

Kamseltibcarlantas

Oleh: Chryshnanda DL

*Ada anekdot yang mengatakan:
Orang Indonesia Sakti-Sakti ditembak
kepalanya tidak mati....
e..... begitu salah tembak dan kena
dengkulnya malah mati
dalam lomba balap motor yang sampai
miring-miring dengkulnya
mengapa tidak pernah orang Indonesia
menjadi juara dunia
karena kalau ngebut takut dengkulnya
terluka*

UNGKAPAN seperti di atas merupakan anekdot bahwa kita tidak berfikir dengan otak tetapi dengan dengkul. Sering kita melihat para pengendara sepeda motor yang tidak memakai helm atau helmnya dipasang di dengkul. Mengendarai sepeda motor tanpa helm biasa, ini kan bukan jalan protokol. Membawa helm tetapi hanya digantung, atau di taruh di dengkul, seolah dengan membawa helm berarti sudah memenuhi syarat aman berkendara. Ada juga yang membawa anak kecil namun yang menggunakan helm hanya yang dewasa.

Niat baik orang tua menghibur anaknya keliling dengan sepeda motor kadang dapat berakibat fatal karena ketidaktahuan atau kelalian orang tua. Tanpa sadar dari keluarga telah memberikan edukasi yang keliru. Beta-pa seringnya kalau kita amati di lingkungan Sekolah Dasar atau SMP banyak orang tua yang mengantar atau menjemput anaknya dengan sembarangan dan mengabaikan faktor keselamatan. Di lingkungan pemukiman anak-anak Sekolah Dasar atau mungkin Sekolah Menengah Pertama yang diijinkan orang tuanya mengendarai sepeda motor atau bermain-main de-

ngan sepeda motor. Mereka bangga kalau anaknya mampu mengendarai motor walau belum mempunyai SIM dan melupakan faktor keselamatan. Di lingkungan pendidikanpun masalah keselamatan berlalulintas ini sering diabaikan bahkan dianggap hal yang tidak penting atau biasa-biasa saja.

Masyarakat atau pengguna jalan tertib atau mematuhi aturan kalau ada polisi. Mereka bukan masyarakat yang taat tetapi masyarakat yang takut. Ketika ada angkutan umum yang melanggar rambu (menaikkan, menurunkan penumpang dan berhenti sembarangan) tanpa merasa bersalah terus saja dilakukan secara berulang. Dan apabila ditegur polisi bukan menghindari malahan mengeluarkan uang untuk menyuap polisi.

Kita perlu memberi apresiasi kepada Dit Lantas Polda Metro Jaya yang berani menuliskan spanduk: "Penerima dan Pemberi Suap Sama-sama Melanggar Hukum". Hal tersebut dilak-

kukan untuk meminimalisir berbagai tindakan petugas yang tidak profesional sehingga sadar bahwa tindakannya adalah sangat diharapkan masyarakat untuk mewujudkan dan memelihara keamanan, keselamatan dan ketertiban lalu lintas (kamseltibcarlantas). Tatkala petugas dapat dibeli atau dibayar maka ia akan dilecehkan atau tak ada harga diri di mata masyarakat. Tindakan tersebut selain mengabaikan kamseltibcarlantas dan *sosial cost* yang harus dibayar sangat mahal yaitu ketidakpercayaan masyarakat.

Masalah kamseltibcarlantas memang kompleks dan bukan hanya tanggung jawab satu institusi saja. Para aparat dan stakeholder lainnya yang berkaitan dengan lalu lintas sering saling lempar dan saling tuding. Hujat menghujat serangmenyerang merupakan tindakan yang tidak dewasa bahkan memalukan, apalagi berebut kewenangan dan kekuasaan.



Seorang pejabat di bidang keselamatan ternyata lebih senang dan lebih bangga kalau membahas masalah kewenangan dibanding masalah keselamatan. Misalnya masalah penegakan hukum yang seolah-olah hanya untuk kewenangan saja dan mengabaikan unsur keselamatan, edukasi maupun pencerahan. Masalah jalan yang tidak beres, masalah angkutan umum yang tidak nyaman, pemeriksaan kendaraan yang serampangan (maaf karena pengecekan, sebagian orang mengatakan status disamakan, yang dicek dengan yang tidak sama saja), sistem-sistem yang bekerja penuh dengan improvisasi, *gradak-gruduk*, *gedandangan*, dan tergegap-gagap. Hal tersebut menunjukkan bahwa kita belum memikirkan secara sungguh-sungguh dan masih senang pada hal-hal yang sifatnya seremonial, selesai upacara selesai pula programnya. Laporan-laporan dan tampilan yang ditonjol-tonjolan adalah para pejabatnya yaitu foto-foto yang boleh dibilang mejeng yang menunjukkan bahwa model-model feodal masih subur tumbuh berkembang dalam birokrasi yang tentu bukan sebagai negara hukum (*recht staat*), tetapi negara kekuasaan (*macht staat*).

* * *

PROGRAM-program yang dibuatpun sering lebih mementingkan kepentingan-kepentingan sesaat, yang tidak jelas ujung pangkalnya, atau sifatnya supervisial atau pura-pura yang sebatas seremonial dan menyenangkan pimpinan. Dari hasil penilaian dari Global Road Safety yang diprakarsai Unescap dengan WHO menilai Indonesia dalam penanganan masalah keselamatan jalan dianggap buruk bahkan dibawah Laos dan Nepal. Program Global Road Safety Week yang dilaksanakan pada bulan April boleh dikata masih sepotong-sepotong tanpa jelas siapa penjurunya dan program apa yang telah, sedang dan akan dilaksanakan.

Kita juga masih ingat jaman orde baru yang sering melaksanakan kirab nasional, upacara-upacara pencangan Gerakan Disiplin Nasional dengan membagi-bagi rompi, kaos dsb. Kegiatan tersebut sebatas tebar pesona-senyum sana sini, cipika cipiki, yang



penting ada fotonya bahwa diwilayahnya disiplin sudah dicanangkan dan sudah diyakini ada. Seorang pengendara motor dengan rompi warna oranye bertuliskan "Saya Penegak Disiplin" dengan tenang melawan arus tanpa helm, dia melihat polisi yang didepannya tanpa merasa bersalah balik kanan dan terus saja ngeloyor. Inilah wujud kepribadian masyarakat kita, tanpa malu tanpa ragu, tanpa merasa bersalah melakukan pelanggaran yang memahayakan keselamatan baik bagi dirinya maupun orang lain.

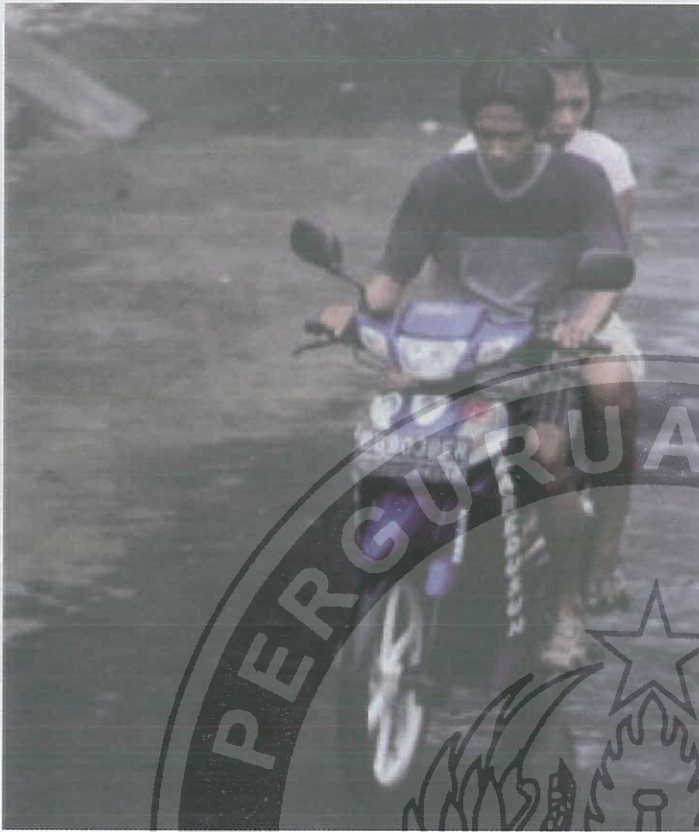
Belum lagi jalan yang rusak, berlubang, bocor saluran air telah berbulan-bulan mungkin tahunan tanpa pernah tersentuh perbaikan sama sekali. Itupun tanpa ada yang merasa bertanggungjawab, bahkan mungkin belum pernah ada yang demonstrasi atas buruknya infrastruktur. Belum lagi rambu marka yang bagus dan jela hanya di jalan protokol atau jalan-jalan yang sering dilewati para pejabat, yang dilewati rakyat dibiarkan saja. Ada yang berkelakar jalanan kita ini kaya lautan bergelombang karena tambal sulam. Selesai digali satu proyek belum betul menutupnya, digali lagi proyek lain, menutupnya masih *krakal-krakal* kasar sudah digali proyek yang lainya seakan antara yang satu

dengan yang lain bersaing untuk merusak jalan. Belum juga beres menuhunya hujan turun, jalanan pasti jadi kaya sungai kering, *krowok sana-krowok* sini. Aneh memang inipun kalau ada yang terperosok atau ada yang menjadi korban, tidak ada yang bertanggungjawab, saling tuding, saling memaki, lempar sana-lempar sini sampai yang mau menuntut bosan akhirnya pasrah dan mempercayakan diri pada nasib.

* * *

KECELAKAAN lalu lintas terjadi di sana-sini, dengan enteng pejabat yang ditanya wartawan mengatakan *human error*, tanpa mau lagi melihat faktor lainnya. Ini bukti kita tak cerdas memikirkan masalah keselamatan. Hanya saling menyalahkan, tak mau belajar dari kesalahan. Seorang wartawan bertanya tentang kecelakaan lalu lintas yang banyak memakan korban kepada salah satu instansi, tanpa ragu menjawab ini bukan kewenangan kami, kecelakaan ini kesalahan pengemudi jadi tanya polisi. Bisa dibayangkan betapa hebatnya tanpa penelitian atau penyelidikan yang serius, dari ruang kantornya sudah bisa mengambil kesimpulan dan dengan tenang ini bukan bagian saya.

Korban kecelakaan lalu lintas lebih



besar dari korban perang, bahkan lebih besar dari korban flu burung, AIDS, Sars dan wabah penyakit lainnya, tapi mengapa tidak dianggap menakutkan dan dianggap biasa-biasa saja. Mungkin juga kita terlalu pasrah dan semua ini takdir atau nasib, sudah garis tangan, Tuhan menghendaki demikian. Tuhanpun dalam masalah kecelakaan diikut-ikutkan. Kita harus ingat yang bisa dikerjakan manusia tidak dikerjakan oleh Tuhan. Setiap tahunnya di Indonesia lebih dari sepuluh ribu jiwa mati sia-sia di jalan raya, belum yang cacat, yang luka-luka, kerugian materiil, kerugian ekonomi dsb.

Kemacetan lalu lintas menjadi pemandangan biasa di kota-kota besar. Dari kemacetan ini timbul berbagai masalah sosial lainnya. Pedagang asongan yang sekarang ini sudah melebarkan sayapnya ke jalan tol, penjajahat jalanan yang beraksinya tidak tanggung-tanggung di perempatan jalan di siang bolong. Korban tanpa berani melawan, tanpa berani berbuat banyak pasrah semau dan sekehendak para penjahat. Kepekaan sosial dan kepedulian sosial kita masih ren-

dah, bahkan tidak peduli dengan urusan orang lain. Ah yang penting bukan saya.

Penanganan masalah lalu lintas oleh aparat juga masih konvensional, gatur lalin (penjagaan, pengaturan lalu lintas) aparat tumpuk blek dijajar sepanjang jalan atau di tempat-tempat yang rawan kecelakaan dan kemacetan. Seorang doktor transportasi pernah mengkritik kerja polisi yang konyol, tetapi dia lupa tanpa infrastruktur yang memadai maka terpaksa polisi melakukan dengan cara-cara manual, konvensional dan konyol seperti yang dikatakannya. Di negara-negara maju tentu tidak banyak polisi berjajar di jalan-jalan atau dipersimpangan-persimpangan. Cukup dengan alat-alat yang modern dan canggih yang bisa dikontrol dan tentu dengan sistem mutakhir dan kesadaran masyarakatnya akan hukum sudah pada tingkat tinggi. Tidak perlu lagi ditakut-takuti atau diancam hukuman atau denda. Dengan infrastruktur yang memadai, dapat memaksa atau mendidik masyarakatnya untuk melakukan ketentuan-ketentuan yang sebagaimana seharus-

nya. Artinya tanpa infrastruktur yang memadai dan tanpa kesadaran yang tinggi dari masyarakat pengguna jalan, tanpa dukungan *stake holder* lainnya, apalagi hanya dengan saling tuding, hujat menghujat dan megedepankan kekuasaan dan kewenangan maka akan sia-sia saja, dan tetap konvensional bahkan mungkin konyol, tentu masalah tidak terselesaikan dan *costnya* amat mahal.

Jujur kalau kita bertanya kepada diri sendiri atau kepada siapa saja yang sekarang ini sudah mampu mengendarai kendaraan, kapan belajar tentang lalu lintas? Jawabannya pasti saat akan mengurus SIM. Masalah lalu lintas yang begitu kompleks tidak dipelajari dengan sungguh-sungguh atau dipelajari sebatas untuk mendapatkan SIM. Itupun mungking tidak ujian. Pengertian SIM pun masih simpang siur. Belum ada kesepakatan atau kesamaan pandangan tentang SIM. SIM merupakan bukti bagi pemiliknya atau pemegangnya telah memiliki kemampuan maupun ketrampilan berkendara di alan raya. Mempunyai pengetahuan tentang undang-undang dan

peraturan yang berkaitan dengan lalu lintas dan keselamatan di jalan. Serta pemilik SIM bertanggung jawab terhadap keselamatan berkendara baik bagi dirinya maupun orang lain.

Pendidikan berlalu lintas yang diajarkan masyarakat dan lingkungan kita begitu kejam, melawan arus, berbongcengan lebih dari dua, tanpa helm, menaikan menurunkan penumpang sembarangan, saat yang menggem-birakan atau mendukung kegiatan olahraga naik di atas bis atau saat beramai-ramai dengan bangganya mengatur jalan sendiri semaunya, seolah olah kalau sudah bergerombol tak ada lagi aturan dan seakan ini hutan rimba milik tarzan. Ada pula yang mengiring jenazah bukan dengan hidmat tetapi dengan kebrutalan-kebrutalan dan bahkan merusak barang-barang orang lain termasuk infra struktur jalan. Kita sering lupa daratan bangga kalau melanggar, bangga kalau tidak tertib bangga kalau bikin orang lain susah.

* * *

SUMBER daya manusia (SDM) merupakan aset utama bangsa, sudahkah kita meyakinkannya? Yakin pasti, mengimplementasikan nanti dulu. Lalu lintas merupakan urat nadi kehidupan masyarakat khususnya perkotaan. Hampir seluruh aktifitas kehidupan masyarakat mengkait dengan lalu lintas. Permasalahan-permasalahan lalu lintas tidak sebatas menghambat tata kehidupan masyarakat tetapi bisa menghancurkan bahkan mematikan. Untuk itu dibutuhkan kamseltibcarlantas sehingga masyarakat dapat melaksanakan segala aktifitasnya dengan baik, lancar, aman, nyaman sehingga produk-produk yang dihasilkan dapat terus tumbuh dan berkembang. Tentu mewujudkannya tidak semudah mengucapkannya, namun setidaknya kita tahu dulu apa dan mengapa kamseltibcarlantas penting dan harus diwujudkan dan dipelihara.

Suatu negara atau bangsa yang memiliki SDM yang handal maka ia dapat tumbuh dan berkembang dengan cepat dan tentu dapat menguasai atau menimbangi perkembangan jaman dan perubahan sosial yang begitu cepat. Sedangkan yang tidak mempu-

yai SDM yang handal maka akan tertinggal, dan dikuasai atau dijajah baik secara politik, sosial, budaya maupun ekonomi. SDM yang handal cukupkah? Tentu tidak. Perlu juga adanya komitmen, integritas, kepekaan, kepedulian dan solidaritas sosial yang tinggi. Almarhum Romo Mangun Wijaya mengatakan: "Buat apa banyak orang cerdas pandai, Prpfesor, Doktor lulusan luar negeri sekalipun, kalau rakyatnya tetap dibiarkan bodoh maka cepat atau lambat orang-orang pandai itu akan mengeksploitasi dan membodohi rakyatnya yang bodoh-bodoh itu.

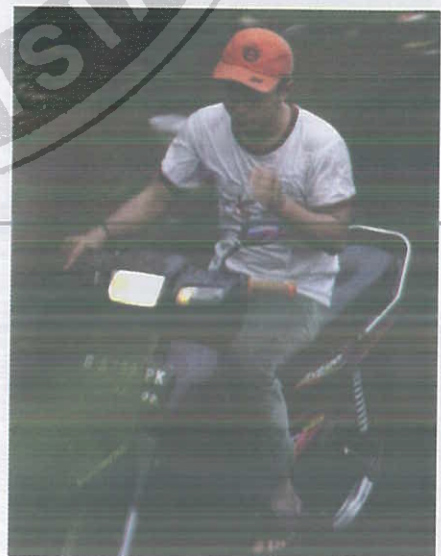
Pendidikan yang utama dan pertama untuk memanusiakan manusia. Romo mangun juga mengingatkan pada kita: "Pada pendidikanlah tergantung masa depan bangsa". Demikian halnya dengan keselamatan berlalu lintas ini juga harus dipahami melalui pendidikan atau setidaknya selalu ada kampanye tentang keselamatan. Filisuf Berkeley mengingatkan kita: "*esse est persipi*", sesuatu itu ada karena di mengerti". Bagaimana akan peka, akan peduli dan akan merindaklajuti kalau tidak mengerti. Ini yang menjadi pemikiran utama dan prioritas pertama dalam mewujudkan an memelihara kamseltibcarlantas. Karena tanpa adanya edukasi, tanpa ada pengertian maka sesuatu itu tidak ada. Kalau pengertiannya hanya kewenangan, kekuasaan, pengeksploitasian maka tiada lagi untuk kerelaan berkorban, semua pelayanan bukan untuk kemanusiaan dan keselamatan tentu untuk uang, kesenangan bagi yang berwenang dan berkuasa. Tentu sasarannya rakyat yang terus menerus dibodoh-bodohi dan tentu akan tetap dibiarkan bodoh.

Safety first, keselamatan yang utama. Pandai, kaya, mempunyai jaatan tinggi, terhormat, terkenal kalau tidak selamat ya percuma. Seorang suhu atau guru Silat Garuda Jaya mengatakan: "orang yang jagoan bukan orang yang anti peluru, anti bacok, anti air keras, dsb tetapi orang yang selamat". Maka kalau kita dalam menata lalu lintas tanpa memikirkan keselamatan tentu juga akan sia-sia. Keselamatan adalah bagian dari kemanusiaan, yang berarti juga sadar dan peduli akan aset utama bangsa, penerus bangsa dan tentu citra dan nama

baik bangsa.

Segala sesuatu yang dipaksakan tidak ada hasilnya, atau hasilnya semu. Demikian halnya dengan Kamseltibcarlantas memaksakan atau dibangun dengan paksaan tentu sifatnya hanya temporer dan sementara saja. Sebatas kepura-puraan, supervisial dan seremonial. mungkin juga karena ketakutan atau terpaksa.

Antony de Mello mengatakan yang penting adalah: "*awareness*". Kesadaran merupakan kunci utama. Dengan adanya kesadaran berarti bangun dari tidur dan tentu tidak mabok, tidak terjebak, tidak terpedaya, tidak pula karena ketakutan atau karena paksaan. Dengan kesadaran maka semua yang dilakukan tentu adanya ketulusan dan kebersamaan tidak ada lagi yang saling menyebut dirinya jagoan, tetapi kemitraan. Bermitra mencari akar masalah dan solusinya. Irjen pol Ating Natadikusuma Kapolda Metro Jaya yang pertama mengingatkan: "kewenangan dan kekuasaan harus dilandasi pengetahuan, kalau salah orang menggunakan maka akan menjadi kesewenang-wenang dan tentu tidak dapat menolong orang yang lemah dan benar". Hati nuranilah yang harus menjadi penjuror bagi para aparat dan *stakeholder* di bidang lalu lintas sehingga kamseltibcarlantas bukan barang yang instant tetapi merupakan proses kerja sama, kemitraan yang harus terus ditumbuhkembangkan. Dimulai sejak usia dini, sebagai bagaian pendidikan sepanjang hayat (*long life education*)



Prediksi Pasar Otomotif Nasional 2009:

KINI REKOR, TAHUN DEPAN

Tahun ini, untuk pertama kalinya penjualan otomotif nasional menembus rekor 600 ribu unit. Tahun depan? Berat, di perkirakan anjlok 30-35% dibanding 2008.

ANOMALI. Begitulah kira-kira kondisi pasar otomotif nasional tahun 2008. Betapa tidak, di bawah tekanan bertubi-tubi dari berbagai faktor sepanjang tahun 2008, mulai dari kenaikan BBM, naiknya suku bunga yang disusul kenaikan nilai tukar dan ketatnya likuiditas yang dipicu krisis finansial global, pasar otomotif nasional justru berhasil membukukan rekor penjualan yang diperkirakan menembus angka 600.000 unit. Angka penjualan tertinggi sepanjang sejarah industri otomotif nasional.

Padahal, tekanan terhadap pasar otomotif nasional sejak tahun 2007 hingga akhir tahun ini tak main-main. Kenaikan minyak dunia yang sempat menembus 147 dolar AS per barrel misalnya, berbuntut memicu kenaikan harga BBM subsidi dalam negeri. Per 24 Mei 2008, pemerintah mengumumkan secara resmi kenaikan harga BBM, yaitu premium dari Rp 4.500 menjadi Rp 6.000 per liter, minyak tanah dari Rp 2.000 menjadi Rp 2.500 per liter, dan solar dari Rp 4.300 menjadi Rp 5.500 per liter. Dengan harga baru ini artinya harga BBM rata-rata naik sekitar 28,7%. Bersamaan dengan itu, tekanan krisis pangan pun melanda dunia. Salh satu dampak yang terasa pada otomotif nasional adalah tidak jalannya program BBM alternatif, biofuel.

Tak selesai sampai di situ, tekanan krisis ekonomi global yang dipicu krisis finansial Amerika Serikat terus berlanjut. Dampaknya di Indonesia terasa dengan adanya kenaikan suku bunga BI rate sebagai *benchmark* suku bunga

pinjaman. Pada Oktober 2008, BI menaikkan suku bunga menjadi 9,5% dengan alasan karena terjadi pelemahan nilai tukar rupiah hingga ke level Rp 13.000/US\$. Sehingga, BI terpaksa memperketat likuiditas dengan menarik rupiah dari pasar. Kembali, otomotif nasional mendapat tekanan. Toh, itulah uniknya, karena pasar otomotif dalam negeri justru mampu membukukan rekor penjualan 600.000 unit lebih tahun ini.

Kalangan produsen sendiri umumnya mengaku tidak memprediksi jika pertumbuhan penjualan otomotif bisa setinggi itu. Pertumbuhan penjualan mobil hingga pertengahan tahun ini saja sudah mencapai 46% dibandingkan dengan periode yang sama. Itu belum termasuk penjualan sepeda motor yang terus mencengangkan. Menurut Presiden Direktur Indomobil Group, Gunadi Sindhuwinata, pertumbuhan penjualan kendaraan roda



TEKOR

empat seharusnya bekisar rata-rata 12% per tahun, sedangkan untuk roda dua 10% per tahun.

Apa penyebabnya? Kalangan ATPM (Agen Tunggal Pemegang Merek) umumnya mengakui, penjualan otomotif nasional sepanjang 2008 banyak tertolong oleh order kendaraan yang inden sampai enam bulan. "Indennya 3 sampai 6 bulan. Karena itu, kami tidak merevisi target, meski banyak faktor ekonomi yang menekan.

Sampai September saja kami sudah menjual 68.800 unit. Saya kira ATPM yang lain juga tidak merevisi target, dan benar kan penjualan total tahun ini (2008) bias tembus 600.000 unit," ungkap Rizwan Alamsjah, Direktur PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors - ATPM Mitsubishi, belum lama ini.

Hal senada dikatakan Ketua Umum Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) Bambang Trisulo, beberapa waktu lalu. Ia memprediksi, pasar otomotif tahun ini masih cukup tinggi karena hingga akhir tahun 2008 permintaan (*demand*) masih tertolong inden yang sudah masuk sejak bulan September lalu. "Karena itu, penjualan akan relatif stabil. Kalau bulan Oktober turun, itu lebih disebabkan banyaknya hari libur karena Lebaran," katanya, sembari memperkirakan target 600.000 unit tahun 2008 bisa tercapai. "Karena sampai November saja sudah mencapai total 563.000. Jadi di Desember ini hanya perlu meraih 40.000 untuk memenuhi target tersebut."

NASIB OTOMOTIF 2009

Lalu, bagaimana nasibnya tahun depan? Kalangan industri otomotif nasional tampaknya bersuara sama: dampak tekanan terhadap pasar otomotif nasional di 2008 itu baru akan terasa pada 2009. Ketua Umum Gaikindo Bambang Trisulo misalnya, melihat gejala krisis yang terjadi tahun 2008 belum mempengaruhi pasar otomotif 2008. Imbas krisis baru dirasakan pelaku industri otomotif pada awal tahun depan. "Tahun 2008 relatif aman, tapi 2009 harus benar-benar waspada," ujarnya.

Ia memprediksi, total penjualan mobil 2009 akan berkisar dari 350.000 sampai 450.000 unit. Penurunan itu, menurut Bambang, dipicu banyak hal, seperti suku bunga acuan Bank Indonesia (*BI rate*) yang masih tinggi di atas delapan persen (9,25%) saat ini akan memengaruhi permintaan mobil di dalam negeri. Selain itu, melemahnya nilai tukar rupiah, yang kini berada di angka Rp 11.000-an dan terbatasnya likuiditas sebagai dampak krisis keuangan global, juga turut melemahkan daya beli dan penjualan mobil tahun 2009.

Hal yang sama diungkap Amelia

Tjandra, Direktur Marketing PT Astra Daihatsu Motor (ADM). "Semua melihat kondisi tahun depan akan cukup berat bagi bisnis otomotif," ujarnya.

Menurut Amelia, bisnis otomotif sangat tergantung pada tersedianya likuiditas dan suku bunga. Nah, bila *wholesales* pasar mobil tahun ini bisa mencapai angka 600.000 unit — karena sampai November saja sudah mencapai 569.000 unit — maka tahun depan diperkirakan akan terkoreksi 30-35% dibanding 2008. Yang langsung terkena dampaknya adalah kendaraan komersial, karena digunakan untuk bisnis. Apalagi ditambah faktor pemicu lainnya, yaitu penurunan harga komoditas perkebunan. Akibatnya, banyak perusahaan pemakai kendaraan komersial tidak mempunyai daya beli. "Bayangkan, harga CPO (minyak sawit mentah) bisa turun 60-70%. Untuk menutup ongkos saja tidak mencukupi, apalagi dapat untung. Keadaan ini membuat penurunan yang tajam pada permintaan mobil komersial," tambah Amelia.

Sementara itu, Direktur Marketing PT Toyota Astra Motor, Joko Trisanyoto mengatakan, sebenarnya dampak tekanan terhadap pasar otomotif nasional sudah mulai terasa di triwulan keempat ini. Hal itu tercermin dari tingginya *exchange rate* (nilai tukar rupiah). Kondisi ini mengakibatkan target penjualan cenderung menurun dibandingkan tahun sebelumnya. Selain itu, likuiditas juga akan menjadi masalah, karena di saat sulit seperti ini bank cenderung lebih berhati-hati mengucurkan dana untuk kredit. Senada dengan Amelia, Joko mengatakan bahwa pasar komersial memang akan mendapat tekanan yang cukup kuat karena sangat bergantung pada tingkat suku bunga. "Namun dari sisi bisnis, *return*-nya cukup menjanjikan mengingat tahun depan pemerintah akan mendorong perkembangan infrastruktur secara cepat," tandas Joko.

Direktur Marketing PT. Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB), ATPM Mitsubishi, Rizwan Alamsjah juga punya pendapat mirip. Saat ini, katanya, kondisi ekonomi Indonesia kurang baik akibat oleh likuiditas dan suku bunga tinggi yang menyebabkan penjualan menurun. Sementara nilai tukar mata uang (rupiah) yang bergejolak

menimbulkan potensi penyesuaian harga bagi para produsen. Nah tahun 2009, lanjutnya, masih akan tetap dipengaruhi kondisi tersebut. Dan itu berarti penyesuaian harga jual kendaraan masih akan dilakukan seiring dengan kondisi yang ada. Karena itu, kata Rizwan, di semester pertama 2009 diperkirakan penjualan setidaknya tertekan 25%.

Sebagai ATPM yang mendominasi pasar komersial, KTB mengelak bila tekanan terjadi pada pasar komersial saja. "Sebenarnya, *passenger* dan *commercial cars*, keduanya mengalami tekanan yang sama, hanya saja alasannya berbeda," kata Rizwan.

Menurutnya, untuk kendaraan penumpang terjadinya tekanan pasar lebih kepada alasan efisiensi dari konsumen, misalnya, mau mengganti kendaraan baru ditunda dulu. Sedangkan untuk kendaraan komersial lebih kepada alasan kebutuhan dan pengaruh pasar. Industri yang terkait dengan pasar ekspor atau komoditas seperti sentra-sentra CPO terpengaruh krisis global sehingga permintaan akan kendaraan komersial pun terpengaruh. Namun industri lainnya seperti barang konsumsi, *trading*, konstruksi, transportasi tetap berjalan sesuai kebutuhan sehingga permintaannya tidak terpengaruh, karena kebutuhannya selalu ada.

TANDA-TANDA PENURUNAN

Tanda-tanda ke arah itu sudah mulai terlihat saat ini. Lihat saja yang dilakukan Astra International (AI) Tbk, yang merupakan grup terbesar menguasai pasar otomotif di Indonesia. Menghadapi kondisi krisis yang mulai terasa, ditandai oleh menurunnya permintaan pasar, AI memilih meniadakan lembur. "Kondisi sekarang tidak separah krisis 1997-1998. Karena itulah, AI tidak akan menempuh kebijakan seperti krisis sebelumnya," jelas Yulian Warman, General Manager Public Relation PT AI beberapa waktu lalu.

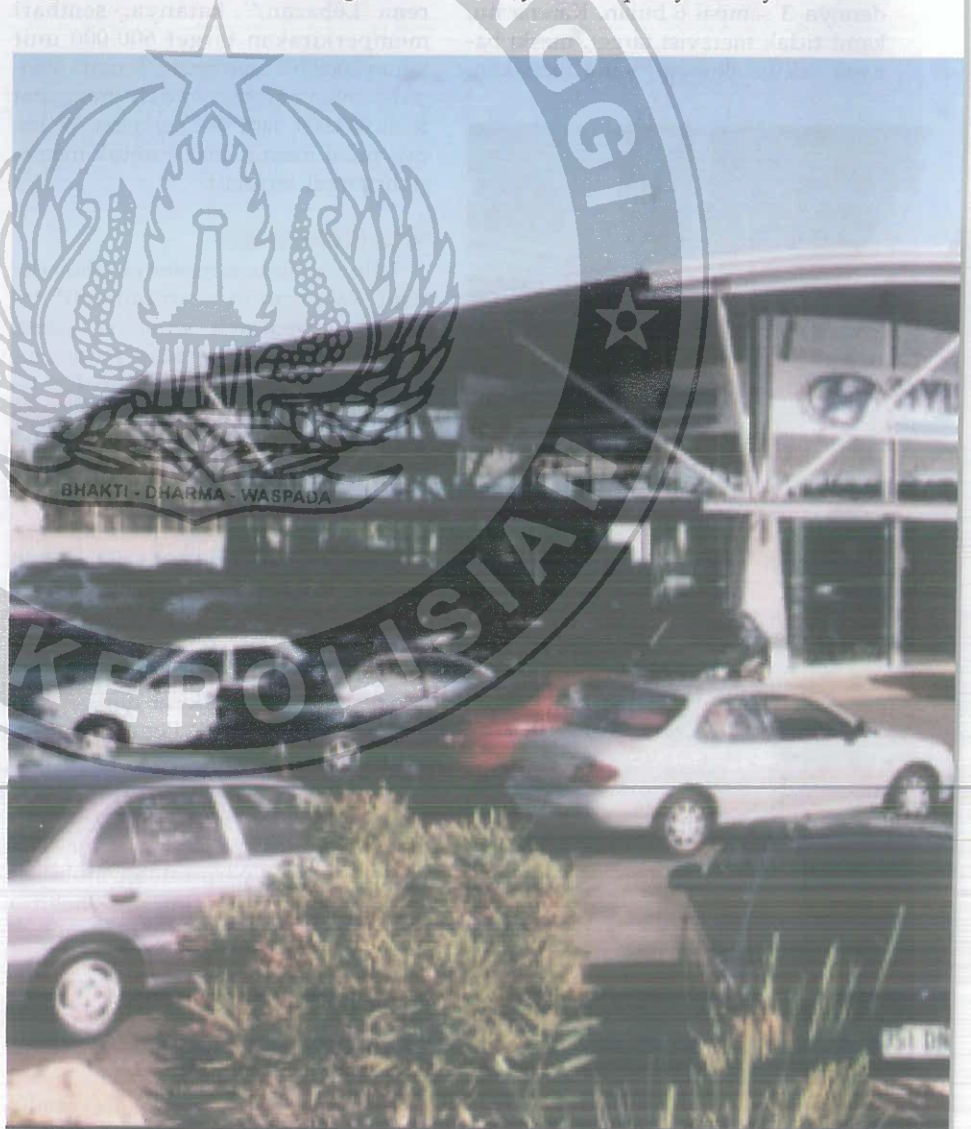
Dengan cara ini, yakinnya, bila kondisi membaik, kelompok perusahaan dari AI akan siap menjalankan usahanya kembali. "Belum ada perusahaan otomotif di bawah Astra Group, baik itu Daihatsu, Isuzu, Toyota, dan Honda sepeda motor yang mem-PHK-kan karyawannya," tegas Yulian,

sembari menambahkan bahwa pada krisis ekonomi 2005, AI juga tidak melakukan PHK atau merumahkan karyawannya.

Sementara itu, Amelia Tjandra, Direktur Pemasaran PT Astra Daihatsu Motor — produsen mobil nomor satu di Indonesia saat ini — menjelaskan tidak ada pengurangan tenaga kerja atau PHK di perusahaannya. "Yang terjadi hanya peniadaan lembur," ucap Amelia. Itu pun diperkirakan baru akan terjadi Desember ini. Pasalnya, bila semula produksi mencapai 17.500 unit per bulan, selama Desember menjadi 16 ribu. "Itu karena hari libur selama Desember banyak," komentarnya. Namun diakui, untuk tahun depan, kondisi pasar akan lebih sulit. Karena itu pula, ADM berusaha meningkatkan

ekspor, terutama Gran Max ke Timur Tengah dan Afrika Selatan.

Tentu, bukan hanya kelompok Astra yang mulai merasakan imbas krisis keuangan global. Suzuki, menurut sumber yang berada di pabrik, telah merencanakan untuk menurunkan produksinya tahun depan. Begitu pula dengan PT Honda Prospect Motor (HPM) yang mengalami penurunan penjualan hingga 39,7% dibandingkan penjualan bulan sebelumnya (dari 4.550 unit pada bulan Oktober menjadi hanya 2.740 unit pada November). "Kami akan terus memantau kondisi ekonomi dan pasar otomotif untuk menentukan target dan strategi kami berikutnya," kata Marketing & After Sales Service Director HPM Jonfis Fandy dalam pernyataannya.



Yang dialami PT. Ford Motor Indonesia (FMI) bahkan lebih parah lagi. ATPM Ford di Indonesia ini mulai merasakan imbas krisis global yang menekan industri otomotif di dunia. Seperti induk semangnya di Detroit yang melakukan restrukturisasi besar-besaran, termasuk pemangkasan tenaga kerja, dalam waktu dekat FMI juga akan melakukan hal yang sama. Mulai tahun depan FMI akan melakukan pemutusan kerja sebanyak 10 persen karyawannya. "Sementara ini kami berfikir untuk mengurangi jumlah karyawan kontrak," kata Presiden Direktur Will Angove di Cikeas, Jawa Barat, pertengahan Desember lalu.

Menurut Angove, pihaknya tak dapat menghindari terjadinya peningkatan harga pada produk-produk Ford

yang diniagakan di dalam negeri. Sementara di sisi lain, daya beli konsumen kendaraan roda empat pada tahun depan akan menurun drastis. "Kami tidak bisa menghindari kenaikan harga, mengingat seluruh produk Ford merupakan impor dari Thailand dan Filipina," katanya, sembari menambahkan bahwa ia tetap yakin Indonesia mampu bangkit dari krisis dengan cepat. "Tahun depan kami memprediksi pendapatan bersih nasional Indonesia akan meningkat. Karena itu, tahun depan FMI berencana meluncurkan pick-up Ford Ranger terbaru untuk pasar nasional."

Saat ini, menurut Presiden Direktur Indomobil Group Gunadi Sindhuwinata, produsen memilih menahan ekspansi, karena kondisi ekonomi yang sulit diprediksi. Sementara di sisi lain, kapasitas produksi yang ada saat ini masih mencukupi permintaan. "Dari sisi kapasitas produksi itu cukup, yang penting kesiapan pasok. Saya rasa para produsen masih menahan untuk dua tahun ke depan, karena pasar yang masih *volatile*. Bagi produsen, yang penting stabilitas pertumbuhan karena gampang diprediksi. Ekspansi baru akan banyak dilakukan pada tahun 2011," katanya di Departemen Perindustrian, Jakarta, beberapa waktu lalu.

Penyebabnya, lanjut Gunadi, justru dipicu oleh pertumbuhan penjualan mobil sepanjang 2008 yang luar biasa. Hingga pertengahan tahun ini saja sudah mencapai 46% dibandingkan dengan periode yang sama. Itu belum termasuk penjualan sepeda motor yang terus mencengangkan. Padahal, lanjutnya, pertumbuhan penjualan kendaraan roda empat seharusnya bekisar rata-rata 12% per tahun, sedangkan untuk roda dua 10% per tahun. Angka inilah yang bisa membuat produsen mudah melakukan ekspansi di saat pertumbuhan stabil. "Daripada tiba-tiba naik, lalu tahun depan *flat*, karena biasanya seperti itu, ini yang bakal terjadi pada tahun 2009," paparnya, sembari memperkirakan pada tahun 2011 nanti jumlah permintaan sepeda motor akan menembus 8 juta unit, sedangkan untuk mobil ditaksir bisa mencapai 1 juta unit.

Untunglah, masih ada sedikit harapan bagi otomotif nasional di peng-

ujung tahun ini. Soalnya, mulai 1 Desember 2008 pemerintah memutuskan untuk menurunkan harga BBM subsidi, premium, dari Rp 6.000 menjadi Rp 5.500 per liter, seiring makin melemahnya harga minyak dunia yang Lalu pada 4 Desember 2008 BI secara perlahan mulai pula menurun-

**Saat ini, menurut
Presiden Direktur
Indomobil Group Gunadi
Sindhuwinata, produsen
memilih menahan eks-
pansi, karena kondisi
ekonomi yang sulit
di prediksi.**

kan BI rate sebesar 25 basis poin (bsp) dari 9,5% menjadi 9,25%. Malah per medio Desember lalu harga premium bersubsidi kembali diturunkan menjadi hanya Rp 5.000 per liter, menyusul harga minyak dunia yang terpuruk hingga US\$ 40-an per barrel.

Sayang, nilai tukar rupiah masih belum memuaskan, kendati lumayan menguat ke level Rp 11.000-an per US\$ setelah sempat terjun bebas ke level Rp 13.000 per US\$ dan terus 'up-and-down' di level Rp 12.000-an/US\$. Padahal, kurs menjadi komponen harga otomotif dan komponen daya beli. Karena itu, kalangan otomotif berharap pemerintah segera mampu memperbaiki kondisi ekonomi ini, dan tidak makin memperparah dengan kebijakan yang merusak iklim pasar otomotif. Misalnya, "Kami berharap pemerintah tidak menerapkan pajak progresif, harga nanti akan naik tinggi sekali, dari *cost* sudah naik ditambah lagi pajak naik, bisnis otomotif bisa seperti sudah jatuh tertimpa tangga pula," pungkas Amelia Tjandra.

Senada dengan Amelia, Ketua Umum Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) Bambang Trisulo mengharapkan pemerintah menghapus Pajak Penjualan Barang Mewah (PPnBM) mobil kecil berkapasitas 1.500cc ke bawah, terutama di segmen kendaraan serbaguna (MPV) guna membantu kinerja industri otomotif nasional tahun depan. "Tahun depan, pasar mobil di Indonesia akan

turun sekitar 30%," ujarnya ketika ditemui di sela-sela perakitan perdana mobil Cina, Foton, di Jakarta, Rabu (10/12).

Menurut Bambang, jika pemerintah menghapus PPnBM mobil, terutama jenis MPV 1.500cc ke bawah, hal itu akan sangat menolong pasar otomotif tahun depan. Saat ini, lanjutnya, pemerintah Indonesia paling tinggi mengenakan pajak terhadap kendaraan bermotor dibandingkan negara ASEAN lainnya. Bahkan Thailand berani menghapuskan PPnBM mobil kabin ganda dan pikap, karena negara itu ingin menjadi basis industri jenis mobil yang amat menunjang sektor agribisnis tersebut. "Kami berharap pemerintah juga demikian, karena Indonesia ingin fokus pada produksi mobil MPV. Kami sedang mengkaji lebih jauh mengenai hal itu," ungkapnyanya.

Secara terpisah, beberapa waktu lalu Direktur Industri Alat Transportasi Panggah Susanto mengatakan bahwa pemerintah mengarahkan program pengembangan industri mobil kepada upaya menjadikan Indonesia sebagai basis produksi kendaraan serbaguna (MPV), truk ringan, dan sedan kecil. "Industri mobil ditantang untuk menghasilkan kendaraan dengan harga murah, hemat BBM, dan ramah lingkungan," katanya.

Hal senada dikemukakan Presdir PT Toyota Astra Motor (TAM) Johnny Darmawan. Menurutnya, komponen pajak kendaraan di Indonesia bisa mencapai sekitar 50% untuk kendaraan yang dirakit di dalam negeri, sedangkan yang diimpor secara utuh (CBU) pajaknya bisa mencapai 100%. "Industri otomotif di Indonesia, baik mobil, maupun sepeda motor, memiliki basis produksi yang kuat dan menyerap tenaga kerja yang banyak. Oleh karena itu, pemerintah perlu membantu agar industri itu tetap memiliki kinerja yang baik melalui kebijakan yang membuat harga mobil lebih terjangkau sehingga pabrik jalan dan banyak masyarakat bekerja," ujar Johnny yang juga menjadi salah satu Ketua Gaikindo. Ia menambahkan, insentif fiskal seperti penghapusan dan penurunan PPnBM, akan sangat membantu industri otomotif yang terancam anjlok kinerjanya tahun 2009 akibat dampak krisis keuangan global. [Iryan]

Tiga Indikator Penting

ADA tiga indikator penting yang paling mempengaruhi kemampuan lembaga pembiayaan untuk menyuntikkan kredit kepada konsumen, terutama konsumen sektor otomotif yang menyerap sekitar 80% kredit. "Tiga *critical factor* bagi industri pembiayaan adalah rupiah, suku bunga, dan likuiditas," tandas Wiwie Kurnia, Ketua Umum Asosiasi Perusahaan Pembiayaan Indonesia.

% RUPIAH AMAN?

Nilai tukar rupiah yang berada di posisi aman jelas berpengaruh baik bagi industri pembiayaan. Kalau rupiah tidak bisa dikendalikan, bahaya. Karena, rupiah ini menyangkut kepada impor. Kalau toh sebagian besar industri otomotif menggunakan komponen lokal, tetap saja *raw material*-nya masih impor dan ini berarti komponen dolarnya masih cukup tinggi. Buntutnya, harga (jual) produk otomotif menjadi tinggi dan akan berdampak pada menurunnya daya beli, sehingga secara otomatis volume (produksi) akan turun. Ini bahayanya. Kondisi saat ini masih cenderung melemah, karena nilai tukar rupiah terhadap dolar masih bertengger di level Rp 10.800-Rp 11.500 per US\$ setelah sempat anjlok cukup drastis ke level Rp 13.000-an beberapa waktu lalu.

% SUKU BUNGA TERLALU TINGGI

BI Rate sudah mencapai 9,5%. Kalau naik terus, data menunjukkan penjualan turun. BI Rate adalah refleksi dari inflasi. Saat inflasi tinggi, daya beli menjadi rendah, dan kondisi ini berbahaya bagi tingkat penjualan otomotif. "Batasannya berapa, 9,5% sudah *bottle neck*, kita mengharapkannya di angka 8%, kalau bisa kurang dari 8%, karena sejarah menunjukkan di 8% saja penjualan mobil bisa 500.000 unit. Sedangkan di 9,5% — apalagi di 10% — biasanya penjualan mobil akan jatuh di bawah 400.000 unit. Jadi sangat berpengaruh, elastisitasnya bisa 20%-30% dalam setahun terhadap volume. Kita mengimbau terus, jangan lagi naik dari 9,5%, kalau naik lagi berat," papar Wiwie.

% LIKUIDITAS DIKENDORKAN!

Likuiditas, tidak boleh ketat. "Sekarang ini sudah ketat, jadi kita tidak pada punya duit. Mau sementara atau mau panjang, dua-duanya menyiksa buat kita. Kita mengimbau kepada pemerintah jangan sampai diketatkan. Kalau ketat, kalau perbankan mengetatkan likuiditas, otomatis suplai uang terkena, kita tidak bisa mengucurkan kredit. Otomatis kreditnya tidak ada, apa yang mau dibiayain," kata Wiwie lagi.

KETIGANYA DI LEVEL KRITIS

Dari ketiga faktor itu, kata Wiwie, semuanya berada di level kritis, berada di ambang batas. "Ketiganya berada di level merah. Sekarang ini berat, melebihi level ini sangat berbahaya, maunya sih diturunkan secepatnya." Rupiah harus mampu diteken lagi ke bawah, bunga turun lagi ke bawah, likuiditas harus sudah dikendorkan.

Tabel: Total Penjualan Otomotif Nasional dan Prediksi Tahun Depan

TAHUN	TOTAL SALES	+/- (%)
2001	300,569	
2002	317,749	5.7
2003	354,331	11.5
2004	483,170	36.4
2005	533,922	10.5
2006	318,904	-40.3
2007	434,473	36.2
2008*	608,526	40.1
2009*	425,968	-30.0

*) Prediksi



DIR LANTAS POLDA KALIMANTAN BARAT

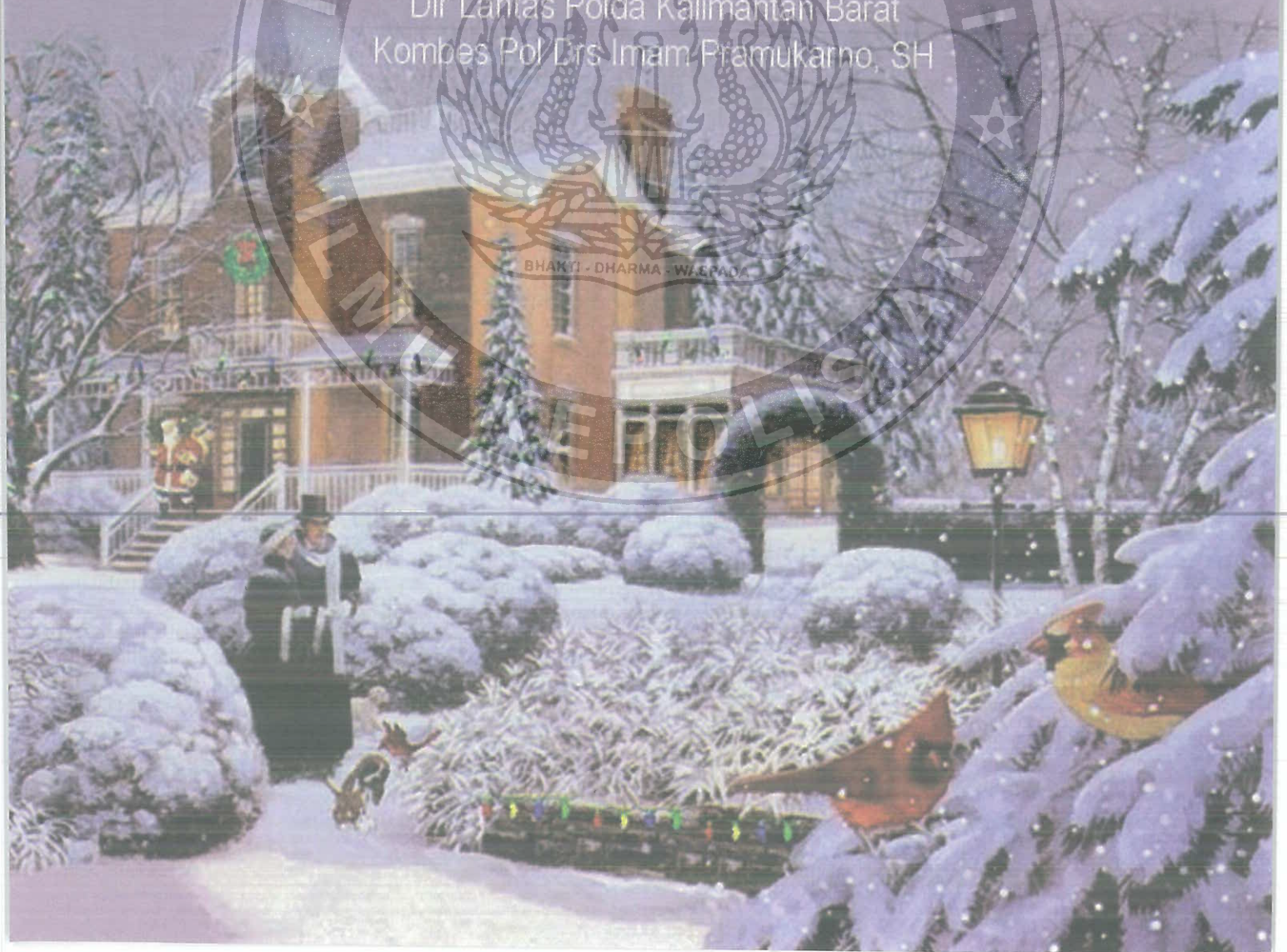
BESERTA SELURUH JAJARAN DAN BHAYANGKARI

MENGUCAPKAN

Selamat Natal 2008
Tahun Baru 2009

Dir Lantias Polda Kalimantan Barat
Kombes Pol Ers Imam Pramukarno, SH

BHAKTI · DHARMA · WAKAF





Leasing di Tengah Krisis Global:

DANA MAHAL, SIAPA MAU?

Likuiditas yang serba ketat membuat industri pembiayaan secara perlahan memperkecil keran penyaluran kredit otomotif. BI Rate memang 9,25%, tapi kenyataannya suku bunga kredit di atas meja bisa mencapai 18-20% p.a. Siapa yang berani?

TAK pelak, krisis global yang dipicu krisis finansial Amerika Serikat menghantam langsung industri pembiayaan alias *multifinance* di penjuru dunia. Tak terkecuali di Indonesia. Di tengah kondisi yang tidak menentu saat ini, menurut Ketua Umum Asosiasi Perusahaan Pembiayaan Indonesia (APPI), Wiwie Kurnia, industri pembiayaan berada di level ambang batas. Arti-

nya, kalau kondisi ini makin parah, jelas bahaya! Faktanya, krisis keuangan global telah 'mematisurikan' lembaga pembiayaan nasional yang dampaknya baru akan terasa di tahun 2009 ini.

Memang, kata Wiwie lagi, hingga akhir tahun 2008 kondisinya relatif masih aman. Itu karena masih banyak mobil yang inden hingga akhir tahun, demikian pula dengan *stock option* sepeda motor yang masih tinggi hingga awal tahun 2009. Tak heran, karena sekitar 75-80% pembelian otomotif di dalam negeri dilakukan secara kredit.

Sayangnya, kini industri *multifinance* mengalami kendala likuiditas. Sehingga, sampai akhir tahun ini diprediksi akan terkoreksi sekitar 10%-20% dari proyeksi transaksi sebesar Rp 140 triliun, menyusul keringnya likuiditas yang menghambat kinerja bisnis

pembiayaan. "Kondisi likuiditas saat ini cukup berat dirasakan oleh seluruh industri keuangan dan bisnis. Kita Berharap pemerintah mau mengendorokan kembali likuiditas agar sektor usaha berjalan stabil," kata Wiwie.

Pangkal persoalan sementara ini memang akibat ketersediaan dana di pasar yang sangat terbatas, sebagai akibat langsung pengetatan likuiditas perbankan yang dipicu krisis keuangan global. Suku bunga efektif rata-rata yang kini mencapai 18% terbilang tinggi bagi sektor pembiayaan. Mengapa tinggi? Selain, karena BI rate yang sudah tinggi (9,5%, meski di akhir tahun sedikit turun menjadi 9,25%), juga karena likuiditas yang ketat alias terjadi kelangkaan dana. Tak heran jika bank berebut untuk memperoleh likuiditas. Bahkan konon ada bank yang

menawarkan deposito 14-15%. Perbankan terkesan panik dan mengambil langkah membabi buta, menawarkan bunga deposito negosiasi semisal 14% pa untuk dana Rp 1 milyar, 15% p.a untuk Rp 2 milyar, dan bahkan bisa 17% untuk Rp 3 milyar.

Soal kesulitan likuiditas ini diakui Presiden Direktur Toyota Astra Motor (TAM), Johnny Darmawan. Menurutnya, masalah yang dihadapi sekarang tidak hanya soal suku bunga BI rate, tapi juga kelangkaan likuiditas. "Ada minat beli, tapi lembaga pembiayaan tidak ada dana. Ingat, 75% pembelian otomotif dilakukan secara kredit," tandasnya.

Akibatnya, dana menjadi mahal. Nah, "Kalau sudah mendapatkan dana dari bank saja sudah mahal, misalnya 15%, lalu mau dilepas berapa ke pasar? Siapa yang mau?," imbuh Wiwie Kurnia.

Hal senada disampaikan Yoyok Heru, Retail Finance Section Head Jabodetabek PT Tigaberlian Auto Finance (TAF). Dengan BI rate mencapai 9,25%, *cost of fund* yang harus ditanggung lembaga pembiayaan membengkak sebesar 15%, dan sampai ke nasabah plus 3%, jadinya di sekitar 17-18% p.a. "Lembaga *finance* hanya mengambil *margin* sekitar 1%, ini otomatis, *margin* harus diturunkan agar kredit masih bisa bergulir. Sebelum September, *cost of fund* sampai ke konsumen bisa 15%. Sedangkan sekarang,

bunga pasar yang berlaku efektif 20%. Sementara sumber dana hanya bergantung dari bank."

Wiwie juga memaparkan, industri pembiayaan yang mencakup *consumer finance*, *leasing*, dan anjak piutang mayoritas mengandalkan sumber dana dari pinjaman bank dan sebagian kecil dari pinjaman langsung lainnya dari dalam negeri dan asing. "Namun, saat ini sumber dana bank sendiri sangat sulit untuk didapatkan. Kalaupun ada, itu sangat terbatas dan beban bunganya juga tinggi, sehingga *multifinance* cukup kesulitan untuk memenuhi kebutuhan dananya."

Memang, aku Wiwie, dari 142 anggota APPI dan *multifinance* besar dengan modal Rp 500 milyar atau ada *link* dengan perbankan masih terbilang baik, walau bunga kredit yang ditawarkan tinggi. Hanya dampaknya, masyarakat akan berpikir ulang untuk transaksi. "Harapannya, mudah-mudahan tidak sampai turun drastis. Perkiraan *outstanding* hingga akhir tahun 2008 hanya mencapai Rp 110 triliun," ungkapnya.

Untuk mengurainya, lanjut Wiwie, langkah pertama adalah mendorong likuiditas sehingga otomatis suku bunga deposito akan turun, lalu *cost of fund*-nya akan turun, sehingga bunga pinjaman juga akan turun. "Ketika bunga deposito turun, dana akan lari kembali ke SBI, dan itu mendingan," paparnya



Karena BI rate adalah refleksi inflasi, maka pemerintah harus mengendalikannya dengan menambah kemampuan daya beli melalui proyek pemerintah. "Atau mungkin, segera menurunkan harga BBM (bahan bakar minyak). Mengapa tidak harga BBM diturunkan dulu untuk menurunkan inflasi, ketimbang harus menggenjot SBI? Bila kondisi kondusif, SBI kan dengan sendirinya akan turun," ungkap Wiwie lagi.

Masih menurut Wiwie, asosiasi secara informal sudah berbicara dengan pihak terkait. "Bila tidak, kita bisa menderita semua, semua sektor usaha terkena pengaruh. Bunga tinggi, likuiditas langka, perusahaan pembiayaan pun akan turun omsetnya, dan ini berat. Makin berat kalau dana mahal, pasti lebih memilih stop pembiayaan. Tengok saja, likuiditas makin mengerut. Dari yang tadinya bisa menyalurkan Rp 100 - 200 milyar per bulan, kini tinggal Rp 50 milyar."

Downsizing ini, kata Wiwie, bisa menimbulkan masalah baru. Bahkan kalau sampai stop pembiayaan, bisa terjadi PHK besar-besaran. Belum lagi risiko kredit macet yang tinggi. "Kami mengusulkan kepada otoritas jangan hanya bergerak di sektor moneter, pemerintah perlu mempercepat pencairan APBN. Jangan sampai hanya retorika, ada langkah konkret lain agar sektor riil bisa jalan. Dana-dana APBD biar jalan, perlu digenjot, ada *reward* ke daerah, atau *punishment* bagi daerah yang tidak jalan," pinta Wiwie.

[lyran]



POLDA KALBAR TURUNKAN 3.050 PERSONIL



PERAYAAN Natal dan Tahun Baru di Kalbar berlangsung aman. Ini berkat kesiapan pengamanan jajaran Polda Kalbar yang mengerahkan 3.050 personil lewat Operasi Lilin.

Serangkaian kegiatan Operasi Lilin, sebanyak 4.853 gereja dan Kapel yang tersebar di Wilayah Kalbar dijaga oleh aparat keamanan. Penjagaan akan dilaksanakan secara terbuka dan tertutup, selain itu Polda kalbar juga menyiapkan sebanyak 80 pos pengamanan, 2 lokasi servis kendaraan dan 18 pos kesehatan.

Kesiapan Polda Kalbar untuk pengamanan hari besar kristiani tersebut ditandai dengan digelarnya Upacara Gelar Pasukan Pengamanan Natal dan Tahun Baru yang diberi Sandi Operasi

Lilin 2008, Selasa 23 Desember 2008 di Halaman Apel Mapolda Kalbar.

Upacara Gelar Pasukan yang dihadiri instansi terkait selain bersifat koordinasi juga sekaligus kerjasama. Antara lain TNI, DLLAJ, Syahbandar, Adpel, Disperindak, Satpol PP, Jasa Raharja, Dinas Kesehatan, Pemadam kebakaran, Orari & Rapi dan Potmas atau Pam Swakarsa. Operasi ini juga dilaksanakan secara serentak di seluruh Indonesia termasuk di Kabupaten-kabupaten.

Bertindak selaku Inspektur Upacara adalah Kapolda Kalbar Brigjen Pol Drs. R. Nata Kesuma yang membacakan amanat Kapolri Jenderal Polisi Drs. H. Bambang Hendarso Danuri, M.M.

Dalam amanatnya Kapolri mengatakan

momen peringatan Natal merupakan saat yang ditunggu-tunggu umat Kristiani, dan momen Tahun Baru saat yang dinantikan masyarakat secara Umum, maka momen yang menggembirakan ini akan berdampak signifikan pada peningkatan intensitas kegiatan masyarakat, terutama kegiatan ibadah di Gereja-Gereja dan tempat-tempat umum lainnya.

Peningkatan intensitas kegiatan masyarakat ini dapat menimbulkan konsekuensi terkait potensi timbulnya Gangguan Kamtibmas, baik yang paling sederhana maupun paling kompleks, maka kegiatan inilah yang harus diamankan oleh Polri bersama seluruh masyarakat, sehingga terwujud situasi



dan kondisi kamtibmas yang kondusif, dengan demikian masyarakat dapat merayakan Natal dan Tahun Baru dengan rasa aman, nyaman, terayomi, terlindungi dan terlayani dengan kehadiran Polri yang senantiasa hadir di tengah masyarakat.

Kapolri menegaskan, prediksi kerawanan yang berpotensi menimbulkan gangguan kamtibmas menjelang Natal dan Tahun Baru 2009 antara lain, kerawanan sosial dampak Krisis ekonomi Global, Ancaman Teror, Kemacetan dan Kecelakaan lalu-lintas dan Bencana Alam

yang masih mungkin akan terjadi pada musim penghujan sekarang ini.

Oleh karena itu, untuk mengantisipasi gangguan kamtibmas selama perayaan Natal 2008 dan Tahun Baru 2009 lalu, diharapkan Polri dapat mewujudkan rasa aman, nyaman bagi seluruh warga Masyarakat dalam merayakan Natal 2008 dan Tahun Baru 2009 dengan sasaran pengamanan Mobilitas manusia dan barang, pengamanan Gereja-gereja dan tempat konsentrasi masyarakat dalam merayakan pergantian Tahun, harap

Kapolri.

Pada kesempatan lain Direktur Lalu lintas Polda Kalbar Kombes Pol Drs. Imam Pramukarno menjelaskan, operasi Lilin 2008 ini dilaksanakan secara serentak di seluruh jajaran Polda Kalbar yang bertujuan untuk memberikan rasa aman kepada masyarakat khususnya yang akan melaksanakan perayaan Natal dan Tahun Baru. Dalam kegiatan Operasi Lilin 2008 ini Polda Kalbar telah menyiapkan 70 pos pengamanan, 2 servis kendaraan dan 18 pos pelayanan kesehatan. 0 Rel



IKATAN KELUARGA BESAR JAGRATARA

Sekretariat: Komplek Polri Perdagangan Blok C Nomor 24 Jakarta Selatan 12770 Tel/Fax : 021-7091064

BERITA DUKA

“Innalillahi Wa Inna Illaihi Raji’uun”

Telah berpulang ke Rahmatullah,

Hj. Yatimah Binti Dulkadir

Ibu Mertua dari Kombes Pol Drs. Bimo Anggoro Seno

Pada hari Rabu, pukul 02.45 WIB

Pada usianya yang ke 65 tahun

Awal oktober 2008 yang lalu, Kepolisian Republik Indonesia telah mempunyai pemimpin yang baru yaitu Jenderal Pol Drs. H Bambang Hendarso Danuri. Berikut komentar masyarakat mengenai kebijakan-kebijakan yang telah dilakukan oleh kapolri baru.

LEBIH PROFESIONAL

Dwi Ari Yanto
Karyawan

SELAMAT kepada pimpinan Polri yang baru, saya berharap dibawah kepemimpinan Polri yang baru ini, semua yang berada dalam lembaga Polri agar lebih profesional lagi dalam menjalankan tugas-tugasnya, baik sebagai penegak hukum, pelindung maupun pengayom

masyarakat. Karena bila melihat kebijakan Kapolri yang baru mengenai stop premanisme saya harap tidak hanya para preman diluar saja, tetapi polri juga perlu membenahi didalam tubuh Polri agar tidak ada aparat yang bersifat seperti preman. Karena yang saya alami di jalan raya, pernah terjadi razia tanpa ada surat tugas. Kedepannya saya juga berharap anggota polri lebih bisa dekat dengan masyarakat. sehingga kami sebagai warga tidak sungkan atau takut bila ingin melaporkan suatu pelanggaran hukum, karena masih banyak yang saya dengar warga merasa takut mengakui bahwa ia menjadi saksi mata peristiwa pada suatu kasus pelanggaran hukum, dikarenakan takut kepada polisi atau merasa buta hukum. Hal inilah mungkin yang harus dibenahi oleh polri dalam memberikan pendidikan kesadaran hukum kepada warga masyarakat.



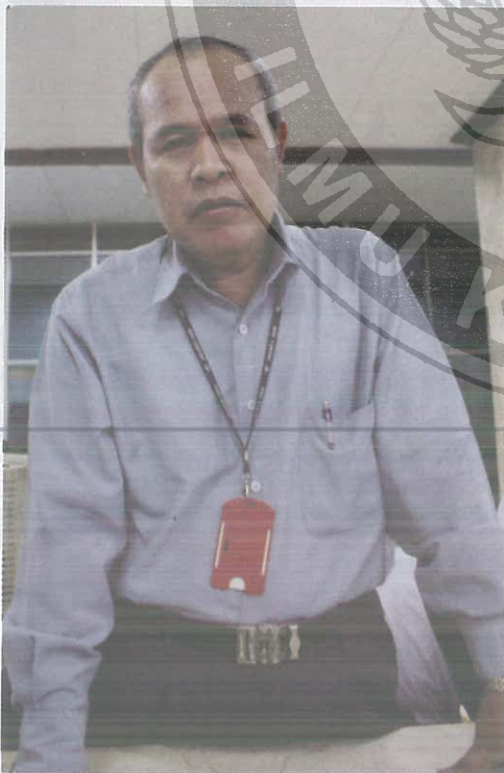
kat kita yang tingkat ekonomi, dan pendidikannya masih belum merata sehingga Polri dapat diandalkan dan dipercaya oleh masyarakat sesuai dengan fungsi dan tugasnya. [Ang]

GIAT MENGADAKAN RAZIA

H. Muhammad Ayub
Asisten Manajer paket Pos Indonesia

SAYA salud dengan kinerja kepolisian Republik Indonesia yang sekarang, adanya kebijakan Kapolri yang baru mengenai penumpasan premanisme, khususnya mereka yang berada di jalan raya, membuat kami para pengguna jalan merasa aman, bila larut malam masih berada di jalan. Begitu juga saat kita sedang berada di kendaraan umum, kini kekhawatiran kita sedikit demi sedikit semakin berkurang.

Terlebih lagi, saat ini petugas kepolisian sedang giat-giatnya mengadakan razia pada kendaraan bermotor, khususnya di dekat daerah saya tinggal, depok. Hampir setiap hari petugas melakukan pemeriksaan pada kendaraan yang melewati daerah depok, khususnya pada malam hari. Saya berharap di tahun 2009 yang akan kita jalani sebentar lagi, kebijakan Kapolri khususnya mengenai pemberantasan premanisme akan terus dilakukan secara continue. [jt03]





MENGANGKAT CITRA POLRI

Hj. EUIS KOMARAWATI, SPD
DOSEN

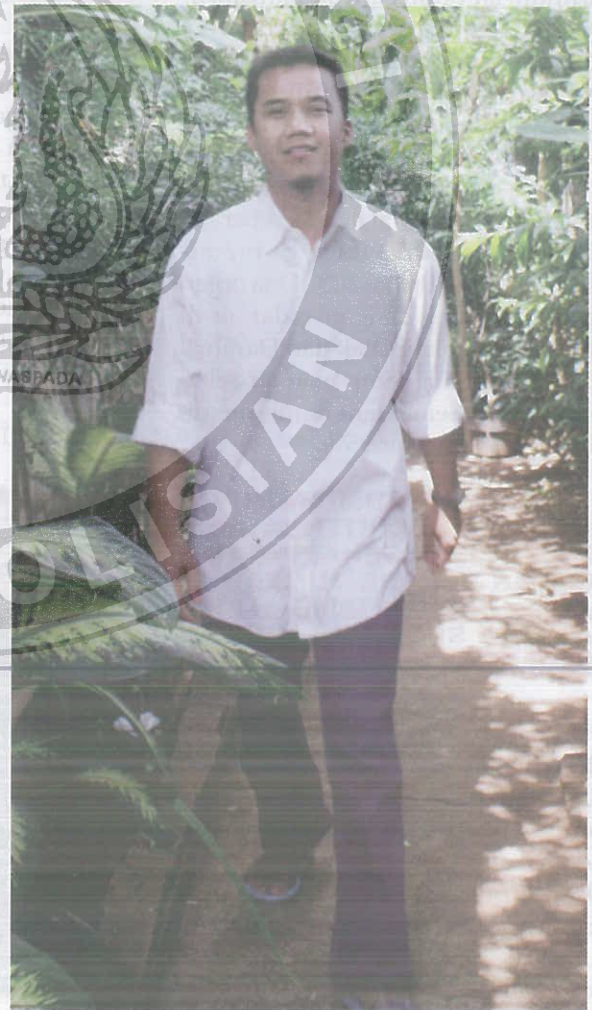
DENGAN adanya pemberantasan premanisme oleh Polri, saya sebagai warga masyarakat berharap program ini tidak berjalan hanya awalnya saja, tetapi Polri perlu secara terus menerus melaksanakan pemberantasan premanisme yang sangat meresahkan masyarakat, karena bila saya melihat dipasar-pasar masih banyak pedagang yang selalu ditindas oleh para preman. Dan harapan saya Polri kedepan nantinya bisa menjalankan tugasnya lebih professional lagi sebagai penegak, pelindung dan pengayom masyarakat sehingga dapat mengangkat kembali citra baik Polri dimata masyarakatnya. [jete04]

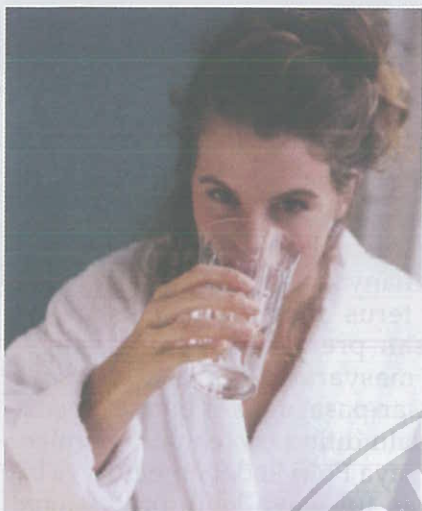
KINERJA LEBIH BAIK LAGI

IWAN GUNAWAN
ANALIS KIMIA

TAHUN ini, pucuk pimpinan kepolisian Republik Indonesia telah berganti. Gebrakan yang dibuat Kapolri baru Jenderal Pol Drs. H. Bambang Hendarso Danuri seperti pembe rantasan premanisme sangat membuat masyarakat merasa aman. Dan ini juga membuat simpati masyarakat terhadap kinerja Kepolisian Indonesia bertambah. Selain itu hal ini juga membuat masyarakat merasa aman saat berada di luar rumah dan tidak khawatir lagi bila malam tiba mereka masih berada di jalan.

Semenjak pucuk pimpinan Polri di pegang oleh Jenderal Pol (purn) Drs. Sutanto, citra kepolisian republik Indonesia dimata masyarakat kian mem baik. Kepercayaan masyarakat kepada kepolisian Republik Indonesia juga semakin meningkat. Kami masyarakat sangat berterima kasih atas pengabdian yang telah dilakukan Kapolri lama, Jenderal Pol (purn) Drs. Sutanto. Harapan saya sebagai masyarakat semoga dengan pimpinan polri yang baru Jenderal pol Drs. Bambang Hendarso Danuri, kinerja Kepolisian Republik Indonesia menjadi lebih baik lagi. [jt03]





KE KENTALAN DARAH DALAM TUBUH, MENGAPA TERJADI???

Dengan jalan 'menyedot' air dari komponen tubuh sendiri. Dari otak...?

Belum sampai segitunya (wihh...bayangkan otak kering gimana jadinya...), melainkan dari sumber terdekat : Darah. !!

Darah yang disedot airnya akan menjadi kental. Akibat pengentalan darah ini, maka perjalanannya akan kurang lancar ketimbang yang encer....!!!!

Saat melewati ginjal (tempat menyaring racun dari darah)Ginjal akan bekerja extra keras menyaring darah. Dan karena saringan dalam ginjal halus, tidak jarang darah yang kental bisa menyebabkan perobekan pada glomerulus ginjal.

Akibatnya, air seni anda berwarna kemerahan, tanda mulai bocornya saringan ginjal. Bila dibiarkan terus menerus, anda mungkin suatu saat harus menghabiskan 400.000 rupiah seminggu

untuk cuci darah...!!

Eh, tadi saya sudah bicara tentang otak 'kan ...?

Nah saat darah kental mengalir lewat otak, perjalanannya agak terhambat. Otak tidak lagi 'encer', dan karena sel-sel otak adalah yang paling boros mengkonsumsi makanan dan oksigen,

Lambatnya aliran darah ini bisa menyebabkan sel-sel otak cepat mati atau Tidak berfungsi sebagaimana mestinya..(ya wajarlah namanya juga kurang makan...)

Bila ini ditambah dengan penyakit jantung (yang juga kerjanya tambah berat bila darah mengental...),maka serangan stroke bisa lebih lekas datang

Sekarang tinggal anda pilih: melakukan 'investasi' dengan minum sedikitnya 8 gelas sehari- atau 'Membayar Bunga' lewat sakit Ginjal atau Stroke.

Anda yang pilih...!

ADA satu pertanyaan yang masuk ke mailbox saya, yaitu 'Mengapa harus minum air putih banyak-banyak..?' Well, sebenarnya jawabannya cukup 'mengerikan' tetapi karena sebuah pertanyaan jujur harus dijawab dengan jujur, maka topik tersebut bisa dijelaskan sbb:

Kira-kira 80% tubuh manusia terdiri dari air. Malah ada beberapa bagian tubuh kita yg memiliki kadar Air di atas 80%. Dua organ paling penting dengan kadar air di atas 80% adalah: Otak dan Darah. !! Otak memiliki komponen air sebanyak 90%, Sementara darah memiliki Komponen air 95%.

JATAH MINUM MANUSIA NORMAL SEDIKITNYA ADALAH 2 LITER SEHARI ATAU 8 GELAS SEHARI. JUMLAH DI ATAS HARUS DITAMBAH BILA ANDA SEORANG PEROKOK...!!!!!!

Air sebanyak itu diperlukan untuk mengganti cairan yang keluar dari tubuh kita lewat air seni, keringat, pernapasan, dan sekresi, Apa yang terjadi bila kita mengkonsumsi kurang dari 2 liter sehari...?

Tentu tubuh akan menyeimbangkan diri. Caranya...?

