

## Perkembangan Perusahaan Taksi Blue Bird sebagai Penyedia Jasa Transportasi Massal di Indonesia (1970-2015)

Nadyana Dewi<sup>\*1</sup>, Umasih<sup>2</sup>, Abrar<sup>3</sup>

Prodi Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial

[dwinadyana@gmail.com](mailto:dwinadyana@gmail.com)

### Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan tentang perkembangan perusahaan taksi Blue Bird sebagai penyedia jasa transportasi massal di Indonesia tahun 1970-2015. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah, yang terdiri dari heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi. Pada tahap heuristik, peneliti mengumpulkan sumber penulisan dari sumber primer seperti buku yang berjudul Sang Burung Biru, serta koran-koran yang beredar di zaman yang sama. Peneliti juga mengumpulkan sumber penulisan dari sumber sekunder berupa laporan tahunan perusahaan dan buku yang terkait dengan transportasi maupun perusahaan. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa perusahaan taksi Blue Bird ini sudah ada sejak tahun 1960an sebagai taksi ilegal. Pada saat itu pemilik dari Blue Bird hanya menggunakan dua mobil pemberian dari PTIK, sebagai bentuk penghormatan. Lalu di tahun 1972 taksi Blue Bird resmi beroperasi di jalan Jakarta hingga saat ini.

**Kata Kunci:** Perusahaan, Taksi, Blue Bird

### *Development of Blue Bird Company as the Provider of Mass Transportation Service in Indonesia (1970-2015).*

### Abstract

This study's purpose is to explain the development of Blue Bird taxi company as the provider of mass transportation service in Indonesia between the years of 1970-2015. The research method used in this research is the history method, which consists of heuristic, verification, interpretation, and historiography. In the heuristic phase, the researcher gathered research resources from primary sources such as a book titled Sang Burung Biru, as well as newspapers that were published during the same era. The researcher also gathered writing resources from secondary sources, such as libraries' annual reports, as well as books that are related to either transportations or companies. The result of this research shows that the Blue Bird taxi company illegally existed within the 1960s. Then, in 1972, the Blue Bird taxi officially operated in the roads of Jakarta until today.

**Key Words :** company, Taxi, Blue Bird

## A. Pendahuluan

Transportasi adalah sebuah alat yang digunakan oleh manusia untuk melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin yang berkerja. Menurut Salim, transportasi adalah pemindahan dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi memiliki peranan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat. Yaitu, sebagai alat untuk mempermudah mobilitas manusia dalam bersosialisasi. Jika dilihat dari segi teknis angkutannya, Transportasi terbagi menjadi 3, yaitu darat, laut, dan udara. Sedangkan dari segi kegunaannya, transportasi dapat dibagi menjadi 2, yaitu transportasi barang-jasa dan transportasi manusia.

Dahulu transportasi yang digunakan oleh manusia masih sangat sederhana. Alat yang digunakan untuk menggerakkan transportasi masih menggunakan tenaga makhluk hidup, seperti tenaga hewan atau manusia. Bentuk dari transportasinya pun masih sangat sederhana, biasanya menggunakan bahan dari kayu yang dirakit.

Perkembangan transportasi di Indonesia, diawali dengan alat yang sederhana. Seperti transportasi laut yang awalnya hanya menggunakan perahu dayung dengan tenaga manusia dan alat yang terbatas untuk mencari ikan. Seiring berkembangnya teknologi dalam dunia pelayaran, transportasi laut sudah tidak lagi memanfaatkan tenaga manusia lagi, melainkan dibantu dengan tenaga mesin sebagai alat penggerak.

Tak hanya transportasi laut saja yang mengalami perkembangan, tetapi transportasi darat juga mengalami perkembangan dari zaman ke zaman. Transportasi yang paling sederhana, yaitu menggunakan tenaga hewan, seperti dokar yang memanfaatkan tenaga hewan kuda sebagai alat penggerak. Seiring berjalannya waktu, perkembangan alat penggerak, transportasi darat semakin baik dan canggih, karena sudah menggunakan tenaga mesin. Menurut Miro sebagaimana yang dikutip dari Andriyansyah, secara umum, ada dua kelompok besar moda transportasi yaitu: 1) Kendaraan Pribadi (private transportation), yaitu: moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya kemana saja dan kapan saja dia mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali (mobilnya

disimpan di garasi). 2) Kendaraan Umum (public transportation), yaitu: moda transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih. Kendaraan umum yang beroperasi pun, tersedia berbagai ukuran sesuai dengan jumlah penumpang yang pemilik kendaraan umum tentukan. Termasuk taksi yang beroperasi di jalan. Taksi merupakan kendaraan pribadi, namun beralih fungsi menjadi kendaraan umum. Contoh dari perubahan fungsi ini adalah taksi Blue Bird. Taksi Blue Bird yang awalnya hanya mengandalkan 2 mobil pemberian dari PTIK, namun saat ini sudah memiliki belasan ribu armada yang tersebar di seluruh Indonesia.

Penelitian ini menjadi menarik karena Perusahaan taksi Blue Bird masih bisa bertahan hingga saat ini ditengah maraknya taksi yang berbasis daring yang beroperasi di Indonesia. Selain itu belum ada penelitian yang meneliti secara ilmiah. Perkembangan perusahaan Blue Bird dari awal berdirinya perusahaan hingga tahun 2015. Pembahasan penelitian ini akan menjelaskan bagaimanakah perkembangan perusahaan taksi Blue Bird sebagai penyedia jasa transportasi massal di Indonesia. Penelitian ini dilakukan dengan batasan tahun 1972-2015 saat awal taksi Blue Bird resmi menjadi taksi yang beroperasi di jalanan Jakarta.

## B. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian sejarah kritis sesuai dengan yang dikemukakan oleh Louis Gottschalk. Penelitian sejarah mempunyai empat tahap, yaitu: 1) Pengumpulan Sumber, 2) Verifikasi (kritik dan keabsahan sumber), 3) interpretasi: analisis, dan 4) penulisan. Serta disajikan secara deskriptif-naratif yang kemudian disusun secara sistematis

### C. Hasil dan Pembahasan

Awal Mula berdirinya Perusahaan Perkembangan ekonomi Indonesia pada masa demokrasi terpimpin secara keseluruhan memperlihatkan kemunduran, terutama jika dilihat dengan masa sebelumnya. Penurunan ekonomi berpengaruh besar pada tingkat kesejahteraan masyarakat. Dalam bidang ekonomi terjadi pemotongan nilai mata uang kertas yang menyisakan nilai sepersepuluh dari nilai mata uang kertas yang sedang beredar. Akibat dari ekonomi yang menurun ini memberikan dampak yang besar pada keresahan sosial yang timbul di berbagai tempat. Berbagai lapisan masyarakat dan ratusan ribu keluarga, mengalami dampak dari penurunan ekonomi, termasuk keluarga Djokosoetono yang mengalami dampak penurunan ekonomi.

Krisis yang dialami cukup membuat keuangan keluarga Djokosoetono menjadi kacau, meskipun keluarga Djokosoetono merupakan keluarga yang terpandang dan tinggal ditempat elit di daerah Menteng. Bu Djoko saat itu tidak menyangka bahwa krisis saat itu berdampak pada keluarganya, sebab pada krisis sebelumnya keluarga Djokosoetono bisa melewati krisis ekonomi yang dialami Indonesia.

Bu Djoko mulai memikirkan bagaimana caranya supaya keluarga mereka dapat bertahan dan tercukupi kebutuhannya ditengah arus krisis ekonomi yang sedang melanda mereka. Hingga pada akhirnya muncullah ide untuk berbisnis batik untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Batik yang Bu Djoko jual, merupakan batik ya beliau beli di Jawa Tengah. Beliau menawarkan batik-batik tersebut kepada relasi yang dimilikinya dengan sistem dari pintu ke pintu. Pada hari pertama berjualan batik, Bu Djoko mendapatkan respon positif dari para pelanggannya. Namun, berbisnis batik ini tidak bertahan lama, dikarenakan penjualan batik kian menurun, bahkan hingga berhenti bejualan. Lalu, Bu Djoko beralih dengan berbisnis telur, dimana pada saat itu belum banyak orang yang memiliki usaha telur. Sehingga Bu Djoko merasa sangat yakin bahawa dengna berjualan telur, nasib kebutuhan keluarganya semakin membaik.

Pada tahun 1962 usaha telur yang dikelola oleh Bu Djoko berkembang dengan pesat sehingga Bu Djoko dapat membeli sebuah kendaraan bemo yang beliau dapatkan dengan harga murah dari Departemen Perindustrian atas prestasinya dalam mengarungi usaha kecil yang inspiratif. Bemo

tersebut dapat digunakan untuk pendistribusian telur dengan cepat.

Chandra dan Purnomo selaku anak Bu Djoko memiliki ide lain untuk penggunaan bemo tersebut. Ditangan mereka bemo yang awalnya hanya digunakan untuk mendistribusikan telur, pada akhirnya digunakan juga angkutan penumpang dengan trayek Harmoni-Kota dengan jam operasi pada malam hari. Dengan segala usaha yang dilakukan oleh keluarga Djokosoetono, perekonomian keluarga mereka perlahan-lahan mem- baik.

Ditengah-tengah membaiknya perekonomian keluarga Bu Djoko, pada tanggal 6 Desember 1965, Bapak Djokosoetono yang merupakan seorang dosen di PTIK meninggal dunia. Tak berselang lama dari meninggalnya Djokosoetono, PTIK dan PTHM memberikan dua mobil bekas, yitu mobil sedan Opel dan Mercedes Benz sebagai hadiah atas dedikasi Djokosoetono mengabdikan di PTIK. Pemberian dua mobil tersebut, disambut baik oleh keluarga Bu Djoko.

Bu Djoko beserta anak-anaknya, segera melakukan diskusi dan mendapatkan hasil bahwa dua mobil hadiah tersebut akan menjadi sumber penghasilan mereka yang lain, selain menjalankan usaha telur. Akhirnya dua mobil tersebut diputuskan untuk dijadikan mobil taksi. Kedua mobil tersebut membuka peluang mereka pada usaha taksi di Indonesia. Pada saat itu taksi merupakan moda transportasi yang masih belum memiliki izin resmi beroperasi, sehingga para pengusaha taksi melakukan aksi diam diam supaya terhindar dari pihak berwenang.

Bu Djoko mempersiapkan segala aspek untuk menjalankan usaha taksi ini, seperti, sistem pembayaran, sistem pemesanan, pengemudi taksi, dan promosi. Sistem pembayaran yang digunakan Bu Djoko adalah sistem perjam. Sistem pembayaran perjam ini dirasa pembayaran yang cukup adil pada masa itu, karena dahulu belum ada sistem argometer untuk mengukur jarak perjalanan. Lalu yang mengemudi 2 mobil pemberian itu adalah anak Bu Djoko sendiri yang bernama Chandra dan Purnomo. Setelah menentukan sistem pembayaran dan menentukan siapa yang mengemudi, Bu Djoko melakukan promosi ke rekan-rekannya yang berada satu perkumpulan dengan beliau. Cara promosi yang dilakukan oleh Bu Djoko berhasil menarik pelanggan dan taksi yang dikelola Bu Djoko menerima banyak orderan. Suara Khas yang dimiliki Chandra dalam menerima orderan taksi, membuat pelanggan mengenal taksi

yang didirikan Bu Djoko dengan nama Taksi Chandra.

Taksi Chandra tumbuh menjadi sebuah usaha transportasi yang menawarkan jasa dengan pelayanan yang cukup baik. Semakin hari kebutuhan akan moda transportasi taksi semakin banyak untuk kegiatan sehari-hari bagi masyarakat kelas atas. Akhirnya Bu Djoko menambah jumlah armadanya. Seiring dengan bertambahnya jumlah mobil, pengemudi-pengemudi baru pun bermunculan. Bu Djoko tetap melaksanakan sistem rekrutmen yang beliau andalkan. Yaitu dengan wawancara yang detail dan tes jalan sambil memberikan wejangan kepada pengemudi. Mobil-mobil yang digunakan untuk usaha ini dirawat dengan baik oleh Bu Djoko dan memiliki montir sendiri untuk mengecek kondisinya. Hingga pada akhirnya Bu Djoko memiliki ide untuk memiliki bengkel sendiri yang menyatu dengan bisnis taksi ini. Hingga pada akhirnya ide bengkel tersebut terlaksanakan. Semakin bertambah jumlah armada, usaha tersebut semakin menunjukkan eksistensinya sebagai moda transportasi umum.

Memasuki tahun 1970an, Gubernur DKI Jakarta pada saat itu dijabat oleh Ali Sadikin mengeluarkan izin resmi operasional untuk taksi yang mewarnai jalanan Jakarta. Keputusan tersebut dikeluarkan oleh Ali Sadikin, karena melihat warga Jakarta pada saat itu sudah mulai banyak yang menggunakan jasa taksi untuk beraktivitas sehari-hari. Setelah mendengar bahwa izin resmi beroperasinya taksi sudah dikeluarkan, maka di tahun 1971 Bu Djoko selaku pemilik usaha taksi, langsung menyiapkan dokumen-dokumen yang diperlukan untuk diserahkan ke DLLAJR selaku kantor resmi pemerintah yang mengurus tentang transportasi umum darat.

Setelah memperjuangkan lisensi bagi taksi chandra, pada tanggal 1 oktober 1971 surat lisensi tersebut dikeluarkan oleh DLLAJR. Dalam surat tersebut DLLAJR memberikan izin oprasional bagi PT Sewindu Taxi yang menjadi awal lahirnya PT Blue Bird Group. Setelah dikeluarkan surat izin operasional bagi para perusahaan taksi, Pemprov DKI Jakarta yang diinstruksikan langsung oleh Gubernur Ali Sadikin, menggelar pelatihan bagi para pengusaha taksi untuk memberikan pengetahuan yang lebih luas mengenai bisnis taksi, termasuk pemilik PT Sewindu Taxi. Tak hanya sampai disitu saja, ternyata DLLAJR Pemprov DKI Jakarta mengeluarkan peraturan baru dalam mengendalikan operasional perusahaan taksi. Peraturan tersebut mengatur tentang jumlah

armada taksi dan perusahaan taxi harus memiliki terminal atau pool mereka sendiri.

### Perkembangan Blue Bird

Pangkalan taksi pertama yang didirikan oleh PT Sewindu Taxi terletak di Jalan Garuda tepatnya di daerah Kemayoran Jakarta Pusat. Pangkalan tersebut menjadi pusat berkumpulnya ratusan taksi yang beroperasi di Jakarta. Di masa itu DLLAJ DKI Jakarta hanya memperbolehkan dua taksi yang beroperrasi di sekitaran Kemayoran yaitu taksi Ratax dan Blue Bird saja. Hal tersebut telah memenuhi syarat yang telah ditentukan oleh dinas terkait salah satunya seperti, sudah dilengkapinya radio-radio penghubung ke masing-masing kantor pusat.

Pada pertengahan tahun 70an taksi Blue Bird semakin bertambah hingga 200 lebih taksi. Ditengah perkembangannya, taksi Blue Bird menerima plakat rekomendasi sebagai perusahaan yang telah berjasa dalam bidang pariwisata Jakarta. Moda transportasi ini merupakan peran penting bagi pariwisata disuatu wikayah. Semakin mudah akses moda transportasinya, semakin baik pula pariwisatanya.

Di tahun 1978 telah terjadi perebutan penumpang di bandar udara Kemayoran antara President Taxi dengan Blue Bird dan Ratax Taxi. Perebutan terjadi saat President Taxi yang awalnya dari kumpulan taksi-taksi gelap sudah memiliki izin untuk membuka pangkalan Khusus di beberapa hotel dan di tempat rekreasi Taman Impian Jaya Ancol, merebut pangkalan taksi lainnya yang berada di Bandar Udara kemayoran. President Taxi ini menguasai area parkir taksi Blue Bird dan Ratax, memasang tarif dengan sistem yang lama yaitu sistem borongan, tanpa memikirkan aturan yang ada membuat kecewa para pengemudi dua perusahaan tersebut. Sikap keamanan setempat pun tidak ada yang merespon keluhan para pengemudi kedua perusahaan tersebut, sehingga menimbulkan kekecewaan yang cukup besar pada petugas keamanan Bandar udara Kemayoran.

Ali Sadikin yang pada saat itu menjabat sebagai Gubernur DKI Jakarta memberikan instruksi untuk mengadakan seminar tentang sistem argometer selama 3 hari berturut-turut. Sistem argometer ini menjadi angin segar bagi Bu Djoko, karena sistem ini sudah menghitung secara otomatis berapa besaran biaya yang akan dibayarkan oleh penumpang berdasarkan hitungan

jarak yang akan ditempuh. Sehingga penumpang dan pengemudi tidak perlu melakukan transaksi tawar-menawar lagi.

Awal tahun 1980 PT Sewindu Taxi yang membawahi taksi Blue Bird, mempertahankan posisinya di dunia pertaksian ini. Blue Bird mampu bertahan, setelah di tahun-tahun sebelumnya mengalami beberapa permasalahan. Selama kurun waktu 8 tahun, Blue Bird baru bisa menambah jumlah armada hingga 500 armada, sedangkan di tahun 70an Pemprov DKI Jakarta membuat syarat bagi perusahaan taksi supaya memiliki minimal 500 armada. Setahun kemudian, PT Express Trasindo Utama berdiri dan menjadi perusahaan kompetitor PT Sewindu Taxi hingga saat ini. Persaingan yang terjadi antara PT Sewindu Taxi dan PT Express Trasindo Utama mewarnai jalan ibukota dan meramaikan usaha transportasi massal. Kedua perusahaan tersebut bersaing dalam menarik perhatian calon penumpang dengan cara menawarkan kenyamanan dan keselamatan bagi penumpang mereka. Di tahun yang sama PT Sewindu Taxi merubah nama perusahaan mereka menjadi PT Blue Bird Taxi.

Hingga di pertengahan tahun 80an PT Blue Bird mampu menambah jumlah armada hampir 3000 unit. Hal itu tidak terlepas dari banyak masyarakat nyaman menggunakan taksi Blue Bird untuk kegiatan sehari-hari mereka. Faktor lainnya adalah semakin bertambah jumlah pusat-pusat hiburan, perbelanjaan, dan hotel-hotel baru di Jakarta. Sehingga para pemilik gedung-gedung tersebut membuat kerjasama resmi dengan Blue Bird sebagai taksi resmi mereka, sebagai alternatif transportasi umum, jika para pelanggan tidak membawa kendaraan pribadi. Pada tahun 1990an keberadaan taksi Blue Bird semakin baik dan semakin eksis. Semakin banyak orang yang menggunakan taksi Blue Bird sebagai transportasi yang bisa diandalkan. Argometer yang dahulunya menjadi hal ditakutkan oleh para pelaku usaha taksi dan dianggap tidak menguntungkan untuk memajukan usaha, ternyata hal tersebut tidak terbukti. Justru argometer yang dipakai Blue Bird menjadi standar paling pas yang dicari penumpang. Jumlah armada pun semakin bertambah hingga hampir mencapai 5000 armada, hingga dapat membuka pool-pool baru di sejumlah provinsi di Indonesia.

Di sisi lain, pada tahun 1992 Indonesia merupakan tuan rumah pelaksanaan KTT Non-Blok. KTT ini merupakan pelaksanaan yang ke

10 kalinya. Dalam acara kenegaraan ini pemerintah telah menyediakan fasilitas mobil mewah untuk kebutuhan mobilitas semua peserta KTT, yakni 320 sedan Nissan Cedric. Pemerintah tidak mau mencari pengemudi dengan asal aja untuk acara sepenting itu, maka pemerintah melalui Sekretariat Negara menunjuk Blue Bird sebagai mitra dalam menyediakan 320 pengemudi yang baik dan berpengalaman. Blue Bird yang mendapatkan kesempatan berharga itu langsung memilih 320 pengemudi terbaik mereka dan dilanjutkan dengan memberikan pelatihan khusus dan ekstra. Para pengemudi yang lulus dalam pelatihan untuk menjadi pengemudi profesional, mereka diberikan pakaian khusus yang menunjukkan kerapihan dan siap melayani para delegasi yang hadir dalam KTT.

Setelah perhelatan KTT Non-Blok berakhir, sekretariat Negara memanggil Blue Bird kembali untuk menawarkan kembali mobil bekas operasional KTT, supaya ada dana yang masuk untuk negara dan mobil-mobil tersebut tidak terbengkalai. Mobil yang didapatkan dari Sekretariat Negara akan dijadikan sebagai armada kelas eksekutif. Kelas taksi ini lebih mewah dan nyaman daripada kelas sebelumnya, Kelas ini diberi nama Silver Bird. Tarif ini lebih tinggi lagi daripada Blue Bird reguler. Tarif yang ditetapkan sesuai dengan target pasar yang mereka tuju, yaitu masyarakat kelas atas yang mencari kenyamanan dan keamanan dalam melakukan perjalanan dengan menggunakan transportasi umum. Perusahaan lalu langsung mengurus segala surat perizinan operasional pada pemerintah DKI Jakarta. Namun izin tersebut tak langsung dikabulkan oleh pemerintah daerah, karena usaha taksi eksekutif merupakan usaha yang belum ada di Indonesia. Akan tetapi pada akhirnya surat izin pun dikeluarkan oleh pemerintah DKI Jakarta kepada Blue Bird dengan ketentuan tarif khusus. Dengan dikeluarkan surat izin operasi, maka Blue Bird menjadi perusahaan taksi pertama yang memiliki armada eksklusif di Indonesia. Silver Bird ini menysasar titik-titik potensial yang sesuai dengan kelasnya seperti hotel-hotel bintang lima, gedung-gedung mewah, dan menyebarkan promosi untuk meraih konsumen yang merasa setara dengan kelas taksi eksklusif ini. Setahun beroperasi, Silver Bird mendapatkan respon yang baik dan operasionalnya cukup sukses.

Tanggal 1 Mei 1997, Blue Bird meresmikan kehadiran Pusaka Group yang akan menjadi generasi yang lebih segar dan dinamis dari



armada yang sudah ada. Pusaka Group menghadirkan taksi Cendrawasih dan Pusaka Nuri. Meskipun untuk menghadirkan Pusaka Group melalui proses yang panjang, hal ini dikarenakan Blue Bird sangat berhati-hati dalam menghadirkan usaha baru untuk menjaga nama baik yang sudah dibentuk dan dijaga sejak lama. Maka Pusaka Group yang mejemennya dikelola oleh Blue Bird, menunjukkan hasil yang baik di daerah-daerah seperti Bali, Surabaya dan Lombok. Perkembangan zaman semakin hari semakin meningkat. Modernitas di banyak sektor menyadarkan para pengusaha untuk tetap waspada dan terus berkembang mengikuti zama yang ada. Perkembangan teknologi juga memaksa para pengusaha bidang ini untuk bekerja secara cepat, tepat dan efisien agar perusahaan bisa bertahan, Blue Bird pun merasakan hal tersebut. memperkenalkan teknologi terbaru hingga menggunakan teknologi itu sendiri. Banyak karyawan yang tak mengerti bagaimana cara menggunakan teknologi terbaru sehingga para petinggi Blue Bird melakukan pelatihan secara khusus pada karyawan yang ada. Dari tim manajemen hingga tim bengkel, semuanya diperkenalkan dengan sistem komputer.

Dari segi teknologi yang ada dalam setiap armada pembaharuan sistem juga dilakukan dengan menggunakan sistem GPS (Global Position System) untuk menggantikan sistem radio. Awal pengalihan sistem dari sistem radio ke sistem GPS tidak mudah dan sulit diterima, karena banyak karyawan yang tidak bisa menguasainya. Namun lambat laun kesulitan tersebut dapat diatasi dengan segala upaya yang dilakukan. Sistem GPS ini sebenarnya sangat memudahkan beberapa pihak.

Contohnya pengemudi. Pengemudi dimudahkan pekerjaannya dalam menunggu, menjemput dan mengantarkan penumpang. Biasanya para pengemudi berkumpul disuatu titik yang dirasa cukup strategis untuk mendapatkan penumpang. Lalu mendapatkan penumpang dari pemesanan melalui daring atau penumpang yang mencari langsung di titik-titik tertentu. Akhirnya pengemudi mengantarkan penumpang ke tempat tujuan dengan GPS dan argometer yang berjalan sesuai ketentuan. Sistem GPS ini sangat membantu penumpang, dalam memonitor pengemudi yang dipesan armada taksinya melalui daring.

Bagi perusahaan, GPS ini berguna untuk memantau armada yang sedang berada diluar

pool untuk melayani penumpang atau mencari penumpang. Jika ada penumpang yang memesan via telepon dan armada taksi yang berada di pool sedang tidak ada, maka pegawai pelayanan pelanggan akan mencari armada taksi terdekat yang sedang kosong, menunggu penumpang.

Mendekati akhir tahun 1990an, Indonesia mengalami krisis yang sangat serius. Tak hanya mengalami krisis ekonomi saja, tetapi mengalami krisis politik juga. Dampak dari krisis ekonomi dirasakan oleh seluruh masyarakat Indonesia, termasuk Blue Bird juga. Krisis moneter ini membuat perekonomian negara menjadi turun drastis dan membuat banyak perusahaan mengalami penurunan produktifitasnya, termasuk perusahaan taksi yang mengurangi aktifitas, bahkan sampai menjual beberapa mobil mereka dikarenakan peminatnya semakin menurun. Hal tersebut tak berlaku dengan Blue Bird. Blue Bird tidak menjual atau melakukan pemotongan biaya guna menyelematkan perusahaan dari krisis moneter.

Blue Bird disaat krisis moneter terjadi memikirkan cara-cara yang mampu mempertahankan perusahaan dengan situasi yang sangat genting. Pada akhirnya Blue Bird menggunakan cara mengemudi yang baik dan mengacu pada penghematan, dengan menggunakan cara tersebut maka spare part akan lebih tahan lama, tidak boros bensin dan secara otomatis biaya yang dikeluarkan pun bisa dikendalikan. Cara yang diterapkan oleh Blue Bird pun berhasil, taksi-taksi yang beroperasi pun jarang keluar-masuk bengkel selama masa krisis moneter. Saat kerusuhan pasca krisis moneter, banyak taksi-taksi yang memilih tidak beroperasi. Lain halnya dengan Blue Bird, pada bulan mei di tahun 1998, kerusuhan besar terjadi secara mengerikan di Jakarta dan kota-kota besar lainnya di Indonesia, Blue Bird tetap beroperasi dan melintasi jalan-jalan. Prinsip yang diterapkan melayani konsumen semaksimal mungkin, walaupun situasi politik pada saat itu sedang tidak baik-baik saja dan ancaman di jalan raya semakin nyata. Situasi demonstrasi semakin memanas dan banyak terjadi dimana-mana. Penjarahan, pembakaran bangunan, pembakaran kendaraan semakin banyak, menyebabkan kekhawatiran yang cukup mendalam bagi kedutaan besar negara-negara sahabat yang berada di Indonesia untuk mengevakuasi warga negaranya yang sedang berada di Indonesia. Lalu ditengah-tengah gentingnya situasi, armada bis Big Bird hadir untuk

memberikan bantuan para kedutaan besar untuk mengevakuasi warga negaranya hingga ke Bandar Udara Soekarno-Hatta. Big Bird dan taksi Blue Bird saling berkerja-sama satu sama lain. Big Bird yang membawa para warga negara asing, sedangkan taksi-taksi Blue Bird sebagai kendaraan pengamanan dan pembuka jalan bagi Big Bird hingga sampai bandar udara Soekarno-Hatta. Sehingga Warga Negara Asing dapat dievakuasi dengan aman dan kembali ke negara asli mereka atau diungsikan ke negara-negara tetangga.

Tanggal 12 Mei 1998, kerusuhan semakin tidak terkendali dan semakin memanas oleh massa yang menuntut Presiden Soeharto turun dari jabatannya sebagai Presiden Republik Indonesia. Banyak rumah-rumah hingga gedung-gedung perkantoran yang dihancurkan bahkan sampai ada yang dibakar dan toko-toko yang ada dijarah oleh massa. Desakan demi desakan yang meminta Presiden Soeharto turun dari jabatannya tak hanya terjadi di Jakarta saja, melainkan beberapa kota lainnya. Seperti kota Yogyakarta yang situasinya tak jauh dengan Jakarta, dimana mahasiswa yang menimba ilmu di beberapa universitas Yogyakarta turun ke jalan menuntut supaya Presiden Soeharto turun dari jabatannya. Kerusuhan pun tak terhindarkan antara mahasiswa dan aparat keamanan yang sedang bertugas.

Situasi sekitar kantor Blue Bird sudah tak terkendali bangunan kanan dan kiri kantor Blue Bird sudah habis dibakar oleh massa. Banyak karyawan yang terjebak dalam kantor Blue Bird pada saat peristiwa terjadi termasuk anak dan cucu bu Djoko. Namun mereka bahu-membahu berkerjasama dalam menghadapi situasi mencekam. Hingga massa yang berada di depan kantor Blue Bird pun berangsur-angsur berkurang dan akhirnya pergi yang tersisa hanya anggota TNI yang berjaga-jaga di daerah tersebut.

Dampak yang ditimbulkan oleh setelah kerusuhan dan demonstrasi besar-besaran adalah kerugian material maupun non material. Kerugian material berupa harta benda dan barang-barang yang memiliki harga jual. Banyak usaha terutama dalam bidang usaha retail yang menutup usahanya dikarenakan mengalami kerugian yang besar. Sedangkan kerugian dalam bentuk non material berupa kehilangan pekerjaan karena tempat mereka berkerja mengalami kerugian, lalu ada yang mengalami kekerasan fisik ataupun mental dan ada juga yang menjadi korban penculikan. Ketika banyak pengusaha- pengusaha lebih

memilih menutup usaha mereka atau mengurangi jumlah karyawan mereka, pasca krisis moneter. Blue Bird tetap bersikukuh untuk membayar hutang yang pernah diajukan kepada bank, ditengah situasi dan kondisi sedang tidak baik-baik saja. Sikap tersebut membuat dunia perbankan memandang salut pada kinerja yang dihasilkan oleh Blue Bird, hingga Blue Bird berhasil melunaskan hutang-hutang yang ada di bank. Sehingga Blue Bird mampu melanjutkan usaha dan menambah jumlah armada. Pelunasan hutang-hutang yang membelit Blue Bird serta penambahan jumlah armada, menjadi bukti bahwa Blue mampu bertahan ditengah krisis yang melanda.

Di masa dasawarsa keempat ini Blue Bird terus melakukan inovasi- inovasi dengan menyesuaikan teknologi yang sedang berkembang. Tahun 2001 Salah satunya adalah dengan memperbaharui armada taksi yang sudah ada. Tak hanya memperbaharui armada saja, tetapi mengganti warna perusahaan yang selama digunakan. Sejak awal berdiri hingga pertengahan 2001 Blue Bird konsisten menggunakan warna frost blue sebagai warna armada taksinya. Namun di bulan September 2001, secara simbolis Dr. Chandra Suharto selaku komisaris Blue Bird Group meresmikan warna armada taksinya dengan warna metalik frost blue.

Seperti di tahun 2006 dari armada Silver Bird memperbaharui armada taksinya yang semula menggunakan mobil Nissan jenis Cedric lalu menggantikannya dengan mobil Mercedess. Pembaharuan tersebut dilakukan oleh Silver Bird dikarenakan citra Silver Bird yang mewah dan elegant, sudah tak sesuai lagi dengan menggunakan mobil Nissan Cedric yang sudah digunakan oleh Silver Bird dari tahun 1993. Teknologi yang digunakan Blue Bird pun juga mengalami perkembangan.

Dari radio umek, kemudian berubah menjadi system ANIbid yang mampu melacak posisi armada ketika di luar pangkalan, kini Blue Bird telah menggunakan perangkat GPS yang amat memperbaharui sistem reservasi dan menjadi Blue Bird semakin Terdepan dimata konsumen. Teknologi yang sudah ada diperkaya lagi dengan adanya Mobile Data Terminal yang merupakan pembagian order taksi bisa langsung diberikan ke satelit pada armada yang terdekat dengan calon penumpang. Dengan penambahan alat tersebut jauh lebih efektif dan efisien dalam menerima orderan taksi.

Pada 7 Desember 2011 perusahaan Blue Bird Group meluncurkan Taxi Mobile Reservation untuk penumpang yang menggunakan alat komunikasi telepon seluler seperti Iphone dan Android. Sebelumnya, Blue Bird Group mengeluarkan aplikasi ini pada Blackberry di bulan Agustus. Peluncuran aplikasi ini sebagai bentuk dedikasi perusahaan Blue Bird Group yang terus konsisten dalam inovasi bisnis untuk memanfaatkan teknologi terbaru.

Pengembangan teknologi yang dilakukan oleh Blue Bird, tak hanya berkisar seputaran pemesanan melalui telepon genggam ataupun perangkat lainnya. Namun, dari segi pembayaran yang selama ini digunakan. Jika dahulu pembayaran setelah menggunakan jasa transportasi umum terutama taksi dilakukan secara langsung, lalu di sekitar tahun 2014 sudah mulai beredar dengan menggunakan kartu kredit ataupun kartu debit yang dikeluarkan oleh Bank terkait. Seperti halnya dalam proses pembayaran penggunaan jasa Blue Bird terutama taksi reguler dapat menggunakan kartu kredit maupun debit. Hal ini dikarenakan Blue Bird melakukan kerjasama dengan Bank Mandiri untuk penempatan mesin EDC, sehingga memudahkan para penumpang atau pelanggan yang tidak memiliki uang secara langsung dapat membayar dengan kartu debit atau kredit, sehingga dapat mempercepat proses transaksi antara penumpang dengan mitra taksi Blue Bird. Tak hanya dari segi teknologi saja, tetapi juga meresmikan armada taksi yang menggunakan mobil tipe MPV. Armada mampu membawa penumpang yang lebih banyak lebih dari 4. karena armada taksi ini memiliki kapasitas yang cukup banyak dan bagasi yang lebih luas. Sehingga pelanggan

### **Dampak perusahaan Blue Bird**

Dampak Keberadaan Perusahaan terhadap Perkerja Perekrutan yang dilakukan oleh Bu Djoko untuk pengemudi taksi tidak dilakukan secara sembarangan, sehingga terpilihlah orang-orang yang dapat mengemudi dengan baik dan benar. Hal tersebut dapat dilihat dari catatan bengkel yang beliau kelola sendiri untuk kepentingan usaha taksinya. Jika ada taksi yang dirasa kurang rapi dan kotor, tanpa pemberitahuan, Bu Djoko langsung masuk ke dalam taksi yang kurang baik dan langsung menegur yang berjumlah 4-7 orang dapat memesan satu taksi saja. Blue bird memiliki 2 merek tipe MVP yaitu Honda Mobilio dan

Toyota Transmover.

Dalam perkembangan perusahaan, Blue Bird mendapatkan gugatan yang dilayangkan oleh direktur perusahaannya sendiri, yaitu Ibu Dr. Mintarsih. Ibu Mintarsih juga sebagai pemilik dari perusahaan taksi Gamy. Gugatan yang dilayangkan oleh Ibu Mintarsih mengenai kepemilikan merek dan logo yang menurut beliau tidak diperpanjang oleh PT Blue Bird Taxi di Direktorat Jendral Hak Kekayaan Intelektual, namun gugatannya ditolak dan PT Blue Bird melakukan gugatan balik terhadap Ibu Mintarsih, karena telah melakukan perbuatan melawan hukum. Sehingga Ibu Mintarsih harus membayar segala kerugian secara materiil dan imateriil yang dialami oleh PT Blue Bird.

Dalam berjalannya waktu, armada taksi reguler mengalami penambahan armada hingga ±5 ribu armada dari tahun 2013 hingga 2015 yang tersebar di berbagai kota di Indonesia. Dengan adanya penambahan jumlah armada, maka memenuhi jumlah permintaan penumpang yang semakin meningkat. Sedangkan pada armada eksekutif dan penyewaan mobil dan bis mengalami kenaikan dan penurunan jumlah armada. Penambahan armada baik dari segi reguler hingga yang eksekutif masih terus terjadi hingga saat ini, dengan mobil-mobil tipe-tipeterbaru dan semakin canggih dengan mengikuti perkembangan zaman yang ada saat ini, sehingga Blue Bird bisa bertahan di dunia transportasi umum. pengemudi taksi tersebut. Ketika para pengemudi taksi Blue Bird melakukan hal-hal yang dilarang perusahaan, maka mereka akan mendapatkan sanksi yang sesuai. Contohnya, pada saat pengemudi melakukan tindak kecurangan dalam penggunaan alat argometer yang sudah diterapkan oleh perusahaan, sanksi yang diterima pengemudi adalah pemecatan secara langsung oleh perusahaan.

Berujung pada aksi pemogokan dan demo oleh para pengemudi yang berlokasi di kantor Blue Bird di daerah Menteng. Aksi pemogokan dan demo dilakukan oleh pengemudi, karena mereka menolak untuk menggunakan sistem argometer. Namun, pihak perusahaan mampu meredam aksi pemogokan dengan membuka ruang dialog dan melakukan penyuluhan keuntungan sistem argometer pada pengemudi. Sejak awal berdirinya, Blue Bird sudah menjamin keselamatan kerja para pagawainya. Seperti, ketika tahun 1970an, para pengemudinya mendapatkan kekerasan oleh para pengemudi



taksi di pangkalan- pangkalan Purnomo selaku direktur Operasionalnya pun datang untuk melihat keadaan pengemudi taksi Blue Bird yang menjadi korban pengeroyokan dan melakukan pertolongan. Tak hanya pengemudi yang direkrut oleh Bu Djoko, tetapi merekrut pegawai untuk mengurus administrasi- administrasi yang diperlukan untuk memperlancar usaha yang dikelolanya. Menurut Ani Sjahroel dalam buku *Sang Burung Biru*, bergabung dengan Blue Bird bukanlah yang hal mudah, meskipun pada saat itu Blue Bird masih usaha yang baru dirintis. Ani Sjahroel di awal-awal karirnya di Blue Bird menempati posisi sebagai karyawan administrasi yang mengurus keuangan.

Dalam perekrutan pengemudi atau karyawan Blue Bird sejak awal sudah memasukkan test psikologi sebagai salah satu syarat untuk masuk ke Blue Bird. Dari sekian banyak yang melamar sebagai pengemudi taksi, hanya beberapa orang saja yang lolos dari penyeleksian pengemudi. Seleksi yang masih diterapkan oleh Blue Bird dari berdiri hingga saat ini adalah seleksi dengan metode praktek langsung mengemudi taksi yang ada. Ada dua seleksi mengemudi yang harus dilewati, yaitu ujian praktik yang dilakukan di area pangkalan taksi Blue Bird dengan penilaian teknik dasar mengemudi. Setelah lolos ujian praktik pertama, calon pengemudi melakukan ujian praktik kedua, dengan penilaian etika mengemudi di jalan raya dan etika melayani penumpang dengan baik.

Penilaian kedua ini, sudah dijalani oleh Blue Bird sejak awal berdirinya taksi tersebut. Penilaian ini sampai saat ini masih efektif dilakukan, dikarenakan, perusahaan bisa menilai bagaimana calon pengemudi tersebut mengendarai armada taksi. Seleksi demi seleksi dilakukan secara ketat dan sulit. Karyawan dan pengemudi yang baru saja diterima untuk berkerja di Blue Bird, tidak langsung berkerja sebagai pegawai tetap, melainkan sebagai pegawai atau pengemudi magang. Pegawai dan pengemudi baru ini memiliki masa yang magang berbeda-beda, ada yang hitungan hari sampai hitungan bulan.

Mengingat bahwa Blue Bird sangat menghargai para pekerja yang memiliki etos kerja yang baik. Maka dari itu, Blue Bird memberikan penghargaan kepada para pekerjanya dengan memberikan kesejahteraan yang bagi para pengemudi, karyawan beserta keluarganya. Kegiatan apresiasi terhadap karyawan maupun pengemudi yang berada di lingkungan kerja Blue

Bird sudah dilakukan sejak dahulu. Bahkan ditahun 1980an, pendiri dari perusahaan taksi Blue Bird menghadiri dan memberikan secara langsung penghargaan bagi pengemudi teladan. Kegiatan ini berlangsung hingga saat ini.

#### **D. Kesimpulan**

Taksi merupakan transportasi umum yang pada awalnya adalah transportasi pribadi. Alat transportasinya berupa kendaraan bermotor dengan roda empat yang digunakan secara pribadi. Ketika pemilik kendaraan tersebut memiliki permasalahan ekonomi, maka akan kendaraan tersebut beralih fungsi menjadi transportasi umum taksi. Seperti yang dilakukan oleh pendiri perusahaan taksi Blue Bird dalam membangun usaha transportasi umum taksi reguler. Pendiri perusahaan taksi Blue Bird bernama Ibu Mutiara Siti Fatimah Djokosoetono. Beliau merupakan seorang istri dari petinggi PTIK yang sudah mencoba berbagai usaha untuk membantu perekonomian keluarganya di tengah krisis yang melanda Indonesia di tahun 1960an. Usaha pertama yang ditekuni Bu Djoko adalah menjual kain batik yang beliau beli dari Jawa Tengah.

Ketika beliau mengamati bahwa usaha batik tidak bisa dijadikan usaha yang ia tekuni dalam jangka panjang, maka usaha tersebut digantikan dengan usaha telur yang cukup menjanjikan dibandingkan usaha sebelumnya. Hingga berakhir pada usaha Taksi Blue Bird.

Bu Djoko awalnya menggunakan beroperasi, menjadikan Chandra Taxi sebagai taksi yang percayai, terutama 2 mobil pribadi yang beliau dapatkan dari PTIK sebagai sumbangan atas meninggalnya Prof. Djokosoetono. Bu Djoko langsung memanfaatkan 2 mobil sedan pribadinya untuk membuka usaha baru, yaitu usaha taksi. Pada saat itu usaha transportasi taksi masih sangat minim, tak banyak orang yang menekuni usaha tersebut. Hal itu dimanfaatkan oleh bu Djoko sebagai peluang usaha yang besar.

Pada pertengahan hingga akhir 1960an usaha taksi yang dijalani bu Djoko merupakan usaha transportasi yang ilegal dan tidak memiliki hukum yang jelas, dikarenakan tarif taksi yang belum jelas, lalu jangkauan pelanggan yang menggunakan transportasi taksi hanya masyarakat kalangan atas. Sedangkan bagi masyarakat kalangan menengah hingga bawah, menganggap bahwa tarif yang diberikan cukup mahal, sehingga mereka butuh berpikir lebih untuk menggunakan transportasi taksi.

Manajemen bisnis yang diterapkan oleh Bu Djoko dalam menjalankan bisnis ini adalah kekeluargaan. Dimana beliau bersama anak-anak serta menantunya yang mengelola bisnis tersebut, bahkan asisten rumah tangganya pun ikut membantu dalam menjalankan usaha tersebut. Mereka juga memanfaatkan rumah yang mereka tinggali sebagai kantor operasional dengan posisi mereka masing-masing.

Setelah sekian tahun usaha taksi yang mereka jalankan secara illegal tanpa surat izin dari pihak yang berwenang. Kemudian, usaha taksi tersebut mendapatkan surat izin yang dikeluarkan langsung dari pemerintah daerah Jakarta, menjadi taksi resmi yang beroperasi dibawah naungan perusahaan Sewindu Taxi.

Chandra taxi memiliki logo bergambar siluet burung blue bird dengan warna Frost biru. Logo tersebut memiliki arti bahwa dimasa mendatang, Blue Bird bisa menjadi perusahaan yang mampu melambung tinggi. Warna Biru menjadi warna dasar bagi seluruh anak perusahaan Blue Bird Group. Meskipun ada penambahan warna di beberapa perusahaan yang berada dibawah naungan Blue Bird Group. Setelah mendapatkan surat izin bagi masyarakat yang memang ingin menggunakan transportasi umum, tetapi tak ingin berdesakan ataupun bertemu dengan banyak orang. Taksi Chandra ini juga menjadi andalan bagi masyarakat yang ingin menunjukkan status sosial kepada orang-orang.

Semakin hari taksi Chandra pun semakin dikenal banyak kalangan. Sehingga, PT Sewindu Taxi yang manaungi taksi Chandra pun menambah jumlah armada dan jumlah pangkalan taksi mereka di beberapa titik keramaian Ibukota. Seperti pusat perbelanjaan, hotel, dan pusat hiburan yang sering dikunjungi oleh masyarakat. Berbeda dengan perusahaan transportasi darat lainnya, terutama taksi. PT Sewindu Taxi, melakukan kerjasama dengan berbagai pihak. Menurut peneliti berbagai Kerjasama yang dilakukan, mampu membuat PT Sewindu Taxi berkembang tak hanya menyediakan jasa pada segelintir orang saja, tetapi pada segelintir kelompok atau golongan juga.

Moda transportasi merupakan salah satu aspek terpenting dari keberlangsungan pariwisata di suatu wilayah atau daerah. Semakin banyak transportasi yang beroperasi di wilayah pariwisata, maka wilayah pariwisata tersebut akan hidup dan membangkitkan perekonomian sekitar. Blue Bird Group sedari awal didirikan berusaha memenuhi

kebutuhan transportasi darat di wilayah pariwisata. Sehingga memudahkan para wisatawan dalam melakukan wisata.

Blue Bird Group pun pernah berkerja sama dengan pemerintah dalam kegiatan KTT Non-Blok di tahun 1992. Ketika pemerintah membutuhkan pengemudi yang berkompeten dalam melayani tamu, Blue Bird hadir menawarkan kerjasama. Setelah disetujui, Blue Bird langsung menyeleksi pengemudi yang dirasa layak untuk menjadi pengemudi di kegiatan KTT Non-Blok.

Dalam menyeleksi pengemudi pun Blue Bird dilakukan dengan sungguh- sungguh. Semenjak berdiri, Blue Bird melakukan uji coba mengemudi sebagai salah satu persyaratan menjadi pengemudi Blue Bird, hingga saat ini masih digunakan untuk menyeleksi pengemudi yang berkompeten dalam melakukan pekerjaannya dalam melayani penumpang. Blue Bird menjadi salah satu perusahaan taksi yang hingga saat ini masih berdiri dimasa teknologi yang semakin canggih. Blue Bird berdiri dengan menggunakan teknologi yang sangat sederhana dalam melakukan operasionalnya, namun memberikan layanan yang sangat baik. Suasana kekeluargaan yang diberikan oleh pendirinya, mampu membuat nyaman para karyawan dan pengemudinya.

Blue Bird secara rutin memberikan apresiasi kepada karyawan dan pengemudinya dalam berbagai bentuk. Blue Bird pun selalu melakukan kegiatan sosial yang berada disekitar pangkalan taksinya. Ada kegiatan pemberian beasiswa, kegiatan pemeriksaan kesehatan dan lain-lain yang melibatkan berbagai lapisan masyarakat.

Meskipun Blue Bird merupakan perusahaan yang pelayanan yang cukup baik, namun ada beberapa permasalahan yang harus dihadapi dengan baik. Seperti adanya permasalahan dengan perusahaan taksi yang lainnya, inti dari permasalahan ini adalah perebutan penumpang disuatu tempat atau wilayah. Lalu ada permasalahan dari segelintir pengemudi yang kurang baik dari segi pelayanannya. Blue Bird juga pernah menghadapi beberapa gugatan pengadilan. Contohnya adalah gugatan yang diajukan oleh Ibu Mintarsih terhadap Blue Bird. Gugatan tersebut akhirnya dimenangkan oleh pihak Blue Bird.

Blue Bird mampu menghadapi berbagai permasalahan dengan baik. Ketika ada pengaduan yang ditujukan pada Blue Bird, maka pengaduan

tersebut akan ditindak lebih lanjut. Blue Bird pun juga mampu mengikuti perkembangan zaman yang semakin maju.

#### D. Daftar Pustaka

- Ainun, Y. (2014). Lagi, Ratusan Sopir Taksi Demo Tolak Taksi Blue Bird di Malang. Regional Kompas. <https://regional.kompas.com/read/2014/03/05/1207173/Lagi.Ratusan.Sopir.Taksi.Demo.Tolak.Taksi.Blue.Bird.di.Malang>
- Andriansyah. (2015). Manajemen Transportasi Dalam Kajian Dan Teori (E. MARDHIATI (Ed.); 1st ed.). fakultas ilmu sosial dan ilmu politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Andy, D. (2020). epanjang 2019, Blue Bird (BIRD) kembalikan 15.884 barang ketinggalan. Kontan.Co.Id.<https://industri.kontan.co.id/news/sepanjang-2019-blue-bird-bird-kembalikan-15884-barang-ketinggalan>
- Anonim. (1975, July 1). Gubernur Serahkan Plaket Kepariwisata untuk 11 Perusahaan. Kompas, 1.
- Anonim. (1978, September 22). Berebut penumpang di Kemayoran. Kompas, 3.
- Anonim. (1990, January). Silakan, Bila Pemerintah Cabut Monopoli Blue Bird di Bandara. Kompas, 3.
- Blue bird, T. (2014). Blue Bird Berencana Tawarkan 20% Saham ke Publik. Blue Bird. <https://www.bluebirdgroup.com/news/blue-bird-berencana-tawarkan-20-saham-ke-publik/>
- Undang-Undang Republik Indonesia tentang Perlindungan Konsumen, Pub. L. No. 8 (1999).
- Undang-Undang tentang Perseroan Terbatas, Pub. L. No. 40 (2007).
- Endah, A. (2012). Sang Burung Biru. PT Gramedia Pustaka Utama.
- Faradiba, N. (2021). Makna Upacara PotongGigi di Bali. Kompas.Com.<https://www.kompas.com/sains/read/2021/10/30/120000023/makna-upacara-potong-gigi-di-bali>
- Febriyani, A. R. (2018). Manajemen Krisis Dan Reputasi Perusahaan Taksi Konvensional Terkait Demonstrasi Penolakan Taksi Online Studi Kasus pada Blue Bird Group. Interaksi: Jurnal Ilmu Komunikasi.<https://doi.org/10.14710/interaksi.6.1.1-14>
- Group, B. B. (2015). Annual Report PT Blue Bird 2015.
- Hapsari, E. (2012). Didemo Ribuan Sopir Taksi, Pemkot Batam Cabut Izin Blue Bird. Republika. <https://www.republika.co.id/berita/m80i6l/didemo-ribuan-sopir-taksi-pemkot-batam-cabut-izin-blue-bird>
- Indari, & Pamungkas, Y. H. (2016). Kebijakan Transportasi Becak Di Surabaya Tahun 1970-1980. AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah.
- Kadir, A. (2006). TRANSPORTASI: PERAN DAN DAMPAKNYA DALAM PERTUMBUHAN EKONOMI NASIONAL. Jurnal Perencanaan Dan Pengembangan Wilayah Wahana Hijau, 1(3), 121-131.
- Keputusan-keputusan Menteri Perhubungan tentang Pedoman dan Tata Tertib Disiplin Lalu Lintas di Jalan 1993. (1993).
- Kristo, F. Y. (2017). Awal-mula transportasi online menjamur di Indonesia. Detik Inet. <https://inet.detik.com/cyberlife/d-3609781/awal-mula-transportasi-online-menjamur-di-indonesia>
- Leirissa, R. ., Ohorella, G. ., & Tangkilisan, Y. B. (1996). Sejarah Perekonomian Indonesia (S. Zuhdi (Ed.)). Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional.
- Louis, G. (1986). Mengerti Sejarah (KEDUA). Penerbit Universitas Indonesia Press. Mercedes Targetkan Penjualan 1.200 Sedan E

- Class. (2009). Kantor Berita Indonesia. <https://www.antaranews.com/berita/143650/mercedes-targetkan-penjualan-1200-sedan-e-class>
- Negeri, T. K. L. (2004). Gerakan Non- Blok (GNB). Kementerian Luar Negeri. [https://kemlu.go.id/portal/id/read/142/halaman\\_list\\_lainnya/gerakan-non-blok-gnb](https://kemlu.go.id/portal/id/read/142/halaman_list_lainnya/gerakan-non-blok-gnb)
- Novita, F. (2016). Perkerata Apian Di Wonosobo Tahun 1917-1942. Universitas Negeri Semarang.
- Nurdin, wa O. M. (2016). Sejarah Transortasi Laut di Kelurahan Tolandona Kecamatan Sangia Wambulu Kabupaten Buton Tengah (1960-2015). Jurnal Penelitian Pendidikan Sejarah, 1, 10.
- Nursari, B. dkk. (2021). Perbandingan Upacara Seijin Shiki di Jepang dan Upacara Metatah di Bali. Jurnal Ilmiah: Lingua, 17(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.35962/lingua.v17i2.81> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia, Pub. L. No. 47 (2012).
- Perempuan, T. P. K. (1999). Seri Dokumen Kunci Temuan Tim Gabungan Pencari Fakta Peristiwa Kerusuhan Mei 1998. <https://doi.org/ISBN-979-95872-0-4>
- Prabawati, D. K. (2017). Penerapan Strategi Pemasaran Jasa Transportasi Taksi Konvensional Blue Bird Dalam Menghadapi Persaingan Jasa Transportasi Berbasis Online Di Surabaya. Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Perbanas.
- Quthonia, N. (2016). Pengembangan Angkutan Darat Pedesaan Di Kabupaten Lamongan Tahun 1982-1993. Universitas Airlangga.
- Raharja, B. P. (2017). Evaluasi Dan Perbaikan Aplikasi My Blue Bird Berdasarkan Kemampupakaan. Universitas katolik Parahyangan.
- Rosadi, D. (2014). Blue Bird Resmi Masuk ke Bursa Efek Indonesia. Suara.Com. <https://www.suara.com/bisnis/2014/11/05/121135/blue-bird-resmi-masuk-ke-bursa-efek-indonesia>
- Saleh, W. K. (1993). Undang-Undang LaluLintas dan Angkutan Jalan (UU NO. 14 tahun 1992) (pertama). Ghalia Indonesia.
- Salim, A. (2000). Manajemen Transportasi. PT RAJA GRAFINDO PERSADA.
- Saragih, F. A. (2015). Ini Taksi “VIP” Pertama Blue Bird di Indonesia. Kompas. <https://otomotif.kompas.com/read/2015/02/10/150000515/Ini.Taksi.VIP.Pertama.Blue.Bird.di.Indonesia>. Sejarah perkembangan becak di Indonesia. (n.d.). Wikibook. [https://id.wikibooks.org/wiki/Profil\\_Becak\\_di\\_Indonesia/Sejarah\\_perkembangan\\_becak\\_di\\_Indonesia](https://id.wikibooks.org/wiki/Profil_Becak_di_Indonesia/Sejarah_perkembangan_becak_di_Indonesia)
- Siregar, M. (1990). Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan. Lembaga Penerbitan FEUI.
- Statistik, B. P. (1987). Statistik Indonesia.
- Susilo, E., & Santoso, E. B. (2014). Transformasi Dokar di Surabaya Tahun 1900-1945. VERLEDEN : Jurnal Kesejarahan.
- Ticonuwu, V. M. (2018). Dampak Transportasi Online Terhadap Kesejahteraan Supir Taxi Blue Bird Di Kota Medan. Universitas Sumatera Utara.
- Tim Blue Bird. (n.d.). Ritra Konnas Freight Center. Blue Bird. Retrieved June 4, 2020, from <https://www.bluebirdgroup.com/id/ritra-konnas/>
- Tim Blue Bird. (2011). The Launching of Taxi Mobile Reservation for Android and Iphone. Blue Bird.
- Tim Blue Bird. (2013). Berbagai Kegiatan Bakti Sosial di Blue BORD Bandung. Blue Bird. <https://www.bluebirdgroup.com/id/blue-bird-peduli/indonesia-berbagai->

- kegiatan-bakti-sosial-di-blue-bird-bandung/Undang-Undang Republik Indonesia,
- Pub. L. No. 22 (2009). *otapradja Djakarta Raya*. Jakarta: Kementerian Penerangan.
- Laksono, A. D. (2018). *Apa Itu Sejarah; Pengertian, Ruang Lingkup, Metode dan Penelitian*. Pontianak Selatan: Derwati Press.
- Mahmud, F. (2007). *Perkembangan Kebijakan Angkutan Udara Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Markas Besar Tentara Nasional Indonesia Pusat Sejarah dan Tradisi TNI. (2000). *Sejarah TNI Jilid I (1945-1949)*. Jakarta: Pusat Sejarah TNI.
- Markas Koopsau I. (2004). *Lintasan Sejarah Koopsau I*. Jakarta: Markas Koopsau I.
- Menanti Perubahan Kemayoran. (1992). *Angkasa*, 90.
- Moegandi, A. (1996). *Mengenal Dunia Penerbangan Sipil*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Napier, M. (2018). *The Royal Air Force: A Centenary of Operations*. Bloomsbury Publishing.
- Nieuw vliegveld te Batavia. (1935, April). *De Indische Mercuur; Orgaan Gewijd Aan Den Uitvoerhandel*, 230.
- Nieuwe Knilmlijn Op Groote Oost. (1940, August 21). *Soerabajasch Handelsblad*.
- Ningtyas, I. (2015). G30S 1965 dan Pasukan Sipil Serba Hitam Membasmi PKI. Retrieved April 25, 2022, from Tempo.co website: <https://nasional.tempo.co/read/705938/g30s-1965-dan-pasukan-sipil-serba-hitam-membasmi-pki/full&view=ok>
- Noppen, R. K. (2016). *Blue Skies, Orange Wings: The Global Reach of Dutch Aviation in War and Peace, 1914-1945*. Grand Rapids, Michigan: Wm. B. Eerdmans Publishing Co.
- Okotorino, N. (2019). *Duel Para Elang- Pertempuran Udara di Atas Hindia Belanda*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Oliver, K. M. (2002). *The RAF Regiment at War 1942-1946*. South Yorkshire: Pen & Sword books Limited.
- Osuo, K., & Nohara, S. (2002). *Nihongun Hokakuki Hiroku*. Kojinsha Publishing.
- Overdracht Kemajoran, "Het Moederland Zal Tevreden Zijn." (1940, July 8). *Bataviaasch Nieuwsblad*.
- Pendi, P. (2017). *Kupas Tuntas Penerbangan*. Yogyakarta: Deepublish.
- Proeflandingen op Batavia's Nieuwe Vliegveld. (1940, January 24). *Het Nieuws van Den Dag Voor Nederlandsch-Indië*.
- Pusat Data dan Analisa Tempo. (2020). *Kisah Pengaturan Bandara Kemayoran, Sampai Peralihan Fungsi ke Bandara Halim*. Tempo Publishing.
- Pusat Sedjarah Militer Angkatan Darat. (1961). *Madjalah Sedjarah Militer Angkatan Darat*. Bandung: Pusat Sedjarah Militer Angkatan Darat.
- Pusat Sejarah TNI. (2012). *Peranan Kemanusiaan TKR/TNI pada Pasca Perang Dunia Kedua dalam POPDA*. Pusat Sejarah TNI.
- Rising Decals. (2015). New Rising Decals for Army Trainers. Retrieved April 15, 2022, from aviationofjapan.com website: <http://www.aviationofjapan.com/2015/10/new-rising-decals-for-army-trainers.html>
- Saebani, B. A. (2014). *Metodologi Penelitian Sejarah, Teori, Metode, Contoh Aplikasi*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- Stille, M. (2020). *Air Campaign: Malaya & Dutch East Indies 1941-42 Japan's Air Power Shocks the World*. Oxford: Osprey Publishing.
- subdisjarah diswatpersau. (1986). *Sejarah Skadron IPembom TNI-AU 1950-1977*. Jakarta: Subdisjarah Diswatpersau.
- subdisjarah diswatpersau. (2004). *Sejarah TNI Angkatan Udara: 1945-1949*. Subdisjarah Diswatpersau.
- Sumbodo, S. (2017). VVC: Program Cepat Pelatihan Pilot Militer Hindia Belanda. Retrieved from <https://aviahistoria.com/2017/07/07/vvc-program-cepat-pelatihan-pilot-militer-hindia-belanda/>,
- Tangkilisan, Y. B. (2015). *Penerbangan Perintis di Indonesia*. Jakarta: Penaku.



- Thomas., G. J. (1999). *Eyes for the phoenix : Allied aerial photo-reconnaissance operations, South-East Asia, 1941-1945*. Aldershot: Hikoki Publications.
- Tjililitan Wordt Militair Vliegveld. (1938, June 27). *Leidsche Courant*, p. page 2.
- Veilig Terug. (1940, July 12). *Bataviaasch Nieuwsblad*.
- Vletter, M. E. de, Voskuil, R. P. G. A., & Diessen, J. R. van. (1997). *Batavia/Djakarta/Jakarta : Beeld van Een Metamorfose*. Purmerend: Asia Maior.
- Vliegveld Kemajoran. (1936, December 12). *Algemeen Handelsblad Voor Nederlandsch-Indie*.
- Warwick, N. W. M. (2007). *Constant Vigilance, The RAF Regiment in The Burma Campaign*. Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Aviation.
- Wewenang pelabuhan udara Kemajoran diserahkan pada Port Authority. (1967, September 23). *Kompas*.
- Wicaksono, D. A. (2018). *Membangun Jembatan Udara: Pembentukan dan Nasionalisasi Maskapai Penerbangan Sipil Indonesia 1928-1962*. Bangkalan: Terang Mentari.