

miliki tiket ekonomi bisa duduk di kelas bisnis,” kata Wimbo.

Kini, dengan sistem penjualan tiket *online*, praktik seperti itu mulai dikikis. Jumlah konsumen yang memesan tiket secara *online* pun terus bertambah. Sebanyak 43% konsumen sudah membeli tiket secara *online* dan sisanya masih membeli tiket di stasiun.

Kemacetan jalan darat menjadi peluang bagi KAI, karena kereta tidak kenal kata macet.

Selain itu, KAI terlebih dahulu melakukan survei dan riset internal berupa rute-rute yang dibutuhkan transportasinya tinggi berikut kompetitor moda transportasi lain dan kepadatan lalu lintas. Kepadatan lalu lintas dianggap peluang bagi mereka, karena transportasi keretaapi tidak mengenal kata macet.

Wimbo bilang, sebenarnya pembukaan rute baru itu juga bagian dari upaya efisiensi, yaitu memaksimalkan jam kerja keretaapi. Setidaknya, dengan

rute-rute baru itu, setiap keretaapi akan beroperasi 20 jam per hari, sedangkan 4 jam sisanya untuk perawatan. “Ini untuk memaksimalkan sarana,” imbuhnya.

Meningkatkan okupansi

Sepanjang tahun lalu, KAI telah mendatangkan 150 lokomotif baru beserta penambahan para masinisnya. Menurut Wimbo, para masinis baru tersebut harus bersertifikat dan capak mengendarai lokomotif pada rute-rute tertentu.

Tidak hanya sumberdaya manusia yang disiapkan, KAI juga sudah mempersiapkan rel serta sistem persinyalan untuk mendukung pembukaan sejumlah rute baru itu. Wimbo bilang, berbagai persiapan ini sudah dilakukan sejak tiga sampai lima bulan lalu.

Kini, menurut Wimbo, sebagian rute baru tersebut sudah dipenuhi penumpang, khususnya di akhir pekan. Rute yang ramai antara lain KA Penataran Ekspres dan KA Pangrango.

Nah, jika itu semua berjalan mulus dan tingkat okupansi mencapai 70%, KAI berharap dapat menuai laba. Jika target omzet KAI tahun lalu adalah Rp 1 miliar per hari, untuk angkutan orang dan barang, tahun ini target mereka naik, menjadi Rp 1,5 miliar sehari.

Refleksi

Revolusi Industri dan Big Data



Jennie M. Xue
Penulis buku-buku best-seller, pebisnis dan pengajar di Silicon Valley, California, Amerika Serikat

Indonesia belum merasakan betapa buruknya kondisi ekonomi global dalam beberapa tahun terakhir ini, karena kita dikaruniai pasar domestik yang sangat besar. Alhasil, ekspor hanya mencakup sebagian kecil saja dari perdagangan kita, yaitu sekitar 12%. Sementara, di luar sana, harga-harga melambung tinggi, angka pengangguran meningkat, harga properti menukik drastis, dan perbaikan ekonomi berjalan lambat seperti siput.

Dari zaman dahulu kala, Indonesia dikenal sebagai negeri “ijo royo-royo” dan “tanam tongkat, jadi pohon”. Seringkali saya bertanya-tanya apakah pepohonan di sepanjang jalan yang sering dilewati itu disirami setiap hari? Ternyata, hanya pohon-pohon yang di jalan-jalan protokol yang disirami. Kebanyakan pohon itu “dipelihara” oleh alam saja alias mengandalkan curah hujan.

Di sisi lain, ekonomi global sudah pernah kolaps. Sekarang sedang proses perbaikan alias *recovery*. Apakah akan kolaps lagi? Ini bukanlah pertanyaan yang perlu dijawab secara panjang lebar karena jawaban yang simpel adalah: siklus pasti akan kembali. Untuk mengantisipasi kolaps berikutnya, apa yang perlu dilakukan?

Perlu perubahan struktur yang diawali oleh perubahan filosofis dan *mindset*. Filosofi tentang kapitalisme jelas perlu dipertimbangkan ulang. *Mindset* atau pola pikir dipengaruhi oleh filosofi dan ini sangat penting artinya sebagai titik referensi implementasi. Intinya adalah kapitalisme yang tidak eksploitatif. Kapitalisme baru harus membawa kesejahteraan bagi umat manusia sekarang dan di masa datang tanpa mengakibatkan kerugian-kerugian yang tidak bisa diperbaiki di masa depan.

Jeremy Rifkin menawarkan perkawinan sinergis antara teknologi internet dan energi yang bisa diperbarui (*renewable energy*). Ide ini memang bukan ide baru, mengingat banyak ekonom menawarkan revisi definisi kapitalisme, mulai dari Paul Krugman, Joseph Stiglitz, hingga Umair Haque yang mem-

punyai definisi baru tentang “kapitalisme”.

Benang merah dari definisi baru kapitalisme tersebut adalah kesadaran tinggi terhadap berbagai dampak negatif dari eksploitasi alam, lingkungan, dan manusia dengan mengatasnamakan pencarian keuntungan. Dengan demikian, “kapitalisme baru” mempunyai peran sosial yang semakin besar baik terhadap kualitas hidup manusia maupun kualitas lingkungan. Berbagai paradigma mengenai pertumbuhan dan kepemilikan pun perlu didefinisikan ulang.

Revolusi mengubah peran manajer

Rifkin mengemukakan lima pilar Revolusi Industri Ketiga:

Pertama, menggunakan sumber energi yang *renewable*.

Kedua, menggunakan pembangkit tenaga listrik bertengana mikro yang ramah lingkungan.

Ketiga, menyimpan energi dengan menggunakan hidrogen dan teknologi lainnya.

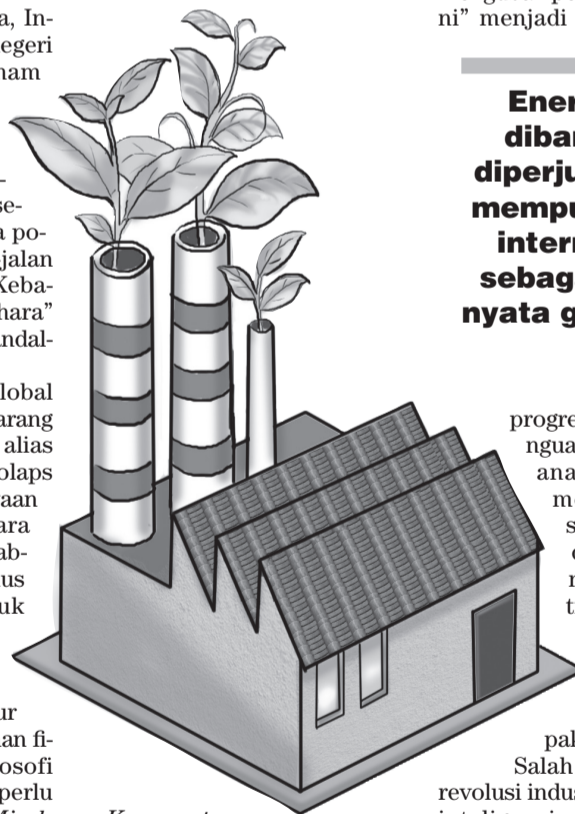
bungkan semua orang, sumberdaya alam, bahan-bahan baku, dan berbagai jaringan lainnya. Ini semua bisa menjadi jaringan yang utuh atau *seamless network*. Berbagai data bisa diambil sebagai hasil dari setiap titik aktivitas. Ini disebut sebagai *Big Data*.

Selanjutnya *Big Data* tersebut bisa dianalisis dengan berbagai *analytics* dan mentransformasikannya ke dalam algoritma prediktif. Algoritma ini diprogram ke dalam sistem-sistem yang otomatis untuk meningkatkan efisiensi termodinamika sehingga meningkatkan produktivitas dan menurunkan pengeluaran produksi.

Dengan kata lain, Revolusi Industri Ketiga ini mempunyai fitur analitis yang luar biasa besar potensinya, mengingat berbagai aktivitas tercatat dalam rekam jejak komputer dan jaringan Internet. *Big Data* sangat menggiurkan bagi para analis dan *programmer* yang bekerja di otak dapur bisnis di era tersebut.

Dampaknya Revolusi ini akan mengubah peran manajer “murah” menjadi manajer “kurang

Energi yang dibarter dan diperjualbelikan mempunyai nilai internasional sebagai bentuk nyata globalisasi.



progresif”. Pasalnya, penguasaan teknikal dan analisis kuantitatif merupakan kunci sukses ekonomi di dalam fase ini. Peningkatan produktivitas merupakan konsekuensinya. Sedangkan peningkatan keuntungan merupakan tujuannya.

Salah satu bentuk dari revolusi industri ini merupakan inteligenisasi infrastruktur. Keterbukaan, pendistribusian, dan kolaborasi merupakan ciri-ciri produk-produk Revolusi Industri Ketiga ini. Misalnya, GE telah menelurkan inisiatif “Industrial Internet”, Cisco dengan “Internet of Things”, sementara IBM “Smarter Planet” dan Siemens sudah menyetakan “Sustainable Cities”.

Para pemikir Manajemen, Bisnis, dan Ekonomi juga sudah seyogianya memberikan solusi bagi berbagai permasalahan Abad ke-21 yang kolosal. Kini, Revolusi Industri Ketiga sedang bergulir. Jadi, sudah saatnya kita mengadopsinya. Tujuannya adalah demi masa depan seluruh umat manusia dan bumi yang tetap hijau secara berkesinambungan.

Trayek Baru di Atas Rel Lama KAI

No.	Nama KA	Rute
1	Ajisaka	Lempuyangan (Yogyakarta) - Kutoarjo (Jawa Tengah)
2	Ajisaka	Kutoarjo (Jawa Tengah) - Lempuyangan (Yogyakarta)
3	Kalijaga	Purwosari (Jawa Tengah) - Solo - Semarang Poncol (Jawa Tengah)
4	Kalijaga	Semarang Poncol (Jawa Tengah) - Solo - Purwosari (Jawa Tengah)
5	Sidomukti	Solo (Jawa Tengah) - Yogyakarta
6	Sidomukti	Yogyakarta - Solo (Jawa Tengah)
7	Bima	Surabaya Gubeng (Jawa Timur) - Malang (Jawa Timur)
8	Bima	Malang (Jawa Timur) - Surabaya Gubeng (Jawa Timur)
9	Sarangan Ekspres	Surabaya Gubeng (Jawa Timur) - Madiun (Jawa Timur)
10	Sarangan Ekspres	Madiun (Jawa Timur) - Surabaya Gubeng (Jawa Timur)
11	Kamandaka	Semarang Tawang (Jawa Tengah) - Purwokerto (Jawa Tengah)
12	Kamandaka	Purwokerto (Jawa Tengah) - Semarang Tawang (Jawa Tengah)
13	Argo Parahyangan	Bandung (Jawa Barat) -Gambir (Jakarta)
14	Argo Parahyangan	Gambir (Jakarta) - Bandung (Jawa Barat)
15	Argo Parahyangan	Bandung (Jawa Barat)- Gambir (Jakarta)
16	Argo Parahyangan	Gambir (Jakarta) - Bandung (Jawa Barat)
17	Argo Parahyangan	Bandung (Jawa Barat) -Gambir (Jakarta)
18	Argo Parahyangan	Gambir (Jakarta) - Bandung (Jawa Barat)
19	Maharadi Ekspres	Cepu (Jawa Timur) - Surabaya Pasar Turi (Jawa Timur)
20	Maharadi Ekspres	Surabaya Pasar Turi (Jawa Timur) -Cepu (Jawa Timur)
21	Probowangi	Probolinggo (Jawa Timur) - Surabaya Gubeng (Jawa Timur)
22	Probowangi	Surabaya Gubeng (Jawa Timur) - Probolinggo (Jawa Timur)
23	Penataran Ekspres	Surabaya Gubeng (Jawa Timur) - Malang (Jawa Timur)
24	Penataran Ekspres	Blitar, Jawa Timur - Malang, Jawa Timur - Surabaya Gubeng, Jawa Timur
25	Siliwangi	Sukabumi (Jawa Barat) - Cianjur (Jawa Barat)
26	Siliwangi	Cianjur (Jawa Barat) - Sukabumi (Jawa Barat)
27	Argo Jati Tambahan	Gambir (Jakarta) - Cirebon (Jawa Barat)
28	Argo Jati Tambahan	Cirebon (Jawa Barat) - Gambir (Jakarta)

Sumber: PT KAI