

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Bukittinggi adalah salah satu kota yang terdapat di Sumatera Barat dan merupakan kota yang aktif dalam perdagangan dan pariwisata. Kondisi yang demikian membuat banyak aktivitas ekonomi yang dilakukan oleh warga kota.¹ Kota ini berada di atas bukit-bukit, yang jumlahnya mencapai 27 bukit, seperti Bukit Apit, Bukit Kubang Kabau, Bukit Jirek, Bukit Cubadak Bungkok, Bukit Malambuang, Bukit Mandiangin, Bukit Ambacang, Bukit Upang-Upang, Bukit Pauh, Bukit Tambun Tulang, Bukit Sarang Gagak, Bukit Lacir, Bukit Jalan Aua Nan Pasa, Bukit Cindai, Bukit Campago, Bukit Gumasik, Bukit Gamuak, Bukit Guguak Bulek, Bukit Sangkak, Bukit Pinang Nan Sabatang, Bukit Canggung, Bukit Parit, Bukit Nantuang, Bukit Sawah Laweh, Bukit Batarah, Bukit Pungguak, Bukit Paninjauan, dan Bukit Gulimeh.²

Alam kota Bukittinggi termasuk sejuk dan banyak wisatawan yang datang ke kota itu. Kondisi alam perkotaan yang berbukit-bukit menambah keindahan dengan beberapa objek wisata yang tersebar di dalam Kota Bukittinggi, seperti Pasar Atas, Pasar Bawah, Terminal Pasar Banto, Jam Gadang, Lobang Jepang, Benteng Fort for de Kock, Panorama, Ngarai Sianok, dan lain-lain. Antara Pasar Atas dan Pasar Bawah, Kota Bukittinggi dihubungkan oleh Jalan Lereng dan

¹BPS Bukittinggi. 2018. *Bukittinggi Dalam Angka 2017*. Bukittinggi: BPS Bukittinggi.

²Reski Kurniawan. 2007. "Perkembangan Hotel Denai 1957-2004 di Kota Bukittinggi". Padang: *Skripsi*, Fakultas Sastra Unand, hlm. 15.

Jembatan Gantung.³ Kota Bukittinggi semakin ramai ketika terjadi hari-hari pasar, yakni pada hari Rabu dan Sabtu. Sebelum pemerintah Kota Bukittinggi membangun Pasar Aurkuning, maka Pasar Atas dan Pasar Bawah menjadi jantung Kota Bukittinggi karena Pasar Atas dan Pasar Bawah merupakan pusat perekonomian yang selalu didatangi oleh para pengunjung.⁴

Pasar Atas dan Pasar Bawah bisa didatangi dari seluruh pelosok kota karena banyak angkutan yang melayani trayek penumpang antara Pasar Atas dan Pasar Bawah. Rute Angkutan Kota biasanya melewati trayek Birugo, Jalan Sudirman, Panorama, Pintu Kabun, Jalan Rumah Potong, Jalan Perintis Kemerdekaan, dan kembali ke Jalan Sudirman.⁵

Kota Bukittinggi dihuni oleh berbagai suku bangsa, yang paling banyak adalah suku bangsa Minangkabau, khususnya orang Kurai yang terdiri dari berbagai suku, seperti suku Guci, Pisang, Sikumbang, Jambak, Sikumbang, Koto, Tanjung, Selayan, Simabur, dan Melayu.⁶ Sementara suku bangsa di luar suku Minangkabau adalah suku bangsa Jawa, Batak, dan Tionghoa. Pada tahun 2017 jumlah penduduk Kota Bukittinggi 126.804 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 1,68 persen per tahun. Penyebaran penduduk Kota Bukittinggi paling banyak di Kecamatan Guguk Panjang yaitu 38,45 persen. Tingginya tingkat penyebaran penduduk di kecamatan ini ditandai dengan banyaknya pembangunan perumahan baik yang dilakukan oleh perusahaan pengembang maupun oleh perorangan. Kecamatan Guguk Panjang masih menjadi kecamatan

³Zulqayyim. 2002. *Boekittinggi Tempo Doeloe*. Padang: Andalas University Press, hlm. 60.

⁴*Ibid.*

⁵BPS Bukittinggi. *Op. Cit.*

⁶Zulqayyim. *Op. Cit.* Hlm, 19.

dengan tingkat kepadatan paling tinggi yaitu 7.137 jiwa per km², diikuti Kecamatan Aur Birugo Tigo Baleh sebanyak 4.728 jiwa per km² dan Kecamatan Mandiangin Koto Selayan sebanyak 3.989 jiwa persegi.⁷

Untuk menunjang aktivitas yang ada di Kota Bukittinggi, maka diperlukan jasa transportasi yang serasi dengan kebutuhan lalu lintas di Kota Bukittinggi. Beberapa usaha transportasi yang melayani angkutan Kota Bukittinggi adalah KSU IKABE (Koperasi Serba Usaha Ikatan Keluarga Angkutan Bermotor), MERSI (Koperasi Angkutan Merapi Singgalang), KOPAJAG (Koperasi Jam Gadang), Bendi, Taksi, dan transportasi online. Ternyata sebagian besar jenis transportasi tersebut didukung oleh koperasi.

Sebelum menjadi koperasi, Koperasi Angkutan Merapi Singgalang bernama MERSI Transpor yang berdiri pada tahun 1973 di Bukittinggi. Mersi Transpor bergerak dalam angkutan perkotaan dan pedesaan berjenis Honda Mini 700 cc. Angkutan kota Bukittinggi tersebut melayani trayek Pasar Banto-Tigo Baleh Pakan Ladang-Panganak-Sanjai-Garegeh-Gulai Bancah dan Birugo. Sedangkan trayek angkutan pedesaan meliputi Pasar Banto-Baso-Tilatang Kamang-Batu Taba-Banuhampu dan Gadut. Pada mulanya, MERSI Transpor hanya mengoperasikan 50 unit armada yang terdiri dari Honda Mini 700 cc yang disponsori oleh Bank Nasional sebagai pemberi kredit.⁸

Syofyan Saidan adalah ketua pertama dari MERSI Transpor. Pada tahun 1974, anggota organisasi Mersi Transpor mengadakan rapat anggota tahunan yang

⁷BPS Bukittinggi. *Loc. Cit.*

⁸Sejarah Ringkas Koperasi Angkutan Merapi Singgalang (MERSI) Bukittinggi Tahun 2004.

bertempatan di Gedung Nasional Bukittinggi (sekarang kantor DPRD Bukittinggi). Rapat tersebut menghasilkan keputusan untuk membentuk Koperasi Angkutan Merapi Singgalang (Mersi) sebagai perubahan dari nama Mersi Tanspor, tujuannya adalah untuk membuat organisasi ini lebih terstruktur serta memudahkan anggotanya dalam mendapatkan pinjaman modal, suku cadang, dan jasa pelayanan angkutan. Namun Keputusan tersebut baru terealisasi pada tahun 1975, dengan disahkan oleh Menteri Koperasi dan Pembinaan Usaha Kecil Republik Indonesia dan disahkan pada tanggal 9 Agustus 1975 dengan Badan Hukum No. 1032/BH-XVII oleh Menteri Koperasi dan Pembina Pengusaha Kecil RI.⁹

Koperasi Angkutan Merapi Singgalang (MERSI) sangat menunjang keberadaan Angkutan Mersi. Perubahan nama MERSI Transpor menjadi Koperasi Angkutan Merapi Singgalang (MERSI) juga mengalami perubahan dalam struktur kepengurusan dari sebelumnya. Koperasi Angkutan Merapi Singgalang (MERSI) kemudian dipimpin oleh Achiroeddin, B.A. dan Soedaryo sebagai wakil serta perangkat yang dipilih sesuai dengan peraturan yang terdapat dalam Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga Koperasi Angkutan Merapi Singgalang serta Rapat Anggota Tahunan.¹⁰

Struktur Koperasi Angkutan Merapi Singgalang sendiri masih bersifat dinamis dan masih dapat diubah sesuai dengan kebutuhan Koperasi Angkutan Merapi Singgalang. Struktur Koperasi Angkutan Mersi ketika itu adalah Ketua, Wakil Ketua, Sekretaris, Wakil Sekretaris, Bendahara, dan anggota. Pertama

⁹*Ibid.*

¹⁰*Ibid.*

berdiri, struktur Koperasi Angkutan Mersi dipimpin oleh Achiruddin, BA., (Ketua), Sodaryo (Wakil Ketua), Ismet Boher, S.H., (Sekretaris), Mhd. Mahdisi (Wakil Sekretaris), M.S. Dt. Permato Dirajo (Bendara), dan beberapa anggota. Di samping itu terdapat Badan Pemeriksa Koperasi Angkutan Mersi yang diketuai oleh Syahrial Adnan (Dirut Bank Nasional Bukittinggi), beserta anggotanya Djanahar Advil, S.H. Setiap pengurus memiliki wewenang dan tanggung jawab masing-masing sebagaimana yang telah disetujui dalam Rapat Anggota Tahunan (RAT) Koperasi Angkutan Merapi Singgalang serta pengurus koperasi tidak menerima gaji, akan tetapi dapat diberikan uang jasa menurut keputusan Rapat Anggota.¹¹

Usaha-usaha yang terdapat di Koperasi Angkutan Merapi Singgalang adalah berupa jasa angkutan yang terdiri dari Angkutan Perkotaan (Angkot), Angkutan Pedesaan (Angdes), Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), dan Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP), serta biro perjalanan (Travel Biro). Untuk mendukung bisnis angkutan, Koperasi Angkutan Merapi Singgalang juga membuka unit simpan pinjam (USP), dan toko suku cadang Mersi. Dengan begitu, bisnis yang digarap Koperasi Merapi Singgalang saling bersinergi, sehingga menciptakan nilai tambahan lebih besar, yang berdampak pada peningkatan kesejahteraan anggota.¹²

Pengusaha angkutan Bukittinggi Agam yang bergabung dalam Koperasi Angkutan Merapi Singgalang, mereka banyak menarik keuntungan. Mereka bisa menjalankan bisnisnya secara lebih efisien, karena sebagian urusan penting

¹¹*Ibid.*

¹²Perubahan Anggaran Rumah Tangga Koperasi Angkutan Merapi Singgalang Bukittinggi Tahun 2014.

dikerjakan oleh koperasi, seperti mengurus trayek dan kegiatan lain yang terkait dengan usaha angkutan, bahkan akses terhadap bank untuk pembiayaan. Untuk menjadi anggota Koperasi Angkutan Merapi Singgalang, calon anggota harus mengajukan permohonan kepada pengurus dengan mengisi formulir pendaftaran serta diharuskan membayar simpanan pokok sebesar Rp. 150.000,- per orang dan simpanan wajib sebesar Rp. 15.000,- per orang/bulan.¹³

Sejak berdiri pada tahun 1975, Koperasi Angkutan Merapi Singgalang mengalami dinamika yang naik turun karena adanya penambahan dan pengurangan mobil dan trayek serta jumlah anggota koperasi. Pada tahun 1976 Koperasi Angkutan Merapi Singgalang menambah 10 unit Datsun yang didapat dari bantuan modal kerja secara kredit dengan jaminan dari jaminan kecelakaan kerja (JKK) Pusat. Pada tahun 1983, dibuka trayek antar provinsi, seperti trayek Rengat dan Jambi dengan jenis Mitsubuisi dan Toyota yang diperoleh dari kredit langsung dengan dealer Mitsubishi dan Toyota 2000 sekaligus membuka trayek antar provinsi dengan menjalani trayek Bukittinggi–Padang–Pekanbaru–Dumai, Bukittinggi–Padang–Jakarta, dan trayek Bukittinggi–Padang–Yogyakarta.¹⁴

Pada pengurusan kedua Koperasi Angkutan Merapi Singgalang yang dipimpin oleh Achiroeddin, rentang antara tahun 1990-1994. Ketika itu terjadi penurunan jumlah trayek yang dibina oleh koperasi. Penurunan ini terjadi pada angkutan kota antar provinsi (AKAP) dengan ditutupnya trayek tujuan Jakarta dan Yogyakarta. Faktor-faktor ditutupnya trayek tersebut dikarenakan konsumen lebih cenderung menggunakan angkutan udara daripada angkutan darat. Konsumen

¹³*Ibid.*

¹⁴Perubahan Anggaran Rumah Tangga Koperasi Angkutan Merapi Singgalang Bukittinggi Tahun 2014. *Op. Cit.*

angkutan yang didapat lebih sedikit daripada hari biasanya. Sedangkan modal yang dikeluarkan lebih besar dari pendapatan (rugi). Penurunan jumlah penumpang juga tidak hanya terjadi pada trayek AKAP, tetapi juga pada trayek Angdes yang menuju kota Bukittinggi. kendalanya disebabkan oleh keterlambatan peremajaan sehingga kalah bersaing dengan perusahaan angkutan lainnya pada jalur yang sama.¹⁵

Pada tahun 1994, koperasi mulai bangkit lagi di bawah pimpinan F.B Dt. Nagari Labiah. Bangkitnya koperasi ini ditandai dengan adanya pembenahan pada trayek dalam kota secara bertahap mulai dari peremajaan Angkot dengan jenis Suzuki Carry, Colt 120, dan Kijang Toyota. Sedangkan Angdes diremajakan dengan jenis Kijang Toyota, Daihatsu Zebra, dan Colt T 120. Koperasi Angkutan Merapi Singgalang memberikan kredit langsung kepada anggota yang sekaligus menjadi supir sehingga memudahkan dalam pelunasan kredit pada Bank Bukopin atau dealer Suzuki Motor Padang Lua, Suka Fajar Motor, dan Andalas motor. Dengan demikian, Koperasi Merapi Angkutan Merapi Singgalang setelah melakukan peremajaan memiliki total 237 armada, sedangkan untuk anggota Koperasi Angkutan Merapi Singgalang berjumlah sebanyak 200 anggota aktif.¹⁶

Selanjutnya di bawah pimpinan Djanahar Advil, pada tahun 2008 jumlah anggota aktif Koperasi Merapi Singgalang bertambah menjadi 259 orang. Sedangkan untuk armada angkutan mengalami penurunan menjadi 173 unit karena sebagian armada angkutan yang ada tidak layak jalan.¹⁷ Penikangkatan

¹⁵*Ibid.*

¹⁶Laporan Tahunan Koperasi Angkutan Merapi Singgalang Tahun 1998 hlm. 3.

¹⁷Laporan Tahunan Koperasi Angkutan Merapi Singgalang Tahun 2007 hlm. 5 dan hlm.

cabang usaha koperasi terjadi pada tahun 2013 dengan dibukanya cabang usaha baru, yaitu unit usaha toko suku cadang Mersi yang bertempat di Km. 7 Tanjung Alam. Akan tetapi, usaha ini masih minim modal sehingga pelayanan yang ada di toko suku cadang ini terbatas. Pada tahun 2013 jumlah anggota koperasi berkurang menjadi 253 anggota aktif, tetapi jumlah armadanya 321 unit.¹⁸

Sejak berdirinya Koperasi Angkutan Merapi Singgalang, dari tahun 1975 sampai tahun 2017 badan usaha ini mengalami dinamika (naik turun), baik dalam hal pendapatan Koperasi Angkutan Merapi Singgalang (SHU), maupun keanggotaan, dan jumlah armada (angkutan). Pada tahun 2017 muncul Angkutan *Online* (Gojek dan Gocar) dalam jumlah yang banyak yaitu sekitar 2300 unit di Kota Bukittinggi. Kondisi itu menyebabkan keberadaan Koperasi Angkutan Merapi Singgalang terkena dampaknya. Akibatnya memicu muncul demonstrasi yang dilakukan oleh hampir semua pengusaha angkutan dan sopir yang ada di kota Bukittinggi. Walikota Bukittinggi menutup kantor Gojek pada September 2017 yang terletak di kawasan By Pass. Akan tetapi tindakan ini tidak membawa banyak dampak, dikarenakan Gojek Bukittinggi tidak membutuhkan kantor untuk beroperasi.¹⁹

Persoalan tentang Koperasi Angkutan Merapi Singgalang menarik untuk dikaji karena munculnya koperasi ini telah banyak memberikan keuntungan pada anggota meskipun kemudian terjadi penurunan pendapatannya karena adanya Angkutan *Online* (Gojek) pada pertengahan tahun 2017. Selain itu Koperasi Angkutan Merapi Singgalang merupakan koperasi pertama yang muncul dalam

¹⁸Laporan Tahunan Koperasi Angkutan Merapi Singgalang Tahun 2015 hlm. 2-3.

¹⁹Bakaba.co/tak-terbendung-ribuan-go-jek-hadir-di-bukittinggi-/ diakses pada tanggal 15 April jam 00:52.

kota Bukittinggi yang bergerak dalam jasa angkutan darat. Walaupun keberadaannya telah terganggu oleh Angkutan *Online* tetapi koperasi ini masih tetap bertahan walaupun kondisinya kurang sejahtera dari sebelum adanya Angkutan *Online* tersebut, bertahannya Koperasi Angkutan Merapi Singgalang tidak lepas dari masih dibutuhkannya dalam angkutan rakyat Kota Bukittinggi dan sekitarnya. Berdasarkan dinamika itulah yang melatarbelakangi penelitian ini.

B. Batasan Masalah

Agar penelitian ini lebih mengarah pada pokok persoalan, maka penelitian ini dibatasi dengan batasan spasial dan temporal. Batasan spasial dari penelitian ini adalah Kota Bukittinggi dan sekitarnya karena di lokasi tersebut merupakan trayek utama angkutan MERSI yang dikelola oleh Koperasi Angkutan Merapi Singgalang. Koperasi Angkutan Merapi Singgalang muncul dan berkembang di kota Bukittinggi dan secara tidak langsung mempengaruhi kondisi sosial, budaya, dan ekonomi di kota Bukittinggi.

Batasan temporal yang dipilih adalah antara tahun 1975 sampai 2017. Pemilihan batasan awal tahun 1975 disebabkan karena pada tahun tersebut secara resmi berdirinya Koperasi Angkutan Merapi Singgalang (MERSI) untuk mendukung salah satu usaha angkutan kota di Bukittinggi. Pemilihan tahun 2017 sebagai batasan akhir adalah karena pada tahun ini perkembangan Koperasi Angkutan Merapi Singgalang (MERSI) mengalami kemerosotan dengan mulai berkembangnya angkutan *online* (Go Jek dan Go Car) sehingga pendapatan dari Koperasi Angkutan Merapi Singgalang mengalami penurunan karena banyak

kredit koperasi yang macet. Akibatnya banyak anggota dari Koperasi Angkutan Merapi Singgalang merasakan dampak negatif dari munculnya angkutan online ini.

Untuk mengarahkan penelitian ini, maka perlu disusun pertanyaan-pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana gambaran Kota Bukittinggi sebagai sebagai pusat perkembangan Koperasi Mersi?
2. Apa yang melatarbelakangi berdirinya Koperasi Angkutan Merapi Singgalang ?
3. Bagaimanakah manajemen Koperasi Angkutan Merapi Singgalang dari tahun 1975-2017 ?
4. Sejauhmana dampak Angkutan *Online* terhadap perkembangan Koperasi Angkutan Merapi Singgalang ?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang hendak tercapai dalam penelitian ini adalah menjelaskan eksistensi Koperasi Mersi dengan mengusut latarbelakang berdirinya Koperasi Angkutan Merapi Singgalang, manajemen Koperasi Merapi Singgalang dari tahun 1975-2017, dan dampak Angkutan Online terhadap perkembangan Koperasi Angkutan Merapi Singgalang.

Tujuan lain dari penelitian ini adalah mengungkapkan kondisi Kota Bukittinggi beserta penduduknya, keanggotaan Koperasi Mersi, unit-unit usaha

Koperasi Mersi, perkembangan Sisa Hasil Usaha Koperasi Mersi, profil pengurus pengusaha dan sopir, serta prestasi yang diperoleh Koperasi Mersi.

D. Tinjauan Pustaka

Menurut Mohammad Hatta dalam tulisan yang berjudul “ Membangun Koperasi dan Koperasi Membangun yang diedit oleh Djarot Siswanto dalam buku *Koperasi di Indonesia* menyatakan bahwa koperasi hendaklah menunjukkan dan membuktikan kelebihanannya daripada perusahaan-perusahaan yang berpedoman dengan keuntungan, dan dengan sendirinya pengaruhnya lambat laun akan bertambah besar dan dasarnya akan berkembang seluruh Indonesia.²⁰ Koperasi Mersi menganut pemikiran dari Mohammad Hatta ini, dimana Koperasi Mersi mengembangkan pengaruhnya di kawasan Bukittinggi Agam dengan adanya bidang usaha angkutan kota dan angkutan pedesaan.

Kemudian karya Husni Rasyad yang berjudul *25 Koperasi Besar Indonesia* yang memaparkan dua puluh lima koperasi besar di Indonesia yang sukses mengembangkan bisnisnya sehingga mampu memenuhi kebutuhan ekonomi anggotanya serta sanggup bersaing dengan badan usaha lainnya. Salah satunya membahas tentang Koperasi Pengangkutan Umum Medan (KPUM) yang berhasil mendominasi angkutan di kota Medan, yang keras dan penuh persaingan. Dalam pengembangannya, koperasi ini juga berhasil melakukan ekspansi dan diverifikasi bisnis, termasuk dengan membentuk Badan Perkreditan Rakyat

²⁰J.B Djarot Siwijatmo, ed. 1982. *Koperasi di Indonesia*. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

(BPR).²¹ Dalam perkembangannya, Koperasi Mersi mampu membuka usaha angkutan di berbagai bidang seperti angkutan kota, angkutan pedesaan, angkutan kota dalam provinsi hingga angkutan kota luar provinsi.

Karya Sagimun MD yang berjudul *Koperasi Indonesia*, mengatakan bahwa dengan koperasi yang titik berat usaha dan kegiatannya terletak pada kerja sama, gotong royong dan kekeluargaan, orang akan mengenal dirinya sendiri. Koperasi yang berasaskan kerjasama, gotong royong dan kekeluargaan menumbuhkan rasa setia kawan dan tolong menolong. Nilai-nilai kebersamaan, gotong royong dan kekeluargaan yang ada di dalam koperasi merupakan pengajawan-tahan nilai-nilai yang sejak dahulu kala sudah ada, tumbuh serta berakar di dalam hati-sanubari rakyat Indonesia. Nilai-nilai kebersamaan, gotong royong dan kekeluargaan sudah sejak dahulu kala sangat dihormati dan dijunjung tinggi oleh rakyat Indonesia di seluruh Nusantara.²²

Selain itu terdapat pula beberapa karya penelitian yang membahas tentang koperasi dan transportasi. Leni Hijrah yang dalam karyanya yang berjudul “Koperasi Pagaruyung Transport (KOPATRA) di Kota Batusangkar Tanah Datar”, yang membahas tentang dinamika Koperasi Pagaruyung Transport yang disebabkan oleh kehadiran transportasi ojek di kota Batusangkar.²³ Selanjutnya ada Skripsi karya Liza Hanafia berjudul “Keberadaan Transportasi Bemo di Bukittinggi 1972-1996” yang membahas tentang dinamika Transportasi Bemo di

²¹Husni Rasyad. 2011. *25 Koperasi Besar di Indonesia*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.

²²Sagimun MD. 1985. *Koperasi Indonesia*. Jakarta: PT Inti Dayu Press.

²³Leni Hijrah. 2004. “Koperasi Pagaruyung Transport (KOPATRA) Di Kota Batusangkar Tanah Datar 1980-2000”. *Skripsi*, Fakultas Sastra Unand, Padang.

Bukittinggi serta membahas organisasi Ikatan Kekeluargaan Bemo (IKABE) Bukittinggi.²⁴

Karya Hachdinol yang berjudul “CV. Armada Travel Bukittinggi 2000-2007” memaparkan tentang kehidupan dan perkembangan travel (angkutan sewa) di kota Bukittinggi. Bahasan utamanya adalah Bukittinggi sebagai jaringan transportasi di Sumatra Barat, angkutan jalan raya, dan pengembangan trayek angkutan perkotaan.²⁵

Sementara Rahmat Syukri dalam karyanya yang berjudul “Pasang Surut Usaha Angkutan Umum Di Kota Padang: Studi Kasus PO. Reni Kendedes 1988-2012” yang menjelaskan dinamika pasang surut PO. Reni Kendedes dari tahun 1988-2012. Bahasan utamanya adalah perkembangan angkutan kota di Padang, faktor kemunduran Reni Kendedes, dan peremajaan angkutan.²⁶

Karya Wulan Cahyaningsih berjudul “Dinamika Perusahaan Bus IPS Di Sumatera Barat Tahun 1965-2000” memaparkan perkembangan Perusahaan Bus IPS yang mengalami kemunduran dikarenakan manajemen perusahaan yang buruk. terutama kondisi transportasi di Sumatera Barat, perusahaan bus angkutan, dan pengelolaan perusahaan bus di Kota Bukittinggi. Kajian ini merupakan sejarah ekonomi transportasi, yang memiliki dampak terhadap usaha ekonomi sebuah organisasi koperasi.²⁷

²⁴Lisa Hanafia. 2004. “Keberadaan Transportasi Bemo di Kota Bukittinggi tahun 1972-1996”. *Skripsi*, Fakultas Sastra Unand, Padang.

²⁵Hachdinol. 2009. “CV. Armada Travel Bukittinggi 2000-2007”. *Skripsi*, Fakultas Sastra Unand, Padang.

²⁶Rahmat Syukri. 2013. “Pasang Surut Usaha Angkutan Umum Di Kota Padang: Studi Kasus PO. Reni Kendedes 1988-2012”. *Skripsi*, Fakultas Ilmu Budaya, Padang.

²⁷Wulan Cahyaningsih. 2015. “Dinamika Perusahaan Bus IPS Di Sumatera Barat Tahun 1965-2000”. *Skripsi*, Fakultas Ilmu Budaya, Padang.

E. Kerangka Analisis

Koperasi merupakan sebuah organisasi yang dibentuk secara bersama. Menurut Adam I. Indrawijaya dalam bukunya yang berjudul *Prilaku Organisasi*, menjelaskan organisasi adalah suatu himpunan interaksi manusia yang bekerjasama untuk mencapai tujuan bersama yang terikat dalam satu kesatuan yang telah disetujui bersama.²⁸ Hampir sama dengan pendapat Malayu S.P. Hasibuan dalam bukunya *Organisasi & Motivasi*, yang mendefinisikan organisasi sebagai organisasi formal dan organisasi informal. Organisasi formal adalah organisasi yang dibentuk secara sadar dan dengan tujuan-tujuan tertentu yang disadari pula yang diatur dengan ketentuan-ketentuan formal, dalam Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga (ADART). Sedangkan organisasi informal adalah organisasi yang terbentuk tanpa disadari sepenuhnya, tujuan-tujuannya juga tidak jelas, anggaran dasar dan anggaran rumah tangganya tidak ada dan hubungan-hubungan terjalin secara pribadi saja.²⁹ Usaha angkutan Koperasi Merapi Singgalang adalah salah satu contoh dari sebuah organisasi formal yang dibentuk secara bersama oleh para anggotanya.

Koperasi menurut Mohammad Hatta berasal dari kata “ko”, yang artinya “bersama” dan “operasi”, yaitu “bekerja”. Jadi koperasi artinya sama-sama bekerja. Perkumpulan yang diberi nama Kooperasi ialah perkumpulan kerja-sama dalam mencapai suatu tujuan. Dalam koperasi tidak ada sebagian anggota bekerja

²⁸Adam I. Indrawijaya. 1989. *Prilaku Organisasi*. Bandung: Sinar Baru, hlm. 4.

²⁹Malayu S.P. Hasibuan. 2014. *Organisasi & Motivasi*. Bandung: Bumi Aksara, hlm. 57.

sebagian memeluk tangan. Semuanya sama-sama bekerja untuk mencapai tujuan bersama.³⁰

Menurut Sagimun MD koperasi adalah suatu perkumpulan yang memungkinkan beberapa orang atau badan (badan hukum) dengan jalan bekerja sama atas dasar sukarela menyelenggarakan suatu pekerjaan untuk memperbaiki kehidupan anggota-anggotanya, misalnya bersama-sama menyelenggarakan produksi (koperasi produksi), bersama-sama menyelenggarakan pembelian (koperasi pembelian), bersama-sama menyelenggarakan penjualan (koperasi penjualan), bersama-sama menyelenggarakan simpan-pinjam atau pengkreditan (koperasi simpan-pinjam atau koperasi kredit).³¹

Berdasarkan jenisnya, koperasi dapat digolongkan menjadi lima bagian. Pertama, koperasi konsumsi yang bergerak dibidang penyediaan barang yang dibutuhkan anggota. Kedua, koperasi simpan pinjam yaitu jenis koperasi yang memberikan pinjaman modal kepada anggota yang diperoleh dari simpanan anggota. Ketiga, koperasi produksi yang bergerak dalam kegiatan penjualan atau pembuatan barang yang dihasilkan. Keempat, koperasi jasa yaitu koperasi yang bergerak pada bidang penyediaan jasa bagi anggotanya maupun umum. Dan kelima koperasi serba usaha, yaitu koperasi-koperasi yang bergerak di semua bidang yang disebutkan di atas.³²

Koperasi Angkutan Merapi Singgalang termasuk ke dalam golongan koperasi jasa karena menyediakan jasa di bidang transportasi. Koperasi ini

³⁰Mohammad Hatta. 1982. "Koperasi di Indonesia," dalam J.B Djarot Siwijatmo, ed. *Koperasi di Indonesia*. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, hlm. 13.

³¹Sagimun MD. *Op. Cit.* Hlm. 2-3.

³²Panji Anoroga. 1990. *Dinamika Koperasi*. Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 19-22.

menyediakan jasa transportasi dengan jenis angkutan kota, angkutan desa, antar jemput dalam provinsi, antar jemput antar provinsi, serta menyediakan jasa simpan pinjam dan usaha toko. Koperasi jasa adalah koperasi yang bergerak di bidang penyediaan jasa tertentu bagi anggotanya maupun masyarakat.³³

Koperasi merupakan salah satu bentuk bidang usaha, oleh karena itu penelitian ini diarahkan pada sejarah sebuah lembaga ekonomi, yaitu koperasi. Studi sejarah ekonomi memusatkan perhatian terhadap aktivitas perekonomian suatu kelompok masyarakat yang terjadi pada masa lampau.³⁴ Sejarah ekonomi mempelajari faktor-faktor yang menentukan jalannya perkembangan ekonomi yang menentukan jalannya perkembangan ekonomi yang mempunyai sumbangan sewajarnya pada penetapan kebijakan ekonomi baik secara nasional maupun daerah.³⁵ Berdasar pemikiran tersebut akan ditinjau perkembangan Koperasi Angkutan Merapi Singgalang dari tahun 1975 sampai tahun 2017. Sebagai kelompok yang ada dalam lembaga ekonomi itu adalah pengurus koperasi, badan pengawas koperasi, anggota koperasi, sopir, dan lembaga lain seperti pemerintahan. Dalam tulisan ini akan diuraikan langkah-langkah yang diambil oleh pengurus koperasi sehingga koperasi masih bisa bertahan seiring dengan perkembangan zaman.

F. Metode Penelitian dan Bahan Sumber

³³Ninik Widyanti dan Sunundhya.1994. *Koperasi dan Perekonomian Indonesia*. Jakarta : Rineka Cipta, hlm. 6.

³⁴Taufik Abdullah. 1985. "Sejarah dan Historiografi", *Ilmu Sejarah dan Historiografi: Arah dan Perspektif*. Jakarta: Gramedia, hlm. 186.

³⁵Kuntowijoyo. 1994. *Metodologi Sejarah*. Jakarta: Tiara Wacana, hlm. 93.

Metode keilmuan yang diterapkan dalam penelitian ini adalah metode Sejarah, yang yang terdiri dari empat tahap, yakni Heuristik, Kritik, Interpretasi, dan Historiografi.³⁶ Tahap Heuristik merupakan tahap pengumpulan sumber baik di perpustakaan maupun di lapangan. Studi perpustakaan sendiri bertujuan untuk menemukan sumber primer dan sekunder berupa buku-buku, karya ilmiah, artikel, koran, majalah, dan laporan penelitian tentang koperasi yang bergerak di bidang jasa angkutan serta yang membahas tentang transportasi. Studi perpustakaan akan dilakukan di Perpustakaan Pusat Universitas Andalas, Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas, Perpustakaan Universitas Negeri Padang, Ruang Baca Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas, Perpustakaan Daerah Provinsi Sumatera Barat, Perpustakaan Dr. Moh. Hatta Bukittinggi, Kantor Koperasi Angkutan Merapi Singgalang, Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi, Bappeda kota Bukittinggi, dan BPS kota Bukittinggi. Sedangkan untuk studi lapangan akan dilakukan di kota Bukittinggi.³⁷

Di samping data tertulis, data juga dilengkapi dengan data lisan yaitu dengan wawancara. Untuk sumber wawancara akan dilakukan dengan tokoh-tokoh yang terkait dengan permasalahan yang sedang diteliti, yaitu wawancara dilakukan dengan jajaran Pengurus Koperasi Angkutan Merapi Singgalang. Selanjutnya wawancara dilakukan jajaran Badan Pengawas Koperasi Angkutan Merapi Singgalang. Kemudian wawancara dilakukan dengan anggota dan sopir

³⁶Louis Gottschalk. 1986. *Mengerti Sejarah*, Terjemahan Nugroho Notosusanto. Jakarta: UI Press, hlm. 35.

³⁷Kuntowijoyo. 1995. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Yayasan Benteng Budaya, hlm. 94

Koperasi Angkutan Merapi Singgalang. Dan terakhir dilakukan wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi.

Setelah mengumpulkan sumber maka dilakukan tahap kritik. Tahap kritik adalah tahap untuk menganalisis apakah sumber-sumber yang sudah terhimpun masih asli atau palsu sehingga didapatkan fakta sejarah. Kritik eksteren dilakukan terhadap morfologi sumber pada bagian luar, seperti jenis kertas, model pengetikan ataupun jenis huruf pada sumber tertulis. Sementara kritik interen dilakukan untuk menilai isi sumber berdasarkan informasi yang terdapat dalam sumber tertulis.³⁸

Selanjutnya tahap interpretasi, pada tahap ini dilakukan analisis lanjutan, dengan kata lain melakukan penafsiran terhadap sumber-sumber yang ditemukan sehingga memiliki hubungan antara sumber yang satu dengan sumber yang lain. Hasil interpretasi adalah berupa kesimpulan yang mendukung dalam penyelesaian masalah yang berbentuk narasi. Tahap terakhir adalah Historiografi, yakni tahap akhir dari suatu penelitian Sejarah. Pada tahap ini akan dihasilkan suatu tulisan sejarah berupa skripsi.³⁹

Bahan sumber yang digunakan adalah sebagai berikut: Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga Koperasi Angkutan Merapi Singgalang, Laporan Pertanggung Jawaban Pengurus dan Badan Pengawas Tahun Kerja 2014 dan Rencana Kerja, Rencana Anggaran Pendapatan dan Biaya Tahun Kerja 2015, Laporan Tahunan Koperasi Angkutan Merapi Singgalang Tahun 1998, Laporan Tahunan Koperasi Angkutan Merapi Singgalang Tahun 2007, Laporan Badan

³⁸*Ibid.*

³⁹*Ibid.* Hlm. 99.

Pengawas Koperasi Angkutan Merapi Singgalang (MERSI) Rapat Anggota Tahunan (RAT) Tahun Buku 2014, dan Perubahan Anggaran Rumah Tangga Koperasi Angkutan Merapi Singgalang, Sejarah Ringkas Koperasi Angkutan Merapi Singgalang (MERSI) Agam Bukittinggi.

G. Sistematika Penulisan

Penulisan ini terdiri dari V bab yang berturut-turut menjelaskan mengenai permasalahan yang terjadi dan disusun secara beraturan dan kronologis sebagai berikut:

Bab I merupakan bab pendahuluan yang berisi latar belakang masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, tinjauan pustaka, kerangka analisis, metode penelitian dan bahan sumber, serta sistematika penulisan.

Bab II berisi gambaran umum wilayah Kota Bukittinggi yang terdiri dari letak geografis dan pemerintahan, penduduk, serta mata pencaharian dan pendidikan, serta perkembangan jumlah koperasi di Kota Bukittinggi sebelum Tahun 1975.

Bab III membahas tentang perkembangan Koperasi Angkutan Merapi Singgalang, diantaranya berdirinya Koperasi Merapi Singgalang, manajemen Koperasi Angkutan Merapi Singgalang yang dilihat dari struktur organisasi, keanggotaan, dan unit usaha.

Bab IV membahas tentang dampak munculnya Angkutan *Online* terhadap Koperasi Merapi Singgalang. Subbabnya, yaitu perkembangan sisa hasil usaha, munculnya Angkutan *Online*, profil pengurus pengusaha dan sopir Koperasi

Angkutan Merapi Singgalang, dan prestasi Koperasi Angkutan Merapi Singgalang.

Bab V adalah kesimpulan, berupa rangkuman dari seluruh permasalahan yang sudah di jawab dalam penulisan.

