

KHUSUS UNTUK ANGGOTA

BULETIN



# GINSI JATENG

Edisi Oktober 2016 : 882 TAHUN KE - XXXVIII

## OKTOBER 2016

NOMOR : 882 TAHUN KE - XXXVIII

### DAFTAR ISI

➤ Dwelling Time Memaksa 18 K/L Miliki SLA .....	2
➤ Alasan Banyak Barang Impor yang Tertahan di Pelabuhan .....	3
➤ Ketergantungan Impor Jadi Beban Daya Saing Industri .....	4
➤ Jangan Andalkan Perdagangan Luar Negeri Pada 2017 .....	5
➤ Rencana Impor Sapi Bakalan .....	6
➤ KADI Selidiki Produk Batang Kawat Baja Impor Asal China .....	7
➤ Impor Produk Taiwan Meningkatkan 300 Persen .....	8
➤ Rencana Pembangunan Proyek Pelabuhan Patimban .....	9
➤ Sekarang Ada Harga Acuan Untuk Keperluan Monitoring .....	10
➤ Kebijakan Importasi Daging Ayam RI Digugat Brasil .....	12
➤ Indef kritik 2 tahun Jokowi-JK: Industri manufaktur makin lambat .....	13
➤ Tekan harga daging, Mentan bakal impor 400 sapi dari Meksiko .....	15
➤ Ditjen Bea Cukai Diminta Sederhanakan Pemeriksaan Barang Impor .....	16
➤ GINSI Bentuk Tim Advokasi Terkait Hanjin Shipping Pailit .....	18
➤ Imbal Beli Untuk Pengadaan Barang Pemerintah Asal Impor .....	20
➤ Perubahan Ketentuan Impor Telepon Seluler, Komputer Genggam, dan Komputer Tablet .....	21
➤ GINSI Sambut Positif Ratifikasi UU No 7 Th 2010 Tentang WTO .....	23

\*\*\* dihimpun dari berbagai sumber

# Dwelling Time Memaksa 18 K/L Miliki SLA



**S**ekjen GINSI (Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia) Achmad Ridwan mengatakan bahwa *dwelling time* adalah sebagai “katalisator” untuk mengejar target guna kesiapan menghadapi *Trade Facilitation Agreement (TFA)*. *Dwelling time* menjadi “pintu masuk” untuk memaksa 18 Kementerian dan Lembaga non Kementerian (K/L) mempunyai *Service Level Agreement (SLA)* yang berorientasi kepada *dwelling time* yang diminta, INSW diberdayakan sepenuhnya, *Single Risk Management (SRM)* segera diberlakukan.

Dewasa ini, kata Ridwan, sudah 92 negara meratifikasi TFA, kurang 17 negara meratifikasi, maka TFA ini akan diberlakukan (bila sudah 2/3 dari 162 anggota WTO). Diperkirakan ke-17 negara sisanya akan meratifikasi TFA bulan Desember mendatang. Di MEA, tinggal Indonesia dan Filipina yang belum meratifikasi.

Untuk akselerasi dikeluarkanlah paket ekonomi jilid 1-13. AEO juga termasuk produksi dari TFA. *Logistic cost* juga akan di-*reduce* melalui TFA, dengan kemudahan (simplikasi) arus

barang lintas negara, dimana *fee* dan *charge* harus transparan. Perusahaan yang bergerak di bidang *freight forwarding* dan logistik harus siap-siap dari sekarang, tegas Ridwan.

Target pemberlakuan TFA, menurutnya adalah menurunkan biaya perdagangan global dengan perkiraan 14,5% hingga 17,5%. Bila kita tidak siap, maka pada saatnya nanti komoditas ekspor kita akan sulit bersaing disegi “kemudahan” kelancaran arus barang lintas negara. Tanpa SLA dari semua pihak terkait, apakah itu K/L, PPJK, JPT, Agen pelayaran, bahkan importir, makan akan sulit menurunkan *dwelling time*.

SMR (*Single Risk Management*) dipercepat pemberlakuannya. Apakah K/L semua sudah siap. INSW diberdayakan secara optimal, agar seluruh 18 K/L terkait juga harus sudah 100% menggunakan fasilitas portal INSW. Karena masih ada K/L yang pelaksanaannya sebagian sudah menggunakan INSW tapi masih terdapat juga memakai sistem manual.

--- (Sumber : Warta Ginsi Edisi September 2016 Nomor 3469/V) ---

# Alasan Banyak Barang Impor yang Tertahan di Pelabuhan



Lamanya pengurusan izin di pelabuhan, kini tengah menjadi sorotan serius bagi pemerintah. Apalagi, Presiden Joko Widodo menegaskan, untuk terus mempercepat *dwelling time*, atau waktu bongkar muat barang di pelabuhan.

Direktur Jenderal Perdagangan Luar Negeri Kementerian Perdagangan (Kemendag), Doddy Edward meminta, agar pengusaha menyelesaikan dulu izin impor, sesuai aturan sebelum melakukan impor. Aturan tersebut, tertuang dalam Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 48 Tahun 2015.

"Itu sesuai dengan amanah Permendag Nomor 48. Jadi, segala persyaratan, segala rekomendasi, dan lain-lainnya itu harus di-clearkan dulu, baru dia lakukan proses importasi," kata Doddy, ditemui usai rapat di kantor Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, Jakarta, Senin 10 Oktober 2016.

Selama ini, kata Edward, tak jarang para pelaku usaha melakukan importasi sebelum menyelesaikan izin-izin yang diperlukan. Sehingga,

ketika barang telah sampai di pelabuhan akan memakan waktu yang lama untuk mengeluarkannya.

"Sedapat mungkin, pada saat mereka melakukan proses meminta izin, jadi ini izinnya diproses dulu, baru mereka melakukan impor," kata Doddy.

Doddy mengatakan, pihaknya telah berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait mengenai hal ini. Sehingga, waktu bongkar muat di pelabuhan dapat dipercepat sebagaimana arahan Presiden Jokowi.

Sebagai informasi, rapat yang dipimpin Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman, Luhut Binsar Pandjaitan itu juga dihadiri oleh Direktur Jenderal Bea Cukai Kementerian Keuangan, Heru Pambudi dan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kemenhub, Antonius Tonny Budiono.

--- (Sumber : <http://bisnis.news.viva.co.id>) ---

# Ketergantungan Impor Jadi Beban Daya Saing Industri

Keinginan Presiden Joko Widodo (Jokowi) menurunkan harga gas sebaiknya tidak hanya mengakomodir konsumen saja, tetapi juga mendengarkan produsen gas. Karena, faktor yang membuat industri Indonesia kalah bersaing bukan hanya harga gas.



Diretur Eksekutif Refomainer Energi Komaidi Notonegoro mengatakan, instruksi Jokowi menurunkan harga gas untuk industri hingga kisaran US\$ 5 per MMBTU-US\$ 6 per MMBTU pada dasarnya merupakan kelanjutan dari kebijakan atau program sebelumnya, yaitu paket kebijakan ekonomi jilid III, untuk meningkatkan daya saing industri nasional.

"Dalam tataran regulasi, telah diterbitkan regulasi untuk hal ini yaitu Perpres No.40/2016 tentang Penetapan Harga Gas Bumi dan Permen ESDM Nomor 16/2016 tentang Tata Cara Penetapan Harga dan Pengguna Gas Bumi Tertentu," kata komaidi, di Jakarta, Kamis (6/10/2016).

Komaidi menuturkan, meskipun kebijakan ini tampak positif, terutama bagi sektor industri.

Penetapan harga gas sebaiknya dilakukan dengan mempertimbangkan masukan kedua-belah pihak, tidak hanya industri pengguna gas tetapi juga industri yang memproduksi gas itu sendiri.

Sedangkan untuk harga gas dari negara lain yaitu, Vietnam, Malaysia, dan Singapura, sebagai pembanding harga gas di dalam negeri perlu dilihat lebih hati-hati.

Pertama, perlu dilihat lebih lanjut apakah harga tersebut merupakan harga rata-rata di negara yang bersangkutan atau hanya harga untuk kontrak tertentu. Kedua, perlu diketahui harga yang ditetapkan merupakan refleksi harga pasar (keekonomian proyek) atau harga karena adanya subsidi dari pemerintah.

"ReforMiner menilai hal yang tidak kalah penting untuk dilihat pemerintah dalam hal ini adalah mengetahui apakah benar bahwa relatif tidak bersaingnya industri nasional semata-mata karena kontribusi dari harga gas yang dinilai mahal atau juga karena sebab yang lain," ungkap komaidi.

Dari sejumlah indikator yang ada, Komaidi menilai tidak bersaingnya industri dalam negeri bukan semata-mata karena harga gas. Ketergantungan industri nasional terhadap komponen impor juga menjadi penyebab utama.

Data yang ada menunjukkan sektor industri Indonesia cukup tergantung dengan komponen impor. Hal itu salah satunya tercermin dari porsi impor bahan penolong dan barang modal terhadap total impor mencapai tidak kurang dari 90 persen.

"Dari informasi yang ada tersebut, pemerintah perlu lebih proporsional dalam melihat permasalahan. Dalam hal ini belum tentu sepenuhnya tepat jika kemudian upaya peningkatan daya saing industri oleh pemerintah hanya terfokus pada penurunan harga gas," tutur Komaidi.

--- (Sumber : <http://bisnis.liputan6.com>) ---

# Jangan Andalkan Perdagangan Luar Negeri Pada 2017



Sri Mulyani Indrawati mengikuti rapat kerja dengan Komisi IX

**D**alam raker dengan Komisi XI DPR (7/9) Menkeu, Sri Mulyani Indrawati menyatakan Indonesia masih mengandalkan sektor impor-ekspor sebagai mesin pertumbuhan ekonomi pada 2017, karena masih lemahnya perdagangan internasional. "Sebagai catatan, kalau kita bicara growth, tidak boleh mengandalkan pertumbuhan ekonomi dari faktor luar negeri," ujar Sri Mulyani.

Sri Mulyani juga menyampaikan pandangan negara-negara dalam konferensi KTT G-20 di China, bahwa perdagangan internasional pada 2017 masih akan tetap lemah. Selanjutnya dijelaskan Sri Mulyani, kebijakan ekonomi China tengah menggeser fokus dari perdagangan internasional kepada domestik. Sementara itu, mitra dagang terbesar Indonesia lainnya, Amerika Serikat dan Jepang juga belum menunjukkan perkembangan yang signifikan dalam peningkatan perdagangan internasional. Begitu jauh Sri Mulyani berpendapat pertumbuhan ekonomi Indonesia pada 2017 dapat digerakkan dari sektor konsumsi rumah tangga dan Pembentukan Modal Tetap Bruto (PMTB).

## Konsumsi Rumah Tangga

Sri Mulyani berpendapat pertumbuhan ekonomi Indonesia pada 2017 masih bisa digerakkan dari sektor konsumsi rumah tangga dan Pembentukan Modal Tetap Bruto (PMTB). Konsumsi rumah tangga yang tumbuh 5,1% pada 2016 dan diperkirakan masih bisa bertahan pada 2017, atau bahkan bisa tumbuh sedikit lebih besar.



Sementara pertumbuhan PMTB 6,1% juga diperkirakan masih tetap bertahan dengan adanya dorongan dari kepercayaan pasar.

Juga, didorong oleh pertumbuhan ekonomi Indonesia yang masih relatif tinggi dibandingkan negara-negara G-20 lainnya, dan adanya aliran modal yang masuk dari investasi asing dan hasil repatriasi program amnesty pajak. Berdasarkan beberapa hal tersebut Menteri Keuangan berpendapat pertumbuhan ekonomi Indonesia pada 2017 realistis berada di kisaran 5,1 – 5,2%. Sementara Komisi XI mengusulkan pertumbuhan ekonomi pada 2017 berada di level 5,05%.

--- (Sumber : Warta Ginsi Edisi September 2016 Nomor 3469/V) ---

# Rencana Impor Sapi Bakalan

Pada rakor pangan (13/9) telah disepakati, hingga akhir 2017 pemerintah berencana mengimpor 700 ribu sapi bakalan. Perusahaan penggemukan (feedloter) yang mendapat jatah impor sapi harus memenuhi rasio 80:20 antara sapi indukan dan bakalan atau sejalan dengan rekomendasi Kementan.



"Kami sekaligus sudah harus menyiapkan peternakan rakyatnya. Di sini kita perlu bicara intensif karena lahan untuk breeder juga tidak mudah," ujar Menko Perekonomian Darmin Nasution. Sementara Mentan Amran Sulaiman menambahkan, pihaknya akan terus menyediakan daging sesuai kebutuhan masyarakat. "Intinya, bagaimana protein tersedia untuk rakyat. Itu yang kita kedepankan. Ingat, kita baru capai 2,5 kg per tahun konsumsi, negara tetangga sudah 25 kg per tahun untuk daging," jelas dia.

## Harga Sapi Lokal

Hasil peninjauan peternakan sapi di Cirebon, diungkap Ketua Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Syarkawi Rauf. "Harga sapi bakalan lokal itu dari waktu ke waktu naik terus harganya, dari tahun 2003 masih Rp 3 juta per ekor untuk berat 200 kilogram naik menjadi Rp 8 juta tahun 2007-2008 kemudian naik lagi menjadi Rp 13-16 juta tahun 2016 sekarang ini," jelas

Syarkawi (6/9). Dia menambahkan, melambungnya harga daging sapi bakalan lokal berimbas pada harga daging sapi segar lokal di pasaran.

"Makanya harga daging sapi segar dari sapi bakalan lokal itu bisa sampai Rp 130.000-140.000 per kilo gram, itu sangat mahal, penyebabnya apa, ya itu tadi harga sapi bakalannya yang terlalu mahal," ujarnya. "Kenapa harga sapi bakal lokal mahal? Penyebabnya antara lain faktor regulasi. Selama ini pembeli sapi bakalan lokal itu fokusnya ke Jawa Timur dan Jawa Tengah, sekarang Soekarwo (Gubernur Jatim) membuat regulasi melarang sapi-sapi yang dari Jatim diperdagangkan di luar Jatim, nah akibatnya pembeli sapi bakalan lokal yang biasanya membeli ke Jatim semuanya beralih ke Jateng," jelas dia.

Peralihan tersebut membuat permintaan sapi di Jateng melonjak. "Peralihan itu menyebabkan permintaan terhadap sapi bakalan lokal dari Jateng menjadi sangat tinggi. Tingginya permintaan tanpa diimbangi oleh pasokan sapi ya harga pasti naik," tambah dia. Syarkawi mengungkapkan, panjangnya rantai distribusi perdagangan sapi terjadi karena peternak rakyat atau pelaku usaha peternakan tidak menjual langsung ke pasar.

"Di situ kami duga ada sekelompok pelaku usaha yang memang sengaja membuat harga sapi bakalan lokal sangat eksekutif, nah ini yang akan kita dalami di KPPU," ujar Syarkawi. Sementara terkait lokasi ditemukan indikasi adanya permainan harga, Syarkawi belum menjelaskan lebih detil lokasinya. "Ini yang akan kami dalami karena praktis pembelian sapi bakalan lokal terpusat ke Jateng nah itu yang akan kami lihat siapa yang bermain di situ, persisnya di mana itu akan kami dalami," jelasnya.

--- (Sumber : Warta Ginsi Edisi September 2016 Nomor 3469/V) ---

# KADI Selidiki Produk Batang Kawat Baja Impor Asal China

Komite Anti Dumping Indonesia (KADI) mulai 31 Agustus 2016 telah melakukan penyelidikan terhadap impor produk steel wire rods (SWR) atau batang kawat baja yang berasal dari China. KADI memulai penyelidikan terhadap produk-produk SWR dengan nomor pos tarif 7213.91.10.00, 7213.91.20.00, 7213.91.90.00, 7213.99.10.00, 7213.99.20.00, 7213.99.90.00, dan 7213.90.00.00.

"Penyelidikan dilakukan berdasarkan permohonan yang diajukan oleh PT Ispat dan PT The Master Steel Mfc yang mewakili industri dalam negeri produk SWR," jelas Ketua KADI Ernawati di Jakarta (2/9). Hasil analisis KADI menunjukkan bahwa terdapat impor SWR yang diduga dumping, kerugian material yang dialami pemohon serta hubungan kausal antara kerugian pemohon dan impor produk SWR yang diduga dumping tersebut yang berasal dari negara yang dituduh.



Total impor SWR Indonesia selama 2015 tercatat sebesar 591.061 ton. Dari jumlah tersebut, sebesar 502.274 ton atau 85% dari total impor berasal dari China. Ernawati mengatakan, penyelidikan diatur dalam Peraturan Pemerintah No 34 th 2011 tentang tindakan Antidumping, Tindakan Imbalan, dan Tindakan Pengamanan Perdagangan. Selain itu, diatur pula dalam Peraturan Menteri Perdagangan RI No 76/M-DAG/PER/12/2012 tentang Tata Cara Penyelidikan

Dalam Rangka Pengenaan Tindakan Anti Dumping dan Tindakan Imbalan.



## Impor Polyethylene Terephthalate (PET)

KADI juga telah memulai penyelidikan impor Polyethylene Terephthalate (PET), resin polimer plastik termo plast dari kelompok polister, yang berasal dari Malaysia, Korea Selatan, dan China karena ada dugaan praktik dumping. Penyelidikan PET dengan nomor pos tarif 3907.60.10.00, 3907.60.20.00, dan 3907.60.90.00 dilakukan atas permohonan Asosiasi Produsen Serat dan Benang Filamen Indonesia (APSF) sebagai perwakilan industri dalam negeri.

"Penyelidikan atas barang impor ini karena diduga dilakukan dumping," kata Ketua KADI Ernawati dalam siaran pers Kemendag (31/8). Ernawati mengatakan penyelidikan dugaan dumping PET dari Malaysia, Korea Selatan, dan China mulai dilakukan 22 Agustus 2016. Total impor PET Indonesia pada 2015 sebanyak 226.379 ton dan dari jumlah itu 89% diantaranya berasal dari negara-negara yang dituduh melakukan dumping. "Berdasarkan analisis KADI terhadap permohonan dari pemohon, terdapat impor PET yang diduga dumping yang berasal dari negara yang dituduh," tambah Ernawati. Ernawati meminta semua pihak yang berkepentingan, baik industri dalam negeri, importir di Indonesia, eksportir, dan produsen dari negara yang dituduh kooperatif selama penyelidikan dan memberikan informasi, tanggapan atau permintaan dengar pendapat terkait penyelidikan barang dumping secara tertulis kepada KADI.

--- (Sumber : Warta Ginsi Edisi September 2016 Nomor 3469/V) ---

# Impor Produk Taiwan Meningkatkan 300 Persen



Taiwan Excellence Happy Run 2016 di Ancol, (3-4/9)

**D**irektur Eksekutif Perwakilan Taiwan atau Eksternal Trade Development Council Taiwan (TAITRA) Tony Lin mengatakan, Indonesia merupakan pasar paling penting bagi Taiwan. Penjualan produk-produk impor asal Taiwan terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Dari 2010-2016, penjualannya di Indonesia meningkat 300%. "Banyak perusahaan Taiwan yang memasarkan produknya di Indonesia baik perusahaan besar maupun skala menengah," ujar Tony (3/9).

Dia mengatakan, kelebihan Indonesia adalah perekonomian selalu tumbuh stabil ditambah besarnya jumlah penduduk yang didominasi kelas menengah. Dia menuturkan, produk-produk Taiwan yang paling laku di pasar Indonesia adalah produk teknologi informasi (TI), elektronik, dan sepeda motor. "Setiap tahun, ada perusahaan asal Taiwan yang mejajaki bisnisnya di Indonesia," ujar dia. Selama mengembangkan bisnisnya di Indonesia, perusahaan Taiwan menemukan sedikit permasalahan khususnya bidang logistik. "Saya berharap pemerintah bisa segera meningkatkan pembangunan infrastruktur," ujar Tony.

## Investasi di Maritim

Direktur Perencanaan Industri Agrobisnis dan Sumber Daya Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) Hanung Harimba Rachman

mengutarakan, kerjasama Indonesia – Taiwan di bidang maritim belum tergarap dengan optimal. Indonesia pun mengundang Taiwan untuk masuk ke investasi di sektor maritim untuk mendukung program pemerintah dalam mewujudkan mimpi menjadi poros maritim dunia.

Selanjutnya ditambahkan Hanung, potensi investasi di bidang maritim Indonesia mencapai USD 1,2 triliun. Namun potensi itu belum terealisasi. Selama ini, menurut Hanung, Taiwan hanya berfokus pada investasi di bidang percetakan, kertas, logam, dan sumber daya mineral. Pada semester I/2016, realisasi investasi Taiwan di bidang percetakan dan kertas mencapai USD 816 juta.

Sementara itu, investasi di bidang logam dan sumber daya mineral mencapai USD 400 juta. "Kalau maritim masih sangat kecil. Padahal, kita sudah menjalin kerjasama dengan Taiwan cukup lama. Dan kerjasama di bidang itu sangat penting untuk memperlancar perdagangan antar kedua negara," ujar Hanung dalam seminar Prospect on Maritime Governance and Cooperation Between Indonesia and Taiwan di Jakarta (6/9).

Dia berharap Taiwan bisa membantu pemerintah melalui Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) dalam membangun 3.500 galangan kapal. Pada kesempatan itu Kepala Perwakilan Indonesia Taipei Economic and Trade Office (TETO) Laing-jen Chang mengakui, seharusnya Indonesia – Taiwan bekerjasama dibidang maritim untuk meningkatkan perdagangan kedua negara, apalagi presiden Joko Widodo fokus pada pembangunan industri maritim. "Pak Jokowi sejak dulu selalu ingin ada interkoneksi di lautan. Taiwan ingin terlibat di dalamnya karena kita ingin memperluas bidang kerjasama dengan Indonesia. Kita akan eksplorasi bagaimana kerjasama di bidang ini nanti.

--- (Sumber : Warta Ginsi Edisi September 2016 Nomor 3469/V) ---

# Rencana Pembangunan Proyek Pelabuhan Patimban

Ketika berkunjung ke proyek pembangunan Pelabuhan Patimban di Subang, Jawa Barat, Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi telah mengecek kesiapan lokasi proyek pelabuhan (4/9). Kehadiran Budi di Patimban disertai rombongan sejumlah pejabat Kemenhub, diterima oleh Pelaksana Tugas Bupati Subang Imas Aryumaningsih.

Budi mengatakan, pelabuhan Patimban ini akan melengkapi fungsi New Priok sebagai pelabuhan internasional. Terkait soal pembebasan lahan untuk proyek Patimban, Budi meminta bantuan pemerintah daerah untuk memastikan tidak ada spekulasi yang bermain sehingga membuat harga tanah melambung irasional, pemernitah berjanji akan mengganti-untung tanah yang dibutuhkan untuk proyek

"Soal penyelesaian tanah, saya sampaikan ke Bupati, jangan ada calo, karena kami akan pakai gani untung," ucap Budi. Pembangunan pertama proyek Patimban diharapkan dapat selesai pada 2019. Minimal, kata dia, sudah ada kapal yang beroperasi di Patimban. Sebagian fungsi New Priok juga bisa dialihkan ke Patimban.

Proyek yang masuk dalam proyek strategis nasional ini, seluruhnya ditargetkan rampung pada 2027. Sebagai informasi, rencana investasi untuk membangun pelabuhan dengan kapasitas 1,5 juta teus ini ditaksir akan mencapai Rp 43,22 triliun. "Ini adalah satu rencana besar. Harus didukung oleh berbagai pihak," ujar Budi.

## Peran Pelindo II

Pemerintah mendorong PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) masuk sebagai operator untuk pelabuhan baru yang akan segera dibangun di Patimban, Subang, Jawa Barat. Dirjen Perhubungan Laut Kemenhub A Tonny Budiono mengatakan, pihaknya melihat jika satu kendali, otomatis menajemennya antara Pelabuhan Tjg Priok dan pelabuhan di Patimban lebih baik.

"Makanya Pelindo II didorong untuk berpartisipasi di Patimban. Tapi dia cari partner dari

Jepang dan dia ikut tender," ujarnya (8/9). Dia menambahkan Kementerian Perhubungan juga menilai pengaturan bongkar muat kargo akan lebih mudah jika pelabuhan baru ini dikelola satu manajemen yakni PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) II. "Wilayahnya berdekatan, otomatis mereka bisa mengatur. Itu pertimbangannya."

Menurutnya, jika operator pelabuhan Patimban berbeda, pemerintah tidak ingin persaingan antara kedua pelabuhan internasional tersebut. Selain itu, Tonny mengatakan Pelindo II sudah memiliki pengalaman kerjasama dengan pihak asing dalam operasional pelabuhan. Sayangnya, dia mengungkapkan pihaknya belum tahu partner perusahaan Jepang yang akan digandeng Pelindo II untuk tender operator pelabuhan di Patimban ini.

Sebelum memutuskan hal ini, dia menegaskan kementerian sudah mengadakan pertemuan dengan Pelindo I-IV untuk menawarkan operasional pelabuhan-pelabuhan UPT dan pelabuhan baru tersebut. Namun dari pertemuan tersebut, hanya Pelindo II yang mengutarakan komitmennya terhadap pelabuhan Patimban. Sementara itu, dia mengungkapkan Pelindo lain memilih untuk mengambil alih pengelolaan pelabuhan UPT di sekitar wilayah kerjanya.

Menyerahkan pengelolaan pelabuhan yang dibangun dengan dana APBN kepada BUMN atau swasta, lanjutnya, merupakan arahan dari Menhub. "Arahan Pak Menteri agar Kementerian Perhubungan menjadi regulator saja," katanya. Dirut Pelindo II Elvyn G Masassya sudah menegaskan komitmen perusahaan untuk ikut tender sebagai operator pelabuhan Patimban. "Pelindo II berminat ikut serta sebagai terminal operator agar ada sinergi dengan Kalibaru sehingga bersifat komplementer, bukan substitusi," ujarnya (7/9).

--- (Sumber : Warta Ginsi Edisi September 2016 Nomor 3469/V) ---

# Sekarang Ada Harga Acuan Untuk Keperluan Monitoring



**M**enko Perencanaan Darmin Nasution mengungkapkan, pemerintah akan membuat harga referensi pangan untuk masyarakat. Pemerintah meyakini referensi harga tersebut bisa mencegah gejolak harga pangan yang tajam di pasaran. "Kami percaya bahwa dengan adanya harga referensi, gejolak (harga pangan) akan makin kecil sehingga inflasi tidak tinggi," ujar dia di Jakarta (14/9).

Menurut dia, usulan pembuatan harga referensi pangan berasal dari Mendag Enggartiasto Lukita. Kondisi harga pangan yang kerap bergejolak menjadi alasan pentingnya penentuan harga referensi. Harga referensi pangan bisa disesuaikan dengan kondisi terkini. Meski begitu ada sejumlah hal yang akan dipertimbangkan pemerintah. Nantiya pemerintah akan mengkombinasikan harga referensi pangan dengan beberapa kebijakan lain di sektor pangan di antaranya dengan impor.

"Misalnya daging masih Rp 114.00 per kg, dalam setahun ke depan ini akan didorong turun dengan impor dari negara Amerika Latin dan impor daging kerbau," kata Darmin. Seperti diketahui, harga pangan kerap melonjak setiap tahunnya terutama saat mendekati Ramadhan, Lebaran, Tahun Baru. Lonjakan harga itu tersebut dipastikan selalu mengerek angka inflasi.

## HPP dan HET

Sebelumnya, ketika berbicara di Kadin Indonesia, Mendag Enggartiasto Lukita menjelaskan, pada saat ini, Kemendag bersama Kementan sedang berkoordinasi menetapkan Harga Pokok Penjualan (HPP) dan Harga Eceran Tertinggi (HET) hasil panen. Nantinya pemerintah

akan mewajibkan Bulog meyerap atau membeli semua hasil panen sesuai yang harga yang sudah ditentukan. Dengan demikian, diharapkan terjadi keseimbangan pasokan impor dan penyerapan produksi pertanian. Pemerintah tidak ingin produksi impor menguasai pasaran dan menyingkirkan produksi pertanian dalam negeri.

Sebelumnya, Kemendag telah menerbitkan Permendag No 63/2016 yang menetapkan batas atas dan batas bawah harga tujuh komoditas pangan. Penetapan harga itu dilakukan mulai dari tingkat petani, berupa harga pembelian pemerintah (HPP) dan tingkat konsumen lewat harga eceran tertinggi (HET). Menanggapi Permendag tersebut, Ketua Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) M Syarkawi Rauf mengatakan, kebijakan itu bisa direspons pengusaha, entah dengan menahan barang atau lainnya

Hal itu harus dipikirkan pemerintah, karena saya juga belum tahu teknisnya akan seperti apa. Selama ini kasus yang sering terjadi ialah penahanan stok oleh sekelompok pengusaha agar harga bisa dipermainkan. Apalagi, menurut dia, data suplai dan kebutuhan riil masyarakat dipegang pengusaha sehingga pembentukan harga di pasar juga ditangan mereka.



## Empat Bulan Pertama

Tujuh komoditas yang telah ditetapkan harga acuannya ialah beras, jagung, kedelai, gula, bawang merah, cabai, dan daging sapi. "Kami berharap para petani lebih sejahtera, para pedagang mendapat keuntungan yang wajar, dan

konsumen mendapatkan harga yang lebih terjangkau," kata Mendag.

Pada tingkat konsumen, Mendag menetapkan harga beras Rp 9.500/kg, harga gula Rp 13.000/kg, harga bawang merah Rp 32.000/kg, dan harga cabai merah besar/keriting Rp 28.500/kg. Untuk jagung, harga acuan penjualan konsumen Rp 3.650 untuk curah dan Rp 3.750 untuk kemasan.

Harga penjualan kedelai ke perajin tahu atau tempe ditetapkan Rp 9.200 untuk lokal dan Rp 6.800 untuk impor. Sementara itu, harga perkilogram daging sapi Rp 98.000 untuk paha depan, Rp 105.000 paha belakang, Rp 80.000 jenis sandung lamur, Rp 50.000 jenis tetelan, daging beku Rp 80.000 serta Rp 65.000 daging beku kerbau.

"Harga acuan ditetapkan untuk menjamin ketersediaan, kestabilan, dan kepastian harga di petani dan konsumen," jelas Mendag. Harga acuan ini akan berlaku selama empat bulan dan setelah itu akan dievaluasi. Kalau nanti harga pembelian di bawah harga acuan dan harga penjualan berada di atas harga acuan, pemerintah akan melakukan langkah stabilisasi harga.



### Keperluan Monitoring

Sementara itu dijelaskan oleh Dirjen Perdagangan Dalam Negeri – Kemendag Oke Nurwan, harga acuan pembelian di petani bukanlah Harga Pembelian Pemerintah (HPP). Begitu pula, harga acuan penjualan di konsumen bukanlah penetapan harga eceran tertinggi (HET). "Harga acuan adalah harga monitoring pemerintah. Karena kalau tidak ada acuannya, bagaimana petugas bisa memonitoring, kapan harga disebut terlalu tinggi, atau terlalu rendah," ujar Oke. (16/9).

Menurut Oke, saat ini pemerintah belum menetapkan, baik HPP maupun HET untuk sejumlah komoditas pangan yang sudah mempunyai acuan harga itu. Karena begitu pemerintah menetapkan HPP maupun HET berarti harus ada anggaran yang dialokasikan untuk intervensi pasar. Contohnya, untuk intervensi beras maka ditetapkanlah HPP beras. Instrumen intervensi pemerintah, Perum Bulog, wajib menyerap beras petani sesuai dengan HPP itu. Tidak boleh di bawah HPP. Untuk intervensi ini pemerintah tentu sudah mengalokasikan sejumlah anggaran.

"Kalau sudah menetapkan HET atau HPP, itu harus pakai anggaran. Biasanya HPP ini identik dengan harga acuan pembelian di petani, sudah dengan memperhitungkan biaya produksi, logistik, serta margin yang wajar," jelas dia. Untuk tahap pertama, pemerintah telah menetapkan harga acuan untuk tujuh komoditas yakni beras, jagung, kedelai, gula, bawang merah, cabai, serta daging. Pemerintah akan menggunakan harga acuan ini untuk memonitoring perkembangan harga-harga atau fluktuasi di pasar-pasar tradisional.

--- (Sumber : Warta Ginsi Edisi September 2016 Nomor 3469/V) ---

# Kebijakan Importasi Daging Ayam RI Digugat Brasil

Pemerintah Brasil menggugat kebijakan importasi daging ayam dan produk ayam Indonesia di Organisasi Perdagangan Dunia (World Trade Organization/WTO). Brasil menganggap kebijakan importasi yang diberlakukan Indonesia merupakan upaya proteksi perdagangan. Padahal bagi Indonesia, kebijakan itu merupakan upaya perlindungan terhadap konsumen dalam negeri untuk mendapatkan produk yang aman, sehat, dan halal.

Sengketa perdagangan tersebut tercatat pada nomor DS: 484, Indonesia-Measures Concerning the Importation of Chicken Meat and Chicken Products dan telah memasuki sidang panel ke-2 (second substantive meeting) yang berlangsung di WTO, Jenewa, Swiss, pada 11-12 Oktober 2016. Delegasi Indonesia dipimpin langsung Kepala Biro Advokasi Perdagangan Kementerian Perdagangan, Ahmad Firdaus Sukmono.

"Sengketa ini fokus pada hak Indonesia untuk menjamin semua makanan, baik impor maupun domestik sesuai dengan ketentuan keamanan pangan dan persyaratan halal," ujar Kepala Biro Advokasi Perdagangan Kementerian Perdagangan Ahmad Firdaus Sukmono dalam keterangan tertulisnya, Jumat, 14 Oktober 2016.

Untuk mengekspor ke Indonesia, menurut dia, Brasil harus memenuhi persyaratan daging ayam dan produk ayam yang aman, sehat, utuh, dan halal sesuai yang ditetapkan. Namun, Brasil menganggap ketentuan dalam poin-poin importasi pemerintah Indonesia itu menghambat ekspor Brasil ke Indonesia.

Brasil menggugat secara keseluruhan dan beberapa ketentuan importasi secara khusus. Hal yang digugat yaitu daftar positif (*positive list*), persyaratan penggunaan, diskriminasi dalam persyaratan label halal, pembatasan transportasi impor, dan penundaan persetujuan persyaratan sanitasi.

Sebagai eksportir ayam terbesar di dunia dan produsen serta eksportir ayam halal terbesar di dunia, Brasil menilai akses pasarnya tertutup

masuk ke Indonesia sejak 2009. Brasil menganggap ketentuan dalam poin-poin rezim importasi tersebut menghambat ekspor Brasil ke Indonesia.

Brasil menyatakan, sebagai eksportir ayam terbesar di dunia dan produsen serta eksportir ayam halal terbesar di dunia, akses pasarnya tertutup masuk ke Indonesia selama tujuh tahun sejak 2009. Namun, Indonesia menyampaikan bahwa saat ini standar halal setiap negara mungkin saja berbeda.

Firdaus mengungkapkan, delegasi Indonesia telah berupaya memberikan klarifikasi atas tuduhan-tuduhan Brasil. Dia menambahkan, pihaknya ingin mempertahankan kebijakan produk ayam halal hanya boleh masuk ke Indonesia dalam bentuk utuh. Selain itu, produk ayam berasal dari rumah potong hewan halal yang cara penyembelihannya dilakukan manual satu per satu.

"Rumah potong hewan unggas harus menerapkan penyembelihan secara manual untuk setiap unggas oleh juru sembelih halal. Sementara Brasil diduga belum menerapkan kedua hal itu," kata Firdaus.

Indonesia juga telah memberikan klarifikasi atas tuduhan-tuduhan Brasil. Delegasi Indonesia menjelaskan bahwa Indonesia sangat transparan. "Indonesia sudah sangat transparan terkait aturan dan persyaratan impor. Untuk dapat ekspor ke Indonesia, Brasil harus memenuhi persyaratan dengan menyerahkan semua informasi dan dokumentasi yang diperlukan kepada pemerintah Indonesia agar dapat dievaluasi sesuai dengan ketentuan di Indonesia," tegas Firdaus.

Pada sidang tersebut hadir wakil dari Kementerian Pertanian, Kementerian Luar Negeri, Perwakilan Tetap Republik Indonesia (PTRI) di Jenewa, serta konsultan hukum Pemerintah Indonesia (JWK Law Office dan Advisory Centre on WTO Law/ACWL).

--- (Sumber : <http://merdeka.com> dan <http://viva.co.id>)---

# Indef kritik 2 tahun Jokowi-JK: Industri manufaktur makin lambat



Kegiatan Diskusi Dua Tahun Nawacita

**E**konom Institute for Development Economy and Finance (INDEF), Ahmad Heri Firdaus mengkritik kinerja pemerintahan Jokowi-JK selama dua tahun ini tidak mampu memperbaiki peringkat daya saing global, khususnya di bidang industri manufaktur. Menurutnya, industri manufaktur Tanah Air mengalami kontraksi atau perlambatan selama pemerintahan Jokowi-JK.

Sekalipun pertumbuhan ekonomi masih berkisar 5 persen, namun kontribusi sektor industri pengolahan atau manufaktur bagi pertumbuhan ekonomi semakin mengalami penurunan.

Penurunan ini ditandai oleh daya serap impor bahan baku dan barang modal yang menurun sepanjang 2016. Impor bahan baku sepanjang 2016 menurun sementara impor barang modal turun 12,6 persen. Di sisi lain, ekspor dari berbagai sektor (termasuk industri) juga kian merosot. Penurunan kinerja industri dalam negeri juga tercermin dari berkurangnya jumlah perusahaan industri.

"Kondisi ini diperparah dengan implementasi hilirisasi industri yang masih minim sehingga ketergantungan atas hasil ekspor komoditas belum dapat teratasi dan menyebabkan nilai ekspor Indonesia sangat rentan terhadap gejolak perekonomian global," katanya dalam diskusi Dua Tahun Nawacita, di Kantor Indef, Jakarta, Kamis (20/10).

Sementara itu, impor non-migas juga menunjukkan peningkatan sepanjang 2016. Hal ini tercermin dari melonjaknya impor barang konsumsi yang meningkat 12,80 persen sepanjang 2016 (Jan-Sept).

Kemudian, minimnya pengamanan pasar domestik dari serbuan impor. Derasnya aliran impor barang konsumsi dan melemahnya daya saing industri domestik salah satunya disebabkan oleh minimnya kebijakan pengamanan pasar domestik yang tercermin dari kuantitas Non Tariff Measures (NTMS).

"Jika di bandingkan dengan kebijakan NTM AS atau China, Indonesia jauh lebih sedikit dengan hanya memiliki 272 jenis NTM, sementara AS dan China masing-masing sebanyak 4.780 dan 2.194 NTM."

## Daya Saing Semakin Turun

Salah satu peneliti dari INDEF, Eko Listiyanto mengatakan, dalam dua tahun terakhir peringkat global competitiveness index Indonesia menurun dari 34 ke level 37 dan kemudian terus turun menjadi di peringkat 41 pada saat ini.

"Ini menjadi lampu kuning bagi Indonesia terkait daya saing," kata Eko di kantor INDEF di Pasar Minggu, Jakarta, Kamis (20/10/2016).

Menurut Eko, penurunan peringkat global tersebut dikarenakan adanya pemburuan di beberapa aspek, seperti institusi terkait perizinan, tingkat kesehatan, kesehatan yang menurun, ketersediaan teknologi, *inefisiensi* pasar dan kurangnya inovasi.

"Survei menunjukkan rangking kita menurun, seperti anak sekolah kalau rangking turun harusnya evaluasi diri. Di Asia Tenggara memang banyak yang turun, namun tidak semuanya turun, seperti India yang nyaris semua indikatornya naik," ungkap Eko.

Lebih lanjut dia mengatakan, adanya 13 paket kebijakan ekonomi yang dikeluarkan pemerintah tidak mampu membuat pertumbuhan ekonomi melesat dengan cepat, padahal harapan pemerintah stimulus tersebut dapat mendongkrak kinerja perekonomian.

"Dalam kacamata global, daya saing global kita itu memburuk dan paket ekonomi ini minim implementasi, 13 paket ekonomi ditebar namun faktanya kemudahan berbisnis kita mendapatkan peringkat di atas 100," ucap Eko.

Selain itu, lanjut Eko, dari segi peringkat, Indonesia kalah dengan India. India kini berada di

posisi ke 39. "Indonesia kalah dengan India jika melihat di data, padahal pengangkatan kepala negaranya sama dengan di Indonesia jangka waktunya," ujar Eko.

Terdapat empat poin penting yang menjadi sorotan INDEF yang mempengaruhi kalahnya daya saing Indonesia di kancah global. Yakni, memburuknya peringkat daya saing global, paket ekonomi minim implementasi, kemudahan berbisnis tidak membaik dan peran industri manufaktur kian luntur.

"Indonesia ini yang besar hanya dimarketnya saja, tetapi itu justru kondisi yang cocok untuk diserang produk-produk impor," tandas Eko.



Kegiatan Diskusi Dua Tahun Nawacita

### Ketertgantungan Impor Meningkat

Peneliti Institute for Development of Economics and Finance (Indef), Ahmad Heri Firdaus, menilai, dalam dua tahun masa pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla, ketertgantungan terhadap impor semakin tinggi. Menurut dia, meningkatnya impor terutama terjadi pada impor bahan pangan, minyak dan gas, serta barang konsumsi.

Pada impor bahan pangan, kata Heri, terdapat berbagai impor bahan pangan yang strategis, salah satunya beras. Heri menyayangkan impor beras sangat tinggi. Sepanjang Januari hingga Desember 2015, impor beras senilai US\$ 351,6 juta. Pada 2016, hingga Juli, impor beras telah melebihi impor beras tahun lalu, yakni senilai US\$ 447,7 juta.

"Baru setengah tahun, tapi jumlah impor beras sudah melebihi impor beras dalam satu tahun kemarin. Pada Desember, impor beras mungkin bisa naik 200 persen," ujar Heri dalam diskusi Indef bertema "Dua Tahun Nawacita: Lampu Kuning Produktivitas dan Daya Saing" di kantor Indef, Pejaten, Jakarta Selatan, Kamis, 20 Oktober 2016.

Volume impor migas, menurut Heri, juga terus meningkat. Berdasarkan data Indef, impor migas pada September 2016 meningkat 8,24 persen dibandingkan impor migas pada September 2015. Padahal Indonesia merupakan salah satu negara penghasil energi terbesar. "Energi dalam bentuk raw material malah kita jual ke luar negeri," kata Heri.

Heri menuturkan impor barang konsumsi pun melejit. Sepanjang Januari hingga September 2016, berdasarkan data Indef, impor barang konsumsi meningkat 12,8 persen. Impor barang konsumsi tersebut, menurut Heri, jauh meninggalkan impor barang baku yang turun 9,8 persen serta impor barang modal yang turun 12,6 persen.

Turunnya impor bahan baku dan impor barang modal itu, menurut Heri, menyebabkan industri dalam negeri mengalami kontraksi. "Di sisi lain, ekspor dari berbagai sektor, termasuk industri, juga kian merosot. Penurunan kinerja industri dalam negeri pun tercermin dari berkurangnya jumlah perusahaan industri," tuturnya.

Heri mengatakan, meskipun nilai perdagangan pada September lalu mengalami surplus US\$ 1,21 miliar, surplus itu disebabkan penurunan impor yang lebih tajam dibandingkan penurunan ekspor. "Itu surplus yang tidak sehat. Memang menghemat devisa, tapi apa itu yang kita inginkan? Impor boleh meningkat, tapi ekspor harus meningkat jauh lebih besar," ucapnya.

Heri menilai penyebab dasarnya impor adalah minimnya kebijakan pengamanan pasar domestik dari pemerintah yang tercermin dari kuantitas non-tariff measures (NTM). Menurut Heri, Indonesia hanya memiliki 272 jenis NTM. Jumlah tersebut sangat jauh dibandingkan dengan Amerika Serikat yang memiliki 4.780 NTM dan Cina yang memiliki 2.194 NTM.

--- (Sumber : <http://indef.or.id/>)---

# Tekan harga daging, MenTan bakal impor 400 sapi dari Meksiko



Mentan menerima Dubes Meksiko Federico Salas Lotfe di ruang kerjanya, dan bersama para dubes dan kepala perwakilan negara sahabat

**P**emerintah akan mendatangkan 400 ribu sapi bakalan asal Meksiko yang bertujuan menjaga ketersediaan daging sapi menjelang akhir tahun, dan sebagai upaya pengendalian harga daging sapi.

"Ada 400 ribu ekor sapi bakalan yang siap dikirim ke Indonesia. Harganya akan di bawah Rp 80.000 per kilogram," ujar Amran di Kantor Staf Kepresidenan, Jakarta, Jumat (21/10).

Menteri Pertanian Andi Amran Sulaiman mengatakan harga sapi impor dari Meksiko dipastikan di bawah harga pasaran saat ini dengan spesifikasi 200.000 ekor sapi bakalan dan sapi indukan 200.000 ekor, namun dia enggan menyebutkan kisaran harga sapi per ekor.

Menurutnya, akan ada 13 perusahaan importir yang akan menampung 400 ribu sapi bakalan tersebut. Sehingga target pemerintah dalam menyediakan 700 ribu sapi bakalan akan terealisasi hingga 2017 mendatang.

"Kalau mau impor 500 ribu ekor juga tidak masalah. 700 ribu saja kita kasih untuk 2017. Tinggal hitung 20 persen indukannya," imbuhnya.

Sehingga ke depan, dirinya optimis swasembada sapi di Indonesia akan terwujud pada 2025 atau 9 tahun lagi. Apalagi, pemerintah juga telah mengeluarkan peraturan mengenai importir sapi wajin mengimpor sapi indukan sebesar 20 persen dari total kuota yang diberikan.

Selain Dubes Meksiko, Mentan juga menerima kehadiran beberapa duta besar negara sahabat di ruang kerjanya di Kementan, kawasan Ragunan Jakarta Selatan untuk membahas kerjasama dan peluang investasi sektor pertanian di Indonesia.

Sebagaimana diberitakan, kabar tentang impor sapi Meksiko telah dikemukakan Mentan Amran Sulaiman pada akhir Agustus lalu, yang menegaskan ketertarikan Indonesia mengimpor sapi Meksiko karena harganya lebih murah ketimbang negara lain.

"Proses pengapalan dari Meksiko ke Indonesia melalui jalur laut membutuhkan waktu sekitar 40 hari," kata Mentan di Jakarta akhir Agustus lalu.

--- (Sumber : <http://berita2bahasa.com>)---

# Ditjen Bea Cukai Diminta Sederhanakan Pemeriksaan Barang Impor



**M**enindaklanjuti instruksi Presiden Joko Widodo agar dilakukan penekanan terhadap dwelling time di pelabuhan menjadi dibawah tiga hari, dalam konferensi persnya di Hotel Borobudur Jakarta (18/9), Menhub Budi Karya Sumadi menjelaskan, sudah dilakukan pertemuan dengan Direksi Pelindo, (17/9) dan Dirjen Bea Cukai Heru Pambudi (18/9) untuk mencari solusi guna mempersingkat masa tunggu di pelabuhan atau dwelling time. Sebelumnya, juga sudah dilakukan pertemuan dengan Kapolri. Menurut Heru sudah disepakati untuk melakukan simplikasi atau penyederhanaan perizinan barang.

Kemudian Budi menambahkan, penyederhanaan tersebut dilakukan terhadap perusahaan industri yang sudah sering melakukan bongkar muat. Kalau ada satu perusahaan yang telah berulang-ulang mendatangkan barang, tidak akan diperiksa lagi dengan persyaratan tertentu.

"Kami simplikasi saja, satu pabrik yang melakukan bongkar muat itu benar, selanjutnya tidak perlu diperiksa seperti itu lagi. Itu salah satu efisiensinya," ujar Budi.

Pada kesempatan yang sama, Heru mengungkapkan, hal penting pada pertemuan hari ini adalah menerapkan resiko untuk mengurangi dan menekan lamanya waktu perizinan, pemeriksaan dokumen, dan pemeriksaan barang. Konsep ini sudah sejalan dengan Indonesia National Single Risk Management.

"Artinya, supaya dwelling time bisa berkurang, bukan hanya di Tjg Priok tapi juga di pelabuhan-pelabuhan lainnya," ujar Heru.

Sebagaimana diberitakan, aturan dwelling time maksimal tiga hari saat ini baru diberlakukan di Pelabuhan Tjg Priok, Jakarta.

Begitu jauh, belum ada ketentuan yang sama untuk pelabuhan-pelabuhan di bawah pengelolaan Pelindo I, Pelindo II, dan Pelindo IV. Namun ke depan, pemerintah berencana menerapkan ketentuan yang sama untuk seluruh pelabuhan seperti yang ditetapkan di Pelabuhan Tjg Priok, demi mencapai target dwelling time. Aturan waktu tunggu bongkar muat atau waktu inap (dwelling time) maksimal tiga hari saat ini baru diberlakukan di Pelabuhan Tjg Priok. "Yang sudah bagus akan kita cloning ke tempat lain, sehingga bisa diberlakukan. Selama ini belum dilakukan," jelas Budi.

## Komitmen Pelindo I-IV

Bertempat di Kemenhub, Budi juga telah melakukan pertemuan dengan Dirut Pelindo IV, II, dan I yaitu Doso Agung, Orias Petrus Moedak, Bambang, Elvyn G Masassya, dan Eka Cahyana pada 17 September lalu. Dalam pertemuan itu dilakukan identifikasi permasalahan. Ditemukan sejumlah masalah, salah satunya masalah internal yang ada di pelabuhan di bawah pengelolaan Pelindo.

Dari rapat sekitar dua jam lamanya, Budi menemukan ada beberapa masalah yang menyebabkan lamanya waktu tunggu di pelabuhan (dwelling time). "Untuk masalah internal pelabuhan ini, kita (Kemhub dan Pelindo) telah membuat komitmen bersama," ujar Budi.

Ada lima masalah internal pelabuhan yang akan dibenahi. Pertama, kelayakan alat di pelabuhan baik kuantitas maupun kualitas. Budi mengatakan, pihaknya akan menunjuk tim-tim untuk mengawasi dan mengevaluasi apakah peralatan yang ada di masing-masing Pelindo sudah cukup dengan kapasitas pelabuhan.

"Apabila tida (cukup), harus ada suatu improvement," jelas Budi. Kedua, Budi meminta pimpinan Pelindo untuk melakukan operasional 24 jam. Budi menyadari, operasional 24 jam ini bukan hanya fasilitas pelabuhannya yang buka 24 jam, melainkan sumber daya manusianya yang stand by 24 jam. "Pelabuhan buka 24 jam itu bisa dilakukan.

Pekerja ada 24 jam itu mesti dengan jaminan atau gaji yang memadai agar mereka mau bekerja 24 jam,” ujar Budi.

Ketiga, masalah yang berkaitan dengan tarif. Untuk masalah ini Budi mengatakan masih akan melakukan pembahasan lebih jauh dengan keempat Pelindo satu hingga dua pekan ke depan. Keempat, adalah masalah yang berkaitan dengan trucking ini seperti apa, disiasati, dicarikan jalan keluar,” kata Budi. Masalah lain yang sangat mengganggu adalah masalah pungli alias pengutan liar. “Pungli ini sudah kami haramkan. Jadi, berikan punishment kepada pihak-pihak yang melakukan tindakan yang tidak patut itu,” tegas Budi.



### Permenhub No 117

Ketentuan tersebut diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 117 Th 2015 tentang pemindahan Barang yang Melewati Batas Waktu Penumpukan (Long Stay) di Pelabuhan Tjg Priok. Sementara belum ada ketentuan yang sama untuk pelabuhan-pelabuhan di bawah pengelolaan Pelindo I, Pelindo III, dan Pelindo IV. Untuk kedepannya, pemerintah berencana menerapkan ketentuan yang sama di pelabuhan-pelabuhan di luar Pelabuhan Tjg Priok, demi menacapai target dwelling time.

“Mungkin Senin (pekan depan) kami keluarkan Surat Keputusan supaya treatment di Pelindo I, Pelindo III, dan Pelindo IV sama (dengan Pelindo II),” kata Dirjen Perhubungan Laut Kemenhub Antonius Tonny Budiono di Jakarta (17/9). Dalam Permenhub No 117 Th 2015 disebutkan, pemilik barang wajib memindahkan barang-barang yang ditumpuk yang melewati batas waktu penumpukan (long stay) dari lapangan penumpukan di lini I (dalam pelabuhan) ke lapangan penumpukan di luar pelabuhan.

Adapun batas waktu penumpukan barang di lapangan penumpukan paling lama tiga hari sejak barang ditumpuk di lapangan penumpukan lini I. Tonny mengatakan, penumpukan barang di lapangan penumpukan di Pelabuhan Tjg Priok yang melebihi batas waktu dikenai tarif progresif. “Hari pertama free, hari kedua kena 300 persen, hari ketiga kena 600 persen, hari keempat kena 900 persen, dan hari kelima harus dibawa keluar,” jelas Tonny



### Menyatukan Persepsi

Dalam suatu penjelasan yang disampaikan Staf Khusus Menhub Bidang Komunikasi Publik dan Hubungan Internasional Dewa Made Sastrawan, untuk penyeragaman ketentuan waktu inap (waktu tunggu) di empat Pelindo tersebut adalah merupakan salah satu langkah untuk mencapai target dwelling time di bawah tiga hari.

Diantara empat Pelindo tersebut keadaan pelabuhannya berbeda. Karena adanya perbedaan kondisi di masing-masing pelabuhan, regulator bersama operator pelabuhan dan instansi terkait akan menyamakan lebih dulu persepsi mengenai definisi dwelling time. “Apakah menghitung perpindahan barang, atau perpindahan dokumennya? Sebab, arus dokumen itu ada di luar kewenangan Kemenhub,” ujar Dewa.

“Selain itu, Ditjen Perhubungan Laut akan menghitung lagi (waktu inap dan penalti tarif). Sehingga Permenhub yang dikeluarkan fair buat semua (pelabuhan). Karena harus memperhatikan kapasitas pelabuhan dan ketersediaan tenaga kerja,” ujar Dewa. “Contoh, di Pelabuhan Surabaya, kalau mau ikutin (aturan) Jakarta, ternyata untuk mengumpulkan truk di sana jauh lebih lama. Bisa 20 jam baru datang truknya.”

--- (Sumber : Warta Ginsi Edisi September 2016 Nomor 3469/V) ---

# GINSI Bentuk Tim Advokasi Terkait Hanjin Shipping Pailit



Sejak menyebar pemberitaan mengenai kolepsnya perusahaan pelayaran asal Korea Selatan (Korsel), Hanjin Shipping Co. Ltd, mendorong GINSI (Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia) membentuk tim advokasi. Tim advokasi akan mengawali dengan mendata kepentingan importir, berupa uang jaminan kontainer dan demorage, yang belum diselesaikan oleh perusahaan pelayaran tersebut, kata Sekjen GINSI, Achmad Ridwan, baru-baru ini.

Data mengenai kerugian importir sebagai akibat bangkrutnya Hanjin juga dapat dipakai GINSI untuk mendesak pemerintah agar membuat regulasi yang melarang pelayaran asing menerapkan uang jaminan kontainer dan demorage kepada importir. Selama ini, kata Ridwan, setiap melakukan impor barang para importir atau wakilnya perusahaan pengurusan jasa kepabeanan (PPJK) diwajibkan oleh perusahaan pelayaran membayar uang jaminan kontainer sebesar Rp 1-3 juta per kontainer serta jaminan demorage (keterlamabatan pengembalian kontainer) USD 20 per hari untuk petikemas 20 feet dan USD 30 per hari untuk petikemas 40 feet.

Terkait dengan masalah itu pula, GINSI memprotes atas perlakuan Terminal Petikemas Surabaya (TPS) yang menahan petikemas anggota GINSI jika tidak membayar lagi CHC (Container Handling Charges). "Importir kan sudah membayar

CHC melalui pelayaran atau Hanjin Shipping, kenapa pemilik barang dipaksa membayar lagi ke TPS," tegas Ridwan.



Sekjen GINSI, Achmad Ridwan

Menurut Ridwan, kini importir selain harus dihadapkan adanya tumpang tindih bayar CHC, juga semakin merasakan dampak bangkrutnya Hanjin. Berdasarkan laporan yang diterima sementara dari importir yang barangnya tertahan di terminal petikemas, meskipun sudah mendapat tanda bukti pengambilan (delivery order), importir masih ditagih kembali biaya penanganan muatan (terminal handling charges) saat berada di terminal petikemas.

Warta GINSI mencatat, perusahaan pelayaran Hanjin Shipping itu dewasa ini dalam pengawasan kurator pengadilan (31/8). Asset perusahaan pelayaran berkelas dunia itu terancam

dibekukan. Sejumlah otoritas pelabuhan, mulai dari Tiongkok hingga Spanyol, juga akan menolak akses berlabuh armada Hanjin.

Sementara Otoritas Pelabuhan (OP) Tjg Priok, saat dikonfirmasi, pihaknya belum peroleh laporan terkait adanya dampak dan pengaruh yang dihadapi Hanjin terhadap aktivitas bongkar muat di pelabuhan Tjg Priok.

Sindikasi perbankan yang dipimpin bank pemerintah, Korea Development Bank, mengumumkan telah menarik dukungan kepada Hanjin. Karena skim pendanaan perusahaan induk Hanjin tidak memadai untuk mengatasi utang perusahaan yang kini telah mencapai 5,6 triliun won atau sekitar USD 5 milyar. Atas kondisi tersebut, Hanjin Shipping, mengumumkan pengajuan untuk pengawasan kurator dan minta pengadilan agar membekukan asset.

### **Pelayaran Terbesar**

Warta GINSI mencatat, jumlah perusahaan angkutan petikemas terbesar di dunia tercatat 10 perusahaan. Antara lain NYK (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha). NYK adalah salah satu perusahaan kargo melayani secara internasional. Beroperasi sejak 1870-an. Kemudian Evergreen Marine Corporation (EMC) didirikan tahun 1968 oleh Dr. Yung-Fa Cang China. Kini perusahaan itu memiliki kantor di seluruh dunia dan dengan kapasitas operasional lebih dari 160 kapal kontainer.

CMA-CGM, perusahaan asal Perancis terkemuka, beroperasi sejak 1978, dipimpin Mr. Jacques Saade. Perusahaan ini memiliki armada lebih dari 350 unit, melayani lebih dari 150 rute global.

Maersk, sebuah perusahaan pelayaran yang berbasis di Denmark. Maersk Shipping Line adalah cabang dari APP Moller Maersk Company. Perusahaan ini melayani pelayaran internasional

sejak 1904. Memiliki 500 kapal kontainer dengan kapasitas 19 juta teus.

MSC (Mediterran Shipping Company) adalah perusahaan kontainer internasional Swiss, didirikan 1970. Memiliki 456 kapal kontainer sehingga menyandang predikat perusahaan kontainer terluas di dunia. Hapag-Llyod, perusahaan berada di Jerman.

Hapag Llyod adalah salah satu perusahaan paling terkenal, didirikan 1970, merupakan hasil penggabungan antara Hamburg-American Line dan North German Company Lloyd. Kini memiliki lebih dari 130 kapal kontainer dengan melayani lima juta kontainer pada skala dunia.

APL (American President Lines) sebuah perusahaan tambahan ke Singapura Orinet Shipping Line (SOSL). Didirikan tahun 1848. Diantara prestasi yang diraih adalah merupakan perusahaan pertama yang berhasil memanfaatkan ekstra besar (53 kaki) kontainer di kapal, akuntanis untuk transportasi kargo pendek. Cosco (China Ocean Shipping Company), beroperasi di 40 negara dengan armada berjumlah 150 kapal kontainer.

Hanjin Shipping Company adalah perusahaan asal Korsel, semula kategori besar diantara perusahaan kargo terbesar di ASEAN dan dunia. Memiliki kapasitas operasional kargo lebih dari 1 milyar ton per tahun dengan 60 kapal. Pada tahun 2003, Hanjin dan Cosco membentuk aliansi strategis. Dengan aliansi itu, maka menjadi perusahaan sebagai perusahaan pelayaran terkemuka dalam pengiriman barang kargo di Asia. CSCL (China Shipping Container Lines), perusahaan yang berbasis di Shanghai. Dimulai tahun 1997, mempunyai nama baik di Hongkong maupun di Bursa Efek Shanghai.

--- (Sumber : Warta Ginsi Edisi September 2016 Nomor 3469/V) ---

# Imbal Beli Untuk Pengadaan Barang Pemerintah Asal Impor

Kemendag sejak Juni 2016 menetapkan ketentuan imbal beli (counter trade) untuk pengadaan barang pemerintah asal impor. Imbal beli merupakan salah satu stimulus ekspor untuk mendorong pengembangan industri dalam negeri, memperluas akses pasar bagi barang ekspor Indonesia dan memperkuat cadangan devisa negara. Pengadaan barang pemerintah yang berasal dari impor dengan nilai tertentu wajib dilaksanakan melalui imbal beli, yang berpedoman pada peraturan Menteri Perdagangan (Permendag) No 44/M-DAG/PER/6/2016.

Jenis dan nilai barang untuk pengadaan barang pemerintah serta presentase kewajiban imbal beli ditentukan oleh tim imbal beli yang dibentuk menteri. Pemenuhan kewajiban imbal beli harus dilakukan dengan barang ekspor Indonesia. Nilai barang ekspor diperhitungkan dalam mata uang dollar Amerika Serikat atau mata uang lain yang ekuivalen dengan USD. Barang ekspor Indonesia hanya berupa komoditi non migas, yang tidak dapat digunakan untuk pemenuhan kewajiban imbal beli, yakni barang yang dilarang ekspor, barang yang diekspor dalam rangka pemenuhan offset, buyback, kontrak karya.

Barang yang diekspor bukan dalam rangka transaksi perdagangan, berupa barang pindahan, barang contoh, barang bantuan, barang pemberian dan barang lainnya. Daftar barang ekspor yang dapat digunakan untuk memenuhi kewajiban imbal beli ditetapkan secara periodik dengan keputusan Dirjen. Pemenuhan kewajiban imbal beli hanya dapat dilakukan oleh perusahaan pemasok yang telah memenuhi ketentuan, misalnya mendapat persetujuan surat pernyataan kesanggupan melakukan imbal beli (letter of under-taking), ditetapkan sebagai pemegang lelang dan mendapat persetujuan kontrak imbal beli (Annex-A).

Persetujuan surat pernyataan kesanggupan melakukan imbal beli (letter of under-taking) dan persetujuan kontrak imbal beli (Annex-A) diberikan oleh Dirjen. Perusahaan pemasok wajib mengekspor barang ekspor Indonesia senilai atau sepadan dengan nilai kewajiban imbal beli pengadaan barang pemerintah asal impor. Jika perusahaan pemasok tidak melaksanakan sendiri pemenuhan kewajiban imbal beli, maka perusahaan

pemasok dapat mengalihkan pemenuhan kewajiban imbal beli kepada perusahaan pihak ketiga. Daftar perusahaan yang dapat ditunjuk sebagai perusahaan pihak ketiga ditetapkan dengan keputusan Dirjen.

Barang yang diekspor untuk pemenuhan kewajiban imbal beli harus diekspor langsung ke negara pemasok luar negeri. Bila barang asal impor berasal dari beberapa negara, maka tujuan ekspor barang untuk pemenuhan kewajiban imbal beli dapat dilakukan negara asal pemasok luar negeri atau negara asal barang. Ekspor barang tersebut juga dapat dilakukan ke negara ketiga apabila negara ketiga dimaksud bukan merupakan pasar tradisional ekspor yang bersangkutan dan ekspornya tidak mengganggu pemasaran yang telah ada.

Perusahaan pemasok atau perusahaan pihak ketiga harus menyampaikan realisasi ekspor secara tertulis untuk pemenuhan kewajiban imbal beli baik terealisasi maupun tidak. Laporan realisasi disampaikan ke Dirjen secara berkala setiap 3 bulan pada tanggal 15 bulan berikutnya. Laporan realisasi ekspor juga disampaikan secara elektronik melalui <http://inatrade.kemendag.go.id>. Dilengkapi dengan pemberitahuan ekspor barang (PEB), nota pelayanan ekspor (NPE), tindakan asali bill of lading (B/L), air way bill (AWB) atau cargo receipt, invoice dan bukti lain yang diperlukan.

Perusahaan pemasok atau perusahaan pihak ketiga yang tidak dapat merealisasikan ekspor untuk memenuhi kewajiban imbal beli, dikenakan sanksi berupa kewajiban untuk membayar denda sebesar 50% dari nilai kewajiban imbal beli pengadaan barang pemerintah asal impor. Kalau perusahaan tersebut hanya dapat merealisasikan sebagian dari kewajiban imbal beli, dikenakan sanksi untuk membayar sebesar 50% dari nilai kewajiban imbal beli pengadaan barang pemerintah asal impor yang belum direalisasikan. Terhadap pelaksanaan ekspor barang dilakukan post audit oleh Kemendag dan bagi pelanggar terhadap ketentuan Permendag akan dikenai sanksi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

--- (Sumber : Warta Ginsi Edisi September 2016 Nomor 3469/V) ---

## Perubahan Ketentuan Impor Telepon Seluler, Komputer Genggam, dan Komputer Tablet

Dalam upaya mendorong kegiatan penanaman modal di dalam negeri untuk telepon seluler, komputer genggam (handheld), dan komputer tablet, Kementerian Perdagangan (Kemendag) dengan Permendag No 41/M-DAG/PER/5/2016 tanggal 30 Mei 2016 telah melakukan perubahan ketiga atas Permendag No 82/M-DAG/PER/12/2012 dan terakhir dengan Permendag No 48/M-DAG/PER/8/2014 tentang Ketentuan Impor Telepon Seluler, Komputer Genggam (Handheld), dan Komputer Tablet.

Perubahan terjadi pada pasal 4 Permendag No 41/M-DAG/PER/5/2016 yang mulai berlaku pada tanggal 1 Juli 2016 itu menyebutkan bahwa untuk memperoleh penetapan sebagai IT telepon seluler, komputer genggam, dan komputer tablet, perubahan harus mengajukan permohonan secara elektronik kepada Mendag, yakni Dirjen Perdagangan Luar Negeri (Daglu) untuk perangkat yang berada dalam jaringan 3G dan jaringan dibawahnya, dengan melampirkan API-U atau API-P, asli penetapan sebagai IT bagi perusahaan yang telah memiliki IT telepon seluler, komputer genggam, dan komputer tablet. Selain itu lampirkan asli surat pernyataan kerjasama dengan paling sedikit tiga distributor dan rekomendasi dari Dirjen Industri Logam, Mesin, Alat Transportasi dan Elektronika (ILMATE) Kemenperin.



Rapat evaluasi oleh Kemedag, Kemenperin, Kemenko, Kemeninfo, Bea Cukai dan KSO serta importir telepon seluler, komputer genggam dan komputer tablet, Jakarta, (01/10).

Untuk perangkat yang berasal dalam jaringan 4G LTE, melampirkan API-P, asli penetapan sebagai IT, asli surat pernyataan kerjasama sedikitnya tiga distributor dan rekomendasi investasi dari Dirjen ILMATE. Rekomendasi tersebut memuat mengenai bukti

pembangunan industri telepon seluler, komputer genggam, dan komputer tablet di dalam negeri atau bukti kerjasama dengan industri telepon dimaksud di dalam negeri untuk perusahaan yang melakukan kegiatan usaha berupa manufaktur, design house, atau riset dan pengembangan di bidang industri telepon seluler, komputer genggam, dan komputer tablet.

Dirjen dapat membentuk tim yang bertugas melakukan pemeriksaan lapangan untuk mengetahui kebenaran dokumen. Dirjen atas nama menteri menerbitkan IT telepon seluler, komputer genggam, dan komputer tablet paling lama 5 hari kerja terhitung sejak permohonan diterima secara lengkap dan benar atau penolakan penetapan sebagai IT telepon seluler, komputer genggam dan komputer tablet kepada Direktur Impor, Ditjen ILMATE, Kemenperin.

Untuk mendapatkan PI telepon seluler, komputer genggam, dan komputer tablet, IT telepon seluler tersebut, harus mengajukan permohonan secara elektronik kepada Menteri dalam hal Dirjen, melampirkan penetapan sebagai IT telepon seluler, komputer genggam, dan komputer tablet. TPP impor dari Dirjen ILMATE Kemenperin, Sertifikat alat dan perangkat telekomunikasi yang diterbitkan oleh Ditjen Sumber Daya dan Perangkat Pos dan Informatika Kementerian Komunikasi dan Informatika. Selain surat penunjukkan dari principal pemegang merk/pabrik/distributor di luar negeri dengan menunjukkan asli surat penunjukkan yang telah disahkan oleh notaris publik negara setempat dan atas perdagangan atau pejabat diplomatik di bidang ekonomi/konsuler di negara setempat.



### Verifikasi Teknis

Verifikasi atau penelusuran teknis dilakukan terhadap impor telepon seluler, komputer genggam, dan komputer tablet yang meliputi data atau keterangan mengenai negara dan pelabuhan muat, waktu pengapalan, pelabuhan tujuan, pos tarif/HS dan uraian barang serta jenis dan volume sesuai dengan surat pernyataan dari principal pemegang merk/pabrik/distributor di luar negeri. Verifikasi juga dilakukan terhadap sampel produk yang diimpor, meliputi kesesuaian sertifikat alat dan perangkat telekomunikasi yang diterbitkan oleh Ditjen Sumber Daya dan Perangkat Pos dan Informatika serta kesesuaian Nomor Internasional Mobile Equipment Identity (IMEI), Mobile Equipment Identifier (MEID), Electronic Serial Number (ESN) atau sejenisnya sesuai dengan yang tercantum dalam TPP Impor.

Perusahaan yang telah mendapatkan penetapan IT telepon seluler, komputer genggam, dan komputer tablet wajib menyampaikan laporan secara elektronik atas pelaksanaan impor melalui <http://intrade.kemendag.go.id>. Laporan disampaikan setiap bulan paling lambat tanggal 15 bulan berikutnya kepada Dirjen dengan tembusan kepada Dirjen ILMATE. Bila terdapat perbedaan antara data laporan importir dengan data INSW, maka data INSW yang digunakan. Penetapan sebagai IT dicabut apabila perusahaan terbukti memperdagangkan atau memindahtangankan telepon seluler, komputer genggam, dan komputer tablet yang diimpornya kepada konsumen atau pengecer (retailer).

Berikutnya, karena tidak melakukan kewajiban penyampaian laporan sebanyak 2 kali. Tidak melakukan impor dalam jangka waktu 6 bulan berturut-turut terbukti mengubah informasi yang terdapat dalam dokumen impor, melakukan pelanggaran di bidang kepabeanan berdasarkan informasi dari Ditjen Bea dan Cukai serta dinyatakan bersalah berdasarkan putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap atas tindak pidana yang berkaitan dengan penyalahgunaan dokumen impor. Penetapan sebagai IT Telepon seluler yang telah diterbitkan sebelum tanggal 1 Juli 2016 wajib disesuaikan Permendag ini paling lambat 1 September 2016.



### Impor Mesin Multifungsi

Sebelumnya, Mendag dengan peraturannya No 42/M-DAG/PER/KEP/1/2016 telah menetapkan surveyor sebagai pelaksana verifikasi atau penelusuran teknis impor mesin multifungsi berwarna, mesin fotokopi berwarna dan mesin printer berwarna. PT. Surveyor Indonesia (Persero) dinilai memenuhi kriteria dan persyaratan Permendag No 102/M-DAG/PER/12/2015 tentang ketentuan Impor Mesin Multifungsi Berwarna, Mesin Fotokopi Berwarna, dan Mesin Printer Berwarna, sehingga dianggap mampu dan cakap untuk melakukan tugas sebagai surveyor pelaksanaan verifikasi atau penelusuran teknis.

Surveyor melakukan tugas verifikasi di pelabuhan muat sebelum dikapalkan dan menerbitkan hasil pelaksanaan verifikasinya dalam bentuk laporan surveyor (LS). LS dimaksud sebagai dokumen pelengkap pabean dalam penyelesaian kepabeanan di bidang impor, yang berisi data keterangan paling sedikit mengenai negara asal dan pelabuhan muat barang, uraian dan pos tarif/HS, jenis, jumlah, dan spesifikasi barang, tipe barang, waktu pengapalan, dan pelabuhan tujuan.

Mencetak LS diatas kertas yang aman dari pemalsuan (security paper) dan dibuat dalam 2 bahasa, yaitu bahasa Indonesia dan bahasa Inggris denan mencantumkan hasil verifikasinya. Menyampaikan laporan tertulis mengenai pelaksanaan verifikasi setiap bulan kepada Dirjen Daglu Kemendag melalui Direktur Impor paling lambat tanggal 15 hari bulan berikutnya. Keterlambatan atau kesalahan lainnya dalam penerbitan LS yang disebabkan kelalaian surveyor menjadi tanggung jawab surveyor sesuai ketentuan yang berlaku dalam organisasi surveyor internasional (International Federation of Inspection Agenct/IFIA).

--- (Sumber : Warta Ginsi Edisi September 2016 Nomor 3469/V) ---

# GINSI Sambut Positif Ratifikasi UU No 7 Th 2010 Tentang WTO

Sekjen GINSI (Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia), Achmad Ridwan menyambut positif langkah Kemendag yang pada tanggal 18 Agustus 2016 menyelenggarakan konsultasi publik dalam rangka pemahaman implementasi ketentuan Perjanjian Fasilitas Perdagangan (WTO-FTA). "Konsultasi yang melibatkan 32 K/L terkait termasuk GINSI tersebut untuk meniadakan komitmen Indonesia pada pertemuan Tingkat Menteri WTO di Bali tahun 2013, dimana Indonesia sepakat dengan FTA. Maka itu, dalam rangka meratifikasi komitmen tersebut perlu diajukan RUU Perubahan UU No 7 Th 1994 tentang WTO," tegas Ridwan.

FTA (Free Trade Agreement) atau perjanjian perdagangan bebas adalah suatu perjanjian antara dua negara atau lebih membangun sebuah area perdagangan bebas, dimana perdagangan dalam bentuk barang dan jasa dapat dilakukan dengan melampaui batas-batas umum atau batas geografi, tanpa tarif atau penghalang. Sebelumnya dalam sebuah FTA tidak hanya menyepakati mengenai barang dan jasa, tapi juga menyangkut hak atas kekayaan intelektual dan investasi. Cakupan FTA menjadi semakin luas. FTA ditujukan untuk memungkinkan bisnis menjadi lebih cepat diantaranya kedua negara atau lebih sehingga dapat memberikan keuntungan bagi semua pebisnis yang terlibat di dalam FTA.

WTO (World Trade Organization) itu sendiri merupakan satu-satunya organisasi internasional yang mengatur perdagangan internasional. Terbentuknya sejak tahun 1995, WTO berjalan berdasarkan serangkaian perjanjian yang dinegosiasikan dan disepakati oleh sejumlah besar Negara di dunia dan diratifikasi melalui parlemen. Tujuan dari perjanjian-perjanjian WTO adalah untuk membantu produsen barang dan jasa, eksportir dan importir dalam melakukan kegiatannya.

Terkait dengan keikutsertaan Indonesia dalam skim FTA baik dalam lingkup bilateral maupun regional, Warta GINSI mencatat yang dinukilkan dari sejumlah petunjuk pelaksanaan (Juklak) penelitian dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dalam rangka skim FTA. Juklak tersebut tertuang dalam surat edaran (SE) Dirjen

Bea dan Cukai No SE-05/BC/2010 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penelitian Dokumen pemberitahuan impor Barang dalam Rangka Skim Free Trade Agreement.

## Definisi

Definisi yang dimaksud dengan Free Trade Agreement (FTA), adalah perjanjian antara dua atau lebih negara di bidang ekonomi yang diantaranya mencakup penurunan dan atau penghapusan tarif dalam perdagangan barang ASEAN Free Trade Agreement (AFTA) adalah kesepakatan dari negara-negara ASEAN untuk membentuk suatu kawasan perdagangan bebas dalam rangka meningkatkan daya saing ekonomi kawasan regional ASEAN dengan menjadikan ASEAN sebagai basis produksi dunia.

Kemudian, Common Effective Preferential Tariff (CEPT) merupakan suatu skim untuk mewujudkan AFTA melalui penurunan harga hingga menjadi 0-5% dan penghapusan pembatasan kuantitatif dan hambatan-hambatan non tarif lainnya. ASEAN Trade In Good Agreement (ATIGA), merupakan skim perjanjian perdagangan barang antar negara ASEAN yang menjadi pengganti CEPT atau lebih dikenal dengan nama FORM D. Negara ASEAN yang dimaksud adalah Brunei, Indonesia, Kamboja, Laos, Malaysia, Myanmar, Filipina, Singapura, Thailand, dan Vietnam.

ASEAN-China Free Trade Area (ACFTA), yakni kesepakatan dari negara-negara ASEAN untuk membentuk suatu kawasan perdagangan bebas dengan negara China, atau yang lebih dikenal dengan sebutan FORM E. ASEAN-Korea free Trade Area (AKFTA), adalah persetujuan kerangka kerja mengenai kerjasama ekonomi menyeluruh antara pemerintah negara-negara anggota ASEAN dan Republik Korea atau yang lebih dikenal dengan sebutan FORM AK.

Indonesia-Japan Economic Partnership Agreement (JIEPA), merupakan kerjasama ekonomi bilateral antara Indonesia dengan Jepang yang mencakup 11 bidang atau kelompok perundingan antara lain, trade in goods, rules of origin, dan customs procedure, atau disebut juga FORM JIEPA. Rules of Origin (Ketentuan Asal Barang),

didefinisikan sebagai kriteria yang wajib dipenuhi atas suatu barang ekspor untuk dapat diterbitkan Surat Keterangan Asalnya oleh pemerintah di negara asal barang sesuai ketentuan yang ditetapkan berdasarkan perjanjian yang telah disepakati.

Certificate Of Origin (Surat Keterangan Asal/SKA), didefinisikan sebagai dokumen yang menunjukkan bahwa suatu barang telah memenuhi Ketentuan Asal Barang dan berfungsi untuk memperoleh tarif preferensi sesuai masing-masing perjanjian yang telah disepakati. Third Country Invoicing, yakni invoice yang diterbitkan oleh perusahaan yang berlokasi di negara-negara anggota FTA atau negara bukan anggota FTA untuk kepentingan perusahaan pengekspor yang berlokasi di negara anggota FTA. Dewasa ini hanya berlaku untuk skema AFTA, AKFTA, dan IJEPA.

### SKA 3 Hari

Berikutnya, Back-to-back Certificate of Origin, adalah SKA yang diterbitkan oleh negara anggota pengekspor yang kedua (intermediate exporting party/member state) berdasarkan SKA yang diterbitkan oleh negara anggota pengekspor pertama. Issued Retroactively adalah penerbitan kemudian SKA asli, yaitu diterbitkan 3 (tiga) hari setelah tanggal pengapalan sampai dengan 1 (satu) tahun yang disebabkan oleh kesalahan yang tidak

disengaja, atau terdapat alasan lain yang dapat dipertanggungjawabkan sehingga SKA tidak dapat diterbitkan pada saat pengeksporan.

Certified True Copy, adalah tanda yang diberikan pada salinan atau copy SKA sebagai pengganti SKA asli yang hilang atau rusak sebelum diserahkan kepada kantor pabean pelabuhan pemasukan untuk penyelesaian impor, dan diberi tanggal sesuai tanggal penerbitan SKA asli yang hilang atau rusak tersebut serta diterbitkan paling lambat 1 (satu) tahun sejak tanggal penerbitan SKA asli yang hilang atau rusak. Retro-active Check, merupakan permintaan informasi oleh negara pengimpor tentang keabsahan SKA dan pemenuhan kriteria Ketentuan Asal Barang dari negara pengekspor dengan tujuan untuk memastikan barang yang diimpor berhak memperoleh tarif preferensi.

Verification Visit, yaitu pelaksanaan verifikasi atas barang impor dengan mengadakan kunjungan ke negara pengekspor apabila hasil dari retroactive check dianggap tidak memuaskan, yang hanya berlaku untuk skema CEPT-AFTA, AKFTA, dan IJEPA. Certificate Of Origin atau format pengisian Form harap untuk memperhatikan (Overleaf notes) yang tertera di belakang Form.

--- (Sumber : Warta Ginsi Edisi September 2016 Nomor 3469/V) ---