

HAL 2	ARTIKEL
HAL 3	MENHUB MENILAI LAYANAN DI BANDARA & PELABUHAN MASIH AMBURADUL
HAL 5	PP KEPELABUHANAN AKAN DORONG KETERLIBATAN SWASTA
HAL 6	KADIN PROPINSI JAWA TIMUR GETOL ADAKAN KERJASAMA
HAL 10	TAX PLANNING : PEMILIHAN BENTUK USAHA
HAL 13	LANJUTAN INCOTERMS -2000
HAL 15	PEMBUKAAN FIATA DIPLOMA DI JAWA TIMUR

## Editorial

### MATA RANTAI USAHA

Untuk mengukur kekuatan sebuah rantai, maka kita lihat mata rantai mana yang paling lemah, itulah petuah yang pernah diberikan oleh seorang pakar strategi kuno.

Bisnis jasa pengurusan transportasi, termasuk layanan jasa didalamnya, yang digeluti oleh perusahaan anggota GAFEKSI, adalah salah satu bagian mata rantai dari rantai kegiatan pengiriman dan penerimaan barang, baik untuk skala domestik maupun skala internasional.

Didalam mata rantai kegiatan usaha yang dimaksud di atas, melibatkan beberapa pihak pelaku usaha, yaitu eksportir, importir, forwarding/PPJK, pelayaran, trucking, pergudangan/depo, BUMN pengelola pelabuhan maupun perbankan. Sedangkan dari pihak pemerintah, mulai dari pihak bea cukai, administrator pelabuhan, balai karantina, pajak, serta instansi pemerintah yang terkait. Nah rantai kegiatan pengiriman barang ini kalau dicermati mata rantai yang mana yang paling lemah.

Tidaklah mudah untuk mencermati satu-persatu dari mata rantai yang terlibat, karena tidak ada satupun mata rantai yang ingin dicap 'lemah', yang benar adalah semua mata rantai selalu dilakukan perbaikan dan penyempurnaan bersama-sama. Itulah dalih yang akan dikemukakan apabila ada upaya untuk melakukan evaluasi terhadap masing-masing elemen mata rantai usaha.

Sedangkan konotasi lemah ini, banyak hal yang bisa dikategorikan lemah dari masing-masing mata rantai.

Khusus untuk mata rantai yang ada di instansi pemerintah, lebih terfokus pada kualitas pelayanan serta biaya-biaya yang tidak seharusnya ada, atau lebih dikenal dengan biaya-biaya di bawah meja ternyata juga mempengaruhi secara langsung atau tidak terhadap kualitas layanan.

Penerapan sistem on line dalam pengurusan dokumen kepabeanan yang dilanjutkan dengan penerapan National Single Window (NSW) secara teoritis akan meningkatkan kualitas layanan sekaligus diharapkan akan memangkas biaya-biaya yang seharusnya tidak perlu ada. Harapan ini sangat besar bagi pelaku usaha, karena pemerintah tetap sebagai pemegang kunci otoritas keluar masuknya barang.

Sisi pelaku usaha, adalah kemampuan sumber daya manusia menjadi faktor utama dalam meningkatkan kualitas layanan usahanya. Bahkan lebih dari dengan pemahaman yang luas tentang tanggungjawab pekerjaannya, maka akan meningkatkan profesionalitas dan etika dalam berusaha. Sehingga tujuan melakukan aktivitas usaha, tidak hanya sekedar mengejar untung, tapi untuk memenuhi tanggungjawab profesionalitasnya, sehingga ujung akhirnya adalah kualitas layanan yang dinomor utamakan.

Terus, kembali pada pertanyaan awal, mana mata rantai yang lemah, tetap tidak akan terjawab, karena masing-masing pihak belum mampu secara bijak melakukan self-correction, yang pada akhirnya dengan bersama-sama melakukan perbaikan secara menyeluruh. Kapankah ini dilakukan, sedangkan pesaing dari perusahaan asing sudah berada ditengah-tengah kita.(guslim-nop'09)

## MENHUB MENILAI LAYANAN DI BANDARA & PELABUHAN MASIH AMBURADUL



*JAKARTA (Wartagafeksi): Menteri Perhubungan Freddy Numberi mendesak PT Angkasa Pura (AP) dan PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) memperbaiki pelayanan kepada publik guna memperlancar arus penumpang di bandara dan pelabuhan.*



Dia menilai manajemen lalu lintas penumpang di terminal penumpang Bandara Soekarno-Hatta, Cengkareng, khususnya Terminal 1 dan 2, saat ini belum dikelola dengan baik. Kondisi seperti itu, juga ditemui di terminal penumpang Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta.

"Ada lack of leadership [kurang kepemimpinan] dan lack of management [kurang pengelolaan]. Terminal 1 dan 2 Soekarno-Hatta masih amburadul. Kondisi terminal penumpang di Tanjung Priok sangat kotor," ujarnya di sela-sela kunjungan ke terminal haji dan terminal penumpang Bandara Soekarno-Hatta, seperti dikutip Bisnis Indonesia, Rabu, 28 Oktober 2009.

Freddy mengatakan jajaran direksi dan karyawan pengelola stasiun, bandara, dan pelabuhan seharusnya menerapkan etos kerja dan disiplin tinggi.

"Saya sudah meminta agar Kepala Stasiun Kota [Jakarta Pusat] segera dicopot. Saat saya inspeksi ke sana dia tidak ada, keadaan stasiun juga kotor. Sudah tidak ada tempat bagi pejabat yang hanya duduk-duduk tapi menerima gaji," tegasnya.

Untuk kegiatan di bandara, Freddy menuturkan maskapai dan pengelola bandara harus bertanggung jawab terhadap situasi dan kondisi di terminal penumpang.

"Seperti di Terminal 1 Soekarno-Hatta, yang banyak digunakan oleh Lion Air. Kalau penerbangan banyak yang delay, jelas itu akan membuat penuh terminal penumpang."

Meskipun AP II sudah berupaya memperbaiki fasilitas publik di Soekarno-Hatta, kondisi bandara internasional itu masih terkesan sempit dan kumuh, khususnya di Terminal 1.

Kondisi ini karena bandara yang berkapasitas 18 juta orang per tahun itu tidak mampu lagi menampung arus penumpang yang sudah mencapai 30 juta orang per tahun.

Berdasarkan pengamatan Bisnis belum lama ini, banyak calon penumpang-terutama yang penerbangannya tertunda cukup lama-tidur-tiduran dan merokok di lorong-lorong ruang tunggu (gate). Kondisi ini disebabkan ruang tunggu penuh akibat tertundanya penerbangan salah satu maskapai.

Kesan amburadul juga tampak di pintu kedatangan karena banyak sopir angkutan pelat hitam yang berebut penumpang. Kondisi ini berbeda dengan Terminal 3 yang sudah jauh lebih manusiawi dan teratur.

Freddy juga mengingatkan maskapai untuk memenuhi ketentuan dalam menaikkan tarif penerbangan. "Keputusan menaikkan tarif harus melalui sejumlah tahapan, termasuk dialog dengan pihak terkait."

### **DKI Siapkan Aturan Logistik**

Pemprov DKI Jakarta menyiapkan peraturan di bidang transportasi dan logistik dalam rangka menumbuhkan usaha lokal, sekaligus menghindari penguasaan asing dalam kegiatan usaha itu.

Sekretaris Wilayah Gabungan Forwarder, Logistik, dan Ekspedisi Indonesia (Gafeksi) DKI Jakarta Nur Said mengatakan aturan itu akan dituangkan dalam Peraturan Gubernur DKI yang saat ini sudah mengakomodasi seluruh kepentingan pelaku usaha di sektor transportasi.

"Rancangan Peraturan Gubernur [Pergub] DKI itu sudah mendekati final, mudah-mudahan sebelum akhir tahun ini sudah bisa diberlakukan," ujarnya se usai pertemuan pembahasan rancangan Pergub DKI tentang Pengaturan Usaha Logistik, seperti dikutip Bisnis Indonesia, Kamis, 28 Oktober 2009.

Dalam dokumen rancangan Pergub DKI yang diperoleh Bisnis menyebutkan definisi jasa pengurusan transportasi atau pengelola logistik adalah setiap jasa yang berhubungan dengan penerimaan, angkutan, pengonsolidasian barang, penyimpanan, penanganan, pengepakan, penyerahan logistik atau distribusi barang, dan jasa tambahan terkait, termasuk pengurusan kepabeanan ataupun penutupan asuransi barang.

### **Anggota GAFEKSI**

Gabungan Perusahaan Forweder dan Ekspedisi Seluruh Indonesia (Gafeksi) Jawa Timur mencatat dari 600 perusahaan yang terdaftar hanya 400 perusahaan yang aktif membayar iuran, dari jumlah yang aktif itu hanya sekitar 210 yang memiliki izin pengusaha pengurusan jasa kepabeanan (PPJK).

"Faktor pemberlakuan sistem National Single Windows untuk layanan Ekspor maupun impor di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya ternyata menjadi salah satu penyebab anggota Gafeksi di Jatim, khususnya yang PPJK mesti semakin berbenah," kata Aziz akhir pekan lalu.

Aziz menegaskan kalau mengacu data pada 2007, anggota gafeksi yang tercatat mencapai 600 perusahaan. Namun belakangan yang melakukan aktifitas dengan pantauan proses pembayaran iuran hanya berkisar 400 perusahaan. Sedangkan dari jumlah perusahaan forweder dan ekspedisi itu sekitar 210 perusahaan yang memiliki izin sebagai PPJK.

Data yang dihimpun wartagafeksi, pemerintah telah meluncurkan implementasi NSW tahap IV yang meliputi proses mandatori layanan pengurusan dokumen kepabeanan untuk proses impor di seluruh Indonesia dan penerapan secara terbatas sistem NSW- ekspor di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang diikuti 15 importir besar di Jatim, pada akhir Juli 2009 lalu.

Layanan NSW di Indonesia itu rencananya akan terintegrasi sebagai layanan pengurusan dokumen ekspor-impor dengan layanan ASEAN Single Windows pada 2010.

Pelabuhan Tanjung Perak dinilai memiliki peran penting karena menjadi lokasi kegiatan bagi 2.600 importir dan 3.600 eksportir dengan nilai ekspor US\$13 miliar dan nilai impor US\$9,7 miliar pada periode Juli 2008-Juni 2009.

Sedangkan ke-15 importir besar yang dilibatkan dalam proses uji coba terbatas NSW-ekspor di Perak diantaranya Coca-cola, Nestle dan Panggung Electronic.

Disisi lain, Gubernur Jatim Soekarwo berharap proses layanan ekspor-impor dapat dilayani secara cepat dan efisien dengan durasi waktu maksimal 2 hari.

"Dari data yang dihimpun Pemprov Jatim layanan ekspor-impor di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya berlangsung selama 4 hari, ini bukan waktu yang ideal. Harapannya waktu pengurusan itu bisa dipersingkat menjadi hanya 2 hari sehingga arus ekspor-impor tersebut bisa lebih lancar dan dapat lebih efisien dalam konteks pembiayaan. Ini mestinya menjadi fokus penerapan NSW," kata Soekarwo kepada pers, belum lama ini. (wartagafeksi/hd)

## PP KEPELABUHANAN AKAN DORONG KETERLIBATAN SWASTA



JAKARTA (WARTAGAFEKSI): Pemerintah diminta menggenjot daya saing pelabuhan di Indonesia dengan memperbaiki infrastruktur kepelabuhanan dan menuntaskan terbitnya peraturan pemerintah (PP) tentang pelabuhan.



Maman Permana, BSc

Dari data yang dihimpun Bisnis Indonesia, Senin, 2 November 2009, peringkat daya saing infrastruktur pelabuhan di Tanah Air terus menurun dari tahun ke tahun. Berdasarkan data Global Competitiveness Report 2008-2009, Indonesia menduduki peringkat ke 104 dari 134 negara.

Dalam dokumen Rekomendasi Arah Pembangunan di Bidang Transportasi Kamar Dagang dan Industri (Kadin) yang disampaikan pada National Summit 2009, daya saing infrastruktur pelabuhan Indonesia dinilai lebih rendah dibandingkan dengan negara-negara di Asean.

Kadin mencatat kelemahan pelabuhan di Indonesia terutama pada kualitas infrastruktur dan suprastruktur, produktivitas bongkar muat, kondisi kongesti, serta lamanya pengurusan dokumen kepabeanan.

Karena itu, kata Sekretaris Masyarakat Pemerhati Pelayaran, Pelabuhan dan Lingkungan Maritim (Mappel) Maman Permana, pemerintah perlu segera menuntaskan PP Pelabuhan guna memberikan kepastian bagi swasta untuk masuk ke sektor pelabuhan.

Masuknya swasta di sektor kepelabuhanan diharapkan dapat meningkatkan kapasitas, produktivitas, dan mendongkrak daya saing. "Seharusnya PP itu sudah terbit dalam 100 hari Kabinet Indonesia Bersatu II," katanya seperti dikutip dari Bisnis Indonesia, Senin, 2 November 2009.

Menurut dia, infrastruktur pelabuhan di Indonesia masih memprihatinkan sehingga sering terjadi stagnasi, alat bongkar muat sering rusak, kondisi jalan akses pelabuhan memprihatinkan, dan area penumpukan peti kemas saat masa puncak sulit menampung arus impor dan ekspor.

Dia menyoroti produktivitas bongkar muat peti kemas di Tanjung Priok sebagai pelabuhan terbesar di Indonesia. Di Tanjung Pelepas, tuturnya, pelayanan peti kemas mampu mencapai 40-50 boks per jam, tetapi di Pelabuhan Priok baru 20 boks per jam.



Ir. Elly Rasdiani S. MSc

### **Belum Efisien**

Ketua Harian Mappel Elly R. Sudibjo menjelaskan pelayanan bongkar muat barang di pelabuhan Indonesia belum efisien sehingga biaya yang dikeluarkan operator pelayaran menjadi tidak kompetitif.

Belum lagi soal fasilitas bongkar muat yang sering rusak dan kapasitas bongkar pada sebagian besar pelabuhan di Indonesia juga sangat terbatas. "Masih banyak yang idle di pelabuhan," katanya.

Elly menambahkan masuknya swasta ke sektor kepelabuhanan setelah landasan hukumnya keluar, yakni PP Pelabuhan, bakal memicu persaingan yang sehat sehingga mendorong perbaikan pelayanan.

Sekretaris Ditjen Perhubungan Laut Departemen Perhubungan Bobby R. Mamahit sebelumnya telah memastikan RPP Kepelabuhanan rampung dibahas lintas departemen.

"Saat ini tinggal disahkan saja oleh Presiden," katanya.

Bobby menuturkan RPP itu semakin mempertegas pemisahan antara operator pelabuhan dan regulator, seperti yang diamanatkan di dalam UU No. 17/ 2008 tentang Pelayaran. "Pemisahan regulator dan operator semakin tegas dalam RPP itu."

Sementara itu, Ketua Komisi Tetap Perhubungan Laut Kadin Indonesia Carmelita Hartoto mengatakan pihaknya menunggu langkah-langkah pemerintah dalam mengimplementasikan UU Pelayaran, termasuk perbaikan di sektor kepelabuhanan.

Menurut dia, Kadin terus mengawal aturan turunan UU Pelayaran seperti PP Pelabuhan dan sejumlah peraturan pemerintah lainnya guna memastikan kepentingan pengusaha nasional terjaga

Penolakan Penghapusan THC Dipertanyakan

Kalangan pengguna jasa angkutan laut mempertanyakan sikap manajemen PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) II yang menolak penghapusan terminal handling charge (THC) terhadap jasa pelayanan bongkar muat peti kemas di pelabuhan.

Ketua Umum Dewan Pemakai Jasa Angkutan Indonesia (Depalindo) Toto Dirgantoro mengatakan persoalan THC bukan domain operator pelabuhan, melainkan menyangkut urusan business to business antara perusahaan pelayaran dan pemilik muatan.

"Karena itu, THC harus dimasukkan ke dalam ocean freight [ongkos angkut]," ujarnya seperti dikutip Bisnis Indonesia, Senin, 2 November 2009.

Dia mengatakan selama ini operator pelabuhan telah menerima jasa pelayanan bongkar muat peti kemas atau container handling charge (CHC) berpola individual port, yang sangat bergantung pada tingkat pelayanan yang diberikan.

Adapun, THC dipungut oleh perusahaan pelayaran yang melayani angkutan ekspor impor dari dan ke pelabuhan Indonesia. "Saya rasa manajemen Pelindo II kurang memahami THC dan CHC. Kalau menolak penghapusan THC, sama saja berhadapan dengan pemilik barang," paparnya.

Menurut Toto, setelah beralihnya angkutan kargo curah ke peti kemas, semestinya biaya stevedoring (bongkar muat) yang diakumulasikan dalam ongkos angkut sudah termasuk pelayanan dari container yard to container yard (CY-CY).

"Jadi semestinya tidak ada lagi istilah THC, karena itu harus dihapus karena termasuk pungutan liar dengan mengatasnamakan surcharge [biaya tambahan]," tandasnya.

Dirut Pelindo II R. J. Lino mengatakan desakan penghapusan THC tidak dapat dipenuhi karena terkait dengan pendapatan perseroan.

Bahkan, lanjut Lino, munculnya surcharge dalam THC sangat terkait dengan kinerja pelayanan di pelabuhan. Dia mengatakan THC yang terdiri atas CHC dan surcharge itu sulit dihapuskan karena hampir semua pelabuhan di dunia menerapkan hal tersebut.

"Surcharge itu menyangkut kinerja pelabuhan. Di pelabuhan mana pun ada surcharge. Di Pelabuhan Tanjung Priok surcharge nya kan rendah," ujarnya. Seperti dikutip dari Bisnis Indonesia, Kamis, 29 Oktober 2009.

Sesuai dengan KM Menhub No. PR.302/3/18-PHB 2008 perihal pelaksanaan THC, CHC, dan Surcharge di Pelabuhan, THC di Tanjung Priok untuk peti kemas 20 kaki dengan kondisi full container load (FCL) ditetapkan US\$95 per boks dengan rincian CHC US\$83 ditambah surcharge US\$12.

Adapun, THC untuk peti kemas 40 kaki ditetapkan US\$145 per boks yang terdiri dari CHC US\$124 dan surcharge US\$21.

Toto mengharapkan biaya penanganan peti kemas yang dimasukkan ke dalam ocean freight diakomodasi dalam program 100 hari Menko Perekonomian dan Menteri Perhubungan pada Kabinet Indonesia Bersatu II.

Apalagi, katanya, Tanjung Priok merupakan salah satu pelabuhan yang direkomendasikan dalam National Summit sebagai pelabuhan pengumpul (hub) berstandar pelayanan internasional. (wartagafeksi/hd)

Bahkan, lanjut Lino, munculnya surcharge dalam THC sangat terkait dengan kinerja pelayanan di pelabuhan. Dia mengatakan THC yang terdiri atas CHC dan surcharge itu sulit dihapuskan karena hampir semua pelabuhan di dunia menerapkan hal tersebut.

"Surcharge itu menyangkut kinerja pelabuhan. Di pelabuhan mana pun ada surcharge. Di Pelabuhan Tanjung Priok surcharge-nya kan rendah," ujarnya. Seperti dikutip dari Bisnis Indonesia, Kamis, 29 Oktober 2009.

Sesuai dengan KM Menhub No. PR.302/3/18-PHB 2008 perihal pelaksanaan THC, CHC, dan Surcharge di Pelabuhan, THC di Tanjung Priok untuk peti kemas 20 kaki dengan kondisi full container load (FCL) ditetapkan US\$95 per boks dengan rincian CHC US\$83 ditambah surcharge US\$12.

Adapun, THC untuk peti kemas 40 kaki ditetapkan US\$145 per boks yang terdiri dari CHC US\$124 dan surcharge US\$21.

Toto mengharapkan biaya penanganan peti kemas yang dimasukkan ke dalam ocean freight diakomodasi dalam program 100 hari Menko Perekonomian dan Menteri Perhubungan pada Kabinet Indonesia Bersatu II.

Apalagi, katanya, Tanjung Priok merupakan salah satu pelabuhan yang direkomendasikan dalam National Summit sebagai pelabuhan pengumpul (hub) berstandar pelayanan internasional. (wartagafeksi/hd)

## **KADIN PROPINSI JAWA TIMUR GETOL ADAKAN KERJASAMA**

**SURABAYA (Wartagafeksi):** Kepengurusan Kamar Dagang dan Industri Jawa Timur Periode 2009-2014 mulai serius menjalankan sejumlah program khususnya menjalin kerjasama dengan sejumlah pihak termasuk dengan dunia usaha mancanegara dalam berbagai sektor baik perdagangan, perindustrian dan investasi.

Setidaknya dalam dua pekan, dari pekan terakhir Oktober hingga pekan pertama November 2009, Kadin Jatim telah menjalin kerjasama dengan dunia usaha dari lima negara, pertama dengan Singapura, Hwaseong, Korea Selatan, Jerman, Afrika Selatan dan Nigeria.

### **Singapura minati Sayur-Mayur dan proyek PIA Jatim**

Provinsi Jawa Timur menawarkan protensi agribisnis serta proyek Pasar Induk Agrobisnis kepada perwakilan dunia usaha Singapura menyusul besarnya kebutuhan pasokan sayur-mayur dinegara pulau itu yang setiap harinya bisa mencapai 1.000 ton.

Penawaran itu terkuak pasca pertemuan antara Gubernur Jatim Soekarwo yang didampingi Wagub Syaifullah Yusuf dan Ketua Umum Kadin Jatim La Nyalla Mahmud Mattaliti dengan Chairman Network Indonesia Lou Sin Leng, di Kantor Pemprov Jatim, akhir Oktober 2009.

Wagub Jatim Syaifullah Yusuf menyatakan Pemprov Jatim tengah getol menawarkan sejumlah proyek infrastruktur strategis kepada semua pihak khususnya dunia usaha dari mancanegara.

“Pemprov tengah memfasilitasi hubungan dagang antara kalangan dunia usaha Jatim yang diwakili Kadin dengan Kadin Singapura. Upaya itu diharapkan dapat memacu masuknya investasi termasuk untuk membiayai sejumlah proyek besar di Jatim,” kata Syaifulla kepada Pers, se usai pertemuan.

Ketua Umum Kadin Jatim La Nyalla Mahmud Mattalitti menegaskan pihaknya kini tengah menjajaki serta berupaya untuk menjalin kerjasama antara kalangan dunia usaha Jatim dengan sejumlah kalangan khususnya dari luar negeri.

Pada tahap awal ini, lanjut Nyalla, Kadin Jatim dengan perwakilan dagang Singapura yang menawarkan kompetensi usaha termasuk komoditas yang kini dibutuhkan di negara itu.

“Hingga kini, negara itu memiliki ketergantungan pasokan sayur-mayur dari Malasiya dan Thailand. Keinginannya kebutuhan 1.000 ton sayur mayur setiap hari diharapkan dipasok dari Jatim, ini kian cocok dengan potensi agribisnis dan rencana besar mendirikan PIA Jemundo. Proyek itu oleh Pak Karwo [Gubernur Jatim] sempat ditawarkan ke dunia usaha Singapura itu,” ungkapnya.

Nyalla sempat menyampaikan selain dunia usaha dari Singapura, Kadin Jatim juga akan melakukan kerjasama dengan utusan dagang Korea Selatan dan Afrika Selatan dalam waktu dekat ini.

Selain tentang agribisnis, lanjut dia, pihak Singapura memiliki minat mengembangkan usaha sektor migas baik gas alam dan instalasi kilang, usaha maritim termasuk industri galangan kapal serta pembangunan instalasi pengolahan bahan berbahaya dan beracun (B3).

### **Getol Tawarkan Proyek**

Sedikitnya ada enam proyek skala besar yang kini tengah gencar ditawarkan Pemprov Jatim, dan keenam proyek itu Selasa, malam dipaparkan ke sejumlah pelaku usaha di provinsi itu dengan nilai total investasi US\$1,6 miliar.

Ke-6 proyek itu terdiri proyek pembangunan pelabuhan petikemas di Tanjung Bulu Pandan di Bangkalan senilai US\$869,7 juta, pengolahan instalasi limbah B3 di Kabupaten Gresik senilai US\$43,2 juta, industri tepung ketela pohon senilai US\$140.000, Industri marmer/granit di Kab. Trenggalek US\$8,4 juta .

Berikutnya, pengadaan fasilitas pembangkit listrik panas bumi di Ngebel, Kab Ponorogo kapasitas 120 megawatt senilai US\$144 juta dan di belawan, Ijen, Banyuwangi kapasitas 270 MW senilai US\$270 juta. Kedua proyek geothermal itu merupakan bagian dari program pemerintah untuk pengadaan pembangkit listrik 10.000 MW tahap II.

Proyek skala besar lainnya bernilai US\$246 juta atau Rp2,46 triliun berupa proyek air minum Umbulan dengan potensi 4.564 liter per detik. Potensi itu kini hanya memanfaatkan 10%, rencananya untuk memenuhi enam daerah yaitu Kab/kota Pasuruan, Kab. Sidoarjo, Kota Surabaya, Kab. Gresik dan kawasan industri sekitar Jembatan Surabaya-Madura di Kab. Bangkalan.

Proyek terakhir yaitu sejumlah peluang usaha terkait rampungnya proyek Jembatan Surabaya-Madura yang terdiri industri garam dengan areal tambak garam seluas 15.347 hektare (Kab. Sampang 2.205 Ha, Kab. Sumenep 10.067 Ha dan Kab. Pamekasan 3.075 Ha), pengalengan ikan dengan potensi tangkapan nelayan Madura 1.000 ton per bulan.

Selain itu juga ada proyek pengolahan tembakau dengan potensi areal tanam tembakau Madura 30.000 Ha dengan produksi rata-rata 18.000 ton per tahun, pengolahan rumput laut dengan potensi di Kab. Sumenep 218.704 ton.



Chairman HCCI Yong in Lee (kiri) menandatangani MoU disaksikan La Nyalla M. Mattaliti

### **Kadin Jatim dengan Hwaseong, Korea Selatan**

Kadin Jatim melakukan kerjasama dengan Kadin Hwaseong, Korea Selatan dalam bidang transfer teknologi khususnya sektor otomotif, investasi serta perdagangan sebagai upaya membuka peluang usaha lebih besar bagi kalangan dunia usaha di Jatim agar volume ekspornya ke negara itu dapat meningkat.

Kerjasama antar dua kadin itu juga ditindak lanjuti dengan pertemuan bisnis antara 10 perusahaan Hwaseong dengan 20 perusahaan di Jatim untuk menjalin kemitraan bisnis yang rencananya dilaksanakan hari ini.

Chairman Hwaseong Chamber of Commerce and Industry (HCCI/Kadin) Yong in Lee menegaskan pihaknya sangat berminat untuk menjalin kerjasama dengan dunia usaha di Jatim mengingat potensi provinsi ini sangat besar.

"Potensi sumberdaya alam dan pasar Jatim sangat besar, ini yang membuat sejumlah sektor usaha di Hwaseong cukup tertarik menjalin kerjasama bisnis dengan pengusaha Jatim. Setidaknya ada 10 perusahaan yang bergerak dalam berbagai sektor diantaranya otomotif, teknologi informasi, elektronik, baja dan peralatan kesehatan," ungkap Lee kepada pers usai penandatanganan nota kesepakatan antara kedua Kadin, akhir Oktober 2009.

Ketua Umum Kadin Jatim La Nyalla Mahmud Mattaliti menerangkan secara khusus pihaknya mengincar kerjasama Kadin Hwaseong, Korsel untuk melakukan peningkatan nilai perdagangan bagi Jatim.

"Neraca perdagangan Jatim-Korsel dalam lima tahun belakangan [2004-2008] mengalami defisit, hanya semester I/2009 yang mengalami surplus sebesar US\$80,87 juta. Kondisi ini yang melatar belakangi kerjasama kedua Kadin. Harapannya neraca perdagangan Jatim ke Korsel bisa semakin meningkat dengan adanya kontak bisnis secara langsung tersebut," kata Nyalla.

Secara khusus Nyalla mengharapkan dengan kerjasama tersebut dapat memacu masuknya investasi dari dunia usaha Hwaseong, Korsel itu di Jatim termasuk dalam membuka industri peralatan otomotif untuk kebutuhan perakitan industri otomotif di negara itu.

Ada lontaran dari HCCI, lanjut dia, bila tertarik untuk mengembangkan industri spare part bagi kebutuhan industri otomotif di Hwaseong maupun Korsel secara umum.

"Perlu diingat, industri otomotif Korsel sudah sangat kuat, bahkan produknya telah banyak merambah dunia termasuk Indonesia. Ini merupakan peluang bisnis yang prospektif," tegasnya.

## Data neraca perdagangan Jatim-Korsel

TAHUN	EKSPOR	IMPOR	SUPLUS/DEFISIT
2004	159,83	294,4	-134,57
2005	173,62	743,56	-569,94
2006	337,86	920,57	-582,71
2007	534,13	1111,19	-577,06
2008	476,67	2510,53	-2033,86
2009*	210,58	129,71	80,87

Nilai dalam US\$ juta

\*data sementara s.d semester I/2009

Data Kadin Jatim

Potensi ekspor jatim komoditas agribisnis pertanian, perkebunan perikanan, kertas, keramik, marmer. Potensi impor dari Korsel besi, baja, mesin2, otomotif, elektronik, peralatan listrik.



### Kadin Jatim dan Kadin Jerman bentuk BKSP

Kadin Jatim berencana bentuk Badan Koordinasi Serifikasi Profesi (BKSP), sebuah badan yang akan mengkoordinasi beberapa lembaga sertifikasi yang telah ada.

Langkah ini dilakukan untuk menghadapi persaingan pasar bebas yang sebentar lagi akan menghampiri Indonesia, khususnya Jatim.

Wakil Ketua Umum Bidang Sumber Daya Manusia Kadin Jatim Bambang Purwoko, menyatakan keberadaan BKSP sangat dibutuhkan guna meningkatkan kepercayaan masyarakat inter-nasional dan dunia usaha kepada beberapa lembaga yang telah mengeluarkan sertifikasi tersebut.

Nantinya, BKSP ini akan berada di bawah naungan Kadin Jatim, lebih khusus bidang SDM.

“Dengan terbentuknya BKSP, maka sertifikasi yang diberikan oleh lembaga yang bersangkutan akan memiliki kepercayaan yang lebih tinggi,” kata Bambang saat ditemui di Graha Kadin Surabaya, Rabu (4/11/09).

Lanjut Bambang, Di Jawa Tengah (Jateng) dan di Jawa Barat (Jabar) khususnya Jakarta, lembaga semacam BKSP ini sudah ada. Untuk itu, Jatim berupaya untuk membentuknya paling lambat pada awal tahun 2010.

Dan program ini juga sebagai tindak lanjut dari kerjasama antara Kadin Jatim dengan Kadin Jerman (Deutscher Industrie - und Handelskammertag/DIHK).

“Selain bekerjasama dalam hal pemberdayaan Sumber Daya Manusia (SDM) Kadin melalui sertifikasi, kami juga telah bekerjasama dalam pembentukan BKSP,” katanya.

DIHK ini nantinya akan menjadi konsultan untuk memberikan penilaian dan arahan terkait pembentukan lembaga tersebut.

“Dalam pelaksanaannya, Kadin Jatim akan menggandeng Pemerintah Provinsi (Pemprov) Jatim,” akunya

Selain untuk melaksanakan sertifikasi jajaran kepengurusan, kerjasama antara Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Jatim dengan Kadin Jerman (Deutscher Industrie-und Handelskammertag/DIHK) juga untuk merealisasikan program pelatihan untuk pelaku Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM).

## TAX PLANNING : PEMILIHAN BENTUK USAHA

Tax planning sebagai upaya untuk meminimalkan beban pajak secara legal sebaiknya selalu menjadi agenda rutin Wajib Pajak. Tidak hanya diagendakan pada saat kegiatan operasional usaha tengah berlangsung, melainkan sejak dini yaitu pada saat Wajib Pajak akan memilih bentuk usaha yang baru. Hal ini disebabkan implikasi perpajakan dari Perseroan Terbatas (PT) berbeda dari Firma, CV, atau usaha perorangan.

Dalam kondisi tertentu, bentuk usaha perorangan lebih menguntungkan dari bentuk usaha seperti PT, Firma dan CV. Namun dalam kondisi lainnya, usaha perorangan justru tidak lebih menguntungkan dari PT, Firma dan CV. Apa saja keuntungan dan kekurangan dari masing-masing bentuk usaha tersebut? Berikut pemaparan kami.

### PT (Perseroan Terbatas)

Dilihat dari proses pendirian dan pembubaran usahanya, proses pendirian dan pembubaran PT memakan waktu dan biaya yang lebih dari bentuk-bentuk usaha lainnya. Sementara dilihat dari segi perpajakan, PT merupakan subjek pajak tersendiri yang berbeda dari pemegang saham. Terdapat dua kali pengenaan pajak, yaitu pengenaan pajak di tingkat PT sebagai Wajib Pajak Badan dan pengenaan pajak atas dividen di tingkat pemegang saham. Dua kali pengenaan pajak ini tidak ditemukan di bentuk usaha berupa Firma atau CV.

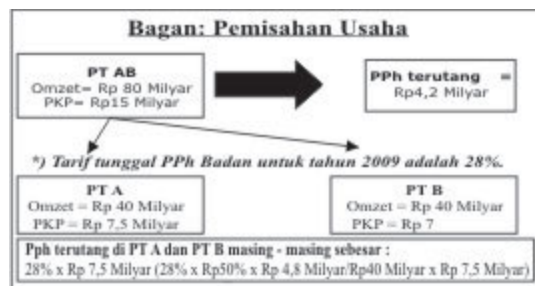
Kemudian tidak seperti usaha perorangan yang omzet bruto setahunnya kurang dari Rp4,8 Milyar, PT tidak dapat memilih untuk hanya menyelenggarakan pencatatan. PT wajib menyelenggarakan pembukuan yang taat azas yang sekurang-kurangnya terdiri atas catatan mengenai harta, kewajiban, modal, penghasilan dan biaya, serta penjualan dan pembelian sehingga dapat dihitung besarnya pajak yang terutang. Artinya, bentuk usaha berupa PT memerlukan tenaga-tenaga pembukuan yang juga memahami ketentuan perpajakan. Meski demikian, ada beberapa keuntungan yang dapat dinikmati PT sebagai Wajib Pajak Badan.

Sejak berlakunya UU No. 36 Tahun 2008 sebagai perubahan keempat dari UU Pajak Penghasilan No. 7 Tahun 1983, PT dapat menikmati serangkaian kemudahan yang tidak dapat diperoleh oleh bentuk usaha perorangan, yaitu pengurangan tarif PPh Badan sebesar:

- 5% dari tarif PPh Badan; dan
- 50% dari tarif PPh Badan atas PKP (Penghasilan Kena Pajak) dari omzet bruto sampai dengan Rp 4,8 Milyar.

Hanya pengurangan tarif di atas tidak dapat berlaku bagi seluruh PT. Pengurangan tarif sebesar 5% di atas berlaku bagi PT yang minimal 40% dari jumlah keseluruhan saham yang disetornya diperdagangkan di Bursa Efek Indonesia dan saham tersebut minimal dikuasai oleh 300 pihak. Lalu masing-masing pihak tersebut hanya boleh memiliki kurang dari 5% dari keseluruhan saham yang disetor.

Sementara itu pengurangan tarif PPh Badan sebesar 50% dari tarif PPh Badan atas PKP dari omzet sampai dengan Rp 4,8 Milyar, berlaku bagi Wajib Pajak yang omzet brutonya tidak lebih dari Rp 50 Milyar setahun. Dengan adanya klausul ini, pemisahan satu buah PT menjadi beberapa buah PT kini menjadi salah satu tax planning yang cukup banyak dibicarakan oleh Wajib Pajak Badan.



### CV/Firma

Pendirian dan pembubaran CV/Firma terbilang lebih mudah dari pendirian dan pembubaran PT. Namun perlakuan perpajakan atas CV/Firma hampir sama dengan PT, yaitu wajib menyelenggarakan pembukuan yang taat azas dan dikenakan PPh Badan sebesar 28% di tahun 2009 dan 25% di tahun 2010. Dan seperti halnya PT, CV/Firma juga dapat menikmati pengurangan tarif PPh Badan sebesar 50% dari PKP atas omzet bruto sampai dengan Rp4,8 Milyar.

Perbedaan mendasar CV/Firma dari PT adalah bagian laba yang diterima atau diperoleh anggota CV/Firma bukan merupakan Objek Pajak. Pemajakan atas CV/Firma tuntas dilakukan di tingkat CV/Firma. Sementara

pada PT, bagian laba yang dibagikan kepada anggota PT (pemegang saham) masih dikenakan withholding tax PPh Final atau PPh Pasal 23.

Berbeda dari PT, dalam CV/Firma terdapat sekutu aktif dan pasif. Sekutu aktif adalah orang yang aktif menjalankan dan mengelola perusahaan termasuk bertanggung jawab secara penuh atas kekayaan pribadinya. Sedangkan sekutu pasif adalah orang yang hanya bertanggung jawab sebatas uang yang disetor saja ke dalam perusahaan tanpa melibatkan harta dan kekayaan pribadinya.

### Orang Pribadi

Pendirian dan pembubaran usaha perorangan lebih mudah dari bentuk-bentuk usaha lainnya. Dan seperti telah diulas sebelumnya, usaha perorangan yang omzet brutonya kurang dari Rp4,8 Milyar setahun tidak wajib menyelenggarakan pembukuan. Pencatatan yang menginformasikan peredaran bruto saja sudah cukup, dengan syarat terlebih dahulu mengajukan permohonan untuk menggunakan pencatatan (norma penghitungan penghasilan neto). Namun pengecualian dari penyelenggaraan pembukuan ini tidak berlaku untuk usaha perorangan yang omzet bruto setahunnya Rp4,8 Milyar atau lebih.

Keuntungan lainnya, seluruh keuntungan usaha perorangan menjadi pemilik usaha dan pajak atas usaha perorangan bergantung pada besarnya laba usaha (baca: Penghasilan Kena Pajak, *red*). Karena tarif progresif minimal 5% dan maksimal 30% untuk orang pribadi, maka semakin besar laba, semakin besar pula pajak yang terutang atas usaha perorangan. Sementara Wajib Pajak Badan seperti PT, CV atau Firma, berapa pun laba usahanya langsung dikenakan tarif tunggal sebesar 28% di tahun 2009 dan 25% di tahun 2010 dan selanjutnya. Lalu perlu dipertimbangkan pula bahwa selain dapat memperhitungkan biaya usaha seperti halnya badan-badan usaha, usaha perorangan juga dapat memperhitungkan PTKP (Penghasilan Tidak Kena Pajak) sebagai pengurang penghasilan neto setahun. Adapun besarnya PTKP setahun sejak tahun 2008 adalah:

Status	PTKP Setahun
Untuk diri Wajib Pajak	Rp15,840,000
Status kawin	Rp 1,320,000
Tambahan untuk setiap tanggungan (maksimal 3 orang)	Rp 1,320,000

Tarif PPh Orang Pribadi		Tarif PPh Badan										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Lapisan Penghasilan Kena Pajak</th> <th>Tarif Pajak</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>s.d Rp50 juta</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>&gt; Rp 50 juta – Rp 250 juta</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>&gt; Rp250 juta - Rp500 juta</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>&gt; Rp500 juta</td> <td>30%</td> </tr> </tbody> </table>		Lapisan Penghasilan Kena Pajak	Tarif Pajak	s.d Rp50 juta	5%	> Rp 50 juta – Rp 250 juta	15%	> Rp250 juta - Rp500 juta	25%	> Rp500 juta	30%	<p>Tarif tunggal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 28% untuk tahun 2009;</li> <li>✓ 25% untuk tahun 2010 dan seterusnya.</li> </ul>
Lapisan Penghasilan Kena Pajak	Tarif Pajak											
s.d Rp50 juta	5%											
> Rp 50 juta – Rp 250 juta	15%											
> Rp250 juta - Rp500 juta	25%											
> Rp500 juta	30%											

Kekurangan usaha perorangan adalah sulitnya memisahkan kekayaan pribadi dengan kekayaan perusahaan. Karena hal ini, pemeriksa pajak acapkali melakukan koreksi positif atas pengeluaran pribadi yang notabene tidak berkaitan langsung dengan usaha. Walhasil, koreksi positif tersebut menambah jumlah pajak yang harus dibayar. Kekurangan lainnya yang cukup krusial adalah tanggung jawab, aktivitas dan resiko seluruhnya berada pada pemilik usaha. Sementara dalam usaha yang berbentuk badan, tanggung jawab, aktivitas dan resiko tidak hanya dipikul oleh satu orang.

Sebagai intisari dari pemaparan di atas, berikut perbandingan beban pajak untuk masing-masing bentuk usaha di atas.

### Ilustrasi Perbandingan Beban Pajak

#### I. Penjualan Rp 40 Milyar, Biaya Usaha 80% dari penjualan, Orang Pribadi: (menikah dengan 3 tanggungan, K/3), Norma 30% peredaran bruto)

	PT*)	CV/Firma	Perorangan	
			Pembukuan	Pencatatan (Norma 30%)
Penjualan	40.000.000.000	40.000.000.000	40.000.000.000	40.000.000.000
Biaya usaha	32.000.000.000	32.000.000.000	32.000.000.000	-
Pengh. neto.	8.000.000.000	8.000.000.000	8.000.000.000	12.000.000.000
PTKP	-	-	21.120.000	21.120.000
PKP (Penghasilan Kena Pajak)	8.000.000.000	8.000.000.000	7.978.880.000	11.978.880.000
PPh terutang	2.105.600.000**)	2.105.600.000**)	2.338.664.000	3.538.664.000
PPh atas deviden	800.000.000***)	-	-	-
Total pajak	2.905.600.000	2.105.600.000	2.338.664.000	3.538.664.000

Keterangan:

\*) PT yang dimaksud tidak terdaftar di Bursa Efek Indonesia;

\*\*\*) Memperoleh pengurangan tarif sebesar 50% dari tarif PPh Badan sebesar 28% di tahun 2009 atas PKP dari omzet sebesar Rp 4,8 Milyar. Hal ini disebabkan omzet tidak lebih dari Rp50 Milyar;

\*\*\*) PPh atas deviden yang diterima pemegang saham yang merupakan orang pribadi dikenakan PPh Final sebesar 10%.

#### II. Penjualan Rp 60 Milyar, Biaya Usaha 80% dari penjualan, Orang Pribadi: (menikah dengan 3 tanggungan, K/3), Norma 30% peredaran bruto)

	PT	CV/Firma	Perorangan	
			Pembukuan	Pencatatan (Norma 30%)
Penjualan	60.000.000.000	60.000.000.000	60.000.000.000	60.000.000.000
Biaya usaha	48.000.000.000	48.000.000.000	48.000.000.000	-
Pengh. neto	12.000.000.000	12.000.000.000	12.000.000.000	18.000.000.000
PTKP	-	-	21.120.000	21.120.000
PKP (Penghasilan Kena Pajak)	12.000.000.000	12.000.000.000	11.978.880.000	17.978.880.000
PPh terutang	3.360.000.000	3.360.000.000	3.538.664.000	5.338.664.000
PPh atas deviden	1.200.000.000	-	-	-
Total pajak	4.560.000.000	3.360.000.000	3.538.664.000	5.338.664.000

Apabila ada pertanyaan, bisa menghubungi :

**Multi Utama Consultindo**

Graha Pena Lt 15, Jl. A. Yani 88 Surabaya

Telp. 0318202180, 08113423508

Email : [otto@mucglobal.com](mailto:otto@mucglobal.com)

## LANJUTAN INCOTERMS -2000

Sekalipun dalam pasal 48 dari incoterms berupaya mencari jaminan bahwa penjual memberikan kepada pembeli “bukti penyerahan”, namun perlu ditegaskan bahwa penjual memenuhi kewajibannya itu bilamana dia telah memberikan bukti yang “biasa”. Dalam hal CPT dan CIP haruslah dokumen angkutan yang biasa, dan dalam CFR dan CIF haruslah Bill of Lading Sea Way Bills. Dokumen angkutan haruslah “bersih”, yang berarti bahwa dokumen itu tidak berisi klausula atau catatan-catatan yang menyatakan tentang kondisi cacat dari barang-barang itu atau keadaan pengepakannya. Jika catatan seperti itu terdapat dalam dokumen, maka akan dianggap sebagai dokumen “unclean = kotor” dan karenanya tidak akan diterima oleh bank dalam transaksi kredit berdokumen. Namun perlu dicatat bahwa dokumen sekalipun tanpa klausula atau catatan itu biasanya juga tidak memberikan kepada pembeli bukti yang tidak dapat dipertengkarkan terhadap pengangkut bahwa barang-barang itu telah dikapalkan sesuai dengan penjelasan yang terdapat dalam kontrak jual beli. Biasanya pengangkut (sebagai lazim dicantumkan dalam bagian muka dokumen angkutan), menolak untuk memikul tanggung jawab sesuai informasi barang-barang itu dengan menunjukkan bahwa semua keterangan yang terdapat dalam dokumen angkutan itu, merupakan pernyataan dari “shippers = pemuat barang” dan karenanya semua informasi itu hanyalah “said to be = seperti dinyatakan”, seperti tercantum dalam dokumen. Dalam sebagian besar ketentuan hukum, pengangkut wajib sekurang-kurangnya menyiapkan peralatan yang pantas untuk mengecek kebenaran informasi dan bila dia gagal melakukan hal itu bisa berakibat penuntutan tanggung jawab dari penerima barang. Namun dalam bisnis petikemas, pengangkut tidak mempunyai alat untuk melakukan pengecekan, kecuali bila pengangkut itu sendiri yang bertanggung jawab dalam pemuatan petikemas itu.

Terdapat hanya dua syarat perdagangan yang berhubungan dengan asuransi yakni CIF dan CIP. Dalam kedua syarat ini penjual diwajibkan untuk menutup asuransi untuk keuntungan pembeli. Didalam kasus lainnya terserah pada pihak-pihak terkait itu sendiri untuk memutuskan apakah dan untuk seberapa luas mereka mau menutup asuransi bagi kepentingan mereka sendiri.

Karena penjual yang akan menutup asuransi untuk keuntungan pembeli, penjual tidak mengetahui secara tepat kebutuhan pembeli. Pada Institutes Cargo Clauses yang disusun oleh Institute of London Underwriters, asuransi tersedia dengan minimum-cover dibawah Clause C, medium-cover dibawah Clause B dan asuransi dengan resiko maksimum dibawah Clause A.

Karena dalam penjualan komoditas pertanian dengan syarat CIF mungkin sekali pembeli mau menjual barang-barang itu selagi dalam perjalanan kepada pembeli berikutnya yang barangkali mau menjualnya lagi, maka mustahil untuk mengetahui penutupan asuransi yang sesuai untuk kepentingan pembeli - pembeli yang belakangan itu dan karena itu, maka penutupan asuransi dengan pertanggungan minimum telah dipilih secara tradisional untuk transaksi berdasarkan syarat CIF, dengan kemungkinan bagi pembeli untuk meminta kepada penjual untuk menutup asuransi tambahan.

Penutupan asuransi minimum sesungguhnya tidak cocok untuk penutupan asuransi bagi barang-barang pabrik dimana resiko terhadap pencurian, pencoleng atau penanganan yang kasar atau penyimpanan barang-barang membutuhkan pertanggungan yang lebih dari resiko pertanggungan yang tersedia dibawah Clause C. Oleh karena CIP berbeda dari CIF, sehingga biasanya tidak dipakai untuk penjualan barang-barang hasil pertanian maka sebenarnya layak untuk mempergunakan syarat pertanggungan yang lebih luas bagi syarat CIP dari pada mempergunakan minimum – cover yang dipakai untuk CIF. Tetapi dengan membedakan kewajiban penjual dibawah syarat CIF dan CIP dan menyebabkan kegalauan, maka untuk kedua syarat perdagangan itu ditetapkan kewajiban penjual menutup asuransi hanya sebatas minimum – cover. Adalah sangat penting bagi pembeli berdasarkan syarat CIP untuk meneliti : apakah diperlukan untuk melakukan penutupan asuransi tambahan, dia harus mendapatkan persetujuan dengan penjual bahwa yang disebut belakangan ini harus menutup asuransi tambahan, atau sebaliknya pembeli sendiri yang harus mengurus penutupan asuransi tambahan itu. Terdapat hal – hal khusus dimana pembeli ingin memperoleh perlindungan lebih besar dari yang tersedia dibawah Institute Clause A, sebagai contoh asuransi terhadap resiko perang, kerusakan, huru-hara, pemogokan atau gangguan perburuhan lainnya. Jika pembeli menginginkan penjual untuk menutup asuransi sedemikian maka pembeli harus mengintruksikan penjual untuk melakukannya, maka dalam hal demikian penjual berkewajiban untuk menutup asuransi semacam itu jika memungkinkan.

Syarat perdagangan D, adalah berbeda sifatnya dari syarat C, karena menurut syarat D penjual bertanggung jawab atas sampainya barang di tempat yang disepakati atau titik tujuan diperbatasan atau didalam negara pengimpor. Penjual harus bertanggung jawab untuk memikul resiko dan biaya membawa barang-barang itu sampai kesana. Karena itu Syarat D disebut sebagai “Arrival Contract”, sedangkan Syarat C, jelas sebagai kontrak pemberangkatan (Pengapalan).

Dibawah syarat D, kecuali syarat DDP penjual tidak diwajibkan untuk -menyerahkan barang-barang yang sudah beres formalitas impornya di negara tujuan.

Secara tradisional, penjual berkewajiban untuk membereskan formalitas impor dibawah Syarat DEQ, disebabkan karena barang-barang harus di-turunkan ke dermaga dan lalu dibawa ke negara pengimpor. Tetapi ber-hubung adanya perubahan dalam pengurusan pabean di beberapa negara,

maka dianggap lebih pantas pihak yang berdomisili di negara itu mengurus formalitas pabean dan membayar bea masuk dan biaya-biaya lainnya. Karena itu perubahan yang dilakukan untuk syarat DEQ dilakukan dengan alasan yang sama dengan perubahan syarat FAS sebelumnya. Sama halnya seperti syarat FAS, maka perubahan syarat DEQ telah diberi tanda dengan memakai huruf besar dalam kata pendahulunya.

Ternyata diberbagai negara syarat perdagangan yang tidak termasuk dalam Incoterms telah dipergunakan khususnya dalam lalu lintas kereta api ( franco perbatasan ). Namun dengan syarat itu biasanya tidak dimaksudkan bahwa penjual diharapkan bertanggung jawab atas resiko kerugian atau kerusakan barang-barang selama dalam perjalanan keberbatasan. Akan lebih disukai dalam hal semacam ini untuk mempergunakan syarat CPT dengan menyebut nama perbatasan. Jika sebaliknya pihak-pihak terkait bermaksud supaya penjual memikul resiko selama dalam pengangkutan maka akan lebih cocok bila dipakai syarat DAF.

Syarat perdagangan DDU telah ditambahkan dalam, Incoterms 1990. Syarat ini akan memenuhi kewajibannya bila penjual tersedia menyerahkan barang dinegara tujuan tanpa perlu menyelesaikan formalitas pabean dan membayar bea masuk. Dinegara-negara dimana mengurus formalitas impor dan membayar bea masuk sulit dan memakan waktu yang lama, kiranya akan membawa resiko bila penjual yang mengurus penyerahan barang diluar wilayah pabeannya. Sekalipun menurut pasal B5 dan B6 dari syarat DDU pembeli harus memikul resiko tambahan dan biaya-biaya yang timbul dari kegagalannya mengurus formalitas impor, namun penjual disarankan untuk tidak mempergunakan syarat DDU dinegara-negara yang akan kemungkinan terjadi kesulitan dalam mengurus formalitas impor.

#### 10. Ungkapan "No Obligation = tak ada kewajiban"

Seperti nampak pada ungkapan "the seller must = penjual wajib" dan "the buyer must = pembeli wajib" didalam incoterms hanyalah berhubungan dengan kewajiban-kewajiban yang masing-masing pihak harus lakukan terhadap pihak lain. Kata-kata "No Obligation = tak ada kewajiban" karenanya telah dimasukkan bila dalam satu pihak tidak ada keharusan melakukan kewajiban terhadap pihak lain. Jadi sebagai contoh sesuai pasal A3 seperti disebut penjual wajib mengurus dan membayar kontrak angkutan, maka kita menemukan kata "No Obligation" dibawah judul "contract of carriage = kontrak angkutan" (dalam pasal B3 a) seperti tertera dalam uraian kewajiban pembeli. Begitu pula bila tidak ada satu pihak pun yang kewajiban terhadap pihak lain, maka kata-kata "No Obligation" akan terlihat dalam uraian kedua pihak seperti contoh pada asuransi.

Dalam hal seperti itu, penting untuk diketahui sekalipun satu pihak tidak ada kewajiban untuk melakukan sesuatu kepada pihak lain, hal ini tidak berarti tidak adanya kepentingan melakukan tugas itu. Sebagai contoh kendatipun dalam kontrak CFR, pihak pembeli tidak mewajibkan kepada penjual untuk menutup asuransi seperti disebut dalam pasal B4, namun jelas adalah kepentingan pembeli sendiri untuk menutup kontrak asuransi itu, dan penjual tak ada kewajiban apapun untuk melakukan penutupan asuransi sesuai pasal A4.

#### 11. Variasi dari Incoterms

Dalam praktek sering terjadi bahwa pihak-pihak terkait dengan menambahkan kata-kata pada Incoterms mencari pengertian yang lebih tepat dari apa yang ditawarkan dalam Incoterms. Perlu diketahui bahwa Incoterms tidak memberi petunjuk apapun mengenai tambahan itu. Jika pihak terkait tidak percaya pada kebiasaan perdagangan yang sudah dikenal baik untuk member penafsiran atas tambahan itu, mereka dapat menghadapi masalah serius bila tidak terdapat pengertian yang konsisten dari tambahan itu yang dapat dipakai sebagai bukti.

Sebagai contoh istilah "FOB Stowed" atau "EXW loaded" yang dipakai, adalah mustahil untuk membuat suatu pengertian yang diakui seluruh dunia berakibat bahwa kewajiban penjual diperluas tidak hanya terbatas pada biaya yang sebenarnya dikeluarkan untuk memuat barang kedalam kapal atau keatas alat angkut bersangkutan tetapi juga termasuk resiko kerugian mendadak atau kerusakan yang terjadi karena penyusunan barang serta waktu pemuatan. Karena alasan ini, pihak terkait sangat dianjurkan member ketegasan apakah mereka hanya bermaksud bahwa fungsi dan biaya penyusunan dan pemuatan menjadi tanggungan penjual atau apakah penjual juga bertanggung jawab atas resiko sampai barang-barang itu selesai disusun dan dimuat. Masalah seperti ini tidak dapat ditemukan jawabannya didalam Incoterms : konsekwensinya adalah bila pihak-pihak terkait gagal mencari titik temu, maka hal ini berarti pihak terkait telah mencari-cari kesulitan ; dan mengeluarkan biaya yang sesungguhnya tidak perlu.

..... bersambung

## PEMBUKAAN FIATA DIPLOMA DI JAWA TIMUR



Setelah ditunggu selama dua tahun lebih dari rencana penyelenggaraan FIATA DIPLOMA atau Intermediate Forwarding Course (IFC), hari Sabtu, 7 Nopember, bertempat di Elmi Hotel, telah dilaksanakan FIATA DIPLOMA/IFC dengan jumlah peserta 16 orang.

Memang perlu waktu yang cukup panjang untuk dapat dilaksanakannya IFC ini, karena pesertanya harus memiliki sertifikat Basic Forwarding Course (BFC), belum lagi ketersediaan para penyaji materi IFC yang harus didatangkan dari Jakarta, yang siap dari Surabaya tidak lebih dari 3 orang. Selain itu kendala biaya juga menjadi faktor lemahnya animo calon peserta.

Kalau dilihat manfaatnya, lebih besar dibanding dengan biaya yang dikeluarkan. Karena lulusan IFC ini mendapatkan sertifikat langsung dikeluarkan dari FIATA yang berkantor di Jenewa-Swiss, yang lebih dikenal sertifikat tersebut dengan FIATA DIPLOMA. Artinya, siapapun yang berhasil mendapatkan sertifikat FIATA DIPLOMA, maka kompetensi individual pemegang sertifikat diakui dan diregistrasi langsung oleh FIATA.

Hengky Pratoko, selaku Wakil Ketua DPW GAFEKSI/INFA Propinsi Jawa Timur mewakili Ketua yang berhalangan hadir, dalam sambutan pada Pembukaan IFC menyampaikan, "GAFEKSI memiliki concern yang tinggi terhadap peningkatan kualitas sumber daya manusia, khususnya di bidang usaha jasa forwarding. Hal ini sudah diakui oleh lembaga-lembaga internasional yang terkait dengan pengembangan SDM Forwarding, FIATA maupun UN-ESCAP. Sehingga setiap kegiatan peningkatan kualitas SDM yang diselenggarakan GAFEKSI, kualitas out putnya selalu terjaga karena referensi materi pelatihannya bersumber dari FIATA maupun UN-ESCAP."

FIATA DIPLOMA/IFC ini berlangsung setiap hari Sabtu, mulai jam 08.00-17.00 sampai dengan Sabtu, tanggal 19 Desember 2009, yaitu dengan diakhiri ujian bagi peserta IFC.