BAB II

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

2.1 Sejarah Perusahaan

Pesawat merupakan sarana transportasi yang memiliki arti penting bagi pembangunan ekonomi dan pertahanan, mengingat bahwa Indonesia adalah sebuah negara kepulauan dengan kondisi geografis yang sulit untuk diakses tanpa sarana transportasi yang memadai. Dari kondisi tersebut muncul pemikiran bahwa sebagai sebuah negara kepulauan Indonesia berada dalam posisi untuk memiliki industri maritim dan penerbangan. Hal ini yang mendorong lahirnya industri pesawat terbang di Indonesia.

A. Industri Penerbangan Indonesia Sebelum Masa Kemerdekaan

Pada masa kolonial Belanda, penguasa waktu itu tidak memiliki program perancangan pesawat terbang. Mereka hanya melakukan serangkaian kegiatan yang berkaitan dengan pembuatan lisensi serta evaluasi teknis dan keselamatan untuk semua pesawat terbang yang beroperasi di wilayah Indonesia.

Pada tahun 1914, di Surabaya didirikan lembaga penguji penerbangan yang bertugas dalam pengkajian kinerja pesawat untuk pengoperasian di daerah tropis. Lalu pada tahun 1930 dibentuk seksi produksi pesawat terbang yang menghasilkan pesawat Canadian Avro-AL, sebuah pesawat yang bodinya terbuat dari kayu lokal. Untuk selanjutnya fasilitas produksi seksi ini dipindahkan ke Lapangan Udara Andir (sekarang Bandara Husein Sastranegara). Pada periode

tersebut penerbangan cukup banyak diminati dengan adanya beberapa pesawat yang dibuat oleh perorangan.

Pada tahun 1937, atas permintaan seorang pengusaha lokal, beberapa pemuda Indonesia yang dipimpin oleh Tossin membuat pesawat terbang di sebuah bengkel yang terletak di Jl. Pasirkaliki, Bandung. Mereka menamai pesawat buatanya dengan nama PK. KKH. Pesawat ini pernah mengejutkan dunia penerbangan karena telah menunjukkan kemampuannya untuk terbang ke Belanda dan daratan Chine Vice Versa. Sebelumnya, sekitar tahun 1922, Indonesia bahkan telah terlibat dalam modifikasi pesawat di sebuah rumah pribadi di Jl. Cikapundung, Bandung.

Pada tahun 1938, atas permintaan LW. Walraven dan MV. Patist, pesawat PK. KKH didesain ulang menjadi pesawat yang lebih kecil dan diproduksi di sebuah bengkel yang berlokasi di Jl. Kebon Kawung, Bandung.

B. Setelah Kemerdekaan Indonesia

Setelah Kemerdekaan Indonesia diproklamasikan pada tahun 1945, kesempatan bagi Indonesia untuk mewujudkan impian memproduksi pesawat buatan sendiri segera terbuka luas. Sejak saat itu orang Indonesia mulai sangat menyadari bahwa sebagai sebuah negara kepulauan Indonesia selalu akan membutuhkan sarana transportasi udara untuk kelancaran roda pembangunan, pemerintahan, ekonomi dan pertahanan nasional.

Pada tahun 1946, Biro Perencanaan & Konstruksi didirikan oleh TRI-Udara Angkatan Udara Indonesia (sekarang TNI-AU). Lalu dengan disponsori oleh Wiweko Supono, Nurtanio Pringgoadisurjo, dan Sumarsono, sebuah

lokakarya khusus didirikan di Magetan, dekat Madiun, Jawa Timur. Dari bahan sederhana berupa sejumlah *Zogling*, mereka membuat pesawat ringan NWG-1 (pesawat layang). Pembuatan pesawat ini juga melibatkan Tossin yang dibantu oleh Ahmad dan kawan-kawan. Enam unit pesawat jenis itu telah dibuat dan digunakan untuk mengembangkan kepentingan penerbangan Indonesia dan pada saat yang sama memperkenalkan dunia penerbangan untuk calon pilot yang dipersiapkan untuk mengikuti pelatihan penerbangan di India.

Kemudian pada 1948 mereka berhasil membuat mesin pesawat pertama, yang merupakan modifikasi dari mesin Harley Davidson, WEL-X. Mesin ini dirancang oleh Wiweko Supono dan pesawat buatan mereka selanjutnya dikenal dengan nama RI-X. Pada era ini ditandai dengan munculnya sejumlah klub *Aeromodelling*. Tapi mereka terpaksa menghentikan kegiatan ini dikarenakan timbulnya pemberontakan komunis di Madiun dan agresi Belanda.

Pada periode ini kegiatan penerbangan di Indonesia lebih ditekankan sebagai bagian dari revolusi fisik untuk pertahanan negara. Pada masa ini juga lahir pesawat-pesawat yang dimodifikasi untuk misi tempur. Agustinus Adisutjipto adalah tokoh yang sangat berperan dalam periode ini. Beliau telah merancang dan menguji sendiri pesawat terbang hasil rancangannya pada medan pertempuran udara yang sesungguhnya. Beliau memodifikasi pesawat Cureng ke dalam versi serangan darat.

Setelah masa Agresi Belanda berakhir, kegiatan yang disebutkan di atas kemudian dilanjutkan kembali di lapangan udara Andir (Bandar Udara Husein Sastranegara), Bandung. Pada tahun 1953 kegiatan tersebut dilembagakan

menjadi Seksi Percobaan yang memiliki 15 orang anggota. Seksi Percobaan berada di bawah pengawasan Komando Depot Perawatan Teknik Udara, dipimpin oleh Mayor Udara Nurtanio Pringgoadisurjo.

Berdasarkan desain Nurtanio, pada tanggal 1 Agustus 1954 seksi ini berhasil menerbangan *prototipe* pesawat 'Si Kumbang'. Sebuah pesawat terbang yang keseluruhan konstruksinya sudah dibuat dari bahan logam dengan kapasitas satu orang. Pesawat ini diproduksi sebanyak tiga unit.

Pada 24 April 1957, berdasarkan keputusan Kepala Staf Angkatan Udara Indonesia Nomor 68, Seksi Percobaan itu ditambahkan ke dalam sebuah organisasi yang lebih besar yang disebut Sub Depot Penyelidikan, Percobaan & Pembuatan.

Pada tahun 1958, *prototipe* pesawat latih "Belalang 89" berhasil diterbangkan. Pesawat ini diproduksi sebanyak 5 unit dan dimanfaatkan melatih calon pilot pada Akademi Angkatan Udara dan Pusat Penerbangan Angkatan Darat. Pada tahun yang sama, pesawat olah raga "Kunang 25" diterbangkan. Tujuan dari pembuatan pesawat ini adalah untuk memotivasi generasi muda di Indonesia agar tertarik dalam bidang pembuatan pesawat.

Untuk meningkatkan pengetahuan dalam bidang industri penerbangan, selama periode 1960 hingga 1964, Nurtanio dan tiga orang Indonesia lainnya dikirim ke *Far Eastern Air Transport Incorporated* (FEATI) Filipina, salah satu universitas penerbangan pertama di Asia. Setelah menyelesaikan studinya, mereka kembali ke Bandung dan bekerja untuk LAPIP (Lembaga Persiapan Industri Penerbangan).

C. Upaya Membangun Industri Pesawat Terbang

Sejalan dengan prestasi yang telah diperoleh dan dalam rangka mengembangkan hasil yang sudah dibuat, berdasarkan Keputusan Kepala Staf Angkatan Udara Indonesia No 488 bulan Agustus 1960, didirikanlah Lembaga Persiapan Industri Penerbangan (LAPIP). Lembaga ini diresmikan pada tanggal 16 Desember 1961 dan bertugas untuk mempersiapkan pendirian industri penerbangan dengan kemampuan untuk mendukung kegiatan penerbangan nasional di Indonesia.

Berkaitan dengan hal tersebut, pada tahun 1961 LAPIP menandatangani perjanjian kerjasama dengan CEKOP, industri pesawat terbang Polandia, untuk membangun industri pesawat terbang di Indonesia. Selanjutnya LAPIP berhasil memproduksi pesawat di bawah lisensi yang bernama PZL-104 Wilga yang kemudian dikenal sebagai Gelatik. Pesawat Gelatik diproduksi hingga 44 unit ini digunakan untuk mendukung kegiatan pertanian, transportasi ringan dan *aero-club.*

Melalui Keputusan Presiden, KOPELAPIP (Komando Pelaksana Industri Pesawat Terbang) atau Eksekutif Komando Persiapan Industri Penerbangan dan PN. Industri Pesawat Terbang Berdikari didirikan pada tahun 1965. Tapi sayang sekali, pada bulan Maret 1966 Nurtanio meninggal dunia saat pengujian pesawat terbang. Untuk menghargai kontribusinya yang berharga terhadap pengembangan penerbangan di tanah air, KOPELAPIP dan PN. Industri Pesawat Terbang Berdikari kemudian digabungkan menjadi LIPNUR (Lembaga Industri Penerbangan Nurtanio). Dalam pengembangan selanjutnya LIPNUR

menghasilkan pesawat latih dasar yang disebut LT-200. Dan lembaga ini difungsikan untuk purna jual-jasa, pemeliharaan, serta perbaikan & *overhaul* pesawat terbang.

Pada tahun 1962, berdasarkan Keputusan Presiden, didirikanlah Teknik Penerbangan ITB yang merupakan bagian dari Departemen Mesin. Oetarjo Diran dan Liem Keng Kie adalah perintis dari bagian penerbangan ini. Kedua tokoh ini termasuk dalam *Overseas Student Scholarship Program*. Pada awal 1958, melalui program ini, sejumlah mahasiswa Indonesia dikirim ke luar negeri (Eropa dan Amerika Serikat). Sementara itu beberapa usaha lain dalam merintis pendirian industri pesawat terbang juga telah dilakukan oleh seorang pemuda Indonesia, BJ Habibie, dari tahun 1964 hingga 1970-an.

D. Industri Penerbangan Indonesia

Lima faktor utama yang memimpin ke arah pendirian IPTN adalah:

1. Ada beberapa orang Indonesia yang telah lama bermimpi untuk membangun pesawat terbang dan mendirikan sebuah industri pesawat terbang di Indonesia.
2. Beberapa orang Indonesia yang memiliki penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi untuk membangun pesawat dan industri pesawat terbang.
3. Beberapa orang Indonesia yang di samping menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi yang dibutuhkan mereka juga berdedikasi tinggi untuk memanfaatkan keahlian mereka untuk pendirian industri pesawat terbang.
4. Beberapa orang Indonesia yang ahli di bidang pemasaran dan penjualan pesawat baik untuk lingkup nasional dan internasional.

5. Kemauan politik dari Pemerintah.

Integrasi menyelaraskan faktor tersebut di atas telah melahirkan industri pesawat terbang IPTN dengan fasilitas yang memadai. Itu semua diawali oleh seorang Bacharuddin Jusuf Habibie (BJ Habibie) yang lahir di Pare-pare, Sulawesi Selatan, pada tanggal 25 Juni 1936. Beliau lulusan *Aachen Technical High Learning, Aircraft Construction Department*, dan kemudian bekerja di MBB (*Masserschmitt Bolkow Blohm*), industri pesawat terbang di Jerman sejak tahun 1965.

Ketika BJ Habibie akan mendapatkan gelar doktornya pada tahun 1964, beliau memiliki keinginan yang kuat untuk kembali ke tanah air dan berpartisipasi dalam program pembangunan bidang industri penerbangan di Indonesia. Tapi pengelola KOPELAPIP menyarankan agar beliau melanjutkan studinya sambil menunggu kemungkinan membangun industri pesawat terbang. Selanjutnya pada tahun 1966 saat Adam Malik menjabat sebagai Menteri Luar Negeri Indonesia dan berkunjung ke Jerman, beliau meminta Habibie untuk menyumbangkan pikirannya pada realisasi industri penerbangan di Indonesia.

Menyadari bahwa upaya mendirikan sebuah industri pesawat terbang tidak akan mungkin dilakukan olehnya sendiri, Habibie memutuskan untuk mulai merintis untuk mempersiapkan tenaga terampil yang tinggi pada waktu yang ditentukan bisa setiap saat digunakan oleh industri pesawat terbang masa depan di Indonesia. Habibie segera membentuk tim sukarela. Dan pada awal 1970 tim ini dikirim ke Jerman untuk mulai bekerja dan belajar ilmu pengetahuan dan

teknologi di bidang penerbangan di HFB / MBB, di mana Habibie bekerja, untuk melaksanakan perencanaan awal mereka.

Pada periode yang sama, kegiatan serupa juga dipelopori oleh Pertamina dalam kapasitasnya sebagai agen pembangunan Indonesia. Dengan kapasitasnya Pertamina berhasil mendirikan Krakatau Steel Industri. Ibnu Sutowo menyumbangkan pemikirannya bahwa proses transfer teknologi dari negara maju harus dilakukan dengan konsep yang jelas dan berorientasi nasional.

Pada awal Desember 1973, Ibnu Sutowo bertemu dengan Habibie di Dusseldorf, Jerman, di mana ia memberikan penjelasan kepada Habibie tentang rencana pendirian industri pesawat terbang di Indonesia. Hasil dari pertemuan tersebut adalah penunjukan Habibie sebagai Penasihat Utama Pertamina, dan ia diminta untuk segera kembali ke Indonesia.

Pada awal Januari 1974, langkah yang menentukan pendirian industri pesawat terbang telah diambil. Realisasi pertama adalah pembentukan divisi baru yang khusus dalam teknologi canggih dan teknologi penerbangan. Dua bulan setelah pertemuan Dusseldorf, pada 26 Januari 1974, Habibie dipanggil oleh Presiden Soeharto. Pada pertemuan tersebut Habibie diangkat sebagai Penasehat Presiden di bidang teknologi. Ini adalah hari pertama bagi Habibie untuk memulai misi resminya.

Pertemuan-pertemuan ini mengakibatkan kelahiran ATTP (*Advanced Technology* & Teknologi Penerbangan Pertamina) Divisi yang menjadi tonggak untuk pembentukan BPPT dan bagian dari IPTN. Pada bulan September 1974, ATTP menandatangani perjanjian dasar kerjasama lisensi dengan MBB Jerman

dan CASA Spanyol untuk produksi helikopter BO-105 dan pesawat sayap tetap NC-212.

Ketika upaya pendirian telah menunjukkan bentuknya, ada masalah yang dihadapi oleh Pertamina yang berpengaruh terhadap keberadaan ATTP, proyek dan program industri pesawat terbang. Namun menyadari bahwa Divisi ATTP dan proyeknya adalah sebuah kendaraan untuk mempersiapkan Indonesia untuk 'lepas landas' pada Pelita VI, Pemerintah memutuskan untuk melanjutkan pendirian industri pesawat terbang dengan segala konsekuensinya.

Berdasarkan hal ini, berdasarkan Peraturan Pemerintah No.12 tanggal 5 April 1976, penyusunan industri pesawat terbang dibuat. Melalui peraturan ini semua penyediaan aset, fasilitas dan potensi adalah akumulasi dari aset Divisi ATTP milik Pertamina yang telah disiapkan untuk pendirian industri pesawat terbang dengan aset LIPNUR, Angkatan Udara Indonesia, sebagai modal dasar bagi industri pesawat terbang. Modal dasar ini diharapkan untuk mendukung pertumbuhan industri pesawat terbang yang mampu menjawab semua tantangan.

Pada tanggal 26 April 1976, berdasarkan Akte Notaris No 15 di Jakarta, PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio secara resmi didirikan dengan Dr BJ. Habibie sebagai Direktur Utama. Ketika sarana fisik industri ini selesai, pada Agustus 1976 Presiden Soeharto meresmikan industri pesawat terbang ini. Pada tanggal 11 Oktober 1985, PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio berganti nama menjadi PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara atau IPTN.

IPTN memiliki pandangan bahwa transfer teknologi harus dilaksanakan secara terpadu dan lengkap dan mencakup perangkat keras, perangkat lunak serta

perangkat otak dimana manusia adalah inti. Manusia yang memiliki kemampuan dan kemauan keras dalam bidang ilmu pengetahuan, teori dan keahlian serta mengimplementasikannya dalam kerja keras. Nurtanio telah menerapkan filosofi transfer teknologi yang disebut "*Begin at the End and End at the Beginning*". Ini adalah filosofi untuk menyerap teknologi maju secara progresif dan bertahap dalam suatu proses integral dan didasarkan pada kebutuhan objektif Indonesia. Melalui filosofi ini kemudian dikuasai secara menyeluruh, bukan hanya secara material tetapi juga kemampuan dan keahlian. Filosofi ini juga beradaptasi dengan setiap perkembangan dan kemajuan yang dicapai oleh negara-negara lain.

Filosofi ini mengajarkan bahwa di dalam bangunan pesawat tidak selalu dimulai dari komponen, tetapi langsung mempelajari akhir suatu proses (pesawat yang sudah dibangun), kemudian kebalikannya melalui tahapan manufaktur komponen. Tahapan alih teknologi dibagi menjadi :

1) Tahap pemanfaatan teknologi yang ada / Lisensi Program.
2) Tahap Integrasi Teknologi.
3) Tahap Pengembangan Teknologi.
4) Tahap Penelitian Dasar.

Sasaran dari fase pertama adalah penguasaan kemampuan manufaktur, dan pada saat yang sama menentukan jenis pesawat yang memenuhi kebutuhan dalam negeri, hasil penjualan digunakan untuk mendukung kemampuan bisnis perusahaan. Ini dikenal sebagai metode produksi yang progresif. Tahap kedua bertujuan untuk menguasai desain serta kemampuan manufaktur. Tahap ketiga adalah bertujuan untuk meningkatkan kemampuan desain. Dan fase keempat

adalah bertujuan untuk menguasai ilmu-ilmu dasar dalam rangka mendukung pengembangan produk baru yang lebih baik.

E. Paradigma Baru, Nama Baru.

Selama 24 tahun terakhir berdirinya, IPTN telah mampu dan berhasil melakukan transfer teknologi penerbangan canggih dan terbaru, kebanyakan dari belahan bumi Barat, untuk Indonesia. IPTN telah berpengalaman dalam desain, pengembangan, dan manufaktur pesawat kecil untuk komuter regional menengah.

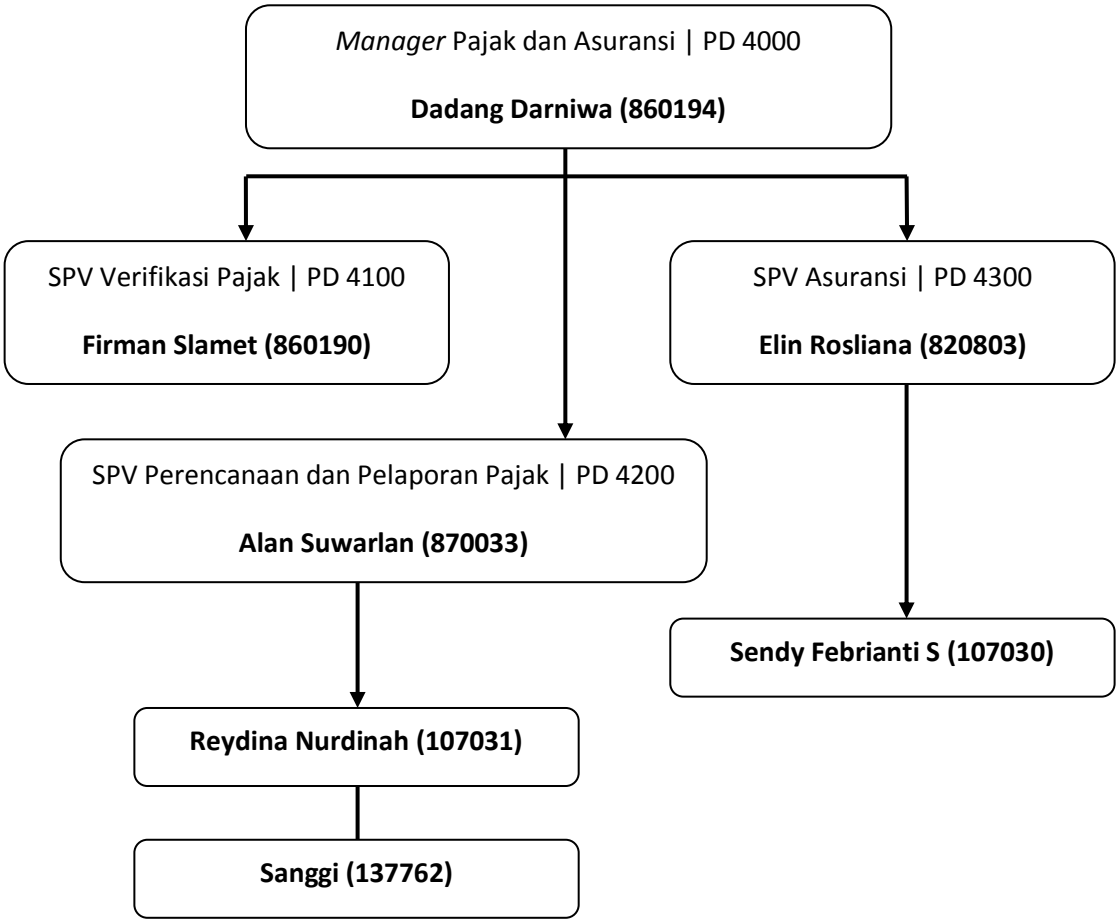
Dalam menghadapi sistem pasar global yang baru, Nurtanio merumuskan kembali dirinya untuk 'Nurtanio 2000' yang menekankan pada penerapan baru, berorientasi bisnis, strategi untuk memenuhi situasi saat ini dengan struktur baru. Program *restrukturisasi* meliputi *reorientasi* bisnis, Perampingan dan menyusun sumber daya manusia dengan beban kerja yang tersedia, dan berdasarkan kapitalisasi pasar yang lebih terfokus dan misi bisnis terkonsentrasi.

PT. Nurtanio kini menjual kemampuan di bidang teknik, dengan menawarkan jasa desain untuk menguji aktivitas, manufaktur, pesawat terbang dan komponen non-pesawat, dan layanan purna jual. Seiring dengan perkembangan berikutnya, nama IPTN telah diubah menjadi PT. Dirgantara Indonesia yang diresmikan pada tanggal 24 Agustus 2000 di Bandung oleh Alm. KH. Abdurrahman Wahid yang pada waktu itu menjabat sebagai Presiden Republik Indonesia.

2.2 Struktur Organisasi Perusahaan

Struktur organisasi merupakan bagian kerja untuk mencapai suatu tujuan yang efektif. Struktur organisasi Departemen Pajak dan Asuransi pada PT Dirgantara Indonesia (Persero) adalah sebagai berikut :

Struktur Organisasi Departemen Pajak dan Asuransi
Pada PT Dirgantara Indonesia (Persero)



Sumber : Departemen Pajak dan Asuransi, 2013

Gambar 2.1

Struktur Organisasi Departemen Pajak dan Asuransi
Pada PT Dirgantara Indonesia (Persero)

Pada Struktur Organisasi Departemen Pajak dan Asuransi, *Manager* Pajak dan Asuransi membawahai *Supervisior* Verifikasi Pajak, *Supervisior* Perencanaan dan Pelaporan Pajak, serta *Supervisior* Asuransi. Pada *Supervisior* Verifikasi Pajak berdiri sendiri karena tidak adanya karyawan pada bidang yang sama di departemen pajak dan asuransi. Sedangkan *Supervisior* Perencanaan dan Pelaporan Pajak membawahi dua orang karyawan yang melaksanaan tugas. Dan pada *Supervisior* Asuransi hanya membawahi satu karyawan saja.

2.3 Uraian Pekerjaan

Adapun uraian tugas yang akan penulis bahas adalah mengenai uraian tugas di departemen pajak dan asuransi pada PT Dirgantara Indonesia secara umum yaitu tugas *Manager* Pajak dan Asuransi, tugas Seksi Verifikasi Pajak, tugas Seksi Perencanaan dan Pelaporan Pajak, dan tugas Seksi Asuransi, dimana penulis di tempatkan.

1. *Manager* Pajak dan Asuransi

Manager Pajak dan Asuransi bertanggung jawab atas laporan yang di buat oleh seksi verifikasi pajak, seksi perencanaan dan pelaporan pajak dan seksi asuransi. Serta menandatangani dokumen yang diperlukan.

2. *Supervisior* Seksi Verifikasi Pajak

Supervisior pada seksi verifikasi pajak bertanggung jawab langsung kepada *manager* pajak dan asuransi. Adapun tugas yang dijalankan secara garis besar meliputi :

a. Verifikasi dokumen

b. Bukti potong

c. Monitoring kurs pajak

d. Faktur pajak keluaran

e. *Collect* pajak

f. Monitoring hutang pajak

g. PBB

h. Audit pajak

3. *Supervisior* Seksi Perencanaan dan Pelaporan Pajak

Supervisior pada seksi perencanaan dan pelaporan pajak bertanggung jawab langsung kepada *manager* pajak dan asuransi. Adapun tugas yang dijalankan secara garis besar meliputi :

a. Perencanaan pajak

b. SPT masa PPN dan PPh

c. SPT Tahunan

d. Rekonsiliasi

e. Kompensasi pajak

f. Kredit pajak

g. Audit pajak

h. Tindak lanjut hasil audit

4. *Supervisior* Seksi Asuransi

Supervisior pada seksi asuransi bertanggung jawab langsung kepada *manager* pajak dan asuransi. Adapun tugas yang dijalankan secara garis besar meliputi :

a. Perencanaan asuransi
b. Pertanggungan asuransi
c. *Invoicing* asuransi
d. Monitoring pertanggungan
e. *Klaim*
f. *Surety bond*
g. Monitoring tagihan asuransi

2.4 Kegiatan Perusahaan

Adapun kegiatan yang dilakukan oleh Departemen Pajak dan Asuransi adalah sebagai berikut :

A. Pada Bagian Pajak

1. Memverifikasi seluruh dokumen yang berkaitan dengan perpajakan.
2. Membuat Surat Pemberitahuan Masa Pajak Pertambahan Nilai.
3. Membuat Surat Pemberitahuan Masa Pajak Penghasilan Pasal 21, dan Pajak Penghasilan Pasal 23.
4. Membuat Surat Pemberitahuan Tahunan Pajak Badan.
5. Membuat Surat Setoran Pajak.
6. Membuat Bukti Potong.

7. Melakukan Pelaporan Surat Pemberitahuann kepada Kantor Pelayanan Pajak dimana PT Dirgantara Indonesia (Persero) terdaftar.
8. Melakukan koreksi jika diperlukan.

B. Pada Bagian Asuransi

1. Membuat Surat Asuransi untuk kecelakaan pesawat.
2. Membuat Surat Asuransi untuk kecelakaan perorangan.
3. Melaporkan Surat Asuransi tersebut kepada pihak-pihak yang memerlukan.