

Edisi 32 ■ Rp 17.500 Luar Jabotabek Rp 18.250

TokohINDONESIA®

THE EXCELLENT BIOGRAPHY

Revitalisasi
**KERETA
API**

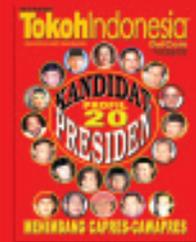
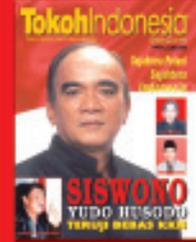
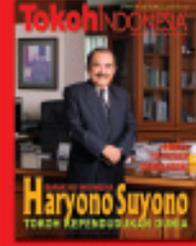
**SEBAGAI
UNGGULAN
ANGKUTAN
MASSAL**

**ANAK
PETANI
DARI
DELANGGU**

DIRJEN PERKERETAAPIAN PERTAMA

Soemino

PEMIMPIN YANG 'TAK PERNAH TIDUR'



Tempat Anda Membeli

MAJALAH TokohINDONESIA

MAJALAH BERBASIS WEBSITE TOKOH INDONESIA

Distributor Toko Buku:

PT. CENTRAL KUMALA SAKTI

Komplek Green Ville Blok BG No.67 Jakarta Telp. (021) 5640185, 5658088

■ **TB. GRAMEDIA** ■ Taman Anggrek Mall ■ Citraland Mall ■ Pondok Indah Mall ■ Mega Mall, Pluit ■ Hero Gatot Subroto ■ Melawai ■ Matraman ■ Kelapa Gading Mall ■ Cempaka Mas ■ Pintu Air ■ Gajah Mada ■ Cinere Mall ■ Metropolitan Mall, Bekasi ■ Bintaro Plaza ■ Mahkota Mas, Tangerang ■ Karawachi Mall, Tangerang ■ Daan Mogot Mall, Tangerang

■ **TB. GUNUNG AGUNG** ■ Taman Anggrek Mall ■ Pondok Gede ■ Blok M Plaza ■ Kwitang 6 ■ Kwitang 38 ■ Blok M Plaza ■ Kramat Jati Indah ■ Atrium Plaza ■ Tambun ■ Jl. Ir. Juanda, Bekasi ■ Arion Plaza ■ Depok Plaza ■ Citraland Mall ■ Sunter Mall ■ Hero Tendeand ■ Trisakti

■ **TB. GUNUNG MULIA** ■ Jalan Kwitang

■ **OFFICE, HOTEL, MALL, DLL**

■ Ambassador Mall ■ Ranch Market, Kb. Jeruk ■ Cimone ■ Drug Store Hotel Sentral, Pramuka ■ Drug Store Hotel Sheraton, Gunung Sahari ■ Drug Store Hotel Maharaja, Tendeand ■ Drug Store Hotel Century, Sudirman ■ Drug Store Hotel Menteng I ■ Drug Store Hotel Mega Matra, Matraman ■ Drug Store Hotel Menteng II ■ Drug Store Hotel Paninsula

■ Drug Store Hotel Ibis, Slipi ■ Drug Store Hotel Santika ■ Iana Drug Store Hotel Grand Melia, Rasuna Said ■ Anais Gift Hotel JW Marriot, Mega Kuningan ■ Drug Store Hotel Akasia ■ Drug Store Hotel Sahid Jaya ■ Drug Store Hotel Kristal ■ Drug Store Hotel Ambara ■ Hotel Classic, Jl. Samanudi ■ Hotel Mulia Senayan ■ Drug Store Hotel Beautique, Depan Mall Taman Anggrek Grogol ■ Mini Market Angkur 26, Jl. Angkur 26 Kayu Putih, Jaktim ■ Mini Market Ikhtiar, Jl. Utan Kayu No.91, Jaktim

■ PT Promexx, Toko Buku & Alat Tulis, Jl. Ir. Juanda ■ Kantin Permata, Gedung Plaza Permata Thamrin ■ Koperasi Wisma Bumi Putera, Sudirman ■ Bon's Café, Gedung Menara Mulia, Gatot Subroto ■ Tower Corner Gedung Graha Niaga, Sudirman ■ Mini Market Alamanda, Menara Dea K, Mega Kuningan ■ Esca Deli BEJ, Tower II ■ Koperasi Wisma Indomobil, Jl. MT Haryono Kav.8 ■ Koperasi Agape, Jl. MT Haryono Kav.04-05

■ Tutik Mini Market, Jl. Siaga Raya Pejaten ■ Kopkar LIA, Kampus LIA Pengadegan ■ Mini Market Markaz, Jl. Radio Dalam Raya No.50 ■ Koperasi STIE Perbanas, Rasuna Said ■ Kopkar Wisma Kodol, Rasuna Said ■ Restaurant Bona Petit Gedung Wisma Budi, Rasuna Said ■ Mini Market Basement Gedung Wisma 77 ■ Monika Mini Market, Gedung Wisma Adhi Graha ■ Hotel Fm Beautique, Jl. S Parman ■ Kantin BNI Kantor Pusat Sudirman ■ Cafeteria Electrica, Rasuna Said ■ Kantin Depkes, Rasuna Said ■ Koperasi Depnaker RI, Gatot Subroto ■ PT Global Bisnis Center Bank Danamon, Sudirman ■ Mini Market Ananda, Rawa Sari

■ Lobby Drug Store Apartemen Kusuma Candra SCBD ■ Counter Majalah Wisma BCA, Sudirman ■ Swalayan Al Maidah ■ Drug Store Hotel Bina Sentra (Bidakara), Pancoran ■ Wartel Putra, Pulo Mas Utara ■ Menara Jamsostek, Gatot Subroto Lt.2 ■ Don's Mart ■ Valentine's Mart ■ Hotel Kemang ■ Hotel Millenium ■ Apartment Mediterania Palace Kemayoran

■ Graha Surya Internusa, Rasuna Said ■ Hotel The Park Lane, Casablanca ■ Gedung Trans TV & Mega Bank

Distributor Agen:

■ **KEDARTON AGENCY:** Stasiun Senen, Jakarta Telp. 021-9119176

■ **AGEN UTAMA:** ■ KPA, Terminal Senen, Tlp.42877451 ■ MARLIN, Stasiun KA Senen, 08129956840 ■ HARIAN JAYA, Cawang, 08128309471 ■ ANTO'S, Kalimalang, 08129256715

■ DAVID OXTO, Stasiun KA Senen, 9119180 ■ PURBA ST, Stasiun KA Senen, 0816974343

■ TAMORA, Stasiun KA Senen, 9119175 ■ ARITONANG, Budi Utomo, 9220669

■ RAE LMAN, Budi Utomo, 9238167 ■ SIHITE, Budi Utomo, 9214526 ■ PURBA K, Kuningan, 5264955 ■ NAIBAHO, Cawang, 8577453 ■ SIMATUPANG, Cililitan, 80880572

■ SIMALUNGUN, Kramat, 88980567 ■ MILU, Blok M, 7200669 ■ BERLIAN, Pramuka ■ KA GROUP, Bekasi, 08129825236 ■ MANULLANG, Cimone, 08129590050 ■ YULIANI, Medan, 061-4157471 ■ MEDY, Surabaya, 031-83205231

Atau Hubungi:

■ **BAGIAN SIRKULASI** ■ E-mail: sirkulasi@tokohindonesia.com

■ **JAKARTA** Tel: 021-83701736 Fax: 021- 9101871 ■ **BIRO BANDUNG**

022-7830773 ■ **BIRO MEDAN** 061-7850260

TokohINDONESIA Majalah Biografi Pertama dan Satu-satunya di Indonesia

The Excellent Biography

www.tokohindonesia.com

THE EXPERIENCE SITE



■ TOKOH UTAMA:
Soemino Eko Saputro, Pemimpin yang Tak Pernah Tidur. Seorang putera terbaik bangsa di bidang perkeretaapian di republik ini. Dia pantas digelar seorang pemimpin yang tak pernah tidur dalam mengurus kereta api. Selalu tampil dengan program dan karya nyata untuk memperbaiki kondisi perkeretaapian Indonesia. Dari sejak penugasan awalnya di PJKA (Surabaya) sampai menjadi Direktur Utama hingga menjadi Direktur Jenderal Perkeretaapian Dephub RI, yang pertama. 6

■ Memilih Kereta Api, Bukan Pertamina
 Setelah meraih gelar insinyur sipil dari ITS Surabaya, Soemino Eko Saputro, berkesempatan memilih satu dari tiga tawaran ikatan dinas. Pilihannya jatuh ke Perum Kereta Api. Dia malah mengabaikan PT Pertamina dan PT Semen Gresik yang menurut pandangan umum lebih memiliki masa depan yang menjanjikan. 12

■ Masa Jaya Kereta Api
 Memulai karir dari bawah dengan berbagai prestasi, Soemino dipercaya menduduki jabatan puncak di Perumka, sebagai Direktur Utama (27-01-1995 sd 03-09-1998). Sewaktu menjabat Direktur Utama, Soemino mengukir prestasi yang terbilang terbaik setelah KA ditangani republik. 18

- Ini Medan Bung! 14
- Tak Pernah Tidur di Padang 15
- 'Diparkir' dan Jualan Nasi 20
- Dirjen KA Pertama 21
- **BISNIS:**Cyber Hair Youth Salon 22



■ KISAH HIDUP
Anak Petani dari Delanggu
 Dunia Soemino Eko Saputro kecil hanyalah Desa Delanggu, sawah, ternak dan sungai. Soemino lahir dari keluarga petani, pasangan Partodihardjo dan Asih di Delanggu, Jawa Tengah, tanggal 10 September 1947. Dengan jaringan pengairan yang cukup bagus, Delanggu terkenal dengan hasil pertaniannya, penghasil utama beras Rojolele. 24

■ WAWANCARA:
Inginkan KA Unggulan Transportasi Massal
 Menteri Perhubungan Hatta Rajasa menginginkan kereta api benar-benar bisa dikembangkan menjadi alat transportasi massal unggulan di Indonesia. Pesan singkat namun bermakna ini langsung diterjemahkan Dirjen Perkeretaapian Ir H Soemino Eko Saputro, MM dengan program yang disebutnya sebagai Kebijakan Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian. 26

■ PERSPEKTIF:
Revitalisasi Kereta Api
 Ir H Soemino Eko Saputro orang yang tepat yang berada di tempat yang tepat. Begitu diangkat menjadi Dirjen Perkeretaapian, Soemino secara tepat menerjemahkan misi yang digariskan Menteri Perhubungan Ir Hatta Rajasa tentang pengembangan angkutan kereta api menjadi alat transportasi massal unggulan dan pelopor angkutan terpadu di Indonesia. Dia bertekad merevitalisasi perkeretaapian Indonesia dengan kebijakan strategis yang faktual, konseptual dan aplikatif. 32

- Jalur Ganda dan Tiket Elektronik 33
- KA Bandara Soetta 34
- Angkutan KA Perkotaan 35
- Angkutan KA Antar Kota 36
- Keselamatan Angkutan KA 37
- Angkutan Barang 37

- KA Tulang Punggung Angkutan Darat 39
- Pecinta Gatotkoco 31

■ **SEJARAH:** Perkeretaapian Indonesia 42



■ IN HEADNEWS:
Hatta Rajasa: Membuka Pintu Masuk Swasta dan Pemda dalam Bisnis KA.
 Menteri Perhubungan Ir Hatta Rajasa menginginkan kereta api benar-benar bisa dikembangkan menjadi alat transportasi massal unggulan di Indonesia. Guna mendukung terwujudnya keinginan itu, dibentuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Departemen Perhubungan. Dephub juga telah mengajukan revisi UU Transportasi yang memungkinkan pihak swasta dan pemerintah daerah masuk dalam bisnis perkeretaapian. 5

- **KAPUR SIRIH:** Pemimpin Kereta Api 4
- **SURAT:** Belajar dari Pejuang 4

COVER: Esero Design
FOTO: MTI/Ricky L Photo Studio

■ MAJALAH TOKOH INDONESIA, Majalah biografi pertama di Indonesia ■ **EDISI CETAK:** PLASA WEB **WWW.TOKOHINDONESIA.COM**
 - ENSIKLOPEDI TOKOH INDONESIA ■ **SERTIFIKAT MEREK:** Ditjen HAKI Departemen Hukum dan HAM Agno: D00-02-2395 ■ **PEMIMPIN UMUM/PEMIMPIN REDAKSI:** Ch Robin Simanullang ■ **REDAKTUR EKSEKUTIF:** Mangatur Loriecide Paniroy ■ **SENIOR WRITER:** H Syahbuddin Hamzah ■ **SEKRETARIS REDAKSI:** Marjuka Situmorang ■ **SIDANG REDAKSI:** Haposan Tampubolon, Anis Fuadi, Anna Fauzia, Samsuri, Tian Son Lang, Suryo Pranoto, Retno Handayani, Christian Natamado, Dean Lawrence Rompis ■ **KONTRIBUTOR:** Dandy Hendrias, Henry Maruwasas, Heru B Utomo, Saut Situmorang, Yoelliani Desianna Somali, Yusak HS, Yayasan Suryatna, Tahi Purba (Medan), Benhard Sihite (Purwakarta), Richard Susilo (Tokyo)
 ■ **FOTOGRAFER:** Ricky Harjadi, Wilson Edward ■ **TATA GRAFIS:** ESERO Design ■ **LIPUTAN, RISET DAN PUSAT DATA:** In Headnews (The Indonesia Headnews) ■ **PEMIMPIN PERUSAHAAN:** Mangatur Loriecide Paniroy ■ **MANAJER KEUANGAN:** Adur Nursinta Purba ■ **SEKRETARIS:** Herni Dewi Farida ■ **IKLAN:** Doan Adikara Pudan, Watty Soetikno ■ **DISTRIBUSI:** Kedarton Harijana ■ **ALAMAT REDAKSI/TATA USAHA:** Jalan Bukit Duri Tanjakan IX No.26, Tebet, Jakarta 12840 ■ **Po Box 4042 JKTJ 13040** ■ **TELEPON (021) 83701736 - 9101871 - 70930474** ■ **FAX:** (021) 9101871 ■ **SMS 0812-949-1043** ■ **E-MAIL:** redaksi@tokohindonesia.com - iklan@tokohindonesia.com - sirkulasi@tokohindonesia.com ■ **WEBSITE:** www.tokohindonesia.com - www.tokohindonesia.co.id - www.tokohnasional.com - www.ensiklopedi.com - www.tokoh.net - www.e-ti.com - www.indonesianfamous.com ■ **WEB MAINTENANCE:** cv Esero Teknologi Informasi ■ **PERCETAKAN:** pt Gramedia ■ **PENERBIT:** pt Citraprinsip Publisitas Indoaprint ■ **REKENING:** Bank Niaga Supomo Jakarta No.025.01.24000.00.8 ■ **TARIF IKLAN:** Cover Rp20.000.000, Isi Rp12.500.000/halaman ■ **HARGA:** Rp17.500 (Luar Jabotabek Rp18.250) ■ **Langganan Rp160.000 (12 Edisi).**

Belajar dari Pejuang

Pertama kali saya membaca Mohamad Hatta, saya jadi tertarik membaca tokoh-tokoh yang lain, lebih-lebih menjelang kemerdekaan di mana mereka tidak mengedepankan ide pribadi atau kelompok (agama) tertentu, tetapi untuk mencapai NKRI. Kita harus belajar dari mereka kalau mau mempertahankan NKRI.

Indra Pamungkas (Luar Negeri)
indralaurent@yahoo.com

Konal Tokoh, Juga Konstitusinya

Sangat bagus adanya Tokoh Indonesia. Alangkah bagusnyanya lagi kalau memuat tentang informasi aturan undang-undang yang dibahas oleh DPR atau pemerintah agar dapat diketahui oleh masyarakat Indonesia tentang sesuatu aturan, kenal tokohnya, kenal juga konstitusinya!

Dedy Iskandar.SH (Sulsel)
dedy_bobihu@yahoo.co.id

Putoyo, Pahlawan Revolusi

Koleksi artikel tentang tokoh Indonesia sangat membantu saya mengenal jasa-jasa beliau demi negara dan bangsa. Mohon dilengkapi karena waktu saya akses artikel Bpk Sutoyo, pahlawan revolusi, tidak berhasil. Terima kasih.

Della Marflan, Jl Brantas 5, Bdg
del_marfie@yahoo.com

Sudono Salim

Jalan bermil-mil diawali dengan satu langkah. Mungkin itulah yang nampak pada diri Sudono Salim dalam mencapai kesuksesan. Sebagai seorang pengusaha yang telah sukses tentunya harus dibarengi dengan sharing pengalaman pada pengusaha-pengusaha di tanah air. Khususnya bagi kami ini yang bergerak dalam bidang perdagangan kopra yang sangat terbatas pada modal kerja dan relasi bisnis. Kiranya Group Sudono Salim bisa membantu pengusaha kecil seperti saya. Terima kasih.

Herlina Iskandar (Jawa Barat)
inaiz69@plasa.com

Very Interesting Web Site

Very interesting website. Keep up the outstanding work and thank.

Anna (Nanggroe Aceh Darussalam)
vovo@hotmail.com

Buat Bu Atut

Buat Bu Atut! Tolong perhatikan pendidikan yang ada di sekitar Serpong. Menurut saya keadaan gedung sekolah yang ada kurang memadai khususnya untuk peralatan praktek. Tq.

Tiara (Banten)
az_qia@yahoo.com

Pemimpin Kereta Api

Salah satu kebijakan pemerintahan Presiden Soesilo Bambang Yudhoyono dan Wapres Jusuf Kala (Kabinet Indonesia Bersatu) yang amat strategis dan langsung menyentuh kebutuhan rakyat banyak adalah perhatiannya yang serius membenahi perkeretaapian. Kebijakan itu diawali secara strategis dengan membentuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Departemen Perhubungan. Hatta Rajasa yang dipercayakan menakhodai Dephub itu adalah menteri yang dengan cepat melihat urgensi pembentukan Ditjen Perkeretaapian itu serta memilih orang yang tepat pula memimpinya.

Berbagai pihak menilai Menhub Ir H Hatta Rajasa sangat jeli memilih Ir H Soemino Eko Saputro, MM, memimpin Direktorat Jenderal Perkeretaapian itu. Soemino *is the right man on the right place* (figur yang tepat di tempat yang tepat). Sebab, sedari awal—tak lama setelah memegang ijazah insinyur sipil di ITS Surabaya—Soemino menandatangani pilihan pada Perum Kereta Api. Walaupun saat itu, dia masih mempunyai dua pilihan yang 'lebih' menggiurkan, di PT Pertamina dan PT Semen Gresik.

Sekali menandatangani pilihan, Soemino mengabdikan *all out* (habis-habisan) pada tugas yang dipercayakan kepadanya. Dia siaga 24 jam sehari, hampir tak pernah tidur, dalam bekerja menangani permasalahan yang muncul di lapangan. Sampai dia menjabat Direktur Utama Perum KA dengan prestasi terbaik, sejak perusahaan jasa angkutan massal itu ditangani republik.

Kepemimpinan Soemino berhasil mengangkat kembali citra sarana angkutan milik negara itu dari titik nadir. Dia membangun kereta api sebagai pelayan jasa angkutan massal, mulai rakyat jelata sampai kalangan VIP (*very important person*).

Sayang, Soemino keburu diganti sebagai Dirut Perum KA, sebelum misinya rampung. Dia pun sempat 'diparkir' di Dephub.

Dulu, jasa angkutan darat peninggalan Belanda itu, menjadi alat angkut primadona yang biasa digunakan oleh para bangsawan dan petinggi penjajah ketika mereka bepergian. Peranan kereta api masih cukup penting pada masa revolusi dan awal kemerdekaan. Masuk era 1960-an, peranan kereta api sebagai sarana angkutan penumpang dan barang, surut sedikit demi sedikit, tersisih oleh bus, truk dan pesawat terbang. Kereta api mulai ditinggalkan karena citranya identik dengan sarana angkutan rakyat jelata akibat prasarana dan sarana serta pelayanannya makin merosot.

Kini, setelah Soemino dipercayakan kembali mengurus perkeretaapian, dalam jabatan yang lebih strategis, sebagai Direktur Jenderal yang pertama, dia pun bekerja secara cekatan, kreatif, inovatif dan hampir tak kenal lelah. Dia kembali siaga 24 jam untuk membenahi perkeretaapian Indonesia. Grand Strategy Perkeretaapian Indonesia pun dirampungkan dengan cepat dan komprehensif.

Dengan dukungan Menhub dan pemerintah, Soemino bertekad menjadikan kereta api sebagai alat transportasi massal andalan. Awal tahun depan, sebagian dari programnya sudah akan bisa dinikmati oleh pengguna jasa kereta api, antara lain KRL ber-AC dengan tiket elektronik di Jabodetabek.

Itulah yang mendorong kami, menyajikan perjalanan hidup dan karirnya dalam Web Site dan Majalah Tokoh Indonesia secara lengkap, di bawah judul utama: Dirjen (Pemimpin) yang Tak Pernah Tidur. Barangkali terminologi ini bisa dianggap berlebihan. Tetapi jika disimak fakta dan maknanya, barangkali akan dipahami ketepatan julukan itu.

Redaksi

Menteri Perhubungan Ir Hatta Rajasa menginginkan kereta api benar-benar bisa dikembangkan menjadi alat transportasi massal unggulan di Indonesia. Guna mendukung terwujudnya keinginan itu, dibentuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Departemen Perhubungan. Dephub juga telah mengajukan revisi UU Transportasi yang memungkinkan pihak swasta dan pemerintah daerah masuk dalam bisnis perkeretaapian.

Dia pun memilih orang yang bisa diandalkan memimpin Direktorat Jenderal Perkeretaapian itu. Pilihannya jatuh pada Soemino Eko Saputro. Mantan Direktur Utama Perum Kereta Api yang sejak mula memilih meniti karir di bidang perkeretaapian daripada di Pertamina.

Pilihannya ternyata sangat tepat. Soemino setelah mendapat arahan dan berdialog dengan Menhub Hatta Rajasa, segera menyusun program yang disebutnya sebagai Kebijakan Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Dia memang orang yang tepat yang berada di tempat yang tepat.

Secara tepat, Soemino menerjemahkan misi yang digariskan Menteri Perhubungan Ir Hatta Rajasa tentang pengembangan angkutan kereta api menjadi alat transportasi massal unggulan dan pelopor angkutan terpadu di Indonesia. Kini, Departemen Perhubungan telah siap merevitalisasi perkereta-

Menhub Ir Hatta Rajasa Membuka Pintu Masuk Swasta dan Pemda dalam Bisnis KA

apian Indonesia dengan kebijakan strategis yang faktual, konseptual dan aplikatif.

Visi dari *Grand strategy* penanganan perkeretaapian Indonesia itu adalah mewujudkan pelayanan angkutan penumpang dan barang



HATTA RAJASA ■mti/ht

secara massal yang memiliki nilai tambah, berdaya saing, handal, aman, selamat, terpercaya serta terjangkau. Sedangkan misinya adalah: (1) Meningkatkan peran kereta api sebagai angkutan publik; (2) Meningkatkan peran kereta api sebagai tulang punggung angkutan massal, baik untuk barang maupun penumpang; (3) Meningkatkan kereta api sebagai pelopor terciptanya angkutan terpadu.

Menurut Hatta Rajasa, kebijakan strategis penanganan perkeretaapian Indonesia itu disusun berdasarkan kondisi perkeretaapian Indonesia saat ini, dan potensi pasar.

Salah satu rencana pembangunan perkeretaapian yang digariskan dalam program Departemen Perhubungan adalah KA super cepat di Jawa antara lain Jakarta-Surabaya dan Jakarta-Bandung. Pembangunannya diperkirakan membutuhkan dana US\$ 6,14 miliar. Menurut Menhub, saat ini sudah ada tiga investor dari Perancis, Jerman dan China mengajukan proporsalnya kepada Dephub.

Menhub juga menjelaskan, KA super cepat di pulau Jawa, itu sangat potensial sehubungan jumlah penduduk yang demikian besar, hampir sekitar 60% dari penduduk Indonesia. Dengan KA super cepat Jakarta-Surabaya nanti akan bisa ditempa dalam 3 jam.

Namun, kata Hatta Rajasa, untuk merealisasikannya diperlukan rambu hukum yang jelas. Maka perlu penyesuaian termasuk perangkat hukum, yaitu revisi UU Perkeretaapian, yang bisa memungkinkan masuknya sektor swasta di area bisnis jalan baja itu. Sehubungan dengan itu, pihaknya berharap revisi UU 13/92 tentang Perkeretaapian dapat diselesaikan secepatnya.

Revisi UU 13/92 akan membuka kesempatan pihak swasta masuk dalam bisnis perkeretaapian di tanah air. Hal ini juga akan memungkinkan perkembangan pembangunan perkeretaapian oleh swasta dan Pemda di berbagai daerah. Seperti Aceh, Kalimantan dan Bengkulu serta berbagai daerah lainnya, yang telah mengajukan pembangunan KA, sebagai pewujudan dari otonomi daerah.

Menurut Hatta Rajasa, adanya revisi UU No 13 Tahun 1992 diharapkan semakin memacu Perkeretaapian Indonesia untuk mengoptimalkan pelayanan kepada pengguna jasa, sekaligus menempatkan keselamatan sebagai prioritas utama.

Dephub, selain mengajukan revisi UU Perkeretaapian No 13 Tahun 1992, juga mengajukan revisi UU Penerbangan No 15 Tahun 1992, UU LLAJ No 14 Tahun 1992, dan UU Pelayanan No 21 Tahun 1992.

Menteri Perhubungan RI, Hatta Rajasa mengungkapkan, revisi UU transportasi, ini merupakan antisipasi global, sesuai perkembangan saat ini dan perkembangan di masa depan. Seperti adanya desentralisasi, perkembangan teknologi, privatisasi, globalisasi, anti monopoli dan munculnya paradigma baru. Serta mengakomodir perkembangan baru, di mana sebelumnya tidak diakomodir, sekarang diakomodir, dan berbagai tantangan kekinian serta ke depan.

Perubahan lingkungan global, khususnya kontribusi Departemen Perhubungan dalam lalu lintas perekonomian nasional yang tidak terpisahkan dari sistem perdagangan global dan asas perdagangan bebas. Perlu mendorong peran swasta untuk ikut serta dalam penyelenggaraan pembangunan di Departemen Perhubungan, di antaranya sektor perkeretaapian.

Menjawab munculnya wacana tentang azas keadilan dalam revisi UU Transportasi, Hatta Rajasa menegaskan: "Justru revisi UU yang sudah kami ajukan ke DPR-RI merupakan kebijakan yang mengakomodir berbagai kepentingan dan tugas serta tanggung jawab yang jelas, termasuk azas keadilan. Tujuannya, sejauhmana publik diutamakan di dalam rangka pelayanan transportasi nasional."

UU itu, nantinya diharapkan dapat memberikan yang terbaik, baik bagi pemerintah sebagai regulator, maupun bagi operator sebagai penyelenggara pelayanan publik serta bagi masyarakat mendapat pelayanan lebih baik.

Berbagai apresiasi, masukan, usulan, termasuk perhatian terhadap pasal-pasal UU Transportasi itu, pada intinya semakin

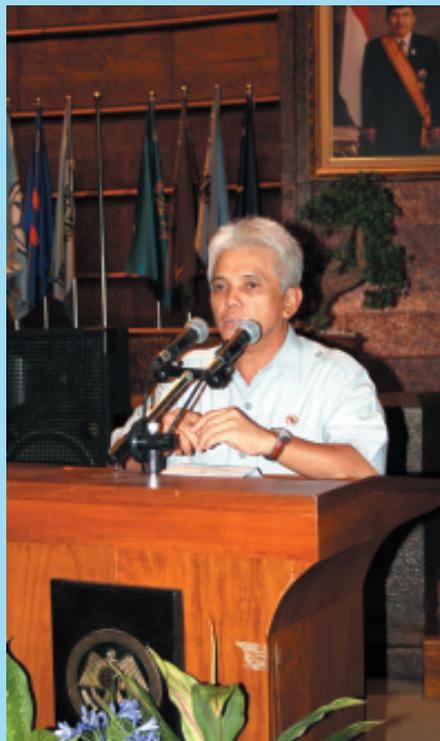
meningkatkan pelayanan kepada masyarakat. Bukan sebaliknya, birokrasi menghambat pelayanan.

Maka, menurut Hatta, faktor keselamatan menjadi hal yang utama, diperhatikan dan menjadi tanggung jawab pemerintah. Nantinya setelah UU transportasi direvisi, penyelenggara pelayanan publik diharapkan semakin baik. "Jangan karena ingin profit sebesar-besarnya lalu mengabaikan pelayanan publik, ini kurang tepat. Bagaimana memberi pelayanan secara optimal tapi mendapat profit," uar Hatta.

Hatta menegaskan perlunya memiliki spirit untuk maju dan beradaptasi dalam era kompetisi global ini. Menurutnya, Indonesia sebagai negara kepulauan, sangat membutuhkan dukungan secara optimal terhadap lalu lintas perekonomian, antardaerah dan perkotaan, serta antarprovinsi dalam satu kesatuan negara, satu sama lain bersinergi.

Kepemimpinan Hatta Rajasa

Menteri Perhubungan Ir M Hatta Rajasa, seorang pengusaha dan



HATTA RAJASA, MENTERI TERBAIK ■ mti/wes

CEO sukses yang sejak awal reformasi berkonsentrasi jadi politisi. Dia menjual semua perusahaannya setelah masuk partai. Pria religius penganut pluralisme dalam politik ini berobsesi menjadi politisi negarawan yang mendahulukan kepentingan bangsa. Terlatih bekerja keras, jujur, mandiri dan bekerjasama sejak kecil. Mantan Sekjen Partai Amanat Nasional ini, menunjukkan integritas dan kapasitasnya menjabat Menristek pada Kabinet Gotong-Royong dan Menteri Perhubungan pada Kabinet Indonesia Bersatu.

Semula tidak banyak orang menduga dia menjadi Menteri Perhubungan Kabinet Indonesia Bersatu. Sama seperti saat dia dipercaya menjabat Menteri Riset dan Teknologi (Menristek) Kabinet Gotong-Royong. Maklum, lulusan perminyakan Institut Teknologi Bandung (ITB) ini, diprediksi banyak orang lebih pas menjabat Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral.

Namun, dengan kemampuan manajerial yang dimilikinya, jabatan apa pun dapat diemban dengan baik. Terbukti, semasih menjabat Menristek, ia antara lain berhasil mengangkat nama bangsa, manakala terpilih menjadi Presiden Ke-46 Konferensi IAEA (*The International Atomic Energy Agency*). Dan, ketika dia diangkat menjabat Menteri Perhubungan, dia langsung menunjukkan kapasitas kepemimpinannya. Saat rekan-rekannya, para menteri Kabinet Indonesia Bersatu, masih beradaptasi pada bidang tugas dan tanggung jawabnya, Hatta telah melakukan banyak hal dalam departemennya.

Pada saat serah terima jabatan dari Menhub pendahulunya, dia langsung berbicara hal-hal substansial dalam bidang tugas Departemen Perhubungan. Dia pun langsung melakukan koordinasi dengan jajarannya.

Bahkan dialah menteri yang langsung paling aktif pada hari pertama sejak sidang Kabinet Indonesia Bersatu pertama dilakukan 22 Oktober 2004. Hatta, langsung bekerja siang-malam, selain mempersiapkan program kerja Departemen

men Perhubungan, dia langsung memimpin penanganan pelayanan transportasi mudik lebaran.

Dengan kemampuan manajerial dan keterampilan kecepatan dan ketepatan mengambil keputusan, dia tampak tak membutuhkan satu hari pun masa adaptasi dan pengenalan masalah di departemen yang baru dipimpinnya itu. Dia langsung memimpin tim di departemennya dengan memberi arahan dan petunjuk teknis untuk peningkatan pelayanan angkutan mudik, yang sudah merupakan siklus tahunan itu. Dia tidak hanya memberi instruksi dari belakang meja, tapi juga terjun langsung (inspeksi mendadak - sidak) ke pusat-pusat pelayanan yang dianggap memerlukan perhatian dan penanganan khusus.

Sebuah pekerjaan besar, yang serta-merta dia lakukan sehari setelah dilantik. Dia berhasil dengan baik. Bahkan relatif lebih baik dari tahun-tahun sebelumnya. Kendati di beberapa titik layanan masih perlu peningkatan pelayanan pada tahun-tahun mendatang.

Sesaat setelah dilantik, dia juga langsung memaparkan tiga tema besar sebagai bagian dari programnya di Departemen Perhubungan. Pertama, reformasi di bidang kebijakan (policy reform). Reformasi kebijakan ini tidak mengesampingkan investasi dan tidak mendistorsi mekanisme pasar. Menurutnya, hal ini perlu dilakukan untuk mendorong akselerasi pertumbuhan. "Kita akan mengembangkan paradigma baru yang mendorong adanya kebijakan-kebijakan menggandeng sektor swasta masuk," jelasnya.

Kedua, peningkatan pelayanan publik (*public services*) sesuai dengan standar internasional. Dia menegaskan bahwa Departemen Perhubungan adalah lembaga yang memiliki fungsi-fungsi pelayanan publik. Ketiga, *good and clean governance*. Dalam hal ini, Hatta bertekad melakukan tindakan yang transparan dan bisa dipertanggungjawabkan.

Visi, misi dan program yang jelas



HATTA RAJASA HINDARI ABUSE OF POWER ■ mti/dok

untuk dipedomani jajarannya. Organisasi Dephub pun dibenahi, antara lain membentuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Dia pun memilih orang yang tepat di tempat yang tepat.

Paling mengagumkan bagi stafnya di jajaran Dephub, kendati pria berambut perak kelahiran Palembang, 18 Desember 1953, ini orang partai politik (politisi), dia tak pernah membawa-bawa partainya dalam tugasnya sebagai Menteri Perhubungan. Sebagai menteri, dia berupaya menjalankan peran secara optimal. Dia pun menghindari terjadinya kemungkinan loyalitas ganda dan *abuse of power*.

Dia mampu menempatkan diri dengan penuh tanggung jawab sesuai dengan fungsi dan jabatan yang diemban. Dia memang sudah berulang kali dalam beberapa kesempatan baik secara lisan maupun dalam tulisan di beberapa majalah dan buku, menegaskan prinsipnya, mampu melepaskan diri dari kepentingan partainya manakala duduk sebagai pejabat negara. "My loyalty to the party

end when loyalty to the state began," ujar mantan Ketua Senat Mahasiswa Institut Teknologi Bandung ini.

Menurut mantan Ketua Fraksi Reformasi DPR-RI (1999-2000) yang oleh wartawan terpilih sebagai salah seorang dari 10 terbaik anggota DPR itu, untuk dapat membedakan antara seorang negarawan dengan seorang politisi adalah kemampuannya membedakan kapan ia harus berbicara atas kepentingan bangsa atau kepentingan partai. Jika hal ini dapat dibedakan maka sudah tidak ada masalah. Ia sendiri dengan jujur mengatakan bahwa ingin partainya besar. "Tapi sejalan dengan itu, saya lebih menginginkan lagi bangsa ini menjadi bangsa yang besar," kata Menhub ini.

Menurutnya, kekuasaan hanyalah sebuah sarana, bukan tujuan utama, "Power is a means, but not our ultimate goal." Tujuan utama kita adalah mewujudkan Indonesia baru yang demokratis, berkeadilan, terbuka, dalam masyarakat majemuk yang saling menghormati. □ mti/crs-ri

SOEMINO EKO

URL: www.tokohindonesia.com/ensiklopedi/s/soemino/

A portrait of Soemino Eko, a middle-aged man with glasses, wearing a dark pinstriped suit, white shirt, and patterned tie. He is standing in front of a wooden wall with the Garuda Pancasila emblem above him.

Soemino, seorang putera terbaik bangsa di bidang perkeretaapian di republik ini. Dia pantas digelari seorang pemimpin yang tak pernah tidur dalam megurusi kereta api. Selalu tampil dengan program dan karya nyata untuk memperbaiki kondisi perkeretaapian Indonesia. Dari sejak penugasan awalnya di PJKA (Surabaya) sampai menjadi Direktur Utama hingga menjadi Direktur Jenderal Perkeretaapian Dephub RI, yang pertama.

Direktur Jenderal Perkeretaapian

PEMIMPIN YANG TAK PERNAH TIDUR

SAPUTRO

Sebutan sebagai pemimpin yang tak pernah tidur, pertama kali dialamatkan kepada Ir Soemino Eko Saputro, MM, tatkala menjabat Kepala Eksploitasi PJKA di Padang. Kala itu pria kelahiran Delanggu, Jawa Tengah, 10 September 1947, itu berhasil menghidupkan kembali kereta api yang nyaris ditutup Menhub di daerah itu.

Lulusan S1 ITS ini, pertama kali memprakarsai penggunaan HT (*handy talky*) untuk alat komunikasi jajaran PJKA saat menjabat Kepala Eksploitasi PJKA di Padang. Kendati mendapat tantangan, dia bersikukuh memperlengkapi jajarannya dengan HT, sebagai alat komunikasi. HT itu selalu diaktifkan didekatnya selama 24 jam setiap hari. Sehingga dia bisa memantau dan mengomando tugas anak buahnya selama 24 jam. Sejak itu, dia digelari KE yang tak pernah tidur.

Prestasi yang gemilang di Padang, membuatnya disayangi oleh Azwar Anas yang kala itu menjabat Gubernur Sumatera Barat (Sumbar). Maka tatkala Azwar Anas diangkat menjabat Menteri Perhubungan, Soemino langsung dipercaya menjabat Direktur Teknik PJKA. Setelah delapan tahun, dia pun dipercaya menjabat Direktur Utama.

Ketika Soemino menjabat Dirut, KA mencapai kemajuan gemilang. Dia mewujudkan beroperasinya kereta api Argo Bromo, Argo Lawu, Argo Muria, Argo Anggrek dan Argo Gede. Semula, waktu tempuh Jakarta-Surabaya 11 sampai 13 jam, dipersingkat

menjadi hanya 9 jam. Jakarta-Bandung yang semula 3 jam sampai 4 jam, jadi 2,5 jam. Jakarta-Solo yang biasanya 9-10 jam, ditekan menjadi 7 jam. Semua bisa dan selalu tepat waktu. (Selengkapnya baca: *Masa Jaya Kereta Api, halaman 16*)

Semua keunggulan itu bisa dipertahankan sampai dia keluar dari Kereta Api. Soemino menduduki jabatan Dirut, kurang lebih empat tahun. Kemudian, dia diganti. Sejak itu, kereta api kembali mengalami masa surut.

Entah kenapa di kereta api banyak juga terjadi kecelakaan. Hal ini, sesungguhnya membutuhkan orang kereta api yang harus berjaga-jaga 24 jam. Satu hal yang sering terjadi, apakah kebetulan atau memang karakternya seperti itu, setiap serah terima jabatan, dalam waktu yang tidak terlalu lama, selalu ada kecelakaan. Ada saja cobaannya.

Ini tantangan berat yang harus dihadapi para pejabat dan karyawan kereta api. "Kerja di tempat lain, mungkin tantangan seberat itu tidak terlalu terasa, tapi kalau di kereta api, hal itu harus

dihadapi!" kata Soemino dalam percakapan dengan wartawan Tokoh Indonesia.

Maka, menurutnya, siapa pun pejabat di kereta api, harus siap tidak tidur, artinya harus selalu siaga 24 jam setiap hari. Dan, baginya hal itu bukan hanya ucapan kosong yang indah didengar, tetapi memang dilakoninya sampai saat dia dipercaya menjabat Dirjen Perkeretaapian Dephub.

Sejak awal bertugas di Surabaya (1976-1977), IKD 10 Malang (1977-1978), IKD 11 Jember (1978-1981), EKD Sumut (1981-1985), Kasi Konstruksi Kantor



SOEMINO DAN ISTERI ■ *midweek*



ILUSTRASI STASIUN BESAR ■ *midweek*

Pusat, Bandung (1985-1987), Kepala Eksploitasi Sumbar (1987-1988), Pjs Direktur Teknik (1988-1991), Direktur Teknik (1991-1995), hingga menjabat Dirut Perum Kereta Api (1995-1998), dia memang mengabdikan diri, dengan selalu bersiaga 24 jam setiap hari, mengurus kereta api. Tak asing baginya menyelusuri dan memeriksa setiap jengkal rel kereta api, untuk mengetahui kondisi kelayakan rel.

Selepas menjabat Dirut KA, karirnya dianggap sudah mencapai puncak dan selesai. Dia memang masih diberi jabatan Staf Ahli Dirjen Hubdat (1995-1998), Kapuslitbang Manajemen Transportasi Multi Moda (2001-2002) dan Staf Ahli Menteri Bidang Ekonomi (2002-2005), tapi bagi banyak orang jabatan itu dianggap sebagai 'buangan'. Namun, jabatan-jabatan barunya ditekuni sebagai tantangan dan peluang. Di situ dia tak pernah berhenti berpikir memecahkan berbagai masalah transportasi, terutama perkeretaapian.

Maka tatkala Menteri Perhubungan Hatta Radjasa membentuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian Dephub, Sumino dipilih dan dipercaya menjabat Direktur Jenderal yang pertama (2005 sampai sekarang). Sebagai Dirjen Perkeretaapian yang pertama, dia bekerja keras secara kreatif menyusun program kerja jangka pendek, menengah sampai jangka panjang.

Program itu dipersiapkan secara matang dan diperbaharui setiap saat tatkala ada ide dan temuan baru. Dia biasa harus bangkit dari tempat peraduan tengah malam menakala ada sesuatu yang muncul dalam pikirannya untuk menyempurnakan program-program yang dirumuskan dan digariskannya. Dia tak sungkan menelepon staf lalu menghidupkan komputernya untuk menulis ide dan program kereta api itu. Sehingga dia digelari seorang Dirjen yang tak pernah tidur. (Selengkapnya baca: *Inginkan KA Jadi Unggulan*, halaman 22)

Bagi Soemino, KA harus mampu merebut peluang dengan pola jemput bola, bukan pola menunggu, berinisiatif serta kreatif untuk memenangkan kompetisi.



SOEMINO PILIH KERETA API BUKAN PERTAMINA ■ mti/ricky photo

Untuk itu, menurutnya, seluruh jajaran KA harus memiliki jiwa *entrepreneur* yang disesuaikan dengan kondisi yang ada.

Intinya, bagaimana bisa memberikan nilai tambah kepada perusahaan. Sebagai mantan orang pertama di Perumka (kini PT KAI), Soemino tahu persis seluk-beluk dunia KA nasional. Atas dasar itulah, dia berpandangan, keunggulan KA yang bersifat massal itu harus mampu membentuk *brand image* yang melekat di benak masyarakat luas.

Segenap jiwa, raga, keahlian dan tenaga dia tumpahkan dalam tugas pengabdianya di kereta api. Berkarir di kereta api memang adalah pilihannya secara rasional dan profesional. Dia secara sadar lebih memilih berkarir di kereta api daripada di Pertamina dan Semen Gresik, yang juga menawarkannya ikatan dinas sesaat setelah menamatkan studi S1 di Institut Teknologi 10 November, Surabaya (ITS). (Selengkapnya baca: *Memilih Kereta Api, Bukan Pertamina*, halaman 12).

Disepuh di Surabaya, Medan dan Padang, putera bangsa kelahiran Solo dari keluarga berlatar darah dan budaya Jawa, ini memang tampil menjadi pemimpin yang berkarakter dan berkepribadian kuat.

Anak petani ini terasah mandiri sejak kecil. Bahkan dia sengaja memilih kuliah di Surabaya, bukan di Jogjakarta, untuk melatih diri sebagai diri sendiri yang mandiri dalam menghadapi tantangan hidup. (Selengkapnya baca: *Anak Petani Dari Delanggu, halaman 20*).

Dia pun menyepuh diri tatkala mengawali karir di Surabaya, kemudian ke Medan dengan aneka ragam karakter dan tantangannya. Slogan *Ini Medan Bung* (selengkapnya halaman 14, dijawabnya tangkas dengan membuka diri memperluas pergaulan. Di situ dia lulus, bahkan unggul. Berhasil menyelesaikan tugas sampai finis, hal yang nyaris sulit dicapai beberapa pendahulunya.

Setelah sempat bertugas di Kantor Pusat (Bandung) dia pun ditugaskan 'menghidupkan kembali' kereta api di Padang, Sumbar, yang sebelumnya telah diniatkan untuk ditutup. Di situ, dia sekali lagi mengukir prestasi menunjukkan kapasitas diri sebagai seorang pengabdikan kereta api yang profesional, tak kenal lelah, sampai digelar KE yang tak pernah tidur.

Itu sekelumit perjalanan hidup dan karir yang sesungguhnya menunjukkan keutuhan dirinya laksana tokoh Gatotkoco sebagaimana digambarkan dalam kisah pewayangan. Tak heran bila di sudut-sudut tertentu di ruang kerjanya sebagai Dirjen Perkeretaapian, terpampang beberapa akronim wayang, satu di antaranya Gatotkoco putra Werkudoro (Bima).

Memang, Gatotkoco baginya

banyak memberikan teladan dan spirit. Kelahiran Gatotkoco sudah digembleng di kawah candradimuka dan dipersiapkan oleh para Dewa untuk mengatasi serbuan para raksasa yang menyerang orang-orang yang tidak bersalah. Setelah tumbuh dewasa Gatotkoco mampu mengalahkan para raksasa.

Gatotkoco yang memiliki otot kawat tulang besi dan bisa terbang serta sakti, ini bisa diartikan punya cita-cita tinggi dan spirit yang kuat dan mengasihi sesama. Sebagai seorang satria, memiliki karakter terhadap tugas yang diembannya dan berjuang demi negara. (Selengkapnya baca: *Pencinta Gatotkoco, halaman 25*).

Sedikit banyak, cerminan tokoh wayang ini terpatri dalam diri Soemino. Sempat 'diparkir' tanpa jabatan di Departemen Perhubungan setelah ditarik dari jabatan Dirut Perumka, tidak membuatnya patah semangat apalagi frustrasi sebagaimana dialami banyak orang. Dia bahkan berkesempatan menunjukkan keutuhan diri, karakter dan kepribadian serta komitmennya pada tugas pengabdian sebagai seorang pegawai negeri sipil.

Selain selalu berdisiplin masuk kantor, dia juga menggunakan kesempatan belajar hingga meraih gelar S2 Manajemen Pemasaran dari STIE IPWI Jakarta, tahun 2000. Dia pun tak sungkan sempat

membangun usaha keluarga, jualan nasi di atas mobil yang beroperasi di Jalan Pajajaran, Bandung. (Selengkapnya baca: *Diparkir dan Jualan Nasi, halaman 18*).

Keutuhan diri yang berkarakter dan berkepribadian kuat membuatnya selalu bersemangat dalam keadaan apa pun. Sampai akhirnya, setelah dikira banyak orang karirnya sudah habis, dia malah dipercaya menjabat Dirjen Kereta Api dengan tugas berat membenahi perkeretaapian yang belakangan demikian terpuruk di negeri ini.

Dia berkeyakinan, berbagai program yang telah dicanangkannya, akan berhasil secara bertahap mengatasi masalah pelik perkeretaapian itu. Dia berjanji, tidak akan pernah tidur, untuk bisa mewujudkan impiannya menjadikan KA Tulang Punggung Angkutan Darat.

Soemino sangat teguh pada prinsip bahwa kereta api merupakan moda transportasi dengan multi keunggulan komparatif, hemat lahan dan energi, rendah polusi, bersifat massal, dan adaptif dengan perubahan teknologi. Pada era kompetisi ini, potensi KA dapat direvitalisasi dalam fungsi memobilisasi arus penumpang dan barang di atas jalan rel, dalam rangka menunjang pertumbuhan ekonomi nasional. □ **mti/crs-sh-ri**



KERETA API JADI UNGGULAN ■ **mti/ricky photo**

Memilih **Kereta Api**, Bukan Pertamina

Setelah meraih gelar insinyur sipil dari ITS Surabaya, Soemino Eko Saputro, berkesempatan memilih satu dari tiga tawaran ikatan dinas. Pilihannya jatuh ke Perum Kereta Api. Dia malah mengabaikan PT Pertamina dan PT Semen Gresik yang menurut pandangan umum lebih memiliki masa depan yang menjanjikan.



SOEMINO, DIRJEN TAK PERNAH TIDUR ■ mti/ricky photo studio

Soemino tidak menyesal meskipun setelah jadi karyawan gajinya sempat dibayar cicil. Keteguhan hatinya membawa hikmah. Soemino pernah menduduki posisi tertinggi di Perusahaan Umum Kereta Api, sebagai Direktur Utama.

Setelah mengalami pasang dan surut, bintang Soemino bersinar kembali. Departemen Perhubungan membentuk Direktorat Jenderal Kereta Api, dan menunjuk Soemino sebagai Direktur Jenderalya yang pertama. Menteri Perhubungan Ir Hatta Rajasa agaknya tidak salah pilih, karena Soemino dengan segudang pengetahuan dan pengalaman, siaga penuh 24 jam, berpikir dan bekerja untuk kemajuan kereta api.

Semula pria kelahiran Delanggu, Jawa Tengah, tanggal 10 September 1947 ini, tak pernah berkhayal untuk bekerja di Perum Kereta Api. Titik singgung antara Soemino muda dan dunia kereta api awalnya sederhana saja. Ibunya seorang pedagang beras, lebih memilih jasa kereta api untuk mengirim beras sampai ke Jakarta. Di situlah Soemino sering berhubungan dengan armada angkutan peninggalan Belanda tersebut.

Setelah lulus Insinyur Jurusan Teknik Sipil di ITS, Soemino mendapat tawaran tiga ikatan dinas sekaligus yakni Pertamina, Semen Gresik dan Kereta Api. Dengan Semen Gresik, Soemino sudah disodori akte kesepakatan ikatan dinas di depan notaris, tinggal membubuhkan tanda tangan. Soemino sempat bingung, namun akhirnya malah menjatuhkan pilihan pada kereta api.

Belum lama bekerja di kereta api, Soemino pusing juga karena gajinya selalu dibayar cicil dua kali. Padahal waktu itu, di Departemen PU, seorang insinyur sipil mendapat posisi yang bagus. "Waktu itu pembangunan sedang pada puncaknya," kata Pak Mino

dalam wawancara khusus dengan tim wartawan Majalah Tokoh Indonesia. Apalagi Semen Gresik me-nawarkan posisi yang bagus padanya.

Memang sebelum menandatangani akte kesepakatan ikatan dinas, Soemino bertanya kepada salah seorang pegawai senior di Perumka: "Bagaimana prospek kereta api?"

Jawabannya: Pertama, ini perusahaan pemerintah yang sangat dibutuhkan oleh rakyat, jadi sampai kapan pun hidup, tidak bakal mati. Kedua, seorang sarjana, kalau masuk di kereta api, yang pasti tidak akan kelaparan. Ketiga, di kereta api, tidak banyak sarjana yang masuk. Jadi kalau ada sarjana yang masuk, peluang untuk berkarir jauh lebih lebar dibandingkan dengan yang lain. Keempat, (yang diambil Soemino sebagai bahan pertimbangan untuk memenangkan pilihan di kereta api), kalau masuk ke PU, sarjana luar biasa banyaknya, sehingga persaingan untuk memperoleh posisi bagus mungkin berat.

Akhirnya, Sumino berpikir ke depan, memutuskan masuk ke kereta api. Begitu menandatangani akte ikatan dinas di kereta api,

sepulangnya dari situ, Soemino grogi juga. Masuk sekolah ikatan dinas, dia diledek teman-temannya: "Ngapain masuk kereta api, gajinya diangsur dua kali." Namun Soemino jalan terus. Dua temannya, Jasmani dan Indrayono, bersamasama dia masuk ke kereta api. Namun, Jasmani lari meninggalkan ikatan dinas, sedangkan Indrayono memilih bagian mesin, dan bertahan di kereta api sampai sekarang.

Soemino mengenang, walaupun sama-sama ikatan dinas, Allah SWT memberikan jalan yang berbeda-beda pada orang yang berbeda-beda. Kawan Soemino laju karirnya tidak maksimal, tidak seperti dirinya yang kebetulan mendapat keberuntungan yang lumayan.

Lulus pendidikan ikatan dinas, Soemino belum juga yakin mau masuk ke mana. Dia tidak langsung melaporkan kelulusannya ke Perum KA yang memberinya ikatan dinas. Dia sempat 'bersembunyi' di Malang. Lantas dia dipanggil dan dibawa ke Bandung untuk menerima penugasan. Dia masuk Perum Kereta Api tahun 1975, dan aktif tahun 1976.

Soemino diminta menemui Pak Sayid, Kepala Subdit Jalan dan Bangunan. Soemino menggambar-

kan Pak Sayid sebagai seorang yang mengerti benar mengenai perkeretaapian, khususnya perihal *track* (jalur). Di situ Soemino diharuskan bertugas selama enam bulan. Agaknya, setiap dia menemui pimpinan, waktunya dipotong. Kemudian menghubungi kantor Perumka di Manggarai, masa tugasnya juga diperpendek.

Sehingga waktu tugas yang semestinya enam bulan dipersingkat menjadi tiga bulan. Setelah bertugas tiga bulan, dia melapor ke Pak Sayid, meminta keterangan tentang penugasan berikutnya, atau mau dikemana-kan. Lantas Pak Sayid bertanya padanya: "Kamu senangnya di mana?" Soemino menjawab, "kalau tidak di Jakarta, ya Surabaya."

Kenapa? Soemino menginginkan tempat yang ramai, penuh tantangan dan punya banyak hal yang harus dilakukan. Seminggu kemudian, Soemino ditempatkan di Surabaya. Ini hal yang jarang terjadi, karyawan yang baru lulus dan menjalani masa percobaan tiga bulan langsung ditempatkan di Surabaya.

Di Surabaya, dia ditempatkan pada kualifikasi A. Di situ ada pengawas A, pengawas B, pengawas

STASION JATINEGARA ■ mti/wes



C. Soemino langsung ditempatkan pada pengawasan A. Tetapi, Soemino tidak genap enam bulan bertugas di situ. Lantas dia diangkat menjadi Kepala Inspeksi di Malang (13-12-1977 sd 17-10-1978).

Rupanya Soemino selalu bernasib mujur. Belum lama di Malang, dia disuruh berangkat ke Jepang untuk menempuh pendidikan tentang Makna Perencanaan. Kembali ke Malang sepulang dari sekolah di Jepang, tidak berapa lama kemudian, dia dipindahkan ke Jember sebagai Kepala IKD 11. Di Jember, dia bertugas selama tiga tahun (18-10-1978 sd 29-09-1981).



SOEMINO DIBANTU STAF MENJELASKAN PROGRAMNYA ■ mti/wes

Di Jember, Soemino menarik pengalaman dan pelajaran berhadapan dengan orang-orang Jember keturunan Surabaya dan Madura. Soemino merasa tertantang berurusan dengan

para karyawan yang kebanyakan keturunan Madura. Dia belajar bagaimana mengelola dan mengoordinir sumber daya manusia (SDM).

Saat itu kondisi perkeretaapian sangat jelek. Di Jember, Soemino menjabat sebagai Kepala Bagian Jalan dan Bangunan. Kepala Eksploitasi ada di Surabaya, kala itu dipimpin Edi Ruslani, membawahi Madiun, Surabaya, Malang dan Jember. Edi orangnya keras bukan main. Setiap pagi Edi jalan kaki untuk mengecek jalur (jalan) kereta api, karena itu dia tahu persis kondisi

jalur. Dan secara berkala melakukan inspeksi.

Daerah Jember, awalnya mencakup jalur kereta api mulai dari Jember - Kalisat - Bondowoso - Panarukan, Kalisat -

Banyuwangi, dan Rambu Puji - Lumajang. Bilamana ada inspeksi oleh Kepala Eksploitasi, yang dipanggil mendampingi adalah Kepala Jalan dan Bangunan. Dia harus berada di gerbong kereta paling belakang. Saat itu ada kereta seperti eksekutif, namanya KA Nusantara, khusus untuk inspeksi. Mereka duduk di belakang menghadap ke jalan. KA yang paling tidak enak, kereta yang paling belakang.

Biasanya pada setiap inspeksi pasti ada korban. Korbannya, kalau tidak Kepala Seksi, ya Kepala Distrik. Kalau kondisi kereta jelek, kotor dan tidak karuan, pejabat yang bertanggung jawab, besok atau lusa hilang karena diganti. Inspeksi bertujuan memfinalisasi orang itu, mau terus atau tidak.

Di saat ada inspeksi, karena wilayahnya di Jember, Soemino harus menjemput di Prengil. Siap siaga di Prengil. Begitu kereta berhenti yang turun duluan Kepala Eksploitasi. Setelah salaman, semuanya masuk lagi. Yang lain nongkrong di belakang, sedangkan Soemino sepanjang perjalanan, mendampingi Kepala Eksploitasi.

"Itu pekerjaan bagian Jalan dan Bangunan. Gerbong kotor dimarahi, apalagi kalau goyang, isi gelas tumpah, pasti dimarahi," kenang Soemino. Demikianlah kerasnya disiplin di kereta api saat itu. □ **mti/crs-sh-ri**

Ini Medan Bung!

Lepas tugas di Jember, Soemino dipindahkan ke Medan. Di sana dia bertugas selama tiga tahun (30-09-1981 sd 03-01-1985) sebagai Kepala Seksi Jalan dan Bangunan. Orang menyebut bertugas di Medan itu sebagai "tempat basah", artinya jabatan yang banyak duit-nya. Kalau banyak duitnya, yang ingin mengurus tentu banyak.

Namun, menurut Soemino, umumnya orang yang bertugas di Medan, yang disebut duduk dalam posisi yang agak basah, itu kalau tidak pandai-pandai, malah bisa susah. Di sana ada pemeo, "*Ini Medan Bung!*" Hampir semua pejabat sebelum Soemino tidak sampai tuntas melaksanakan tugasnya, masalahnya ada saja. Tetapi Sumino bisa bertugas di Medan secara tuntas sampai tiga tahun tanpa bermasalah. "Kiatnya banyak kawan," kata Soemino Eko Saputra.

Perihal kiatnya menghadapi masalah dan tantangan selama bertugas di Medan, pada era yang kala itu berbeda, dia menggalang hubungan dengan

ABRI." Dia berusaha mencari jalan untuk bisa dekat dengan para prajurit dan petinggi ABRI di daerah itu. Dia berusaha membuka hubungan dengan Pangdam, Kasdam dan seterusnya. Di antaranya Asisten Pangdam yang membidangi kewartawanan. Waktu itu masih rawan sekali. "Kalau berkawan sama beliau aman," kiatnya. Jadi memang ada istilah di sana: "Ini Medan Bung." "Kalau kita bisa beradaptasi memang bagus, enak juga di sana," kenangnya.

Dari Medan dia pindah ke Bandung jadi Kepala Seksi Konstruksi. Dia ditempatkan di jabatan yang kata orang termasuk kering. Tapi dia senang saja di mana pun berada. Begitu dia masuk di Kasi Konstruksi, menangani masalah *track* (jalan kereta api), dia memprioritaskan pekerjaan dan membina hubungan baik dengan semua lini, sehingga punya teman makin banyak.

Satu hal yang dia rasakan di kereta api, pembinaan dari para senior sangat bagus. Jadi setiap malam minggu, dia selalu dikasih uang oleh para seniornya karena mereka tahu dia tidak punya duit. Pembinaan kala itu sangat bagus sehingga loyalitas tinggi sekali. "Saya tidak tahu sekarang seperti apa," katanya. □ **mti/crs-sh-ri**

‘Tak Pernah Tidur’ di Padang



SOEMINO EKO SAPUTRO ■ mti/wes

Dari Bandung dia pindah ke Padang. Di ibukota propinsi Sumatra Barat itu, dia punya sejarah tersendiri. Saat itu, Padang Panjang dan hampir di seluruh Sumatera Barat, dilanda banjir bandang. Banjir merusak dan membongkar rel kereta api di Padang Panjang.

Saat itu Kepala Eksploitasi-nya Pak Mansyur.

Mansyur lapor ke Gubernur Azwar Anas bahwa terjadi longsor, jalan kereta api tidak bisa dilewati. Mansyur juga melaporkan bahwa jalan kereta api tidak bisa dilalui selama 30 hari. Padahal itu jalur angkutan batubara untuk membarikar semen di Indarung. Dengan

demikian, batu bara akan terpaksa diangkut dengan kapal selama sebulan.

Keadaan itu jadi gempar, terutama di lingkungan KA. Lalu, dia dipanggil direktur utama KA, saat itu dipegang oleh Suharso. Dia diperintahkan berangkat ke Padang untuk melihat longsor yang menimpa jalan kereta api. Setelah mengecek sana-sini, Soemino menemui Gubernur Azwar Anas. Gubernur bertanya: “Kira-kira berapa lama ini bisa selesai?”

Soemino menjawab: “Seminggu selesai.”

“Wah, *nggak mungkin dong*, Pak Mansyur saja mengatakan satu bulan,” komentar Azwar. Tapi dia meyakinkan akan bisa menyelesaikannya dalam satu minggu.

Lantas, segera Soemino berangkat ke Padang Panjang. Dia amati dengan seksama, dan akal-nya langsung jalan menemukan cara terbaik dan tercepat menyelesaikan masalah. Seminggu kemudian, dia lapor ke Gubernur. “Pak, kereta sudah bisa jalan.” Jawab Gubernur: “Oh sudah bisa ya. Waduh, saya senang.”

Itu citra dan kesan pertama yang dia tunjukkan kepada Gubernur Azwar. Tak berapa lama setelah kejadian itu, Soemino lantas ditempatkan di Padang menjadi Kepala Eksploitasi Sumatera Barat (12-05-1987 sd 26-06-1988).

Menteri Perhubungan yang saat itu sudah berniat menutup jalur kereta api di Sumbar karena tidak memiliki kemampuan untuk mengangkut dan tidak memiliki uang untuk melaksanakan perbaikan, mengurungkan niat.

Memang kondisi di Sumbar kala itu sangat parah. Ketika datang pertama kali ke Sumbar sebagai orang konstruksi, datang kedua kalinya sebagai Kepala Eksploitasi. Langkah awal Soemino adalah melapor lagi ke Gubernur Azwar Anas dan melakukan pendekatan kepada Kapolda, Kajati dan semua petinggi di sana, sehingga dia banyak kenalan. Soemino minta dukungan mereka. Setelah itu melakukan konsolidasi di dalam.

Soemino juga bertemu dengan kepala kejaksaan. Saat itu, mereka masih sama-sama baru. Karena itu Soemino mengajak ngobrol sambil makan. Mereka juga membikin komitmen untuk sama-sama bekerja sebaik mungkin.

Kemudian, dia menggalang hubungan dengan wartawan. Di antaranya menanyakan: “Sebenarnya siapa *sih* yang bisa memperbaiki kereta api? Siapakah yang bisa memperbaiki kereta api, wartawan atau kami orang kereta api?” Para wartawan itu mengatakan, “yang punya kewajiban, ya orang kereta api.”

Lantas Soemino minta dukungan wartawan: “Kalau anda yakin orang kereta api yang akan memperbaiki kereta api, tolong kalau memang ada kekurangan, saya akan tangani, kalau tidak saya tangani, silahkan Anda koreksi, Anda kritik.”

Soemino meminta kesempatan untuk bekerja, agar belum apa-apa jangan direcoki. Dia menjamin apapun yang mereka inginkan akan dikerjakan. Soemino meminta para wartawan, kalau ada sesuatu, bisa didiskusikan. Dan kalau dia tidak bisa menyelesaikan, silahkan diekspos. Ini komitmennya! Kemudian pers pun mulai mendukung.

Sejak itu, Soemino mulai dikenal. Setiap hari Jum’at dia memanfaatkan waktu untuk berbicara dengan wartawan dan warga. Mereka sudah mulai akrab, tidak sampai tiga bulan kepercayaan bangkit kembali. Kemudian, semua orang kereta api sudah berani menggunakan buku agenda kereta api. Orang-orang PJKA, setiap Jum’at sudah mulai berani mengenakan pakaian training. Hanya dalam tiga bulan, Soemino betul-betul menunjukkan prestasi di Padang. Dia pun tidak pernah lupa dengan pembimbingnya yang bernama Ali Unir.

Setelah itu, dia memantapkan konsolidasi di dalam. Kemudian, dia negosiasi dengan perusahaan penambang batubara di Sawah Lunto. Dia memastikan alokasi angkutan batubara dengan KA, yang sebelumnya diangkat dengan truk. Kemudian mendapat jawaban: “Kalau Pak Soemino bisa atur silakan saja.”

Semula amat susah mengangkut 40 gerbong per hari. Lalu dia



SOEMINO BEKERJA KERAS ■ mti/ricky photo

berusaha memaksimal daya angkut. Dia menghitung, jika bisa mengangkut 80 gerbong sehari, itu sudah sesuai target. Kalau lebih berarti melebihi target.

Lalu Soemino berusaha maksimum. Dia bekerja siang-malam tanpa kenal lelah. Sampai-sampai dia digelar KE (Kepala Eksploitasi) yang tidak pernah tidur. Dia mengumpulkan teman-temannya, kemudian mulai bekerja keras. Di situlah dia sungguh-sungguh menggarap kereta api secara efisien dan efektif, siaga 24 jam setiap hari.

Dia pun mengerahkan rekan-rekannya untuk tidak hanya bisa mengangkut 40 gerbong batubara sehari, tetapi menargetkan minimal 80 gerbong per hari dan kalau bisa mencapai 100 sampai 120 gerbong per hari. Setiap lebih dari 80 gerbong, dia memberi bonus kepada anak buahnya. Kala itu, belum ada orang yang berani memberikan bonus kepada karyawan Perum KA.

Sumino berani memulainya.

Menurut Sumino, untungnya Pak Arief Mudjono, Kasi keuangan, waktu itu orang yang berani juga. Kala itu Sumino bertanya: “Pak Arief berani nggak.”

“Berani asal bapak juga berani,” kata Arief Mudjono.

“Oke berani. Di atas 80, saya kasih bonus. Bonusnya dibagi sepanjang lintas,” tegas Sumino.

Para karyawan pun bekerja dengan giat. Mereka bangga juga ketika dibilang, “inilah bukti bahwa anda berhasil bekerja.”

Kemudian, Soemino meminta izin gubernur untuk mengecat pagar sepanjang jalan dari Bandara Tabing, dengan warna biru-putih-biru. Dua hari kemudian Gubernur dan para petinggi Sumbar lainnya lewat, jembatan kereta api sudah diperbaiki dan pagar sudah dicat rapih. Dari Padang pagar itu kelihatan tegak lurus, bagus sekali. Gubernur pun menyatakan keka-



macannya.”

Di sana tidak ada telepon. Lalu Sumino mencari jalan agar punya alat komunikasi. Dia pun mengambil kebijakan yang terbilang berani, membeli HT (*handy talky*). Orang kantor pusat tidak setuju: “Nggak bisa jalanin kereta api pakai HT.” Sumino berkeras dan bilang: Ini bukan jalankan kereta, untuk komunikasi, karena tidak ada telepon.”

Akhirnya Sumino nekat. Dia siap mengambil risiko, bila berlu diperiksa dan diganti. Akhirnya disetujui, pasang semua. Dengan alat komunikasi HT itu, dia mulai mengomando yang namanya masinis, dan kondektur PJKA. Dia sudah bisa komando langsung, jam berapa saja. Sehingga dia sampai terkenal sebagai KE yang tak pernah tidur, karena HT-nya selalu aktif dan ditaruh di sam-pingnya, siang malam selama 24 jam.

Sewaktu-waktu ada masinis, disuruh *nglangsir* tidak mau. Sudah disuruh sama Kepala Stasiun PJKA, tetap tidak mau. Mungkin masinis tadi capek atau apa, disuruh *ngelangsir* tidak mau, sama-sama emosi. Kepala Stasiunnya marah, masinisnya marah juga dan memecah kaca. Lalu, dia perintahkan be-rangkatkan saja, sudah berangkat.

Kemudian, dia kontak Kepala Depo Solok melalui HT, tolong Anda siap di stasiun, bawa satu masinis dan satu pembantu

masinis. Begitu KA nomor sekian masuk, masinis turun. Kepala Deponya sudah di stasiun sama dua masinis. Masinis yang marah tadi diganti. Setelah kejadian itu, semua menjadi tertib.

Selain itu, setiap Kamis, Sumino keliling stasiun-stasiun. Di stasiun ini ngobrol, di stasiun sana ngobrol lagi, sampai malam, ujungnya tembus sampai Padang Panjang. Pada pagi hari saat orang senam, dia juga bergabung dan menyatu. Sehingga hampir semua orang sudah kenal.

Dengan kreativitas, kerja keras dan pendekatannya yang demikian baik, hanya dalam satu tahun dua bulan tiga hari dia mendapat promosi diangkat sebagai Pjs Direktur Teknik Perum KA di Kantor Pusat, Bandung (27-06-1988 sd 14-07-1991). Kemudian dikukuh sebagai Direktur Teknik yang dijabatnya sejak 15-07-1991 sd 14-07-1995. Pengangkatannya tak lama setelah Gubernur Sumbar Azwar Anas diangkat menjadi Menteri Perhubungan. Azwar yang sudah tahu prestasi Soemino selama bertugas di Padang mempercayainya menja-bat Direktur Teknik. Selama di Padang, Soemino bahkan sudah dianggap Azwar sebagai anak sendiri.

Begitu Soemino pindah ke Bandung, semua orang Perumka pegang HT (*handy talky*), semula hanya digunakan di Padang, atas prakarsa berani Soemino. □ **mti/crs-sh**

gumannya. Sumino pun pantas digelar pejabat kereta api yang tidak pernah tidur.

Padahal, sebelumnya, kondisi kereta api di Sumbar sangat memprihatinkan. Di sana ada rel kereta api tetapi tidak ada telepon. Gerbongnya juga tidak terawat dengan baik. Bahkan, saat pertama kali dia masuk ke Padang, masyarakat Sumbar benci sekali sama yang namanya kereta api. Ini berawal dari ketidakpercayaan orang terhadap kereta api. Karena banyak kecelakaan. Sehingga karyawan tidak ada yang berani mengenakan seragam kereta api.

“Saya datang ke sana, semua orang pikirannya, pulang saja *ngapain* ke sini,” kenang Soemino. Tahun 1986, keadaannya sangat berat. Dia diperingatkan seorang temannya: “*Ngapain* datang ke situ, masuk ke kandang macan.” Tapi Soemino tegar dan bilang: “Saya masuk kandang dan mau jadi



KERETA API ANGKUTAN MASSAL UNGGULAN ■ **mti/wes**

Masa Jaya Ke

Memulai karir dari bawah dengan berbagai prestasi, Soemino dipercaya menduduki jabatan puncak di Perumka, sebagai Direktur Utama (27-01-1995 sd 03-09-1998). Sewaktu menjabat Direktur Utama, Soemino mengukir prestasi yang terbilang terbaik setelah KA ditangani Republik.

Pada masa kepemimpinannya Kereta Api Argo Bromo, Argo Lawu, Argo Muria, Argo Gede, Argo Dwipangga dan Argo Anggrek mulai beroperasi. Semula, waktu tempuh Jakarta-Surabaya 11 sampai 13 jam, dipersingkat menjadi hanya 9 jam. Selalu tepat waktu. Jakarta-Bandung yang tadinya 3 jam lebih atau 4 jam, jadi 2,5 jam. Jakarta-Solo yang biasanya 9-10 jam, dia tekan menjadi 7 jam. Semua bisa.

Kala itu, orang-orang yang sering bepergian dari Jakarta-Surabaya dan Jakarta-Solo dan sebaliknya, menjadi lebih suka naik kereta api Argo ketimbang naik pesawat. Bukan hanya karena faktor harga tiket, juga faktor kenyamanan dan faktor



SOEMINO EKO SAPUTRO, KERETA API JAYA ■ mti/ricky photo

waktu yakni bisa bepergian waktu malam sehingga sekalian bisa dimanfaatkan istirahat mengirit biaya menginap di hotel.

Maka pantas saja Hermawan Kartajaya, *marketing ikon of Indonesia*, dalam bukunya *Hermawan Kartajaya on Posi-*

tioning, Seri 9 Elemen Marketing, secara lugas mengulas Perumka dalam kepemimpinan Soemino Eko Saputro, bertajuk: *Repositioning Perumka Melalui Argo*.

Hermawan menulis: "terus terang saja, saya sendiri terma-

reta Api

suk yang gembira dengan prestasi yang diraih oleh Perumka. Soalnya, prestasi tersebut diraih karena Perumka menggunakan konsep marketing. Tidak hanya menyadari, tapi sudah menerapkan. Misalnya saja soal *brand as the first ultimate value of marketing*, itu mereka sadari benar. Lihat saja yang dilakukan Perumka dengan kereta Argo. Di situ, Perumka yang membidik target market yang *value oriented* benar-benar berhasil karena mereka tidak hanya memperbaiki *value enabler*, tetapi juga berusaha agar segitiga komunikasi bisnis Argo benar-benar berjalan solid. Diferensiasinya betul-betul diperhatikan sehingga *positioning*-nya pun jadi *clear*. Dan pada akhirnya, konsumen pun mendapat *value* yang benar, yaitu *brand*.

Hasilnya? Perumka tidak hanya *win the market share*, tetapi juga *mind share*, dan *heart share* melalui Argo. Dan karena *product brand*-nya bagus, maka *corporate brand*-nya pun ikut terangkat. Dengan demikian, citra negatif yang dulu menggayuti Perumka sebagai perusahaan yang *old fashioned*, *undermanaged*, birokratis, dan lamban mulai bergerak hilang dan digantikan oleh asosiasi positif sebagai perusahaan profesional yang profitabel. Oleh karena itu, tidaklah berlebihan jika saya katakan bahwa Argo merupakan pembuka jalan *repositioning* Perumka.”

Oleh karena itu, tulis Hermawan Kartajaya dalam bagian lain bukunya bertajuk: *Mengapa Perumka Sukses di Tengah Krisis*, bahwa: “Perumka

sungguh beruntung punya dirut seperti Soemino Eko Saputro, yang *sense of business*-nya tinggi. Melalui Soemino, Perumka terbukti bisa melawan arus. Bisnis KA ternyata bisa menguntungkan. Apa yang dilakukan? Perumka tidak mengurangi KA kelas ekonomi, malah sebaliknya. Namun, pada saat bersamaan, Perumka menambah KA untuk pelanggan berorientasi nilai (*value oriented customer*).”

Membidik pelanggan yang sebelumnya punya persepsi minor terhadap Perumka, tentu tidak gampang. Ternyata, kata Hermawan, ini disadari benar oleh Soemino. Oleh karena itu, untuk melayani segmen baru itu, dia tidak hanya mengusahakan produk yang memenuhi standar mereka, tapi juga memikirkan *branding*-nya. Bukan sekadar *just a name*, melainkan sudah memikirkan sebagai indikator nilai.

Itu belum seberapa, kata Hermawan. “Perumka ternyata juga memikirkan kebutuhan



LOKET STASIUN GAMBIR, JAKARTA ■ mti/wes

orang-orang yang ingin tetap bisa menjalankan rutinitas bisnis. Di Argo Bromo Anggrek yang diluncurkan bulan September dan tiketnya lebih mahal daripada tiket pesawat termurah Jakarta-Surabaya, ada *business center*-nya. Oleh karena itu, jika Anda ingin tetap bekerja sepanjang perjalanan, tidak usah khawatir.

Soalnya, di *business center* ini fasilitasnya cukup lengkap: telepon, komputer, laptop, faksimile, dan lain-lain. Bahkan jika ingin menghibur diri juga bisa, soalnya Argo Bromo Anggrek dilengkapi dengan bar mini yang ada karaokennya. Jadi, *value*-nya tinggi. Oleh karena itulah, saya tidak kaget jika *occupancy rate*-nya tinggi, di atas 85% dalam waktu satu bulan sejak diluncurkan. Padahal, tiketnya lebih mahal ketimbang tarif pesawat." Begitu apresiasi Hermawan atas kepemimpinan Soemino di Perumka.

Semua keunggulan itu bisa dipertahankan sampai Soemino keluar dari Kereta Api (kala itu Perumka). Soemino menduduki jabatan Dirut, kurang lebih empat tahun. Tetapi menjabat sebagai Direktur Teknik selama delapan tahun. Ketika menduduki jabatan itu, dia mengibaratkan dirinya memimpin kekalutan, apa yang harus dikerjakan untuk memperbaiki kereta api. Makanya, begitu dia menjadi direktur utama, keadaannya sudah berubah.

Semua jenis Argo dirintis menjelang 50 tahun kemerdekaannya, Agustus 1995. Yang memulai Dirut Anwar. Tetapi Soemino tidak pernah mementahkan apa yang sudah dikerjakan pendahulunya dan selalu mengemban, meneruskan apa yang sudah dirintis dan selalu berkelanjutan. "Sebab kalau suatu program dipatahkan di jalan, bisa hancur," kata Soemino.

Tahun-tahun itu, orang-orang kereta api merasa bangga. Hampir semua orang mengatakan bangga jadi orang kereta api. Mengenai tunjangan juga begitu. Tunjangan hari raya, tahun pertama, dia keluarkan satu bulan gaji. Tahun kedua, dua bulan gaji, tahun ketiga, tiga bulan gaji. Tahun keempat dia punya program untuk empat

'DIPARKIR' DAN JUALAN NASI

Setelah ditarik dari Dirut KA, dia sempat 'diparkir' Dephub tanpa jabatan berarti. Namun dia selalu berdisiplin hadir ke kantor setiap hari. Dan sebagai orang yang punya kebiasaan tidak mau berdiam diri, dia pun membuat usaha berjualan nasi di atas mobil dan membuka salon kecantikan. Dia punya tiga mobil, yang digunakan sebagai tempat berjualan. Banyak orang bilang, "bekas Dirut Perumka jualan nasi." Soemino dan keluarganya saat itu jualan makanan di depan GOR Jalan Pajajaran, Bandung.

Kenapa dia jualan? Waktu itu, di rumahnya tinggal banyak orang. Orang-orang dari desanya banyak yang tinggal di rumahnya. Kalau dia tidak memberikan kehidupan pada mereka, kasihan juga. Soemino menanyakan kepada mereka: "Kalian pintar masak, kalau kita jualan makanan mau nggak?" Mereka mau dan dibelikan tiga mobil. Selain itu, Soemino memiliki katin dan restoran. Yang mengurus isterinya. Dia juga ikut mengurus, tetapi karena ditempatkan di Jakarta, dia bolak-balik Bandung-Jakarta.

Kala itu, banyak orang berpikir bahwa karir Soemino di Perumka dan Departemen Perhubungan sudah berakhir. Namun dia sendiri tidak mempersoalkan berhenti atau tidak berhenti. Tetapi sebagai pegawai negeri, saat pensiun adalah usia 55. Sehingga sambil menunggu usia

pensiun, dia mempersiapkan harus punya aktifitas. Dia tidak mau tidak punya aktifitas.

Dia pun membuat aktifitas sampingan, bukan fokus. Sasaran utamanya adalah untuk aktifitas seluruh orang-orang yang pernah tinggal di rumahnya. Mereka harus hidup. Dia buatlah suatu kegiatan yang kalau diketuni, mereka akan bisa makan, bisa mendapatkan gaji dari kegiatan itu, karena mereka juga butuh gaji dan butuh makan.

Pada waktu itu, dia tidak pernah terpikir akan jadi apa lagi. Tetapi dia bertekad harus bekerja sesuai bidangnya. Karena dia pegawai negeri, maka apapun yang ditugaskan padanya, dilakukan secepat mungkin. Dia tidak pernah menunda pekerjaan. Begitu diberi pekerjaan langsung dia kerjakan.

Mungkin tidak banyak orang yang sepatuh dia. Bahwa saat tidak ada pekerjaan pun, dia selalu berdisiplin, selalu datang tiap hari. Meskipun tidak ada apa-apa tapi tetap saja setiap hari ada di ruangan. Dia punya prinsip, sebagai pegawai negeri, terlepas diberi tugas atau tidak, punya kewajiban harus hadir di ruangan. Dia juga banyak belajar dari keadaan itu.

Ketekunan, kesabaran dan kedisiplinan sedemikian rupa itulah mungkin yang membuat orang lain melihat bahwa tingkat keseriusan Soemino terhadap pekerjaan selalu tinggi sehingga masih dipercaya. □ **mti/crs-sh-ri**

kali gaji, belum sempat tunjangan itu diberikan, Soemino keburu diganti.

Setelah tidak menjadi Dirut, Soemino diundang oleh berbagai kalangan sebagai pembicara. Dia juga acap kali diundang oleh kepala-kepala daerah. Karenanya pantas dia punya kebanggaan tersendiri.

Bintang-bintang yang diper-

oleh Soemino dari Presiden selama menjalankan tugasnya di kereta api, di antaranya: Lancana Karya Satya 10 Tahun (1995), Satya Lancana Wirakarya (1996), Satya Lancana Pembangunan (1998), Satya Lancana Karya Satya 20 Tahun (1998) dan Satya Lancana Karya Satya 30 Tahun (1998). □ **mti/crs-sh-ri**



SOEMINO EKO SAPUTRO ■ mti/wes

DIRJEN KA PERTAMA

Setelah Soemino tiga tahun menjadi Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Manajemen Multi Moda, dan Staf Ahli Menhub Bidang Ekonomi, kemudian muncul Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Dan Soemino dipercayakan menjadi Dirjennya yang pertama.

Soemino tidak tahu persis mengenai munculnya usulan untuk pembentukan Ditjen Perkeretaapian. Tetapi Departemen Perhubungan, tentunya memikirkan perlunya pengembangan perkeretaapian. Soalnya, selama ini dengan masuknya kereta api di Ditjen Perhubungan Darat, kemajuannya belum maksimal. Mungkin perlu dikembangkan, karena di negara-negara lain, seperti China, Rusia dan Myanmar, kereta api cukup besar pengaruhnya. Di negara-negara lain bahkan ada kementerian kereta api. Tetapi di Indonesia kok masih berada di bawah Ditjen Perhubungan Darat. Itu sasarannya, kenapa dimunculkan Ditjen Perkeretaapian.

Soemino dipanggil Menteri Perhubungan, mungkin karena dia dipandang orang lama yang menggeluti kereta api. Pak Hatta memiliki pemikiran yang

tajam. “Saya tidak tahu persis. Tetapi di mana pun ditempatkan, pasti akan saya kerjakan dengan baik,” kata Soemino.

Pikirannya setelah mendapat kepercayaan sebagai Dirjen KA, hanya satu, pengabdian bagaimana membangun kereta api menjadi bagus. Dia sangat menyadari peluang untuk mengabdikan diri terbatas waktunya. Maka dia mengaku akan merasa puas dan bangga kalau meninggalkan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam kondisi yang bagus.

Sama seperti ketika dia meninggalkan Perumka, dimana kondisi kereta api berada pada puncak, terbaik. Dia memang selalu berusaha meninggalkan pekerjaan dalam kondisi prima atau kondisi puncak. Sekarang pun juga demikian, dia berusaha bekerja semaksimal mungkin, sehingga kalau meninggalkan jabatannya, paling tidak kereta api dalam kondisi siap dan bagus. Untuk mencapai hal itu, dia tidak sekedar ngomong. Melainkan dia memulainya dengan membuat program yang sangat komprehensif, ditel, fisibel dan aplikatif. Siap menjadikan KA sebagai alat transportasi massal unggulan di negeri ini. □ mti/crs-sh-ri



SOEMINO BERSAMA ISTERI HJ RA ERNA P DAN KEDUA
PUTERA MEREKA FERRY EKO ERNANTO - RICKY
APRYANTO ■ mti/dok

Cyber Hair Youth Salon

Pelanggannya Para Selebriti

Cyber Hair Youth Salon yang terletak di Jalan Bumi No. 26, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, itu semakin diperhitungkan eksistensinya. Pelanggannya kalangan muda dan selebritis, antara lain Agnes Monica, Dewi Sandra, Ada Band dan Meriam Bellina.

Menurut Soemino Eko Saputro, pemilik Cyber Hair Youth Salon, idenya berbisnis salon digagas bersama istrinya Hj RA Erna P pada tahun 2000 untuk mengisi kesibukan setelah tidak lagi menjabat sebagai Dirut Perum KA. Dalam usia memasuki tahun keenam, perkembangannya luar biasa, di luar perkiraan.

Usaha di bisnis salon, kuncinya setiap saat harus tahu perkembangan berbagai mode rambut yang trend saat ini, dengan mengikuti mode di negara yang menjadi terkenal sebagai pusatnya mode, semisal Jepang dan Amerika Serikat.

Melihat peluang bisnis yang ada, maka direncanakan dalam tahun ini gedungnya akan dibangun menjadi dua lantai. Di lantai dua nantinya akan diisi kafé, studio musik, tempat kebugaran yang mengarah kepada *One Stop Service*.

Soemino juga punya rencana untuk membangun *brand image*, antara lain melakukan kerja sama dengan produsen tas, tisu atau produk lain, dengan menempelkan logo atau stiker Cyber Hair Youth Salon, agar lebih dekat dengan pelanggan dan dikenal luas oleh publik.

Menurut Desi, manajernya, setiap konsumen yang datang ke Cyber Hair Youth Salon merasa layaknya di rumah sendiri. Stylist salon menata rambut sesuai dengan trend mode rambut saat ini, semisal mode rambut kepang jahit (*on row*) seperti Rio Ferdinand, pesepakbola dari Manchester United atau mode rambut mirip Ahmad Albar (God Bless), rambut kribu tapi diujung rambutnya ada semacam gimbal (afro).

Sejauh ini banyak konsumen baru yang mempercayakan mode rambutnya kepada Cyber Hair Youth Salon, di samping pelanggan lama yang tetap setia. Konsumen Cyber Hair Youth Salon selain dari kalangan artis, juga dari kalangan pelajar, mahasiswa, pengusaha, yang datang dari Jabotabek maupun dari Bandung. Dengan sistem getok tular antar pelanggan, nama Cyber Hair Youth Salon menjadi akrab di telinga konsumen.

Cyber Hair Youth Salon buka jam 09.00 dan tutup jam 21.00. Sempatkan menengok dinding yang dihiasi testimonial para artis pelanggannya yang dilengkapi foto dan komentar-komentar mereka atas pelayanan salon yang memuaskan. ■ mti/ri-rh



Anak Petani dari



SOEMINO DAN ISTERI DAN KEDUA PUTERANYA ■ mti/dok

Dunia Soemino Eko Saputro kecil hanyalah Desa Delanggu, sawah, ternak dan sungai. Soemino lahir dari keluarga petani, pasangan Partodihardjo dan Asih di Delanggu, Jawa Tengah, tanggal 10 September 1947. Dengan jaringan pengairan yang cukup bagus, Delanggu terkenal dengan hasil pertaniannya, penghasil utama beras Rojolele.

Sang Ayah, Partodihardjo seorang petani yang ulet, menggarap sawah, sebuah pekerjaan yang digelutinya dengan segala senang hati. Sang Ibu, Asih, pedagang beras yang sangat dikenal di desanya. Jadi Sang Ayah yang mengolah lahannya, Sang Ibu yang menjual berasnya. "Bisnisnya berbeda tetapi saling berkaitan," kata Dirjen Kereta Api, Ir H Soemino Eko Saputro, MM, mengenang masa kecilnya di kampung.

Bisnis Ibu Asih, mengumpulkan beras, kemudian dijual ke luar, bahkan sampai ke Jakarta. Beras yang dijual di Jakarta diangkut dengan kereta api. Pada saat itu, Soemino belum punya bayang-

an sama sekali bahwa suatu saat nanti akan bekerja di kereta api.

Soemino menyelesaikan pendidikan sampai di perguruan tinggi dibiayai dengan hasil pertanian dan dagang beras ayah-ibunya. Dia menamatkan sekolah dasar di SR Delanggu (1959), menamatkan SMP (1962) dan SMA (1965) di Solo. Di Solo, Soemino muda sekolah di SMA Negeri III Margoyudan, sekolah lanjutan atas favorit dan paling terkenal di Solo (Surakarta).

Dari Solo, Soemino melanjutkan studinya di Fakultas Teknik Sipil, ITS, Surabaya (tamat 1976). Kenapa Surabaya? Waktu itu dia lebih senang merantau, jauh dari orangtua, supaya bisa mandiri. Dia ingin merasakan, seperti apa

jauh dari orangtua.

Pada saat itu dia merasakan kesulitan setiap habis bulan, karena susah mendapatkan uang. Namun Soemino punya pengalaman indekost di Solo. Di situ dia sudah belajar mandiri, misalnya memasak, membawa lauk dari rumah, mencuci dan pekerjaan rumahan lainnya. Dari rumah kost ke sekolah naik sepeda. Soemino satu-satunya anak lelaki dari empat bersaudara. Ketiga saudaranya perempuan.

Namun, itulah pilihannya, untuk lebih mandiri. Dia memilih Institut Teknologi 10 November Surabaya, bukan Universitas Gajah Mada, Jogjakarta, yang lebih dekat dari desanya. Situasi secara umum antara Surabaya dan

Delanggu

Jogja jauh berbeda.

Di Surabaya orang-orangnya berani, tetapi orang-orang Jogja sopan santunnya luar biasa tingginya, sesama kawan saja memakai bahasa halus. Lain dengan Surabaya. Baru pertama kali bertemu, mereka sudah saling memaki dalam dialek Surabaya, bahasa keakraban.

Kepribadian Soemino terbentuk di Surabaya, akibat pergaulan dan komunikasi dan tata cara kehidupannya yang khas, dan berbeda dibandingkan dengan daerah-daerah Jawa lain.

Pertama kali ke Surabaya, tahun 1968, Soemino pusing juga. Dia punya kawan orang Surabaya

asli, dialeknnya yang khas dan akrab. Selama di Surabaya, dia mengalami banyak hal yang menyenangkan dan sebaliknya. Soemino menetap di Surabaya cukup lama, (7 tahun) sampai tahun 1975.

Ketika itu, dia sempat tidak aktif kuliah sekitar enam bulan. Tahun 1973, dia hampir *drop out* (gugur kuliah), akibat terlanjur senang karate. Dia kadang-kadang lupa kuliah karena asyik latihan karate.

Akhirnya, dia berpikir dan bertanya dalam diri sendiri: "Saya ke Surabaya belajar karate atau kuliah." Dia sadar bahwa ke Surabaya bukan untuk karate, tapi untuk kuliah.



SOEMINO, SANTAI BERSAMA KELUARGA ■ mti/wes

Soemino segera sadar dan menyelesaikan kuliahnya tahun 1976, meraih gelar insinyur tehnik sipil, dengan menerima ikatan dinas pendidikan kereta api.

Lulus dari pendidikan,

Soemino menjalani masa percobaan enam bulan di Bandung, tetapi dilaluinya hanya tiga bulan. Dia masuk Perjan Kereta Api tahun 1975, dan aktif tahun 1976. Dia mengawali karir di Surabaya, lalu ke Malang, Jember, Medan, Bandung, Padang sampai menjadi Direktur Utama. Setelah sempat tak punya jabatan di Departemen Perhubungan, dia pun dipercaya Menteri Perhubungan Hatta Rajasa menjabat Direktur Jenderal Perkeretaapian, tahun 2005, yang pertama.

Pria beranak dua ini memperoleh gelar S-2 bidang manajemen pemasaran di STIE-IPWI, Jakarta tahun 2000. Dia pun mengikuti sederet panjang latihan, kursus, kongres dan seminar tentang perkeretaapian di Jepang, Inggris, Prancis, Belanda, Australia, Austria, Amerika, Mexico, Malaysia dan Thailand.

Soemino menikah dengan RA Erna P tahun 1977 dan dikaruniai dua putra, Ferry Eko Ernanto dan Ricky Apriyanto yang masing-masing telah berusia 26 dan 22 tahun.

□ mti/crs-sh-ri



SOEMINO, KELUARGA BAHAGIA ■ mti/dok

Inginkan KA Unggulan

Wawancara: **Soemino Eko Saputro**

Menteri Perhubungan Hatta Rajasa menginginkan kereta api benar-benar bisa dikembangkan menjadi alat transportasi massal unggulan di Indonesia. Pesan singkat namun bermakna ini langsung diterjemahkan Dirjen Perkeretaapian Soemino Eko Saputro dengan program yang disebutnya sebagai Kebijakan Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Soemino, yang memilih berka-di kereta api, menyusun kebijakan strategis untuk mengembangkan perkeretaapian secara optimal, suatu strategi besar, yang diyakininya dalam dua tahun ini sudah harus membawa kereta api mendapat kepercayaan masyarakat.

Dengan bersemangat dan cekatan, mantan Dirut Perum Kereta Api ini menjelaskan kebijakan strategisnya memimpin Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Departemen Perhubungan, dalam percakapan dengan Wartawan Tokoh Indonesia di ruang tamu kantornya di Gedung Dephub, Jalan Medan Merdeka Barat, Jakarta. Berikut petikannya:

MTI: Apa pesan Hatta Rajasa selaku Menteri Perhubungan kepada Anda selaku Dirjen Perkeretaapian mengenai pembangunan kereta api?

SES: Beliau menginginkan agar kereta api benar-

benar bisa dikembangkan menjadi alat transportasi massal unggulan di Indonesia. Sebab KA sebagai suatu transportasi massal sampai sekarang belum bisa dikembangkan secara optimal. Bagaimana kita berpikir untuk mengembangkan perkeretaapian secara optimal. Untuk itu saya telah menyusun *grand strategy* penanganan perkeretaapian Indonesia.

MTI: Bisa Anda gambarkan bagaimana *grand strategy* perkeretaapian Indonesia itu?

SES: Jadi dalam menangani suatu program, suatu strategi besar, pertama, saya amati kondisi perkeretaapian saat ini. Maka saya dituntut dalam dua tahun ini harus membawa kereta api mendapat kepercayaan masyarakat. Kecelakaan kemarin yang di Kebayoran Lama, sore hari sudah langsung saya tangani. Karena faktor utama adalah armada. Dan penanganan kami menyeluruh, mulai dari yang ada sekarang, kondisi yang sudah tidak



beroperasi. Ini berawal dari adanya organisasi yang baru, yakni Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Kemudian Soemino memperlihatkan *grand strategy* dimaksud di layar laptopnya. Sebuah kebijakan strategis yang tersusun sedemikian lengkap, faktual dan implementatif. Mulai dari

organisasi, visi-misi, moto, potensi pasar, kebijakan, strategi, jaringan KA, peta lintas KA yang masih beroperasi dan yang sudah tidak beroperasi, rencana pengembangan KA perko-taan di Jabotabek, pergerakan orang di Jabotabek dan peran KA, sampai rencana pembangunan lintas kereta api di seluruh Indonesia.

Transportasi Massal



DIRJEN PERKERETAAPIAN SOEMINO EKO SAPUTRO DIWAWANCARA WARTAWAN TOKOH INDONESIA ■ mti/ricky photo studio

nyai kereta api, dan kereta api punya ruangan, punya *space*, punya tanah. Ini yang nanti akan kita gunakan sebagai simpul, sehingga mereka akan menyatu pada satu titik. Nah ini harus terjadi.

MTI: Kemudian mengenai motto: Dengan Cara TEPAT dan Tujuan TEPAT Kita Bangun Perkeretaapian Indonesia. Apa maknanya?

SES: Saya dalam melaksanakan pekerjaan di mana pun selalu punya moto. Pada waktu saya di kereta api, saya punya moto: *top twenty one*. T adalah teknologi, o untuk *operation*, p adalah *prime services*. Saya dulu orang bisnis, sekarang orang pemerintah.

Khusus mengenai t = teknologi. Kita tidak akan mungkin menangani semuanya tanpa adanya teknologi. Dengan teknologi maka kita akan bisa mengelola apa pun. Dan o = *operation excellent*, kita tidak akan bisa melaksanakan murah kalau kita tidak efisien. Maka harus berbiaya rendah. Biaya rendah dulu baru harga murah, bisa hancur, bisa bangkrut kita. Tapi kalau kita *low cost* sudah pasti kita bisa buat beroperasi terus, *excellent operation*. Ukuran kita itu *excellent*, pelayanan prima. Kita orang bisnis di bidang transport, bidang jasa. Kalau bidang jasa tanpa kondisi pelayanan yang prima, *nonsen* kita bisa. Oleh karena itu, kita sebagai orang kereta api, kenal yang namanya TOP 21, *technology, operation, excellent and prime services*.

Semenatra, 2 (dua),

MTI: Perihal visi dan misi Ditjen Perkeretaapian yang Anda rumuskan dalam *grand strategy* tersebut, bisa Anda jelaskan?

SES: Visi dan misi ini adalah turunan dari visi Departemen Perhubungan, tapi saya lebih fokuskan, lebih tajamkan. Jadi bukan hanya sekedar impian yang tidak menentu.

Visi ini pun sudah saya aplikasikan, jadi tidak sekedar asal omong, ada aplikasi. Makanya saya katakan meningkatkan peran kereta api sebagai angkutan publik. Angkutan publik harus dari pemerintah.

Kemudian peran kereta api sebagai tulang punggung angkutan massal, baik barang maupun penumpang. Karena itu ha-

rus sudah kita lakukan. Lalu meningkatkan kereta api sebagai pelopor angkutan terpadu. Kenapa dikatakan sebagai pelopor? Karena angkutan hanya bisa dilakukan kalau kita punya *space*, punya lahan, baru kita bisa membuat *integrated terminal*. Untuk mewujudkan ini seharusnya yang berperan pemerintah. Pemerintah mempu-



KERETA API SEBAGAI ANDALAN TRANSPORTASI MASSAL ■ mti/wes

artinya kita punya dua misi. Misi pertama, *public service*. Misi kedua, dapat menghidupi diri sendiri. Karena waktu itu Perum, bukan PT. Kalau PT itu sudah pasti *profit ori-*

ented. Perum itu *public services oriented*, kita harus bisa memberikan pelayanan publik. Memang tujuan kita hidup, sehingga mana yang bisa dikembangkan sebagai

profit, mana yang disubsidi, sehingga terjadi profit. Ini yang ada di Perum. Oleh karena itu yang paling tepat Perum, bukan PT.

Satu, artinya kereta api

harus menjadi angkutan yang terpercaya. Apapun harus bagus. Bukan dipercaya, tapi terpercaya.

Sedangkan sekarang, sebagai Dirjen mottonya: Dengan Cara TEPAT dan Tujuan TEPAT Kita Bangun Perkeretaapian Indonesia. Moto TEPAT, ini pemerintah. Kalau sebagai Dirut KA saya seorang yang bergerak di bidang bisnis, waktu itu saya bicara bisnis. Sekarang saya di pemerintah, bicara pemerintah. TEPAT itu mutlak.

Prasyarat pertama, transparan (T). Kemudian tidak akan ada artinya kalau kita tidak mengelola secara efektif dan efisien (E). Efektif tanpa efisien pun hancur, efisien tapi tidak efektif, tidak akan ada gunanya juga. Jadi efektif dan efisien, karena kita pengelola anggaran. Kita punya anggaran APBN.

Di kereta api itu harus pelayan publik. Tidak ada cerita kereta api tidak pelayan publik. Jadi salah besar kalau orang lain mengira kereta api itu berorientasi pada profit, apalagi kami pemerintah, harus bicara pelayanan publik.

Kemudian pertanggungjawaban (accountable=A). Itu mutlak, kita bagian dari pemerintah. Jadi, transparan dan bisa dipertanggungjawabkan. Kemudian ada teknologi (T). Apapun kalau kita tidak menggunakan teknologi, kita akan ketinggalan jauh. TEPAT, itu adalah moto kami.

Tujuan juga harus TEPAT. Apa itu? Tepat sasaran (efektif). Sasarannya jelas. Kemudian tepat anggaran. Anggaran kita kelola dengan efisien. Anggaran yang sekecil ini harus benar-benar kita gunakan secara optimal. Jangan gunakan duit asal



BIODATA: ■ Nama: Ir H Soemino Eko Saputro, MM ■ Lahir: Solo, 10 September 1947 ■ Agama: Islam ■ Jabatan: Dirjen Perkeretaapian ■ NIP: 120097729 ■ Pangkat dan golongan/ruang: Pembina Utama Madya, IV/e ■ Keterangan badan: Tinggi 163 cm, Berat badan 78 kg, Rambut Lurus, Bentuk muka Bulat, Warna kulit Sawo matang, Golongan darah AB ■ Isteri: Hj RA Erna P, Lahir di Kediri 27-09-1951, menikah 30-09-1977 ■ Anak: Ferry Eko Ernanto, Medan 04-02-1980 dan Ricky Ariyanto, Medan 29-04-1984 ■ Ayah: Partodihardjo Alm, Petani ■ Ibu: Asih ■ Bapak Mertua: RM Daryomo Soeryo Darmojo (Alm), 28-03-1925, Purn ABRI ■ Ibu Mertua: R NGF Poedjijingsih (Almh), 09-10-1926 ■ Pendidikan: - SD Solo 1959 - SMP Surakarta 1962 - SMA Surakarta 1965 - S 1 Teknik Sipil ITS, Surabaya, 1976 - S 2 Manajemen Pemasaran STIE IPWI Jakarta 2000 ■ Kursus di dalam dan luar negeri: 1. Manitanance and Improvement Eng, Jepang, 1978; 2. Adum/Sepala, Bandung, 1980; 3. The 7th UIC Meeting, Jepang, 1982; 4. Perencanaan dan Ekonomi Transportasi, Jakarta, 1984; 5. Track Sector Course, Inggris, 1985; 6. Inspeksi Track Equipment, Prancis, 1986; 7. Cum Study Track, Australia, 1986; 8. Inspector Wessel, Belanda, 1986; 9. Corporate Planning Course, Jakarta, 1987; 10. Monitoring BTDB, Prancis, 1989; 11. Asean Railway GM Meeting, Thailand, 1989; 12. Inspeksi Perakitan Kereta Sistem Modul, Spanyol, 1989; 13. Pembahasan Lokomotif, Swiss, 1989; 14. Sespa/Sespanas, Jakarta, 1990; 15. Pembahasan Crane for Drlamnt, Jerman, 1991; 16. Inspeksi Pembuatan Lokomotif CC 201, Amerika, 1992; 17. Pemantauan Training Korporat Plane, Belanda, 1992; 18. Inspeksi Perakitan Wessel, Belanda, 1992; 19. Asean Railway GM Meeting, Thailand, 1993; 20. Pembahasan Lok AC & Kereta Double Decker, Australia, 1993; 21. Kursus Management General Elektrik, Amerika, 1994; 22. Study Terminal Terpadu Perkeretaapian, Jepang, 1994; 23. Diskusi Perawatan Lokomotif, Jepang, 1994; 24. Study Terminal Terpadu, Jepang, 1994; 25. Attend World Railway Congres, Prancis, 1994; 26. Diskusi Sistem Sinyal Kereta Api, Inggris, 1994; 27. Diskusi of Double Decker Coaches, Prancis, 1995; 28. Asean Railway of Meeting, Malaysia, 1995; 29. Comparison Study of Leasing Regulation, Amerika, 1995; 30. Konfransi Energi dan Transportsi, Meksiko, 1996; 31. World Bank Negotiation of Railway Project, Amerika, 1996; 32. Attend Minister of Communication, Thailand, 1997; 33. Lemhanas, Jakarta, 2003 ■ Diklat Jabatan/Penjenjangan: 1. Lemhanas, Jakarta, 2003; 2. Sespa/Sespanas, Jakarta, 1990; 3. Adum/Sepala, Bandung, 1980 ■ Pengalaman jabatan/pekerjaan: 1. Mahasiswa ikatan dinas, 01-05-1975 sd 31-08-1976; 2. Pelaksana Ktetr, 01-09-1976 sd 14-03-1977; 3. PJIP Surabaya, 15-03-1977 sd 29-12-1977; 4. IKP 10 Malang, 13-12-1977 sd 17-10-1978; 5. IKD 11 Jember, 18-10-1978 sd 29-09-1981; 6. IKD Sumut, 30-09-1981 sd 03-01-1985; 7. Kasi Konstruksi, 04-01-1985 sd 11-05-1987; 8. Ka. Eksploitasi Sumbar, 12-05-1987 sd 26-06-1988; 9. Pjs. Dir. Teknik, 27-06-1988 sd 14-07-1991; 10. Dir Teknik, 15-07-1991 14-07-1991; 11. Dirut Perum Kereta Api, 27-01-1995 sd 03-09-1998; 12. Staf Ahli Dirjen Hubdat, 04-09-1995 sd 03-09-1998; 13. Kapuslitbang Manajemen Trans. Multi, 31-08-2001 sd 01-11-2002; 14. Staf Ahli Menteri Bid. Ekonomi, 19-11-2002-2005; 15. Dirjen Perkeretaapian, Dephub, 2005 ■ Tanda jasa/penghargaan: - Satya Lancana Karya Satya 10 Tahun, 1995; - Satya Lancana Wirakarya, 1996; - Satya Lancana Pembangunan, 1998; - Satya Lancana Karya Satya 20 Tahun, 1998 ■ Kegemaran (hobby): Olahraga ■ Alamat Kantor: Gedung Dephub, Jalan Medan Merdeka Barat No 8, Jakarta ■ Alamat Rumah: Jl. Lengkong Dalam No. 23, Kelurahan Cikawo, Kecamatan Lengkong, Bandung, Jawa Barat ■ Alamat Cyber Hair Youth Salon: Jalan Bumi No. 26, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan.



GEDUNG DEPARTEMEN PERHUBUNGAN DI JALAN MEDAN MERDEKA BARAT, JAKARTA ■ mti/wes

buang. Kemudian tepat waktu. Prinsip dari orang transportasi itu adalah tepat waktu.

Begitu pula dengan kinerja. Tanpa kinerja, jangan katakan itu transportasi yang baik. Ada satu lagi pengertian yang lain, kapan kita butuh, segera di situ ada moda transportasi, itu orang transpor. Kalau kita ingin ke Jakarta, kalau tidak ada alat transportasi yang baik tidak akan bisa. Kalau bisa kita lakukan seperti itu, kalau bisa kita mulai pada kondisi sekarang ini.

MTI: Bagaimana potensi pasar dan kondisi perkeretaapian Indonesia saat ini?

SES: Potensi pasar sangat besar, sudah gila-gilaan, baik penumpang

perkotaan dan antarkota, maupun barang antara lain BBM, batubara, kertas, pulp, semen, baja, CPO dan pupuk. Ini potensi luar biasa, gila-gilaan ini. KA itu tidak usah promosi penumpangnya ada di situ. Kemudian kita punya barang, luar biasa, ini potensi market yang demikian besar. Menghadapi kondisi seperti ini, potensi seperti ini, masyarakat membutuhkan kebijakan.

Lalu kita harus mengambil kebijakan. Kebijakan kita, bagaimana meningkatkan peran KA sebagai angkutan massal. Peran kita sebenarnya mengejar, tidak menunggu. Kalau peran kita tidak meningkat, ya tidak ada gunanya. Kedua, kebijakannya bagaimana me-

tingkatkan peran swasta otonomi daerah (Otda). Otda itu kalau kita bisa memanfaatkan mempunyai dampak yang luar biasa.

Sementara kondisi saat ini, kita punya prasarana dan sarana, juga SDM. Itu potensi yang kita miliki. Kemudian bagaimana prestasi KA. Saya baru bicara KA. Prestasi KA 2005 ternyata penumpang dan barang, baru menyerap 7,3 % terhadap transportasi nasional, dan 0,6% transportasi angkutan darat. Secara nasional kecil sekali. Masalahnya, antara lain, sering terjadi kecelakaan, kualitas pelayanan rendah, waktu tempuh lama, jumlah KA terbatas dan sudah tua, dan belum terpadu dengan moda transportasi lainnya.

MTI: Untuk mengantisipasi dan menangkap peluang pasar serta mengatasi masalah keterbatasan itu, apa strategi kebijakan dan sasaran Anda?

SES: Ada tiga strategi yakni, peningkatan, pengembangan aksesibilitas dan pembangunan. Tentang strategi peningkatan, diperlukan peningkatan keselamatan dan pelayanan, peningkatan utilitas dan peningkatan kapasitas lintas (pos blok dan parsial *double track*).

Kemudian strategi mengenai bagaimana aksesibilitas. Kita harus segera menciptakan aksesibilitas kereta api perkotaan, mengaktifkan lintas cabang, menghidupkan lintas mati dan keterpaduan intra dan antarmoda.



STASIUN GAMBIR, JAKARTA ■ mti/wes

Setelah strategi peningkatan dan aksesibilitas, baru pembangunan. Diperlukan pembangunan KA kecepatan 250 km per jam, beban gandar KA penumpang lebih 18 ton maupun barang lebih 22 ton dan gauge (lebar spoor) 1.435 mm.

Kemudian, sasarannya apa? Sa-sarannya, KA kita menjadi semakin bagus. Dalam jangka pendek dan menengah diharapkan keselamatan, pelayanan, ketepatan waktu, kapasitas angkut, aksebilitas dan keterpaduan intra dan antarmoda semakin baik. Kemudian untuk jangka panjang, perlu dibangun high speed train untuk penumpang (Jakarta-Surabaya 3 jam dan Jakarta-Bandung 1 jam). Lalu kemampuan angkut KA barang tinggi menca-pai tekanan gandar lebih 22 ton.

Tentu sasarannya ini kita tunjukkan jaringan yang ada, kita lihat yang punya Jawa, dan Sumate-ra. Jaringan jalan rel eksisting di

Jawa, Madura dan Sumatera sepanjang 6.482 km. Namun yang beroperasi hanya 4.360 km, selebihnya 2.122 km tidak beroperasi.

Sepanjang 2.122 rel dulu zaman Belanda ada. sekarang menjadi tidak ada. Ini harus kita apakan. Selama ini orang tidak pernah bicara. Orang KA tidak mikirin itu. Saya dan pemerintah

yang memikirkan itu. Kalau orang KA sampai mikirin ini, maaf saja, urus bisnis saja. Sudah compang-camping. Mengurus penumpang saja sudah pusing, apa lagi mikirin ini. Biarlah ini menjadi tugas Dirjen.

Kalau tidak ada Dirjen KA, tidak ada orang yang mengungkap, ini. Sekarang kita ungkap. Ini tugas kita. Dulu, berapa

banyak lintas yang begini, jadi mati, tidak ada yang tahu. Itu kita ungkap semua. Ini bisa terungkap karena ada Dirjen.

Perlu pemikiran menghidupkan lintas yang sudah mati (tidak beroperasi) untuk mendukung angkutan lokal dengan melibatkan Pemda dan swasta. Harus dengan Pemda, Pemda pasti akan punya peran di dalam membangkitkan. Kita perkenalkan pilihan kita dengan kereta api kecil sehingga dengan biaya murah, kita dapat memberi transportasi baru. Harapannya, Pemda berperan menghidupkan lintas-lintas KA dengan biaya yang relatif ringan, tapi manfaat transportasinya besar.

MTI: Mengenai angkutan penumpang KA perkotaan, terutama di Jabodetabek, yang tampaknya semakin tahun semakin memprihatinkan. Mengapa demikian?

SES: Masalahnya adalah jumlah pengguna jasa kereta api jauh melebihi kapasitas angkut. Hal ini berkaitan dengan jumlah armada yang terbatas dan kapasitas lintas mende-kati jenuh. Ditambah lagi disiplin pengguna jasa KA masih kurang, stasiun masih sangat terbuka (tidak steril) dan tarif KA kelas ekonomi yang



SOEMINO SAAT WAWANCARA ■ mti/wes

sangat murah.

Langkah terobosan yang saya lakukan mengatasinya, antara lain, tahun ini saya membeli 218 kereta, terdiri dari KRL 160, K3 20, rehab KRDE 10, rehab K3 20 dan Rehab KRD 8. Ini belum pernah terjadi sebelumnya. Penumpang kita itu sekarang luar biasa. Butuhnya sekarang bukan besok, bukan tahun depan. Karena kita butuh sekarang, maka kita harus segera selesaikan sekarang. Kalau tidak disegerakan, kesempatan kita hilang, sudah telat. Maka harus sekarang saya beli di Jepang kereta api *second* (bekas) dari hibah.

MTI: Dengan Grand Strategy Perkeretaapian Indonesia yang Anda buat, tampaknya Ditjen yang Anda pimpin benar-benar siap membangun perkeretaapian agar menjadi unggulan transportasi massal?

SES: Sekarang pengembangan dan pembangunan KA sudah gampang sekali. Ibarat orang, kita sedang lapar-laparnya, dikasih apapun enak. Tapi kalau kita tidak lapar dikasih makanan yang enak, harganya mahal tidak mau makan, lemas-lemas saja. Ini yang saya lakukan dengan program ini. Sekarang pemerintah sudah bisa memperhatikan, coba sekarang minta apapun, akan dilayani dengan biaya yang ada. Saya sudah sangat terinci menangani ini.

Saya sebagai komisaris utama, sebagai Dirjen, menggambarkan pada mereka bahwa Ditjen Perkeretaapian, Dephub, tidak tanggung-tanggung untuk mendukung KA, untuk PT KA. □ **mti/crs-sh-ri**



Pecinta Gatotkoco

Di sudut-sudut tertentu di ruang kerja Dirjen Perkeretaapian Ir Soemino, terpampang beberapa akronim wayang, satu di antaranya Gatotkoco putra Werkudoro (Bima). Menurut Soemino, wayang punya pengertian amat tajam, juga merupakan budaya asli Indonesia, khususnya Jawa.

Kata Soemino, berbicara Gatotkoco banyak teladan yang dia berikan, misalnya memberi spirit. Kelahiran Gatotkoco sudah digembleng di kawah can-

dradimuka dan dipersiapkan oleh para Dewa untuk mengatasi serbuan para raksasa yang menyerang orang-orang yang tidak bersalah. Setelah tumbuh dewasa Gatotkoco mampu mengalahkan para raksasa.

Gatotkoco yang memiliki otot kawat tulang besi dan bisa terbang serta sakti, ini bisa diartikan punya cita-cita tinggi dan spirit yang kuat dan mengasih sesama. Sebagai seorang satria asli negara Amerta tokoh wayang satu ini, memiliki karakter terhadap tugas yang diembannya dan berjuang demi

negara. Banyak teladan yang bisa dipetik dari tokoh Gatotkoco.

Tapi bila ada yang membuat imajinasi yang mengidentikkan tokoh Gatotkoco dengan Dirjen KA, kata Soemino, itu hanya sebuah kebetulan. Selain Gatotkoco, ada Bima, Kresna, Puntodewa dan tokoh-tokoh lain, satu sama lain memiliki karakter yang berbeda.

Bagi Soemino, persoalannya bagaimana melakukan berbagai inovasi sesuai dengan tantangan kekinian dan antisipasi perkembangan ke depan, melalui berbagai program. □ **mti/sh-ri**



DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN



REVITALISASI KERETA API

Ir H Soemino Eko Saputro orang yang tepat yang berada di tempat yang tepat. Begitu diangkat menjadi Dirjen Perkeretaapian, Soemino secara tepat menerjemahkan misi yang digariskan Menteri Perhubungan Ir Hatta Rajasa tentang pengembangan angkutan kereta api menjadi alat transportasi massal unggulan dan pelopor angkutan terpadu di Indonesia. Dia bertekad merevitalisasi perkeretaapian Indonesia dengan kebijakan strategis yang faktual, konseptual dan aplikatif.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian dibentuk berdasarkan Perpres nomor 9 tahun 2005 dan Perpres nomor 10 tahun 2005. Ir H Soemino Eko Saputro, MM diangkat menjadi Direktur Jenderal Perkeretaapian yang pertama. Belum genap setahun menjadi Dirjen, Soemino sudah mempunyai kebijakan strategis direktorat jenderal. *Grand strategy* penanganan perkeretaapian Indonesia itu telah pula dipresentasikan ke DPR

pada kesempatan rapat kerja antara Departemen Perhubungan dan Komisi V DPR, April 2006.

Direktorat Jenderal ini membawahi Sekretariat Direktorat Jenderal, Direktorat Lalulintas dan Angkutan Kereta Api, Direktorat Teknik Prasarana dan Direktorat Keselamatan dan Teknik Sarana. Visinya mewujudkan pelayanan angkutan penumpang dan barang secara massal yang memiliki nilai tambah, berdaya saing, handal, aman, selamat, terpercaya serta terjangkau.

Misi: (1) Meningkatkan peran kereta api sebagai angkutan publik; (2) Meningkatkan peran kereta api sebagai tulang punggung angkutan massal, baik untuk barang maupun penumpang; (3) Meningkatkan kereta api sebagai pelopor terciptanya angkutan terpadu.

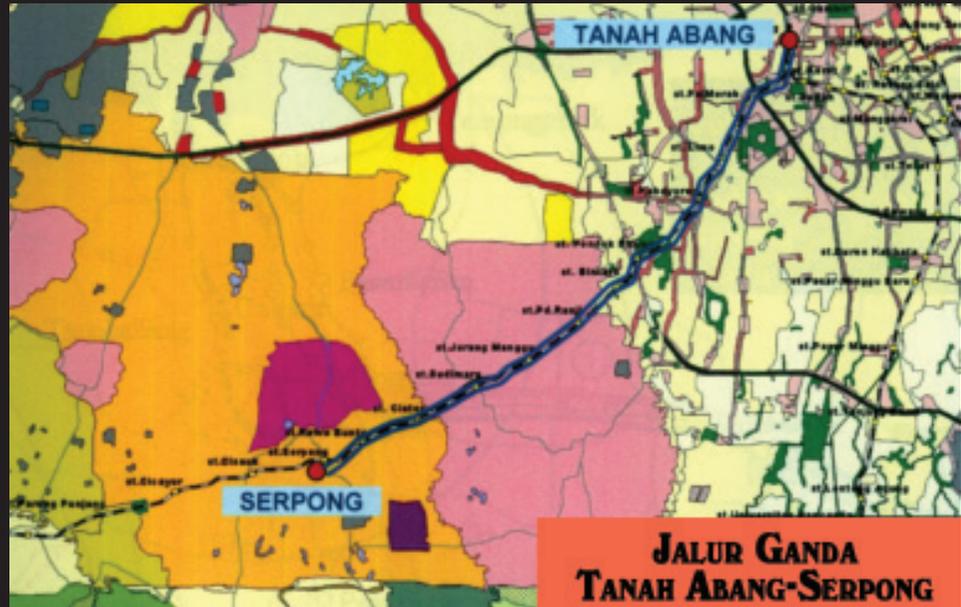
Untuk mewujudkan visi dan misi itu, dia pun menetapkan motto Ditjen Perkeretaapian: Dengan Cara TEPAT dan Tujuan TEPAT Kita Bangun Perkeretaapian Indonesia.

Cara TEPAT yaitu *Transparent, Effective & Efficient, Public Service, Accountable*, dan *Technology*. Sedangkan tujuan TEPAT yaitu TEPAT Sasaran (efektif), TEPAT Anggaran (efisien), TEPAT Waktu (setiap saat dibutuhkan tersedia).

Kebijakan strategis penanganan perkeretaapian Indonesia disusun berdasarkan kondisi perkeretaapian Indonesia saat ini, dan potensi pasar. Kemudian ditentukan kebijakan, strategi dan sasaran yang ingin dicapai.

Kondisi perkeretaapian Indonesia diuraikan dalam tiga bagian, yakni potensi, prestasi 2005 dan masalah. Potensinya terdiri dari (a) prasarana/kapasitas lintas, (b) sarana (lok, KRT, KRL, KRd dan gerbong), dan (c) sumber daya manusia. Sedangkan prestasi (2005) meliputi (a) penumpang 150 juta orang, (b) barang 17,4 juta ton, dan (c) pendapatan Rp 2,480 triliun.

Sementara masalah yang dihadapi: (a) sering terjadi kecelakaan, (b) kualitas pelayanan rendah, (c) share KA masih rendah (penumpang 7,3% dan barang 0,6%), (d) waktu tempuh lama, (e) jumlah kereta api ekonomi menurun, (f) jumlah



Jalur Ganda dan Tiket Elektronik

Direktorat Jenderal Perkeretaapian mencanangkan sejumlah pembangunan jalur ganda untuk meningkatkan kapasitas lintas dan daya angkut kereta api serta layanan tiket elektronik. Tahun ini dimulai pembangunan jalur ganda Tanah Abang-Serpong untuk meningkatkan kapasitas lintas dari 89 KA menjadi 178 KA per hari. Jalur ini direncanakan mulai beroperasi awal tahun 2007. Pelaksanaan program ini telah dimulai dan mendapat alokasi dana melalui RAPBN 2006 sebesar Rp 314 miliar, dan sisanya dimintakan ABT atau APBN 2007.

Program pembangunan jalur ganda tersebut mencakup; jalur (track) 23 Km, biaya (Rp 112,1 miliar), jembatan 12 unit (Rp 51 miliar), overhead catenary 23 Km (Rp 46 miliar), sub stasiun 2 unit (50 miliar), persinyalan dan Telkom 5 stasiun (65 miliar), stasiun 10 unit (52,6 miliar), desain dan supervisi 2 paket (11,3 miliar). Biaya secara keseluruhan sebesar Rp 388 miliar atau lebih besar Rp 74 miliar dari anggaran yang dialokasikan tahun 2006 sejumlah Rp 314 miliar. Pembangunan ini juga mencakup pengadaan 10 trainset KRL menambah 40 unit KRL sehingga meningkatkan potensi 80 nomor KA per hari. Sedangkan pengadaan 40 trainset KRL, menambah 160 unit KRL dan potensi penambahan 320 nomor KA per hari.

Selain itu, juga akan dibangun jalur ganda Duri-Tangerang mencakup penambahan dari 65 menjadi 130 KA per hari. Selain itu peningkatan fasilitas stasiun dan keselamatan pada loop line Jabotabek. Sedangkan KA Bandara merupakan pembukaan pelayanan baru Manggarai-Bandara Soekarno-Hatta.

Kemudian jalur ganda Manggarai-Cikarang akan menambah kapasitas dari 375 menjadi 700 KA per hari. Jika selama ini pelayanan KRL masih sampai Bekasi, maka dengan pembangunan jalur ganda Manggarai Cikarang, pelayanan KA komuter (KRL) akan diperpanjang sampai Cikarang. Sejalan dengan pembangunan jalur ganda tersebut, akan dilakukan pemisahan operasi KA komuter dan antarkota.

Tiket Elektronik

Pelayanan juga akan ditingkatkan dengan penerapan tiket elektronik (*e-ticketing*) kereta api Jabodetabek. Menurut Direktur Jenderal Perkeretaapian Ir Soemino Eko Saputro, dalam rangka penerapan layanan tiket elektronik ini, pemerintah telah memesan 160 gerbong kereta api ber-AC (*air conditioner*) dari Jepang, yang telah mulai didatangkan secara bertahap tahun ini. Dengan penggunaan gerbong yang nyaman tersebut, tidak ada lagi pembedaan kereta api ekonomi dan nonekonomi. Memang, konsekuensinya, harga tiket untuk gerbong yang nyaman tersebut akan sedikit lebih mahal dibandingkan harga tiket dengan menggunakan gerbong tanpa *air conditioner*.

Untuk tahap awal akan mulai diterapkan Februari 2007 pada jalur Tanah Abang-Serpong. Sehubungan dengan itu akan dilakukan sterilisasi di setiap stasiun dan akan mulai disediakan tempat-tempat layanan elektronik buat penumpang mirip layanan *busway*. Soemino berharap dengan penerapan tiket elektronik ini tidak ada lagi sistem percaloan dalam pembelian tiket dan penumpang pun akan lebih tertib dan nyaman.

Dengan menggunakan layanan tiket elektronik ini diharapkan tidak ada lagi penumpang yang naik kereta tanpa membeli tiket. Sistem ini akan menekan kebocoran pendapatan dari penjualan tiket manual yang selama ini diperkirakan mencapai 30%. Menurut Soemino, sistem tiket elektronik itu akan menggunakan peralatan canggih seperti di stasiun KA Singapura atau Malaysia dengan memanfaatkan media kartu elektronik atau layar sentuh. Sistem ini akan sangat mengurangi intensitas pertemuan petugas KA atau kondektur dengan penumpang KA, sehingga akan sangat mencegah kebocoran. □ mti



STASIUN GAMBIR, JAKARTA ■ mti/wes

armada terbatas dan sudah tua, (g) belum terpadu dengan moda transportasi lain, (h) UU No. 13 belum mengakomodasi (Otda dan peran swasta), dan (i) PT KAI sebagai badan penyelenggara tunggal.

Sementara potensi pasarnya sangat besar dan menjanjikan, baik penumpang maupun barang. Untuk angkutan penumpang yang mencakup wilayah perkotaan, seperti Jabotabek, Bandung dan Surabaya. Lintas antarkota terbagi atas jarak jauh, sedang dan lokal. Sedangkan untuk angkutan barang meliputi BBM, batubara, kertas, pulp, semen, baja dan CPO dan pupuk.

Untuk itu digariskan kebijakan meningkatkan peran kereta api sebagai angkutan massal, dan melibatkan peran swasta dan Otda (*policy reform*). Strategi yang ditempuh adalah peningkatan, pengembangan aksesibilitas

dan pembangunan.

Pertama, strategi peningkatan, yakni: (a) Peningkatan keselamatan dan pelayanan berupa penyehatan dan kelaikan sarana dan prasarana, penyehatan dan sertifikasi SDM dan peningkatan keselamatan di JPL; (b) Peningkatan utilitas meliputi efisiensi operasi (maksimalisasi daya tarik lok dan optimalisasi armada (maksimalisasi KM Lok, KM Kereta dan KM Gerbong); dan (c) Peningkatan kapasitas lintas meliputi pos blok pada petak jalan yang panjang dan parsial *double track*.

Kedua, strategi pengembangan aksesibilitas, meliputi kereta api perkotaan, mengaktifkan lintas cabang, menghidupkan lintas mati dan keterpaduan intra dan antarmoda. Ketiga, strategi pembangunan meliputi pembangunan KA kecepatan 250 km per jam, beban gandar KA penum-

pang lebih 18 ton maupun barang lebih 22 ton dan gauge (lebar spoor) 1.435 mm serta membangun kereta api penumpang di Jawa dan kereta api barang di luar Jawa.

Sasaran yang ingin dicapai. Dalam jangka

pendek dan menengah diharapkan keselamatan, pelayanan, ketepatan waktu, kapasitas angkut, aksesibilitas dan keterpaduan intra dan antar moda semakin baik. Kemudian untuk jangka panjang, perlu dibangun *high speed train* untuk penumpang (Jakarta-Surabaya 3 jam dan Jakarta-Bandung 1 jam). Lalu kemampuan angkut KA

barang tinggi mencapai tekanan gandar lebih 22 ton.

Karena itu, membangun perkeretaapian di masa datang harus memanfaatkan teknologi, mengikuti standar internasional dan tidak melestarikan

KA Bandara Soetta

Pemerintah juga merencanakan pembangunan jalur kereta api sepanjang 30,3 kilometer dari Manggarai menuju Bandara Soekarno-Hatta. Pembangunan dijadwalkan tahun 2007-2008, dan mulai beroperasi tahun 2009. Konstruksi seluruhnya at grade, belum termasuk underpass (Daan Mogot) dan flyover (dalam kawasan Bandara). Sedangkan jalur Kalideres-Tangerang tetap jalur tunggal (*single track*).

Program tersebut akan menelan biaya Rp 490 miliar, mencakup: rehabilitasi Duri-Kalideres sepanjang 11,3 Km (Rp 80 M), Klideres-Cengkareng 10,3 Km (Rp 140 M), sinyal dan Telkom (Rp 70 M), sub stasiun 3 unit (Rp 75 M), pembebasan lahan (Rp 106 M), Stasiun Kalideres (Rp 9 M), desain dan supervisi (Rp 10 M). Diharapkan pada tahun pertama beroperasi (2009), sebanyak 15.453.600 orang akan pindah ke kereta api atau 32,88% dari pangsa penumpang yang menuju Bandara Soetta. □ mti

keterbelakangan. Syarat-syaratnya; gauge 1435, tekanan gandar lebih 23 ton, kecepatan maksimum lebih 160 Km/jam, persinyalan elektronik, elektrifikasi, ticketing system dan ATS (*automatic train stop*).

Juga ada rencana pembangunan-an KA cepat di Jawa. KA cepat Jakarta-Surabaya dengan panjang lintas 683 Km (jalur ganda) dengan menyinggahi delapan stasiun (Jakarta, Cikampek, Cirebon, Tegal, Semarang, Gambir, Pandangan dan Surabaya) yang dapat ditempuh dalam tiga jam perjalanan. KA cepat Jakarta-Bandung dengan panjang lintas 172 Km (jalur ganda) menyinggahi tiga stasiun (Jakarta, Cikampek, Bandung) yang ditempuh dalam satu jam perjalanan.

Sedangkan rencana pembangunan lintas kereta api di Sumatera sepanjang 5.459 km, Kalimantan sepanjang 3.556 Km, Sulawesi 2.684 KM dan Papua yang menghubungkan Sorong-Manokwari-Nabire-Timika dan Sorong-Manokwari-Nabire-Sarmi-Jayapura.

Rencana pembangunan lintas kereta api di Sumatera meliputi prioritas tinggi dan prioritas sedang. Prioritas tinggi: (1) Besitang-Banda Aceh- Uleulee sepanjang 484 Km diperkirakan berbiaya 538 juta US dolar; (2) Duri-Pekanbaru-Muaro Bungo sepanjang 397 Km berbiaya US\$ 1.313; (3) Teluk Kuantan-Muaro Bungo sepanjang 370 Km berbiaya US\$ 914; (4) Betung-Simpang 65 KM berbiaya US\$ 175; (5) Simpang-Tanjung Api-Api 87 Km berbiaya US\$ 515; (6) KM 3-Bakauheni 70 KM berbiaya US\$ 191; dan (7) Teluk Kuantan-Muaro Bungo-Jambi 370 Km berbiaya US\$ 910.



MAKET STASIUN MANGGARAI, JAKARTA ■ mti/dka

Sedangkan rencana pembangunan lintas kereta api prioritas sedang adalah (1) Rantauprapat-Duri-Dumai 246 km berbiaya US\$ 1.257; dan (2) Jambi-Betung 188 Km

berbiaya US\$ 556. (Perkiraan harga sesuai hasil Study Sumatra Railway Development Project (ADB-1089), Jakarta). Sementara rencana pembangunan lintas

kereta api di Kalimantan meliputi prioritas tinggi, sedang dan rendah. Prioritas tinggi meliputi lintas: (1) Samarinda-Balikpapan 103,5 km berbiaya US\$ 146,9; (2)

Angkutan KA Perkotaan

Permasalahan angkutan kereta api perkotaan menghadapi banyak masalah. Ditjen Perkeretaapian menginventaris tak kurang lima masalah pokok. Masalah-masalah tersebut meliputi: Jumlah pengguna jasa kereta api jauh melampaui kapasitas angkut; jumlah armada terbatas; kapasitas lintas mendekati jenuh; tarif kereta api kelas ekonomi sangat murah; stasiun masih sangat terbuka (tidak steril); disiplin pengguna jasa kereta api masih kurang.

Pola operasi angkutan KA Perkotaan di Jabotabek: kapasitas angkut 625.000 per hari, dan mengambil 2,5% pangsa angkutan kota. Jalur pelayanan: Bekasi-Kota, Bekasi-Tanah Abang, Bogor-Kota, Depok-Tanah Abang, Serpong-Tanah Abang, Serpong-Kota, Tangerang-Duri dan Tangerang-Kota.

Peran transportasi kereta api di Jakarta mutlak perlu dikembangkan. Jumlah trip se Jabotabek per hari 25.000.000 (tahun 2005), 27.000.000

(tahun 2007), 30.000.000 (2009), dan 32.000.000 (tahun 2012). Kapasitas penumpang kereta api Jabotabek per hari 630.000 (tahun 2005), 1.350.000 (tahun 2007), 3.000.000 (tahun 2009) dan 3.840.000 (tahun 2012).

Pangsa pasar KA Jabotabek: 2,5% (tahun 2005), 5% (tahun 2007), 10% (tahun 2009) dan 12% (tahun 2012). Jumlah kereta api 525 (tahun 2005), 1.125 (tahun 2007), 2.500 (tahun 2009) dan 3.200 (tahun 2012). Jumlah kereta api listrik (KRL) yang beroperasi: 233 (tahun 2005), 500 (tahun 2007), 1.111 (tahun 2009) dan 1.422 (tahun 2012).

Angkutan Komuter

Rencana kebutuhan sarana kereta api jangka menengah di Jawa (2006-2010) meliputi pengembangan angkutan komuter di tujuh wilayah lintasan. Ditjen KA akan menambah masing-masing tiga set KRDE setiap tahun dari tahun 2006 sampai 2010 untuk lintas Jakarta-Merak, Padalarang-Cicalengka, Cirebon, Semarang-Tegal, Yogya-Solo, Surabaya-Sidoarjo dan Malang. ■ mti



MAKET PENGEMBANGAN STASIUN PASAR SENEN ■ mti/dka

Bontang-Samarinda 69 km berbiaya US\$ 98; (3) Banjarmasin-Palangkara-ya 138 km berbiaya US\$ 201,2; (4) Samarinda-Tenggarong-Kotabangun 78 km berbiaya US\$ 111,2; (5) Sambas-Kuching

(Malaysia) berbiaya US\$ 176,2; dan (6) Pontianak-Mempawah-Singawang-Sambas 175.5 berbiaya US\$ 247,7.

Rencana pembangunan lintas kereta api prioritas tinggi di Sulawesi adalah

Manado-Bitung 48 km berbiaya US\$ 104 dan Makassar-Pare Pare 128 km berbiaya US\$ 258.

Sasaran

Disimpulkan, kebijakan strategis penanganan perkeretaapian Indonesia itu dimaksudkan untuk mencapai delapan sasaran.

Sasaran Pertama,

mengurangi beban jalan raya. Sasaran ini akan dicapai dengan kebijakan peningkatan share kereta api terhadap angkutan barang. Strateginya dengan menhidupkan jalur-jalur menuju pelabuhan, dan menghubungkan jalur kereta api ke pusat-pusat industri. Upaya untuk ini dilakukan dengan meningkatkan peran PT KA dalam menangani angkutan barang (baja, BBM, semen, pupuk, batubara dan lain-lain).

Sasaran Kedua,

peningkatan pelayanan angkutan kereta api. Kebijakan: (1) Ketepatan perjalanan kereta api; dan (2) Performansi (kehandalan) kereta api. Strategi: (1) meningkatkan kapasitas lintas; (2) meningkatkan prasarana; (3) meningkatkan kondisi sarana; dan (4) Penajaman pemilihan rute. Upaya: (1) Menangani pekerjaan yang terkait dengan kelancaran operasi (Gapeka) misalnya pembuatan parsial double track pada petak jalan yang jenuh, membenahi emplasemn tempat bersilang dan mengurangi pembatasan kecepatan; (2) Pengaturan terhadap pembatasan kecepatan; (3) Peningkatan perhatian pada rute jarak menengah (Jakarta-Cirebon, Jakarta-Bandung, Jakarta-Purwakarta); (4)

Angkutan KA Antar Kota

Angkutan kereta api antarkota memiliki peluang pasar yang bagus asalkan dipilih armada yang efisien dan efektif (KRDE), pengaturan jawnnya tepat, tiket mudah diperoleh. Yang lebih penting adalah peningkatan pelayanan, baik di saat keberangkatan, di atas kereta api, dalam perjalanan dan sampai pada tujuan.

Lintas Jakarta-Cirebon (226 Km), Jakarta-Bandung (170 Km), Semarang-Tegal (150 Km), Semarang-Cepu (139 Km), Yogyakarta-Solo (59 Km), Surabaya-Malang (88 Km), Surabaya-Kertosono (76 Km), Semarang-Solo (109 Km).

Permasalahan yang dihadapi, terbatasnya kapasitas jalur di Stasiun Gambir, terbatasnya jumlah armada, dan rusaknya jalur antara Semarang-Kedung Jati-Gundih. Pemecahannya; secara keseluruhan perlu pengadaan 20 set KRDE dengan total biaya Rpo 170 miliar. □ mti

Peningkatan perhatian pada angkutan komuter (Jabo-tabek, Gerbang Kertassusilo); (5) Peningkatan perhatian pada jarak jauh yang tidak bersinggungan dengan rute penerbangan (Jakarta-Malang).

Sasaran Ketiga, menekan kecelakaan di jalur bebas dan emplasmen. Kebijakan: pengetatan terhadap kelaikan prasarana dan sarana serta sertifikasi tenaga operator. Strategi: (1) Secara bertahap menerapkan/pengetatan terhadap Go dan No Go item; (2) Kelaikan prasarana; (3) Kelaikan sarana; dan (4) Sertifikat kemampuan tenaga operator. Upaya: (1) Peningkatan perawatan prasarana

dan sarana dengan menggalakkan penggunaan cek list serta mekanisasi peralatan; (2) Penerapan perawatan dengan *change unit system*; dan (3) Peningkatan keterampilan tenaga perawatan dan tenaga operator melalui pendidikan dan latihan.

Sasaran Keempat, menekan kecelakaan di jalan perlintasan. Kebijakan: (1) Pembangunan perlintasan tidak sebidang; dan (2) Pembangunan jalan yang sejajar dengan jalan kereta api sebagai jalan kolektor. Strategi: (1) Bersama Departemen PU, Pemda dan kereta api membuat inventarisasi jalan perlintasan yang padat dan justifikasi tentang perlunya dibuat

Keselamatan Angkutan KA

Untuk menjamin keselamatan angkutan kereta api, Ditjen KA akan menekan kecelakaan di jalur bebas, menekan kecelakaan di stasiun/emplasmen dan menekan kecelakaan di perlintasan.

Sasaran peningkatan keselamatan KA adalah menekan kecelakaan di jalur bebas dan emplasmen. Kebijakannya, pengetatan terhadap kelaikan prasarana dan sarana serta sertifikasi tenaga operator. Dalam kaitan ini ditempuh strategi; secara bertahap menerapkan pengetatan go & no go item, kelaikan prasarana, kelaikan sarana, sertifikat kemampuan tenaga operator.

Karena itu perlu diupayakan peningkatan perawatan prasarana dan sarana dengan menggalakkan penggunaan cek list, penerapan perawatan dengan *change unit system*, dan peningkatan tenaga perawatan dan tenaga operator melalui pendidikan dan pelatihan.

Keselamatan di Perlintasan

Sasaran peningkatan keselamatan di jalan perlintasan adalah menekan kecelakaan di jalan perlintasan melalui kebijakan: pembangunan perlintasan tidak sebidang, dan pembangunan jalan yang sejajar dengan kereta api sebagai jalan kolektor. Dalam hal ini diciptakan strategi: bersama Dep. PU, Pemda dan KA menginventarisasi jalan perlintasan yang padat dan justifikasi tentang perlunya dibuat tidak sebidang. Menutup jalan perlintasan yang berdekatan dan menyatukan pada suatu tempat tertentu baru disilangkan sehingga jumlah jalan perlintasan berkurang. Memasukkan jalan kolektor pada tatrail dan tatalok.

Untuk itu dilakukan upaya: pendekatan pada Polri dan PU, Bappenas, Pemda dan para pengembang. Selebihnya menyiapkan lahan lebih kurang tiga meter di kanan dan kiri untuk pembuatan jalan sejajar dengan jalan kereta api. □ mti



PERLINTASAN KERETA API ■ mti/wes

Angkutan Barang

Meningkatnya peran kereta api di dalam angkutan barang akan mengurangi beban jalan raya, menambah pangsa KA yang masih sangat rendah (0,6%). Tarif angkutan barang dengan KA bisa dirundingkan, keamanannya terjamin. Namun armada, baik lokomotif maupun gerbong, masih terbatas. Karena itu perlu percepatan terciptanya keterpaduan transportasi.

Angkutan barang di Jawa meliputi lintas Jakarta-Surabaya sepanjang 725 Km (parsel, barang bernilai tinggi). Cilegon-Jakarta-Surabaya 842 Km (baja), Gede Bage-Tanjung Priok, 191,30 Km, (container), Cibungur-Tanjung Priok 99,75 Km, (container), Cikarang-Tanjung Priok, 51,40 Km, (JABABEKA Container), Pasuruan/Bangil-Tanjung Perak, 63 Km, (container), Gicading-Bekasi, 144 Km (batubara).

Permasalahan-permasalahan yang dihadapi; kapasitas lintas Tegal-Pekalongan, sudah jenuh. Jalur baru hanya sampai di Stasiun Pasoso, belum ada terminal peti kemas di Cikarang, kondisi jalur menuju ke container yard (parkir peti kemas) di Tanjung Perak perlu ditingkatkan, kekurangan lokomotif dan gerbong. Pemecahannya; membangun parsial jalur ganda 62 Km antara Tegal-Pekalongan, perkiraan biaya (Rp 1,05 triliun), memperpanjang jalur KA sampai JICT/Koja (Rp 35,2 M), perbaikan kondisi jalur (Rp 97,6 M), dan pengadaan lokomotif dan gerbong (Rp 786 M).

Angkutan barang di Sumatera mencakup lintas Rantau Prapat-Medan-Belawan sepanjang 289,21 Km. Pematang Siantar-Medan-Belawan. Tanjung Slamet-Medan-Belawan 75,26 Km. Perlu peningkatan kondisi jalur Medan-Belawan. Biaya keseluruhan diperkirakan Rp 583,3 M.

Angkutan Batubara

Rencana pengembangan angkutan KA Batubara di Sumatera meliputi; lintas Tanjung Enim-Tarahan dengan kapasitas 20 juta ton per tahun. Investasi 650 juta dolar AS. Lingkup pekerjaan jalur potong Tanjung Enim-Baturaja, 74 Km. Peningkatan kapasitas antara Baturaja-Tarahan, dan pengurangan tanjakan pada lintas Telungbuyut.

Lintas Tanjung Enim-Tanjung Api-Api; kapasitas 20 juta ton per tahun. Investasi 490 juta dolar AS. Lingkup pekerjaan, jalan KA baru Simpang-Tanjung Api-Api. □ mti



SOEMINO, DELAPAN SASARAN KEBIJAKAN STRATEGIS PERKERETAAPIAN ■ mti/wes

tidak sebidang; dan (2) Menutup jalan perlintasan yang berdekatan dan menyatukan pada suatu tempat tertentu baru disilangkan, sehingga jumlah jalan perlintasan berkurang.

Sasaran Kelima, meningkatkan kapasitas angkut. Kebijakan: (1) Meningkatkan kapasitas lintas; dan (2) Meningkatkan kapasitas emplamen. Strategi: (1) Pembuatan jalur ganda parsial; (s) Pembangunan pos blok pada petak jalan yang panjang; dan (3) Memperpanjang sepur emplamen. Upaya: (1) Mengamati secara tajam melalui Gapeka petak-petak jalan tempat bersilang sebagai prioritas utama pembangunan jalur ganda; (2) Memaksimumkan rangkaian sesuai dengan daya tarik lokomotif; dan (3) Meningkatkan kecepatan sesuai kecepatan maksimum pada lintas-lintas

tertentu.

Sasaran Keenam, efisiensi transportasi dan kemudahan. Kebijakan: menciptakan keterpaduan transportasi (transportasi terpadu). Startegi: (1)

Menghubungkan jalur KA ke pusat-pusat industri dan pelabuhan; (2) Menghubungkan jalur KA dari pusat kota ke lapangan terbang; dan (3) Membangun terminal terpadu. Upaya: (1) Membangun jalur KA dari Pasoso ke

dermaga; (2) membangun jalur KA dari pusat kota ke Bandara Soetta (Soekarno Hatta); dan (3) Mempersinggungkan trayek angkot/bus dengan stasiun KA.

Sasaran Ketujuh, peran swasta. Kebijakan: (1) Meningkatkan peran swasta; dan (2) Pemerintah sebagai fasilitator dan regulator. Strategi: Melibatkan peran swasta pada koridor-koridor yang profitable dan belum mampu ditangani oleh pemerintah dan BUMN. Upaya: KSO dalam bidang penyediaan sarana, misalnya Jabotabek dan angkutan batubara Sumatera Selatan.

Sasaran Kedelapan, menghilangkan monopoli. Kebijakan: Multi operator. Strategi: Revisi UU No 13. Upaya: (1) Mempromosikan kepada stakeholder; dan (2) Menyiapkan *feasibility study* jalur potensial dan *profitable*. □ mti/crs-sh



KRL JAKARTA-BEKASI ■ mti/wes

KA Tulang Punggung Angkutan Darat



LOKET STASIUN GAMBIR ■ mti/wes

Perjalanan Kereta Api saat ini terus berpacu dengan waktu. Perhatian pemerintah yang terlambat di masa lalu, saat ini ingin dibalas dengan percepatan pembangunan prasarana dan sarana KA yang memadai. Kondisi itu tidak terlepas dari tuntutan pengguna jasa yang semakin berkembang pesat dibanding pertumbuhan prasarana dan sarana KA.

Bukti sederhana, KRL Jabotabek yang setiap hari penuh sesak penumpang, sampai ada yang berjubel di atap gerbong menjadi pemandangan yang memilukan. KRL Jabotabek itu, semisal jurusan: Jakarta-Bekasi, Jakarta-Bogor dan Jakarta-Tanah Abang-Rangkas Bitung, dan sebaliknya.

Meski Menteri Perhubungan Hatta Radjasa telah menginstruksikan agar KA jangan berangkat bila ada penumpang yang naik di atap gerbong. Kenyataannya, penumpang di atap masih tetap ada, meski petugas KA sudah menghalau. Para penumpang masih membangkang dan kucing-kucingan dengan petugas. Masalahnya sarana KA

yang ada belum memadai dibanding pengguna jasa KA yang semakin bertambah.

Maka pemerintah mulai bersikap arif melihat realita yang ada, bila tidak berbenah saat ini, kapan lagi. Bila terlambat berbenah, masalahnya makin berat. Itu jadi mimpi buruk bagi pengguna jasa yang menginginkan pelayanan yang baik, apalagi bicara inter-moda, itu mimpi.

Dirjen Perkeretaapian, Departemen Perhubungan, Ir. Soemino Eko Saputro, MM mengungkapkan, pemerintah hingga akhir tahun 2006 ini akan menambah 218 gerbong kereta api. Dari jumlah tersebut, 160 di antaranya direalisasikan Agustus 2006. Penambahan jumlah itu, akan

menelan biaya sekitar Rp. 76 miliar, bersumber dari dana APBN.

Penambahan terbanyak untuk KRL Jabotabek. Dari angka 218 gerbong, 160 di antaranya KRL bekas dari Jepang untuk Jabotabek dengan fasilitas air conditioner. Dengan demikian tidak ada lagi perbedaan gerbong kereta api ekonomi dan nonekonomi.

Upaya memperkuat armada KA juga dilakukan dengan memodifikasi interior dan eksterior 10 KRDE. Selain itu ada 8 KRDE yang sudah direnovasi. Anggarannya sudah ada dan pada akhir tahun ini semuanya sudah dapat dioperasionalkan.

Selain penambahan jalur, perwujudan MOU Menteri Dalam Negeri dan Menteri Perhubungan, keterlibatan Pemda dalam menangani kecelakaan di perlintasan sebidang, di mana menurut Soemino, Pemda akan membangun proyek percontohan di beberapa kabupaten/kotamadya untuk membuat perlintasan tidak sebidang. Salah satunya, jalan yang melintas di bawah jalur KA.

Di tempat terpisah Pimpro Jalur Ganda KA Cirebon-Kroya, Hendy Siswanto mengungkapkan saat ini sedang mempersiapkan prakualifikasi (lelang) secara terbuka dan diharapkan awal tahun 2007 pelaksanaan pekerjaan pembangunannya sudah bisa dimulai. Panjang jalur 158 Km antara Cirebon-Kroya. Nantinya akan memiliki



SOEMINO, KERETA API ANDALAN ANGKUTAN DARAT ■ mti/wes

standar yang di antaranya bantalan beton dan Rel (R 54). Namun dari jalur sepanjang itu, ada pembuatan jalur baru yang menembus dua terowongan, di desa Notog sepanjang 700m dan 600m di tempat lainnya. Ini merupakan hal baru. Pembangunan jalur ganda mendapat bantuan dari China, termasuk pembuatan terowongan.

Penyelesaian pembangunan jalur ganda telah dicanangkan dari 2007 sampai 2009. Atau selama tiga tahun ini memiliki spesifikasi standar yang ada, termasuk kontrol macam aksesibilitas. Lintas Cirebon-Kroya menyempit dan satu jalur. Sedangkan jalur Kroya-Jogya, pembangunan jalur ganda sudah berjalan. Nantinya akan mempercepat arus kelancaran KA pada umumnya dan Cirebon-Kroya khususnya.

Wasisto, Pimpro jalur ganda Cirebon-Haurgeulis, mengatakan saat ini tahap penyempurnaan

sistem, di antara pembangunan peron dan membuat jalur baru KA yang ada di stasiun sebagai tempat berhenti KA bilamana ada persilangan KA, termasuk penggantian bantalan dan rel (R54) dan pemasangan kabel sebagai sarana komunikasi yang lebih andal.

Ada penyempurnaan berbagai tahapan pekerjaan, akan meningkatkan lalu lintas KA, berangkat maupun yang berhenti di stasiun-stasiun yang masuk Daop III/ Cirebon. Target tahun 2007, semua pembangunan prasarana sudah selesai, sedangkan tahun 2006 melanjutkan pekerjaan yang ada.

Proyek jalur ganda 2004-2007, memasuki tahun 2006, melanjutkan dan meningkatkan prasarana yang ada, rel R42 diganti R54, pekerjaan sesuai dengan jadwal. Agustus 2007. Maret 2007 diharapkan bisa selesai dan berjalan lebih baik.

Andalan Angkutan Darat

Dirjen KA Soemino punya obsesi menjadikan kereta api tulang punggung angkutan massal. Ditjen yang dipimpinnya akan bekerja sesuai dengan visi dan misi Departemen Perhubungan dalam mengoptimalkan KA sebagai moda angkutan penumpang dan barang secara massal dan andal. KA akan menjadi tulang punggung angkutan darat.

Diharapkan ke depan dapat diciptakan suatu keterpaduan pada transportasi intermoda. Pada gilirannya akan menjadi simpul dalam mengoptimalkan berbagai peluang dan berbagai inovasi baru, terutama dalam memenangkan pangsa yang ada.

Bagi Soemino, KA harus mampu merebut peluang dengan pola jemput bola, bukan pola menunggu, berinisiatif serta kreatif memenangkan kompetisi. Untuk itu, seluruh



KERETA API TULANG PUNGGUNG ANGKUTAN DARAT ■ mti/wes

jajaran KA harus memiliki jiwa *entrepreneur* yang disesuaikan dengan kondisi yang ada. Intinya, bagaimana bisa memberikan nilai tambah kepada perusahaan. Sebagai mantan orang pertama di PTKA, Soemino tahu persis seluk-beluk dunia KA nasional. Atas dasar itulah, dia berpandangan, keunggulan KA yang bersifat massal itu harus mampu membentuk *brand image* yang melekat di benak masyarakat luas.

“Inovasi tiada henti seraya memper-tajam bisnis inti dan bisnis-bisnis pendukung perlu dipertajam,” ungkap Soemino yang juga Komisaris Utama PTKA itu.

Sebagai perseroan, kata Soemino, PTKA harus memiliki obsesi mendapatkan profit, namun dibutuhkan waktu. Tapi obsesi itu harus menyatu di semua jajaran KA, semua lini harus dapat mengoptimalkan peran dan tanggungjawab masing-masing.

“Tahun 2006 diharapkan jauh lebih baik dibanding 2005. Untuk mencapai obsesi itu harus ditempuh berbagai langkah, termasuk langkah efisiensi. Ada dua hal perlu mendapat perhatian, mencari keuntungan dan memberi pelayanan publik sebaik-baiknya.”

Saat ditanyakan perihal IMO, PSO dan TAC yang selama ini implementasinya belum maksimal, secara diplomatis Soemino mengungkapkan, apa yang diberikan pemerintah melalui APBN harus memberikan hasil yang optimal. Hal itu sedang dikaji sehingga baik pemerintah sebagai regulator mau-

pun PTKA (operator) dan “*stakeholder*” memiliki parameter masing-masing.

Sejauh ini, dana APBN yang dikucurkan pemerintah belum mencerminkan kinerja PTKA seperti yang diharapkan. Karenanya, semua aspek akan dikaji ulang dengan berbagai skala prioritas, ke depan, PTKA harus menjadi jelas termasuk pendapatan yang diperolehnya, sehingga kondisi tersebut akan menjadi acuan yang jelas.

“Semua harus dibangun dengan sinergi agar yang dihasilkan mencapai performa optimal, sehingga target yang dicanangkan mendekati yang diharapkan,” tambah Soemino. PTKA harus

memiliki pilihan dan solusi guna menekan kerugian yang ada.

Adanya revisi UU 13/92 dan masuknya sektor swasta sebagai operator kereta api harus diantisipasi oleh PTKA. PTKA harus sudah siap. Sebagai komisaris utama PTKA, dia orang pertama yang mempromosikan kereta api milik pemerintah sebagai sarana transportasi pilihan pengguna jasa.

Rute-rute yang dilalui angkutan KA bersinggungan langsung dengan trayek angkutan udara. Sekedar contoh, rute-rute Jakarta-Surabaya, Jakarta-Yogya-Jakarta, dan Jakarta-Semarang. Tapi untuk rute-rute Jakarta-Cirebon, Jakarta-Purwokerto-Kutoarjo, Surabaya-Madiun, dan Jakarta-Bandung, PTKA masih mampu bersaing dengan moda angkutan lainnya.

Potret agak berbeda dari KA yang melalui rute-rute Jabotabek, yakni jalur pendek yang menjadi primadona para pengguna jasa KA yang menghubungkan Jakarta-Bogor-Tangerang-Bekasi. KA membuktikan diri sebagai moda angkutan massal yang memberikan kontribusi lalu lintas ekonomi yang signifikan. “Saya optimis suatu saat KA jadi primadona angkutan darat, kembali ke masa jayanya. Tapi untuk meraihnya perlu kerja keras dan kerja sama,” kata Soemino. □

mti/sh-ri



REL KERETA API ■ mti/wes



SEJARAH PERKERETAAPIAN INDONESIA

Sejarah perkeretaapian Indonesia tak terlepas dari masa penjajahan Belanda. Belanda, selain meninggalkan luka sejarah penindasan, juga meninggalkan hal-hal yang berguna bagi bangsa ini, salah satu di antaranya adalah Kereta Api Indonesia.

Pembangunan jalan kereta api (KA) di Indonesia dimulai dari desa Kemijen menuju desa Tanggung sepanjang 26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Pencangkulan pertama dilakukan oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr LAJ Baron Sloet van den Beele, Jumat 17 Juni 1864. Jalan kereta api ini mulai dioperasikan untuk umum Sabtu, 10 Agustus 1867.

Pembangunan jalan KA ini diprakarsai sebuah perusahaan swasta *Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV NISM)* yang dipimpin oleh Ir JP de Bordes. Kemudian, setelah ruas rel Kemijen - Tanggung, dilanjutkan pembangunan rel yang dapat menghubungkan kota Semarang - Surakarta (110 Km), pada 10 Februari 1870.

Setelah itu, masih jaman penjajah Belanda, minat investor untuk membangun jalan KA di daerah lainnya pun bermunculan. Sehingga pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864 - 1900 sangat pesat. Jika tahun 1867 baru 25 km, tahun 1870 sudah 110 km, tahun 1880 mencapai 405 km, tahun 1890 menjadi 1.427 km dan pada tahun 1900 mencapai 3.338 km.

Setelah sukses di Jawa, pembangunan rel KA merambah ke Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), dan Sulawesi (1922) sepanjang 47 Km antara Makasar - Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923. Bahkan rel Ujungpandang - Maros sudah dimulai namun belum sempat diselesaikan. Sementara di Kalimantan, juga belum sempat dibangun, tapi studi jalan KA Pontianak - Sambas (220 Km) sudah diselesaikan. Begitu pula di pulau Bali dan Lombok, telah dilakukan studi pembangunan jalan KA. Jenis

jalan rel KA di Indonesia dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm, 750 mm (di Aceh) dan 600 mm di beberapa lintas cabang dan tram kota.

Pada masa penjajahan Belanda, tepatnya sampai 1939, panjang jalan KA di Indonesia telah mencapai 6.811 km. Tetapi, ironisnya setelah merdeka, tepatnya pada 1950, panjangnya justru berkurang menjadi 5.910 km. Sepanjang kurang lebih 901 km raib, yang diperkirakan karena dibongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan KA di sana. Bahkan saat ini (2006, data Ditjen Perkeretaapian) jaringan jalan rel yang beroperasi hanya 4.360 km dan tidak beroperasi sepanjang 2.122.

Semasa pendudukan Jepang (1942-1943), jalan rel yang dibongkar sepanjang 473 km dan yang dibangun 83 km antara Bayah-Cikara dan 220 km antara Muaro - Pekanbaru. Pembangunan jalan KA Muaro-Pekanbaru yang diprogramkan pembangunannya harus selesai dalam 15 bulan, memperkerjakan 27.500 orang, di antaranya 25.000 adalah Romusha. Pembangunan jalan yang melintasi rawa-rawa, perbukitan, serta sungai yang deras arusnya ini, banyak menelan korban yang makamnya bertebaran sepanjang Muaro - Pekanbaru.

Setelah Proklamasi 17 Agustus 1945, karyawan KA yang tergabung dalam "Angkatan Moeda Kereta Api" (AMKA) mengambil-alih penguasaan perkeretaapian dari pihak Jepang pada tanggal 28 September 1945. Hari itu dibacakan pernyataan sikap oleh Ismail dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 September 1945 kekuasaan perkeretaapian berada di tangan bangsa Indonesia.

Sejak hari itu, orang Jepang tidak diperkenankan lagi campur tangan dengan urusan perkeretaapian di Indonesia. Bersamaan dengan itu dibentuklah Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Peristiwa bersejarah inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api di Indonesia.

□ mti

Our Services:

PHOTO digital photo indoor • digital photo outdoor • digital video shooting • kiddy photo • glamour photo • graduation photo • family photo • candid photo • **BRIDAL** wedding package • wedding gown design • party gown design • **SALON** brides make up • party make up • kebaya



www.ricky-l.com • email:info@ricky-l.com

kreasi etalase web

www.esero.com

WWW DESIGN



 **ESERO**

Web Design & Hosting