

# Analisis Pajak Dalam Rangka Impor Dan Bea Masuk Pengadaan Pesawat Latih Dan Implikasinya Pada Mahalnya Biaya Pendidikan (Studi Komparatif Pada Politeknik Penerbangan Indonesia Curug, Ppic Dan Aero Flyer Institute)

Chairil Anwar Pohan<sup>1</sup>, Aji Suryono<sup>2\*</sup>, Notika Rahmi<sup>3</sup>, Sunarmin<sup>4</sup>, Agus Subagiyo<sup>5</sup>

Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAMI, Jl. Cempaka Putih Raya No.55, Indonesia

<sup>1</sup>[anwar.phn@gmail.com](mailto:anwar.phn@gmail.com) ; <sup>2</sup>[ajisuryono\\_rafa@yahoo.co.id](mailto:ajisuryono_rafa@yahoo.co.id) ; <sup>3</sup>[notika.rahmi@gmail.com](mailto:notika.rahmi@gmail.com) ; <sup>4</sup>[kjasunarmin@gmail.com](mailto:kjasunarmin@gmail.com) ;

<sup>5</sup>[agussubagiyo@gmail.com](mailto:agussubagiyo@gmail.com)

## ARTICLE INFO

## ABSTRACT (10PT)

### Keywords

Import Taxes

Import Duties for Training Aircraft

Procurement

High Cost of Education

*The purpose of this study is to analyze the imposition of import taxes and import duties for training aircraft procurement and its implications for the high cost of education at Indonesian Aviation Polytechnic Curug and Aero Flyer Institute in 2017-2021. This study is a qualitative descriptive study with data collection techniques used are interviews, observations, and documents so that the researcher can draw conclusions. The conclusion of import taxes imposition and import duties has a high influence in determining the high cost of flight schools. With the high cost of flight schools, it will affect people's interest in becoming a pilot. However, this is a burden that must be borne by the educational institution itself which in the end causes the high cost of pilot school to be charged to prospective pilot students. The imposition of import taxes includes Sales Tax on Luxury Goods, Income Tax and VAT because training aircraft are subject to these three tax components. These three components cause the high cost of pilot school. In this case, the government must immediately review the taxation policy for the procurement of training aircraft and educational institutions must also cooperate with various airline operator both at home and abroad to attract pilot graduates and this will increase the interest of the Indonesian people to become professional and reliable pilots.*

## PENDAHULUAN

Berkaca pada problematika yang ada pada dunia pendidikan di Indonesia yang wajib dimiliki seseorang yakni pendidikan dianggap sebagai indikator atau penilaian seseorang kepada kehidupan yang lebih baik. Di negara manapun tidak terkecuali di Indonesia peran Pendidikan sangat menentukan masing-masing kualitas manusia yang ada di negara tersebut, ada berbagai alternatif pilihan didalam memilih Pendidikan dimana dalam proses pemilihan tersebut dapat menentukan setiap individu untuk fokus menjalani setiap kegiatan yang ada pada setiap pendidikan yang akan digeluti. Di Indonesia sendiri ada berbagai macam pendidikan yang dapat ditempuh diantaranya sekolah pilot, ini merupakan alternatif pendidikan yang dapat dipilih dan dapat disesuaikan dengan keinginan dari individu tersebut dan biasanya mejadi seorang pilot merupakan cita-cita yang didambakan sejak kecil dan biasanya sekolah pilot disukai oleh kalangan laki-laki walaupun tidak jarang juga seorang wanita ada yang suka terhadap profesi tersebut.

Sekolah pilot menjadi alternatif pendidikan selain pilot atau penerbang ini merupakan salah satu contoh pendidikan di luar jalur formal, lebih tepatnya adalah sejenis pendidikan nonformal. Pilot atau penerbang diharapkan memiliki keahlian dan keterampilan yang di peroleh saat peserta didik di sekolah pilot dan tidak dapat ditemui pada pendidikan formal, yakni keahlian dan keterampilan dalam menerbangkan pesawat udara. Penerbang atau pilot merupakan bagian dari kurikulum yang terdapat di sekolah penerbangan. Sekolah penerbangan memiliki pengertian yang lebih umum, yakni sekolah yang tidak hanya menghasilkan output berupa pilot-pilot yang ahli dalam menerbangkan pesawat udara akan



tetapi juga menghasilkan output berupa teknisi, orang tower dan lain sebagainya. Sekolah penerbangan itu sendiri jalur pendidikannya dikategorikan sebagai pendidikan formal setingkat Perguruan Tinggi dengan program Diploma 3 (D3). Sedangkan pendidikan pilot merupakan pendidikan nonformal dimana masa pendidikannya dapat ditempuh dalam waktu lebih kurang dua tahun tergantung dari lembaga Lembaga Pendidikan Penerbangan tersebut.

Sekalipun pendidikan yang ditempuh sekolah pilot hanya sebagai pelengkap akan tetapi sekolah tersebut menghasilkan output berupa pilot-pilot yang handal. Setelah menjalani pendidikan pada sekolah pilot dan seorang Pilot dinyatakan lulus jika seseorang dapat menerbangkan pesawat udara sesuai dengan jenis pendidikan yang ditempuh berdasarkan license yang diterima, jika sudah melewati masa pendidikan dapat menjalani training lanjutan untuk menempuh ke tipe pesawat berbadan besar dan termasuk pesawat udara komersil. Dengan demikian, output dari sekolah pilot merupakan input bagi perusahaan penerbangan yang ada di Indonesia untuk memenuhi kebutuhan akan Pilot untuk memenuhi kebutuhan pilot dalam negeri.

Telah dijelaskan sebelumnya, sekolah pilot merupakan sekolah yang khusus membekali seseorang untuk mampu menjadi pilot. Sampai dengan akhir tahun 2017, sekolah penerbangan dan sekolah pilot yang terdaftar di Kementerian Perhubungan (Kemenhub) ada 10, tentu ini merupakan daftar sekolah penerbangan yang ada di Indonesia yang masih aktif dengan berbagai macam karakteristik visi dan misi yang berbeda diharapkan ini menjadi tumpuan negara dalam mencetak pilot- pilot Indonesia yang berkualitas dan professional, sehingga Indonesia tidak akan mengalami kekurangan pilot dalam memenuhi kebutuhan pilot dalam negeri, dikarenakan profesi ini masih sangat diperlukan guna sebagai generasi pilot-pilot untuk menggantikan pilot yang telah purnabakti atau masuk masa pensiun.

Tabel 1.1

**List of Approved Pilot School CASR Part 141**

No.	Nama Organisasi	Kode Organisasi	Date of Issue	Remarks
1.	POLITEKNIK PENERBANGAN INDONESIA CURUG (PPIC)	141-001	27 April 2004	Valid
2.	DERAYA FLYING SCHOOL	141-002	30 Juli	Valid
3.	AERO FLYER INSTITUTE	141-003	28 November	Valid
4.	ALFA FLYING SCHOOL	141-004	28 Februari	Valid
5.	BALI INTERNATIONAL FLIGHT ACADEMY(BIFA)	141-005	Januari 2009	Valid
6.	NUSA FLYING INTERNATIONAL	141-007	-	Valid
7.	AVIASI SOLUSI PRIMA (FLYBEST)	141-015	-	Valid
8.	GENESA DIRGANTARA (141)	141-016	-	Valid
9.	GLOBAL AVIASI	141-022	-	Valid
10.	AKADEMI PENERBANG INDONESIA BANYUWANGI	141D-014	-	Valid

Sumber: <http://hubud.dephub.go.id/website>

Ada berbagai macam sekolah penerbangan yang ada di Indonesia dengan berbagai alternatif pilihan harga yang ditawarkan oleh Lembaga pendidikan sehingga ini akan menjadikan dunia kedirgantaraan Indonesia menjadi lebih berwarna dan ini akan memudahkan bagi calon siswa penerbang untuk memilih sekolah penerbangan sesuai dengan biaya yang ditawarkan. Setelah negara ini mengalami krisis yang berkepanjangan ini berpengaruh besar kepada dunia pendidikan sekolah pilot sehingga keberadaan sekolah penerbang dari tahun ke tahun mengalami sepi peminat dikarenakan mahal nya biaya pendidikan, belum lagi berbagai macam permasalahan timbul dari adanya perubahan kebijakan yang berakibat pada tinggi nya harga untuk mendaftar sekolah pilot.

Tentunya ini dialami oleh seluruh Lembaga pendidikan penerbangan baik sekolah pilot negeri atau sekolah pilot swasta. Keberadaan sekolah penerbangan dalam negeri menjadi indikator terkait jumlah pilot yang dibutuhkan oleh operator penerbangan / airlines yang ada di Indonesia. Jika hal ini tidak dapat dibarengi dengan kebutuhan pilot di setiap tahunnya maka ini dapat menjadi peluang bagi negara lain untuk memasukan pilot asing ke dalam negeri. Kondisi ini tentu sangat tidak menguntungkan bagi masyarakat Indonesia yang dimana ini menjadi kesempatan bagi pilot-pilot yang sudah melaksanakan pendidikan sekolah pilot untuk dapat bekerja dan mengabdikan kepada bangsa dan negara. Melihat kondisi seperti ini pemerintah harus mengevaluasi setiap kebijakan yang dihasilkan sehingga tidak merugikan Lembaga pendidikan penerbangan yang berdampak kepada jumlah lulusan pilot yang dihasilkan oleh Lembaga-lembaga pendidikan yang di hasilkan setiap tahunnya. Saat ini jumlah kelulusan siswa penerbang mengalami penurunan disetiap tahunnya dan kondisi ini akan memperparah kondisi penerbangan dalam negeri karena Lembaga pendidikan tidak mampu untuk mensuplai para calon pilot untuk menjadi pilot professional pada maskapai penerbangan yang ada di Indonesia.

Padahal jumlah kelulusan dari sekolah penerbangan PPIC, Aeroflyer dan lain-lainnya masih relatif sangat kecil kurang lebih sebanyak 500 per tahun. Disisi lain biaya pendidikan per orang dari lulusan sekolah kedinasan milik swasta (Aero Flyer Institute) dan lain- lain seperti terlihat pada tabel I.3 dan I.4, biaya pendidikan setiap lulusan tersebut relatif lebih mahal dibandingkan dengan biaya pendidikan disekolah kedinasan. Mahalnya biaya pendidikan di sekolah penerbangan swasta ini tidak terlepas dari mahalnya biaya operasional sekolah tersebut ditambah lagi dengan pengenaan pajak dari pesawat latih sudah barang tentu hal ini berimbas pada besarnya biaya pendidikan itu sendiri dan jumlah kelulusan dari sekolah pendidikan tersebut, dimana dari biaya tiap tahunnya selalu mengalami kenaikan yang cukup signifikan.

Aero Flyer Institute merupakan sekolah penerbangan swasta paling tertua di Indonesia, tidak hanya mengejar keuntungan semata namun Aero Flyer Institute berupaya hadir untuk membantu menghasilkan pilot-pilot yang handal dan berkualitas. Sekolah penerbangan ini menjadi alternative kedua setelah PPIC dikarenakan ini menjadi pilihan terbaik apabila seorang calon pilot tidak dapat bergabung di PPIC dapat masuk ke Aero Flyer Institute dikarenakan ketatnya kriteria tes yang harus dilalui jika seorang calon pilot untuk lulus masuk ke PPIC. Kesempatan ini dapat dijadikan acuan untuk mengatasi permasalahan dari tingginya biaya untuk menjadi seorang pilot. Tentu sekolah di PPIC menjadi pilihan pertama dikarenakan dari segi biaya lebih murah dibandingkan dengan sekolah penerbangan swasta, namun dari segi biaya selalu mengalami kenaikan baik itu sekolah pilot negeri dan sekolah pilot swasta, seperti terlihat pada tabel berikut:

Tabel 1.2  
**Jumlah Lulusan PPIC Jurusan Penerbangan**

Tahun	Jumlah Lulusan	Biaya Pendidikan Per Orang
2017	37	Rp478.250.000
2018	131	Rp578.250.000
2019	13	Rp650.250.000
2020	60	Rp678.250.000

Sumber: PICC Tahun 2021

Tabel 1.3

**Jumlah Lulusan Aero Flyer Institute Jurusan Penerbangan**

Tahun	Jumlah Lulusan	Biaya Pendidikan Per Orang
2017	30	Rp766.000.000
2018	19	Rp866.000.000
2019	30	Rp950.000.000
2020	25	Rp966.000.000

Sumber: Aero Flyer Institute Tahun 2021

Tabel 1.4

**Jumlah Lulusan BIFA Jurusan Penerbangan**

Tahun	Jumlah Lulusan	Biaya Pendidikan Per Orang
2017	25	Rp780.000.000
2018	22	Rp880.000.000
2019	34	Rp915.000.000
2020	33	Rp920.000.000

Sumber: Bali International Flight Academy Tahun 2021

Dalam menyiapkan tenaga penerbang yang siap pakai, PPIC dan Aero Flyer Institute telah mempersiapkan dengan matang dengan beberapa kurikulum pendidikan yang terus dilakukan pembaharuan di setiap tahunnya mengikuti perubahan peraturan penerbangan sesuai dengan yang tertera pada CASR (Civil Aviation Safety Regulation). Permasalahan yang selalu menyelimuti dunia pendidikan penerbangan adalah setiap pembaharuan armada terkait pengadaan pesawat latih yang harus dilakukan oleh Lembaga pendidikan untuk menunjang mutu dari kualitas pendidikan penerbangan tentu harus di tunjang oleh pesawat-pesawat baru dengan teknologi yang terbaru sehingga dapat menarik siswa penerbang serta mengikuti perkembangan dunia penerbangan. Setiap pengadaan pesawat latih tentu ada beberapa kajian yang harus dilakukan oleh Lembaga pendidikan dikarenakan membutuhkan dana yang tidak sedikit, ini dikarenakan pengenaan pajak yang tinggi untuk mendatangkan pesawat dari luar negeri sehingga ini berdampak kepada komponen-komponen biaya pendidikan yang akan ditetapkan untuk menetapkan biaya yang harus dibayarkan oleh siswa baru yang mendaftar untuk menjadi seorang pilot.

Fenomena yang penulis lihat dari data pada tabel I.2, I.3 dan I.4 diatas adalah bahwa masih rendahnya tingkat kelulusan siswa penerbang dan masih tingginya biaya pendidikan sekolah penerbangan di PPIC dan Aero Flyer Institute yang diduga karena adanya pengenaan pajak dalam rangka impor, bea masuk serta biaya operasional sekolah lainnya dalam Pengadaan Pesawat Latih dan Biaya-biaya operasional pendidikan lainnya ditahun 2017 s/d 2021.

Berdasarkan rumusan masalah yang diuraikan di atas, maka tujuan atas penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis Pajak Dalam Rangka Impor dan Bea Masuk Pengadaan Pesawat Latih Pada Mahalnya Biaya Pendidikan
2. Untuk menganalisis Implikasi Pajak Dalam Rangka Impor dan Bea Masuk Pengadaan Pesawat Latih pada Mahalnya Biaya Pendidikan.
3. Untuk menganalisis entitas kendala dan entitas pendorong pada Pajak Dalam Rangka Impor dan Bea Masuk pada Mahalnya Biaya Pendidikan.

## KAJIAN LITERATUR

Indikator Nilai Impor dan Pajak Dalam Rangka Impor (PDRI) dan Bea Masuk. Pendekatan yang penulis lakukan dalam penelitian ini menggunakan indikator Nilai Impor (Nilai Pabean dan Bea Masuk) dan Pajak Dalam Rangka Impor (PPN Impor, PPh Pasal 22 dan PPnBM) menurut Purwito dan Indriani (2015:127-128). Pendekatan yang digunakan dari konsep tersebut untuk melihat bagaimana perlakuan perpajakan dalam Rangka Impor dan Bea Masuk Pengadaan Pesawat Latih Dan Implikasinya pada mahalnnya biaya pendidikan (Studi Komparatif Pada Politeknik Penerbangan Indonesia Curug Dan Aero Flyer Institute), Tahun 2017-2021, yang terindikasi berkaitan dengan biaya operasional pendidikan sekolah penerbangan antara sekolah kedinasan dengan sekoalah swasta penerbangan lainnya. Contoh yang dapat diberikan disini misalnya mengenai perlakuan PPnBM atas pengadaan pesawat latih dari konsep pembukuan biayanya merupakan salah satu komponen biaya operasional yang perlakuannya bisa diwujudkan dalam bentuk biaya penyusutan pesawat latih itu atau bisa juga di perlakukan sebagai biaya operasional lainnya yang tidak diperhitungkan dalam komponen biaya pendidikan. Perbedaan perlakuan tersebut akan dapat mempengaruhi besarnya biaya pendidikan yang harus ditanggung oleh siswa penerbang.

## METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini penulis menggunakan pendekatan penelitian kualitatif yang menurut Creswell (Sugiyono, 2016) adalah proses eksplorasi atau memahami perilaku individu dan kelompok, menggambarkan masalah sosial atau masalah kemanusiaan. Proses penelitian dimulai dari membuat pertanyaan penelitian dan prosedur, mengumpulkan data dari partisipan, analisis data secara induktif, membangun data dan memberikan interprestasi terhadap makna suatu data. Menurut Denzin dan Lincoln (Moleong, 2016) metode kualitatif menjelaskan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan melibatkan berbagai metode yang ada. Sedangkan jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif yang menurut Neuman (2014): “descriptive research present a picture of the specific details of situation, social setting, or relationship. The outcome of a descriptive study is a detailed picture of the subject.” Sedangkan teknik pengumpulan data dilakukan dengan wawancara mendalam, studi pustaka dan dokumentasi (Sugiyono, 2016) dan (Moleong, 2016). Wawancara mendalam untuk memperkuat hasil analisis dilakukan dengan Pejabat/Kepala Bagian pada Direktorat Pajak Internasional, informan dari Center for Indonesia Taxation Analysis (CITA), Partner DDTTC Fiscal Research, dan Dosen Perpajakan Institut Stiami, serta Tax Director Price Waterhouse Cooper Indonesia.

## HASIL PENELITIAN DAN DISKUSI

Dalam penelitian ini penulis akan membahas 3 pokok utama, sebagai berikut:

- a. **Pajak Dalam Rangka Impor dan Bea Masuk Pengadaan Pesawat Latih pada Mahalnya Biaya Pendidikan (Studi Komparatif Pada Politeknik Penerbangan Indonesia Curug, PPIC Dan Aero Flyer Institute, Tahun 2017-2021).**

Pesawat adalah sarana utama lembaga sekolah penerbangan untuk mencetak calon penerbang Indonesia. Jika impor pengadaan pesawat latih untuk kepentingan pendidikan masih dikenakan Pajak Dalam Rangka Impor meliputi PPnBM, PPH impor dan Bea Masuk, maka biaya sekolah penerbang seperti terlihat dalam tabel 4.1 dan tabel 4.2 akan terus naik sedangkan kebutuhan pilot domestik mencapai 200-300 pilot pertahun.

Tabel 4.1

**Komponen Biaya Sekolah Penerbangan PPIC Tahun 2017 sd. 2020**

No	KOMPONEN BIAYA	PROGRAM STUDI (DII)			
		PENERBANG SAYAP TETAP (FIXED WING)			
		2017	2018	2019	2020
1	Pendaftaran	100.000	100.000	150.000	150.000
2	Seleksi Penerimaan Calon Taruna	4.120.000	4.500.000	5.000.000	5.120.000
3	Penyelenggara Pendidikan (Akademis)	50.210.000	80.710.000	80.710.000	80.710.000
4	Penunjang Pendidikan dan Pelatihan (Non Akademis)	70.000.000	89.800.000	89.800.000	89.800.000
5	Terbang	381.210.000	420.000.000	420.000.000	497.760.000
6	Ujian Sertifikasi	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
7	Penerbitan Sertifikasi dan Ijazah	100.000	150.000	150.000	160.000
8	Wisuda	1.500.000	1.550.000	1.550.000	1.550.000
<b>Total Biaya</b>		<b>610.240.000</b>	<b>678.250.000</b>	<b>678.250.000</b>	<b>678.250.000</b>

Sumber: PPIC Tahun 2021

Tabel 4.2

**Komponen Biaya Sekolah Penerbangan Aeroflyer Institute**

No	KOMPONEN BIAYA	PROGRAM STUDI			
		PENERBANG SAYAP TETAP (FIXED WING)			
		2017	2018	2019	2020
1	Pendaftaran	100.000	100.000	150.000	150.000
2	Seleksi Penerimaan Calon Taruna	4.120.000	4.500.000	5.000.000	5.120.000
3	Penyelenggara Pendidikan (Akademis)	70.710.000	80.710.000	80.710.000	80.710.000
4	Penunjang Pendidikan dan Pelatihan (Non Akademis)	69.800.000	89.800.000	89.800.000	89.800.000
5	Terbang	616.650.000	686.190.000	778.690.000	785.510.000
6	Ujian Sertifikasi	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
7	Penerbitan Sertifikasi dan Ijazah	100.000	150.000	150.000	160.000
8	Wisuda	1.500.000	1.550.000	1.550.000	1.550.000
<b>Total Biaya</b>		<b>766.000.000</b>	<b>866.000.000</b>	<b>950.050.000</b>	<b>966.000.000</b>

Sumber: Aero Flyer Institute Tahun 2021

Tabel 4.3

**Junlah Unit Aircraft Type yang Dimiliki Aero Flyer Institute dan PPIC per Juni 2021**

No	Pilot School	Aircraft Type	Jumlah Unit	Aircraft status
1	Aero Flyer Institute	Cessna 172s	10	Laik Terbang
		Piper Senca II	2	Laik Terbang
2	Politeknik Penerbangan Indonesia Curug (PPIC)	Piper Archer III + Garmin 1000	20	Laik Terbang
		Piper Warrior Mechtronix III	18	Laik Terbang
		Piper Seneca V	5	Laik Terbang
		Helicopter Bell-206	2	Laik Terbang
		Helicopter EC – 135 (2017)	1	Laik Terbang

Sumber: PPIC dan Aero Flyer Institute Tahun 2021

Terkait permasalahan yang dikemukakan diatas dibutuhkan pengkajian kebijakan dari pemerintah untuk mencabut Pajak Dalam Rangka Impor untuk pesawat latih yang tujuan adalah untuk pendidikan. Agar diupayakan bukan saja pengurangan pajaknya saja akan tetapi penghapusan Pajak Dalam Rangka Impor sangat penting untuk kelangsungan operasional seluruh lembaga pendidikan penerbangan yang ada di seluruh Indonesia. Jika pembebasan pajak pengadaan terhadap pesawat latih ini dapat diwujudkan maka dapat meringankan beban sekolah penerbangan di Indonesia dimana biaya pendidikan untuk menjadi seorang penerbang/pilot dapat dikurangi hingga 35%, sebab dengan pengurangan tersebut dapat membantu untuk mengurangi dan meringankan kedua belah pihak yaitu lembaga sekolah penerbangan dan siswanya.

Sementara ini, kebutuhan pilot pertahun berjumlah 200-300 orang. Baik PPIC dan Aeroflyer Institute hanya dapat dapat mencetak pilot rata-rata kurang dari 50 orang pertahun. Jika permasalahan ini tidak ditangani segera, Indonesia akan defisit pilot ini sangat disayangkan. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengenaan pajak dalam rangka impor pengadaan pesawat latih yang memiliki implikasi terhadap tingginya biaya pendidikan sekolah pilot pada tahun 2017 sampai dengan tahun 2021.

Pengenaan Pajak menjadikan Lembaga pendidikan terus meningkatkan kualitas pendidikan diantaranya dengan mendatangkan pesawat latih baru namun terbentur dengan ketiga komponen pengenaan pajak seperti PPnBM, PPH dan PPN, hal ini yang menjadikan biaya sekolah pilot menjadi mahal dan sudah seharusnya pemerintah dalam hal ini mengkaji ulang terkait pengenaan pajak untuk pengadaan pesawat latih yang digunakan untuk pendidikan penerbangan sehingga dengan dihapusnya bea masuk dapat memangkas biaya pendidikan yang terbilang mahal adapun maksud dan tujuan agar menambah minat masyarakat yang ingin menjadi penerbang menjadi meningkat kembali.

Perhitungan pada tabel 4.3 itu baru perhitungan per pesawat belum lagi dengan pemesanan tiap lembaga pendidikan berbeda tergantung dari pemesanan sebelumnya yang melewati masa pengkajian dan perhitungan yang cukup matang dengan mendatangkan armada baru yang digunakan untuk pelatihan siswa penerbang. Mengenai kebutuhan akan pesawat latih tidak terlepas dari akan lahirnya teknologi yang ada pada pesawat latih, semakin tinggi teknologinya semakin mahal harga pesawatnya. Diharapkan dengan adanya pengkajian terhadap pengenaan pajak untuk pengadaan pesawat latih dapat dihilangkan sehingga biaya sekolah pilot bisa ditekan dan menjadi murah namun tetap mengutamakan safety dan kualitas untuk menghasilkan pilot masa depan yang unggul. Dengan adanya permintaan penghapusan pajak ini diharapkan dapat membantu pengembangan sekolah penerbangan dalam negeri terutama calon-calon pilotnya.

#### **b. Implikasi Pajak Dalam Rangka Impor dan Bea Masuk Pengadaan Pesawat Latih pada Mahalnya Biaya Pendidikan Pendidikan (Studi Komparatif Pada Politeknik Penerbangan Indonesia Curug, PPIC Dan Aero Flyer Institute, Tahun 2017-2021).**

Berdasarkan tabel 4.4 dibawah ini, dapat dilihat bahwa perhitungan Pajak yang masih tinggi dan ini berdampak pada komponen biaya pendidikan pilot. Jika Pajak pengadaan pesawat latih pada instansi pendidikan masih diterapkan dan masih tinggi ini akan berdampak kepada kebutuhan pilot yang tidak mencapai target pertahun pada setiap kelulusannya sehingga ini akan mempengaruhi kebutuhan jumlah pilot untuk dapat memenuhi kebutuhan dari setiap Operator atau Airlines yang ada di Indonesia.

Tabel 4.4  
**Perhitungan Pengenaan Pajak Dalam Rangka Impor Terhadap Pengadaan Pesawat Latih Pada PPIC dan AeroFlyer Institute**

Type of Aircraft	Harga per Aircraft (kurs Rp 14000)	Pengenaan Pajak Dalam Rangka Impor (Bea Masuk)			
		PPnBM (50%)	PPh (2,5%)	PPN (10%)	Total
Piper warrior III	6.230.000.000	3.115.000.000	1.557.500.000	623.000.000	5.295.500.000
Cessna 172s	1.960.000.000	980.000.000	490.000.000	19.6000.000	1.666.000.000

Sumber: PPIC dan AeroFlyer Institute Tahun 2021 yang diolah oleh peneliti

Pemenuhan kebutuhan akan Pilot di Indonesia masih sangat tinggi dan tidak jarang Airlines di Indonesia dalam memenuhi kebutuhan akan Pilot sampai mencari Pilot Asing dikarenakan kurangnya Pilot yang ada di Indonesia. Ini bisa dijadikan tolak ukur dalam mencapai target kebutuhan akan pilot sehingga dapat memenuhi kebutuhan pilot dalam negeri. Sebagai Implikasi dari pengenaan Pajak setiap mendatangkan pesawat latih yang sangat tinggi dan berdampak juga pada biaya operasional sehingga salah satu alternatif untuk tetap menghidupkan sekolah penerbangan yaitu dengan cara membebaskan Sebagian costnya pada beberapa biaya komponen pendidikan dan inilah yang menyebabkan tingginya biaya untuk menjadi seorang Pilot.

### c. Entitas Kendala dan Pendorong

Kendala yang dialami oleh beberapa Lembaga pendidikan penerbangan di Indonesia adalah imbas dari beberapa kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah dan salah satunya adalah pengenaan pajak yang tinggi dalam rangka mendatangkan pesawat latih yang pada dasarnya sebagai kebutuhan vital yang harus dimiliki oleh Lembaga pendidika dalam rangka menunjang proses belajar dan mengajar sehingga dengan mengikuti alur dari kemajuan dunia dirgantara yang semakin hari terus meningkat sehingga Lembaga pendidikan harus memperhitungkan biaya dalam hal membeli pesawat latih baru yang lebih modern dan memiliki kemampuan navigasi yang baik sehingga ini dapat meningkatkan kualitas pilot sehingga pilot Indonesia akan dapat dan mampu bersaing dengan Pilot Asing karena ditunjang oleh teknologi modern dalam hal ini pesawat latih dan Simulator.

Jika pengenaan Pajak ini dihilangkan diharapkan harga yang ditawarkan oleh setiap Lembaga pendidikan tidak akan terlalu tinggi sehingga diharapkan dengan harga yang terjangkau dapat menarik minat warga negara Indonesia akan banyak yang tertarik untuk menjadi seorang pilot dan kebutuhan akan pilot dapat terpenuhi di setiap target per tahunnya.

Dengan adanya pengenaan pajak yang tinggi yang dikenakan oleh pemerintah melalui pengenaan pajak da lam rangka impor dan bea masuk, tentu dari setiap mendatangkan pesawat latih pada PPIC pengenaan pajak dapat menambah kas negara dengan pengenaan pajak tersebut dapat meningkatkan penerimaan negara.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

- a. Pengenaan Pajak Dalam Rangka Impor pengadaan pesawat latih memang sangat memberatkan lembaga pendidikan itu sendiri serta siswa calon penerbang yang memang dibebankan dengan biaya yang cukup tinggi. Pada sebagian besar lembaga pendidikan sekolah penerbangan dibebankan dengan pengenaan pajak Bea Masuk untuk biaya impor pesawat latih sehingga ini dapat mengurangi minat masyarakat untuk menjadi pilot yang berakibat pada kelangsungan operasional lembaga pendidikan penerbangan itu sendiri.
  - b. Implikasi dari pengenaan Pajak Dalam Rangka Impor dalam mendatangkan pesawat latih bagi lembaga pendidikan penerbangan merupakan suatu keharusan untuk memperbaharui armada nya dalam mengikuti terus perkembangan dunia kedirgantaraan, seperti kita ketahui tekhnolgi penerbangan yang terus berkembang jika tidak dikuti dengan armada yang baru maka akan mengganggu kelangsungan lembaga pendidikan penerbangan tersebut namun di satu segi dengan mendatangkan armada baru akan ada beban yang harus ditanggung oleh lembaga pendidikan dimana Bea Masuk barang impor yang tinggi padahal pesawat latih ini digunakan untuk pendidikan dan latihan penerbangan selain itu beban ini harus dibagi dengan para siswa calon penerbang dengan membayar biaya pendidikan yang tidak murah. Jika hal ini terus terjadi maka Negara Indonesia akan terus kekurangan Pilot untuk kebutuhan dalam negeri sendiri.
  - c. Faktor kendala dari pengenaan pajak dalam rangka impor pada pengadaan pesawat latih adalah terkait beban biaya yang harus ditanggung oleh lembaga pendidikan penerbangan menjadi lebih tinggi, sehingga untuk menanggung beban biaya operasional operasional menjadi cukup tinggi dan hal tersebut dilaiihkan kepada peserta didik atau para calon pilot. Mahalnya biaya pendidikan sekolah penerbangan akibat dari pengenaan pajak yang cukup besar sehingga hal ini dapat menurunkan minat masyarakat yang memiliki mendambakan untuk menjadi seorang penerbang yang handal dan professional.
- Faktor pendorong dalam pengenaan pajak dalam rangka impor pada pengadaan pesawat latih adalah adanya pemasukan bagi Negara dari pajak yang dikenakan sehingga ada nilai positif bagi Negara namun terkait hal ini ada beberapa alasan yang dihadapi oleh lembaga sekolah penerbangan dan siswa penerbang dalam hal ini selaku yang dibebankan oleh tingginya biaya sekolah pilot akibat dari pengenaan pajak yang tinggi.

### Saran

- a. Bahwa penyelenggara pendidikan penerbangan di Indonesia belum mampu untuk memenuhi kebutuhan pilot dalam negeri sehingga perlu dilakukan upaya perbaikan diantaranya penambahan pesawat latih baru ini menjadi faktor pendukung utama dalam meningkatkan kualitas pendidikan penerbangan. Dalam hal ini lembaga pendidikan penerbangan harus berfikir extra untuk dapat menarik minat para calon siswa penerbang dengan bekerja sama dengan pemerintah daerah terutama wilayah timur Indonesia diharapkan setelah lulus dapat disalurkan untuk menjadi pilot penerbangan perintis serta mengadakan kerjasama dengan airline nasional sehingga ketika lulus dari sekolah penerbangan dapat disalurkan dan bisa langsung bekerja.
- b. Pengenaan pajak dalam rangka impor terkait pengadaan pesawat latih yang berakibat mahalnya sekolah pilot, saran bagi instansi atau lembaga pendidikan

penerbangan adalah Pembebasan atas pengenaan pajak dalam rangka impor dengan menambahkan pengecualian terhadap pesawat latih seperti halnya pada pesawat udara untuk keperluan Negara dan angkutan udara niaga atau komersil dan diharapkan dengan pembebasan pajak maka akan menambah geliat sekolah pilot dalam mencetak dan mendukung industri penerbangan akan suplai pilot untuk kebutuhan dalam negeri.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] Bungin, Burhan. 2007. *Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial lainnya*. Jakarta: Putra Grafika
- [2] Daniel, Goleman 2006. *Kepemimpinan Berdasarkan Kecerdasan Emosi*. Jakarta. PT.Gramedia Pustaka Utama.
- [3] Hartono. 2005. *Analisis dan Desain Sistem informasi pendekatan Terstruktur Teori dan Praktek Aplikasi Bisnis*. Yogyakarta
- [4] Keban, Yeremias T. 2014. *Enam Dimensi Startegis Administrasi Publik, Konsep Teori dan Isu*.Yogyakarta: Gavamedia.
- [5] Mansury, R. 1996. *Pajak Penghasilan Lanjutan*. Jakarta: Ind-HILL Co.
- [6] Mardiasmo, 2011. *Perpanjangan Edisi Revisi Kasus Buku 1*. Yogyakarta: CV. Andi Offset
- [7] Mardiasmo. 2016. *Perpajakan Edisi Terbaru 2016*. Andi. Yogyakarta.
- [8] Moleong, Lexy.J.2016. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Cetakan ke-23. Bandung: Alfabeta
- [9] Pohan, Anwar C. 2014. *Pembahasan Komprehensif Pengantar Perpajakan Teori dan Konsep Hukum Pajak*. Jakarta: Mitra Wacana Media
- [10] Pohan, Anwar C. 2015. *Manajemen Perpajakan Strategi PerencanaanPajak dan Bisnis*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama
- [11] Pohan, Anwar C. 2016. *Pedoman Lengkap Pajak Pertambahan Nilai*.Jakarta: PT.Gramedia Pustaka Utama
- [12] Pohan, Anwar C. 2017. *Pembahasan Komprehensif Pengantar Perpajakan Teori dan Konsep Hukum Pajak*. Jakarta: Mitra Wancana Media.
- [13] Purwito Ali & Indriani. 2015. *Ekspor, Impor, Sistem Harmonisasi, Nilai Pabean dan Pajak dalam Kepabeanan*. Mitra Wacana Media. Jakarta.
- [14] Kountur, Ronny. 2003. *Metode Penelitian Untuk Penulisan Skripsi dan Tesis*, Jakarta: Teruna Grafika
- [15] Sofar, dan Widiyono. 2013. *Metodologi Penelitian Sosial Untuk Penulisan Skripsi dan Tesis*. IN MEDIA. Jakarta
- [16] Stoner, James A.F., & Charles Wankel, (1986). *Management, Third Edition*, Prentice- Hall International, Inc., Englewood Cliffes, New Jersey.
- [17] Suandy. 2011. *Perencanaan Pajak*, Edisi 5. Jakarta: Salemba Empat
- [18] Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- [19] Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Alfabeta Bandung.
- [20] Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabet.
- [21] Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta, CV
- [22] Subiyantoro, Heru dan Singgih Riphath. 2004. *Kebijakan Fiskal: Pemikiran, Konsep, dan Implementasi*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.

- [23] Sukardji, Untung. 2014. Pajak Pertambahan Nilai PPN. Edisi Revisi PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- [24] Syafri, Wirman. 2012. Studi Tentang Administrasi Publik. Jakarta: Erlangga
- [25] Terry, George R. 1986. Azas- azas Management. Alumni, Bandung