Briefing Subsidi Energi Indonesia

GSI Global Subsidies Initiative

iisd International Institute for Sustainable Development / Institut international du développement durable

FEBRUARI 2014

SEBAGAI BAGIAN DARI AKTIVITAS KAMI DI SEKTOR KEBIJAKAN ENERGI DAN PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN DI INDONESIA, GLOBAL SUBSIDIES INITIATIVE (GSI) DARI INTERNATIONAL INSTITUTE FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT (IISD) MEMPUBLIKASIKAN SEBUAH TERBITAN BERKALA TENTANG ISU-ISU TERKAIT SUBSIDI ENERGI. UNTUK INFORMASI LEBIH LANJUT, HARAP HUBUNGI LUCKY LONTOH DI ALAMAT EMAIL LUCKY.LONTOH@IISD.ORG DAN CHRISTOPHER BEATON DI ALAMAT CBEATON@IISD.ORG.

Subsidi BBM 2013 Kembali Melampaui Prediksi

Kementrian Keuangan memperkirakan pengeluaran subsidi BBM total pada 2013 akan kembali melebihi jumlah yang dialokasikan pada anggaran 2013. Indonesia mengalokasikan USD 16,32 milyar[1] untuk pengeluaran subsidi BBM pada 2013, namun data yang dikeluarkan pada Januari 2014 menunjukkan bahwa pengeluaran aktual subsidi tersebut adalah USD 20,41 trilyun, yang menunjukkan terjadi peningkatan sebesar 25 persen di atas nilai yang dialokasikan. Meskipun target untuk volume total BBM subsidi yang dijual (yakni 48 juta kiloliter) secara umum terpenuhi, depresiasi rupiah dari Rp9.760/USD pada Mei 2013 menjadi Rp12.245/USD pada 20 Desember 2013, ditambah dengan harga minyak internasional yang lebih tinggi, mengakibatkan subsidi per unit BBM yang dijual meningkat tajam (Detik.com, 2013; Bank Indonesia,).

Antara bulan Januari dan November 2013, Indonesia mengimpor 14,74 milyar ton minyak mentah bernilai USD 12,51 milyar, yang merupakan kenaikan 25 persen dari periode yang sama pada 2012. Volume impor berbagai macam bahan bakar (spirits) mencapai 13,40 milyar ton (dengan nilai USD 13,58 milyar) pada periode yang sama di tahun 2013, yang berarti 5,2 persen lebih tinggi dibanding 2012, sementara impor bahan bakar penerbangan (jet fuel) antara Januari dan November 2013 lebih tinggi 38,4 persen dibandingkan dengan periode yang sama di tahun 2012. (BPS, n.d.a.).

Di tahun 2014, Indonesia berencana mengalokasikan Rp194,83 trilyun untuk subsidi bahan bakar yang mencakup bensin RON 88, solar, LPG 3kg, dan gas untuk kendaraan bermotor (LGV). Pemerintah juga berencana mengalokasikan Rp89,8 trilyun untuk subsidi listrik untuk kelas tarif dan tegangan di bawah 900VA. Kombinasi subsidi bahan bakar dan listrik di tahun 2014 bernilai sebesar 85 persen alokasi subsidi total Indonesia, yang setara dengan 23 persen total pengeluaran pemerintah pusat (Nota Fiskal dan Usulan APBN 2014, hal. Lampiran 1-4, 11).

Pemerintah Provinsi Jakarta mengusulkan pengalihan dana subsidi BBM untuk transportasi massal

Pemerintah Provinsi Jakarta terus mengutarakan keinginannya untuk mengurangi distribusi BBM bersubsidi di wilayahnya, dengan rencana untuk mengalihkan dana yang dihemat kepada salah satu program utama

1 Nilai tukar dalam laporan ini adalah nilai tukar BI pada 3 Februari 2014 senilai Rp12.251/US$.

©2013 THE INTERNATIONAL INSTITUTE FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Jakarta, yaitu pengembangan sistem transportasi massa Jakarta. Joko Widodo, gubernur Jakarta yang populer, menyatakan bahwa saat ini sedang berlangsung pembicaraan dengan Kementrian ESDM terkait usulan tersebut. Ia juga menambahkan bahwa langkah pertama untuk membatasi konsumsi bahan bakar bersubsidi adalah dengan menghentikan subsidi BBM untuk jenis kendaraan roda empat (Kompas, 2013). Basuki Tjahaja Purnama, wakil gubernur Jakarta, juga mengatakan bahwa Pemprov Jakarta saat ini sedang mencoba menjajaki pandangan masyarakat terkait rencana tersebut (Tempo, 2013a). Keputusan akhir atas isu ini akan bergantung pada musyawarah dengan pemerintah pusat, kementrian terkait serta regulator migas hilir (BPH Migas).

Parahnya kemacetan Jakarta adalah motif kuat di belakang inisiatif ini, khususnya karena isu lalu lintas menjadi salah satu isu kebijakan pembangunan utama untuk wilayah Jabodetabek[2] sebagai pusat bisnis dan administrasi Indonesia. Menurut Tigor Nainggolan, Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta, kondisi lalu lintas telah memburuk secara drastis dalam beberapa tahun terakhir, dan mengakibatkan kecepatan rata-rata mobil di jalanan Jakarta menjadi hanya sekitar 12 km per jam.

Menurut Polda Metro Jaya, di tahun 2013, terdapat 16 juta kendaraan bermotor terdaftar di wilayah Jabodetabek, yang terdiri dari 11,93 juta motor, 3 juta mobil, 360.022 bus, 617.635 kendaraan komersil, dan 133.430 kendaraan khusus (Detik.com, 2014). Kepolisian menyatakan telah mengeluarkan rata-rata 4.000 izin motor dan 1.000 mobil baru setiap harinya (Vivanews, 2014a). Kendaraan bermotor di Jabodetabek berjumlah kurang lebih 15,49 persen dari jumlah kendaraan total di Indonesia, yang menurut BPS (n.d.b), mencapai 94,3 juta kendaraan di tahun 2012. Salah satu pendorong pertumbuhan luar biasa penggunaan kendaran bermotor di Indonesia adalah kebijakan BBM murah yang ada saat ini.

Inisiatif Pemprov Jakarta di atas telah didukung oleh sejumlah pihak, termasuk KADIN. Ketua KADIN, Suryo Bambang Sulisto, memandang rencana tersebut sebagai elemen kunci dari solusi atas permasalahan lalu lintas Jakarta, yang akan berdampak pada peningkatan produktivitas dan bisnis (Vivanews, 2014b). Mantan wakil presiden Jusuf Kalla, yang kini juga maju dalam pemilihan presiden, juga mengutarakan pendapatnya bahwa kapasitas Jakarta untuk dapat menangani banjir dengan baik, yang merupakan salah satu permasalahan utama yang lain di Jakarta, akan jauh lebih kuat jika anggaran subsidi BBM dapat dialihkan untuk membantu para korban banjir serta memperbaiki infrastruktur dan tata ruang kota untuk menanggulangi dampak banjir (Liputan6, 2014a).

Akuisisi PGN oleh Pertamina, atau merger PGN dengan Pertagas?

Rencana untuk merombak dua BUMN sektor energi, yaitu PT Pertamina dan PT PGN, telah menjadi topik debat kebijakan energi Indonesia dalam beberapa bulan terakhir. Pembicaraan mengenai potensi akuisisi atau merger antara kedua perusahaan tersebut telah berdampak pada penurunan nilai saham PT PGN, yang jatuh dari USD 0,41 per saham sebelum November 2013 menjadi USD 0,37 per saham pada 30 Desember 2013 (Bursa Efek Indonesia, n.d.).

Bisnis utama PT PGN adalah pengoperasian sistem gas hilir Indonesia, termasuk transmisi dan distribusi pipa

2 Jabodetabek terdiri dari Jakarta dan kota-kota di sekitarnya, yaitu Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.

gas. Terdapat dua proposal mengenai restrukturisasi BUMN ini: pertama, akuisisi langsung atas PGN oleh PT Pertamina; dan kedua, didahuluui dengan merger antara PT PGN dan PT Pertagas, anak perusahaan PT Pertamina yang beroperasi di sektor gas, kemudian diikuti dengan akuisisi akhir PGN oleh PT Pertamina. Kementrian Keuangan telah menyatakan mendukung rencana restrukturisasi ini (Inilah.com, 2014). Rencana akuisisi akan membuka peluang penghematan biaya transaksi penyewaan pipa transmisi dan distribusi gas, yang saat ini harus dikelola antara PT Pertamina dan PT PGN, dengan demikian dapat meningkatkan kapasitas PT Pertamina untuk mendukung strategi pemerintah untuk memperluas konversi penggunaan BBM ke gas di pasar domestik.

Rencana restrukturisasi sektor energi telah menuai berbagai reaksi dari para komentator dan masyarakat. Para analis dari PT Investa Saran Mandiri, PT Panin Sekuritas, dan Trust Securities mengungkapkan kekhawatiran mereka bahwa rencana tersebut masih memiliki kekurangan, khususnya karena tekanan yang disebabkannya terhadap saham PT PGN (The Jakarta Post, 2014a). Kritik serupa juga datang dari anggota dewan. Ketua DPR, Marzuki Ali, mengatakan bahwa keputusan Kementrian BUMN untuk mendukung rencana tersebut adalah keputusan yang kurang matang, terbukti dari tekanan atas saham PT PGN sebagai respon atas rencana tersebut(Kompas, 2014a).

Harga Gas Berubah, Pemerintah Turun Tangan

Harga LPG 12kg di Indonesia direvisi dua kali pada minggu pertama Januari 2014. PT Pertamina mengumumkan harga baru untuk LPG tabung besar yang digunakan secara luas oleh konsumen rumah tangga pada 1 Januari 2014. Harga baru ini lebih tinggi Rp3.500 (US$0.32) per kg atau naik 67 persen dari harga sebelumnya. Ini adalah perubahan harga pertama sejak 2009, dimana harga LPG 12kg saat itu ditetapkan sebesar Rp5.850 (US$0.48) per kg. PT Pertamina mengklaim adanya kerugian dalam pendistribusian LPG sebesar Rp21.8 triliun (US$1.75 milliar) dalam kurun waktu 2008 – 2013 (The Jakarta Post, 2014b), dan masih mengalami kerugian sebesar Rp2.100 (US$0.17) per kg meskipun telah menerapkan harga baru (Kompas, 2014b).

Pernyataan PT Pertamina didukung oleh laporan Badan Pemeriksa Keuangan yang menyatakan kerugian PT Pertamina pada 2011 dan 2012 mencapai kisaran Rp7.7 triliun (US$ 628.52 million), yang sebagian besar terjadi dalam pengadaan LPG 12kg yang dijual di bawah harga produksi (Liputan6, 2014b; The Jakarta Post, 2014c).

Di Indonesia, LPG 12kg umumnya dianggap sebagai LPG non-subsidi karena pemerintah tidak mengkompensasi PT Pertamina saat menjual produk ini dengan harga di bawah harga pasar, seperti model kompensasi yang diterapkan untuk LPG 3kg, yang harganya ditetapkan pada US$0.35 per kg pada 2007 (IISD-GSI, 2012). Jika mengacu pada definisi subsidi yang diakui secara internasional, harga LPG 12kg tersebut dapat dikategorikan mengandung elemen subsidi, karena produk tersebut tidak dijual sesuai harga pasar sebagai akibat dari intervensi yang dilakukan pemerintah.

Pada 5 Januari 2014, menyusul penentangan masyarakat yang cukup signifikan terhadap pengumuman kenaikan harga LPG tabung 12kg, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono mengintervensi debat tersebut dengan menginstruksikan PT Pertamina dan kementrian terkait untuk mengkaji ulang keputusan tersebut dalam waktu dua puluh empat jam. Keesokan harinya, PT Pertamina merevisi kenaikan harga yang diusulkan menjadi USD 0,8

per kg (seperempat kenaikan sebelumnya), dan menetapkan harga eceran LPG 12kg sekitar USD 0,56 per kg. Pertamina menyatakan alasan utama di balik revisi tersebut adalah reaksi masyarakat terhadap kenaikan harga.

Di saat yang sama, sebagai tanggapan terhadap penurunan harga, PT Pertamina merevisi proyeksi pertumbuhan laba perusahaan untuk tahun 2014, dari sebesar 13,17 persen menjadi 5,65 persen. Menurut Hanung Budaya, Direktur Pemasaran dan Niaga PT Pertamina, 59 persen LPG yang dipasarkan oleh Pertamina adalah impor, sementara konsumsi LPG Indonesia pada 2013 mencapai 5,6 juta ton, dengan 4,4 juta ton diantaranya merupakan Elpiji bersubsidi (Kompas, 2014c).

Dampak inflasi perubahan harga LPG diperkirakan tidak signifikan oleh sejumlah lembaga pemerintah dan pakar. Deputi Gubernur Bank Indonesia, Perry Warjoyo, mengatakan bahwa kenaikan harga awal pada 1 Januari akan menambah 0,13 persen ke dalam angka inflasi tahunan (Tribunenws, 2014), sementara Tony Prasentiantono, ekonom dari Universitas Gadjah Mada, memperingatkan pemerintah bahwa harga revisi tersebut akan mengakibatkan inflasi tahunan merambah ke tingkat 5,5-6,5 persen, yang berarti dapat melampaui satu persen dari target inflasi tahunan BI untuk 2014. Prasentiantono menyatakan bahwa melemahnya nilai tukar rupiah akan menjadi faktor kunci yang menentukan tekanan inflasi pada 2014 (Kontan, 2014). Laporan terakhir dari BPS pada 3 Februari 2014 menunjukkan bahwa Indeks Harga Perdagangan Besar (IHPB) Umum Nonmigas atau indeks harga grosir/a meningkat sebesar 1,81 persen dari Desember 2013 (BPS, 2014).

Alternatif Baru untuk Sistem Penetapan Harga BBM di Indonesia

Pada 15 Januari 2014, Menteri Keuangan, Chatib Basri, menyatakan bahwa pemerintah sedang mengkaji kemungkinan reformasi subsidi BBM untuk 2014, meskipun hal ini merupakan keputusan yang berisiko bagi para politisi yang menghadapi Pemilu pada April 2014. Ia menambahkan bahwa Kementrian ESDM saat ini sedang mempersiapkan 'mekanisme distribusi tertutup' untuk meningkatkan akurasi pendistribusian, dan skema 'subsidi tetap' (Kementrian Keuangan, 2014).

Sistem distribusi tertutup, yang bertujuan meningkatkan akurasi distribusi subsidi kepada penerima yang berhak, sejauh ini dapat dikatakan berjalan lamban. Program utama di bawah program ini, yakni skema Radio Frequency Identification (RFID), berencana menjangkau 4 juta kendaraan di Jakarta pada bulan Maret 2014. Di bawah program yang sama, peralatan pegendali konsumsi yang dirancang untuk mengidentifikasi kendaraan dan menentukan konsumsi BBM ditawarkan gratis di sejumlah SPBU yang ditentukan. PT INTI sebagai kontraktor yang bertanggung jawab atas pemasangan RFID melaporkan bahwa pada Januari 2014 terdapat 200.000 kendaraan yang telah dilengkapi dengan RFID (Detik.com, 2014). Lebih lanjut, Direktur PT INTI menjelaskan bahwa implementasi hal ini terbukti sulit dan tidak mungkin dapat memenuhi kewajiban tender untuk menyediakan alat sejumlah 100 juta unit RFID pada Juli 2014.

Kemungkinan penerapan subsidi BBM tetap, seperti yang dikemukakan oleh Menteri Keuangan, akan mewakili kembalinya sebuah kebijakan subsidi yang pernah diterapkan di masa lalu. Pada masa pemerintahan Megawati Soekarnoputri, dari Juli 2001 hingga Oktober 2004, Indonesia sempat mengimplementasikan sistem subsidi tetap namun kemudian dirubah kembali. Dalam rentang waktu tertentu pada masa pemerintah Megawati, harga BBM sempat ditetapkan pada level 50 dan 75 persen dari harga pasar.

Referensi

Badan Pusat Statistik (BPS). (2014). Berita Resmi Statistik No.15/02/Th.XVII. 3 February 2014.

Badan Pusat Statistik (BPS). (n.a.a.). Data Ekspor – Impor. Retrieved from: http://www.bps.go.id/exim-frame.php?kat=2&id_subyek=08&notab=50

Badan Pusat Statistik (BPS). (n.a.b.). Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis tahun 1987-2012.

Detik.com. (2013, December 12). Dolar Tembus Rp 12.000, Subsidi BBM Bengkak Rp 50 Triliun. Retrieved from: http://finance.detik.com/read/2013/12/12/162911/2440371/1034/dolar-tembus-rp-12000-subsidi-bbm-bengkak-rp-50-triliun

Bank of Indonesia. (n.a.). Foreign Exchange Reference Rate Jakarta Interbank Spot Dollar Rate US$ - IDR.

Detik.com. (2014, January 2). Jumlah Kendaraan di Jakarta Tahun ini Diperkirakan Terus Meningkat. Retrieved from: http://news.detik.com/read/2014/01/02/145715/2456741/10/jumlah-kendaraan-di-jakarta-tahun-ini-diperkirakan-terus-meningkat?nd771104bcj

Detik.com. (2014, January12). 4 Juta Kendaraan di DKI Harus Sudah Terpasang RFID Hingga Maret 2014. Retrieved from: http://finance.detik.com/read/2014/01/12/154627/2465232/1034/4-juta-kendaraan-di-dki-harus-sudah-terpasang-rfid-hingga-maret-2014

Fiscal Note and State Budget Proposal 2014.

Kompas. (2013, December 19). Jokowi: Stop Subsidi BBM di Jakarta Hanya untuk Mobil. Retrieved from: http://megapolitan.kompas.com/read/2013/12/19/1457515/Jokowi.Stop.Subsidi.BBM.di.Jakarta.Hanya.untuk.Mobil

Kompas. (2014a, January 19). Marzuki Ali Nilai Dahlan Iskan Gegabah Soal Akuisisi PGN. Retrieved from: http://nasional.kompas.com/read/2014/01/19/0923329/Marzuki.Ali.Nilai.Dahlan.Iskan.Gegabah.Soal.Akuisisi.PGN

Kompas. (2014b, January 2). Naik 68 Persen, Harga Elpiji 12 Kg Menjadi Rp 117.708. Retrieved from: http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/01/02/0745006/Naik.68.Persen.Harga.Elpiji.12.Kg.Menjadi.Rp.117.708

Kompas (2014c, January 6). Kenaikan Harga Elpiji 12 Kg Direvisi, Laba Pertamina Terkoreksi. Retrieved from: http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/01/06/2134491/Kenaikan.Harga.Elpiji.12.Kg.Direvisi.Laba.Pertamina.Terkoreksi

Kontan. (2014, January 6). Ekonom: LPG naik Rp 1.000, kerek inflasi jadi 6,5%. Retrieved from: http://nasional.kontan.co.id/news/ekonom-lpg-naik-rp-1.000-kerek-inflasi-jadi-65

IISD-GSI (2012). A Citizens' Guide to Energy Subsidies in Indonesia. 2012 Update. Geneva: the Global Subsidies Initiative of the International Institute for Sustainable Development. Retreived from: http://www.iisd.org/gsi/sites/default/files/indonesia_czguide_eng_update_2012.pdf

Indonesia Stock Index. (n.a.). (PGAS) Perusahaan Gas Negara (Persero) Tbk. Retrieved from: http://www.idx.co.id/en-us/home/marketinformation/stocks/stockssummary.aspx

Inilah.com. (2014, January 18). Kemenkeu Dukung Pertamina Akuisisi PGN. Retrieved from: http://pasarmodal.inilah.com/read/detail/2065644/kemenkeu-dukung-pertamina-akuisisi-pgn#.UvgCL_aTGFg

Liputan6. (2014a, January 21). JK: Stop Subsidi BBM 10 Hari, Jakarta Selamat dari Banjir. Retrieved from: http://

bisnis.liputan6.com/read/806046/jk-stop-subsidi-bbm-10-hari-jakarta-selamat-dari-banjir

Liputan6. (2014b, January 6). Ini Laporan BPK yang Picu Pertamina Naikkan Harga Elpiji. Retrieved from: http://bisnis.liputan6.com/read/793140/ini-laporan-bpk-yang-picu-pertamina-naikkan-harga-elpiji

Ministry of Energy and Mineral Resources (MEMR). (n.a.). Perkembangagn Harga BBM tahun 2001.

Ministry of Finance. (2014, January 15). Pemerintah Siapkan Mekanisme Subsidi BBM Baru. Retrieved from: http://www.kemenkeu.go.id/Berita/pemerintah-siapkan-mekanisme-subsidi-bbm-baru

Tempo. (2013a, December 18). Jokowi Minta Pemerintah Cabut Subsidi BBM di Jakarta. Retrieved from: http://www.tempo.co/read/news/2013/12/18/083538381/Jokowi-Minta-Pemerintah-Cabut-Subsidi-BBM-di-Jakarta

Tempo. (2013b, November 7). Kecepatan Kendaraan di Jakarta Hanya 12 Km per Jam. Retrieved from: http://www.tempo.co/read/news/2013/11/07/214527772/Kecepatan-Kendaraan-di-Jakarta-Hanya-12-Km-per-Jam

The Jakarta Post. (2014a, January 18). Investors not in favor of Pertamina's plan to acquire PGN. Retrieved from: http://www.thejakartapost.com/news/2014/01/18/investors-not-favor-pertamina-s-plan-acquire-pgn.html

The Jakarta Post. (2014b, January 7). Pertamina foresees market price for 12-kg LPG. Retrieved from: http://www.thejakartapost.com/news/2014/01/07/pertamina-foresees-market-price-12-kg-lpg.html

The Jakarta Post. (2014c, January 5). SBY asks Pertamina to review LPG price hike. Retrieved from: http://www.thejakartapost.com/news/2014/01/05/sby-asks-pertamina-review-lpg-price-hike.html

Tribunnews. (2014, January 3). Harga Elpiji Naik, BI Optimistis Inflasi Penuhi Target APBN. Retrieved from: http://www.tribunnews.com/bisnis/2014/01/03/harga-elpiji-naik-bi-optimistis-inflasi-penuhi-target-apbn

Vivanews. (2014a, January 3). Polda: 2013 Jumlah Kendaraan di Jakarta Capai 16 Juta Unit. Retrieved from: http://metro.news.viva.co.id/news/read/470507-polda--2013-jumlah-kendaraan-di-jakarta-capai-16-juta-unit

Vivanews. (2014b, January 27). Pengusaha Nilai Pemerintah Belum Sanggup Atasi Macet. Retrieved from: http://m.news.viva.co.id/news/read/476663-pengusaha-nilai-pemerintah-belum-sanggup-atasi-macet

Published by the International Institute for Sustainable Development.

International Institute for Sustainable Development
Head Office
161 Portage Avenue East, 6th Floor, Winnipeg, Manitoba, Canada R3B 0Y4
Tel: +1 (204) 958-7700 | Fax: +1 (204) 958-7710 | Web site: www.iisd.org

About IISD

The International Institute for Sustainable Development (IISD) contributes to sustainable development by advancing policy recommendations on international trade and investment, economic policy, climate change and energy, and management of natural and social capital, as well as the enabling role of communication technologies in these areas. We report on international negotiations and disseminate knowledge gained through collaborative projects, resulting in more rigorous research, capacity building in developing countries, better networks spanning the North and the South, and better global connections among researchers, practitioners, citizens and policy-makers.

IISD's vision is better living for all—sustainably; its mission is to champion innovation, enabling societies to live sustainably. IISD is registered as a charitable organization in Canada and has 501(c)(3) status in the United States. IISD receives core operating support from the Government of Canada, provided through the Canadian International Development Agency (CIDA), the International Development Research Centre (IDRC), and from the Province of Manitoba. The Institute receives project funding from numerous governments inside and outside Canada, United Nations agencies, foundations and the private sector.

About GSI

GSI is an initiative of the International Institute for Sustainable Development (IISD). GSI puts a spotlight on subsidies—transfers of public money to private interests—and how they impact efforts to put the world economy on a path toward sustainable development. In cooperation with a growing international network of research and media partners, GSI seeks to lay bare just what good or harm public subsidies are doing; to encourage public debate and awareness of the options that are available for reform; and to provide policy-makers with the tools they need to secure sustainable outcomes for our societies and our planet.

International Institute for Sustainable Development
Global Subsidies Initiative
International Environment House 2
9 chemin de Balexert, 1219 Châtelaine, Geneva, Switzerland
Tel: +41 22 917-8373 | Fax: +41 22 917-8054