



HALAMAN 2	EDITORIAL Jebakan Di Alur Pelabuhan Tanjung Perak
HALAMAN 3	Tujuh Perusahaan Nasional Berkompetisi Dalam Tender Proyek Teluk Lamong Senilai 2,4 Triliun
HALAMAN 5	KAHMI JATIM : Perlu Serius Diversifikasi Komoditas dan Negara Tujuan Ekspor Baru
HALAMAN 6	KADIN JATIM : Perlu Dukungan APBN Untuk Gerakan Cinta Produk Indonesia Guna Hadapi Dampak Negatif Free Trade Area ASEAN-China
HALAMAN 8	Kenali, Ekspor Jasa dan Barang Tidak Berwujud
HALAMAN 10	PELINDO III Akan Kembangkan Alur (APBS)
HALAMAN 12	Lanjutan INCOTERMS 2000
HALAMAN 14	Jam Kerja Pelayana Kepabeanan 24 X 7

EDITORIAL

Jebakan Di Alur Pelabuhan Tanjung Perak

Belum selesai masalah Pipa Gas Kodeco yang terus menghantui perjalanan keluar masuknya kapal dari dan ke pelabuhan Tg. Perak. Satu insiden yang mengulang kejadian tahun 1999 menimpa KM Karina III, yaitu tersangkutnya jangkar kapal yang kemudian memutuskan kabel listrik yang mengaliri listrik untuk pulau Madura.

Konon kabarnya persoalan kabel listrik yang melintang di alur pelayaran keluar masuknya kapal dari dan ke pelabuhan Tg. Perak, tidak hanya pada tahun 1999 dan terakhir 6 Januari 2010 kemarin. Masih ada beberapa accident lainnya tapi tidak terekspose seperti dua insiden di atas. Karena skala kerusakannya tidak terlalu mengganggu kepentingan umum.

Artinya, ada ketidakpedulian terhadap hal-hal yang akan membahayakan alur pelayaran yang ada. Atau memang dibiarkan begitu saja apapun yang akan mengganggu alur pelayaran sampai ada kejadian yang akan menimpa, entah siapa, baru akan ada reaksi.

Pelabuhan Tg. Perak sebagai pelabuhan kedua terbesar di Indonesia, dengan memosisikan keberadaannya sebagai pelabuhan kelas dunia. Apakah memang pantas tetap menyandang predikat pelabuhan internasional. Dengan runtutan kejadian dan beberapa fasilitas yang tumpang tindih di alur pelayaran keluar masuknya, dimana fasilitas yang memotong alur pelayaran tersebut tidak mengindahkan tingkat keamanan lalu lintas keluar masuknya kapal.

Kurang lengkap, sebegitu apapun fasilitas dan pelayanan terhadap kapal-kapal yang bersandar untuk bongkar dan muat barang, namun tidak ada jaminan terhadap keselamatan dan keamanan kapal dalam pergerakannya di area pelabuhan ataupun alur keluar masuknya kapal. Jaminan terhadap keselamatan dan keamanan adalah salah satu faktor utama.

Alur pelayaran dari dan ke pelabuhan Tg. Perak bagi pelaku usaha sudah menambah beban biaya distribusi barang. Hal itu terjadi, saat draft kapal harus dinaikkan berkisar 1 meter, maka konsekwensinya kapal harus mengurangi muatannya. Sedangkan biaya operasional kapal tidak ada perubahan berapapun jumlah ataupun volume barang yang ada didalamnya. Semakin berkurang jumlah barang, maka semakin besar biaya pengiriman barangnya. Ini disisi pelaku usaha, khususnya pemilik barang ataupun jasa pengiriman barangnya.

Dari sisi pelaku usaha pelayaran, alur pelayaran di selat Madura ini, akan menjadi area jebakan baru yang akan mencemaskan tidak hanya pelaku usaha pelayaran, tapi juga pelaku usaha yang terkait dengan mata rantai jasa kepelabuhanan, bahkan masyarakat pada umumnya.

Jebakan pertama, ada di kabel listrik yang sudah berkali-kali kena garuk jangkar kapal. Jebakan kedua, ada di pipa gas Kodeco yang sampai saat ini pemasangannya masih tarik ulur untuk melakukan penyesuaian dengan peraturan yang sudah ditentukan. Kapan selesainya belum jelas, ataukah menunggu benar-benar terjadi accident, baru akan memenuhi ketentuan. Padahal sudah terlambat, pelabuhan Tg. Perak sudah tutup karena sudah tidak diminati kapal-kapal asing untuk singgah berlabuh.

Dua kali yang terekspose, ada beberapa yang tidak tersiarkan, tentang putusnya kabel listrik bawah laut, sebenarnya sebuah pelajaran lebih dari cukup bagi pemilik kewenangan untuk secara konsisten menjaga dan menjamin keamanan dan keselamatan alur pelayaran di selat Madura. Yaitu menegakkan peraturan guna memberikan jaminan terhadap keselamatan lalu lalangnya kapal di alur selat Madura tersebut.

Apakah memang aparat yang mengatur bangsa ini memang bebal dan masih memerlukan contoh yang lebih jelas, lebih keras dan mematikan secara sistematis dan massif, baru akan tergugah untuk melakukan perbaikan dan menegakkan peraturan dengan benar. Semoga saja tidak. (guslim, Jan'10)

Tujuh Perusahaan Nasional Berkompetisi Dalam Tender Proyek Teluk Lamong Senilai 2,4 Triliun



SURABAYA(wartagafeksi): PT Pelabuhan Indonesia III tengah melakukan proses evaluasi dan seleksi awal terhadap sedikitnya tujuh perusahaan yang ikut dalam proses tender proyek pelabuhan Teluk Lamong senilai Rp2,4 triliun yang akan dikembangkan dilahan sekitar 50 hektare

Proses evaluasi itu terhadap tujuh perusahaan dalam negeri dimana beberapa diantaranya BUMN itu difokuskan terhadap kapasitas serta rekam jejak dalam pengerjaan sejumlah proyek infrastruktur khususnya pelabuhan termasuk kemampuan pendanaannya.

Disisi lain, BUMN dibidang kepelabuhanan dengan mengelola 19 pelabuhan itu menyatakan pendapatan pada 2009 tidak mencapai target. Pelindo III pada 2009 hanya mampu membukukan pendapatan sebesar Rp 965,596 miliar atau mencapai 98% dari target awal tahun sekitar Rp 984,995 miliar. Ini dikarenakan adanya krisis global yang ternyata mempengaruhi kinerja di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Sedangkan dari 19 pelabuhan tersebut sedikitnya tujuh pelabuhan dinyatakan masih dalam kondisi merugi.

Direktur Utama PT Pelindo III, Djarwo Surjanto menegaskan pihaknya kini tengah mendalam dan melakukan proses seleksi atas beberapa perusahaan baik BUMN maupun swasta yang telah mengajukan minatnya untuk mengikuti tender proyek Pelabuhan Teluk Lamong.

”InsyaAllah ada tujuh perusahaan skala nasional yang kini berminat untuk menggarap proyek Lamong Bay, kini manajemen tengah melakukan evaluasi terhadap profil perusahaan tersebut sebelum nantinya akan diikutkan dalam proses lelang yang akan segera digelar pada awal tahun depan [2010],” kata Djarwo kepada pers, akhir tahun.



Djarwo memastikan ketujuh peminat proyek Lamong Bay itu kesemuanya merupakan perusahaan dalam negeri.

”Beberapa diantaranya merupakan BUMN, namun ada dua swasta murni yang juga mengajukan diri berminat,” ungkapnya.

Data yang dihimpun wartagafeksi, beberapa BUMN yang kini berminat pada proyek pelabuhan multi porpose itu diantaranya PT Wakita Karya, PT Nidya Karya, PT Wijaya Karya, PT Pembangunan Perumahan. Sedangkan dari dua swasta yang berminat itu salah satunya PT Sakti Nusantara.

Proses pengerjaan proyek Lamong Bay terbagi dalam empat tahap, untuk tahap I berupa pem bangunan jembatan penghubung, sedangkan tahap II berupa pembangunan causeway dan container yard (lahan penimbunan petikemas), tahap III pembangunan dermaga, dan tahap IV pem bangunan dermaga multyporpose lanjutan.

Beberapa proses pembangunan yang telah dilakukan diantaranya merampungkan proses pengurukan lahan di atas tanah seluas 1,1 km x 50 m untuk akses jalan sekitar Agustus 2008 lalu, untuk digunakan lokasi pembangunan tahap I.

Djarwo menambahkan proyek Teluk Lamong diharapkan dapat tuntas secara keseluruhan pada 2012, meskipun proyek itu dikerjakan secara bertahap.

Khusus untuk pendanaan, kata dia, pihaknya untuk tahap awal telah mengalokasikan dana dari perusahaan sebesar Rp1 triliun.

”Sisanya kini sedang diupayakan agar proyek itu dapat selesai tepat waktu,” tegasnya.

Tidak Mencapai Target

PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) III menilai selama tutup tahun 2009 ini pendapatan tidak mencapai target, dibandingkan tahun sebelumnya. Rinciannya, tahun 2009 mampu membukukan pendapatan sebesar Rp 965,596 miliar atau mencapai 98% dari target awal tahun sekitar Rp 984,995 miliar. Ini dikarenakan adanya krisis global yang ternyata mempengaruhi kinerja di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

”Memang meleset dari target. Tapi seperti semua usaha memang kondisinya lesu akibat adanya krisis global. Namun, meski tak penuh target, tapi angka itu tetap tumbuh 13% dibanding pendapatan 2008,” ujar Djarwo Surjanto, belum lama ini.

Dengan berdasarkan pada jumlah pendapatan hingga akhir tahun 2009, maka potensi 2010 ini pihak Pelindo optimistis terjadi pertumbuhan sekitar 8% atau menjadi Rp 1,044 triliun. "Pertumbuhan 8% kami anggap cukup realistis dicanangkan untuk kinerja tahun 2010. Dengan segala potensi yang ada di 2010, seperti FTA ASEAN-Cina dan sebagainya, kami optimistis target tersebut dapat kami raih," jelasnya.

Untuk mewujudkannya, Djarwo menjelaskan, pihak Pelindo telah mencanangkan beberapa pembenahan di seluruh pelabuhan dan anak cabang di bawah naungannya. Di kawasan Tanjung Perak, misalnya, pembenahan besar-besaran terlihat dari proyek pembangunan Lamong Bay, rencana revitalisasi Terminal Jamrud serta pelebaran Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS).

Tujuh Pelabuhan Rugi

Sementara itu, diakui Djarwo Suryanto, ada 7 pelabuhan dari 19 Pelabuhan Anak Cabang PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) III yang masih merugi. Untuk menutupi Break Event Point (BEP) kinerjanya, ke-7 pelabuhan tersebut masih mengandalkan dari subsidi yang dikucurkan oleh kantor pusat Pelindo III.

”Memang beberapa pelabuhan kami masih belum bisa mandiri secara finansial. Namun di 2010 mendatang, saya berharap, setidaknya empat dari pelabuhan merugi tersebut sudah mulai bisa mandiri,” ujarnya.

Mengenai nilai kerugian, dia mengatakan belum bisa mempublikasikan. Tapi diakuinya beberapa pelabuhan akibat masih adanya kebocoran-kebocoran pendapatan. Untuk mengatasinya, pihaknya mulai melakukan pengefisienan kinerja pelabuhan, menutup segala potensi kebocoran pendapatan serta menerjunkan langsung tim asistensi dari pusat untuk memperbaiki kinerja manajemen dari dalam.

”Kita turunkan langsung orang-orang dari pusat untuk melakukan perbaikan terhadap sistem manajemennya. Sekitar dua hingga tiga bulan tim ini berkewajiban mendampingi manajemen pelabuhan yang merugi untuk melakukan serangkaian perbaikan,” jelasnya.

Selain itu, Djarwo menjelaskan, pihaknya juga akan menerapkan sistem penyesuaian tarif pelayanan jasa di masing-masing pelabuhan yang mengalami kerugian tersebut. Nantinya, tarif yang berlaku di masing-masing pelabuhan di berbagai daerah bisa jadi berbeda. “Kita tentukan tarif yang berlaku sesuai kondisi pasar di tempat pelabuhan tersebut beroperasi,” katanya. (wartagafeksi/hd)

KAHMI JATIM :

Perlu Seriusi Diversifikasi Komoditas dan Negara Tujuan Ekspor Baru

SURABAYA (wartagafeksi): Kinerja makro ekonomi Jawa Timur kembali membaik, meski belum sebaik periode 2007-2008 namun untuk pertumbuhan ekonomi pada 2009 khususnya periode Januari -September telah mencapai 4,77%, kondisi itu telah membuat penurunan penduduk miskin dari 19,52% menjadi 18,89% atau turun 0,63%.

Kondisi pertumbuhan ekonomi Jatim itu masih lebih baik dari raihan nasional yang pada periode sama mencapai 4,2%. Sedangkan hasil dari perdagangan Jatim untuk konteks internasional pada periode sama masih menunjukkan sisi surplus dengan nilai Rp19,01 triliun, sedangkan perdagangan domestik atas atar pulau menunjukkan nilai Rp7,93 triliun. Gubernur Jatim Soekarwo mengakui kondisi makro ekonomi Jatim masih terimbas krisis global, sehingga capaian kinerja ekonomi khususnya pertumbuhan ekonomi pada 2009 tidak sebaik tahun sebelumnya.

Bila melihat pertumbuhan ekonomi Jatim pada periode 2003-2007 mampu mencapai kisaran 5,67% pertahun dari capaian 4,78% pada 2003 menjadi 6,11% pada 2007, meski turun lagi pada 2008 mencapai 5,94%.

“Pada pertumbuhan ekonomi Jatim pada 2009 periode Januari-September yang tertinggi dialami sektor pengangkutan dan komunikasi 12,37% yang berkontribusi sebesar 0,73% pada perekonomian,” kata Soekarwo kepada pers, belum lama ini.

Sedangkan pada sisi pendapatan perkapita, kata Gubernur, Provinsi Jatim mengalami peningkatan lebih dari 1,5 kali dari hanya Rp8,07 juta pada 2003 menjadi Rp14,11 juta pada 2007 serta naik lagi menjadi Rp16,3 juta pada 2008.

Secara khusus dia menjelaskan potensi perekonomian Jatim dari 2003-2007 dan 2008-2009 masih didominasi oleh tiga sektor yaitu sektor pertanian, sektor industri dan sektor perdagangan, hotel dan restoran dengan masing-masing memiliki peran rata-rata secara berurutan sebesar 17,96%, 29,41% dan 26,66%.

“Namun secara kumulatif pada triwulan III-2009, peranan sektor industri menurun menjadi 27,56% dan pertanian naik 17,35%. Sedangkan perdagangan relatif tidak berubah sebesar 29%,” tegasnya.

Soekarwo menjelaskan walaupun ekonomi Jatim melambat sejak akhir 2008 hingga triwulan III-2009, statistik kesempatan kerja menunjukkan kondisi yang relatif baik antara lain tingkat pengangguran terbuka turun dari 6,42% pada 2002 menjadi 5,08% pada 2009.

“Sedangkan angka pengangguran pada Agustus 2009 turun sebesar 25,43% dibandingkan tahun sebelumnya, ini terlihat pada jumlah pengangguran pada Agustus 2009 telah mencapai 1,03 juta orang padahal pada tahun sebelumnya masih mencapai 1,29 juta orang,” tegasnya.

Gubernur Jatim Soekarwo menegaskan pihaknya kini telah memperoleh data terbaru atas jumlah RTM yang ada di wilayahnya.

“Hingga akhir 2009, data yang ter-input menunjukkan bila total RTM yang ada mencapai 3,07 juta. Dengan mengetahui jumlah RTM itu maka program pengentasan kemiskinan akan dapat lebih difokuskan sehingga harapannya pada 2010 jumlah RTM yang ada dapat dikurangi,” kata Soekarwo kepada pers, belum lama ini.

Dari data yang dihimpun wartagafeksi, total RTM yang mencapai 3,07 juta itu terbagi atas tiga kelompok yaitu rumah tangga sangat miskin sebanyak 493.004 RTM, rumah tangga miskin sebanyak 1,25 juta RTM, dan rumah tangga hampir miskin 1,3 juta RTM.

Soekarwo menegaskan data itu didasarkan atas data program perlindungan sosial (PPLS) hasil verifikasi pada 30 Oktober 2009.

Rekomendasi KAHMI JATIM

Anggota Presidium KAHMI Jatim Mohammad Nafik Hadi Riandono mengungkapkan pihaknya telah menyusun sejumlah rekomendasi bagi pemerintah pusat maupun pemerintah provinsi Jatim untuk mengantisipasi kondisi perekonomian pada 2010 sehingga target capaian dapat terealisasi.

Rekomendasi itu berupa penguatan sumber pertumbuhan ke arah tradeable sector (sektor perdagangan) dari sebelumnya non-tradeable sector, arus investasi harus lebih banyak bersumber pada penanaman modal dalam negeri (PMDN) dibandingkan besaran PMA, sedangkan portofolio investasi nasional saat ini menunjukkan sekitar 80% masih disumbang PMA.

Kegiatan perekonomian mesti difokuskan ke luar Jawa khususnya Kalimantan, Sulawesi, Papua dan Nusa Tenggara Timur. Pembangunan infrastruktur ekonomi seharusnya diarahkan untuk wilayah pedesaan khususnya Indonesia bagian timur dan pada sektor pertanian.

“Diversifikasi komoditas dan negara tujuan ekspor harus digarap lebih serius sehingga akan membuka peluang ekspor baru yang akibat krisis menjadi melambat,” kata Nafik kepada pers, belum lama ini. (Wartagafeksi/hd)

KADIN JATIM :

Perlu Dukungan APBN Untuk Gerakan Cinta Produk Indonesia Guna Hadapi Dampak Negatif Free Trade Area ASEAN-China

SURABAYA: Kamar Dagang dan Industri Jawa Timur memelopori usulan agar program Gerakan Cinta Produk Indonesia (GCPI) mendapat dukungan alokasi dana dari APBN guna memperkuat pasar domestik sebagai langkah antisipasi serta mencegah dampak negatif terhadap pemberlakuan perjanjian Free Trade Area ASEAN-China yang resmi berlaku 1 Januari 2010.

Wakil Ketua Umum Kadin Indonesia Wilayah Tengah, Erlangga Satriagung, mengatakan pihaknya mendapat usulan dari Kadin Jatim terkait mesti dialokasikan dana dari APBN untuk mendukung GCPI, sedangkan program GCPI diketahui sebagai satu-satunya palang pintu untuk menghalangi produk asing dalam menguasai pasar dalam negeri terkait FTA ASEAN - China yang sudah diberlakukan mulai awal 2010

“Untuk menggerakkan ini, perlu dukungan baik moril maupun pendanaan dari pemerintah yang bersangkutan. Karena ini membutuhkan dana yang tidak sedikit,” kata Erlangga di sela-sela Rapim Provinsi Kadin Jawa Timur (Jatim) di Graha Kadin Jatim, Surabaya, awal Januari 2010. Dikatakan Erlangga, pemberlakuan Asean China Free Trade Agreement (ACFTA/FTA ASEAN - China) memang tidak bisa ditunda, sebab ini adalah kesepakatan yang sudah ditandatangani sejak delapan tahun yang lalu. Dan pemerintah selama ini kurang mempersiapkan.

“Ini bukan berarti ketinggalan, sebab untuk mengantisipasi membanjirnya produk asing, ada banyak hal yang bisa dilakukan,” katanya.

Salah satunya dengan menggencarkan gerakan cinta produk Indonesia dan menanamkan rasa malu untuk menggunakan produk asing.

“Ini adalah poros halang paling utama supaya produk asing tidak kuasai pasar dalam negeri,” katanya.

Selain itu, Kadin Indonesia juga mendesak pemerintah untuk melakukan pengetatan produk asing, khususnya dari China yang masuk di Indonesia. Baik dalam segi kualitas maupun persyaratan teknis seperti uji kelayakan produk.

“Jangan hanya lima produk saja, tapi semua komoditas yang bisa diproduksi di Indonesia secara bertahap harus masuk dalam program pengetatan,” tekan Erlangga.

Permudah Sertifikasi Produk

Dalam rangka mempersiapkan Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM) bisa bersaing dengan produk asing, Kamar dagang dan Industri (Kadin) Jawa Timur (Jatim) meminta pemerintah untuk mempermudah UMKM mendapatkan sertifikasi produk terkait pemberlakuan Asean China Free Trade Agreement (ACFTA) per 1 Januari 2010.

Wakil Ketua Umum Kadin Jatim, Adri Istambul Linggayuh didampingi Wakil Ketua Umum Kadin Indonesia Wilayah Tengah, Erlangga Satriagung, mengatakan sejauh ini, sangat sedikit UMKM yang sudah bersertifikasi.

Dikatakan Erlangga, sejauh ini, UMKM yang sudah bersertifikasi masih sekitar 10% lebih, sementara jumlah yang belum mencapai lebih dari 90% lebih. dan hal ini bisa menyebabkan mereka kalah bersaing dengan produk asing.

“Terlebih untuk bisa masuk di negara asing, hal ini sangat kecil kemungkinannya,” tekan keduanya.

Untuk itu, lanjutnya, pemerintah harus memfasilitasi UMKM untuk mendapatkan sertifikat produk (SNI) dengan mudah.

Sementara itu, Wakil Ketua Umum Kadin Jawa Timur (Jatim), Adri Istambul Linggayuh, mengungkapkan, saat ini, Kadin Jatim bersama Pemerintah Provinsi Jatim telah melakukan inventarisasi potensi UMKM di semua daerah dan industri yang ada di sana beserta dampaknya atas pelaksanaan ACFTA

“Kadin Jatim bersama Pemprov Jatim sudah melakukan inventarisasi dampak dan potensi UMKM dan industri di seluruh daerah di wilayah Jatim,” kata Adri.

Lebih lanjut, Adri mengungkapkan bahwa ACFTA tidak bisa dipungkiri akan berimbas sangat besar terhadap industri di Jatim, khususnya UMKM. Terlebih bagi industri tekstil, alas kaki, makanan dan minuman (mamin), peralatan rumah tangga dan peralatan pertukangan.

“Mereka sudah menghadap kami dan berbincang tentang kondisi ini. Mereka meminta pemerintah segera membantu mencari solusi,” kata Adri.

Terkait ACFTA, Adri mengungkapkan, Kadin Jatim telah meminta kepada Pemprov Jatim untuk mempermudah sistem perijinan dan menurunkan suku bunga komersial yang hingga kini masih bertegger di level 13%-15% per tahun.

“Padahal di petani di China mendapatkan kredit dengan bunga 2%-4% per tahun,” ungkapnya.

Selain itu, perbaikan infrastruktur jalan juga harus terus dilakukan.

Khususnya relokasi porong dan pembangunan terminal pelabuhan alternatif yang direncanakan pemerintah Jatim

Volume TPS 2009

PT Terminal Petikemas Surabaya mencatat penurunan arus petikemas pada 2009 sebesar 3,04% dibandingkan capaian 2008, volume petikemas 2009 mencapai 1,12 juta twenty foot equivalent unit (TEUs) lebih rendah dari capaian 2008 sebesar 1,16 juta TEUs.

Corporate Public Relations PT TPS Wara Dijatmika mengakui ada penurunan tipis atas volume petikemas yang dikelolanya pada 2009 dibandingkan 2008.

"Penurunannya berkisar 3,04%. Kisaran penurunan itu memang tidak sebesar prediksi awal, bahkan penurunan yang minim itu bisa disebut keberhasilan mengingat kekuatiran atas dampak krisis global yang mendera sejak pertengahan 2008 diperkirakan akan membuat arus petikemas bakal anjlok drastis," kata Wara belum lama ini.

Penurunan volume petikemas, kata dia, memang terjadi pada arus kontainer internasional, sedangkan untuk volume petikemas domestik malah mengalami peningkatan dengan porsi kontribusi petikemas domestik di TPS kini telah mencapai kisaran 20%.

Secara rinci Wara menjelaskan, capaian kinerja 2009 terbagi atas kinerja petikemas internasional sebanyak 900.262 TEUs dan 226.355 TEUs untuk kinerja petikemas domestik. Sedangkan, kinerja 2008 terbagi atas kinerja petikemas internasional sebanyak 980.061 TEUs dan 181.913 TEUs untuk kinerja domestik

"Jelas terlihat bahwa saat kinerja internasional kita turun 8,14%, sektor domestik justru tumbuh hingga 24,43%," tegasnya.

Targetkan naik 5%

Wara menegaskan pihaknya akan menargetkan capaian arus petikemas pada 2010 naik sebesar 5% dibandingkan capaian tahun lalu.

"Bila kondisi perekonomian global masih belum banyak berubah maka target volume petikemas hanya naik 5% saja, ini prediksi optimistis," katanya.

Efek FTA ASEAN-China Belum Tampak

Setidaknya hingga akhir Januari 2010 mendatang, arus komoditi barang impor dari China untuk pasokan wilayah Indonesia Bagian Timur diprediksi masih cukup normal dan belum mengalami lonjakan berarti. Hal ini menyusul kekhawatiran berbagai pihak terkait gelombang kedatangan produk China masuk Indonesia pasca pemberlakuan perjanjian perdagangan bebas (free trade agreement/FTA) ASEAN-China per 1 Januari 2010 silam. "Sepertinya belum ada peningkatan. Ini kalau kita mengacu pada jadwal kunjungan kapal internasional yang memiliki rute melewati kawasan China dan kemudian sandar di tempat kami," ujar Wara Dijatmika, Corporate Public Relations PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS), saat ditemui di kantornya, Surabaya, Selasa (5/12). Menurut Wara, jumlah kapal dari rute China yang akan sandar tersebut selama bulan Januari dijadwalkan ada sekitar 19 kunjungan kapal dengan jumlah kapal sekitar 12 kapal. Jumlah tersebut menurut Wara masih dalam batas normal seperti halnya bulan-bulan sebelumnya.

Posisi TPS sendiri yang berada di kawasan Tanjung Perak, menurut Wara, cukup bisa menjadi tolok ukur arus barang impor yang masuk ke wilayah Jatim dan bahkan untuk wilayah Indonesia Timur. "Walaupun memang masih ada dermaga yang lain, seperti Dermaga Jamrud yang melayani kapal angkutan non curah. Namun, ini cukup bisa menjadi patokan," jelasnya. Ke-12 kapal itu sendiri dalam catatan Wara sebelum marapat ke dermaga TPS telah melalui rute beberapa kota di China seperti diantaranya Shekou, Dalian, Qing Dao, Tianjin, Liang Yua, Shanghai dan Ning Bao. Kapal-kapal ini sendiri meliputi YM Inisiatif, YM Image, Masovia, King Brian, Cape Norwiega, dll.

Sementara itu, berdasarkan pantauan wartagafeksi di sejumlah pasar grosir Surabaya, memang belum terlihat ada lonjakan berarti terkait volume barang China yang telah masuk di pasaran. "Nggak ada. Biasa saja. Barang lokal masih banyak. Ini saja lokal semua. Saya tidak menjual produk impor," ujar Yang Sen, pedagang sepatu di Jembatan Merah Plasa (JMP) seperti dikutip dari Surabaya Post, Selasa 5 Januari 2010..

Menurutnya, bagi pedagang kecil sepertinya menjual barang impor cukup menyulitkan karena tetap membutuhkan modal yang besar dan jaringan yang kuat. Kecuali, lanjutnya, ada pengimpor yang setelah mendatangkan barang lantas mengecernya ke pedagang-pedagang seperti dia. "Kalau seperti itu mungkin bisa. Tapi ya itu tadi, sejauh ini saya lihat tidak ada perubahan. Saya pun tidak begitu tertarik jualan produk impor," tukasnya. Senada dengan Yang Sen, Amelia, pedagang produk tekstil mengaku tidak ada penambahan volumen penjualan produk China di pasar ritel Surabaya. "Tidak ada itu. Memang banyak barang saya yang produk China, tapi ya dari dulu sudah banyak begini. Tidak bertambah akhir-akhir ini saja," ujarnya. Amelia mengaku mendapat pasokan produk China dari koleganya di Jakarta. Menurutnya, banyaknya ia menjual produk China karena tuntutan pasar terkait murahnya harga.

Banyaknya produk China memenuhi pasar domestik memang terjadi sejak lama. Telah dibukanya keran FTA memang terbukti belum begitu memicu lebih massifnya kedatangan barang China, meski memang jauh sebelumnya produk China lebih dulu telah menjamur di pasar dalam negeri. "Nggak usah dibebasin juga semua barang saya sudah merek China semua. Jangankan barang dagangan, wong HP saja juga dari China. Mau nambah gimana lagi, semua yang kita pakai juga sudah buatan China dari baju, HP, perabot plastik sampai alat-alat elektronik seperti ini," ujar Ilham, pedagang elektronik di JMP. Menurutnya, selain karena pasar menginginkan produk murah, produk buatan lokal memang sangat susah dicari sehingga ia lebih memilih menjual produk buatan China. (Wartagafeksi/hd)

Kenali, Ekspor Jasa dan Barang Tidak Berwujud

Efektif per April 2010, yaitu saat mulai diberlakukannya UU No. 42 Tahun 2009 sebagai perubahan terakhir dari UU PPN Tahun 1983, akan dikenal istilah ekspor jasa dan ekspor barang tidak berwujud. Sementara berdasarkan UU PPN yang hingga kini masih menjadi aturan main dan akan diperbaharui per April 2010 nanti, istilah ekspor yang dikenal hanyalah ekspor barang berwujud.

Timbulnya dua istilah ekspor yang baru ini merupakan konsekuensi logis dari penambahan Objek PPN berupa ekspor JKP (Jasa Kena Pajak) dan ekspor BKP (Barang Kena Pajak) Tidak Berwujud oleh PKP (Pengusaha Kena Pajak). Dan telah digariskan dalam Pasal 1 UU No. 42 Tahun 2009 bahwa yang dimaksud dengan ekspor JKP adalah setiap kegiatan penyerahan JKP ke luar Daerah Pabean. Sedangkan ekspor BKP Tidak Berwujud didefinisikan sebagai setiap kegiatan pemanfaatan BKP Tidak Berwujud dalam Daerah Pabean di luar Daerah Pabean.

Objek PPN? Cermati Dulu Ekspor yang Terjadi

Seperti yang dapat dilihat di atas, dua ekspor yang menjadi Objek PPN yang baru tersebut adalah ekspor BKP dan JKP. Artinya, atas dua jenis ekspor yang baru ini tidak akan terutang PPN jika barang yang diekspor bukanlah BKP ataupun JKP. Namun bagaimanakah cara mengetahui apakah suatu barang tergolong BKP serta apakah suatu jasa tergolong JKP?

Caranya cukuplah mudah. Kita hanya perlu mengacu pada negative list yang tercantum dalam Pasal 4A UU PPN, yaitu pasal yang mengatur mengenai barang dan jasa yang tidak ditetapkan sebagai BKP maupun JKP. Jika suatu barang ataupun jasa tidak disebutkan dalam pasal ini, maka artinya barang ataupun jasa tersebut termasuk BKP maupun JKP.

Bukan BKP	Bukan JKP
a) barang hasil pertambangan atau hasil pengeboran yang diambil langsung dari sumbernya;	a) jasa pelayanan kesehatan medik;
b) barang kebutuhan pokok yang sangat dibutuhkan oleh rakyat banyak;	b) jasa pelayanan social;
c) makanan dan minuman yang disajikan di hotel, restoran, rumah makan, warung, dan sejenisnya, meliputi makanan dan minuman baik yang dikonsumsi di tempat maupun tidak, termasuk makanan dan minuman yang diserahkan oleh usaha jasa boga atau catering; dan	c) jasa pengiriman surat dengan perangko;
d) uang, emas batangan, dan surat berharga	d) jasa keuangan;
	e) jasa asuransi;
	f) jasa keagamaan;
	g) jasa pendidikan;
	h) jasa kesenian dan hiburan;
	i) jasa penyiaran yang tidak bersifat iklan;
	j) jasa angkutan umum di darat dan di air serta jasa angkutan udara dalam negeri yang menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari jasa angkutan udara luar negeri;
	k) jasa tenaga kerja
	l) jasa perhotelan
	m) jasa yang disediakan oleh Pemerintah dalam rangka menjalankan pemerintahan secara umum
	n) Jasa penyediaan tempat parkir
	o) Jasa telepon umum dengan menggunakan uang logam
	p) Jasa pengiriman uang dengan wesel pos
	q) jasa boga atau catering.

Keterangan: Pasal 4A UU No. 42 Tahun 2009

Sekali lagi seperti yang juga dapat dilihat di atas, dua ekspor yang menjadi Objek PPN yang baru itu adalah ekspor yang dilakukan oleh PKP. Artinya meskipun barang atau jasa yang diekspor tergolong BKP atau JKP, atas ekspor tersebut tidak akan terutang PPN bila yang melakukan ekspor bukanlah PKP.

PKP merupakan Pengusaha yang menyerahkan BKP dan/atau JKP yang dikenai pajak berdasarkan UU PPN. Pengusaha yang omzet setahunnya –atas penyerahan BKP dan/atau JKP- belum melebihi Rp 600 juta (hingga

tulisan ini dibuat belum diterbitkan peraturan yang merubah batasan omzet, *red*) dapat memilih untuk tidak menjadi PKP. Namun pengusaha yang menyerahkan BKP dan/ atau JKP dengan omzet lebih dari Rp 600 juta setahun wajib dikukuhkan sebagai PKP. Caranya? Dengan mendaftarkan ke KPP (Kantor Pelayanan Pajak) yang wilayah kerjanya meliputi tempat usaha pengusaha.

Pendaftaran diri sebagai PKP wajib dilakukan paling lambat pada akhir bulan berikutnya setelah bulan terlampauinya batasan Rp 600 juta. Jika pendaftaran untuk menjadi PKP tidak dilakukan dalam batas waktu yang telah ditetapkan, maka saat pengukuhan adalah awal bulan berikutnya setelah bulan yang ditetapkan sebagai batas waktu pendaftaran sebagai PKP.

Perluakah PEB?

Dalam hal barang atau jasa yang diekspor merupakan BKP atau JKP serta ekspor dilakukan oleh PKP, pada dasarnya tidak ada PPN yang perlu disetor ke kas negara. Hal ini disebabkan tarif pajak sebesar 0% karena *destination principle* yang dicoba dianut oleh UU PPN negara kita, yang tidak berbeda dari tarif ekspor yang selama ini dikenakan terhadap ekspor barang berwujud. Hanya saja yang menjadi pertanyaan adalah apakah atas dua ekspor yang baru ini juga diperlukan dokumen pendukung berupa PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang), seperti halnya yang selama ini berlaku atas ekspor barang berwujud.

Sejauh ini belum terdapat peraturan teknis pelaksanaan untuk dua jenis ekspor yang baru ini. Sehingga, belum dapat diketahui apakah PEB juga diperlukan seperti halnya ekspor BKP berwujud. Sebagian pihak berpendapat bahwa PEB pada dasarnya hanya diperlukan untuk ekspor barang berwujud. Namun bagaimana caranya PKP membuktikan terjadinya ekspor JKP atau BKP Tidak Berwujud? Bukankah tanpa pembuktian –khususnya secara tertulis-, besar kemungkinan PKP dapat dianggap menyerahkan JKP atau BKP Tidak Berwujud di dalam negeri, dan lantas wajib membayar PPN sebesar 10%?

Sepengetahuan penulis, UU Kepabeanan hingga saat ini belum mengenal istilah ekspor jasa ataupun barang tidak berwujud. Dengan dikenalnya dua jenis ekspor yang baru ini dalam UU PPN, idealnya juga perlu dilakukan *adjustment* terhadap ketentuan kepabeanan. Agar, terdapat titik temu antara ketentuan PPN dan Kepabeanan mengenai dua jenis ekspor yang akan efektif dikenal per April 2010 nanti.

PELINDO III Akan Kembangkan Alur (APBS)

Luar Negeri, terutama pada kapal-kapal petikemas berbadan lebar kemampuan angkut sekitar diatas 2.000 Teus, bahwa memasuki Pelabuhan Surabaya menjadi kurang aman, sebab “Dangkal” dan “Banyak Hambatan” seperti adanya lintasan Pipa Kodeco Energy Co. Ltd, dan Bangkai-Bangkai Kapal yang berada di sisi kiri dan kanan alur yang cukup berdekatan, sehingga jika terus seperti ini maka Pelabuhan Tg Perak akan berkurang dimasuki kapal-kapal besar, pada akhirnya akan menambah beban biaya angkutan barang, karena harus dipindahkan ke-kapal-kapal yang lebih kecil, arus kapal yang masuk ke alur tersebut saat ini mencapai rata-rata 27.000 kapal/ ship call setahun.

Beberapa waktu yang lalu telah terbit Surat Edaran Adpel Tg Perak Nomor HH.534/01/20/AD.SBA.09 tanggal 31 Juli 2009, disebutkan ada tiga alasan yaitu Terkait dengan Undang Undang Pelayaran No. 17/ Tahun 2008, Peraturan Bandar 1925 dan Dampak pemasangan Pipa Kodeco Co Ltd sepanjang 7 Km dan telah memotong dua kali di alur pelayaran Tg Perak, sehingga Adpel Tg Perak merekomendasikan draft maksimal kapal yang dapat melintas Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) adalah -7 meter pada saat air surut terendah, juga melarang kapal-kapal yang akan menunggu dan tambat di DUKS Maspion, Smelthing, Petrokimia Gresik tidak dapat berlabuh/ membuang jangkar disekitar Buoy 8 s/d Buoy 13, karena pipa gas sepanjang 7 Km hanya digelar saja tanpa ditanam, sehingga area berlabuh kapal semua harus dipindahkan disekitar Karang Jamuan yang berjarak 12 mil dari Buoy 13.



Foto : Kegiatan Pelabuhan Tg Perak yang terus meningkat

Pengusaha Pelayaran dan Asosiasi Pelayaran Nasional (INSA) Surabaya menyikapi surat itu dan minta pertanggung jawaban Adpel Tg Perak, Surat Edaran HH/534 membawa dampak luar biasa bagi pelabuhan dan dunia pelayaran dan pengaruhnya pada pelabuhan akan hilangnya kepercayaan bagi shipping line luar negeri terhadap Tanjung Perak, karena biaya ekonomi akan melambung sebab jumlah kapal dan muatan semakin terbatas, pasalnya kapal curah 30 Ton tidak bisa masuk. Yang paling terasa adalah kapal petikemas internasional dengan kapasitas diatas 2000 Teus, dengan pembatasan draft/ kedalaman 7 meter sangat tidak mungkin untuk memasuki Tanjung Perak.



Alur (APBS) tersempit sekitar Pelabuhan Gresik.

Menurut Iwan Sabatini, Public Relation Pelindo III, bahwa kondisi APBS ini sudah tidak memungkinkan terus menerus berdiam diri, sudah saatnya untuk bisa dikelola dan dikembangkan agar alur tersebut tetap exis dan bisa dilewati kapal-kapal besar. Saat ini sedang disiapkan rencana Kerjasama Pemerintah Propinsi Jawa Timur dengan Pelindo III tentang Tol Air Pelabuhan Tg Perak Surabaya, tujuan pengembangan adalah untuk meningkatkan efisiensi dan daya saing transportasi laut berkaitan dengan kegiatan expor impor melalui Pelabuhan Tg Perak, Gresik dan Pelabuhan-Pelabuhan Industri lainnya disekitar Selat Madura, serta untuk mewujudkan keselamatan dan kelancaran perjalanan kapal keluar dan atau masuk kepelabuhan, untuk itu Pelindo III akan melaksanakan study ulang (Review Study) terhadap hasil study MH-Detec dan Study JICA 2007 dengan mempertimbangkan kondisi phisik APBS, lingkungan dan ekonomi yang sudah mengalami banyak perubahan, kemudian segera akan dirumuskan tarif penggunaan APBS atau “channel Fee” yang dapat menjamin kelayakan finansial pengelolaan APBS dan selanjutnya akan disosialisasi antara pihak-pihak terkait, Dalam waktu tak lama akan dibentuk lembaga pengelola APBS dengan mempertimbangkan beberapa masukan yang ada baik aspek Tehnis, Administrasi dan Ekonomi serta Legalitas berkaitan dengan pengembangan dan pengelolaan APBS. Upaya ini sekaligus antisipasi Free Trade Asian, atau perdagangan bebas Asia sehingga akan membantu kelancaran prospek Expor barang-barang produksi dalam negeri ke luar negeri.

(Public RelationPelindo III)

INCOTERMS 2000 (Lanjutan Warta No. 95)

19. Bill of lading dan dokumen elektronika.

Secara tradisional hanya “the On Board Bill of lading” yang dapat diterima untuk diajukan oleh penjual dibawah Syarat Perdagangan CFR dan CIF.

Bill of Lading memenuhi tiga fungsi utama yang penting yaitu :

- Bukti dari penyerahan barang diatas kapal
- Bukti atas kontrak angkutan dan
- Alat untuk melakukan pemindahan hak terhadap barang yang ada dalam perjalanan kepada pihak lain dengan cara melakukan pemindahan dokumen kertas itu kepadanya

Dokumen angkutan selain bill of lading hanya memenuhi dua fungsi dari tiga fungsi yang disebut terdahulu, namun tidak dapat mengawasi penyerahan barang ditempat tujuan atau memungkinkan pembeli menjual barang selagi dalam perjalanan dengan cara menyerah terimakan dokumen kertas itu kepada pembelinya. Sebagai penggantinya, dokumen angkutan lain itu harus menyebut nama mereka yang berhak untuk menerima barang-barang itu di tempat tujuan. Fakta bahwa pemilikan atas bill of lading itu dibutuhkan untuk bisa mendapatkan barang-barang itu dari pengangkut ditempat tujuan, telah menimbulkan kesulitan untuk mengganti dokumen itu dengan alat komunikasi elektronis.

Lebih lanjut, sudah menjadi kebiasaan untuk menerbitkan bill of lading itu dalam beberapa lembar asli, tetapi adalah penting sekali bagi pembeli atau bank yang bertindak atas perintahnya untuk membayar penjual untuk memperoleh jaminan bahwa semua lembaran asli itu supaya diserahkan seluruhnya oleh penjual (lazim disebut set lengkap). Hal ini juga menjadi kewajiban dalam Peraturan KDI untuk Kredit Berdokumen (lazim disebut ICC – UCP – Dc – 500).

Dokumen angkutan harus membuktikan tidak hanya penyerahan barang kepada pengangkut tetapi juga bahwa barang-barang itu, sepanjang bisa dipastikan oleh pengangkut, haruslah diterima dalam keadaan baik. Setiap ada catatan dalam dokumen angkutan yang menunjukkan bahwa barang-barang itu tidak dalam kondisi seperti itu, maka menjadikan dokumen itu menjadi “unclean = kotor” dan akan menyebabkan dokumen itu tidak akan diterima dalam rangka UCP.

Diluar dari sifat legalitas dari bill of lading diharapkan bahwa dokumen itu akan dapat diganti dengan dokumen elektronik dimasa datang yang sudah dekat ini. Dalam Incoterms versi 1990 telah diperhitungkan kemungkinan ini. Sesuai dengan pasal A8 maka dokumen kertas boleh diganti dengan pesan elektronis asalkan pihak-pihak terkait sepakat untuk berkomunikasi dengan alat elektronika. Pesan-pesan itu dapat dikirimkan langsung kepada pihak-pihak bersangkutan atau melalui pihak ketiga yang menyediakan pelayanan tambahan itu. Salah satu pelayanan yang biasanya tersedia oleh pihak ketiga itu adalah pendaftaran dari para pemegang dari bill of lading. Sistem penyajian itu seperti yang lazim disebut Pelayanan BOLERO, mungkin membutuhkan dukungan selanjutnya dari norma-norma hukum yang cocok seperti ditunjukkan oleh CMI-1990 tentang Peraturan bill of lading elektronika dan pasal 16-17 dari 1996-UNCITRAL. Model hukum mengenai elektronika bisnis.

20. Dokumen angkutan Non-negotiable pengganti bill of lading

Dalam tahun-tahun terakhir ini, telah tercapai penyederhanaan dari dokumen-dokumen praktik. Bill of lading telah sering diganti dengan dokumen “non negotiable = yang tak dapat diperdagangkan”, yang sama dengan dokumen-dokumen lain yang dipakai oleh alat angkutan lain, selain dari angkutan laut. Dokumen itu disebut dengan “Sea Waybill”, “Liner Waybills”, “Freight Receipts” atau aneka nama lainnya.

Dokumen “Non Negotiable” ini cukup memuaskan untuk dipakai kecuali bila pembeli ingin untuk menjual barang-barang selagi dalam perjalanan dengan cara menyerahkan dokumen kertas kepada pembeli yang baru. Untuk memungkinkan hal ini, maka kewajiban penjual untuk menyerahkan bill of lading dalam hal CFR dan CIF masih perlu dipertahankan. Namun bila pihak-pihak terkait mengetahui bahwa pembeli tidak akan melakukan penjualan barang-barang selagi dalam perjalanan, mereka boleh secara khusus mengadakan kesepakatan yang membebaskan penjual dari kewajiban untuk menyerahkan bill of lading atau sebagai gantinya mereka boleh mempergunakan Syarat CPT dan CIP bila mereka tidak membutuhkan penyerahan Bill of lading

21. Hak untuk memberikan instruksi kepada pengangkut

Pembeli yang membayar harga barang-barang sesuai Syarat C, harus mendapat jaminan bahwa penjual setelah menerima pembayaran harus dihindari dari kemungkinan membatalkan penyerahan barang dengan memberikan

instruksi baru kepada pengangkut. Beberapa dari dokumen angkutan yang dipakai untuk alat angkut khusus (udara, jalan darat dan kereta api) menawarkan kepada pihak-pihak terkait suatu kemungkinan untuk melarang penjual memberikan instruksi baru semacam itu kepada pengangkut, dengan cara memberikan kepada pembeli dokumen Waybill yang khusus asli atau duplikat. Tetapi dokumen yang dipakai sebagai pengganti bill of lading untuk pengangkutan laut tidak biasanya mengandung fungsi pelarangan seperti itu. Komite Maritim Internasional telah memberikan pengganti dari kekurangan ini dengan memperkenalkan "1990 Uniform Rules for Sea Waybills" yang memungkinkan pihak-pihak terkait untuk mencantumkan klausula "No-disposal = Tidak boleh dijual" di mana penjual melepaskan haknya untuk menjual barang-barang itu dengan cara memberikan instruksi kepada pengangkut untuk tidak menyerahkan barang-barang itu kepada siapapun atau ketempat lain selain kepada orang disebut dalam Waybill itu.

22. Perwasitan KDI

Pihak-pihak yang terkait dengan kontrak yang ingin memilih perwasitan dari Kamar Dagang Internasional bila terjadi perselisihan antara mereka haruslah dengan secara khusus menyebutkan dalam kontrak mereka akan tunduk pada ketentuan Perwasitan dari KDI, atau bila tidak terdapat dalam dokumen kontrak itu, haruslah terdapat dalam salah satu korespondensi mereka yang menyatakan adanya persetujuan antar mereka. Fakta yang menunjukkan adanya satu atau dua syarat Incoterms di dalam kontrak atau didalam korespondensi TIDAK dengan sendirinya merupakan persetujuan pemilihan atas penggunaan perwasitan dari KDI.

KDI merekomendasikan pemakaian klausula yang baku mengenai perwasitan sebagai berikut :

All disputes arising out of or in connection with the present contract shall be finally settled under the Rules of Arbitration of the International Chamber of Commerce by one or more arbitrators appointed in accordance with the said Rules.

artinya

Semua perselisihan yang timbul sehubungan dengan kontrak ini akhirnya akan diselesaikan sesuai dengan aturan perwasitan dari Kamar Dagang Internasional melalui penunjukan seorang atau lebih wasit yang ditunjuk sesuai dengan ketentuan peraturan ini.

23. Apa yang dimaksud dengan Syarat Perdagangan ?

Sebagaimana dimaklumi, tujuan pokok memilih Syarat Perdagangan dalam perdagangan internasional adalah untuk menentukan titik atau tempat dimana penjual harus memenuhi kewajibannya melakukan penyerahan barang secara fisik dan yuridis kepada pembeli

Titik atau tempat penyerahan itu juga merupakan titik batas dimana resiko atas barang (terhadap kehilangan, rusak, urusan angkutan lanjutan dan biaya penimbunan) dari penjual berakhir, dan dari titik atau tempat itu pula pembeli memulai memikul resiko atas barang.

Gambaran selengkapnya mengenai hubungan antara syarat Perdagangan dengan titik dan tempat penyerahan barang untuk masing-masing Syarat Perdagangan adalah sebagai Berikut :

..... b e r s a m b u n g



Jam Kerja Pelayanan Kepabebeanan 24 X 7

Deretan lambang bilangan itu bertanda aksioma matematika, tapi yang dimaksud adalah formulasi layanan yang dikaitkan dengan waktu.

Diakhir Desember 2009 dan awal minggu Januari 2010 secara intensif beberapa instansi yang terkait usaha kepelabuhanan, melakukan sosialisasi tentang kesiapan memberikan layanan 24 jam sehari sepanjang 7 hari

Administrator Pelabuhan Tg. Perak sudah menyampaikan perlu kesiapan & kesigapan dari instansi – instansi yang menjadi penopang utama dalam pengurusan Customs Clearance document.

Pihak Bea Cukai sudah melakukan koordinasi dengan stake holder untuk menyelaraskan kinerja guna memenuhi layanan 24 X 7, juga secara bersamaan melakukan sosialisasi penetapan modul Ekspor baru. Terminal Petikemas Surabaya telah menggali kebutuhan pengguna jasanya guna memenuhi pelayanan 24 X 7.

Sedangkan perbankan yang siap melayani 24 X 7 adalah Bank Mandiri, BNI & Bank JATIM.

OPERASIONAL CFS DAN PELAYANAN DOKUMEN DI PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA

No.	Hari Pelayanan	Pelayanan Dokumen	CFS & BEHANDLE	KETERANGAN
1.	Senin s/d Jum'at	08.00 s/d 21.00 WIB	08.00 s/d 18.00 WIB	Kecuali hari libur nasional dan cuti bersama
2.	Sabtu	09.00 s/d 14.00 WIB	09.00 s/d 16.00 WIB	
3.	Minggu	08.00 s/d 12.00 WIB	09.00 s/d 12.00 WIB	
4.	Libur nasional dan cuti bersama			Ditetapkan masing-masing melalui surat edaran

Pelayanan Dokumen akan ditutup sesuai jadwal diatas walaupun pengguna jasa masih ada yang memiliki nomer antrian yang belum terlayani. Penggunaan nomer antrian kami maksudkan hanya untuk mengatur urutan antrian pelayanan, bukan sebagai jaminan untuk mendapatkan pelayanan.

Pelayanan CFS/Behandle berhenti menerima order delivery cargo maupun behandle pada pukul 17.30 WIB. Untuk pekerjaan yang sedang dalam proses penyelesaian akan tetap kami lanjutkan sampai dengan selesai.

Jadwal Pelayanan Operasional CFS dan pelayanan dokumen ini berlaku mulai tanggal 18 Januari 2010