BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Profil

PT. Dirgantara Indonesia (DI), atau dalam bahasa Inggris dikenal dengan sebutan *Indonesian Aerospace Inc*. (IAe), adalah industri pesawat terbang yang pertama dan satu-satunya di Indonesia dan di wilayah Asia Tenggara. Perusahaan ini dimiliki oleh Pemerintah Indonesia yang didirikan pada 26 April 1976 dengan nama PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio dan BJ Habibie sebagai Presiden Direktur. Industri Pesawat Terbang Nurtanio kemudian berganti nama menjadi Industri Pesawat Terbang Nusantara (IPTN) pada 11 Oktober 1985. Setelah direstrukturisasi, IPTN kemudian berubah nama menjadi Dirgantara Indonesia pada 24 Agustus 2000.

PT. Dirgantara Indonesia telah membuat lebih dari 300 unit helicopter, pesawat untuk sistem keamanan, komponen pesawat terbang, dan pelayanan lainnya. Saat ini perusahaan memiliki 3.720 pekerja, dan diperkirakan selanjutnya akan mengalami penikatan dari waktu ke waktu

2.1.1 Sejarah Instansi

PT. DI (PT. Dirgantara Indonesia) merupakan hasil restrukturisasi terbaru dari perusahaan-perusahaan dirgantara sebelumnya, dimana PT. DI mulai berfungsi pada tanggal 24 Agustus 2000. Embrio perusahaan sebenarnya sudah ada sejak sebelum kemerdekaan Indonesia yang mengalami tahap-tahap periode perkembangan, yang secara kronologis adalah sebagai berikut, Pemerintah Hindia Belanda awalnya tidak memiliki kebijakan/program pembuatan pesawat di Indonesia. Mereka hanya memiliki serangkaian aktifitas yang terkait dengan pembuatan lisensi dan evaluasi (pemeriksaan) standar teknis dan keamanan pesawat-pesawat yang beroprasi di Indonesia. Pada tahun 1914 pemerintah Hindia Belanda mendirikan Flight Test Section (Bagian Uji Terbang) di lapangan udara yang berada di Surabayauntuk menguji perfoma penerbangan pesawat di daerah tropis.

Pada tahun 1922, para pemuda Indonesia sudah dilibatkan dalam memodifikasi sebuah pesawat terbang di sebuah bengkel warga Belanda yang bernama LW. Walraven, yang ada di jalan Cikapundung, Bandung. Kemudian pada tahun 1930, dibentuk Aircraft Production

Section (Bagian Pembuatan Pesawat Udara) yang merakit pesawat Canadian AVRO-AL yang bagian fuselage nya (badan pesawat) menggunakan kayu lokal Indonesia. Fasilitas perakitan pesawat ini kemudian dipindahkan ke Lapangan Udara Andir (sekarang namanya Lapangan Husein Sastranegara). Pada tahun 1937, dua orang pria berkebangsaan Belanda yang bernama LW. Walraven dan MV. Patist merancang pesawat tipe PK.KKH yaitu sebuah pesawat kecil dengan tujuan untuk menerbangkannya sendiri ke Belanda dan Cina sebagai upaya pencatatan rekor pribadi. Dalam usahanya untuk membangun PK.KKH, LW. Walraven dan MV. Patist mengumpulkan sebuah tim yang terdiri dari pemuda Indonesia dibawah pimpinan Tossin untuk merakit pesawat tersebut di bengkel di jalan Kebon Kawung, Bandung.

Sejak awal kemerdekaan Indonesia, pemerintah Indonesia menyadari betapa pentinganya transportasi udara untuk keperluan pemerintahan, perkembangan ekonomi dan pertahanan nasional sebagai akibat dari situasi Indonesia yang merupakan negara kepulauan. Sebagai tindak lanjutnya, pada tahun 1946, Biro Perencanaan dan Konstruksi dibentuk oleh TRI-Udara (sekarang disebut TNI AU). Kemudian anggota-anggotanya yang terdiri dari Weweko Supono, Nurtanio Pringgoadisurjo dan Sumarsono mendirikan sebuah bengkel khusus di Magetan dekat Madium Jawa Timur. Bengkel ini kemudian menghasilkan pesawat laying NWG-1 yang pembuatannya juga melibatkan Tossin, Ahmad dan rekan-rekan yang dulu terlibat dalam pembuatan pesawat PK.KKH. pada tahun 1948, bengkel ini juga menghasilkan pesawat WEL X yang di desain oleh Weweko Supono. Pada periode yang sama Nurtanio mengembangkan klub-klub Aeromodelling di Bandung. Namun aktifitas ini terhenti ketika terjadi pemberontakan Madiun dan Agresi Militer Belanda 1 dan2.

Setelah negara Indonesia akhirnya disahkan oleh PBB, kegiatan klub-klub Aeromodelling kembali berlangsung di Lapangan Udara Andir (sekarang bernama Husein Sastranegara) Bandung. Pada tahun 1953, aktifitas klub-klub ini disatukan dalam organisasi bernama Seksi Percobaan , beranggotakan 15 orang dan dibawah supervisi Komando Depot Perawatan Teknik udara dengan Mayor Nurtanio Pringgoadisurjo sebagai pimpinannya. Pada tanggal 1 agustus 1954, Seksi Percobaan berhasil menerbangkan pesawat “Si Kumbang” yang merupakan hasil desain Nurtanio. Kemudian pada tanggal 24 April 1957, Seksi Percobaan dirombak menjadi organisasi yang lebih besar yang disebut Sub Depot Penyelidikan, Percobaan an Pembuatan yang pada tahun 1958 menghasilkan pesawat latih “Belalang 89”

dan “Belalang 90” yang digunakan untuk melatih kandidat pilot di Akademi Angkatan Udara dan Pusat Penerbangan Angkatan Darat. Pada tahun yang sama Sub Depot Penyelidikan juga menghasilkan pesawat “Kumbang 25”. Pada tahun 1960 samapi 1964, Nurtanio dan tiga orang kolega lainnya dikirim pemeritahan Indonesia ke FEATI (Far Easten Air Transport Incorporate) di Fillipina untuk mengembangkan pengetahuan aeronatical meeka dan sekembalinya dari Studi, mereka bekerja di LAPIP.

Pada 16 Desember 1961 pemerintah Indonesia membentuk LAPIP (Lembaga Persiapan Industri Penerbangan) dibawah kepemimpinan Nurtanio dengan tujuan untuk mempersiapkan Industri Penerbangan yang mempunyai kemampuan untuk mendukung kegiatan penerbangan nasional Indonesia. LAPIP pada tahun 1961 kemudian berkerjasama dengan CEKOP (Industri Pesawat Terbang Polandia) untuk membangun fasilitas perakitan pesawat, Human Resource Training dan selain itu CEKOP juga memberikan lisensi kepada LAPIP untuk memproduksi pesawat PZL 104 Wilga (Di Indonesia bernama Gelatik).

Pada tahun 1965 sebagai kelanjutan dari LAPIP didirikan KOPELATIP (Komado Pelaksaan Industri Pesawat Terbang) utnuk TNI AU dan PN. Industri Pesawat Terbang Berdikari (di bawah asuhan Pertamina) melalui Dekrit Presiden. Setelah pada tahun 1966 Nurtanio yang merupakan Bapak Penerbangan Indonesia meninggal dunia, pemerintah menggabungkan KOPELATIP dan PN. Industri Pesawat Terbang Berdikari menjadi LIPNUR (Lembaga Industri Penerbangan Nurtanio) untuk menghormati kepeloporan almarhum Nurtanio dalam dunia Penerbangan Indonesia. Kemudian pada tahun yang sama, melalui perantara Adam Malik yang merupakan Mentri Luar Negri Indonesia, B.J. Habibie yang ketika itu bekerja di perusahaan Dirgantara MBB (Masserschmitt Blokow Blohm) di Jerman setelah lulus dari Aachen Technial High Learning, Fakultas Aircraft Constraction, diminta untuk menyumbangkan tenaganya untuk membangun Industri Penerbangan Indonesia. B.J. Habibie kemudian membentuk team untuk mempelajari perakitan pesawat di perusahaan MBB, tempatnya bekerja.

Kemudian pada awal Januari 1974, B.J. Habibie dipanggil Soeharto (Presiden RI kedua) dan ditunjuk sebagai penasehat Presiden dalam bidang Teknologi. Pertemuan ini juga melahirkan Badan ATTP (Advanced Technology dan Teknologi Penerbangan Pertamina) yang dipimpin Habibie dan bertujuan mendapatkan lisensi pembuatan pesawat terbang dari perusahaan Aerospace di luar negri untuk diproduksi di Indonesia. Akhirnya pada bulan

September 1974, ATTP berhaisl menandatangani perjanjian untuk kerjasama lisensi dengan MBB (Jerman) dan CASA (Spanyol) untuk memproduksi Helikopter tipe BO-105 dan pesawat sayap tetap tipe NC-212. Sebagai bagian dari program PELITA (Pembanguan Lima Tahun) VI oleh Presiden Soeharto, pada tanggal 5 April 1976 dimulailah proses penggabungan ATTP dengan LIPNUR menjadi PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio yang dilanjutkan dengan pembuatan akta notaris no.15 di Jakarta yang mengesahkan B.J. Habibie sebagai Presiden Direktur. Kemudian pada tanggal 11 Oktober 1985, PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio mengalami perubahan naman menjadi PT. Industri Pesawat terbang Nusantara (IPTN).

Kemudian sebagai Perusahaan Dirgantara Indonesia, IPTN melaksanakan program pengembangan perusahaannya ke dalam 2 tahapan yaitu : Tahap alih teknologi yaitu tahapan mendapatkan lisensi dari perusahaan dirgantara di luar negeri untuk merakit pesawat dan helicopter di Indonesia sebagai upaya menyerap keahlian dan teknologi dari luar yang ditandai dengan memperbarui perjanjian dengan pihak MBB (Jerman) untuk merakit helicopter tipe BO-105 dan pihak CASA (Spanyol) untuk memproduksi pesawat sayap tetap tipe NC-212, Perjanjian sebelumnya dilakukan dengan ATTP yang pada tahun 1976 telah menjadi bagian dari IPTN. Pada tahap alih teknologi ini juga dilanjutkan dengan perjanjian dengan perusahaan FZ dari Belgia untuk mendapatkan lisensi merakit Helicopter NSA 330 PUMA dan Helicopter NAS 332 Super PUMA. Setelah tahap alih teknologi ini dinilai cukup sukses, maka IPTN melanjutkan program pengembangannya ke tahap berikutnya yaitu tahap integrasi teknologi yaitu tahap mengintegrasikan keahlian dan teknologi yang didapatkan dari luar negeri untuk mendesain dan memproduksi pesawat juga komponen pesawat buatan dalam negeri. Tahap ini dimulai tahun 1980 yang ditandai dengan menandatangani perjanjian kerjasama baru dengan perusahaan CASA untuk mendirikan perusahaan patungan bernama Aercraft Technology Industry (Airtech) untuk merancang dan memproduksi pesawat angkut serba guna CN-235. Pesawat ini mulai dipromosikan pada pameran ke Dirgantaraan ke 34 di Perancis pada tanggal 10 Juni 1980. Kemudian tahun 1983, IPTN mendirikan Divisi Sistem Bersenjata untuk merakit pesawat dan helicopter versi militer sebagai bagian dari pengembangan usaha dan pasar. Pada tahun yang sama juga dibentuk Divisi Perawatan Mesin (Universal Maintenence Center) untuk memperbaiki mesin-mesin pesawat terbang dan helicopter. Karena ragam usaha dan produk yang semakin berkembang, pada tahun 1985,

IPTN kemudian memperluas pabriknya dengan membangun kawasan industri II, III dan IV. Perluasan pabrik ini juga diikuti dengan penambahan jumlah karyawan yang mencapai puncaknya pada tahun 1994 dengan jumlah karyawan 16.000 orang. Kemudian pada tahun 1999, IPTN mengembangkan produk pesawat baru sebagai bagian dari tahap integrasi teknologi yaitu pesawat CN-250 dan N-2130, namun kedua proyek ini terpaksa dihentikan sebagai akibat dari krisis ekonomi yang melanda negara Indonesia dan Asia Tenggara dimana Lembaga Keuangan Internasional IMF menetapkan syarat bahwa pemerintah Indonesia harus menghentikan pengaliran dana ke Industri Dirgantara, apabila ingin mendapatkan bantuan dari lembaga tersebut. Putusnya aliran dana dari pemerintah dan ditambah dengan menurun tajamnya pesanan pesawat dan helicopter menyebabkan IPTN dilanda krisis keuangan dan terancam bangkrut.

Pada tanggal 24 Agustus 2000 sebagai langkah dalam krisis keuangannya, IPTN merampingkan perusahaannya dan sekaligus merubah namanya menjadi PT. Dirgantara Indonesia. Program perampingan meliputi orientasi bisnis, pengalokasian SDM dalam jumlah yang sesuai dengan beban kerja dan pengolahan capital dengan pasar yang lebih terfokus dan tujuan bisnis yang terkonsentrasi.

Sebagai hasil program perampingan, pada awal hingga pertengahan tahun 2000-an, PT. Dirgantara Indonesia (PTDI) mulai menunjukan kebangkitannya kembali, banyak pesanan pesawat datang dari luar negeri seperti negara Thailand, Malaysia, Brunei, Korea, Fillipina dan negara lainnya. Mesekipun begitu, karena dinilai tidak mampu membayar utang berupa kompensasi dan manfaat pensiun, dan juga jaminan hari tua kepada mantan karyawannya, PT. Dirgantara Indonesia dinyatakan pailit oleh Pengadilan Niaga, pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat 4 September 2007. Namun, pada tanggal 24 Oktober 2007 keputusan pailit tersebut dibatalkan dan PT. Dirgantara Indonesia masih berjalan hingga sekarang.

Berkaitan dengan itu, sejak Oktober 1998 industri ini mempersiapkan paradigma baru. Program restrukturisasi permodalan dan keuangan digulirkan. Melalui restrukturisasi ini postur karyawan menyusut dari 16.000 menjadi 10.000 karyawan. Puncaknya adalah ketika perubahan nama menjadi PT. DI, dilanjutkan dengan pengukuhan direksi baru. Nama PT. Dirgantara Indonesia diharapkan melahirkan citra baru yang lebih baik.

Melalui paradigma ini PT. Dirgantara Indonesia lebih berorientasi bisnis dengan memanfaatkan teknologi yang telah diserap selama tiga windu yang lalu sebagai ujung

tombak dalam menghasilkan produk dan jasa. Orientasi Dirgantara Indonesia 70% pada bisnis inti pesawat terbang serta kompetensi lain yang terkait dengan pesawat terbang, sementara 30% nya pada bisnis plasma. Dengan Paradigma baru ini Dirgantara Indonesia melahirkan 6 profil center, dan 7 strategic bussines units, serta 5 usaha pendukung. Melalui implementasi restrukturisasi sejak April 1999 lalu diharapkan industri ini menjadi institusi bisnis yang adaptif, efisien dengan memberdayakan unit-unit bisnis melalui otonomi, mempercepat pengambilan keputusan bisnis serta meningkatkan efisiensi operasi.

Nama Perusahaan : PT Dirgantara Indonesia

Bentuk perusahaan : Perseroan Terbatas

Visi

Menjadi perusahaan yang menjadi kelas dunia dalam Industri Dirgantara yang berbasis pada penguasaan teknologi tinggi dan mampu bersaing dalam pasar global, dengan mengandalkan keunggulan biaya.

Misi

1. Menjalankan usaha dengan selalu berorientasi pada aspek bisnis dan komersil, dan dapat menghasilkan produk dan jasa yang memiliki keunggulan biaya.
2. Sebagai pusat keunggulan di bidang industri dirgantara, terutama dalam rekayasa, rancang bangun, manufaktur, produksi dan pemeliharaan untuk aplikasi di luar industri global yang mampu bersaing dan melakukan aliansi strategis dengan industri dirgantara kelas dunia lainnya.
3. Menjadikan perusahaan sebagai pemain kelas dunia di Industri Global yang mampu bersaing dan melakukan aliansi strategis dengan industri dirgantara kelas dunia lainnya.

Bidang Usaha : Industri Pesawat Terbang

Alamat Kantor : Jl. Pajajaran no. 154 Bandung 40174, Indonesia

Nomor Telepon : 2.22.605.4167, 62.22.605.4162

2.1.2. Logo Instansi

Setelah beberapa kali pergantian nama ada beberapa logo yang digunakan di PT Dirgantara Indonesia diantaranya di Era PT IPTN dan Era PT Dirgantara Indonesia



Sumber : Arsip PT. DI Tahun 2010

Gambar 2.1. Logo PT. IPTN

Makna dari logo tersebut adalah:

Pada Logo PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara (IPTN)

1. Warna biru angkasa melambangkan langit tempat pesawat terbang.
2. Samping Gatot kaca sebagai perwakilan dari sosok Gatot Kaca yang dalam perwayangan Indonesia merupakan pahlawan yang memiliki kemampuan untuk terbang di angkasa.
3. Tulisan IPTN adalah lambang dari nama perusahaan IPTN. Melalui kepres RI No.5 tahun 1986 dan RUSPS luar biasa tgl 8 april 1986. Perubahan nama PT Nurtanio menjadi IPTN (PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara)



Gambar 2.2. Logo PT. Dirgantara Indonesia

Makna dari logo PT Dirgantara Indonesia adalah:

Pada Logo PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara (IPTN)

1. Warna biru angkasa melambangkan langit tempat pesawat terbang.
2. Sayap pesawat terbang sebanyak 3 buah, yang melambangkan fase PT. Dirgantara Indonesia yaitu :
   1. PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio.
   2. PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara
   3. PT. Dirgantara Indonesia.
3. Ukuran Pesawat terbang yang semakin membesar melambangkan keinginan PT. DI untuk menjadi perusahaan dirgantara yang semakin membesar disetiap fasenya.
4. Lingkaran melambangkan bola dunia dimana PT.DI ingin menjadi perusahaan kelas dunia.

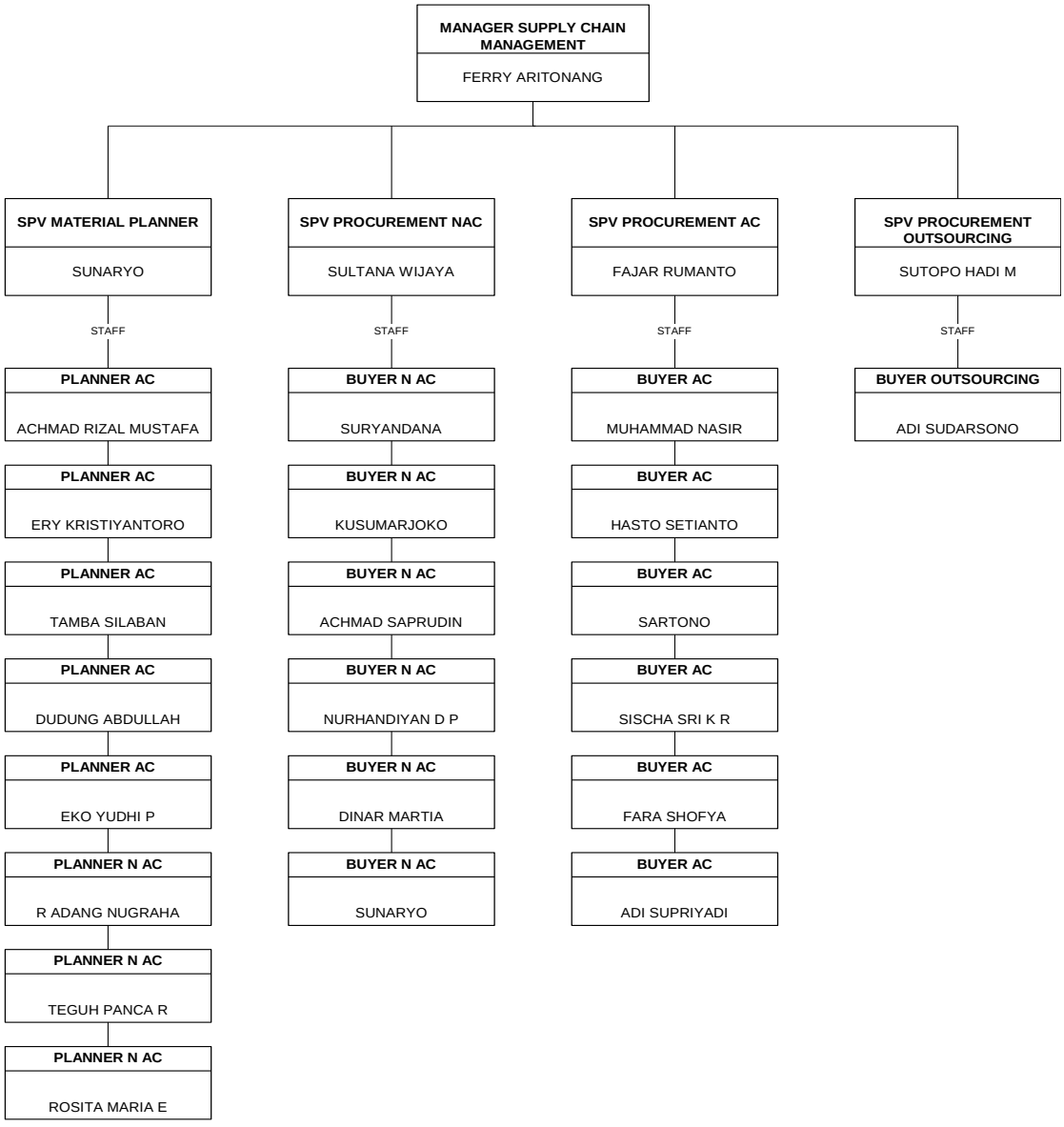
2.1.3. Badan Hukum Instansi

PT. Dirgantara Indonesia merupakan salah satu perusahaan BUMN milik pemerintah yang bergerak di bidang Industri pesawat terbang.

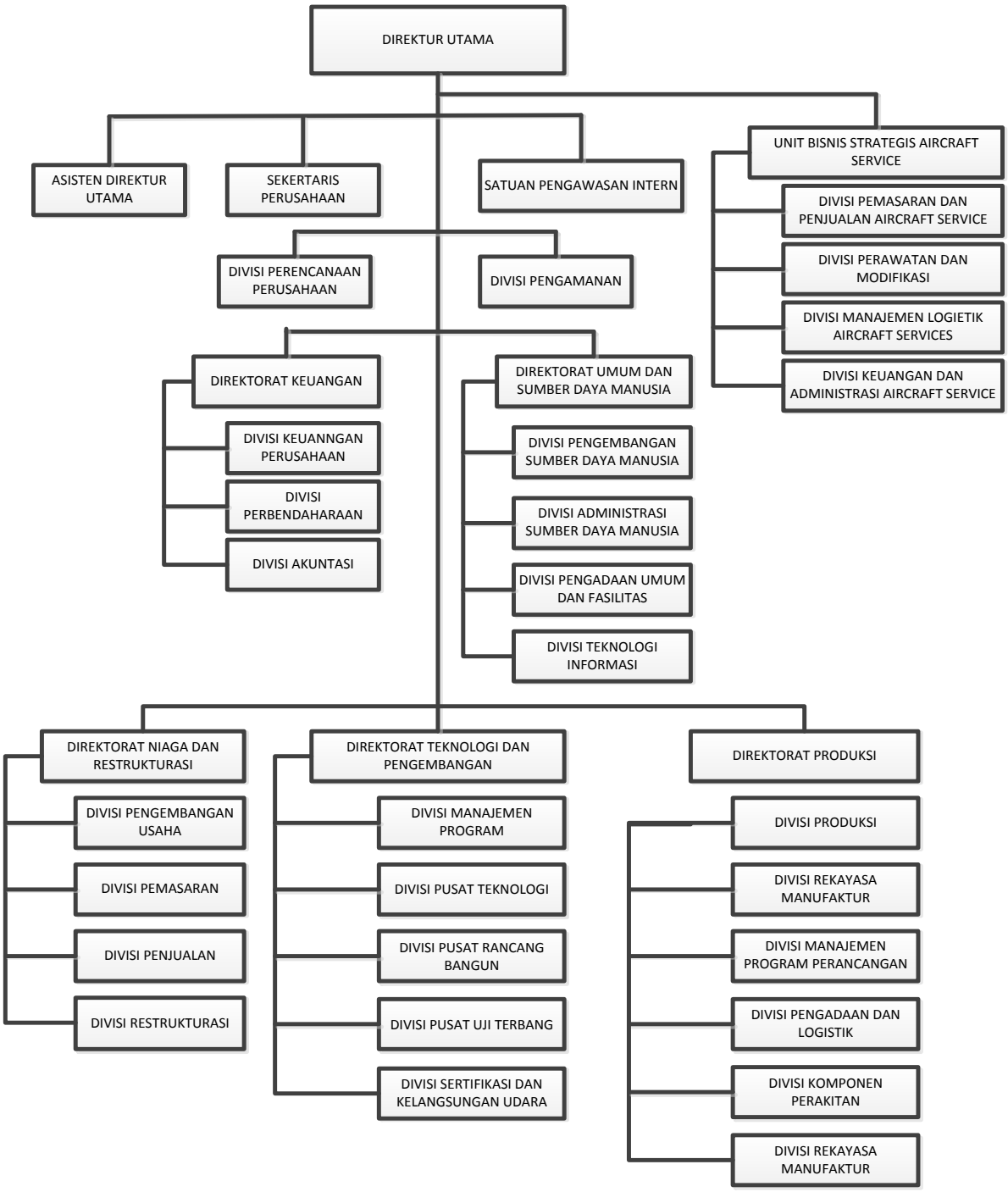
Perusahaan Dirgantara Indonesia berbadan hukum menurut peraturan pemerintah No.12 tanggal 5 April 1975 dan mulai diresmikan pendiriannya pada tanggal 23 Agustus 1976.

2.1.4 Struktur Organisasi

Didalam perusahaan tentunya ada beberapa divisi yang akan menunjang prekembangan perusahaan. Pada Gambar 2.3 merupakan Struktur Oraganisasi di PT Dirgantara Indonesia dari mulai direktur utama sampai divisi-divisi yang mampu menunjang perkembangan PT Dirgantara Indonesia. Pada Gambar 2.4 adalah Struktur Organisasi dari SCM (*Supply Chain Management)* yang merupakan salah satu divisi yang ada di PT Dirgantara Indonesia.



Gambar 2.3. Struktur Organisasi SCM PT Dirgantara Indonesi



Gambar 2.4. Bagan Struktur Organisasi PT Dirgantara Indonesia

2.1.5 Job Deskripsi

Dari struktur organisasi akan diuraikan job deskrpsi dari setiap jabatan yang ada di PT Dirgantara Indonesia, diantaranya:

1. Direktur Utama

1. Memimpin dan mengkoordinasikan anggota direksi dalam melaksanakan pengurusan perusahaan untuk kepentingan dan tujuan perusahaan,
   meliputi :
   a. Mentapkan Kebijaknan (policy), arah (Direction), dan strategi (Strategi) perusahaan.
   b. Penentuan Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) dan Rencana kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) untuk disahkan oleh Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS).
   c. Pemeliharaan dan pengurusan kekayaan perusahaan.
   d. Pelaksanaan portofolio bisnis masing – masing direktorat.
2. Memimpin rapat – rapat direksi.
3. Sebagai kuasa pemegang saham pada anak – anak perusahaan.
4. Bertindak untuk dan atas nam perusahaan selaku pendiri dana pension

2. Asisten Dirut bidang Bisnis Pemerintah

1. Melakukan kajian dan merumuskan arah, sasaran, dan pengorganisasian fungsi bisnis pemerintah, serta menetapkan kebijakan dan prosedur. Sebagai pedoman bagi pelaksanaan kegiatan bisnis dan mengarahkan pelaksanaannya secara teknis dan admministrasi.
2. Mengarahkan Mengarahkan penyusunan Program Kerja Pengawasan Tahunan (PKPT) dan Program Kerja Pengawasan Jangka Panjang (PKPJP) yang berbasis bisnis dan mengusulkan prioritas kegiatan bisnis tahunan.

3. Mengkomunikasikan hasil kajian atas performance gap dan adaptability gap, guna memastikan bahwa tujuan bisnis internal telah sesuai, memadai, dan dapat dipergunakan secara efektif untuk mencapai program kerja pemerintah.
4. Dalam melaksanakan fungsinya dapat melakukan akses terhadap semua informasi baik berupa catatan, data, atau dalam bentuk lainnya, memasuki seluruh tempat atau wilayah kerja perusahaan, melihat seluruh asset, dan seluruh aktifitas perusahaan, serta meminta penjelasan yang diperlukan kepada karyawan dan manajemen perusahaan guna melihat peluang bisnis yang ada.

3. Asisten Dirut Sistem Manajemen Mutu Perusahaan

Mewakili Direktur Utama untuk mengkoordinasikan dan memonitor pelaksanaan fungsi – fungsi quality yang ada di perusahaan agar mampu memenuhi persyaratan para pelanggan, sehingga mutu dapat menjadi salah satu citra diri perusahaan yang dikenal secara positif dan meluas di dunia industry domestic dan internasional.

4. Sekertariat Perusahaan

1. Menjamin pekerjaan – pekerjaan direksi adalah sesuai dengan peraturan – peraturan perusahaan dan ketentuan – ketentuan dari good corporate governance (GCG).
2. Memfasilitasi pelaksanaan GCG melalui kegiatan – kegiatan perusahaan.
3. Melakukan koordinasi dengan pemegang saham.
4. Mempertahankan citra perusahaan.
5. Menetapkan strategi – strategi kebijakan dan prosedur secara menyeluruh dan meyakinkan.
6. Membuat laporan kepada eksekutif.

5. Satuan Pengawasan Intern

1. Mengelola fungsi Satuan Pengawasan Intern secara efektif dan efesien, guna memastikan kegiatan fungsinya mampu memberikan kontribusi yang bernilai tambah

bagi perusahaan, melalui pendekatan penilaian yang sistematis dan teratur dalam mengembangkan dan menjaga efektifitas system pengadilan internal, pengelolaan resiko dan proses governance sesuai dengan ketentuan dan peraturan perundang – undangan yang berlaku.

2. Mengendalikan pelaksanaan proses audit berbasis resiko berdasarkan standar profesi yang meliputi perencanaan, pelaksanaan, rekomendasi, pelaporan serta pemantauan tindak lanjut, seta melaksanakan aktifitas monitoring dan konsultatif.
3. Melakukan koordinasi dengan atau menjadi mitra bagi komite audit komisaris dan aparat eksternak Auditor, serta memantau tindak lanjut temuan hasil audit.
4. Mengelola pelasksanaan audit khusus termasuk namun tidak terbatas untuk mendalami hasil audit operasional yang berindikasi adanya tindakan kecurangan sekaligus menilai efektifitas design dan operasi pengendalian internal dalam pencegahan kecurangan.
5. Mengembangkan program jaminan kualitas audit melalui penilaian internal (Control Selt Assessment – CSA), pengembangan metode audit dan perencanaan postur Sumber Daya Manusia, serta program pendidikan dan latihan yang berkelanjutan berdasarkan standar profesi.

6. Divisi Pengamanan

Melindungi dan mengamankan kawasan perusahaan baik yang berupa sarana maupun yang berupa prasarana fisik termasuk personel, materil, informasi dan seluruh asset perusahaan lainnya yang dilakukan melalui pencegahan dan penanggulangan terhadap setiap tindak criminal yang ada, dari dalam maupun dari luar lingkungan perusahaan yang dapat merugikan perusahaan.

7. Divisi Perencanaan dan Pengembangan Perusahaan

1. Menyususn Rencana Strategi Perusahaan (RSP) untuk 10 tahun dan rencana jangka panjang perusahaan untuk 5 tahun kedepan yang adaptif terhadap perubahan lingkungan.

2. Menyususn Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) tahunan.
3. Melakukan pengendalian anggaran melalui Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) unit Organisasi.
4. Melakukan evaluasi kinerja perusahaan, mengidentifikasi alternative tindakan stratejik atas kesenjangan performansi terhadap rencana yang telah ditetapkan.
5. Menyusun Laporan Manajemen secara periodic dan tahunan (Un-audit & Audited) atas realisasi kinerja usaha.
6. Menyusun laporan hasil kajian bisnis koorporasi sesuai kebutuhan Direksi, komisaris dan pemegang saham serta pihak – pihak yang berkepentingan.
7. Melaksanakan pembinaan dan mengevaluasi kinerja Anak perusahaan dan Perusahaan Patungan.
8. Merencanakan, mengevaluasi dan mengelola portofolio bisnis perusahaan serta mengembangkan bisnis perusahaan.
9. Memfasilitasi, mengevaluasi dan memantau pelaksanaan manajemen resiko perusahaan.

8. Direktorat Aerostructure

1. Mengelola bisnis jasa manufacture pesawat dan helicopter baik yang merupakan rancangan perusahaan aeroscape lain yang dilisensi untuk manufacture di PT. DI.
2. Pertumbuhan detail part dan komponen pesawat terbang sesuai ketentuan keselamatan, kesehatan kerja dan lingkungan Hidup (K3LH).
3. Pembuatan detail part dan pembuatan komponen helicopter sesuai dengan ketentuan K3LH.
4. Memasarkan produk pesawat dan helicopter yang di produksi PT.DI.
5. Layanan Purna jual berupa jaminan dari produk pesawat dan helicopter PT.DI.
6. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan aktifitas produksi yang meliputi proses : metal forming, machining,bonding dan composite, special process dan surface treatment.
7. Merencanakan , melaksanakan dan mengendalikan pengadaan material yang dibutuhkan dalam proses manufacture pesawat dan helicopter.

8. Mengelola dana operasional yang dialokasikan perusahaan secara efesien dan efektif.
9. Mengelola asset yang disediakan perusahaan secara efesien dan efektif.

9. Direktorat Aircraft Integration

1. Mengelola bisnis layanan modifikasi pesawat dan helicopter hasil produksi PT.DI maupun produk pesawat dan helicopter hasil produksi aerospace lain yang telah memberikan lisensi kepada PT.DI untuk memodifikasi produknya.
2. Melakukan modifikasi pesawat dan helicopter sesuai permintaan pelanggan.
3. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan aktifitas produksi yang meliputi :integrasi peralatan yang dimodifikasi sesuai dengan permintaan pelanggan serta pengujian pesawat terbang dan helicopter yang telah dimodifikasi tersebut dengan mematuhi ketentuan keselamatan, kesehatan kerja dan Lingkungan Hidup (K3LH).
4. Memasarkan layanan modifikasi produk pesawat dan helicopter yang dapat dilakukan oleh PT.DI.
5. Merencanakan, melaksankan dan mengendalikan pengadaan material yang dibutuhkan dalam proses modifikasi pesawat dan helicopter.
6. Mengelola dana operasional yang dialokasikan perusahaan secara efesien dan efektif.
7. Mengelola asset yang disediakan perusahaan secara efesien dan efektif.

10. Direktorat Aircraft Service

1. Mengelola bisnis jasa pemeliharaan (maintenance), overhaoul dan perbaikan (repair). Produk pesawat dan helicopter hasil produksi PT.DI maupun produksi perusahaan aerospace lain yang telah memberikan lisensi kepada PT. DI untuk memelihara dan memperbaiki produk pesawat, helicopter serta komponen dan mesinnya.
2. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan aktifitas produksi yang meliputi : pemeliharaan (maintenance), overhaoul dan perbaikan (repair), produk pesawat dan helicopter serta komponen dan mesinnya.
3. Layanan purna jual berupa costumer support.

4. Bekerjasama dengan Direktorat Aerostructure dalam memasarkan layanan pemeliharaan (maintenance), overhaoul dan perbaikan (repaiar), produk pesawat dan helicopter serta komponen dan mesinnya.
5. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan pengadaan material yang dibutuhkan dalam proses pemeliharaan (maintenance), overhaoul dan perbaikan (repair), produk pesawat dan helicopter serta komponen dan mesinnya.
6. Mengelola dana operasional yang dialokasikan perusahaan secara efektif dan efesien.
7. Mengelola asset yang disediakan perusahaan secara efesien dan efektif

11. Direktorat Teknologi dan Pengembangan

1. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan aktifitas penelitian, rekayasa , rancang bangun, pengembangan produk bari baik yang terkait dengan produk pesawat dan helicopter (aeronautica) maupun produk non aeronautica yang terkait dengan persenjataan (Hankam), produksi dan pengujian prototype.
2. Membina dan melindungi Hak Kekayaan Intelektual dari produk baru (aeronautica dan non aeronautica), yang dihasilkan oleh direktorat ini.
3. Merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan pengadaan material yang dibutuhkan dalam proses pengembangan produk (aeronautica dan non aeronautica).
4. Memasarkan produk baru (aeronautica dan non aeronautica) yang dikembangkan ke pasar yang sesuai.
5. Mengelola dana operasional yang dialokasikan perusahaan secara efesien dan efektif.
6. Mengelola asset yang disediakan perusahaan secara efesien dan efektif.

12. Direktorat Keuangan dan Administrasi

1. Mengelola keuangan, akutansi dan Sumber Daya Manusia di PT. DI.
2. Melaksanakan hubungan dengan institusi penyedia dana, pemegang saham dan komunitas keuangan dalam hal provision of capital, investor relation dan short term finishing.
3. Mengelola dana perusahaan secara efektif dan efesien.

4. Membina dan melaksanakan penyusunan informasi akuntansi perusahaan secara efesien dan efektif sehingga informasi akuntansi direktorat agar dapat disajikan dan dilaporkan secara tepat waktu, tepat saji dan akurat.
5. Melaksanakan pengembangan, implementasi dan koordinasi program sumber daya manusia di seluruh perusahaan, termasuk melaksanakan fungsi administrasi sumber daya manusia.
6. Menyediakan pelayanan fasilitas umum.
7. Mengkoordinasikan pelaksanaan pemanfaatan sumber daya dan fasilitas yang dialokasikan kepada direktorat – direktorat dengan sumber daya dan fasilitas lain milik perusahaan untuk
   meningkatkan daya saing perusahaan.

2.2 Landasan Teori

2.2.1 *Supply Chain Management* (SCM)

Supply Chain merupakan sistem organisasi, kelompok, aktivitas, informasi, dan sumber daya yang terlibat dalam memindahkan suatu produk atau jasa dari supplier ke customer. Aktivitas supply chain mengubah suatu sumber daya, material, dan komponen menjadi suatu produk yang akan disampaikan ke tangan pelanggan. Aktivitas supply chain mencakum semua dari pengembangan produk, modal, produksi, dan logistik, serta seistem informasi untuk mengkoordinasi aktivitas tersebut

Supply Chain merupakan suatu kesatuan rantai pemasok dimana salah satu dan yang lainnya harus saling melengkapi satu sama lain, atau dengan kata lain Supply Chain berari jaringan suatu kesatuan antar perusahaan untuk suatu tujuan akhir dimana dalam hal ini adalah konsumen.

Supply Chain Management (SCM) adalah suatu pengetahuan dan seni dimana suatu perusahaan berusaha menemukan metode bagaimana menyuplai suatu material agar dijadikan suatu produk atau jasa dan akhirnya menyuplaikannya hingga sampai ke tangan pelanggan yang semuanya harus dilakukan seefektif dan seefisien mungkin sehingga didapatkan biaya yang kecil.

Supply Chain Management mencakup aktivitas dimulai dari supplier, pabrik, distributor, toko atau ritel, serta perusahaan pendukung seperti jasa logistic dan lain – lain. Dan cakupan kegiatannya dimulai dari kegiatan merancang produk baru (product development) kegiatan mendapatkan bahan baku (procurement), kegiatan merencanakan produksi dan persediaan (planning and control), kegiatan melakukan produksi (production), dan kegiatan melakukan pengiriman (distribution).

Pada ketika mengelola Supply Chain Management yang harus kita perhatikan ialah mencakup pada aliran barang dari hulu ke hilir. Contohnya bahan baku yang dikirim dari supplier ke pabrik, setelah produksi selesai dikirim ke distributor, pengecer, kemudian ke pemakai akhir. Kemudian aliran uang dan sejenisnya yang mengalir dari hilir ke hulu. Dan aliran informasi yang terjadi dari hulu ke hilir atau sebaliknya.

Peranan mediasi pasar sangatlah berpengaruh penting agar pengelolaan SCM bisa berjalan baik. Karena mediasi pasar berhubungan dengan pemakai akhir (konsumen), dan tentu kita harus mengenal bahkan harus mengetahui perkembangan trend atau mode yang terjadi di masyarakat. Peranan tekhnologi dewasa ini tentu suatu hal yang mutlak harus kita ikuti dan kita pelajari agar bisa mengikuti perkembangan zaman. Dalam Supply Chain Management peranan teknologi internet sangatlah berguna penting agar usaha mendapatkan informasi perbekalan dari pemasok / suplier dan serta untuk pemenuhan penyelesaian proses yang telah direncanakan dengan rekan kerja kepada pelanggan agar lebih efektif dan efisien dalam segi apapun.

Supplier dalam Supply Chain Management berperan sebagai pemasok bahan baku untuk diproses atau diolah ke tahap selanjutnya. Supplier bisa lebih dari satu dalam Supply Chain Management. Manufacturer berarti pabrik atau perusahaan pengolah produk dari supplier, atau bentuk lain yang melakukan pekerjaan membuat, memfabrikasi, meng asembling, merakit, mengkonversikan ataupun menyelesaikan barang (finishing). Distributor dalam Supply Chain Management berperan sebagai pengirim produk agar sampai di tangan pelanggan pada waktu dan tempat yang tepat. Outlet atau Retail berfungsi untuk menerima pruduk yang dkirim oleh distributor untuk dipasarkan / dijual kepada coustomer. Dan Customer ialah sebagai titik akhir dalam tujuan Supply Chain Managemen, maksud disini ialah sebagai pembeli atau pemakai produk yang kita buat.

Supplier Partnership bisa diartikan sebagai rekan kerja yang bekerjasama hanya dengan suatu perusahaan tertentu saja, dan hal ini merupakan Strategic Alliance agar proses pergerakan rantai Supply Chain lebih efektif dan efisien. Dan konsep ini menganggap bahwa hanya dengan supplier partnership, key suppliers untuk barang tertentu merupakan strategic sources yang dapat dihandalkan dan dapat menjamin lancarnya pergerakan barang dalam supply chain. Agar Supply Chain yang kita kelola bisa berjalan dengan baik tentu kita harus mengetahui gambaran sesungguhnya dan lengkap mencakup seluruh mata rantai mulai dari awal sampai ke mata rantai yang terakhir. tentu sudah bisa dibayangkan apabila kita bisa mengelola Supply Chain Management dengan baik dan salah satu diantaranya yaitu dapat mengurangi stok atau persediaaan yang mungkin bisa diminimalisir seefektif dan seefisien mungkin, dan tentu juga hal ini bisa menjadi sebagai jaminan atas proses kelancaran pergerakan produk dari hulu hingga sampai ke end user.

Adapun beberapa kunci penting untuk menunjang proses bisnis *supply chain management*:

a) Customer service management process

   Menyangkut hubungan antara perusahaan dengan pelanggannya. Diperlukan sistem informasi pelanggan agar perusahaan mampu memberikan info secara real-time mengenai penjadwalan dan ketersediaan produk

b) Procurement process

   Merupakan rencana strategis dengan supplier untuk membantu proses manjemen manufaktur dan pengembangan produk. Aktivitasnya berhubungan dengan bagaimana mendatangkan produk dan material dari luar dengan resource planning, supply sourcing, negotiation, order placement, inbound transportation, storage, handling dan quality assurance, yang meliputi tanggungjawab koordinasi dengan penyuplai saat melakukan penjadwalan, kontinuitas suplai, pembatasan, dan riset sumber daya baru.

c) Product development and commercialization

   Pelanggan dan penyuplai harus terintegrasi dalam pengembangan produk agar mengurangi waktu produk terjun ke pasar.

d) Manufacturing flow management process

Proses manufaktur harus flexible merespon perubahan pasar dan mampu mengakomodasi penyesuaian massal. Aktivitasnya berhubungan dengan planning, scheduling and operasi-opersai pendukung manufaktur seperti: work-in-process storage, handling, transportasi , waktu perpindahan komponen, inventory di lantai produksi, dan fleksibilitas maksimal koordinasi geografis.

e) Physical distribution

Distribusi fisik menyangkut perpindahan produk jadi hingga ke tangan pelanggan. Dan ketersedian produk merupakan bagian vital bagi setiap pelaku proses pemasaran.

f) Outsourcing/partnerships

Tujuan utamanya adalah memudahkan seluruh proses penyedian material dan layanan. Dengan adanya outsourcing/partnership, perusahaan dapat fokus ke aktivitas lain yang lebih menguntungkan

g) Performance measurement

Karena kompetensi logistik menjadi faktor kritis dalam mempertahankan keunggulan kompetitif, evaluasi performansi logistik menjadi sangat penting. Pengukuran ini meliputi: biaya, customer service, kapasitas produktivitas, kemampuan aset, kualitas, persepsi pelanggan, dan benchmarking.

h) Warehousing management

Untuk mengurangi biaya dan pengeluaran perusahaan, manajemen gudang memegang peran penting. Area gudang sangat penting yang dapat mempengaruhi resiko kerusakan barang, waktu loading dan unloading, jumlah stock dan biaya simpan, waktu delivery, jarak dengan lantai produksi, dan sebagainya.

2.2.2 Logistik

Logistik adalah manajemen aliran sumber daya antara titik awal sampai konsumsi baik oleh pelanggan atau perusahaan dalam memenuhi suatu kebutuhan. Sumber daya ini bisa berbentuk fisik seperti material, komponen, makanan, peralatan, dan sebagainya atau juga abstrak seperti waktu, informasi, partikel dan energi. Proses logistik berbentuk fisik

meliputi material handling, produksi, packaging, inventori, transportasi, gudang, dan keamanan

Manajemen Logistik adalah bagian dari manajemen rantai suplai (SCM) yang membuat perencanaan, implementasi dan mengontrol dengan efisien, efektif, aliran barang, layanan, dan informasi yang berhubungan antara titik awal sampai konsumsi dalam memenuhi kebutuhan yang telah ditentukan.

Contoh kajian logistik:

1. Procurement logistics

   Menyangkut penyediaan sumber daya. Aktivtas yang terlibat seperti riset pasar, perencanaan kebutuhan pelanggan, keputusan make-or-buy, supplier managemen, pemesanan, dan kontrol pesanan.

2. Production logistics

   Menghubungkan penyediaan dengan logistik distribusi. Fungsi utamanya adalah menggunakan kapasitas produksi yang tersedia untuk memproduksi produk yang dibutuhkan logistik distribusi. Logistik produksi berhubungan dengan konsep organisasi, perencanaan layout, dan pengontrolan.

3. Distribution logistics

   Memiliki tugas utama yaitu bagaimana mengantar suatu produk jadi ke pelanggan. Logistik distribusi meliputi pemrosesan pesanan, warehousing, dan transportasi.

4. Disposal logistics

   Fungsi utamanya adalah bagaimanan mengurangi biaya logistik dan meningkatkan layanan yang berhubungan dengan pembuangan limbah yang muncul saat operasi bisnis dilakukan.

5. Reverse logistics

   Menyangkut seluruh operasi yang berhubungan dengan penggunaan kembali suatu produk atau material. Prosesnya meliputi manajemen kelebihan produksi dan produk yang dikembalikan oleh pelanggan.

6. Green Logistics

   Menyangkut seluruh aktivitas yang bertujuan mengukur dan meminimalisir dampak tidak baik terhadap lingkungan dan kehidupan ekologis.

7. After-sale Logistics

   Menyangkut kegiatan logistik yang dilakukan untuk menjamin produk tetap berfungsi tanpa masalah dalam jangka panjang dan memenuhi standar perusahaan sesuai ketika produk sebelum dijual yang masih bernilai tinggi, seperti perbaikan dan perawatan.

8. Domestic Logistics dan Global Logistics

   Merupakan rentetan kegiatan logistik yang kompleks, yang dilakukan baik di dalam negeri maupun di luar negeri dalam status ekspor-impor. Di dalam kegiatan logistik, pemerintah menjadi organisasi yang terlibat baik sebagai pelaku ataupun pengawas.

Uncontrolable

1. Ekonomi
2. Kompetisi
3. Teknologi
4. Geografi
5. Sosiologi
6. Politik dan regulasi

Control

1. Cost services
2. Inventory
3. Packaging
4. Transportation
5. Warehousing/storage
6. Other activities

2.2.3 SAP

SAP atau System Aplication and Product adalah satu aplikasi bisnis manajemen yang terintegrasi, dibangun dalam modul-modul yang terstruktur.

"SAP AG (FWB: SAP NYSE: SAP) adalah perusahaan Jerman yang merupakan perusahaan perangkat lunak terbesar di Eropa. SAP didirikan pada tahun 1972 dengan nama Systemanalise und Programmentwicklung oleh 5 mantan karyawan IBM di Mannheim, Jerman. Kantor pusatnya di Walldorf, Jerman. Perusahaan ini mempekerjakan 35.873 pekerja pada tahun 2005″

Secara bebas SAP dapat diterjemahkan sebagai sebuah sistem aplikasi yang dikembangkan oleh SAP AG Jerman. Aplikasi ini digunakan untuk memproses semua data yang diperlukan untuk mengelola semua sumber daya yang dimiliki oleh suatu perusahaan. Untuk mencapai kondisi ideal tersebut, SAP dilengkapi oleh tiga buah module besar yaitu modul Finance (mengurus segala hal berkaitan dengan keuangan perusahaan), Logistic (mengurus segala hal berkaitan dengan sumber daya yang berbentuk barang baik asset bergerak ataupun tetep), dan Human Resource (mengurus segala hal berkaitan dengan personalia). Dari ketiga module tersebut masih bisa di breakdown lagi menjadi submodul submodul yang jumlahnya bisa mencapai puluhan submodul.

Finance : Financial Accounting, Treasury, Controlling, etc

Logisitic : Material Management, Sales and Distribution, Plant Maintenance, etc

Human Resource : Payroll, Time Management, Personel Management, etc

Dari sisi teknikal ketiga modul diatas akan disupport oleh sebuah middleware (aplikasi antara) yang akan menjembatani antara SAP dengan Database dan Sistem Operasi yang digunakan. Pada awal perkembangannya middleware ini disebut sebagai modul Basis yang pada perkembanganya kemudian dikenal sebagai Aplication Server (AS). Selain dilengkapi dengan customizing tools standard, para pengguna SAP juga dapat melakukan modifikasi pada aplikasi ataupun program yang dibangun menggunakan bahasa pemrograman SAP yang biasa dikenal dengan ABAP (Advance Business Aplication Programming