



HAL 2	EDITORIAL (KORUPSI)
HAL 3	PT KA Perkuat Layanan Barang & Petikemas, Luncurkan Tiga Rangkaian KA Barang
HAL 5	Pipa Kodeco di APBS Diperpanjang Hingga 2011, PELINDO III Bantah, KADIN JATIM Protes Keras
HAL 7	ISF / 10 + 2 - PERATURAN TAMBAHAN BARU UNTUK EKSPOR KE USA
HAL 9	(KONSULTASI PAJAK) SPT PPh Badan Tahun 2009: Lebih Kompleks dari Tahun-tahun Sebelumnya
HAL 10	Arus TPS 2009 Turun 5%, Volume Petikemas Domestik Naik 50%
HAL 13	THE 8th EASTS INTERNATIONAL CONFERENCE 2009 : Sumbangsih Akademis Untuk Perkembangan Transportasi
HAL 14	LANJUTAN INCOTERMS 2000
HAL 17	INDONESIA SUPPLY CHAIN LOGISTICS CONFERENCE 2009

EDITORIAL

KORUPSI

Perkembangan dinamika kebangsaan dalam 3 bulan terakhir sungguh menarik, khususnya dibidang hukum yang terkait dengan bidang ekonomi akhirnya merembet di bidang politik. Maka persoalanpun menjadi semakin rumit untuk dipahami bagi kalangan masyarakat awam.

Bermula dari upaya membantu salah satu bank yang kalah kliring karena jika tidak dibantu akan berdampak sistemik. Artinya Akan berpengaruh pada bank-bank lainnya. Namun keputusan mem-bailout tidak diikuti dengan analisa yang benar, bahkan pemegang otoritas moneter melanggar aturan yang dibuatnya sendiri.

Menjadi semakin runyam, hasil audit Badan Pemeriksa Keuangan menyatakan ada temuan-temuan pelanggaran. Hasil audit inilah yg dijadikan bahan untuk masuk ke ranah politik, khususnya di gedung DPR-RI.

Terlepas dari hiruk pikuk dan silang sengkarut persoalan di atas, catatan yang perlu digaris bawahi adalah adanya tekanan luar biasa dari publik terhadap penyelenggara pemerintahan untk lebih bersih dan transparan guna menciptakan akuntabilitas serta profesionalitas pengabdian, pelayanan dan tugas pokok sebagai aparatur negara.

Suasana psikologis ini tentunya tidak hanya dirasakan oleh aparatur negara di pusat pemerintahan tapi hampir seluruh aparatur di instansi manapun, baik pusat maupun daerah akan merasakan tekanan psikologis tersebut. Khususnya di puncak peringatan Hari Anti Korupsi, 9 Desember kemarin.

Sebagai pelaku usaha tentunya momentum ini harus dimanfaatkan seoptimal mungkin. Bentuknya adalah tidak memulai untuk melakukan upaya-upaya memanfaatkan jabatan aparatur negara untuk didorong melakukan tindakan yang melampaui batas kewajaran dari prosedur teknis yang sudah ditetapkan.

Mungkin ada ganjalan seperti ini, "Loh, bukan saya yang memulai, mereka yang mempersulit prosedur. Padahal seluruh persyaratan sudah dipenuhi, selain itu penanganan barangku ini butuh kecepatan dan tidak boleh terlambat.

Karena saya akan kena klaim atas keterlambatannya."

Disinilah para pelaku usaha akan diuji nyalinya, berani melawan tidak, menyamping seluruh ketentuan sudah dipenuhi. Perilaku berani untuk menegakkan prosedur ini, akan lebih memberikan tekanan kalau dilakukan bersama-sama. Baik yang kena kasus ataupun tidak kena kasus sama-sama memiliki solidaritas untuk menegakkan aturan yang dibengkokan aparatur negara, maka akan memberikan efek tekanan psikologis yang kuat seperti halnya melakukan demonstrasi di depan Bundaran Hotel Indonesia ataupun di Gedung Negara Grahadi.

Perilaku untuk berbuat baik tidak harus menunggu pihak lain untuk berbuat baik lebih dahulu, tapi mulailah dari diri kita sendiri dahulu berbuat baik dalam kata maupun perbuatan. Karena kejahatan yang terorganisir akan mengalahkan kebaikan. Akhirnya perilaku korup menjadi suatu bentuk budaya karena lahir dari konsep jahat yang terorganisir rapi dalam kurun waktu yang lama dan meluas disetiap kegiatan manusia.

Jika direfleksikan pada kegiatan usaha anggota Gafeksi yang merupakan usaha jasa, maka aspek kepercayaan menjadi salah satu modal dasar usaha. Kepercayaan itu akan tumbuh dan makin kuat kalau bisa membuktikan pada pihak yang menggunakan jasa forwarder atau ekspedisi, bahwa layanan jasanya dikerjakan dapat dipertanggungjawabkan profesionalitasnya. (guslim-Des' 09)

PT KA Perkuat Layanan Barang & Petikemas, Luncurkan Tiga Rangkaian KA Barang



SURABAYA (Wartagafeksi): PT Kereta Api menargetkan akan mengoperasikan tiga unit layanan kereta api barang dan petikemas dari Surabaya dengan nama KA Aqua Relasi jurusan Sukabumi-Jakarta, KA Baja jurusan Cilegon-Surabaya Pasar Turi dan KA Parcel 2 jurusan Jakarta-Surabaya pada 2010.

Pengoperasian ketiga KA barang dan petikemas itu menambah optimal layanan KA Overnight Services jurusan Jakarta-Surabaya yang telah beroperasi pada tahun ini. Manajemen KA sendiri pada 2010 akan mengoperasikan layanan KA barang dan petikemas tidak hanya di Jawa tetapi juga di Sumatra dengan KA Batubara Sukacinta/Merapi-Kramasan di Sumatera Selatan.

Kepala Humas PT KA Daerah Operasi (Daops) VIII Surabaya, Nur Amin menjelaskan setelah dioperasikannya KA Overnight Services jurusan Jakarta-Surabaya yang direspon positif oleh pasar, manajemen akan mengoperasikan lagi empat KA sejenis untuk layanan barang dan petikemas.

“Keempat KA barang dan petikemas itu tiga diantaranya akan beroperasi dari Surabaya yaitu KA Aqua Relasi jurusan Sukabumi-Jakarta, KA Baja jurusan Cilegon-Surabaya Pasar Turi dan KA Parcel 2 jurusan Jakarta-Surabaya. Satu lagi KA Batubara untuk di Sumatra. Semuanya akan mulai beroperasi 2010,” ujarnya kepada pers, belum lama ini.

Dia mengharapkan keempat layanan KA barang dan petikemas itu dapat diterima oleh pasar.

“Bila menilik peluang dan potensi pasar terkait hambatan arus barang bila diangkut melalui kendaraan angkutan darat, maka jasa layanan KA barang dan petikemas punya propek positif,” ungkapnya.

Amien menambahkan optimisme manajemen atas layanan angkutan barang dan petikemas ini dipicu repon publik dan pelaku usaha atas keberadaan KA Overnight Service rute Jakarta-Surabaya yang merupakan hasil kerjasama PT KA dengan anak perusahaan PT Pelabuhan Indonesia III yaitu PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI).

“Sejak beroperasi pada 2009 ini respon sangat positif. Selain beroperasi pada waktu malam dengan lama tempuh 11-12 jam, sehingga lebih efisien dari KA reguler yang biasa ditepuh 16 jam maupun angkutan barang via darat lainnya akan dipastikan lebih lama,” tegasnya.

Disisi lain, Asisten Sekretaris Perusahaan PT Pelindo III, Sumitro Agus Budiarto mengungkapkan untuk memperkuat bisnis kereta untuk angkutan logistik itu akan diperkuat oleh manajemen PT KA dan PT Pelindo III dengan akan melakukan pengembangan stasiun Kalimas untuk bisnis sektor tersebut.

“Nota kesepahaman atas pengembangan Stasiun Kalimas itu telah diteken pada 13 Oktober 2009 lalu, intinya di lokasi itu akan dikembangkan fasilitas handling serta container yard bagi petikemas guna menunjang layanan KA Overnight Service,” kata Sumitro kepada pers, akhir pekan lalu.

KA Cantik dan KA Malang Ekspres berhenti beroperasi

PT Kereta Api Daerah Operasi VIII Surabaya memutuskan untuk menghentikan beroperasinya dua trayek KA yaitu KA Cantik jurusan Surabaya-Jember dan KA Malang Ekspres jurusan Surabaya-Malang mulai 1 Desember 2009 menyusul operasional kedua KA itu dinilai minim dalam memberikan kontribusi keuntungan pada BUMN itu.

Kepala Humas PT KA Daop VIII, Nur Amin membenarkan rencana penghentian kedua trayek KA itu sejak awal Desember 2009.

“PT KA telah mengeluarkan kebijakan itu, artinya KA Cantik [Surabaya-Jember] dan KA Malang Ekspres [Surabaya-Malang] akan resmi tidak beroperasi per 1 Desember 2009,” kata Nur Amin dikutip dari Siaran Pers Humas PT KA Daops VIII, kemarin.

Dia menjelaskan kedua KA itu sudah lama beroperasi, KA Cantik beroperasi 2004 dan KA Malang Ekspres telah beroperasi 2006.

“Penghentian ini terkait hasil evaluasi atas kinerja kedua KA yang dinilai tidak optimal dalam memberikan kontribusi keuntungan bagi manajemen. Bahkan, pendapatan kedua KA itu tidak seimbang dengan biaya operasionalnya. Selain itu, karena persaingan angkutan, efisiensi biaya, dan mengoptimalkan angkutan KA barang,” tegasnya.

Dia mengungkapkan dengan tidak dioperasikannya KA Cantik, masih ada KA kelas eksekutif dan bisnis Mutiara Timur jurusan Surabaya-Banyuwangi lewat Jember dan KA kelas ekonomi Sri Tanjung dan KA Logawa.

“Ketiga KA tersebut pengoperasiannya akan lebih dioptimalkan. Untuk operasional KA Malang Express, masih ada KA kelas ekonomi Penataran jurusan Surabaya-Blitar lewat Malang dan Rapih Dhoho Surabaya-Malang lewat Blitar.”

PT KA diminta reposisi bisnis dry port Gede Bage

Sementara itu dari Bandung, PT KA diminta mereposisi bisnis dry port Terminal Peti Kemas Bandung (TPKB) Gede Bage, menyusul merosotnya volume angkutan dalam 10 tahun terakhir.

Wakil Menhub Bambang Susantono mengatakan reposisi bisnis itu diperlukan agar BUMN perkeretaapian itu mampu beradaptasi dengan perkembangan pasar saat ini.

“Butuh suatu kejelian dan sifat kewirausahaan yang baik. Gede Bage memerlukan banyak perbaikan untuk meningkatkan daya saing angkutan barang menggunakan kereta,” katanya saat meninjau TPKB Gede Bage di Bandung seperti dikutip dari Harian Bisnis Indonesia, Rabu, 2 Desember 2009.

Pada 2008, volume angkutan barang ekspor dan impor di TPKB Gede Bage tercatat 10.847 TEUs (twenty-foot equivalent units). Volume ini jauh di bawah realisasi pada 2000 yang mencapai 48.520 TEUs.

“Harus ada penyesuaian karena kondisi saat ini sangat berbeda dibandingkan dengan keadaan 10 tahun lalu,” tutur Bambang.

Dia menyatakan pemerintah akan membantu TPKB Gede Bage dengan menyiapkan anggaran untuk membangun infrastruktur baru dan mengeluarkan regulasi untuk memperlancar arus barang.

“Anggaran untuk membangun fasilitas langsung prasarana dan sarana,” ujarnya.

Namun, Bambang enggan menyebutkan prasarana yang akan dibangun dan anggaran yang disiapkan. “Namun, jujur banyak yang harus dilakukan untuk meningkatkan daya saing Gede Bage,” ungkapnya.

Masalah Kompleks

Wakil Menteri Perdagangan Mahendra Siregar menjelaskan TPKB Gede Bage perlu menyesuaikan diri dengan kebutuhan pasar.

Menurut dia, ada masalah yang sangat kompleks di TPKB Gede Bage karena pertumbuhan ekonomi di Bandung dan sekitarnya cukup tinggi, tetapi utilisasi fasilitas terus merosot.

Mahendra mengungkapkan arus peti kemas melalui dry port itu tinggal sepertiga dari volume pada 10 tahun lalu.

“Perkembangannya sangat tidak wajar, perekonomian tumbuh tetapi pertumbuhan arus barang TPKB Gede tak terjadi,” tegas Mahendra.

Asisten Manajer Keuangan PT KA TPKB Gede Bage, Nugroho menjelaskan pihaknya dalam posisi lemah karena ketergantungan kepada pihak ketiga untuk meningkatkan pasar.

Selain itu, belum tersambung jalur KA antara Stasiun Pasoso dan dermaga PT Jakarta Container Terminal (JICT) sepanjang 2 km menyebabkan penanganan ganda atau double handling sehingga tarif menjadi mahal.

“Padahal, PT KA hanya menikmati pendapatan 47% dari total biaya angkutan barang dari Gede Bage ke Tanjung Priok, sisanya diperoleh PT MTI [Multi Terminal Indonesia] dan JICT,” paparnya.

Masalah lain yang menyebabkan biaya tinggi, lanjut Nugroho, adalah pengangkutan dari kawasan industri (hinterland) ke Gede Bage masih dikuasai oleh angkutan truk trailer dengan tarif mahal.

“Seharusnya PT KA juga mengambil pasar angkutan dari hinterland ke TPKB Gede Bage untuk memangkas tarif,” ujarnya.

(wartagafeksi/hd)

Pipa Kodeco di APBS Diperpanjang Hingga 2011, PELINDO III Bantah, KADIN JATIM Protes Keras



SURABAYA (wartagafeksi): Sejumlah kalangan kembali mempersoalkan kebijakan pemerintah untuk memundurkan batas akhir pemindahan pipa bawah laut milik operator Kodeco Energy, Ltd yang memotong alur pelayaran barat Surabaya (APBS) dari awalnya 1 Juni 2010 menjadi mundur satu tahun atau pada 1 Juni 2011.

Mundurunya batas waktu pemindahan pipa bawah laut yang kini telah dialiri gas itu terkait ketidakmampuan operator gas itu untuk melakukan proses relokasi pipa akibat keterbatasan waktu.

Sekretaris Fraksi Amanat Nasional DPRD Jatim yang juga anggota Komisi D, Agus Maimun mempertanyakan alasan kebijakan yang kini disetujui pemerintah tersebut. Karena seperti diketahui bila persoalan pipa gas bawah laut milik Kodeco itu telah lama disoal dan telah disepakati batas akhirnya.

“Kebijakan pemerintah pusat itu patut dipertanyakan, khan sudah tahu bila pipa Kodeco itu memotong APBS sehingga berbahaya bagi lalu lintas pelayaran ke Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Lho, bila dateline-nya 1 Juli 2010 mesti dipindah kok ini malah diperpanjang satu tahun,” kata Agus kepada wartagafeksi belum lama ini.

Ketua Umum GPEI Jatim Isdarmawan Asrikan menanggapi sikap sama untuk mempertanyakan alasan pemerintah memberi kelonggaran waktu bagi Kodeco tersebut mengingat dampak bahaya serta dampak ekonomi yang dirasakan pelaku usaha.

Disisi lain, Sekretaris Fraksi Kebangkitan Bangsa yang juga anggota Komisi B, Ahmad Nawardi mengungkapkan pihaknya telah mengamati persoalan polemik pipa Kodeco sejak lama.

“Adanya pipa Kodeco yang melintang alur itu khan telah menyebabkan timbulnya high cost atau ekonomi biaya tinggi bagi pelaku usaha di Pelabuhan Tg. Perak. Anehnya, proses pemasangan pipa yang salah itu kok malah diberi kelonggaran oleh Pemerintah Pusat. Ada apa dengan pipa Kodeco ,” kata Nawardi kepada wartagafeksi belum lama ini.

Sebelumnya, Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Dephub Sunaryo menjelaskan bila batas waktu pemindahan pipa Kodeco di APBS berubah mundur satu tahun.

“Rapat terakhir di Dephub, ternyata Kodeco meminta waktu selama dua tahun untuk merelokasi pipa gasnya. Tetapi, Dephub, minta waktu 1,5 tahun saja sehingga batas waktu 1 Juni 2010 diundur hingga 1 Juni 2011. Alasan Kodeco, waktu enam bulan [Januari-Juni 2010] terlalu pendek untuk merelokasi,” ungkap Sunaryo kepada pers di Surabaya, belum lama ini.

Seperti diketahui, persoalan pipa gas Kodeco telah memantik polemik sejak awal 2008 ketika proyek pipa itu memasuki tahap pemasangan. Segenap Asosiasi di Tg. Perak termasuk Kadin Jatim dan Gubernur Jatim kala itu bereaksi keras atas keberadaan proyek pipa yang diketahui melintang tersebut.

Bahkan ketika pipa gas itu telah dialiri pada Juni 2009 lalu, pihak Adpel Tg. Perak telah mengeluarkan batasan draft kapal yang melalui APBS menjadi maksimal 7 meter. Langkah itu jelas memicu respon negatif karena dapat menyebabkan ekonomi biaya tinggi yang diakibatkan perusahaan pelayaran mesti mengurangi beban muatan.

Hasil dari respon dunia usaha dan Pemprov Jatim itu akhirnya direspon oleh Pemerintah Pusat dengan menggelar rapat di Adpel Tg. Perak pertengahan Agustus 2009 dan menghasilkan kesepakatan bila batas waktu penggunaan pipa pada 1 Juni 2010, sehingga pipa itu mesti direlokasi.

Pelindo III Bantah

Disisi lain, Direktur PT Pelindo III Husein Latiep menegaskan bahwa jadwal penundaan relokasi pipanisasi Kodeco bukan setahun hingga 2011, tapi hanya 100 hari sejak kesepakatan rapat dibuat.

Dari hasil rapat dengan Menko Perekonomian, kata Husein, KP 35-KP36 harus ditanam -16 m LWS; KP-44-KP46 akan ditanam -16 m LWS; KP 35-KP36, KP44-KP46 dan KP50-KP54 harus dipasang rambu-rambu Navigasi. Setelah penanaman pipa selesai harus dilakukan survey oleh Dishidros AL untuk mengecek kebenaran -16 m LWS tersebut.

“Jadwal pelaksanaan akan disusun oleh BP Migas berkoordinasi dengan Adpel Tg Perak dan Pelindo III dengan waktu mulai penanaman akan diusahakan 100 hari sejak kesepakatan rapat dibuat,” kata Husein.

Sebelumnya, sejumlah media memwartakan bahwa jadwal relokasi pipa Kodeco diundur hingga 2011 dari yang ditetapkan sebelumnya 2010. Hal ini ditegaskan Oleh Dirjen Perhubungan Laut Sunaryo.

Kadin Jatim Protes Keras

Terkait dengan penegasan Sunaryo tersebut, Kadin Jawa Timur dan sejumlah kalangan mempersoalkan kebijakan pemerintah memundurkan batas akhir pemindahan pipa bawah laut milik operator Kodeco Energy, Ltd yang memotong Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS).

“Kebijakan itu sangat sepihak, karena dunia usaha yang dirugikan oleh pemunduran jadwal relokasi itu sama sekali tidak diberitahu, padahal itu sudah menjadi persoalan bersama. Jatim sebagai pemilik wilayah sangat dirugikan,” kata La Nyalla M Mattalitti, Ketua Umum Kadin Jatim, belum lama ini.

Menurut Nyalla, Kadin Jatim protes keras atas kebijakan sepihak tersebut, karena dunia usaha terkait ekspor - impor barang via Tanjung Perak yang selama ini terganggu oleh pisanisasi itu merasa ditilep dan itu secara umum sangat berpengaruh terhadap tensi perekonomian Jatim.

“Kebijakan itu harus ditinjau ulang dan kita mesti duduk sama-sama untuk membahasnya. Kami paham itu bukan hal mudah, makanya harus dirembug bareng-bareng,” kata Nyalla.

Menurut Nyalla, pihak Kadin Jatim tidak mengetahui secara pasti apakah jadwal penundaan itu satu tahun atau hanya 100 hari, karena tidak ada pemberitahuan.

“Berapapun lama waktunya, sebaiknya kalangan terkait dikoordinasi sebelum hal itu menjadi keputusan, agar ada kesepahaman antar pihak. Waktu 100 hari itu juga tidak pendek bagi kepentingan keluar masuknya/arus barang dan transportasi laut,” kata Nyalla.

(wartagafeksi/hd)

ISF / 10 + 2 - PERATURAN TAMBAHAN BARU UNTUK EKSPOR KE USA

26 Januari 2010, CBP [Custom and Border Protection] – Department of Homeland Security, USA akan menerapkan peraturan baru secara penuh bagi barang-barang yang diekspor ke USA.

Peraturan baru ini dinamakan ISF – IMPORTER SECURITY FILLING atau juga disebut 10+2 – seperti jumlah data yang harus diberikan. Bagi importer yang tidak melaksanakannya akan dikenakan sanksi penalti sebesar Usd 5,000/BL.

Berikut adalah informasi yang kami sarikan dari berbagai sumber, termasuk Interim Final Rule yang dipublikasikan oleh CBP bulan November tahun lalu.

Untuk mencegah masuknya senjata teroris ke USA, CBP menerapkan peraturan dimana para importer diharuskan mengirimkan sejumlah informasi yang dibutuhkan mengenai detail barang yang dikirim ke USA sebelum barang tersebut diangkut dari pelabuhan terakhir menuju USA.

Peraturan ini mengharuskan USA importer dan pelayaran untuk mengirimkan informasi tambahan kepada CBP sebelum barang dibawa masuk ke USA oleh sebuah kapal. Informasi ini harus dikirimkan secara elektronik dengan system yang sudah disetujui oleh CBP. Informasi ini diperlukan CBP untuk dapat mengidentifikasi barang yang “high risk” dengan lebih cermat dan akurat, untuk mencegah penyelundupan serta demi keamanan barang.

Sebelum dilaksanakan secara penuh, ISF telah disosialisasikan selama 1 tahun. Sebagai perbandingan, sebelum diterapkannya ISF ini, importer bisa melakukan “custom documentation & entry” kepada bea cukai setempat, 6-18 hari setelah kapal berangkat dari pelabuhan asal. Namun kini 24 jam sebelum kapal berangkat, importer harus menyampaikan data-data tersebut.

ISF tidaklah sama dengan AMS [Automated Manifest System]. Namun kedua sistem ini akan saling berhubungan dengan nomor Bill of Lading dan keduanya harus menunjukkan data yang sesuai.

ISF atau 10+2 adalah 10 elemen data dari importer ditambah 2 elemen data dari pengangkut [shipping line] yang dikirimkan ke CBP. Elemen-elemen tersebut meliputi 10 Elemen data dari Importer, dibagi dalam 2 segmen yaitu :

Dari negara asal dibutuhkan 5 data yaitu :

1. Seller Info
2. Manufacturer/Supplier Info
3. Consolidator name/address **
4. Stuffing Location **
5. Country of Origin

** detail informasi dapat dikirimkan paling lambat 24 jam sebelum kapal tiba di pelabuhan di USA

Dari Importer dibutuhkan 5 data yaitu :

6. Importer of Record number
7. Consignee
8. Buyer name/address
9. Ship to Party
10. Commodity code HTS-6

Sedangkan 2 elemen data dari pengangkut yang diperlukan adalah :

1. Stowage Plan
2. Container Status Message

Untuk lebih memerinci kinerja dari penerapan peraturan tersebut, maka perlu dijabarkan definisi dari elemen-elemen data dalam ISF seperti berikut :

SELLER INFO : Nama dan alamat dari perusahaan yang menjual atau pihak yang setuju barang tersebut dijual atau pihak pemilik barang.

MANUFACTURER/SUPPLIER INFO : Nama dan alamat dari perusahaan yang menghasilkan, merakit, memproduksi barang. Atau nama dan alamat perusahaan yang mensuplai barang jadi di Negara dimana barang akan berangkat menuju USA.

CONSOLIDATOR NAME/ADDRESS : Nama dan alamat perusahaan yang melakukan konsolidasi dan stuffing barang. Bila barang di stuffing di pabrik tanpa melibatkan konsolidator, diisi dengan nama dan alamat supplier/manufacturer.

STUFFING LOCATION : Nama dan alamat lokasi fisik dimana barang dimasukkan ke dalam container.

COUNTRY OF ORIGIN : Negara dimana barang diproduksi

IMPORTER of RECORD NUMBER : nomor importer seperti IRS, EIN, SSN atau CBP assigned number.

CONSIGNEE NUMBER : nomor perusahaan penerima barang seperti IRS, EIN, SSN atau CBP assigned number.

BUYER NAME/ADDRESS : Nama dan alamat dari perusahaan dimana barang dijual kepadanya.

SHIP TO PARTY : Nama dan alamat pihak pertama kali yang akan menerima barang secara fisik, setelah barang dikeluarkan dari bea cukai.

COMMODITY HTS-6 NUMBER : 6 digit kode HS dari USA, sesuai barang yang dikirimkan.

Siapa yang harus mengirimkan data-data tersebut ke CBP ? Adalah pihak yang "menyebabkan" barang memasuki area pelabuhan USA, yang harus melakukan input data-data ISF yaitu bisa pemilik barang, penerima barang atau yang memesan barang.

Importer ISF dapat menunjuk pihak lain untuk melakukan input ISF atas namanya. Pihak lain yang dapat ditunjuk seperti PPJK atau Freight Forwarder.

Prinsip utamanya, hanya ada 1 input ISF untuk setiap order pengapalan / BL. Syarat yang harus dipenuhi bila input ISF dilakukan pihak selain importer adalah : surat kuasa dari importer kepada pihak yang ditunjuk, pihak yang ditunjuk harus memiliki akses elektronik ke sistem CBP yaitu AMS atau ABI dan adanya uang jaminan [bukan uang jaminan PPJK]. Jaminan yang digunakan adalah jaminan importer, sehingga pihak yang ditunjuk untuk input ISF harus juga memiliki surat kuasa untuk memakai jaminan importer.

[sumber : CBP article, diolah oleh atiek]

(KONSULTASI PAJAK) SPT PPh Badan Tahun 2009: Lebih Kompleks dari Tahun-tahun Sebelumnya

Terdapat beberapa alasan yang menyebabkan pengisian SPT PPh Badan tahun 2009 lebih kompleks dari tahun-tahun sebelumnya, di antaranya :

Adanya Pengurangan Tarif Pajak

Tarif PPh Badan kini *single rate* sebesar 28% di tahun 2009 dan 25% di tahun 2010 dan selanjutnya, sementara tahun-tahun sebelumnya bersifat progresif berdasarkan lapisan PKP (Penghasilan Kena Pajak). Kemudian jika memenuhi persyaratan yang telah ditentukan, sebagian Wajib Pajak Badan dalam negeri dapat menikmati pengurangan tarif sebesar:

- 5% (menjadi 23% di tahun 2009/20% di tahun 2010 dan selanjutnya); atau
- 50% dari tarif yang dikenakan atas PKP dari omzet bruto hingga Rp 4,8 Milyar.

Pengurangan tarif sebesar 5% hanya diberikan kepada Perseroan Terbuka yang dalam waktu paling singkat 6 bulan dalam 1 tahun pajak memenuhi syarat sebagai berikut:

- a) Minimal 40% sahamnya dimiliki oleh publik melalui Bursa Efek Indonesia; dan
- b) Saham yang dimiliki publik tersebut minimal dimiliki oleh 300 pihak dan masing-masing pihak hanya boleh memiliki kurang dari 5% dari keseluruhan saham yang disetor.

Sedangkan pengurangan tarif sebesar 50% dari tarif yang dikenakan atas PKP dari omzet bruto hingga Rp 4,8 Milyar, hanya diberikan kepada Wajib Pajak yang beromzet kecil, yaitu yang omzet brutonya tidak lebih dari Rp50 Milyar setahun. Artinya khusus di tahun 2009, ada bagian PKP yang tetap dikenakan 28% dan ada bagian PKP yang hanya dikenakan 14%.

Pengurangan tarif pajak di atas merupakan hak yang sangat menarik untuk dimanfaatkan oleh Wajib Pajak yang memenuhi persyaratan. Namun perlu diperhatikan bahwa persyaratan yang dimaksud pada dasarnya harus didukung dengan *supporting document* yang relevan dan akurat serta pembukuan dan perhitungan pajak yang benar. Jika hal-hal mendasar itu tidak ada, bukan tidak mungkin terdapat sanksi pajak atas pajak yang kurang dibayar akibat terlanjur memperhitungkan pengurangan tarif pajak.

Adanya Kewajiban untuk Mengisi Formulir Transkrip Kutipan Elemen-elemen dari Laporan Keuangan

Meskipun telah melampirkan Laporan Keuangan sendiri maupun Laporan Keuangan Konsolidasi yang telah diaudit oleh Akuntan Publik, Wajib Pajak kini masih perlu membuat ringkasan laporan keuangan yang dapat mencerminkan keseluruhan isi dari laporan keuangan. Wajib Pajak tidak perlu membuat format ringkasan tersendiri, melainkan dengan mengisi salah satu formulir Transkrip Kutipan Elemen-elemen dari Laporan Keuangan (Lampiran Khusus: 8A-1 s.d 8A-6 atau Lampiran 8B-1 s.d 8B-6).

Pemilihan salah satu formulir transkrip ini harus berdasarkan jenis usaha dan pembukuan yang diselenggarakan Wajib Pajak. Kemudian ke dalam salah satu formulir transkrip yang sesuai, Wajib Pajak harus memindahkan dengan tepat setiap akun dalam neraca dan laporan laba-rugi.

No.	Kode Formulir		Jenis Usaha Wajib Pajak
	Pembukuan dalam Mata Uang Rupiah	Pembukuan dalam Mata Uang Asing	
1.	8A-1	8B-1	Perusahaan industri manufaktur
2.	8A-2	8B-2	Perusahaan dagang
3.	8A-3	8B-3	Bank konvensional
4.	8A-4	8B-4	Bank syariah
5.	8A-5	8B-5	Perusahaan asuransi
6.	8A-6	8B-6	Selain lima jenis usaha di atas.

Selain itu, transkrip juga harus digunakan Wajib Pajak untuk menginformasikan transaksi dengan pihak-pihak yang mempunyai hubungan istimewa dengan Wajib Pajak sesuai PSAK (Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan) No. 7. Dengan kata lain selain menuntut Wajib Pajak untuk secara ekstra meringkas laporan

keuangannya dengan cermat, transkrip kutipan elemen-elemen laporan keuangan juga menuntut Wajib Pajak untuk mengetahui substansi hubungan istimewa berdasarkan PSAK No. 7. Berbedakah sudut pandang PSAK dengan sudut pandang perpajakan?

Adanya Kewajiban untuk Mengisi Formulir Pernyataan Transaksi Dalam Hubungan Istimewa

Kewajiban untuk mengisi formulir pernyataan transaksi dalam hubungan istimewa bukanlah kewajiban yang baru. Namun Wajib Pajak yang memiliki transaksi hubungan istimewa kini dituntut untuk lebih transparan dalam menginformasikan transaksi hubungan istimewa¹-nya. Hal ini terlihat dari semakin banyaknya lampiran yang harus diisi sehubungan dengan adanya transaksi khusus tersebut (Lampiran Khusus: 3A, 3A-1 dan 3A-2 atau 3B, 3B-1 dan 3B-2).

Bila dulu Wajib Pajak hanya perlu menginformasikan nama pihak yang mempunyai hubungan istimewa dengan Wajib Pajak beserta jenis dan nilai transaksi, kini juga perlu mencantumkan NPWP, alamat dan kegiatan usaha pihak tersebut serta bentuk hubungan istimewanya dengan Wajib Pajak dalam Lampiran Khusus 3A. Lalu, bila dulu Wajib Pajak hanya perlu menginformasikan tentang metode penetapan harga yang digunakan dalam transaksi hubungan istimewa, kini juga harus mengutarakan alasan penggunaan metode tersebut. Dan tentu saja, alasan yang dicantumkan haruslah logis dan dapat diterima oleh otoritas pajak.

Tidak hanya itu, Wajib Pajak kini harus menjawab beberapa pertanyaan seputar hubungan istimewa yang tercantum dalam lampiran yang baru yaitu Lampiran 3A-1. Beberapa di antaranya mengenai :

- Ada tidaknya kebijakan penentuan harga dan daftar harga selama 5 (lima) tahun terakhir serta ada tidaknya rincian biaya pabrikasi atau harga perolehan atau biaya penyiapan jasa, dalam hal Wajib Pajak bertindak sebagai penjual/pihak yang menyerahkan atau meminjamkan, baik pada transaksi yang mempunyai hubungan istimewa ataupun yang tidak dipengaruhi hubungan istimewa;
- Ada tidaknya perjanjian sesuai kontrak antara Wajib Pajak dengan pihak-pihak yang masih mempunyai hubungan istimewa di luar negeri;
- Ada tidaknya analisis fungsional yang menjadi dasar pertimbangan dilakukannya transaksi antara Wajib Pajak dengan perusahaan yang mempunyai hubungan istimewa, di mana semua risiko-risiko diasumsikan dan aktiva-aktiva digunakan dalam transaksi tersebut;
- Ada tidaknya metodologi penentuan harga yang diterapkan oleh Wajib Pajak, yang menunjukkan bagaimana harga yang wajar diperoleh, dan alasan metode tersebut dipilih dibandingkan dengan metode-metode lainnya; dan
- Data pembanding yang digunakan Wajib Pajak untuk menentukan harga transfer.

Jawaban-jawaban yang tidak tepat dari beberapa pertanyaan di atas dapat mempicupemeriksaan terhadap Wajib Pajak yang melakukan transaksi hubungan istimewa. Dan jika pemeriksa pajak menemukan ketidakwajaran harga/nilai tanpa disertai dengan penjelasan dan bukti-bukti yang mendukung, otoritas pajak dapat melakukan pemeriksaan khusus karena indikasi *transfer pricing*. Jika sudah tepat menjawabnya pun, Wajib Pajak perlu mempersiapkan dokumen-dokumen yang dapat mendukung jawaban tersebut yang sekaligus membuktikan bahwa memang tidak terdapat praktik *transfer pricing*.

Dan terakhir dalam lampiran 3A-2, Wajib Pajak juga perlu menginformasikan transaksi dengan pihak yang merupakan penduduk negara *tax heaven country*². Selain itu, Wajib Pajak juga perlu mengklarifikasi mengenai ada tidaknya kewajaran atau kelaziman penetapan nilai transaksi dengan penduduk negara *tax heaven country* tersebut. Dan seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, ketidaktepatan dalam menjawab pertanyaan ini dapat berujung pada pemeriksaan termasuk pemeriksaan *transfer pricing*.

¹ Hubungan istimewa di antara Wajib Pajak dapat terjadi karena keterikatan Wajib Pajak yang satu dengan yang lainnya karena:

- a) Kepemilikan atau penyertaan modal sebesar 25% atau lebih secara langsung atau tidak langsung;
- b) Penguasaan melalui manajemen atau teknologi baik secara langsung atau tidak langsung, walaupun tidak terdapat hubungan kepemilikan;
- c) Terdapat hubungan keluarga baik sedarah maupun semenda dalam garis keturunan lurus dan/atau ke samping satu derajat.

² Kriteria *tax heaven country*:

- a) Negara yang mengenakan tarif pajak rendah atau tidak mengenakan pajak penghasilan;
- b) Negara yang menerapkan kebijakan kerahasiaan bank dan tidak melakukan pertukaran informasi.

Apabila ada pertanyaan, bisa menghubungi :

Multi Utama Consultindo

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

Telp. 0318202180, 08113423508 Email : otto@mucglobal.com

Arus TPS 2009 Turun 5%, Volume Petikemas Domestik Naik 50%



SURABAYA(wartagafeksi): PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) mencatatkan arus bongkar muat kontainer hingga Oktober 2009 mencapai 890.000 twenty feet equivalent unit (TEUs), dengan capaian itu maka diprediksi volume petikemas yang handling hingga akhir tahun ini akan mengalami penurunan sekitar 5% dari tahun sebelumnya.

Direktur Utama PT TPS, Mohamad Zaini menguraikan hingga Oktober 2009, arus bongkar muat petikemas masih didominasi barang internasional dibandingkan kontainer domestik.

"Kontainer internasional mencapai porsi 82% atau sebesar 730.000 TEUs, sedangkan kontainer domestik hanya sisinya sebesar 160.000 TEUs [12%]. Total jumlah arus kontainer yang dihandling mencapai 890.000 TEUs hingga Oktober 2009," kata Zaini kepada pers, akhir pekan lalu.

Zaini memberikan prediksi dengan arus volume layanan petikemas di TPS pada 2009 ini akan menurun dari capaian 2008 lalu.

"Prediksinya bisa turun sekitar 5%, dengan rincian arus petikemas internasional turun 12% sedangkan arus domestik malah meningkat 50%," ujarnya.

Data yang dihimpun Bisnis, dengan capaian 890.000 TEUs maka rata-rata volume kontainer di TPS sebesar 89.000 TEUs per bulan, angka itu masih jauh dari rata-rata volume kontainer pada 2008 yang bisa berkisar 95.000 TEUs. Ini bisa dilihat capaian 2008 bisa tembus 1,16 juta TEUs.

Pada 2008, manajemen BUMN yang merupakan anak perusahaan PT Pelabuhan Indonesia III itu mematok target arus petikemas 1,2 juta TEUs. Sedangkan tahun ini manajemen lebih realistis dengan tidak mematok angka pasti meski berharap dapat mencapai capaian 2008.

Dia menjelaskan turunnya arus barang internasional ini lebih diakibatkan oleh terjadinya krisis dari akhir 2008 hingga sekarang. "Krisis memang sangat berpengaruh dan menjadi faktor dominan terhadap turunnya kinerja kami di tahun ini," ungkapnya.

Dia menegaskan Penyebab lainnya, kata dia, kondisi alur di Pelabuhan Tanjung Perak juga ikut berkontribusi telah terjadinya penurunan arus barang di TPS.

"Itu disebabkan dengan kondisi alur yang dangkal sehingga kapal besar dari luar, kebanyakan yang tidak bisa masuk ke lokasi TPS. Kesempatan untuk meningkatkan arus barang menjadi hilang, karena kapal besar tidak masuk ke lokasi," tuturnya.

Nafik Hadi Riandono, pengamat ekonomi Universitas Airlangga menegaskan penurunan arus petikemas di TPS itu merupakan efek dari krisis global yang masih berjalan.

"Untungnya Indonesia memiliki potensi pasar domestik dengan jumlah penduduk yang relatif besar itu dapat meredam gejala krisis global sehingga dampaknya terhadap perdagangan belum begitu besar. Arus ekspor-impor dipastikan turun, namun sisi positifnya perdagangan domestik ternyata malah meningkat tajam," ujarnya kepada Bisnis, kemarin.

Pemprov Jatim, lanjut dia, mesti mulai memperkuat jaringan perdagangan domestik karena jumlah industri pengolahan di Jatim dinilai yang terbesar di Indonesia.

"Perlu langkah konkrit dari Pemprov agar sektor industri pengolahan di Jatim dapat bertahan. Langkah membuka pasar selain Amerika Serikat dan Eropa mesti ditingkatkan agar arus ekspor Jatim bisa meningkat lagi, yang kini tengah menurun hingga 15%," tegasnya.

Arus Bongkar Muat BJTI

PT Berlian Jasa Terminal Indonesia menargetkan adanya kenaikan arus bongkar muat yang dilakukan oleh anak perusahaan PT Pelabuhan Indonesia III itu pada 2010 melalui dermaga Berlian sebesar 5%. Sedangkan

arus volume bongkar muat baik perdagangan internasional maupun nasional hingga Oktober 2009 mencapai 672.816 twenty foot equivalent unit (TEUs).

Direktur PT BJTI, Priyatno menegaskan optimisme manajemen untuk mematok adanya peningkatan arus bongkar muat pada 2010 sebesar 5%.

“Bila menilik trend volume bongkar muat selama Januari-Oktober 2009 menunjukkan kecenderungan positif, sehingga dengan membaiknya arus perdagangan baik internasional maupun domestik maka arus bongkar muat 2010 diharapkan meningkat pada kisaran 3-5%,” kata Priyatno kepada pers di sela acara Bedah Wawasan dengan Forum wartawan Kepelabuhanan Tanjung Perak, akhir pekan lalu.

Secara khusus dia menjelaskan bila menilik arus bongkar muat untuk sektor petikemas hingga triwulan III/2009 (Januari-Oktober) maka masih didominasi arus domestik dibandingkan arus internasional.

“Jumlah arus petikemas ekspor-impor melalui dermaga Berlian yang di-handling PT BJTI hingga triwulan III-2009 ini mencapai 83.628 TEUs. Sedangkan untuk volume bongkar muat skala domestik telah mencapai 589.341 TEUs sehingga total arus bongkar muat mencapai 672.816 TEUs.”

Sedangkan, lanjut dia, bila mengacu pada arus bongkar muat non petikemas maka anak perusahaan PT Pelindo III itu telah melakukan handling sebesar 2,12 juta ton. Angka itu terdiri sekitar 1,17 juta ton handling untuk ekspor-impor, sedangkan untuk arus bongkar muat dalam negeri mencapai 893.791 ton.

“Pada sisi bongkar muat non petikemas terjadi kondisi kebalikan dengan volume petikemas, pada sisi non petikemas ternyata arus ekspor-impor lebih dominan dibandingkan bongkar muat domestik,” ujarnya.

2010 Diprediksi Cerah

Prediksi akan semakin meningkatnya arus perdagangan baik skala domestik maupun internasional juga diungkapkan oleh Ketua Umum Indonesia National Shipowner's Association (INSA) Surabaya, Prabowo Budi Santoso.

“Kondisi ini dapat diprediksi dengan akan bertambahnya jumlah armada kapal pada 2010 terkait selesainya sejumlah kapal baru hasil pesanan sejumlah perusahaan pelayaran nasional. Setidaknya akan ada kenaikan jumlah kapal pada tahun depan sebanyak 10%. Ini membuat daya angkut semakin besar, bila ini linier maka arus bongkar muat dipastikan akan naik,” tegasnya pada kesempatan sama.

Data yang dihimpun Bisnis, arus bongkar muat petikemas impor di BJTI hingga triwulan III/2009 42.208 TEUs, arus petikemas ekspor 41.420 TEUs sehingga total arus ekspor-impor 83.628 TEUs. Arus petikemas domestik untuk kegiatan bongkar 294.898 TEUs, muat mencapai 294.290 TEUs sehingga totalnya 589.188 TEUs. (wartagafeksi/hd)

THE 8th EASTS INTERNATIONAL CONFERENCE 2009 :

Sumbangsih Akademis Untuk Perkembangan Transportasi

Surabaya mendapatkan kesempatan sebagai tuan rumah konferensi bertaraf internasional pada 16-19 November 2009 lalu. Konferensi EASTS [Eastern Asia Society for Transportation Studies] ke 8 bertempat di Shangrilla Hotel Surabaya yang bertemakan "ENHANCING TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE and SERVICES in a RAPID REGIONAL GROWTH" dibuka oleh Wakil Presiden RI Budiono.

Diikuti sekitar 1000 partisipan dan menampilkan sekitar 50an makalah akademisi dan praktisi dari Indonesia serta lebih dari 400an makalah dari berbagai Negara yaitu Negara-negara ASEAN, Jepang, China, Taiwan, Australia, New Zealand dan Mongolia.

Konferensi ini dimotori oleh Masyarakat Transportasi Indonesia [MTI] dan Institut Teknologi Sepuluh November [ITS] Surabaya.

EASTS adalah organisasi akademisi dan profesi yang didirikan pada November 1994 sebagai hasil dari pertemuan para ahli transportasi dari 13 negara di Asia Timur.

Sebagai payung organisasi dari masyarakat ilmiah transportasi, EASTS memiliki obyekatif untuk membantu perkembangan dan mendukung penelitian masalah transportasi dan menggalakkan tukar menukar informasi teknis dan praktek di semua aspek dan moda transportasi.

Konferensi 2 tahunan EASTS diadakan pertama kali tahun 1995 di Manila, selanjutnya berturut-turut dilaksanakan di Seoul (1997), Taipei (1999), Hanoi (2001), Fukuoka (2003), Bangkok (2005) dan Dalian (2007).

Dalam "welcome message" nya, president EAST Prof. Kyung Soo Chon, Ph.D menyampaikan dengan diadakannya konferensi ke 8 ini di Indonesia, menunjukkan pentingnya posisi Asia Timur dalam ekonomi dunia dan memberikan kesempatan kepada Indonesia untuk memberikan informasi tentang kemajuan dan rencana pengembangan transportasinya.

Berbagai topik pembahasan ditampilkan dalam 3 hari sesi diskusi, diantaranya : Traffic Problem Analysis seperti traffic flow, accident dan behavior, Public Transport, Tourism, Leisure and Regional Travel, Asian Specific Issues, Urban and Regional Planning, Transportation and Environment, dan Port Planning.

Sedang untuk BIDANG LOGISTIK beberapa topik yang ditampilkan adalah : Logistics and Freight Transportation Policy, International, Interregional and City Logistics, Air/Water Transportation Policy, Operation and Management, Operation and Management in Logistics Business serta Logistics and Deregulation. Termasuk topik multimoda transport dibahas didalamnya.

Dari sekitar 50an makalah tentang LOGISTIK, tidak banyak yang disajikan baik oleh akademisi atau praktisi Indonesia. Kontributor terbanyak untuk topik ini berasal dari China, Jepang dan Korea.

Beberapa topik penelitian cukup aplikatif dan bisa dijadikan sebagai acuan ilmiah dalam bisnis logistik. Akan tetapi terdapat pula makalah-makalah yang belum dapat dipraktekan secara langsung untuk bisnis logistik terutama di negara kita.

Semoga di masa mendatang, makin banyak akademisi dan praktisi dari Indonesia yang menampilkan penelitian ilmiah dan praktikal yang aplikatif untuk masalah Logistik. Sehingga bidang ini semakin maju dan memberikan kontribusi positif untuk perekonomian Indonesia.

Dan tentu saja, diharapkan praktisi dari anggota GAFEKSI - sebagai asosiasi yang berkaitan dengan masalah logistik dan multimoda transportasi -bisa ambil bagian di konferensi 2 tahun yang akan datang

Untuk menambah wawasan dan pengetahuan bagi anggota GAFEKSI, melalui Warta Gafeksi akan dimuat makalah seperti yang di atas secara bersambung. Khususnya makalah yang sifatnya aplikatif dalam proses kegiatan usaha freight forwarder maupun logistik.[at]

LANJUTAN INCOTERMS 2000

Sekalipun Incoterms – 2000 tidak menyajikan aneka variasi ini, tetapi kata pembukuan dari beberapa syarat perdagangan telah memperingatkan pihak-pihak terkait terhadap keperluan mempergunakan istilah khusus dalam kontrak mereka, jika pihak-pihak itu ingin melakukan penambahan dari keterangan yang terdapat dalam Incoterms

EXW : tambahan kewajiban kepada penjual untuk memuat barang ke atas kendaraan yang disediakan pembeli

CIF/CIP: kebutuhan pembeli untuk menutup asuransi tambahan

DEQ : tambahan kewajiban terhadap penjual untuk membayar ongkos setelah barang dibongkar

Dalam beberapa kasus penjual dan pembeli merujuk pada praktek bisnis angkutan dengan liner dan charterparty. Dalam hal ini, adalah perlu untuk membedakan secara jelas antara kewajiban masing-masing pihak dalam hal kontrak angkutan dengan kewajiban masing-masing mereka dalam kontrak jual beli. Sayangnya sekali tidak ada definisi yang resmi dari istilah seperti “liner terms” dan “ terminal handling charges” (THC). Pembagian biaya pada syarat-syarat seperti itu mungkin saja berbeda ditempat yang berbeda dan berubah dari waktu ke waktu. Pihak terkait disarankan untuk menegaskan didalam kontrak jual beli mereka bagaimana biaya semacam itu harus dibagi antara mereka.

Ungkapan yang sering dipakai didalam perjanjian charter seperti “FOB Stowed”, “FOB Stowed and Trimmed” kadang-kadang dipakai pula dalam kontrak jual beli untuk menegaskan ruang lingkup kewajiban penjual pada kontrak FOB untuk melaksanakan penumpukan dan pembenahan barang-barang diatas kapal. Bila kata-kata itu ditambahkan, perlu ditegaskan dalam kontrak jual-beli apakah penambahan kata itu hanya menambah kewajiban sehubungan biaya atautah keduanya biaya dan resiko.

Seperti telah dikemukakan, tiap upaya telah dilakukan untuk menjamin bahwa Incoterms merefleksikan praktik bisnis yang sangat lazim. Namun dalam beberapa kasus , khususnya dalam hal Incoterms 2000 berbeda dengan Incoterms 1990, pihak-pihak terkait mungkin mengerti syarat-syarat perdagangan dioperasikan secara berbeda. Mereka diperingatkan tentang pilihan itu dalam kata pembukaan dari setiap syarat perdagangan dengan memakai kata “However”.

12. Kebiasaan di pelabuhan dan pada bisnis khusus

Oleh karena Incoterms merupakan seperangkat Syarat Perdagangan untuk dipakai pada berbagai jenis bisnis dan berbagai daerah, kiranya mustahil untuk menyusun kewajiban-kewajiban masing-masing pihak dengan tepat. Untuk sebagian perlu dirasa untuk merujuk pada kebiasaan di pelabuhan atau bisnis tertentu atau pada praktik-praktik bisnis yang sudah diciptakan sendiri oleh para pelaku bisnis ini sebelumnya (lihat pasal 9 dari UN Convention Contracts for the International Sale of Goods 1980). Sudah barang tentu sangat diharapkan bahwa penjual dan pembeli akan selalu diberi informasi tentang kebiasaan-kebiasaan itu pada saat mereka melakukan negosiasi atas kontrak mereka, dan bila ditemukan keragu-raguan, mereka seyogyanya mengadakan klarifikasi posisi mereka dengan mencantumkan klausula-klausula yang cocok dalam kontrak jual beli. Syarat-syarat khusus semacam itu didalam tiap-tiap kontrak akan menghapuskan atau akan merubah apapun yang dirumuskan dalam berbagai macam Incoterms itu.

13. Pilihan Pembeli mengenai tempat pengapalan.

Dalam berbagai situasi, belum bisa ditentukan pada saat pembuatan kontrak titik atau tempat dimana barang – barang harus diserahkan oleh penjual untuk diangkut. Sebagai contoh rujukan jhanya disebutkan semata-mata pada suatu kawasan atau suatu daerah yang luas, seperti pelabuhan laut, dan biasanya disebutkan bahwa pembeli berkewajiban atau berhak menyebut nama tempat itu kemudian . Jika pembeli berkewajiban untuk menyebut tempat yang yang tepat, dan bila pembeli gagal melakukannya bisa mengakibatkan bahwa dia harus memikul resiko dan biaya tambahan yang diakibatkan oleh kegagalan dalam menunjuk titik yang tepat itu (B5/B7 dari semua syarat). Sebagai tambahan kegagalan pembeli mempergunakan haknya dalam memilih titik, bisa member hak kepada penjual untuk memilih titik yang lebih cocok untuk keperluan itu (FCA A4).

14. Formalitas Pabean

Istlah “Custom Clearance = formalitas pabean” telah menimbulkan salah pengertian. Jadi bila rujukan itu ditujukan terhadap kewajiban penjual atau pembeli untuk melaksanakan tugas sehubungan dengan lewatnya barang-barang melalui pabean dari Negara pengekspor atau Negara pengimpor maka kini ditegaskan bahwa kewajiban ini tidak hanya termasuk pembayaran dari bea-bea dan biaya-biaya lain, tetapi juga menyangkut pelaksanaan dan membayar semua biaya administrasi yang berhubungan dengan lewatnya barang-barang melalui pabean dan memberikan informasi kepada pejabat yang berwenang dalam hubungan ini.

Selanjutnya, juga dianggap kurang tepat untuk mempergunakan syarat perdagangan ini yang berhubungan dengan kewajiban untuk menyelesaikan urusan pabean seperti dalam hal Intra European Union atau pada

kawasan bebas lainnya, dimana tidak ada lagi kewajiban untuk membayar bea-bea dan tidak ada lagi pembatasan lalu lintas barang ekspor – impor. Untuk menjernihkan hal ini akan dipakai kata-kata A2 dan B2, A6 dan B6 didalam Incoterms bersangkutan untuk memungkinkan mereka memakai Incoterms tanpa ragu-ragu bila formalitas pabean tidak diperlukan.

Adalah wajar bila pabean diurus oleh pihak yang berdomisili di Negara dimana urusan formalitas pabean itu akan dilakukan atau sekurangnya oleh orang yang dikuasakan. Jadi adalah wajar bila eksportir yang mengurus formalitas ekspor, sedangkan importir yang wajar mengurus formalitas impor.

Incoterms-1990 telah menyimpang dari ketentuan ini pada syarat perdagangan EXW dan FAS (kewajiban formalitas ekspor pada pembeli) dan DEQ (kewajiban formalitas impor pada penjual) tetapi pada Incoterms – 2000 Syarat FAS dan DEQ menempatkan kewajiban mengurus formalitas ekspor menjadi kewajiban eksportir dan pengurusan formalitas impor menjadi tugas pembeli, sementara EXW merupakan kewajiban minimum bagi penjual tetapi tidak berubah (dimana pengurusan formalitas ekspor tetap oleh pembeli). Dalam hal syarat DDP penjual secara khusus menyetujui sesuai dengan arti istilah itu sendiri yaitu Delivered Duty Paid yakni mengurus formalitas impor dan membayar bea-bea apapun yang berhubungan dengan itu.

15. Pengepakan

Dalam banyak kasus, pihak-pihak terkait mestinya sudah tahu sebelumnya jenis pengepakan yang dibutuhkan untuk pengangkutan yang aman bagi barang-barang sampai di tempat tujuan. Namun karena kewajiban penjual dalam mengepak barang-barang berbeda sesuai dengan jenis dan lamanya barang dalam perjalanan, maka dirasa perlu untuk menegaskan bahwa penjual berkewajiban untuk mengepak barang sedemikian rupa sesuai dengan kebutuhan alat angkut bersangkutan, namun hanya sepanjang penjual diberitahu sebelumnya sebelum kontrak jual beli dibuat (lihat pasal 351 dan 35.2 dari UNCCISC-1980 termasuk ketentuan bahwa pengepakan itu, harus cocok sesuai dengan tujuan khusus yang diberitahukan kepada penjual pada saat menyusun kontrak jual beli, kecuali dalam hal dimana pembeli tidak percaya, atau tidak mungkin untuk mempercayai kemampuan dan pertimbangan penjual)

16. Pemeriksaan barang

Dalam banyak kasus, pembeli dianjurkan untuk mengurus pemeriksaan atas barang-barang, sebelum atau pada saat barang-barang itu diserahkan terimakan oleh penjual kepada pengangkut (yang disebut PreShipment Inspection /PSI). Kecuali bila kontrak menyebut sebaliknya, pembeli harus membayar ongkos pemeriksaan yang dilakukan untuk kepentingan pembeli itu sendiri. Tetapi bila inspeksi itu dilakukan untuk memungkinkan penjual memenuhi kewajibannya memenuhi peraturan perundangan yang berlaku dinegaranya sendiri untuk ekspor, maka penjuallah yang harus membayar pemeriksaan itu, kecuali dalam hal syarat EXW, dalam hal mana biaya pemeriksaan menjadi tanggungan pembeli.

17. Jenis alat angkutan dan Syarat Incoterms – 2000 yang cocok.

Alat angkut mana saja :

Group E	EXW Ex Works (...disebut nama tempat)
Group F	FCA Free Carrier (...disebut nama tempat)
Group C	CPT Carried Paid to (...disebut nama tempat tujuan) CIP Carriage and Insurance paid to (...disebut nama tempat tujuan)
Group D	DAF Delivered At Frontier (...disebut nama tempat) DDU Delivered Duty Unpaid (...disebut nama tempat tujuan) DDP Delivered Duty Paid (...disebut nama tempat tujuan)

Angkutan laut dan Sungai saja :

Group F	FAS Free Alongside Ship (...disebut nama pelabuhan pengapalan) FOB Free On Board (...disebut nama pelabuhan pengapalan)
Group C	CFR Cost and Freight (...disebut nama pelabuhan tujuan) CIF Cost Insurance and Freight (...disebut nama pelabuhan tujuan)
Group D	DES Delivered Ex Ship (...disebut nama pelabuhan tujuan) DEQ Delivered Ex Quay (...disebut nama pelabuhan tujuan)

18. Saran Pemakaian

Dalam beberapa kasus, kata pendahuluan menyarankan penggunaan atau sebaliknya tidak menggunakan Syarat Perdagangan tertentu. Hal ini penting sehubungan dengan pilihan antara FCA dan FOB. Disayangkan pengusaha masih terus mempergunakan FOB, diluar yang semestinya yang menyebabkan penjual harus memikul resiko sesudah melakukan serah terima barang kepada pengangkut yang ditunjuk pembeli. FOB hanya

pantas dipakai bila barang-barang dimaksudkan akan diserahkan terimakan “melewati pagar kapal” atau dalam hal ini apapun keatas kapal dan bukan dimana barang-barang diserahkan terimakan kepada pengangkut untuk selanjutnya diuat ke atas kapal , umpama disimpan didalam petikemas atau dimuat dalam gerobak atau gerbong dalam hal seperti lazim dikenal dengan lalu lintas “roll and roll”. Karena itu telah dibuat peringatan keras dalam kata pembukaan FOB, bahwa syarat FOB ini jangan dipakai bila pihak-pihak terkait tidak bermaksud menyerahkan barang melewati pagar kapal.

Bisa terjadi bahwa pihak-pihak terkait secara keliru telah mempergunakan syarat perdagangan ini untuk pengangkutan laut bersamaan dengan mem pertimbangkan kemungkinan mengangkut dengan jenis alat angkut yang lain. Hal ini bisa menempatkan penjual dalam posisi yang sulit dimana dia tidak mungkin untuk menyerahkan dokumen yang cocok kepada pembeli (misalnya bill of lading, sea waybill atau dokumen elektronik lainnya). Skema yang dicetak dalam angka 17 diatas dengan jelas menyebutkan syarat-perdagangan yang mana dari Incoterms-2000 yang cocok untuk dipakai untuk tiap alat transport. Juga ditunjukkan dalam setiap pendahuluan dari masing-masing syarat perdagangan apakah syarat itu dapat dipakai untuk semua jenis alat angkut atau hanya boleh dipakai untuk alat angkut melalui laut saja.

..... bersambung

INDONESIA SUPPLY CHAIN LOGISTICS CONFERENCE 2009



Bertempat di Hotel Grand Melia, pada tanggal 25-26 Nopember 2009, DPP GAFEKSI/INFA bekerja sama dengan Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), menyelenggarakan Indonesia Supply Chain Logistics Conference 2009.

Dihadiri sebagian besar oleh pelaku usaha logistik, didalam forum konferensi ini banyak gagasan-gagasan yang berkembang mengenai usaha logistik. Hampir sebagian besar peserta memiliki harapan yang sama melalui usaha logistik ini akan tercapai suatu bentuk kinerja yang efisien dan mampu menekan biaya (cost) sesuai dengan peruntukannya.

Pada konferensi yang akan datang perlu juga dipaparkan dan mengkaji peran dan posisi pelaku usaha forwarding terhadap kinerja usaha logistik ini. Karena apapun yang sudah dikerjakan oleh pelaku usaha forwarder dengan berbagai ragam layanan jasanya, sesuai dengan jenis cargo yang dihandle, sebenarnya merupakan praktek logistik secara faktual walaupun masih belum terintegrasi dalam proses kerjanya.

GAFEKSI memang sudah sepantasnya mulai menggagas bagaimana menggagas ragam kinerja anggota dalam menghandle barang dapat diintegrasikan sedemikian rupa sehingga akan tercapai efisiensi dan efektifitas kerjanya. (hengky)