

Edisi 25 ■ Rp 14.000 Luar Jabotabek Rp 15.000

# TokohINDONESIA®

THE EXCELLENT BIOGRAPHY



**PAMONG ENTREPRENEUR:  
DI SETIAP POS PENGABDIAN  
YANG DIPERCAYAKAN,  
KEPADANYA SELALU  
MENINGGALKAN  
JEJAK  
YANG PATUT  
DITELADANI  
DAN  
DIKENANG**

# RUSTAM EFFENDI

## JEJAK: POLA TRANSPORTASI MAKRO



kreasi etalase web

[www.esero.com](http://www.esero.com)

WEB DESIGN



**Esero**

**Web Design & Hosting**



## TOKOH UTAMA:

**RUSTAM EFFENDI, PAMONG ENTREPRENEUR.** Dia pamongpraja yang inovatif dan selalu giat bekerja keras layaknya seorang wiraswasta sejati. Maka, dia digelar pamong entrepreneur yang berorientasi pelayanan dan kepentingan rakyat. Di setiap pos pengabdian yang dipercayakan kepadanya, selalu saja meninggalkan jejak yang patut diteladani dan dikenang. Dia pun mengakhiri tugas sebagai Kepala Dinas perhubungan Pemprov DKI Jakarta setelah meletakkan landasan Pola Transportasi Makro Jakarta, yang bermakna revolusi transportasi. .... 6

## Rustam Effendi, Pamong Berorientasi Kerja

Sikapnya tidak mengejar jabatan, selama pamong ia hanya mengejar kerja, kerja dan kerja. Ia pekerja keras yang tak bisa diam berpangku tangan. Juga bukan pamong yang berorientasi kepada kepentingan pribadi. .... 16

## Bermula dari Keteduhan Hidup di Rumah

Rustam Effendi memiliki vitalitas fisik berdeterminasi tinggi. Dia tampak lebih muda dari usianya. Ia mengaku mempunyai paling tidak empat kiat atau rahasia tentang itu, yakni berdoa, bekerja dengan plong, menikmati keteduhan hidup di rumah dan berolahraga ria bersama keluarga. .... 18

## Jejak: Pola Transportasi Makro

Rustam mengakhiri tugas pengabdian selaku Kepala Dinas Perhubungan Pemprov DKI Jakarta (September 2005) dengan meninggalkan jejak sekaligus mewariskan Pola Transportasi Makro Jakarta. Dia berkeyakinan pola transportasi makro tersebut akan mampu mengatasi masalah kemacetan lalu lintas di Jakarta. .... 22

## KOLOM MR ETOS:

### Pergeseran Paradigma & Loncatan Keberhasilan

*Jika Anda ingin keberhasilan biasa perbaikilah perilaku; Jika Anda ingin keberhasilan besar perbaikilah paradigma — Stephen R. Covey* ..... 30

## TOKOH PILIHAN:

### Prof Dr Ir Koesmawan, Pendidik Manajemen Industri

Sosoknya merupakan gabungan tipikal insinyur, pendidik dan konsultan, sekaligus aktivis Muhammadiyah yang banyak menggeluti bidang pendidikan. Sebagai seorang ahli manajemen industri, ia mempunyai pemikiran yang khas, sekaligus kritis tentang masa depan industri dan perekonomian nasional. .... 32

**KAPUR SIRIH:** Jejak Pamong Entrepreneur ..... 4

**SURAT DAN KOMENTAR:** ..... 3

COVER: Esero Design  
FOTO: MTI/Ricky L Photo

## SURAT DAN KOMENTAR

### Muak Lihat Tokoh Politik

Pak Probo! Perlu waktu sangat lama bagi saya untuk mengerti keadaan yang sesungguhnya. Saya cuma rakyat biasa, bukan orang politik dan bukan penggemar Pak Harto murni. Tapi saya rindu akan kepemimpinan Bapak Soeharto. Apa yang Pak Probo katakan banyak betulnya dan saya bisa rasakan kesedihan Bapak Soeharto tentang keadaan Indonesia karena saya juga sama sedihnya.

Setelah era Pak Harto, Indonesia malah memburuk. Idealisme reformasi Indonesia baru sebaiknya masuk keranjang sampah saja. Tokoh-tokoh politik malah bikin tambah runyam saja. Setidaknya jaman Soeharto dulu tidak ada bom, toleransi beragama paten punya! Sekarang, unjuk rasa sana-sini ngga tau apa yang diperjuangkan dan diomongin.

Saya berstatus mahasiswa ketika era reformasi yang digalang para mahasiswa itu terjadi. Idealisme saya hilang berganti rasa muak melihat tokoh-tokoh politik yang saya dukung dengan harapan mereka akan betul-betul berusaha memperjuangkan rakyat ternyata hanya menggunakan kami (mahasiswa) ini untuk naik ke permukaan. Maaf Pak Harto kalau saya pernah tidak mendukung Bapak.

**Atha**, Luar Negeri  
jrumata@yahoo.com

### Tulisan Syaykh Al-Zaytun

Saya membaca perspektif yang dibawakan oleh Syaykh al-Ma'had Al-Zaytun. Sungguh suatu pemikiran yang luar biasa yang jika dikaji lebih dalam maka sebenarnya ini adalah jalan menuju suatu persatuan yang sangat-sangat mulia. Semoga tulisannya Syaykh tersebut dapat menjadikan kita semua toleran, baik antar agama juga antar bangsa, alhamdulillah. Dan dia telah menurunkan orang yang sangat



■ **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, Samsuri, Tian Son Lang, Suryo Pranoto, Retno

Handayani, Christian Natamado, Dean Lawrence Rompis ■ **KONTRIBUTOR:** Dandy Hendrias, Tahi Edward Purba, Heru B Utomo, Yoeliani

Desianna Somali, Yusak HS, Yayat Suryatna, Richard Susilo (Tokyo) ■ **FOTOGRAFER:** Ricky L Photo ■ **TATA GRAFIS:** Esero Design ■ **PEMIMPIN**

**PERUSAHAAN:** Mangatur Loriecide Paniroy ■ **MANAJER KEUANGAN:** Adur Nursinta Purba ■ **IKLAN:** Saut Situmorang, Doan Adikara Pudan, Watty Soetirno

■ **DISTRIBUSI:** Kedarton Harijanja ■ **ALAMAT REDAKSI/TATA USAHA:** Jalan Bukit Duri Tanjakan IX No.26, Tebet, Jakarta Selatan 12830 ■ **Po Box 4042 JKTJ**

13040 ■ **TELEPON** (021) 83701736 - 9101871 - 70776232 ■ **FAX:** (021) 9101871 ■ **SMS** 0812-949-1043 ■ **E-MAIL:** redaksi@tokohindonesia.com -

iklan@tokohindonesia.com - sirkulasi@tokohindonesia.com ■ **SITUS WEB:** 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 ■ **PENERBIT:** pt.

Citraprinsip Publisitas Indoaprint ■ **REKENING:** Bank Niaga Supomo Jakarta No.025.01.24000.00.8 dan BCA Jatinegara 005-030-2121 ■ **TARIF IKLAN:**

Cover Rp.20.000.000, Isi Rp.12.500.000 per halaman ■ **HARGA:** Rp.14.000 (Luar Jabotabek Rp.15.000) ■ **Langganan** Rp.160.000 (12 Edisi)

## SURAT DAN KOMENTAR

briliant serta mudah-mudahan Allah selalu mengabulkan segala apa yang di azam juga dicita-citakan oleh Syaykh al-Ma'had al-Zaytun, sehingga dunia ini kelak akan terbukti dan menjadi apa yang dikatakannya aman tentram gemah ripah lohji nawi / baldatun toyibun gopurur rohim amin ya robul alamin.

**Ayi Purnama**, DKI Jakarta  
ayi.purnama@indika.co.id

**Bravo JIL**

Saya cukup apresiatif dengan ide-ide yang diusung oleh JIL (Jaringan Islam Liberal). Terutama ide tentang pemaknaan kembali konsep jihad dalam Islam dan juga reinterpretasi terhadap ayat-ayat yang secara tekstual dipahami oleh kaum salaf secara misoginis. Bravo JIL!

**Nasrulloh**, DKI Jakarta  
arul\_rul@yahoo.com

**Kompensasi, Bodohi Rakyat**

Kenaikan BBM adalah langkah yang tidak bisa dihindari dengan naiknya harga minyak dunia. Tapi memberikan subsidi langsung kepada rakyat adalah langkah yang salah. Juga subsidi itu tidak sebanding dengan harga-harga kebutuhan lain yang juga ikut naik. Jadi hal itu adalah percuma dan sama sekali tidak mengurangi penderitaan rakyat, malah memperburuknya.

Seharusnya pemerintah menyubsidi transportasi untuk angkutan penumpang dan barang. Karena di situlah akar permasalahannya. Selama ini pemerintah menganggap bahwa penikmat terbesar dari subsidi BBM adalah hanya orang-orang kaya karena mereka banyak memakai mobil mewah seenaknya, satu anggota keluarga satu mobil. Jika demikian adanya, seharusnya pemerintah sadar bahwa transportasi yang harus ditanggulangi. Bahwa untuk angkutan itu pemerintah dan lembaga non-profit yang menanganinya.

Seharusnya pemerintah lebih bijak dan lebih cermat juga dalam memilih mana yang seharusnya disubsidi. Dengan melakukan subsidi kepada rakyat langsung itu ibarat mengiming-imingi lolypop kepada anak kecil. Untuk membekap mulut mereka. Hal yang demikian itu seperti membodohi rakyat kecil.

Wahai Pak Presiden dan Wakil Presiden serta para pemimpin lainnya, dengarkanlah suara hati rakyat yang sebenarnya. Cobalah untuk benar turun menjadi salah seorang rakyat,

## Jejak Pamong Entrepreneur

Pembaca! Setelah satu bulan umat Islam di seluruh dunia menunaikan ibadah puasa, saatnya tiba di hari kemenangan. Selamat Idulfitri, 1 Syawal 1426 H! Mohon maaf lahir-batin. Kita berharap suasana hari kemenangan ini tetap memberi semangat optimis untuk menyongsong hari esok yang lebih baik, kendati hari-hari terakhir ini, terasa makin sulit, terutama setelah pemerintah menaikkan harga BBM.

Kebijakan pemerintah menaikkan harga BBM di atas 100 persen, baru kali ini pernah terjadi. Tujuan pemerintah pasti baik, terutama dalam rangka membangun kemandirian bangsa ini. Tetapi, momentumnya, sangat tidak tepat. Sehingga berbagai pihak merasakan kebijakan itu sangat keterlaluan. Sepertinya pemerintah tidak memahami kondisi masyarakatnya yang masih sangat sulit dan semakin sulit.

Menaikkan harga BBM (menghapuskan subsidi BBM) adalah cara termudah untuk mengurangi defisit anggaran negara. Pemerintah telah mengambil kebijakan termudah itu. Mengapa pemerintah mengambil

cara yang sangat mudah itu? Pastilah hal ini, terkait dengan kemiskinan kreatifitas untuk menemukan cara yang lebih baik demi kepentingan rakyat. Birokrasi di negeri ini, mulai dari yang tertinggi sampai terendah, dari presiden sampai kepala desa, memang sudah terkenal dengan semboyan: Kalau bisa dipersulit, kenapa dipermudah? Maka tidak heran bila ada kebijakan yang justru mempersulit rakyat.

Namun, kita tidak baik terlalu apriori kepada birokrasi dan para pamong di negeri ini. Titik-titik harapan harus selalu kita hidupkan dalam sanubari. Suatu saat, kita berharap akan makin banyak pamong yang berorientasi pelayanan kepada masyarakat. Pamong yang kreatif menentukan kebijakan yang memberi kemudahan dan kesejahteraan kepada rakyatnya.

Titik harapan ini, mendorong kami untuk mengekspose profil dan jejak seorang pamong, yang menurut hemat kami, dia seorang pamong yang kreatif untuk melayani dan memberi kemudahan dan kesejahteraan kepada rakyatnya. Kendati jabatannya, belum setingkat gubernur, apalagi setingkat menteri atau presiden, tetapi dia selalu mengukir prestasi dan meninggalkan jejak yang patut diteladani dan dikenang oleh masyarakatnya.

Dia, adalah Rustam Effendi, pamong kreatif berjiwa entrepreneur cinta rakyat, yang baru saja mengakhiri pengabdianya selaku Kepala Dinas Perhubungan Pemprov DKI Jakarta. Di bawah kepemimpinannya Gubernur Sutiyoso, dia merumuskan dan melaksanakan Pola Transportasi Makro

Jakarta, yang diawali dengan pengoperasian TransJakarta Busway, sebagai titik *start* reformasi total (revolusi) angkutan umum ibukota Jakarta yang lebih layak, nyaman dan manusiawi.

Dia mengawali karir di kantor kelurahan, sampai kemudian menjadi Camat Setiabudi, yang melahirkan Segitiga Emas Jakarta. Dia pamong yang selalu mengukir karya kreatif, layaknya seorang entrepreneur, maka kami menggelarnya: Pamong Entrepreneur!

*Redaksi*

**Tarif Iklan Majalah TokohIndonesia**

- Cover belakang : Rp.20.000.000
- Cover dalam depan : Rp.16.000.000
- Cover dalam belakang : Rp.15.000.000
- Halaman dalam : Rp.12.500.000

maka kalian akan tahu apa yang sebenarnya sedang terjadi di bawah sini.

**Antris**, Jawa Barat  
vegassuz2005@yahoo.com

#### **Prabowo, Pertahankan Kiani!**

Saya ingin bertanya kepada Pak Prabowo Soebijanto mengenai rencana beliau menjual PT. Kiani Kertas. Menurut saya sebisa mungkin dipertahankan, jangan dijual karena aset yang dimiliki PT Kiani sangat besar. Jadi jangan sampai jatuh ke tangan pihak asing.

**Agung Budi Hatmoko**, DKI Jakarta  
abhe\_25@mmui.edu

#### **Pengagum AAU**

Salam Dirgantara. Saya seorang mahasiswa D3 Manajemen Informatika Politeknik Negeri Jember, semester III. Saya pengagum Akademi Angkatan Udara. Saya ingin tanya: apakah lulusan D3 Perguruan Tinggi bisa ikut menjadi anggota Akademi Angkatan Udara. Dan bagaimana caranya kita registrasi untuk calon anggota. Berapa besar biaya untuk pendidikannya. Berapa tahun lama pendidikannya. Apabila ada, kapan brosur pendaftaran beredar. Yang saya ragu mulai dahulu, apakah setelah pendidikan, penempatan lulusan hanya di official AAU atau gimana syarat ingin menjadi salah satu wingman di AAU. *Because my future is only be pilot of an aircraft in Indonesian Air Force. Please answer my question in this session. Thanks to Indonesian Air Force.*

**Wahyu Eko Pribadi**, Jawa Timur  
TJibril@plasa.com

#### **Promosi Pariwisata**

Tulisan ini saya tujukan kepada Bapak Menteri Pariwisata dan Kebudayaan, Bapak Ir. Jero Wacik, SE. Tempat pariwisata dan kebudayaan yang ada di Indonesia sangatlah banyak dan beraneka ragam. Satu hal yang kita tidak punya yaitu kurangnya (sama sekali tidak ada) promosi pariwisata dan kebudayaan kita di negara lain. Sebagai contoh: Saya baru saja pulang berkunjung dari Bangkok dan Laos, dan saya melihat begitu banyak promosi pariwisata tentang Malaysia dan Singapore di media cetak maupun di tv. Sedih rasanya kalau Indonesia (sebagai negara yang mempunyai

banyak tempat pariwisata dan beraneka ragam kebudayaan) tidak dipromosikan di negara lain. Bahkan Malaysia sudah mempromosikan pariwisata dan kebudayaan mereka di Amerika maupun di Eropa melalui Televisi yaitu berupa iklan di tv dan di majalah. Saya berharap suatu saat nanti Indonesia bisa mempromosikan tempat-tempat pariwisata dan kebudayaan-kebudayaan yang ada di Indonesia di manca negara.

**Welly Irawan**, Jawa Timur  
bnwi6673@yahoo.com



#### **Bom Bali Meledak (BBM)**

Ini salah siapa? Ini yang biasa dilontarkan pejabat negeri ini. Naif memang dalam kurun waktu 7 tahun tepatnya mulai reformasi 1998, sudah berkali-kali terjadi peledakan BOM. Ini menunjukkan bahwa belum terciptanya sistem sebagaimana zaman Suharto antara eksekutif dan yudikatif bisa bekerjasama.

Kita acungkan jempol kepada kepolisian yang telah mengidentifikasi pelaku secara cepat. Tetapi pencegahan sebelum terjadinya bom meledak belum bisa dideteksi. Ini sebetulnya bukan masalah lemahnya inteljen RI, tetapi condong kepada kewenangan cegah dan tangkal. Mungkin kalau inteljen kita dikasih kewenangan penuh, hal ini tidak terjadi. Tetapi konsekuensinya apabila salah tangkap harus berani minta

## **SURAT DAN KOMENTAR**

maaf dan ada ganti ruginya paling tidak mengembalikan nama baiknya.

**Sunarso**, Jawa Tengah  
narso68@plasa.com

#### **Oh Indonesiaku!**

Indonesia oh Indonesiaku!  
Betapa hinanya dirimu  
Kini hutangmu banyak  
Walaupun kamu kaya  
itu semua bukan milikmu

Semua bangsa ingin merebutmu  
Demi kejayaan mereka  
Adakah orang yang bisa  
mengembalikan semua itu?

**Karim Amarullah**, Banten  
karim\_a9@plasa.com

#### **Laurence Manullang**

Membaca *interview* Anda dengan Pak Laurence Manullang dari pengalaman dan pandangannya mengenai korupsi dan pendidikan tinggi sangat mengharukan. Tapi yang menjadi pertanyaan kenapa putera bangsa yang begitu brilliant tidak digunakan oleh negara untuk membantu mengangkat martabat negara ini? Misalnya, dalam pemberantasan korupsi dan atau meningkatkan integritas SDM Indonesia yang semakin hari semakin terpuruk?

**Lenna Sentosa**, Banten  
ls@yahoo.com

#### **Teleconference dan Ulah JK**

Loh kok diributkan *teleconference*? Jangankan negara yang begitu besar, sedangkan perusahaan pun sering menggunakan fasilitas teknologi ini untuk mempercepat komunikasi. Juga menghindari ulah Wakil Presiden yang ringan tangan untuk mengambil keputusan mendahului bossnya, presiden. Maka jalan satu-satunya ialah dengan memimpin dengan cara terbuka, agar rakyat bisa membentengi Presiden sebagai pemegang kedaulatan rakyat adalah yang harus mengambil keputusan bukan Wakil Presiden. Dengan sistim terbuka ini, JK otomatis disadarkan bukan dia pemegang mandat rakyat tapi presiden. Dan dia harus diawasi oleh rakyat langsung jangan bertindak nyerempet-nyerempet bahaya, khususnya pada saat Presiden mengadakan perjalanan keluar negeri.

**Budidharma**, DKI Jakarta  
budi@yahoo.com

**RUSTAM  
EFFENDI**



**PAMONG EN**



RUSTAM EFFENDI SAAT DIWAWANCARA WARTAWAN TOKOH INDONESIA ■ mti/ms

Dia pamongpraja yang inovatif dan selalu giat bekerja keras layaknya seorang *entrepreneur* atau wirausahawan sejati. Maka, dia digelar pamong *entrepreneur* yang berorientasi pelayanan dan kepentingan rakyat. Di setiap pos pengabdian yang dipercayakan kepadanya, selalu saja meninggalkan jejak yang patut diteladani dan dikenang. Jika dianalogikan dalam jenjang militer, dia seorang kolonel yang mampu berpikir dan berkarya selayaknya seorang jenderal. Namun tetap dalam kerangka tanggung jawab dan kesetiaan kepada atasannya. Dia pun

mengakhiri tugas sebagai Kepala Dinas Perhubungan Pemprov DKI Jakarta setelah meletakkan landasan Pola Transportasi Makro Jakarta, yang bermakna revolusi transportasi.

**R**ustam Effendi Sidabutar, sejak awal masa pengabdian tak memilah-milih pekerjaan atau jabatan. Jabatan apa pun yang diberikan atasan di instansi tempatnya bekerja, lulusan Fakultas Hukum Universitas Indonesia, ini selalu menekuni dengan sepenuh hati bekerja keras dan inovatif. Pangkat atau jabatan rendah pun tak membuatnya untuk kehilangan gairah dan kreativitas melakukan sesuatu yang baru dan berguna bagi masyarakat dan pemerintah (instansi tempatnya bekerja).

Bahkan, pria kelahiran Medan 8 Juli 1949, ini selalu mampu melakukan sesuatu melebihi panggilan kewajiban tugas rutin yang sepadan dengan pang-

# TREPRENEUR

kat dan jabatan yang dipercayakan padanya tanpa pretensi melangkahi batas wewenang atau atasannya. Semuanya dilakukan dalam kerangka tugas dan tanggung jawab yang diberikan atasannya.

Jika dianalogikan dalam jenjang militer, dia ibarat seorang prajurit yang mampu berpikir, bertindak dan berkarya selayaknya perwira. Atau, ibarat seorang kolonel yang mampu berpikir, bertindak dan berkarya selayaknya seorang jenderal. Namun tetap dalam kerangka tanggung jawab dan kesetiaan kepada atasannya.

Jejak dan orientasi bekerja melebihi panggilan tugas itu dilakukannya sejak bekerja sebagai staf Kelurahan Jelambar Jakarta Barat, Wakil Camat Kebayoran Baru Jakarta Selatan, Camat Setiabudi, Asisten Tatapraja Kotamadya Jakarta Selatan, Sekretaris Kota (Seko) Jakarta Selatan dan Kepala Dinas Perhubungan Pemda DKI.

Gebrakannya ketika menjabat Camat Setiabudi (1988-1993), melahirkan istilah kawasan Segitiga Emas Jakarta. Dia yang memelopori harga pembebasan tanah rakyat di Jakarta menjadi lebih layak. Dia juga pelopor *one door service* di Jakarta Pusat. Kisah paling anyar dan spektakuler dan pasti tak akan terlupakan warga Jakarta adalah keberaniannya memulai revolusi transportasi di Ibukota, yang ditandai dengan pengoperasian *TransJakarta Busway*.

Revolusi atau reformasi total transportasi itu lahir atas gagasan, arahan dan pimpinan Gubernur Sutiyoso, agar dia yang ketika baru diangkat sebagai Kepala Dinas Perhubungan Pemda DKI, segera menciptakan

suatu pola transportasi yang bersifat makro di Jakarta.

Arahan bernada bimbingan dan tantangan dari gubernur, itu membuat kreativitas dan jiwa *entrepreneur*-nya terpantik bangkit. Dalam kapasitasnya sebagai Kepala Dinas Perhubungan Pemda DKI Jakarta, buah kreativitasnya muncul selayaknya seorang Menteri Perhubungan yang mengimplementasikan arahan Gubernur DKI Sutiyoso selayaknya

seorang presiden. Maka lahirilah Pola Transportasi Makro DKI Jakarta (*Jakarta Macro Transportation Scheme*).

Tidak mudah melakukan suatu perubahan walaupun tujuannya baik dan berpihak kepada kepentingan masyarakat umum. Terbukti, Gubernur Sutiyoso sebagai inisiator dan pengendali serta Rustam Effendi sebagai *programmer* dan proyektor *TransJakarta Busway*, menjadi bulan-bulanan kritik dan kecaman pedas dari berbagai pihak. Mereka dicerca, dikecam dan dibenci serta dituduh macam-macam.

Walau kemudian, setelah *TransJakarta Busway* beroperasi enam bulan, mata hati publik dan berbagai pihak yang tadinya mengecam, menjadi celik melihat betapa spektakulernya *TransJakarta Busway* sebagai awal dari revolusi transportasi untuk menjadikan angkutan umum di ibukota negeri ini lebih nyaman, layak, dan manusiawi. Lebih lengkap, selanjutnya baca: **Jejak: Pola Transportasi Makro.**

## Mulai dari Jelambar

Ia adalah seorang *programmer* dan pamong *entrepreneur* yang hasil kreasinya selalu merupakan lompatan-lompatan baru yang visioner jauh menatap masa depan melebihi imajinasi dan jangkauan pemikiran orang lain. Ia berkali-kali sudah berhasil membuktikan hal itu.

Rustam Effendi, menata karir sebagai pamong sejak tahun 1975 dari bawah. Bak kata pepatah Melayu lama: *Berakit-rakit ke hulu, berenang-renang ke tepian. Bersakit-sakit dahulu bersenang-senang kemudian.* Pria bungsu ini, awalnya bertugas sebagai staf di Kelurahan Jelambar, Kecamatan Grogol Petamburan, Jakarta Barat.

Sebelumnya, dia yang sejak usia SMP sudah mengantongi surat ijin

### BIODATA:

Nama:  
Rustam Effendi, SH, M.Si

Lahir:  
Medan, 8 Juli 1950

Agama:  
Kristen Protestan

Istri:  
Ita R. Na70

Anak:  
Empat Orang

Pendidikan:

1. Sekolah Rakyat, tahun 1956-1962, di Pematang Siantar
  2. Sekolah Menengah Pertama, tahun 1962-1965, di Pematang Siantar
  3. Sekolah Menengah Atas, tahun 1965-1968, di Medan
  4. Perguruan Tinggi, Universitas Indonesia, Fakultas Hukum Tata Negara, tahun 1970-1979, di Jakarta
  5. Pasca Sarjana, Universitas Satyagama, Jurusan Ilmu Pemerintahan, 1999
- Riwayat Pekerjaan:
1. Staf Kelurahan Grogol Petamburan, Jakarta Barat, tahun 1976
  2. Kepala Seksi Kesejahteraan Rakyat, Kec. Grogol Petamburan, Jakarta Barat, 1979
  3. Kepala Seksi Pembangunan Desa, Kec. Grogol Petamburan, Jakarta Barat, 1981
  4. Staf Biro Bina Pemerintahan DKI Jakarta, 1981
  5. Kepala Sub Bagian Pendapatan Prov. DKI Jakarta, 1982
  6. Wakil Camat Kebayoran Baru, Prov. DKI Jakarta, 1983
  7. Camat Setiabudi, Prov. DKI Jakarta, 1988
  8. Asisten Tatapraja Jakarta Selatan, 1993
  9. Sekretaris Wilayah Kota Jakarta Pusat, 1999
  10. Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Prov. DKI Jakarta, 2001
  11. PLH Kanwil Perhubungan Prov. DKI Jakarta, 2001
  12. Kepala Dinas Perhubungan Prov. DKI Jakarta, 2001-2005

Hobby:

Olahraga

Tanda Jasa/Penghargaan:

1. Penilaian Tugas Camat dan Kepala Perwakilan Kecamatan se-DKI Jakarta, Peringkat ke-IV, 1991
2. Penilaian Pelaksanaan Tugas-Tugas Camat di DKI Jakarta, Peringkat ke-III, 1991
3. Penilaian Pelaksanaan Tugas-Tugas Camat di DKI Jakarta, Peringkat ke-II, 1993
4. Medali Tanda Kesetiaan Kelas III (15 Tahun Masa Kerja), 1990
5. Pengelolaan Zakat Infaq dan Shadaqah (ZIS) Terbaik Pertama Tingkat Wilayah dan Kantor, 1990, se-DKI Jakarta
6. Pengumpul Zakat Infaq dan Shadaqah (ZIS) Masyarakat Wilayah Kecamatan dan Antar Pemerintah Kecamatan se-DKI Jakarta, 1991/1992
7. Koordinator Pengumpul Zakat Infaq dan Shadaqah (ZIS) Masyarakat dan Kantor Terbaik Pertama, tahun 1991
8. Medali Tanda Kesetiaan (Masa Kerja 20 tahun), 1995
9. Selaku Ketua Panitia Pemungutan Suara (KPPS) Kecamatan Setiabudi, 1992
10. Bapak Penggerak Pembangunan Transportasi dan Komunikasi Nasional dari Golden Award 2003

Seminar/Simposium:

1. Lokakarya Mobilitas Penduduk, 1996, di Jakarta
2. Seminar Sehari Pelaksanaan Pembangunan Jakarta Selatan, 1991, di Jakarta
3. Manajemen Pemerintahan Menghadapi Tantangan Abad-21, 1998, di Jakarta

Alamat Rumah:

Jalan Kayu Mas I Blok F No. 9-10, Pulomas, Jakarta Timur  
Telp. (021) 475.0762, 472.1849



RUSTAM EFFENDI, PAMONG KREATIF ■ mti/ricky | photo

mengemudi (SIM), malah hanya 'bercita-cita' asal bisa bekerja sebagai sopir taksi gelap dulu, agar bisa kuliah. Ketika ia memulai pengabdian sebagai staf kelurahan, dia sudah menginjak bangku kuliah tingkat tiga Fakultas Hukum Jurusan Hukum Tata Negara, Universitas Indonesia (UI). Setelah bekerja di kelurahan, dia kuliah di program *extension* FH-UI, agar bisa kerja pada pagi hari, dan selesai tahun 1979.

Sebagai anak Medan berwatak

keras ditambah disiplin warisan ayahnya yang berdinastis sebagai abdi masyarakat, Rustam sejak bekerja di Kelurahan Jelambar sudah ditugaskan operasional untuk menegakkan disiplin di tengah-tengah masyarakat. Ia di Jelambar sudah menunjukkan kemampuan alami sebagai pekerja keras yang tak bisa diam berpangku tangan melihat permasalahan warga.

Ia mengkreasi banyak hal. Kehadiran anak muda itu begitu terasa mendinamisir suasana

kelurahan. Kantor menjadi ramai tidak seperti biasanya. Dari Jelambar, Rustam dipromosikan menjadi Kepala Seksi Kesejahteraan Rakyat (Kesra) Kecamatan Grogol Petamburan, tahun 1979. Masih di kecamatan sama, pada tahun 1981, Rustam dimutasi menjadi Kepala Seksi Pembangunan Desa.

Kemudian di tahun sama 1981, ia dipindahkan lagi menjadi Staf Biro Bina Pemerintahan DKI Jakarta. Kali ini, ia menempati kantor di lantai 10 Gedung Pemda DKI Jakarta, Jalan Kebon Sirih, Jakarta Pusat. Setahun kemudian, Rustam naik lagi menjadi Kepala Sub Bagian Pendapatan Provinsi DKI Jakarta.

### Gebrakan Wakil Camat

Rustam akhirnya harus kembali turun ke bawah sebagai pamong yang langsung berada di tengah-tengah warga saat ditunjuk menjadi Wakil Camat Kebayoran Baru, Jakarta Selatan.

Sejak ditunjuk tahun 1983, sinar cahaya inovasi dan kreativitas Rustam semakin tampak benderang sebagai pamong dengan segenap keberanian dan ketegasan. Sampai-sampai Walikota Jakarta Barat, Sarimun, di suatu kesempatan pernah menyebutnya seorang pamong *entrepreneur*. Sebab Rustam menjalankan pengabdian kepamongan layaknya seorang pengusaha yang giat bekerja keras.

Sebagai seorang wakil camat yang pekerja keras, dia selalu siap melaksanakan penugasan camat pimpinannya. Salah satu penugasan yang diterima ketika itu adalah mengatur Kebayoran Baru khususnya Blok M dan terminal bis yang semrawut supaya menjadi rapih.

Ia lalu bergerak menggebrak dan membersihkan Blok M, yang dalam sekejap menjadi suatu kawasan yang tampak lebih bersih dan teratur. Lalu, ketika tiba giliran hendak menertibkan terminal bis Blok M, Rustam lebih dahulu mengimbau kepada LLAJ bahwa tidak sepatutnya di terminal bis Blok M banyak berdiri tempat pedagang kakilima.

Himbauan itu berbalas lain. Kepala Terminal menunjukkan sepucuk SK Gubernur, yang isinya antara lain, Dinas Perhubungan –



ketika itu dijabat Budiardjo yang kemudian diangkat menjadi Wakil Gubernur—diberi wewenang mendirikan kios, loket dan sebagainya di setiap terminal yang dikelola Badan Pengelola (BP) Terminal.

Kios diterjemahkan oleh Kepala BP Terminal sebagai kakilima, berbeda jauh dengan idealisasi Rustam yang mengharapkan hadirnya *counter-counter* penjual koran, majalah, makanan, minuman dan sebagainya yang bersifat *public service* sebagaimana terdapat di Bandara Soekarno-Hatta.

Rustam tak bergeming dengan hadangan Kepala Terminal. Ia berpikir Walikota Muchtar Zakaria telah ikut memerintahkan bongkar. Maka sejak tengah malam hingga pagi-pagi buta, tepat pada pukul 00.00-05.00 WIB, ia sungguh-sungguh membongkar habis semua kakilima di terminal bis Blok M.

Oleh pimpinan LLAJ, nama Wakil Camat Rustam Effendi dilaporkan ke Gubernur. Ia lalu dipanggil menghadap untuk menjelaskan semuanya. Rustam sempat gentar. Namun, dia menguatkan diri karena merasa yakin tindakannya adalah benar.

Setelah dia memberi penjelasan di hadapan Gubernur dan Kepala Dinas LLAJ, ‘si pembangkang’ Rustam Effendi ternyata tidak dikenakan hukuman. Malah, wakil gubernur waktu itu, Chourmin, membenarkan dan mendukung wakil camat itu. “Apa kata Wakil Camat itu benar, tidak boleh sembarangan membuat kakilima,” kata Gubernur.

Maka, pendek cerita, di Blok M mulailah tercipta suatu keindahan. Ia mendapat *applaus* dari tokoh-tokoh masyarakat Kebayoran Baru.

Inovasi dan kerja keras yang dibarengi keberanian, ketegasan, dan konsistensi mengambil keputusan sangat dominan menyumbang keberhasilan demi keberhasilan pada setiap pelaksanaan tugas yang diembannya. Keberanian yang didasarkan oleh kebenaran yang hakiki, disertai kejujuran hati yang tulus untuk mengabdikan kepada warga.

## Sesungguhnya, pada saat rakyat tak bisa berkata lain kepada pemerintah saat itu, dia tengah memproklamirkan reformasi penataan pemanfaatan tanah, *land use*.

### Camat Cinta Rakyat

Keberanian dan keberhasilan Rustam Effendi membuat kawasan Kebayoran Baru, Blok M, dan terminal bis Blok M menjadi tertata lebih rapih, teratur dan indah dari sebelumnya, selain mendapat sambutan dari tokoh-tokoh masyarakat Kebayoran Baru dan munculnya pembelaan dari Gubernur soal larangan mendirikan kakilima di terminal bis, rupanya juga mendapat penilaian tersendiri dari Muchtar Zakaria, Walikota Jakarta Selatan, ketika itu.

Lalu, Walikota mencalonkan Rustam menjadi camat di Kecamatan Setiabudi, Jakarta Selatan. Walau merupakan lompatan besar promosi jabatan, Rustam awalnya enggan menerima pos baru itu. Dia sempat terpengaruh anggapan beberapa rekannya lebih baik tak menjadi camat jika harus berhadapan dengan runyamnya kondisi Setiabudi sebagai *slum area*.

Kondisi sosial yang amat berat seperti pemukiman kumuh, rawan banjir, pedagang kaki lima bertaburan di mana-mana, termasuk Pasar Rumput tempat berdagang berbagai barang loakan. Di jalan Setiabudi Raya saja, depan kantor camat, mobil sudah tak lagi bisa berpapasan karena penuh kakilima. Bahkan di pinggir terusan kali Ciliwung banyak terdapat “hotel perosotan” sebagai arena bisnis ‘esek-esek’.

Mungkin, karena kondisi berat

itu pula, maka Walikota memilih menugaskan Rustam menjadi Camat Setiabudi tahun 1988. Rustam pun menyadari, ini sebuah kepercayaan dan tantangan yang harus dijawab dengan kreja keras. Tugas pertama yang dilakukannya, menyelesaikan persoalan sebuah bangunan di kawasan Kuningan Timur, yang sejak tahun 1972 tak pernah bisa tuntas terselesaikan kendati harga sudah dibayar lunas.

Rustam lebih dulu memahami permasalahan yang sesungguhnya. Ternyata banyak korban di setiap kasus pembebasan lahan di

Kecamatan Setiabudi itu. Lalu, dia pun turun langsung ke bawah, bertemu dengan berbagai pihak terkait. Dengan bantuan Tuhan, kata Rustam, begitu dia pegang, persoalan bangunan Kuningan Timur itu bisa diselesaikan.

Tugas yang kedua, membebaskan lahan di kawasan kuping Kuningan, terletak antara Kali Malang-Rasuna Said untuk keperluan waduk Setiabudi. Ketika didatangi, rakyat merasa was-was, sebab lahan dihargai hanya Rp 60 ribu/meter. Benar saja, waktu dibebaskan dengan paksa rakyat menangis semua. Mereka menjerit, tak bisa berbuat apa-apa. Maklum, ketika itu, siapa pun tak bisa berkata tidak terhadap apa saja yang diprogramkan penguasa.

Setelah kedua tugas terselesaikan, Rustam kemudian menyempatkan diri merenung. Andai kejadian serupa menimpa diri atau keluarga dekatnya. Kemudian, dia segera mengamati peta Kecamatan Setiabudi. Tampak olehnya masih banyak lagi kawasan yang akan dibebaskan. Artinya, masih banyak rakyat yang akan menangis menjerit sebab terusir paksa dan dalam tempo singkat pasti menjadi jatuh miskin.

Ia lalu mengumpulkan tokoh-tokoh masyarakat, ustad dan kiai serta semua ketua RT/RW. Ia menemukan perenungan dan tekadnya, akan membebaskan lahan demi kepentingan pembangunan yang lebih baik. Namun dia menegaskan tak lagi mau menyaksikan kepedihan warga yang tanahnya dibebaskan.

Pembebasan haruslah berujung kepada kemakmuran warga.

Sesungguhnya, pada saat rakyat tak bisa berkata lain kepada pemerintah saat itu, dia tengah memproklamirkan reformasi penataan pemanfaatan tanah, *land use*. Sebagai camat, Rustam berujar, "Saya tidak mau lagi warga saya dibayar Rp 60 ribu permeter. Tapi, saya mau warga saya, rakyat saya, itu dibayar lima kali lipat dari harga Rp 60 ribu itu."

Tekad Rustam disambut warga dengan senang hati. Lalu mengkristallah kesepakatan bersama untuk berdiri dalam satu kata dan satu bahasa. Warga siap lokasi lahannya ditata ulang, *land use*. Mereka percaya kepada Camat yang telah menyatakan tekadnya untuk memperhatikan nasib mereka.

Sebulan kemudian, pembebasan lahan di pinggiran waduk sudah dihargai Rp 250 ribu/meter. Rustam berkata lagi, "Saya kepingin warga saya itu punya rumah yang representatif, yang wajar, yang bagus. Jalannya bagus dan di lokasi itu ada mesjid, ada gereja, ada pasar, ada sekolah. Ya, itulah, saya pengen punya kayak gitu," kata Rustam camat profetik yang ucapannya merupakan tanda-tanda kejadian masa depan.

### Segitiga Emas Jakarta

Keberhasilan Rustam membebaskan lahan di Kuningan



RUSTAM EFFENDI, PENGGAGAS SEGI TIGA EMAS JAKARTA ■ mti/rickyphoto

Timur sampai juga ke telinga sejumlah *developer*. Cerita tentang lahan itu begitu dramatis sebab sejak tahun 1972 tak pernah bisa tersentuh. Malah, sebelumnya sewaktu di situ dilakukan penyuluhan, camatnya pernah disandera oleh masyarakat.

'Penyanderaan' baru bisa diakhiri setelah datang bantuan kepolisian.

Namun di tangan Rustam, setelah langsung turun, semuanya menjadi beres saja segera. Informasi ini cepat menyebar ke kalangan *developer* yang lama mengincar lahan Kuningan.

Berbagai kasus lubang-lubang lahan (lahan yang sudah dibeli dan dibayar oleh *developer* namun tak pernah bisa tuntas terselesaikan sebab ada saja warga yang bertahan bahkan muncul penggarap baru) di sekitar kawasan jalan Sudirman, Gatot Subroto dan Rasuna Said, segera saja muncul terangkat kembali ke permukaan. Para *developer* memohon kepadanya untuk menyelesaikan permasalahan lahan itu.

Setelah bukti-bukti dan segala kelengkapan diperiksa, Rustam mengundang pemilik dan penggarap untuk dipertemukan dengan pengusahanya. Keduanya akhirnya melakukan perdamaian, penggarap bisa pergi dengan damai pengusaha pun menguasai lahannya kembali.

Berita tentang keberhasilan penyelesaian dengan baik berbagai kasus tanah semakin cepat menyebar kemana-mana. Banyak bankir serta-merta menyatakan minat beraktivitas di sekitar kawasan Kuningan. Rustam mempersilakan setiap *developer* memilih sendiri lahan yang disukai untuk dibebaskan. Namun harus lebih dahulu dirundingkan dengan warga. Jangan main paksa.

Di sisi lain masyarakat sudah tersadarkan untuk tak mau lagi lahannya dibebaskan sembarang sebelum berkonsultasi dengan sesama warga. Pengusaha dipersilakan datang menemui warga berbicara langsung. Bila perlu sebagai camat, Rustam siap memfasilitasi atau menjembatani, sekaligus menjadi saksi.

Sejak itu, sebutan 'Segitiga Emas Jakarta' kemudian mencuat ke permukaan. Rustam sendiri tak pernah bisa melepaskan diri dari lekatnya citra sebagai penggagas istilah Kawasan Segitiga Emas Jakarta. Sebab konsep itu sudah melekat erat di ubun-ubunnya.

Istilah Segitiga Emas Jakarta itu efektif melambungkan harga lahan di sekitar Jalan Sudirman-Gatot Subroto-Rasuna Said untuk memakmurkan warga yang dalam tempo sekejap usai menjual tanahnya berubah menjadi kaya raya.

Sebagai misal, dari 10 RW yang ada di Kelurahan Guntur tinggal tersisa satu RW. Maklum, harga lahan pada masa puncaknya bisa mencapai rata-rata Rp 4 juta/

meter dari sebelumnya hanya dihargai Rp 60 ribu/meter.

Rustam sebagai camat yang sekaligus bisa bertindak sebagai Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT), memperoleh keuntungan berganda lain.

Jalan-jalan yang mestinya dibangun oleh pemerintah dengan harus membebaskan tanah warga, tak lagi menyisakan penderitaan korban. Tugas itu telah diambil alih oleh pengusaha dengan membangun jalan di lahannya sendiri, lalu diserahkan menjadi milik pemerintah.

Ketika Rustam Effendi hendak mengakhiri tugas sebagai camat tahun 1993, banyak warga dan alim ulama kawasan Setiabudi keberatan. Mereka tak setuju camatnya dipindahkan.

Sebagai camat yang berkali-kali menerima penghargaan dari pemerintah yang didasarkan atas penilaian tugas camat, termasuk penghargaan sebagai camat terbaik pengelola dan pengumpul dana zakat infaq dan shadaqah (ZIS) se-Propinsi DKI Jakarta, Rustam memang sangat mencintai dan dicintai warganya.

Harun Al-Rasyid, Walikota Jakarta Selatan, ketika itu, menengahi dengan menyebutkan, "Jika warga Setiabudi sayang sama Rustam Effendi maka janganlah kepindahannya dihalang-halangi.

Sebab dengan kepindahan itu jabatannya justru hendak dinaikkan menjadi Asisten Tatapraja Kotamadya Jakarta Selatan." Warga akhirnya rela dan lega menghantarkan sang camat mengabdikan tempat baru.

### Raih Adipura

Cukup lama Rustam Effendi menjabat Asisten Tatapraja Jakarta Selatan, sejak tahun 1993 hingga 1999. Namun tugas dan hasil kerja kerasnya tak kurang mulia di

sini. Ia diperintahkan oleh Walikota Parjoko untuk bekerja keras dan kreatif membantunya membenahi Jakarta Selatan sampai bisa meraih penghargaan Adipura.

Salah satu langkah terpenting yang ia lakukan, membenahi kesemrawutan Pasar Minggu. Kawasan selatan Jakarta ini selama lima walikota sebelumnya seolah tak pernah bisa terjamah.

Di tangan Rustam, kesemrawutan sirna seketika. Pasar Minggu menjadi tampak lebih cantik dan teratur. Terminal hingga pasar semua serba hijau. Hal yang sama dilakukannya di kawasan Kebayoran Lama. Jakarta Selatan pun meraih penghargaan tertinggi Adipura untuk pertama kalinya.

Sayangnya kedua prestasi emas itu hanya bisa bertahan selama Rustam masih berkesempatan mengawasinya. Padahal dia tak bisa berlama-lama di situ. Sebab sejak tahun 1999, ia pindah ke Kotamadya Jakarta Pusat menjabat sebagai Sekretaris Kota (Seko).

### Pelayanan Satu Pintu

Rustam sendiri tetap melaju dengan sikap patriotik dan kerja kerasnya. Ide-ide baru seolah tak pernah kering dari otak pria penikmat hobi olahraga tenis dan golf ini. Di Jakarta Pusat, ia

## Selamat Jalan

**Ketika engkau datang,  
Aku terhenyak dengan gelegar  
suaramu.**

**Ketika engkau pergi,  
Aku tertegun dengan hasil  
kerjamu.**

**Kekasih!  
Ketika pertemuan itu ada,  
Aku yakin dan pasti,  
di sana ada perpisahan.**

**Selamat Jalan Bapak Rustam  
Effendy dan Ibu. Doa kami  
mengiring kepergianmu.**

*Sahid Jaya, 30 September 2005  
Dari Karyawati Dishub Prov. DKI Jkt*



RUSTAM EFFENDI, PAMONG BERORIENTASI KARYA ■ mti/haposan

membuat untuk pertamakali sebuah sistem pelayanan baru bernama *one door service*, atau pelayanan satu pintu. Ia memanfaatkan ruangan lama Korpri kantor Kotamadya Jakarta Pusat, yang kosong begitu pengurusnya pindah ke Jalan Jati Baru, Tanah Abang, Jakarta Pusat.

Di ruangan yang lebih dahulu direnovasi, dia menyebar banyak komputer dan menempatkan petugas pelayanan.

Warga cukup datang ke satu *counter* itu untuk mengurus berbagai keperluan. Apakah urusan pemakaman, pertanahan, kependudukan, PBB, Dispenda, pertamanan dan sebagainya. Semua ada di situ.

Dengan *one door service*, masyarakat yang datang pertama-tama memencet komputer memanggil menu tentang apa kebutuhannya.

Terus, apa yang perlu diurus, apa syarat-syarat, berapa biaya dan

sebagainya tertera di situ.

Selanjutnya, masih dari komputer, masyarakat diperintahkan untuk menemui petugas pelayanan di *counter* yang ditunjuk. Banyak *counter* didirikan laksana plaza membuat masyarakat cepat dan mudah terlayani.

Di *counter* itu masyarakat tak perlu bolak-balik atau ke belakang menyelesaikan pengurusan. Cukup dari satu pintu. Jika pengurusan membutuhkan waktu, ditentukan dan ditulis di situ kepastian berapa hari urusan selesai. Sehingga pada hari yang ditentukan kedatangan masyarakat sudah dijadwal. Namanya tinggal dipanggil.

Gubernur Sutiyoso berkali-kali memerintahkan seluruh walikota untuk menerapkan *one door service*, tapi sampai saat ini konsep ini belum bisa dinikmati masyarakat selain di Jakarta Pusat.

Bagaimana ide itu muncul? Menurut pengakuan Rustam, ide *one door service* muncul sederhana

saja, sebetulnya. Saat masih bertugas sebagai Asisten Tatapraja Jakarta Selatan, Walikota Parjoko pernah memerintahkan Rustam agar di jalan persis di depan kantornya dibuat pelayanan masyarakat. Mengerti bahwa perintah Parjoko sangat bagus, ide itu dimatangkan dan dilaksanakan. Lalu saat menjabat Sesko Jakarta Pusat, ide itu disempurnakan direalisasikan sebagai *one door service*.

### Digagas Gubernur

Apakah hal ini yang menjadi perhatian Gubernur Sutiyoso, lalu Rustam pun diangkat menjadi Kepala Dinas LLAJ (2001) yang kemudian menjadi Dinas Perhubungan Pemda DKI.

Beberapa hari setelah dilantik, pada bulan Juni 2001, Rustam dipanggil dan ditantang kesanggupannya untuk membuat program sistem jaringan makro transportasi kota Jakarta. Sebagai

pekerja keras dan kreatif yang menyukai tantangan, ia menyatakan siap dan memastikan programnya selesai Mei 2002.

Rustam segera belajar tentang transportasi. Ia beranjak dari sisi kebutuhan, sebagaimana telah dialami sejak menjadi pamong tahun 1975 di Kelurahan Jelambar, Jakarta Barat. Termasuk lebih khusus lagi data sejak tahun 1985 hingga 2001, sudah dipelajarinya. Dan juga sudah secara aktif mempelajari konsep MRT (*mass rapid transport*) yang sangat menonjolkan *subway* sebagai solusi alternatif utama.

Rustam melakukan studi banding ke beberapa tempat. Ia pergi ke Jepang, Singapura, Malaysia, Ekuador dan Kolombia. Tapi yang paling intens adalah studi banding ke Bogota, ibukota Kolombia. Alasannya, karena memang Bogota itu persis kayak orang Indonesia, orang Jakarta.

Kemudian, dia dibantu para staf Dinas Perhubungan DKI dan konsultan dari *Center for Transportation Studies* (CTS) Universitas Indonesia (UI), kemudian berhasil membuat konsep baru yang dinamainya Pola Transportasi Makro (PTM) DKI Jakarta (*Jakarta Macro Transportation Scheme*).

Gubernur Sutiyoso sebagai penggagas (inisiator) dan pemimpin

pembangunan DKI Jakarta, memproklamkan Pola Transportasi Makro (PTM) DKI Jakarta itu untuk segera dilaksanakan. Gubernur menyebutnya sebagai revolusi (reformasi total) transportasi Jakarta. Program ini diawali dengan mengoperasikan TransJakarta Busway, Koridor 1 Blok M – Kota pada 15 Januari 2004.

Namun, pada awalnya, bukan pujian yang mereka terima. Gubernur Sutiyoso dan dirinya selaku Kepala Dinas Perhubungan yang memimpin langsung proyek busway itu, dicerca dan dikecam habis oleh berbagai kalangan.

Bahkan, mereka dituduh korupsi. Walau hampir tak tahan lagi sebab selalu saja dihujat, Gubernur Sutiyoso terus mendorong untuk semakin memantapkan langkah maju.

Rustam pun seperti mendapat darah segar, setiap kali bertemu dan menerima arahan dari Gubernur. Dia melangkah makin tegar, apalagi dia merasa yakin benar dan tidak macam-macam. Orientasinya adalah orientasi kerja dan pelayanan kepada publik.

Uang bukanlah orientasi Rustam dalam bekerja. Perihal yang satu ini, Rustam telah berkesempatan untuk mengabdikan puluhan tahun dan pemerintah telah mengatur

itu.

Ketika sebagai Camat, ia secara hukum bertindak pula sebagai Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT). Karenanya, Rustam berhak memperoleh komisi legal masing-masing 1,5% dari dua pihak yang bertransaksi tanah.

Uang yang diterima secara legal semasa menjabat camat (PPAT) itu, dirasa sudah cukup untuk menghidupi keluarganya. Ia dan keluarganya bukan orang tamak. Maka, Rustam sama sekali tidak mau memikirkan isu-isu yang berhembus.

Obsesinya kala itu, ingin menyelesaikan tugas-tugas Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta, sampai ia pensiun. Kepada penggantinya, Rustam berharap agar melaksanakan program transportasi makro Jakarta itu, secara konsisten, tegas, punya tanggungjawab dan jangan berpikir cari duit macam-macam.

"Karena, kalau dia berpikir mau cari duit di sini saya bisa digebukin orang, dikatakan sama dengan pendahulu," kata Rustam serius. Ia merasakan sudah waktunya untuk tiba pada suatu status semacam mencapai prestasi (*accomplishment*), sekaligus menunjukkan bukti pengorbanan dirinya sebagai pamong di saat-saat terakhir pengabdian. Ia ingin memberikan sebuah pengabdian untuk warga Jakarta.

Saat acara perpisahan dengan segenap karyawan/karyawati Dishub Provinsi DKI Jakarta di Sahid Jaya, 30 September 2005, kepada Rustam Effendy dipersembahkan sajak bertajuk: Selamat Jalan. Diiringi musik dan lagu, seorang karyawati membacakan dengan suara haru:

*Ketika engkau datang, aku terhenyak dengar gelegar suaramu. Ketika engkau pergi, aku tertegun dengan hasil kerjamu.*

*Kekasih! Ketika pertemuan itu ada, aku yakin dan pasti, di sana ada perpisahan.*

*Selamat Jalan Bapak Rustam Effendy dan Ibu. Doa kami mengiring kepergianmu. □ mti/ht-crs*



RUSTAM EFFENDI DIWAWANCARA TOKOH INDONESIA ■ mti/haposan



RUSTAM EFFENDI ■ mti/rickyphoto

Rustam Effendi

# Pamong Berorientasi Kerja

**Sebagaimana pilihan sikap hidup untuk tidak mengejar jabatan, selama pamong ia hanya mengejar kerja, kerja, kerja dan kerja. Ia pekerja keras yang tak bisa diam berpangku tangan. Juga bukan pamong yang berorientasi kepada kepentingan pribadi.**

Sebagai Camat Setiabudi, ia dibenarkan secara hukum untuk bertindak sebagai Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT). Ketika di Segitiga Emas Kuningan transaksi tanah berlangsung ramai ia berhak memperoleh komisi resmi 1,5%, masing-masing dari pihak penjual dan pembeli tanah.

Memang ia sendirilah yang mempopulerkan istilah "Segitiga Emas Jakarta, ke para developer pengusaha pemilik uang. Akibatnya harga tanah mencapai puncaknya sekitar Rp 4 juta/meter dari sebelumnya Rp 60 ribu/meter. Istilah "Segitiga Emas Jakarta begitu cepat menyebar dari mulut ke mulut seluruh warga Jakarta. Di seluruh Jabodetabek harga tanah sempat goyang jadinya.

Minat warga melepas hak atas tanahnya menjadi tinggi. Di Kelurahan Guntur, misalnya, dari 10 RW yang ada tersisa tinggal satu.

Demikian pula di Kelurahan Setiabudi, Karet Belakang, Kuningan Timur, Karet Kuningan, Semanggi, Menteng Atas sebagian, dan Pasar Manggis sebagian.

Sebagai pamong yang cinta rakyat, ia tidak mau menerima uang PPAT dari rakyat. Baginya sudah cukup besar menerima PPAT dari developer.

Namun rakyat yang merasakan kebaikan Pak Camatnya tak kurang 'akal'. Mereka sepakat mengumpulkan sendiri 1,5% uang resmi PPAT. Jumlah semuanya sampai sekarang, lalu diserahkan langsung kepada Pak Camat.

Namun Pak Camat itu tegas-tegas menolak. "Aku nggak kayak gini," katanya. Dia sudah sangat senang kalau warga tidak menderita lagi. Uang PPAT dari rakyat itu ia kembalikan lagi, sebagai sumbangan kepada warganya.

Maka, ketika Pak Camat ini menerima panggilan tugas baru untuk menjadi pamong di pos lain, rakyat yang dikasihi sekaligus mengasihinya seolah tak rela melepas pergi.

Kondisi itu tak dibuat-buat. Sebab demikianlah adanya kejadian selama bertahun-tahun. Rakyat dapat langsung berhadapan dengan camatnya. Dan Pak Camat jarang menolak bertemu rakyatnya. Di lain kesempatan,

selama beberapa waktu tertentu ia merasakan perlu untuk berkumpul dengan para tokoh masyarakat, seperti para alim ulama sambil makan sate bersama.

Hingga sekarang kejadian seperti itu masih kerap kali berulang. Cuma kali ini, tokoh masyarakat dan alim ulama yang berkumpul, misalnya di Sate Pancoran, itulah yang mengundang makan mantan Pak Camat yang kini menjadi Kepala Dinas Perhubungan untuk hadir sekadar menjalin tali silaturahmi. Mereka itu, warga Setiabudi yang dahulu kumuh sekarang telah menjadi kaya.

Dia memang bukan tipe orang yang suka kejar jabatan. Selama ini, dia hanya berorientasi kerja namun tanpa pernah mau mengejar jabatan. Bahkan, dia menampik disebut berorientasi prestasi. Sebab, menurutnya, bekerja keras belum tentu berprestasi. Dengan rendah hati ia mengaku belum tahu apakah sudah berprestasi atau belum. Orang boleh menyebut berprestasi tapi ia sendiri belum tahu. Maka ia selalu saja tidak pernah berhenti bekerja.

## Taksi

Tentang taksi ia hanya mau berbicara sedikit saja. Taksi, moda transportasi yang pada jam-jam sibuk saat orang pergi dan pulang kerja bukan main susah didapatnya. Namun di luar jam itu banyak sekali taksi Bodetabek wara-wiri masuk Kota Jakarta. Taksi pasti terpengaruh oleh revolusi transformasi transportasi.

Ia menyebutkan pengaturan pertaksian tergantung kepada pengusahanya. Karena taksi adalah jasa angkutan non trayek. Artinya trayek taksi tak diatur. Dia bebas. Karena di luar trayek maka taksi tidak bisa diatur, sebagaimana mengatur busway yang jenis trayek.

Ia memastikan, ketika PTM berjalan penuh dengan sendirinya pasti akan berimbas kepada jasa pertaksian. Taksi bisa berhenti dengan sendirinya, atau konyol jalan terus dan rugi terus. Bisnis taksi adalah sesuai mekanisme pasar. Selama pasar masih menginginkan akan jalan terus. Ilmunya memang demikian. □ mti/ht-crs



RUSTAM EFFENDI ■ mti/rpr

# Bermula dari Ketedu



RUSTAM EFFENDI BERSAMA ISTERI ■ mti/rickyphoto

# han Hidup di Rumah



RUSTAM EFFENDI BERSAMA ISTERI DAN KEEMPAT ANAKNYA ■ mti/rickyphoto

**Rustam Effendi memiliki vitalitas fisik berdeterminasi tinggi. Dia tampak lebih muda dari usianya. Ia mengaku mempunyai paling tidak empat kiat atau rahasia tentang itu, yakni berdoa, bekerja dengan plong, menikmati keteduhan hidup di rumah dan berolahraga ria bersama keluarga.**

**R**ustam adalah ayah dari empat orang anak (tiga lelaki satu perempuan) buah pernikahannya dengan Ita R Na70 dari desa Napitupulu Bagasan, Balige, Sumatera Utara. Anak tertua sudah menyelesaikan pendidikan tinggi perhotelan di Swiss, dua anak lagi masih kuliah di Universitas Kristen Indonesia (UKI) Jakarta, dan si bungsu di bangku kelas enam SD

Tarakanita, Jakarta.

Sebagai seorang penganut agama Kristen Protestan yang taat, ia membiasakan hidup keluarganya setiap pagi hari diisiny dengan membaca Firman Tuhan, yang dituntun dalam almanak, semacam kalender doa. Sebelum berangkat ke kantor, ia selalu berupaya mengumpulkan semua anak-anak untuk membaca firman Tuhan. Sebab ia yakin hanya dalam firmanlah ada jalan

hidup. Ia merasakan hidup dituntun di situ. Ia menjadikan firman Tuhan sebagai kompas dalam kehidupannya.

Dengan demikian kendati banyak cobaan muncul, hantaman luar biasa, ia hanya berdoa bahwa dirinya sama sekali ingin berkarya. Kalau diperiksa silakan saja diperiksa untuk mencari kebenaran. Ia berusaha hidup polos-polos saja, tidak usah macam-macam. Itulah kunci pertama kebugaran dan vitalitas fisiknya yang berdeterminasi tinggi.

Rahasia kedua adalah bekerja dengan plong, tidak *neko-neko*, tidak ada maksud-maksud lain, tidak ada hal-hal yang membuat kepikiran terus. Yang penting *enjoy* dengan pekerjaan, menjadikan pekerjaan sebagai suatu bagian dari kehidupan.

Rahasia ketiga adalah rumahtangga tak pernah bermasalah, baik dengan anak-anak

maupun istri. Keempat anak terdiri tiga lelaki satu perempuan semuanya baik-baik saja. "Tidak narkoba, tidak ini tidak itu," katanya menjelaskan. Dalam lingkungan rumahtangga ia selalu *enjoy*. Setiap kali berada di rumah, dia merasakan ada keteduhan.

Rahasia keempat, setiap hari Sabtu dan Minggu dibuat menjadi suatu bagian dari keluarga. Pada Sabtu sore istri dan anak semua dibawa main tennis lalu ketawa-ketawa. Pada Minggu siang semua pergi mengikuti kebaktian di gereja.

Jadilah hari Sabtu siang dan Minggu siang, itu sebagai hari kumpul bersama keluarga, untuk makan bersama, berdoa bersama dan bercanda bersama. Sehingga rasanya tidak ada beban dalam hidup. Keluarga memang sangat mendukung keberhasilannya sebagai pamong.

#### Anak Nakal dan Manja

Dia memang berasal dari keluarga yang terbiasa hidup dalam kebersahajaan dan kepasrahan kepada kehendak Tuhan. Kakeknya berasal dari Tomok, Pulau Samosir. Ayahnya bermarga Sidabutar, sedangkan ibunya boru Siahaan asal Juara Monang, Balige. Rustam tidak lahir di Pulau Samosir. Dia lahir 8 Juli 1949 di Medan, mengikuti penulisan dalam ijazah SD-nya.

Maklum, saat kecil hingga remaja, dia sering pindah domisili, mengikuti jejak ayah yang sering berpindah-pindah. Seperti dari Tiga Balata pindah sekolah ke Medan, dari Medan kembali lagi ke Siantar. Dari Siantar ia langsung ke Malang lalu ke Magelang. Ia sempat balik lagi ke Medan sebentar hingga sempat masuk ke Universitas Sumatera Utara (USU) Medan. Ia terakhir kali pindah dan menetap di Jakarta, tepatnya Kebayoran Baru. Ayahnya kemudian alih profesi ke bidang baru, keteknikan.

Dari tiga lelaki saudara kandung, Rustam adalah bungsu yang bandel sebab suka berkelahi. Dan, dari lima saudara perempuan ada yang menjadi kakak ada



RUSTAM SELALU DIDUKUNG ISTERI ■ mti/rickyphoto

yang jadi adik. Itu, membuat Rustam terdidik menjadi seorang anak lelaki bungsu atau *siampudan* yang manja sekaligus nakal.

Dengan berkelakar, Rustam menyebutkan hampir saja tak sampai menjadi banci sebab semua saudara perempuan sangat rajin dan peduli memenuhi segala keperluannya. Seperti membedaki muka, menyisir hingga menggelontorkan minyak rambut dan parfum segala macam. Kelima saudara perempuan, ingin Rustam selalu terlihat rapi.

Demikian pula sang mama. Walau tak pernah membelikan baju yang mahal-mahal, kecuali kain belacu yang bisa dikanji segede apa jahitannya tampak seperti bisa 'memotong' kue. Sepatu pun tak pernah dibelikan sekelas spartakus. Namun dengan

sepatu karet saja, Rustam muda sudah bisa tampil necis.

Pengalaman dimanja semasa kecil itu semuanya terasa hingga kini. Di usia dewasa hingga melewati paruh baya, ia terus selalu ingin tampil necis. Kerapihan membuatnya percaya diri dan berani tampil di muka umum. Karena itu, cermin harus selalu tersedia untuknya dimana pun berada.

Lama tinggal menetap di Ibukota Jakarta jadilah Rustam Effendi potret seorang pria Batak berkarakter keras dan tegas dipadu supel dalam bergaul layaknya anak Betawi tulen. Kombinasi kedua unsur etnis itu sangat terasa dalam diri Rustam, baik itu logat bicara, intonasi, pilihan kata dan cara berpikir.

Seperti kisah nabi Yusuf, Rustam kecil sangat 'dibenci' ketiga saudara laki-lakinya. Demikian pula saudara perempuan. Semua karena kenakalan si bungsu yang suka berkelahi.

"Betul, karena saya bandalnya bukan main, sehingga aku nggak diakui saudaraku. Hanya mama dan bapak yang selalu setia, yang lainnya itu 'benci' banget lihat aku.

Karena tukang berantam. Pokoknya, nggak ada urusanlah," kata Rustam, mengenang masa kanak-kanak dan remajanya.

Figur ayah dan mama begitu kuat membentuk kepribadian Rustam. Seolah tiada lagi satu orang pun yang paling disayang Rustam di dunia ini, selain ayah dan mamanya. "Setelah Tuhan Yang Maha Kuasa tentu," katanya.

Sebagai orang berdarah Batak yang teguh memegang adat istiadat peninggalan leluhur, serta seorang Kristiani beriman yang taat kepada Tuhan, tiada tara bangga dan bahagianya hati Rustam tatkala ibunya meninggal dunia dan disemayamkan di rumahnya, Jalan Kayu Mas I Blok F No. 9-10, Pulo Mas, Jakarta Timur, hingga diberangkatkan ke pemakaman di Balata,

Simalungun,  
Sumatera Utara.

Kematian kedua orangtuanya diurus sendiri oleh Rustam. "Dua-duanya sudah meninggal. Aku sudah yatim-piatu," kata Rustam. Selain ayah-mama, kedua abang lelaki Rustam dan satu saudara perempuan telah meninggal dunia.

Para saudaranya sesungguhnya sangat mengasihi Rustam. Demikian pula ia sangat mengasihi semua saudaranya itu. Sebagai bukti kasih bersaudara itu, bisa disimak dari sekelumit kisahnya ketika bermukim di Asrama UI Jalan Pegangsaan Timur, Jakarta Pusat. Saat tiba masa lebaran, pembantu pulang kampung. Rustam pun menangis, sebab tak ada lagi yang mencuci pakaiannya. Akhirnya pakaian itu ditaruh saja di ember. Sebab kata orang dengan deterjen pakaian itu akan mencuci sendiri.

Tapi begitu ditengok, pakaian nggak nyuci-nyuci. Begitu disibak dan ditarik ke atas tetap saja masih kotor. Akhirnya, disaksikan para rekan dan tetangga, ia buang ego anak bungunya.

Rustam segera mencuci pakaian sendiri tapi dengan cara menaiki ember lalu menginjak-injak.

Pada saat bersamaan, datanglah seorang kakaknya dari rumah Kebayoran Baru. Kakak yang baik itu baru sadar rupanya ada adiknya di Pegangsaan sendirian, tanpa tukang cuci.

"Dek, adikku Rustam di mana?" tanya Sang Kakak kepada rekan Rustam.

"Di kamar mandi, bu."

"Wah, kamar mandi," kata kakak bergumam.

"Sudah mau nangis dia," rekan itu menimpali lagi.

"Kenapa?"

"Ggak bisa dia nyuci."



RUSTAM, KARIR DIAWALI KETEDUHAN DARI RUMAH ■ mti/rickyphoto

"Memang, itulah makanya saya datang, mana dia."

Datanglah sang kakak menemui Rustam di kamar mandi.

"Sudah gimana?" tanyanya.

"Kagak bersih-bersih," jawab Rustam.

"Sini."

Akhirnya dibawalah cucian itu ke Kebayoran Baru.

Itulah Rustam Effendi si anak bungsu nakal dan manja. Untuk melap sepatu sendiri saja ogah ia lakukan. Ia lebih baik tetap memakai sepatu kotor daripada melapnya. Karena terbiasa semasa kecil semua serba difasilitasi, Rustam selalu tak

pernah mau mengurus hal-hal kecil yang bersifat tetek bengek. Itu sama persis dengan urusan uang yang ogah ia sentuh saat dipercaya untuk bekerja.

Dengan istri pun jika dalam perjalanan tiba-tiba harus mengisi bensin dengan kesal Rustam akan lebih baik meninggalkan kendaraan, lalu pergi naik taksi sendiri daripada harus mengisi bensin.

Energi besar hasil olah tubuh dan otaknya lebih baik ia dayagunakan untuk memprogram sesuatu yang bermanfaat bagi orang lain. Itu pula sebabnya untuk urusan makanan ia tak mau membuat repot orang lain. Apa yang ada itu saja yang dimakan. Tidak ada batasan selera baginya.

Setiap kali tampil di hadapan publik ia selalu tampak oke, necis, rapi dan dandy. Ia memang pesolek ulung untuk

membangkitkan kepercayaan diri. Ini sesuatu yang berubah menjadi 'penyakit'. Ia baru percaya diri apabila berpakaian rapi. Sebab bila tak rapi sepertinya sepanjang hari akan selalu bermasalah terus. Hingga duduk pun rasanya menjadi tidak rapi. Tapi karena yakin rapi maka *action, performance*-nya, itu selalu rapi jadinya.

Begitu pensiun sebagai pamong, ia sudah merencanakan berkiprah di bidang sosial. Ia bercita-cita menjadi anggota kelompok masyarakat. Entah kelompok apa, tidak disebutkannya persis. Namun, paling tidak, sebagai mantan Kepala Dinas Perhubungan yang mampu berpikir dan berkarya di tengah masyarakat. □ mti/ht-crs

# Jejak: Pola

**Rustam Effendi mengakhiri tugas pengabdian selaku Kepala Dinas Perhubungan Pemprov DKI Jakarta (September 2005) dengan meninggalkan jejak sekaligus mewariskan Pola Transportasi Makro Jakarta. Dia berkeyakinan pola transportasi makro tersebut akan mampu mengatasi masalah kemacetan lalu lintas di Jakarta.**

**K**endati Rustam telah menyerahkan estafet kepemimpinan sebagai Kepala Dinas Perhubungan Pemprov DKI Jakarta, kepada Nurahman (bekas wakilnya) dia berjanji akan terus memberi dukungan dan masukan, diminta atau tidak, demi keberhasilan pola transportasi makro tersebut. Sebagai orang yang berperan melahirkan pola transportasi makro tersebut, Rustam bertekad akan selalu aktif mengikuti setiap perkembangan pelaksanaan pembangunannya tahap demi tahap. Baginya, pengabdian tidak berakhir pada jabatan. Melainkan, sepanjang hayat dikandung badan, sebagai seorang pamong yang berjiwa entrepreneurship, dia akan terus mengabdikan diri demi kepentingan umum, masyarakat, bangsa dan negara.

Banyak pihak menyebut, dengan pensiunnya Rustam Effendi, Pemprov DKI Jakarta sungguh kehilangan sumber daya manusia yang pantas diandalkan. Diyakini, Rustam yang masih sangat enerjik, akan mampu berperan dalam profesi dan



# Transportasi Makro

bidang lain, baik di lembaga swasta maupun lembaga sosial politik dan sosial budaya.

## CEGAH JAKARTA KOLAPS

Diprediksi, pada tahun 2014, kota Jakarta akan kolaps macet total akibat pertumbuhan kendaraan tidak sebanding dengan pertumbuhan jalan. Pada saat itu, siapa saja boleh beli mobil namun tak bisa keluar rumah, cukup diselimuti saja di garasi.

Untuk mengatasi masalah itu, Gubernur Sutiyoso mengangkat dan memotivasi Rustam Effendi selaku Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta untuk membuat suatu pola transportasi makro. Itulah ikhwal awal berprosesnya reformasi total (revolusi) transportasi di Jakarta.

Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta di bawah kendali Gubernur Sutiyoso dalam jabatan periode keduanya, tampaknya sangat fokus untuk menata transportasi Jakarta secara makro dan terintegrasi, selain (sekaligus) ingin membebaskan Jakarta dari bencana banjir. Gubernur Sutiyoso, tampaknya bertekad kuat untuk mengukir karya pengabdian mengatasi dua hal masalah sangat krusial di Jakarta itu pada akhir masa jabatannya.

Gubernur Sutiyoso tentu sangat menyadari tidak mudah mewujudkan obsesi pengabdiannya jika tidak didukung oleh para staf yang handal, terutama di level Kepala Dinas dan Kepala Biro. Salah seorang staf



RUSTAM EFFENDI BERSAMA GUBERNUR SUTIYOSO ■ mti/rpr-rickyphoto

penting yang dipilih untuk mewujudkan obsesinya adalah Rustam Effendi memegang jabatan Kepala Dinas Perhubungan. Seorang pamong yang memiliki *track record* mengesankan di setiap pos jabatan yang

dipercayakan padanya.

Rupanya, Sutiyoso, tidak salah pilih kepada pamong yang mampu bertindak layaknya *entrepreneur* itu untuk membantunya menata transportasi Jakarta yang sedemikian rumit. Jika

Ali Sadikin punya staf Rio Tambunan dalam melakukan karya besar menata kota Jakarta, Sutiyoso memiliki staf Rustam Effendi melakukan karya spektakuler menata transportasi Jakarta.

Rustam membantunya merumuskan langkah yang perlu diambil Pemda DKI sebagai solusi nyata mengatasi permasalahan transportasi kota Jakarta. Langkah atau solusi nyata itu disebut Program Pengembangan Pola Transportasi Makro (PTM) DKI Jakarta atau *Jakarta Macro Transportation Scheme* (JMaTS).

Pola Transportasi Makro itu mengintegrasikan empat sistem transportasi umum, yakni *bus priority* (antara lain busway), *Light Rail Transit (LRT)*, *Mass Rapid Transit (MRT)* dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP). Dengan PTM yang memanfaatkan tiga basis transportasi yaitu jalan, rel dan air, ditambah kebijakan *traffic restraints* (pembatasan lalu lintas), diharapkan kemacetan Jakarta sudah teratasi pada tahun 2007 atau paling lambat tahun 2010.

Sebuah keyakinan yang fantastis dan revolusioner, mematahkan ketakutan warga bahwa tahun 2014 Jakarta akan kolaps dan macet total akibat ketidakseimbangan pertumbuhan kendaraan bermotor dengan jalan. Mitos muncul karena persis di tahun 2014 kedua vektor pertumbuhan kendaraan dan jalan akan bertemu di satu titik untuk mentok dan memacetkan Jakarta.

## BUSWAY

Pola transportasi terintegrasi itu, layak disebut sebagai revolusi atau reformasi total transportasi Jakarta. Revolusi transportasi itu telah diawali dengan beroperasinya TransJakarta Busway, sejak 15 Januari 2004.

TransJakarta Busway itu dianggap sebagai titik

awal atau embrio reformasi total angkutan umum ibukota Jakarta yang lebih nyaman, layak dan manusiawi. Selain dimaksudkan merangsang warga mematuhi disiplin berlalulintas, TransJakarta Busway juga sebagai bukti keberpihakan Pemerintah daerah DKI Jakarta terhadap masyarakat pengguna angkutan umum.

TransJakarta Busway yang fenomenal sebagai alat transportasi umum baru Kota Jakarta, itu adalah karya tangan dingin berkelas *masterpiece* dari Sang Inisiator Gubernur DKI Jakarta Sutiyoso dan Sang *Programmer* Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Rustam Effendi.

Ketika mewujudkan ide ini, ibarat kata-kata puitis, Rustam Effendi bersama "Sang Inisiator" Sutiyoso adalah dua figur yang semula dicari-cara akhirnya dicinta. Sutiyoso sebagai penggagas dan pendorong lahirnya Pola Transportasi Makro (PTM) Jakarta, secara khusus berada di belakang untuk mem-back up penuh perjuangan Rustam Effendi "Sang Programmer" sekaligus proyektor busway.

Busway sesungguhnya masihlah sebuah *milestones* kecil dari *grand design* baru konsep transportasi yang disebut Pola Transportasi Makro (PTM) DKI Jakarta atau, *Jakarta Macro Transportation Scheme* (JMaTS) berhorison waktu tahun 2007, 2010, hingga 2020. Dengan embrio dan titik awal busway, tampaknya betapa kuatnya visi Sutiyoso dan Rustam Effendi memecahkan persoalan kemacetan Kota Jakarta.

Visi itu jika saja tak segera direalisasikan



RUSTAM EFFENDI BICARA LUGAS ■ mti/haposan

maka dipastikan Jakarta pada tahun 2014 akan terancam kolaps, macet total karena ketidakseimbangan pertumbuhan kendaraan dengan pertumbuhan jalan. Busway, kata Rustam Effendi, adalah demonstrasi paling awal dari aplikasi Pola Transportasi Makro atau PTM, yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap dalam peraturan daerah (Perda) dan surat keputusan SK gubernur.

Yakni, Perda No. 12 Tahun 2003 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai, Danau, serta Penyeberangan di Provinsi DKI Jakarta, serta SK Gubernur DKI Jakarta No. 84 Tahun 2004 Tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Dia sesungguhnya

adalah *programmer* sejati yang sangat tak berniat jika harus sekaligus merangkap pula menjadi *projector*, atau pelaksana proyek busway. Namun sebagai sesuatu yang baru yang belum pernah ada sebelumnya, ia pada awalnya telah dipaksa keadaan untuk terjun sebagai proyektor.

Pengoperasian TransJakarta Busway, tidak serta-merta disambut suka-cita oleh warga. Malah pada awalnya dicerca. Namun, atas dorongan dan pimpinan Gubernur Sutiyoso, dia terus melangkah. Dia berani dan tegas mengoperasikan TransJakarta Busway, sebab didasari oleh besarnya kerinduan terpecahkannya masalah angkutan umum dan kemacetan Jakarta. Hujatan tak bisa membendung reformasi total transportasi itu.

Tak berapa lama hujatan itu pun berubah menjadi pujian. Delapan bulan berikutnya, hasil penelitian *Japan International for Cooperation Agency* (JICA) bekerjasama dengan Bappenas, menunjukkan sebanyak 14% pengguna busway terbukti berasal dari kalangan berduit yang sebelumnya pengendara mobil pribadi. Mereka inilah yang awalnya menolak keras ide baru busway sebab menduga lajur jalannya akan menyempit diambil busway.

Dengan rendah hati, Rustam Effendi mengakui, busway sama sekali belum lah menyelesaikan kemacetan Jakarta. Baginya busway di luar fungsi teknis membawa misi lain sebagai sarana edukatif masyarakat agar berdisiplin dalam berlalu lintas, mengajak pengguna kendaraan pribadi untuk lebih baik menggunakan angkutan umum (*busway*), dan sekaligus sebagai bukti keberpihakan Pemerintah Daerah DKI Jakarta terhadap masyarakat pengguna angkutan umum.

Pengelolaan busway selanjutnya diserahkan ke Badan Pengelola (BP) TransJakarta, pimpinan Irzal Djamil yang sebelumnya menjabat Asisten Pembangunan Pemprov DKI Jakarta. Dan Rustam Effendi, seorang yang tadinya dicerca malah menjadi dicinta itu, sebagai Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta, lalu sibuk mematangkan aplikasi konsep Pola Transportasi Makro (PTM) Jakarta itu.

### KONDISI AKTUAL

Rustam menyebutkan, kendaraan bermotor di Jakarta yang saat ini berjumlah 5,4 juta unit



RUSTAM EFFENDI DAN ISTERI ■ mti/rickyphoto

terus saja meningkat rata-rata 7 persen per tahun. Di tahun 2003, setiap hari rata-rata telah dikeluarkan 138 STNK baru. Itu berarti, ada tambahan 138 kendaraan perhari melintasi jalanan Jakarta. Dengan jarak antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya masing-masing setengah meter saja ke muka dan ke belakang, maka dibutuhkan ruang (jalan) enam meter per unit. Sehingga, total perhari harusnya dibutuhkan tambahan jalan baru sepanjang 828 meter.

Di tahun 2004, pertambahan kendaraan itu meningkat menjadi rata-rata 296 unit perhari, yang berarti harus dibutuhkan tambahan jalan baru 1.614 meter setiap hari.

Kondisi itu masih diperparah lagi dengan kehadiran lalu lalang 600.000 unit kendaraan (mengangkut sekitar 1,2 juta orang) dari wilayah Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi memasuki Jakarta, di tahun 2003. Kendaraan Bodetabek itu tentu saja ikut mengalami pertumbuhan, bisa jadi pada tahun 2004 sudah mencapai 700.000 unit perhari.

Persoalan transportasi Jakarta menjadi semakin rumit tatkala dimunculkan data terbaru, bahwa rasio jumlah kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum adalah 98 persen berbanding 2 persen. Sayangnya, walau rasio jumlah kendaraan pribadi secara nisbi hampir mencapai 100 persen, atau tepatnya 98 persen namun jumlah manusia yang diangkut relatif tak berbeda jauh dengan jumlah manusia yang diangkut 2 persen kendaraan umum itu.

Kendaraan pribadi yang rasio jumlahnya 98 persen itu hanya mampu

mengangkut 49,7 persen perpindahan manusia perhari, sedangkan kendaraan umum yang hanya 2 persen mampu mengangkut hingga 50,3 persen perpindahan manusia perhari.

Ketimpangan itulah yang mengangkat kembali ke permukaan kesimpulan

bertambah tetap secara linier, demikian pula persentase pertumbuhan jalan linier tetap lambat, maka dipastikan persis pada tahun 2014 kedua vektor itu akan bertabrakan membuat Jakarta kolaps macet total.

Lalu lintas mengalami



RUSTAM EFFENDI,  
WARISKAN POLA  
TRANSPORTASI  
MAKRO ■ mti/ht

klasik, betapa kondisi angkutan umum sudah sangat begitu memprihatinkan. Sebab dari tahun ke tahun proporsi jumlah angkutan umum semakin berkurang. Kemampuan menambah ruas jalan pun semakin sulit. Sementara penambahan kendaraan pribadi semakin pesat. Panjang jalan hanya dapat bertambah kurang dari satu persen pertahun, itupun hanya bisa berupa *underpass* dan *flyover*. Sedangkan kendaraan rata-rata bertambah 7 persen per tahun.

Jika persentase pertumbuhan kendaraan

berbentuk Pola Transportasi Makro itu. Rustam memastikan keberanian mengambil keputusan adalah salah satu kata kunci penyelesaian masalah lalu lintas Kota Jakarta.

### TIGA BASIS

Sebelum mendesain Pola Transportasi Makro (PTM), Rustam Effendi terlebih dahulu mempelajari persoalan lalu lintas Jakarta sepanjang kurun waktu tahun 1985-2001.

Di era itu pernah sangat menonjol gagasan mendirikan *mass rapid transit* (MRT), sebuah sistem perjalanan massal memanfaatkan rel kereta api bawah tanah atau *subway*. Hingga bulan Juni 2001, saat Gubernur Sutiyoso memanggil Rustam untuk memikirkan secara makro sistem transportasi umum di Jakarta, terbukti *subway* belum terwujud.

Rustam masih ingat betul pertemuan pertamanya dengan Gubernur Sutiyoso. Rustam, ketika itu diperintah, "Kau bisa nggak menciptakan suatu jaringan makro di Jakarta ini?" seru Gubernur.

Sebuah perintah, yang lebih tepat disebut sebagai ide baru, itu segera diresponi Rustam. Ia menjanjikan konsepnya akan selesai Mei 2002.

Berdasar kronologi itulah, Rustam selalu dengan rendah hati menyebutkan Sutiyoso adalah inisiator penggagas ide busway. Sedangkan dirinya tak lebih hanya pelaksana saja, tukang gebrak atau tukang 'sikat'.

Dibantu oleh konsultan CTS-UI (Center for Transportation Studies Universitas Indonesia), Jakarta, pimpinan Soetanto Soehodo, Rustam segera bekerja keras

mewujudkan visi Gubernur. Ia membuat skenario pengembangan sistem transportasi angkutan umum massal tahun 2007, 2010, dan 2020 berbasiskan tiga pengembangan.

Yakni, pengembangan sistem angkutan berbasis fisik jalan, rel, dan air. Ketiga basis itu di-*back up* dengan pengembangan ketentuan pembatasan lalu lintas (*traffic restraints*).

Busway adalah demonstrasi paling awal aplikasi Pola Transportasi Makro berbasis jalan. Rustam menyebutkan hingga tahun 2010, Dinas Perhubungan DKI Jakarta telah menyiapkan sebanyak 15 *corridor bus priority*.

Sembilan koridor di antaranya bisa langsung siap diaplikasikan menjadi busway. Enam sisanya masih harus melalui modifikasi, seperti memperlebar jalan yang sempit dengan membebaskan tanah warga, atau mengambil sisi-sisi sungai kalau memang ada sungai yang bisa dimanfaatkan. Atau, bila perlu dinaikkan ke atas menjadi *elevated road*. Namun, *elevated road* sangat berbiaya mahal.

Busway Koridor-1 sudah operasional sejak 1 Januari 2004, mengambil jurusan Blok M-Kota. Di tahun 2005 tambah lagi beroperasi dua koridor yakni Koridor-2 Pulogadung-Harmoni dan Koridor-3 Kalideres-Harmoni.

Pada kurun waktu tahun 2007 ditambah lagi empat koridor baru operasional. Keempat koridor tambahan itu, Koridor-4 Pasar Baru-Kebun Jeruk, Koridor-5 Kampung Rambutan-Tanjung Priok, Koridor-6 Pulogebang-Bundaran HI dan Koridor-7 jurusan Cililitan-Grogol. Sehingga tahun itu total terdapat



RUSTAM EFFENDI, PERFECT ■ mti/ht

tujuh koridor operasional.

Pada tahun bersamaan mulai pula beroperasi dua lingkaran jalur monorel. Dua jalur monorel dimaksud adalah *green line* yang bergerak memutar di sepanjang lingkaran dalam kota dan *blue line* jurusan Kampung Melayu-Taman Anggrek.

Pada kurun waktu tahun 2010 akan ada lagi tambahan delapan koridor busway, serta mulai beroperasi jalur *subway* MRT jurusan Lebak Bulus-Dukuh Atas. Kedelapan tambahan busway adalah Koridor-8 jurusan

Cililitan-Tanjung Priok, Koridor-9 Pasar Minggu-Manggarai, Koridor-10 Pulogebang-Kampung Melayu, Koridor-11 Ciledug-Blok M, Koridor-12 Warung Jati-Imam Bonjol, Koridor 13 Kalimantan-Blok M, Koridor-14 Lebak Bulus-Kebayoran Lama, dan Koridor-15 Senayan-Tanah Abang.

Rustam Effendi menyebutkan, lebih senang memilih busway sebagai prioritas transportasi massal Jakarta 2020 sebab lebih ekonomis.

Mengutip sumber Bank Dunia (World

Bank), Rustam menyebutkan biaya pembangunan busway rata-rata 2-5 juta dolar AS perkilometer.

Itu, jauh lebih murah dibandingkan monorel yang membutuhkan biaya pembangunan 10-25 juta dolar AS perkilometer.

Dan subway atau MRT yang lebih mahal lagi mencapai 50-100 juta dolar AS perkilometer. "MRT itu berbiaya mulai 50-100 juta dolar AS perkilometer, jadi tidak mungkin kalau ditangani oleh Pemda," kata Rustam.

Rustam memberi catatan khusus soal biaya ini. Kendati Bank Dunia mematok biaya pembangunan busway rata-rata 2-5 juta dolar AS perkilometer, namun pada Koridor-1 Blok M-Kota, kreasinya hanya membutuhkan biaya 1,50-1,75 juta dolar AS per kilometer. "Nah, maka diputuskan busway itulah untuk basis angkutan jalan," ujar Rustam menyakinkan pilihannya tak salah.

Pengembangan angkutan umum massal berbasis rel terdiri *light rail transit* (LRT) yang ringan, dan *heavy rail* yang berat berupa *subway*. LRT yang disebut pula monorel, akan operasional pertamakali tahun 2007.

Terdiri dua jalur yaitu *green line* yang bergerak memutar di sepanjang lingkaran dalam kota dan *blue line* jurusan Kampung Melayu-Taman Anggrek.

Sedangkan MRT yang baru bisa terealisasi tahun 2010, itu bermula dari Lebak Bulus-Fatmawati-Blok M terus langsung ke Kota. Dari Lebak Bulus hingga Ratu Plaza MRT masih bersifat *elevated*, barulah sejak dari Ratu Plaza berubah menjadi *subway*, bergerak masuk bawah tanah menembus Jalan

Sudirman hingga di Harmoni muncul kembali ke permukaan. Dari Harmoni MRT kembali memanfaatkan jalur *elevated*.

## SEKALIGUS ATASI BANJIR

Pengembangan angkutan umum massal berbasis air atau *WaterWays Transport*, akan memanfaatkan sungai-sungai yang sudah ada. Di Jakarta terdapat minimal 13 aliran air memiliki lebar antara 100-300 meter yang dapat dimanfaatkan menjadi *waterways transport*, sekaligus menjadi angkutan wisata dan *waterfront city*.

Sungai-sungai itu seperti Banjir Kanal Timur (KBT) mengalir Cipinang-Laut sejauh 23,6 kilometer, Banjir Kanal Barat (BKB) mengalir Petamburan-Kapuk Muara 9,2 kilometer, Banjir Kanal Selatan (BKS) mengalir Karet Tengsin-Cipinang Cempedak 9,6 kilometer, Sodedan Ciiwung-BKT mengalir Bidara Cina-Cipinang Besar Selatan 2,4 kilometer, Buaran mengalir Cakung Barat-Duren Sawit 4,3 kilometer, atau Cakung Drain mengalir Cakung Varat-Laut 11,9 kilometer.

Ada manfaat lain yang ingin dikejar ketika dia memasukkan fisik sungai sebagai basis ketiga angkutan umum massal. Yaitu, keseluruhan sungai menjadi terpelihara lebar dan tingginya. Rakyat tak lagi berkesempatan membangun rumah macam-macam, seperti wc terbang, atau 'hotel perosotan' di sepanjang bantaran kali. Warga juga tak sembarangan lagi membuang sampah, termasuk buang hajat ke sungai. Demikian pula pengurukan sungai diharapkan tidak terjadi

lagi.

Sungai yang akan memberikan fungsi utama menanggulangi banjir, juga berfungsi sebagai alat transportasi. Fungsi transportasi justru dimanfaatkan untuk mengontrol pemeliharaan sungai.

Fungsi ekonomis lain adalah pariwisata, yakni dengan memanfaatkan jalur sungai untuk berkeliling menyaksikan Kota Jakarta, atau *citytour* dari atas kapal sebagaimana masyarakat biasa telah memanfaatkan busway pada hari Sabtu-Minggu untuk mutar-mutar melihat Jakarta dengan bermodalkan ongkos Rp 2.500 saja.

## TERINTEGRASI DI DUKUH ATAS

Kawasan Dukuh Atas, Jalan Sudirman, Jakarta Selatan, akan menjadi simbol integrasi perlintasan tiga basis angkutan umum massal yang aplikasinya menghasilkan lima moda. Yakni moda kereta api, subway, monorel, waterway, dan busway.

Kekuatiran yang timbul, Dukuh Atas akan menjadi sangat ramai hingga semrawut. Namun, Rustam memastikan hal itu tak akan terjadi sebab semua moda berada lalu lalang dalam suatu kurungan, dalam satu *shelter* sehingga kegiatan manusia apapun tak akan keluar dari kurungan itu.

"Jadi, mereka beli karcis di dalam. Tidak ada kaki lima. Mereka tidak sempat lagi berdiri berlama-lama, karena setiap perjalanan kelima moda itu selalu berjalan



RUSTAM EFFENDI, TERBUKA ■ mti/ht

dengan baik," kata Rustam yakin.

Untuk melengkapinya, dibangun berbagai sarana dan prasarana. Seperti, di pinggir-pinggir Kota Jakarta akan didirikan *park and ride*. Dengan berbiaya terjangkau, pemilik kendaraan Bodetabek tak perlu membawa kendaraannya memasuki Kota Jakarta. Cukup diparkirkan di *park and ride*, lalu sore atau malamnya diambil lagi. Dari *park and ride* warga Bodetabek diskenariokan akan meneruskan perjalanan menaiki kereta api, *busway*, monorel, *subway* atau *waterway*.

Di dalam kota sendiri sebagian besar *on street parking* akan dihapus, digantikan *off street parking* atau *building park* bertarif mahal. Hal ini untuk mengurangi jumlah kendaraan pribadi berada di dalam Kota.

## TRAFFIC RESTRAINTS

Setelah ketiga basis angkutan umum disediakan berikut sarana dan prasarana fisik, sesuai skenario tibalah saatnya giliran Pemda DKI Jakarta membenahi Pola Transportasi Makro dari sisi piranti lunak. Yakni mendayagunakan sejumlah peraturan daerah pembatasan lalu lintas atau *traffic*

*restraints*. *Traffic restraints* dimaksudkan untuk mendukung penuh keberhasilan sistem *bus priority*, LRT, MRT dan *waterway*.

Payung hukum pembatasan lalu lintas dituangkan dalam Perda No. 12 Tahun 2003 tentang

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai Danau, serta Penyebrangan di Provinsi DKI Jakarta, serta SK Gubernur DKI Jakarta No. 84 Tahun 2004 tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

*Traffic restraints* dibutuhkan sebab ada titik-titik tertentu di pusat Kota Jakarta tempat dimana orang tumpah ruah dalam ruang dan waktu yang bersamaan. Misalnya di sepanjang jalan Sudirman—Thamrin-Kota, atau di sejumlah pusat perdagangan, keramaian dan sebagainya.

Rustam memastikan beberapa pembatasan yang segera bisa diterapkan adalah sistem *3 in 1*, sistem stiker, sistem ganjil-genap, area *licensing system*, *road pricing* dan lain-lain.

Rustam menyebutkan, sistem *3 in 1* akan diterapkan satu hari penuh. Di samping itu, ada penerapan sistem ganjil-genap. Sebagai misal, jika pada hari Senin kendaraan yang boleh lewat di jalur pembatasan lalu lintas adalah yang berpelat nomor polisi akhir ganjil, maka pada hari itu yang berakhir genap tak

boleh lewat. Demikian seterusnya, pada hari Selasa kendaraan yang boleh lewat adalah yang berakhir genap sedangkan yang ganjil dilarang.

“Kalau peraturan itu kita terapkan, keberhasilannya 40% mengurangi banyaknya kendaraan pribadi lalu lalang di sepanjang itu,” kata Rustam merujuk contoh pada jalur padat Sudirman-Thamrin.

*Road pricing* bisa juga diterapkan di sepanjang jalan Sudirman-Thamrin, sebagaimana Orchard Road di Singapura. Di pagi hari setiap kendaraan yang lewat jalur *road pricing* harus bayar dahulu baru boleh lewat.

Pembatasan lain adalah pengenaan pajak progresif terhadap kendaraan kedua, ketiga, keempat dan seterusnya milik sebuah keluarga. Pajaknya dibuat makin mahal makin mahal dan makin mahal.

Tiket parkir di dalam kota akan dinaikkan setinggi mungkin. Tentang ini, “Memang, maksudnya supaya orang *ogah* bawa kendaraannya,” kata Rustam singkat.

Batasan umur kendaraan termasuk sisi yang ikut dibidik. Pada tahun 2003, ketika Dishub DKI Jakarta mengajukan usulan ini masih ditolak oleh DPRD DKI Jakarta. Namun, kata Rustam, sekarang justru DPRD-nya yang telah mengendus bahwa setiap kendaraan usia 15 tahun ke atas tidak lagi boleh berlalu-lalang di Jakarta. “Ternyata, sekarang DPRD yang mulai bicara. Prinsipnya kita setuju,” kata Rustam.

Berdasarkan skenario angkutan umum massal Pola Transportasi Makro Jakarta, Rustam Effendi memastikan paling cepat

tahun 2007 Jakarta boleh dikatakan tidak macet lagi.

## PLAZA TERMINAL

Terminal tak luput dari rencana pembenahan revolusioner Rustam Effendi. Terminal, khususnya yang berfungsi ganda untuk dalam kota dan luar kota, seperti Pulo Gadung, akan dikondisikan menjadi lebih menyerupai plaza tempat untuk berbelanja atau shopping.

Rustam menyebukan, pihaknya sudah memulai langkah pembenahan bergandengan tangan dengan investor yang mau mendanai. “Nanti, kita akan bentuk di sana plaza, bukan terminal. Jadi, di tengah-tengahnya ada plaza di kiri-kanan baru ada terminal,” kata Rustam optimis.

Dikatakannya, siapapun yang datang ke sana akan serasa bukan mau masuk ke terminal tetapi masuk ke plaza untuk belanja atau shopping pakaian dan segala macam. Tetapi siapa pun yang mau pergi ke luar kota maka akan ada kendaraan ke luar kota, demikian pula untuk yang dalam kota.

“Jadi, nanti kendaraan dari luar kota itu masuk ke tol, lalu dia langsung turun ke *basement* untuk *waiting room*. Di *waiting room* pengemudi dan kernet kendaraan itu boleh makan dulu di kaki lima yang ada di dalam, bukan kaki lima yang semrawut. Baru, kendaraan itu melanjutkan perjalanannya,” kata Rustam.

Sedangkan untuk angkutan dalam kota, diskenariokan bis kota itu turun, masuk ke *waiting room*, langsung dia ke tempat penjualan karcis. Nah, dari situ ke *waiting room* lagi, tunggu sampai ada panggilan bahwa kendaraan yang menuju

tujuannya sudah akan berjalan.

Sebelum penumpang melanjutkan perjalanan, misalnya penumpang luar kota, di terminal plaza atau plaza terminal, itu timbul pikiran baru, ‘ah, saya mau malas-malasan dulu deh, sebentar lagi saya baru berangkat’. Jam berapa berangkat ke Purwokerto, katakan jam lima, padahal saat ia tiba baru jam dua, ‘ah, saya mau *shopping* dulu ke plaza.’ Nah, di situ ada *counter* untuk penitipan barang. Setelah itu dia naik ke atas, belanja-belanja dulu di situ. Beli pakaian pacarnya dulu, misalnya, atau lipstik pacarnya yang ada di Jawa, baru dia pergi.

Terminal demikian, menurut Rustam, akan didirikan di tiga tempat, yakni di Pulo Gebang pengganti Pulo Gadung, di Kampung Rambutan dan di Rawa Buaya. Ketiganya dibangun dengan mengundang swasta sehingga tidak membebani APBD Pemda DKI Jakarta, sama seperti busway Koridor—2 dan Koridor- 3 yang pasokan bis semua sudah dari swasta.

Cukuplah busway Koridor-1 Blok M-Kota yang dibiayai pemerintah, sebagai demonstrasi pertama kehandalan aplikasi PTM. Demonstrasi pertama yang berhasil membuat pengusaha swasta melek mata dan tahu bahwa konsep itu bisa untung sehingga untuk koridor-koridor selanjutnya mau mendanai investasi langsung.

Keikutsertaan swasta itu sangat perlu. Selain karena faktor kemampuan pembiayaan yang terbatas dari Pemda, juga sekaligus menepis tudingan yang sangat menyakitkan, korupsi dan *mark up* yang ditujukan kepadanya. Tudingan itu mengemuka, karena orang

belum pernah melihat bahwa ada suatu pekerjaan yang begitu hebat dan kaget, kaget, aduh, ratusan milyar, ratusan milyar, ratusan milyar. Orang hanya menghitung ratusan milyar tanpa melihat apa maksud dan tujuannya.

## BELUM BERBUAT APA-APA

Transportasi Jakarta sudah mulai menunjukkan pergerakan ke arah perbaikan. Namun ia tetap merasa belum puas. Dia bahkan merasa belum melakukan apa-apa, walau opini publik sudah mengatakan, ia telah berbuat sebuah langkah revolusioner transportasi Ibukota Jakarta. Rasa belum berbuat apa-apa membuatnya masih akan terus berkarya hingga akhirnya nanti berhenti setelah kehabisan tenaga.

Selama ini, ia meyakini apapun yang dilakukan dengan busway sesungguhnya bukan tergantung kepada dirinya. Melainkan tergantung kepada Gubernur. Sebab apapun yang ia perbuat, adalah dalam kerangka tugas sebagai bawahan Gubernur.

Menurutnya, semua itu terlaksana karena Gubernur memerintahkannya. “Saya lihat Gubernur itu benar. Coba kalau Gubernurnya nggak benar, saya nggak bisa.” Ia memang mendapatkan *back up* yang sangat kuat dari Pak Gubernur. Sampai-sampai ia beranggapan kalau Gubernurnya bukan Sutiyoso, mungkin tak bisa melaksanakan proyek itu.

“Ini maunya gubernur, kok, kita ikuti maunya Gubernur. Bukan maunya saya, saya ini apa, nggak ada apa-apanya, kan?” katanya kepada Wartawan Tokoh Indonesia. □ **mti/ht-crs**

# PERGESERAN PARADIGMA & LONCATAN KEBERHASILAN

Oleh Jansen H Sinamo\*

*Jika Anda ingin keberhasilan biasa perbaikilah perilaku; Jika Anda ingin keberhasilan besar perbaikilah paradigma — Stephen R. Covey*

**S**emua loncatan-loncatan besar dalam perkembangan ilmu pengetahuan, kata Thomas S Kuhn dalam *The Scientific Revolution*, adalah akibat perbaikan atau pergeseran paradigma. Mekanika klasik Newton contohnya, adalah sebuah paradigma besar yang berjaya sekitar dua abad karena ia berhasil menjawab begitu banyak persoalan-persoalan penting fisika dan ilmu pengetahuan umumnya. Tapi dengan semakin meluasnya aplikasi paradigma Newton, makin dijumpai pula banyak masalah baru yang tidak bisa diselesaikan oleh paradigma itu. Sampai tahun 1915, muncullah tokoh penggeser paradigma, Albert Einstein, dengan paradigma relativistiknya yang terkenal itu.

Bukan karena paradigma Newton salah, tetapi paradigma itu tidak mampu menggambarkan seluruh realitas fisik yang coba diwakilinya. Sebaliknya paradigma Einstein ternyata lebih lengkap, lebih umum, lebih akurat, dan lebih komprehensif. Dengan kata lain, paradigma Newton merupakan salah satu kondisi khusus saja dari paradigma Einstein, dalam hal ini hanya untuk benda-benda/partikel-partikel yang bergerak jauh di bawah kecepatan cahaya saja. Pergeseran paradigma Newton ke Einstein selanjutnya adalah sejarah sukses mahabesar sehingga majalah *Time* menobatkannya menjadi *Person of the Century* saat dunia memasuki milenium baru. Artinya dialah manusia yang seorang diri memberikan kontribusi yang paling mengubah dunia sepanjang abad ke-20.

Sukses Einstein ini tak bisa dibandingkan dengan sukses apa pun yang diperoleh dengan lebih rajin, lebih teliti, lebih cepat, atau lebih akurat dalam paradigma Newton. Sukses Einstein antara lain kita nikmati dalam bentuk pemahaman (dan karena itu penguasaan) perilaku benda-benda subatomik seperti elektron, proton, pasitron serta semua turunannya yang menjadi basis dari semua teknologi mikroelektronika termasuk komputer; pemahaman (dan karena itu penguasaan) perilaku

benda-benda langit yang menjadi dasar dari semua teknologi ruang angkasa, satelit, dan komunikasi antar benua bahkan antarplanet via satelit.

Kemajuan superhebat yang dicapai bangsa Jepang dalam bidang bisnis dan ekonomi hanya dalam tempo sekitar 25 tahun, pada dasarnya juga disebabkan oleh suatu pergeseran paradigma. Paradigma kualitas, yang sesudah dipercanggih kini disebut TQM (*Total Quality Management*), membawa perbaikan signifikan melalui inovasi canggih di segala bidang dalam sistem produksi dan distribusi produk-produk Jepang. Jepang bahkan sempat mengalahkan mentor dan mantan penakluknya, Amerika Serikat, di berbagai sektor bisnis. Ironisnya, penggeser paradigma ini adalah orang Amerika sendiri, Dr W Edwards Deming, yang bahkan tidak dikenal di negerinya sendiri sesudah revolusi mutu berlangsung sekitar 30 tahun.

Dalam skala yang lebih kecil, teh botol Sosro dan air mineral Aqua, yang adalah produk-produk sukses besar di pasar Indonesia, adalah juga akibat munculnya paradigma baru di benak pendirinya. Mereka berdua adalah penggeser paradigma.

Contoh-contoh lain di bidang bisnis antara lain:

- Obat-obat OTC (seperti Paramex dan Inza) dijual ketengan @ 4 butir per bungkus (paradigma baru penjualan obat yang meringankan rakyat kecil, dipelopori oleh Djoenaedy Joesoef dari Konimex).

- Permen Hexos, empat butir dalam bungkus aluminium foil (paradigma baru Packaging permen yang juga dipelopori oleh Konimex Group).

- Supermarket, superstore, toko swalayan (paradigma baru berbelanja barang berkualitas, lengkap, bersih,

modern, praktis, dan rekreatif).

- *Multi Level Marketing* (paradigma baru dalam memasarkan barang-barang khusus dengan memotong rantai distribusi antara produsen dan pengecer langsung).

- *Fast Food Restaurant* (paradigma baru dalam gaya makan di



JANSEN HULMAN SINAMO ■ ti/idm

restoran yang cepat, efisien, standar, bersih modern, dan cukup dengan main tunjuk saja).

● **Online Banking** (paradigma baru dalam mengelola keuangan pribadi kita secara praktis, instan, terpercaya, hemat waktu, bebas administrasi dan antrian).

Sekarang, apakah pada tahap personal, sukses besar juga bisa dicapai lewat pergeseran paradigma? Jawabnya ya, karena sebetulnya semua pergeseran paradigma selalu bersifat personal. Organisasi bisnis (dan organisasi apa pun) adalah konteks terjadinya paradigma dan atau sebagai alat untuk merealisasikan paradigma tersebut.

Paradigma baru pada tahap personal biasanya terjadinya bersamaan dengan hal-hal berikut ini: la melihat sebuah visi baru (realitas harapan yang jauh lebih menarik dari realitas masa kini); la menyadari harus memainkan suatu peran baru yang unik dan vital; la memakai nama baru, julukan baru, dan identitas baru; la merumuskan dan memakai *rule of the game* yang baru, nilai-nilai dan etos yang baru, serta motto atau slogan yang baru; la menghayati gaya hidup baru, sikap baru, perilaku baru, dan cara bicara yang baru pula.

### Mari kita lihat contoh-contoh berikut:

● Mohandas Gandhi mengalami pergeseran paradigma di Afrika Selatan, melihat visi India merdeka, kembali ke India, memakai nama baru Mahatma Gandhi berjuang dengan konsep satyagraha, menganut metode *non-violence*, hidup bersahaja, vegetarian, mandiri total, dan menjadi hati nurani India pada zamannya.

● Simon penjala ikan mengalami pergeseran paradigma di depan Kristus, diberi nama baru Petrus (dari kata petra, bahasa Yunani, artinya batu karang), menjadi penjala manusia, menggembalakan domba-domba Kristus, menghayati hidup penuh cinta kasih seperti Kristus, bahkan akhirnya mati disalib dengan kepala di bawah.

● Cat Steven, penyanyi Inggris terkenal, menerima paradigma Islam, kemudian mengubah namanya menjadi Yusuf Islam, meninggalkan gaya hidup lama sebagai artis, makan dan minum cara Islami, berjabah dan berkopiah putih ala Arab.

● Soekarno, mengalami pergeseran paradigma tatkala ia sekolah di HBS Surabaya saat tinggal di rumah tokoh pergerakan HOS Cokroaminoto, melihat visi Indonesia merdeka, menjuluki dirinya sebagai penyambung lidah rakyat Indonesia, kelak digelar lagi sebagai pahlawan besar revolusi, berjuang dengan falsafah marhaenisme, merumuskan Pancasila, dan menjadi aktor sentral membebaskan 70 juta rakyat Indonesia dari fasisme Jepang dan sisa-sisa imperialisme Belanda pada tahun 1945.

● Fred Smith, menyadari paradigma baru tentang bisnis parcel ketika ia duduk di sekolah bisnis, melihat visi parcel *overnight express*, mendirikan Federal Express, merumuskan *rule of the game* yang baru dalam industrinya, dan menjadi pemain utama industri itu sekarang.

● Steve Job dan Steve Wozniak, menyadari paradigma baru personal computer justru oleh karena keterbatasan mereka, melihat visi baru industri PC (tanpa harus membuat chip sendiri), melahirkan Apple Computer, sempat merajai bisnis PC, menampilkan gaya bekerja non-konvensional.

● Bill Gates menyadari paradigma baru komputer mini telah tiba dan karenanya memutuskan untuk mundur dari Harvard University tahun 1977, dan bersama kawannya Paul Allen melihat visi komputer di setiap meja rumah, memutuskan untuk menekuni *software* yang *user friendly*, mendirikan Microsoft, bekerja tidak kenal waktu, memelopori etos kerja 7 jam di rumah (maksudnya di kantor 17 jam dan pulang hanya untuk tidur beberapa jam, dan tiba kembali di kantor sebelum 7 jam waktu rumah habis) merombak *rule of the game* industri komputer dari *hardware-oriented* ke *software-oriented* berbasis PC yang makin lama makin canggih, *user friendly*, tapi semakin murah. Hal-hal di atas membuat Microsoft menjadi panglima industri komputer dan sekaligus menumbangkan IBM dari kepenglimaannya, yang sekitar 10 tahun sebelumnya disebut-sebut sebagai perusahaan terbaik di dunia yang

tak mungkin bangkrut.

● Syaykh Abdussalam Panji Gumilang menggagas dan mengaplikasi paradigma baru pendidikan pesantren yang sebelumnya terkesan kumuh menjadi modern (*pesantren spirit but modern system*) dengan motto pusat pendidikan dan pengembangan budaya toleransi dan perdamaian. Mengubah nama pesantren menjadi ma'had, Ma'had (Pesantren) Al-Zaytun. Melepas kebiasaan santri pakai sarung dengan memakai *double dress* lengkap dengan dasinya. Membangun fasilitas belajar dan asrama dengan berbagai fasilitas modern.

● Tak cukup ruang di sini untuk mencetuskan kisah-kisah Sukiyanto dengan Es Teller 77-nya, Ny Moeryati Soedibyo dengan Mustika Ratu-nya, TB Simatupang dengan Keesaan Gereja-nya, AH Nasution dengan Dwifungsi ABRI-nya, dan *last but not lest* Soeharto dengan Orde Barunya. Ya, paradigma Soeharto adalah sebuah sukses di zamannya, meskipun kita tahu paradigma itu memang akhirnya usang dan karenanya kalah dengan paradigma yang lebih baru. Tapi sekali lagi, keberhasilan yang signifikan selalu datang dari suatu pergeseran paradigma yang fundamental.

### Beberapa Pelajaran Praktis

Dari kisah-kisah di atas dapat ditarik sejumlah pelajaran:

1. Kita perlu menganalisis *existing paradigm* yang kita anut dan hayati.
  2. Kita perlu pula menganalisis dunia sekeliling kita (memakai analisis SWOT umpamanya) dan melihat apakah paradigma baru sudah akan muncul dan menentukan apakah kita menjadi penggeser paradigma atau pengikut paradigma.
  3. Perubahan adalah akibat paradigma baru, tetapi perubahan juga mengakibatkan paradigma-paradigma baru di berbagai bidang. Sebagai orang bisnis, kita senantiasa perlu melakukan studi mengenai perubahan, trend atau kecenderungan, dan studi futurisme.
  4. Agar sebuah program baru organisasi dilaksanakan di lapangan, maka diperlukan upaya komunikasi untuk mengubah paradigma seluruh karyawan.
  5. Perubahan paradigma karyawan harus diikuti oleh internalisasi visi baru, perumusan peranan-peranan baru, implementasi nilai-nilai baru yang ujung-ujungnya menyebabkan perubahan sistem, struktur, dan prosedur.
  6. Jika Anda tidak bersedia mengubah paradigma Anda secara proaktif, maka Anda akan berhadapan dengan krisis pada waktunya.
  7. Jika Anda melawan paradigma baru yang lebih superior (artinya paradigma Anda beku) itu artinya sama dengan bunuh diri secara perlahan tapi pasti.
  8. Mengubah paradigma organisasi tanpa disertai kesediaan mengubah struktur, sistem dan prosedur akan menimbulkan frustrasi besar, apatisisme, bahkan perlawanan.
  9. Mengubah paradigma karyawan secara komprehensif (artinya disertai internalisasi visi, pendefinisian peranan baru, sasaran baru, team baru, sistem baru, dan seterusnya) akan mentransformasikan karyawan melampaui (*beyond*) dirinya yang biasa sehingga pada hakikatnya terjadi sebuah transformasi kualitas SDM.
  10. Eksplorasi paradigma baru adalah pemetaan bisnis masa depan atau pemetaan sukses di masa yang akan datang. Barangsiapa berhasil melakukannya akan menjadi pemimpin sukses masa depan.
- Semoga Anda semua menjadi insan demikian. Dan kepada pemeluk setia, izinkan pula saya sampaikan Selamat Idulfitri 1423 karena pengalaman keagamaan pun dapat menjadi sebuah titik berangkat pergeseran paradigma. Kiranya paradigma itu merupakan hal membuat negeri kita lebih hijau dengan senyuman nyiurnya yang terkenal. □ ti

\*) **Jansen H Sinamo**, Guru Ethos Indonesia, Direktur Jansen Sinamo WorkEthos Training Center. Dapat dihubungi langsung di [jansenh@institutmahardika.com](mailto:jansenh@institutmahardika.com)



**Sosoknya merupakan gabungan tipikal insinyur, pendidik dan konsultan, sekaligus aktivis Muhammadiyah yang banyak menggeluti bidang pendidikan. Sebagai seorang ahli manajemen industri, ia mempunyai pemikiran yang khas, sekaligus kritis tentang masa depan industri dan perekonomian nasional.**

**I**ndustri apa pun yang dibangun di Indonesia, kata Prof Dr Ir Koesmawan, MSc, MBA, DBA, Ketua Program Pasca Sarjana Magister Manajemen Universitas Muhammadiyah HAMKA, Jakarta, pengembangannya harus berbasiskan iman dan taqwa serta didasari dengan nilai-nilai moral keagamaan yang tinggi.

Koesmawan, yang juga Ketua STIE Achmad Dahlan, Jakarta menilai masih sangat lebih penting menekankan hal itu daripada mengejar keuntungan uang semata, supaya industri nasional bisa berhasil menjangkau hajat hidup orang banyak.

Koesmawan mempunyai alasan sangat kuat mengapa niat awal setiap pembangunan industri harus didasari dengan nilai-nilai moral. Yakni, agar setiap industri bisa bermanfaat bagi kemaslahatan umat manusia secara mendasar.

Ia memaparkan pula hasil pengamatannya, saat ini sedang berlangsung gejala deindustrialisasi. Gejala itu terlihat sangat nyata dengan menurunnya jumlah produk ekspor Indonesia, meningkatnya angka pengangguran, dan semakin terjepitnya sektor industri sebagai dampak buruk kelangkaan dan kenaikan

## **Prof Dr Ir Koesmawan Pendidik Manajemen Industri**

harga BBM.

Tiga penyebab munculnya gejala deindustrialisasi, yakni krisis ekonomi yang berkelanjutan sejak tahun 1997, kepercayaan investor yang menurun kepada pemerintah, serta ketidakpastian penegakan hukum membuat investor bingung ketika hendak berinvestasi.

### Hidup Bersahaja

Pria bersahaja kelahiran Garut, 14 Juli 1952 yang selalu menampilkan wajah ramah dan murah senyum kepada setiap lawan bicaranya, sudah menuangkan gagasan terbarunya tentang masa depan industrialisasi nasional tersebut saat dikukuhkan sebagai guru besar, di Sekolah Tinggi Ekonomi (STIE) Ahmad Dahlan, Jakarta, pada 20 Maret 2004 silam.

Ketika itu Koesmawan mengajukan orasi yang sama sekali bernilai baru, dan justru sangat dibutuhkan saat ini, yakni "Industrialisasi Dalam Keseimbangan dan Kesenambungan Masa Depan Bangsa Berlandaskan Iman dan Taqwa".

Koesmawan memang sudah lama dikenal sebagai pakar sekaligus pengajar di bidang ilmu manajemen industri. Pengukuhannya sebagai guru besar menjadi pengabsahannya secara akademis, yang membuatnya berhak menyandang gelar professor. Sejak itu pula para sejawat memanggilnya dengan sapaan baru, "Pak Prof".

Koesmawan, yang juga dikenal sebagai sosok pemikir yang selalu optimis termasuk dalam memandang persoalan masa depan bangsa, menjalani keseharian hidupnya dengan penuh kesederhanaan. Malah ia terkesan begitu santai.

Ayah lima orang anak sekaligus kakek dua orang cucu, ini tak perlu merasa risau manakala tinggal seorang diri di Jakarta, sementara keluarga menetap di Bandung. Istrinya, Dra Elly Merliana, MM sehari-hari berkarir sebagai dosen di Universitas Pasundan (Unpas), Bandung.

"Tadinya, saya berpikir bahwa hanya saya sajalah yang jauh-jauh bolak balik Jakarta-Bandung. Namun, ternyata masih ada yang lebih jauh dari saya," kata Koesmawan.

Perjalanan karier Koesmawan tergolong unik. Menyandang gelar



KOESMAWAN DI LAPANGAN TIAN MEN BEIJING 2001 ■ mti/list

insinyur, ia seorang sarjana teknik industri lulusan ITB Bandung tahun 1976, sekaligus pegawai negeri sipil (PNS) yang sudah bekerja sebagai Asisten Konsep Teknologi ITB tahun 1974-1976. Dari ITB pula ia menyelesaikan S-2 tahun 1987, meraih gelar M.Sc pada Bidang Magister Teknik dan Manajemen Industri.

Dua gelar lain S-2, MBA Bidang Industrialisasi (tahun 1987) dan DBA Bidang Internasional Marketing (tahun 1996), ia raih dari kampus sama Maastricht School of Management, Belanda. Gelar doktor ia raih tahun 1996, pada Bidang Manajemen Alih Teknologi, Fakultas Manajemen Universitas Twente, juga di Negeri Belanda.

Koesmawan pernah mengajar di beberapa perguruan tinggi swasta, seperti di Universitas Trisakti (Usakti), Jakarta. Ia juga pernah bekerja sebagai Tenaga Lepas Peneliti di BPPT (1979-1980), dan sebagai konsultan di beberapa perusahaan konsultan swasta. Koesmawan adalah anggota sejumlah organisasi profesi di dalam dan luar negeri.

Sebagai PNS, dalam jabatan struktural ia lebih banyak mengurus perguruan tinggi swasta, di Koordinator Perguruan Tinggi Swasta (Kopertis) Wilayah III yang mencakup DKI Jakarta.

### Aktifis Pendidikan

Karena memiliki latarbelakang Muhammadiyah ia merasa sangat

senang tatkala Kopertis mempekerjakannya pada STIE Ahmad Dahlan, Jakarta. Sejak tahun 1999 Koesmawan adalah Ketua STIE Ahmad Dahlan.

Di lingkungan Muhammadiyah Koesmawan aktif sebagai Ketua Korps Mubaligh Muhammadiyah Jakarta, dan Ketua Lembaga Pengembangan Teknik Profesi di Perserikatan Muhammadiyah.

Sebagai aktivis pendidikan, dia sangat bangga sekali manakala dipercaya mengabdikan secara lebih luas di setiap lembaga pendidikan milik Muhammadiyah. Baginya, pengabdian adalah ibadah dan jabatan adalah amanah yang harus dijaga sebaik-baiknya.

Ia memang sudah sangat mumpuni sebagai pengajar sekaligus pimpinan. Maka itulah, Koesmawan sudah bertekad bulat di manapun kelak dipercayakan mengabdikan ia ingin menghasilkan lulusan-lulusan mahasiswa yang bermutu yang mampu bersaing dengan lulusan perguruan tinggi negeri dan swasta lainnya.

Ia mencontohkan salah satu kampus pengabdiannya, Universitas Muhammadiyah HAMKA (UHAMKA). "Kalau bisa UHAMKA akan dijadikan sebagai pelopor peningkatan mutu ini."

Untuk menjadikan UHAMKA pelopor jelas dibutuhkan dukungan, kerja keras, komitmen, dan kebersamaan di semua elemen lingkungan kampus. Karena kualitas lulusan sebuah perguruan tinggi tak melulu hanya didasarkan

pada prestasi akademik semata, melainkan bagaimana para lulusan mampu mengembangkan segala potensi diri termasuk di bidang seni budaya.

Ujung tombak peningkatan mutu pendidikan terletak pada dosen. Supaya dosen mengajar dengan baik dan tenang harus dipikirkan bagaimana menghargai mereka, dengan memberikan kepastian jenjang karir berikut kesejahteraan yang cukup yang mampu menjamin kehidupan masa depan mereka.

Demikian pula dengan pengelolaan administrasi keuangan, kata Koesmawan harus handal, profesional, rasional, responsibel dan akuntabel. Semua harus tertata dengan baik.

Kalau dosen berprestasi mahasiswa berkualitas maka pastilah perguruan tinggi bermutu akan dicari-cari oleh setiap calon mahasiswa baru tiap tahunnya. Koesmawan mengukur, sebuah kampus bermutu akan semakin bernilai tinggi dan bergengsi manakala pada setiap tahun ajaran baru jumlah peminat mahasiswa lebih tinggi dari daya tampung yang tersedia.

### Unggul, Maju dan Berdaya Saing

Untuk menjadikan UHAMKA sebagai pelopor peningkatan mutu pendidikan, Koesmawan mempunyai obsesi membangun lulusan UHAMKA yang unggul, maju, dan terpadang serta memiliki daya saing yang tinggi dalam kecerdasan spiritual dan emosional secara



KOESMAWAN BERSAMA ATASE MILITER KOL AVIANTO DI TEMBOK BESAR BEIJING 2001 ■ mti/ist

harmonis.

Karena itu setiap lulusan UHAMKA harus diarahkan menjadi manajer yang prospektif, atau akuntan yang handal, atau entrepreneur yang profesional, atau menjadi dosen perguruan tinggi yang bermutu.

Koesmawan ingin mahasiswa UHAMKA mampu menjadi pemenang di setiap perlombaan, khususnya yang berbasis ilmiah seperti lomba karya ilmiah,

atau penelitian ilmiah, namun tanpa melupakan perlombaan penting lainnya seperti olahraga dan seni budaya.

Sebagai insinyur Koesmawan tak lupa agar UHAMKA turut memelopori pengembangan ilmu-ilmu eksakta. Keinginan kuat itu didorong oleh keprihatinan Koesmawan, menyaksikan gejala menurunnya minat siswa SMA memasuki jalur eksakta.

Malahan, di berbagai perguruan tinggi beberapa jurusan eksakta yang baru dibuka sudah harus segera ditutup kembali karena sepi peminat. Termasuk di almaternya sendiri, ITB Bandung, Koesmawan terbiasa menyaksikan lebih banyak jumlah pengajar daripada mahasiswa.

Padahal peluang lulusan jurusan ekasakta jauh lebih terbuka untuk berkembang. Di UHAMKA pendidikan teknologi perlu dikembangkan dengan cepat untuk mengejar keseimbangan jumlah lulusan eksakta dan non eksakta.

Bagi Koesmawan, tak ada yang lebih baik untuk diwariskan kepada generasi muda yang akan datang kecuali ilmu pengetahuan yang berguna. "Boleh saat ini kita terpukul dan krisis, tetapi sepuluh atau dua puluh tahun mendatang kita harus mempunyai generasi baru yang tangguh," ujar Koesmawan. □

mti/sub-ht

### BIODATA

**Nama:**

Prof. Dr. Ir. Koesmawan, M.Sc, MBA, DBA

**Lahir:**

Garut, 14 Juli 1952

**Agama:**

Islam

**Istri:**

Dra Elly Marliana, MM

**Anak:**

- = Gina Purnama Insany SST
- = Muhammad Rasyid Rida
- = Muhammad Syahid Albana
- = Dina Kartika Utami
- = Rina Mardiyah Widyati

**Status Kepegawaian:**

PNS, Pangkat Pembina Tk I, Golongan IV-B, DPK STIE Ahmad Dahlan  
NIP/NBM: 130.889.755 / 568.772

**Pendidikan:**

- = Jurusan Teknik Industri ITB 1976
- = Magister Teknik dan Manajemen Industri ITB 1987
- = Industrialisasi-Maastricht School of Manajemen The Netherlands (MSM) 1987
- = Internasional Marketing, MSM 1996, Fakultas Manajemen Univ Twente, 1996

**Pengalaman Kerja:**

- = 1974-1976 Asisten Konsep Teknologi ITB
- = 1977-1979 Kepala (Pendiri) Lab Statistik FE Usakti
- = 1977-1985 Dosen Tetap FE dan FT Usakti
- = 1979-1980 Tenaga Lepas Peneliti di BPPT
- = 1980-1983 Pudir II dan Sekretaris ABM
- = 1987-1992 Konsultan PT Credyc Consultant, PT Konindo Penilai
- = 1990-1998 Ketua LP3M STIE Ahmad Dahlan Jakarta
- = 1999-2003 Ketua STIE Ahmad Dahlan Jakarta
- = 2002-2003 Konsultan Part Timer PT Solar Global Internasional (SGI)
- = 1997-2004 Ketua Jurusan Teknik Industri STTM Muhammadiyah Tangerang
- = 2004-Sekarang Guru Besar di STIE Ahmad Dahlan, Dosen Pasca Sarjana MM UMJ, Dosen Pasca Sarjana MM-UHAMKA, Guru Besar Pasca Sarjana STIE Bumi Putera

**Organisasi Profesi:**

- = Persatuan Insinyur Indonesia (PII)
- = Persatuan Sarjana ahli teknik industri (PERSATI)
- = American Institute fo Industrialn Engineering (AIIE)
- = Ikatan Nasional Konsultan Indonesia (INKINDO)
- = Yayasan Komunikasi Pendidikan Teknik dan Manajemen Industri
- = Ikatan Alumni ITB



## Tokoh INDONESIA

Majalah Biografi  
Pertama dan Satu-satunya  
di Indonesia



[www.tokohindonesia.com](http://www.tokohindonesia.com)  
THE EXPERIENCE SITE

# The Excellent Biography

**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

