Kami mohon kesediaan Saudara, untuk dapat menerima Mahasiswa Universitas Negeri Jakarta :

N a m a : **Sanda Dwi Hermanto**
Nomor Registrasi : 4415067009
Program Studi : Pendidikan Sejarah
Fakultas : Ilmu Sosial
Untuk mengadakan : Penelitian untuk Skripsi

Di : **Perum PPD**
Jl. Mayjen DI Panjaitan, Cawang, Jakarta Timur

Guna mendapatkan data yang diperlukan dalam rangka Penulisan Skripsi dengan Judul :
"Perkembangan Perum PPD (1990-2003)."

Atas perhatian dan bantuan Saudara kami ucapkan terima kasih.

Kepala Biro Administrasi
Akademik dan Kemahasiswaan



Tembusan :
1. Dekan Fakultas Ilmu Sosial
2. Kaprog / Jurusan Sejarah

Desfrina
NIP. 19590409 198503 2 001

**PENAMBAHAN PENYERTAAN MODAL NEGARA REPUBLIK INDONESIA KE DALAM MODAL
PERUSAHAAN UMUM (PERUM) PENGANGKUTAN PENUMPANG DJAKARTA**
(Peraturan Pemerintah RI No. 49 Tahun 2000 tanggal 11 Juli 2000)

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang :

- a. bahwa untuk lebih meningkatkan dan mengembangkan kegiatan usaha Perusahaan Umum (PERUM) Pengangkutan Penumpang Djakarta, dipandang perlu untuk melakukan penambahan penyertaan modal Negara RI ke dalam modal Perusahaan Umum (PERUM) Pengangkutan Penumpang Djakarta;
- b. bahwa kekayaan Negara RI yang dananya berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 1986/87 sampai dengan Tahun Anggaran 1992/93 yang berupa kendaraan bus beserta suku cadangnya, dapat ditetapkan sebagai tambahan penyertaan modal Negara RI ke dalam modal Perusahaan Umum (PERUM) Pengangkutan Penumpang Djakarta;
- c. bahwa penambahan penyertaan modal Negara tsb perlu ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah;

Mengingat :

1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945;
2. Undang-undang No. 9 Tahun 1969 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang No. 1 Tahun 1969 (**BN No. 1776 hal. 9A-10A**) tentang Bentuk-bentuk Usaha Negara (LN RI Tahun 1969 No. 16, TLN No. 2890) menjadi Undang-undang (LN RI Tahun 1969 No. 40, TLN No. 2904);
3. Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 1984 (**BN No. 4077 hal. 8B-9B**) tentang Perusahaan Umum (PERUM) Pengangkutan Penumpang Djakarta (LN RI Tahun 1984 No. 44);
4. Peraturan Pemerintah No. 13 Tahun 1998 (**BN No. 6118 hal. 159-18B dst**) tentang Perusahaan Umum (PERUM) (LN RI Tahun 1998 No. 15, TLN No. 3732);

MEMUTUSKAN :

Menetapkan :

PERATURAN PEMERINTAH TENTANG PENAMBAHAN PENYERTAAN MODAL NEGARA RI KE DALAM MODAL PERUSAHAAN UMUM (PERUM) PENGANGKUTAN PENUMPANG DJAKARTA.

BAB I
PENAMBAHAN PENYERTAAN MODAL
Pasal 1

Negara Republik Indonesia melakukan penambahan penyertaan modal ke dalam modal Perusahaan Umum (PERUM) Pengangkutan Penumpang Djakarta, yang didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 1984.

Pasal 2

- (1) Penambahan penyertaan modal Negara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 berupa kendaraan bus beserta suku cadangnya, yang berasal dari dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 1986/87 sampai dengan Tahun Anggaran 1992/93.
- (2) Nilai penambahan penyertaan modal Negara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) sebesar Rp151.240.671.847,11 (seratus lima puluh satu miliar dua ratus empat puluh juta enam ratus tujuh puluh satu ribu delapan ratus empat puluh tujuh rupiah sebelas sen), dengan rincian sebagaimana terlampir.

BAB II
PELAKSANAAN PENAMBAHAN PENYERTAAN MODAL
Pasal 3

Pelaksanaan penambahan penyertaan modal Negara RI ke dalam modal Perusahaan Umum (PERUM) Pengangkutan Penumpang

Djakarta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 dilakukan menurut ketentuan Peraturan Pemerintah No. 13 Tahun 1998 tentang Perusahaan Umum (PERUM), serta peraturan perundang-undangan lainnya yang berlaku.

BAB III
KETENTUAN PENUTUP
Pasal 4

Ketentuan lebih lanjut yang diperlukan bagi pelaksanaan Peraturan Pemerintah ini diatur oleh Menteri Keuangan.

Pasal 5

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara RI.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 11 Juli 2000

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,
ttd.
ABDURRAHMAN WAHID

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 11 Juli 2000

SEKRETARIS NEGARA R. I.
ttd.
DJOHAN EFFENDI

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2000 NOMOR 104

LAMPIRAN :

**NILAI PENAMBAHAN PENYERTAAN MODAL NEGARA
REPUBLIK INDONESIA
PADA PERUSAHAAN UMUM (PERUM)
PENGANGKUTAN PENUMPANG DJAKARTA**

NO.	NAMA ASET	SATUAN	NILAI ASET
1.	Bus Mercedes Benz	1523 unit	Rp 127.451.189.263,70
2.	Bus Volvo	35 unit	6.164.375.000,00
3.	Bus Leyland	40 unit	4.698.185.480,00
4.	Suku cadang Bus Mercedes Benz	1 paket	11.777.927.147,61
5.	Suku cadang Bus Volvo	1 paket	353.474.570,75
6.	Suku cadang Bus Leyland	1 paket	795.520.385,05
J U M L A H :			Rp 151.240.671.847,11

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,
ttd.
ABDURRAHMAN WAHID

Pasal 1

Terhitung mulai tanggal 1 Januari 1986 kekayaan Negara Republik Indonesia yang berasal dari perusahaan bis kota milik Swasta dan bis kota milik Bantuan Luar Negeri yang telah diterima oleh Perusahaan Umum Pengangkutan Penumpang Djakarta (PERUM PPD) serta suku cadangnya masing-masing, dipisahkan dari kekayaan Negara menjadi tambahan penyertaan modal Negara Republik Indonesia ke dalam modal Perusahaan Umum Pengangkutan Penumpang Djakarta (PERUM PPD).

Pasal 2

Nilai kekayaan Negara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1, ditetapkan oleh Menteri Keuangan berdasarkan penilaian yang telah dilakukan bersama oleh Menteri Keuangan dan Menteri Perhubungan.

Pasal 3

Pelaksanaan pemisahan kekayaan Negara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 diatur lebih lanjut oleh Menteri Perhubungan dan Menteri Keuangan sesuai dengan bidang tugasnya masing-masing berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB II**Pasal 4**

Peraturan Pemerintah mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan Di Jakarta
Pada Tanggal 28 Agustus 1986
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,
Ttd.
SOEHARTO

Diundangkan Di Jakarta
Pada Tanggal 28 Agustus 1986
MENTERI/SEKRETARIS NEGARA REPUBLIK INDONESIA,
Ttd.
SUDHARMONO, S.H.

PPD Ambil Alih Pengelolaan Eksswasta

Jakarta, Kompas

Pengelolaan bis kota eks-swasta di Jabotabek (Jakarta, Bogor, Tangerang dan Bekasi) kini ditangani Perusahaan Umum Pengangkutan Penumpang Djakarta (Perum PPD). Dalam kaitan itu hari Senin naskah pengalihan pengelolaan itu ditandatangani di Departemen Keuangan, dari Sekjen Depkeu Ely Soengkono kepada Sekjen Dephub Djunaedi Hadisumarto.

Depkeu mengelola bis kota eks-swasta setelah timbulnya masalah pengembalian kredit. Awal 1979 sebagian besar perusahaan bis kota swasta yang memperguna-

kan kredit perbankan sulit mengembalikan kreditnya. Untuk mengatasi masalah ini Menteri Keuangan mengambilalih manajemen (pengelolaan) perusahaan bis kota swasta, yang lalu menyelesaikan pembayaran kredit yang tertang kepada pihak perbankan.

Sesudah dipegang oleh Depkeu selama lima tahun, pengelolaan dianggap sudah dapat dilepas kembali, untuk selanjutnya ditangani tenaga atau unit usaha yang profesional. Depkeu memutuskan untuk menyerahkan pengelolaan kepada Perum PPD lewat Dephub. (gst)

Diserahkan, Aset Bus Kota dari Depkeu ke Perum PPD

Jakarta, Kompas

Aset bekas bus kota swasta sebesar Rp 4,155 milyar lebih dan proyek pembangunan pool bus kota di Jakarta senilai Rp 12,668 milyar lebih, Selasa pagi secara resmi diserahkan dari Departemen Keuangan kepada Perum PPD. Penyerahan dilakukan oleh Sekjen Depkeu, Ely Soengkono, kepada Sekjen Departemen Perhubungan, Djunaedi Hadisumarto, dan kemudian diteruskan ke Dirut PPD, Soekresno.

Bus-bus swasta yang diambil oleh bank karena tidak mampu lagi membayar kredit yang diberikan bank pemerintah kepada PT Arion, Gamadi, Medal Sekarwangi, Ajiwirya, Pelitamas Jaya, Merantama dan Solobone itu, seluruhnya sebanyak 774 unit. Proses pengalihan pengelolaan dari Depkeu, secara fisik sebenarnya sudah dilakukan sejak 1 Januari 1985. Namun waktu itu status bus-bus tersebut hanya sebagai titipan pemerintah kepada Perum PPD. Dan setelah keluar keputusan Menkeu tertanggal 30 September, akhirnya baik pengelolaan maupun aset bekas armada bus swasta tersebut, secara resmi diserahkan kepada Perum PPD. Sedang pelaksanaannya ditetapkan Selasa pagi lalu.

Sekjen Depkeu Ely Soengkono meminta perhatian Direksi Perum PPD tentang SK Menkeu 7 Desember 1984 yang menetapkan, subsidi akan diberikan selama

lamanya sampai akhir tahun 1987. Dalam situasi perekonomian yang cukup sulit seperti sekarang ini, wajar apabila semua pihak bertanggungjawab serta turut berperan dalam menghadapi hari depan.

Langkah-langkah konkret yang dapat diwujudkan dalam sektor kegiatan angkutan bus kota adalah, semua rencana harus dilandasi oleh prinsip-prinsip prioritas dan urgensi yang nyata. Sehingga, pada tahun 1988, Perum PPD sudah mampu mandiri.

Tiga macam kegiatan Direktur Urusan Pangan dan Penerimaan Bukan Pajak Depkeu, Muljohardjoko, pada kesempatan itu mengemukakan, rencana pembangunan dan rehabilitasi pool bus kota yang menelan biaya Rp 12,668 milyar lebih, diperkirakan akan dapat menampung 1.290 unit bus. Pool bus yang akan dibangun dan direhabilitir itu terletak di Depok, Cakung, Klender, Cawang, Kalideres, Ciracas, dan Kampung Dukuh.

Pelaksanaan pembangunan dan rehabilitasi pool bus kota tersebut, pada dasarnya terdiri dari tiga macam kegiatan. Yaitu pembebasan tanah, pengambilalihan pool dari swasta, dan pekerjaan bangunan sipil.

Sampai tanggal 14 Desember 1985 telah dibebaskan enam lokasi, sementara sebuah lagi masih dalam tahap penyelesaian.

Peka dan tanggap Sementara itu, Sekjen Dephub,

Djunaedi Hadisumarto mengemukakan, seluruh aparat perhubungan, khususnya mereka yang terlibat langsung dalam pengelolaan dan pengoperasian bus kota PPD, hendaknya peka dan tanggap melayani masyarakat. Sebab, bagaimanapun juga, pelayanan PPD menyentuh langsung kebutuhan rakyat banyak.

"Adanya gangguan atau kece-robohan sedikit saja, akan segera dirasakan dan mengundang keluhan masyarakat. Oleh karena itu, saya berharap dengan adanya penambahan kekayaan dan bantuan penyertaan modal pemerintah kepada PPD, hendaknya betul-betul dimanfaatkan," demikian dikatakannya.

Menjawab pertanyaan Kompas sesaat setelah acara serahterima aset PPD itu, Dirjen Perhubungan Darat, Ir Giri Soeseno Hadihardjono MSc menegaskan, masalah penertiban lalu lintas tidak bisa hanya dilakukan oleh pihak perhubungan darat atau Polri saja. Tapi harus melibatkan seluruh lapisan masyarakat, mulai dari pendidikan di sekolah, RT, RW, Karang Taruna, Mesjid, Gereja, dan lain sebagainya. Dan itu pun membutuhkan waktu cukup lama dan kontinyu.

Masalah ketertiban lalu lintas, menurut Giri Soeseno, merupakan masalah nasional yang sistem penanganannya pun harus dilakukan dengan kampanye nasional pula. (pam)

SENIN, 21 MEI 1984

PPD akan Terus Benahi Diri

Jakarta, Kompas
Perum PPD (Perusahaan Pengangkutan Djakarta) akan terus membenahi diri di segala bidang untuk mewujudkan sistem angkutan kota yang bisa diandalkan. Khusus tahun ini, sistem dan prosedur keuangan ditinjau kembali dalam rangka usaha meningkatkan tertib administrasi di bidang itu.

Demikian Direktur Utama Perum PPD, R. Soekresno Hardjoprano kepada wartawan di Departemen Perhubungan, hari Sabtu. Ia menambahkan pembenahan organisasi dan manajemen perusahaan mendesak dilakukan menuju sistem yang lebih baik, sehingga kewajiban dan tanggungjawab perusahaan sebagai penyelenggara angkutan umum bisa memenuhi harapan masyarakat luas.

Didampingi tiga anggota direksi lainnya, Soekresno tidak mem rincis sistem dan prosedur administrasi keuangan yang mau ditempuh. Penerimaan uang selama ini langsung dari pengemudi kepada kasir. Cara seperti ini, sambungnya, perlu diperbaiki karena sering terjadi ongkos yang diperoleh awak bis tidak seluruhnya diserahkan kepada kasir.

"Dengan berbagai alasan, mulai dari tidak punya uang sampai anggota keluarga yang sakit merupakan alasan yang sering dibuat awak bis. Kalau sudah demikian, sulit menyelesaikannya," kata Dirut Perum PPD.

Kemampuan pimpinan
Soekresno mengakui kurangnya pelayanan yang baik kepada masyarakat pemakai jasa angkutan Perum PPD sebagai akibat kurangnya kemampuan pengelola perusahaan itu selama ini. Sadar akan kekurangan seluruh staf perusahaan, mendorong direksi membenahi tubuh perusahaan yang punya armada paling besar di ibukota, katanya.

Dikatakannya, ketrampilan tenaga kerja di Perum PPD kini belum mampu mengimbangi tek-

nologi angkutan. Disebutkannya contoh, mayoritas awak maupun tenaga perbengkelan tidak tahu bagaimana bongkar pasang ban atau peralatan mesin. Sejumlah karyawan yang pernah dididik dan cukup mampu menjalankan tugasnya, banyak yang pindah ke perusahaan lain karena mengejar gaji yang lebih besar. Selain itu, tenaga administrasi sebagian besar tidak trampil mengetik maupun membuat surat keperluan perusahaan, sambungnya.

Soekresno yang memimpin perusahaan itu sejak tahun 1980 dalam kondisi yang cukup parah, karena banyak bis yang rusak serta masalah administrasi yang kurang mengembirakan.

Beberapa tahun silam, pimpinan PPD selalu mengeluh mengenai biaya operasional, karena ongkos bis tidak mencukupi. Dalam kondisi seperti ini, perusahaan selalu mengharapakan subsidi pemerintah.

Menteri Perhubungan awal tahun ini menegaskan, Perum PPD tidak memperoleh subsidi lagi. Kesan umum sekarang, tarif penumpang Rp 150 nampaknya cukup untuk menunjang kegiatan operasional perusahaan.

PPD kini melayani 83 trayek di wilayah Jabotabek, punya armada lebih 700 bis yang siap operasi. Sebagian dari trayek ini merupakan trayek jauh. Ditunjang oleh 7.272 personil, di antaranya hampir 2.000 pengemudi dan 2.772 kondektur. Perusahaan ini dalam triwulan pertama tahun 1984 mengangkut 41.440.416 penumpang. Sampai bulan Desember tahun ini, Perum PPD merencanakan mengoperasikan 741 bis, termasuk bis wisata. Pada saat yang sama, diprogramkan jumlah penumpang mencapai 176.721.209 orang.

Soekresno membeberkan seluruh situasi perusahaannya termasuk pendapatan yang diperoleh dalam tiga bulan terakhir. Tapi sayang, seorang staf Humas Departemen Perhubungan menegaskan agar masalah keuangan itu

tidak ditulis. Alasannya, Menteri Perhubungan sudah pernah menetapkan agar soal uang ini tidak diungkapkan dalam media massa.

Bantuan masyarakat

Tanpa bantuan masyarakat penumpang bis PPD, tidak mungkin pelayanan dari awak bis akan baik, kata Soekresno ketika ditanya mengenai kondisi pelayanan sekarang ini. Dia mengakui, awak bisnya banyak yang tidak disiplin dan sering menjengkelkan penumpang. Dikatakannya, semua awak bis yang diketahui dan terbukti melanggar norma pelayanan dan perlalulintasan selalu ditindak, bahkan tidak jarang dipecat.

Dia mengatakan, banyak awak bis yang menjadi korban makian dan bentakan penumpang sungguh pun awak bis menjalankan tugasnya dengan baik. Diberikannya contoh, soal karcis dulu kalau diminta kepada penumpang banyak yang tidak memberikan, bahkan dibentak kondekturnya. "Karcis, karcis lagi," ucap Soekresno menirukan ucapan penumpang kepada kondektur bis.

Tentang sistem karcis ini, Dirut PPD menegaskan hendaknya diberlakukan pada semua perusahaan angkutan umum di Jakarta. Jangan hanya bagi PPD apabila sistem itu ingin diwujudkan secara konsisten. Tanpa memberlakukan pada angkutan lain, penumpang tidak akan terbiasa merasakan kepentingan karcis itu.

Ditanya mengenai bis Patas, Soekresno membenarkan pelayanannya belum memuaskan. "Kami mengimbau media massa agar membantu kami dalam hal ini. Jika awak bis melanggar ketentuan agar ditulis dengan jelas, katanya. Dia menambahkan, dalam penelitiannya ketika mengikuti bis kota beroperasi, awak bis berlaku sopan dan disiplin. Tapi jika tidak diikuti di lapangan, awak bis sering tidak mematuhi ketentuan. "Kalau sudah begini sulit, sebab tidak mungkin saya atau anggota direksi lain tiap hari turun ke lapangan," ujarnya.

Menyinggung tentang usaha perbaikan perusahaan di segala bidang, Soekresno menegaskan produktivitas karyawan akan ditingkatkan termasuk pengawasan melekat. Yang terakhir ini sudah menjadi tekad pimpinan umum menciptakan efisiensi dan efektivitas, sambungnya.

Pada awal keterangannya, Dirut PPD mengatakan kelancaran dan ketertiban penyelenggaraan angkutan kota dipengaruhi mobilitas penduduk yang tinggi di ibukota dan sekitarnya. Kondisi lalu lintas yang belum mengembirakan, katanya, bukan hanya disebabkan ketidak seimbangan kendaraan umum dan pribadi, tapi juga lokasi konsentrasi penduduk, pusat perdagangan, industri, pendidikan serta perkantoran tidak teratur di Jakarta.

Perkembangan fisik kota, menurut Soekresno, tidak sepenuhnya mengikuti pola pentahapan perkembangan fisik yang disusun dalam Rencana Induk DKI Jakarta 1965-1985. Perkembangannya banyak ditentukan oleh pola kemudahan prasarana yang ada, akibatnya terjadi ketimpangan di mana konsentrasi pemukiman padat bermunculan tanpa dukungan prasarana dan sarana yang memadai. Tanpa menyebut contoh konkrit, Dirut PPD mengatakan kurang teraturny pola jalan

Khasiat Obat Tradisional Perlu Dinilai Secara Ilmiah

Jakarta, Kompas

Jika ingin meningkatkan produksinya, industri obat tradisional perlu mulai secara ilmiah menilai khasiat, manfaat dan keamanan setiap jenis obat tradisional yang kini beredar di pasaran. Prosedurnya tidak harus serumit menilai obat-obat Barat, yaitu harus melewati tahap pemurnian dan sintesa zat aktif lalu mencobakannya pada hewan sebelum diujikan secara klinis pada manusia.

"Cukup temukan efeknya dahulu. Jangan terbalik karena akan lama dan makan banyak tenaga serta biaya. RRC juga telah melakukan cara ini sejak tahun lalu," demikian Prof dr Iwan Darmansjah, Kepala Bagian Farmakologi Fakultas Kedokteran Universitas Indonesia dalam jumpa pers Sabtu lalu. Keterangan itu dikemukakan setelah penutupan Kursus Internasional tentang Evaluasi Obat yang berlangsung di Jakarta sejak 14 hingga 19 Mei. Kursus yang diikuti 80 peserta dari berbagai daerah Indonesia dan beberapa negara luar ini diselenggarakan oleh Ikatan Ahli Farmakologi Indone-

ti ada beberapa obat tradisional dengan ramuan yang dicampuri zat aktif obat Barat. "Seolah-olah kita tidak yakin akan khasiat obat tradisional yang kita ekspor," komentar Prof Iwan.

Bukan obat kelas dua
Tentang obat-obat esensial yang kurang populer penggunaannya di Indonesia, Prof Iwan menegaskan yang salah bukanlah Daftar Obat Esensial (DOE) tapi terjemahannya. Obat esensial sama sekali bukan obat kelas dua, tapi justru obat yang paling baik dari segala jenis obat yang ada. Jadi jika dalam prakteknya di Puskesmas hingga di rumahsakit pemerintah, obat esensial mengecewakan tak lain karena mungkin penyediaannya yang kurang atau tak lengkap dan kualitas pembuatannya yang substandar.

Disadari oleh Prof Iwan karena terbatasnya dana kesehatan untuk suatu daerah atau tempat, sering terjadi kompromi dalam kualitas obat yang diberikan kepada masyarakat. "Sebenarnya hal itu tak boleh terjadi dalam dunia farmasi. Masyarakat, betapa pun miskinnya, berhak atas obat dengan

B
G
a
—
R
J
a
cu
ke
B
o
j
T
i
b
e
h
B
k
M
a
b
d
i
m
A
te
k
r
ja
—
C
C
J
p
d
te
a
d
n
S
g
n
k
p
s
a
n
F
c
k
y
t
o
r
f
f
r
f
f

BUS KOTA

BILA SI RAJA JALANAN SAKIT

Perusahaan umum PPD (Pengangkutan Penumpang Djakarta) rugi terus. Di tengah persaingan yang makin marak, mampukah jajaran direksi baru mencetak laba?

Sungguh kasihan PPD. Sejak bertahun-tahun ini terus merugi, sedangkan tingkat kebocoran cenderung meninggi. Menurut pengakuan Menteri Perhubungan Haryanto Dhanuirtoro, saat raker dengan Komisi V DPR-RI pada September 1994, dalam semester pertama tahun lalu saja PPD merugi Rp8,7 miliar. Hingga tutup tahun, kerugian membengkak hingga Rp15,9 miliar.

Tingkat kerugian itu membuat Haryanto memberhentikan seluruh jajaran direksi PPD. Maka pada Oktober 1994, dia melantik jajaran direksi baru. Mantan sekretaris Ditjen Perhubungan Darat Departemen Perhubungan, Soedarko, ditugasi menjadi dirut baru BUMN yang sedang menderita ini. Dia didampingi Jati Santoso selaku direktur operasi, Prijo Soabandiono (direktur teknik), Anwar Delmy (direktur umum), dan Nur Usman (direktur keuangan).

Sekilas kerugian PPD yang berkesinambungan dan terus membengkak itu memang terasa aneh. Lihat saja bus-bus PPD selalu terlihat padat penumpang. Tak jarang sampai miring-miring ke kiri, karena para penumpang berjubel dan bergelantungan di kedua pintunya. Pokoknya,

armada bus PPD boleh dibilang merajai angkutan umum di Jakarta. Tetapi, mengapa merugi terus?

Menurut sumber pejabat tinggi Departemen Perhubungan, kerugian PPD karena terlalu sarat beban sosial sebagai dinamisator dan stabilisator angkutan umum di wilayah Ibu Kota. Di satu sisi, PPD sebagai BUMN dituntut untuk mampu mencetak laba. Namun, di sisi lain juga dituntut menjadi pelayan angkutan umum dengan tarif murah. "Tarif bus reguler PPD sebesar Rp250 untuk umum dan Rp100 untuk pelajar itu, saya kira, sudah tak mampu lagi menutup biaya

tarif angkutan. Menurut ketuanya, Aip Syarifuddin, harga beberapa jenis kebutuhan hidup yang terus meningkat memaksa pihaknya mengusulkan kenaikan tersebut. Usulan kenaikan tarif tersebut berkisar 100% dari tarif sekarang.

Selain itu, telah menjadi rahasia umum bahwa disiplin kalangan personel PPD masih rendah. Manajemennya pun cenderung kurang transparan sehingga membuat kondisi PPD makin parah. Kebocoran dari operasionalisasi armada sampai bermacam-macam pemborosan juga punya andil besar dalam memperburuk keuangan PPD. Belum lagi beban utang plus bunga yang terus membengkak. Inilah beban berat yang harus diemban jajaran direksi baru. "Terus terang saja, warisan utang yang kami terima mencapai Rp8,6 miliar. Ditambah kebocoran serta pemborosan yang cukup besar, membuat kami bingung harus mulai dari mana," ucap Soedarko kepada wartawan setelah dilantik menjadi "sopir" baru PPD.

Tugas berat Soedarko dalam membenahi PPD bukan hanya faktor konsolidasi internal, melainkan juga eksternal. Secara internal, dia harus mampu menekan kebocoran dan pemborosan lewat disiplin tinggi—kalau perlu, penerapan *law enforcement* sudah makin mendesak. Di sisi lain, manajemen tak ada pilihan lain kecuali

melakukan transparansi yang komunikatif. Secara eksternal, PPD mutlak harus bekerja sama dengan pihak swasta. Ini telah dirintis lewat kerja sama dengan PT Senawangi Wisamarta Utama. Dengan anak perusahaan Humpuss Group ini, PPD telah mengoperasikan 43 bus tingkat hasil renovasi. Selain itu, PPD sedang merintis kerja sama dengan PT Intras Jaya Transporindo dan PT Volgrin untuk mengembangkan usahanya. ■

RAHMADIAN NOOR



JAJARAN ARMADA PPD

operasi dan pemeliharaan," katanya.

Untuk menaikkan tarif tentu tidak mudah. Namun, di lain pihak, beredar kabar bahwa Organda DKI Jaya kembali akan mengajukan usulan kenaikan tarif angkutan bus kota dan metromini. Saat berita ini ditulis, tujuh penyelenggara jasa angkutan Jakarta: PPD, Mayasari Bhakti, Bianglala, Himpurna, Masstrans, Metromini, dan Kopaja sedang rapat di Kebayoran Plaza. Seperti diberitakan, Organda DKI Jaya telah berulang kali mengusulkan kenaikan



BUS PPD DI POOLNYA. Tak pernah meraih untung.

Perum PPD terancam bangkrut. Kementerian BUMN menolak memberi dana talangan sebesar Rp 33 miliar.

Bus Rakyat yang Sekarat

Isu tak sedap yang kerap berembus soal Perum PPD (Pengangkutan Penumpang Djakarta) bukanlah cerita baru. Masih lekat dalam ingatan kita bagaimana ratusan karyawan PPD melakukan aksi mogok akibat telatnya pembayaran gaji. Berita tentang bus PPD yang dibakar massa akibat ulah sopir yang ugal-ugalan juga merupakan hal biasa. Tidak cuma itu, sempat pula tersebar kabar bahwa perusahaan angkutan milik pemerintah Ibukota itu juga bakal ditutup. Maklum, akibat bobroknya manajemen, perusahaan merugi melulu.

Sebenarnya, jika melihat kinerja moda angkutan darat di Ibukota, khususnya PPD, agak

aneh jika perusahaan tersebut harus bangkrut. Hampir tak pernah terlihat bus berjalan yang kosong, pasti disesaki penumpang. Namun, fakta berbicara lain. Seperti diakui langsung oleh Dirut PPD, Darius Djana, perusahaannya sekarang dalam kondisi yang tidak menguntungkan kalau tidak mau dibilang hampir bangkrut. Menurut Darius, PPD kini sama sekali tidak mempunyai kemampuan untuk menggaji 5.400 karyawannya serta membeli alat produksi.

Karena itulah, untuk menyelamatkan perusahaan, manajemen meminta talangan dana dari pemerintah sebesar Rp 33 miliar. Dalam hal ini kepada Menneq BUMN. "Kami sudah

mengajukan surat ke kantor Menneq untuk menalangi gaji karyawan selama enam bulan," ujar Darius.

Bukan sekali ini saja pihak direksi PPD meminta dana talangan. Dalam beberapa periode sebelumnya, aliran dana subsidi juga sudah mengalir ke kantong Perum PPD. Pada 2001 misalnya, PPD menerima gelontoran sebesar Rp 56,6 miliar. Nilai ini lebih rendah dibandingkan tahun 2000 yang mencapai Rp105 miliar. Toh, gelontoran dana tersebut tak membuat PPD makin sehat. Sehingga, pada 2002 pemerintah menghentikan kucuran dana subsidi.

Perilaku yang terkesan 'manja' dari jajaran

TRAYEK PERUM PPD

Bus Reguler

No	Lintas/trayek	Jurusan
1	10	Blok M – Pasar Senen
2	41A	Kp. Rambutan – Pasar Baru
3	43	Kp. Rambutan – Tanjung Priok
4	45	Kp. Rambutan – Blok M
5	46	Kp. Rambutan – Grogol
6	52	Pulogadung – Pasar Baru
7	58	Pulogadung – Pasar Baru
8	60	Tanjung Priok – Pasar Senen
9	210	Grogol – Rawamangun
10	213	Grogol – Kp. Melayu
11	900A	Kp. Rambutan – Gambir
12	916	Kp. Melayu – Tanah Abang

Sumber : Perum PPD, 2003.

TRAYEK PERUM PPD

Bus Patas

No	Lintas/trayek	Jurusan
1	P-1	Blok M – Kota
2	P-2	Kp. Rambutan – Kota
3	P-11	Kp. Rambutan – Kota
4	P-21	Blok M – Ciputat
5	P-24	Grogol – Cimone
6	P-25	Senen – Cimone
7	P-36	Pulogadung – Blok M
8	P-37	Blok M – Muara Karang
9	P-41	Kp. Rambutan – Kota
10	P-42	Blok M – Pasar Senen
11	P-43	Banteng Utara – Depok
12	P-44	Kemayoran – Babakan/Tangerang
13	P-45	Blok M – Cimone
14	P-46	Pulogadung – Muara Karang
15	P-52	Pulogadung – Depok
16	P-54	Grogol – Terminal Depok
17	P-67	Blok M – DR. Wahidin
18	P-68	Pulogadung - Blok M

Sumber : Perum PPD, 2003.

TRAYEK PERUM PPD

Bus Patas AC

No	Lintas/trayek	Tujuan
1	AC-01	Lebak Bulus – Kota
2	AC-B1	Blok M – Kota
3	AC-B2	Grogol – Pasar Baru
4	AC-08	Pulogadung – Blok M
5	AC-10	Kp. Rambutan – Kota
6	AC-11	Pulogadung – grogol
7	AC-12	Pulogadung – Lebak Bulus
8	AC-15	Depok – Kota
9	AC-16	Rawamangun – Lebak Bulus
10	AC-17	Depok – Kota
11	AC-18	Pulogadung – Depok Timur
12	AC-21	Blok M – Bumi Serpong Damai
13	AC-77	Kalideres – Tanjung Priok
14	AC-79	Kp. Rambutan – Kota
15	AC-80	Kp. Rambutan – Blok M
16	NE-1	Pinang Ranti – Kota
17	NE-2	Rawamangun – Grogol
18	NE-3	Pulogadung – Lebak Bulus

Sumber : Perum PPD, 2003.

