

(Print On Your Own)



Tampak (ki-ka) :
Wapres Yusuf Kalla, Sekertaris Wapres-Gembong Priyono, Kepala Hariyan Bakornas-Syamsul Ma'arif, dan Komisaris PT. Asuransi Indo Trisaka-Alwi Hamu

Susilo Bambang Yudhoyono meminta agar heli itu dibebaskan, namun prosedurnya tetap "mematuhi aturan yang berlaku". Departemen Keuangan yang menaungi Bea dan Cukai, patuh. Heli dibebaskan dengan syarat ada jaminan dari perusahaan asuransi bahwa pada saatnya pajak yang tertunggak akan dilunasi. **Bukaka** menyanggapi. Dipilihlah **PT Asuransi Indo Trisaka** sebagai penjamin. Persoalan belum selesai karena belakangan diketahui perusahaan asuransi itu bodong alias tak menyediakan duit jaminan. Adalah **Alwi Hamu**, staf ahli Wakil Presiden, yang berada di belakang perusahaan asuransi itu. Bea Cukai berang: pesawat-pesawat kembali dikandangkan.

"Negara bukan toko", kata **Jusuf Kalla**. Seandainya ia konsisten dengan ucapannya itu, kisruh ini tak perlu terjadi. Bahwa mengelola negara bukan semata soal bagaimana mencapai tujuan dalam waktu singkat, tapi juga bagaimana prosedur harus diindahkan dan aturan tak dilanggar. Hanya dengan cara inilah Republik terhindar dari penyelewengan, korupsi, atau tindakan yang merugikan orang ramai. Tapi itulah yang justru tak dilakukan. Dengan alasan terdesak bencana, sejumlah prosedur dilewati. Hal ini bisa dianggap mengabaikan Undang-Undang Nomor 28/1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang Bersih dari Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme. Aturan lain, yaitu Penetapan Presiden Nomor 8 Tahun 2006 tentang Pengadaan Barang dan Jasa, juga dianggap sepi. Seharusnya **Jusuf Kalla** menjelaskan dengan gamblang mengapa ia menunjuk perusahaan miliknya ikut proyek tanpa tender itu. Entah kenapa **Presiden Yudhoyono** menyetujui tindakan ini. Memo Presiden kepada **Menteri Keuangan dan Menteri Perhubungan** semestinya tidak perlu dikeluarkan. Memo itu bisa meruntuhkan "mekanisme kontrol" yang sedang dibangun dua departemen tadi dalam kasus ini. Usaha menjalin keharmonisan dengan Wakil Presiden bisa dilakukan tanpa "ongkos" sebesar ini. Memo itu malah bisa ditafsirkan sebagai bentuk perintah Presiden untuk membebaskan helikopter yang belum membayar pajak. Walaupun dalam memo itu Presiden menitipkan satu pasal ke pada dua menteri, agar tetap mengikuti peraturan yang berlaku, sulit bagi aparat di lapangan untuk tidak segera meloloskan heli tersebut. Negara bukan toko, kata **Jusuf Kalla**. Kita prihatin, kali ini, justru contoh tidak datang dari atas dalam usaha menjadikan negara bukan sebagai toko.

Air Transportation

Pengadaan heli ala Kalla terjang sana, sodok sini

Berawal niat baik

Cerita ini berawal pada 2005. Ketika itu sebagian Indonesia baru saja diterjang tsunami dan kebakaran hutan. **Kalla** yang juga **Ketua Badan Koordinasi Nasional Penanggulangan Bencana dan Penanganan Pengungsi (Bakornas)** meminta bekas eksekutifnya di **Bukaka** mencari helikopter bekas yang murah tapi masih layak pakai. **Wakil Presiden** mengaku malu karena Indonesia selalu meminjam pesawat dari negara tetangga tiap kali bencana datang. **Kalla** berharap, biaya pembelian pesawat ditanggung oleh **Bakornas**. Tapi **Bakornas**, ketika itu, bukan lembaga yang punya hak membeli barang. Selain itu, Departemen Keuangan menyatakan tidak memiliki dana untuk 12 heli tersebut. **Kalla** tak menyerah: heli tetap didatangkan dengan duit pinjaman dari **Urban Sky Corporation**, sebuah konsorsium di British Virgin Islands. Belakangan, untuk

mengatasi kerugian akibat tak ada kejelasan anggaran, skenario diubah. Pesawat tidak jadi dijual ke **Bakornas**, melainkan disewakan saja. Dengan harga *carter* US\$ 1.500 per jam, diperkirakan dalam 45 hari terkumpul Rp 22 miliar pas dengan modal awal yang telah dikeluarkan **Bukaka**. Adapun 12 pesawat itu tetap menjadi milik perusahaan keluarga **Jusuf Kalla**.

Tapi, belum lagi 45 hari terlampaui, hujan datang. Kebakaran hutan padam oleh air dari langit. **Bakornas** tak punya alasan untuk tetap menyewa. Di lain pihak, **Bea dan Cukai** bergerak: mereka menuntut agar bea masuk Rp 2,1 miliar dan pajak helikopter itu segera dilunasi. Pada November tahun lalu, sejumlah heli dibeslah.

Kalla tak tinggal diam. Ia meminta bantuan **Presiden** untuk menyelesaikan sengkaret ini. **Presiden** turun tangan dengan mengeluarkan memo kepada **Departemen Keuangan** dan **Departemen Perhubungan**. Intinya, **Presiden**



Helikopter-helikopter yang disita Bea dan Cukai

Urutan diganti

Sebelum tersesat dalam labirin persoalan, mari kita urut cerita ini dari awal. Pada bulan September 2005, kebakaran hebat melanda hutan di Sumatera serta Kalimantan, dan asapnya membumbung hingga Malaysia, Singapura, dan Thailand. Pemimpin ketiga negara protes karena Indonesia dianggap tidak becus menangani petaka itu.

Presiden Yudhoyono lalu memerintahkan kebakaran hutan dihentikan. Apalagi tak lama lagi ia akan menghadiri Pertemuan Negara Ekonomi Asia Pasifik (APEC) dan Konferensi Tingkat Tinggi ASEAN. Yudhoyono kabarnya marah besar ketika beberapa menteri bergurau di rapat kabinet. "Ada bencana asap begini kok kalian masih tertawa-tawa," kata Presiden seperti ditirukan seorang sumber. Ditempat yang lain. Wakil Presiden Jusuf Kalla melihat kebutuhan Indonesia akan helikopter sebagai peluang. Apalagi saat itu sebagian Indonesia baru saja dihumbalang tsunami. Indonesia membutuhkan banyak helikopter. Kalla mengaku kapok dengan bantuan asing. Kata seorang kepercayaan. Wakil Presiden sebal karena bantuan 70 negara asing di Aceh terpakai untuk ongkos sewa pesawat. Australia yang memberikan bantuan 10 juta USD, 80 persennya kembali ke "kantong" mereka karena soal pesawat itu. Maka, pada awal 2005, Jusuf Kalla secara informal meminta Iwan Hardja mencari helikopter yang "murah tapi bermanfaat". Iwan, 55 tahun adalah mantan karyawan PT. Bukaka Teknik Utama dan selama seperempat abad mengabdikan pada perusahaan milik keluarga Jusuf Kalla itu.

Iwan segera bergerilya dan mendapat informasi bahwa di Bavaria, Jerman, Vebeq-perusahaan pelelangan barang bekas milik pemerintah Jerman-memiliki heli BO 105. Murah meriah. Harga satu heli "Cuma" 300 ribu USD (sekitar 2,7 milyar Rupiah). Ini sudah plus tetek-bengek ongkos kirim. Jumlahnya pun puluhan. Harga ini kabarnya bahkan biawah harga pasaran heli bekas di dunia yang mencapai 1 juta USD. Juga lebih murah dari pada heli BO 105 baru buatan PT. Dirgantara Indonesia yang dilego 2 juta USD sebiji. Barang apkiran tentara Jerman ini pun masih mulus. Jam terbang heli yang baru dibuat antara 1981 dan 1987 ini baru 3.000-jauh di bawah batas pakai 20 ribu jam terbang untuk kemudian turun

mesin. Sempat terdengar kabar, sebelum diujakan ke Bakornas, heli-heli itu hendak dijual ke pihak lain. Departemen Pertahanan misalnya, pernah diundang berkunjung ke Jerman

untuk menengok heli tersebut. "Itu heli militer yang di-grounded karena suaranya bising," kata Sekertaris Departemen Pertahanan Sjafrie Sjamsoeddin. Tapi rencana ini batal karena pihak Jerman menolak jika helikopternya digunakan untuk kepentingan militer. Departemen Kehutanan pernah pula ditawarkan, tapi tak jadi karena dinilai pemerintah tak punya pengalaman mengurus pesawat.

Pilihan paling masuk akal adalah menjual 12 dari 40 heli yang direncanakan itu kepada Bakornas. Mestinya semua berlangsung mulus karena Ketua Bakornas adalah Wakil Presiden Jusuf Kalla sendiri.

Ganti skenario

Maka diangkatlah Iwan menjadi utusan khusus Bakornas, Juni 2005. Dua bulan kemudian, 10 heli sudah dikapalkan ke Indonesia. Dua heli lainnya menyusul pada awal November. Soal fulus jangan khawatir. Kata Iwan, duit US\$ 2,5 juta atau sekitar Rp 22,5 miliar ia peroleh dari konsorsium Urban Sky Corporation, yang bermarkas di British Virgin Islands. "Siapa saja para penyandang dananya, saya tidak berani buka. Mereka bisa ngomel," kata Iwan Hardja. Untuk membayar heli bekas tersebut, Sekretaris Bakornas Gembong Priyono pada November 2005 mengirim surat ke Menteri Keuangan, yang ketika itu adalah Jusuf Anwar. Intinya, ia minta disediakan duit Rp 84 miliar untuk membeli 28 helikopter. Tapi Jusuf Anwar tak merespons. Pada Oktober 2006, permintaan itu diulang tapi dengan jumlah yang lebih kecil: Rp 60 miliar. Departemen Keuangan, lagi-lagi, tak membalas. "Kata Departemen Keuangan, anggarannya belum bisa dimasukkan," ujar Gembong.

Capek menunggu, Iwan Hardja kemudian membatalkan penjualan helinya ke Bakornas, 14 Oktober 2006. Kali ini ia tak lagi bicara atas nama utusan khusus lembaga itu. Soalnya, awa12006, ia mendirikan PT Air Transport Services, sebuah kelompok usaha di bawah bendera Bukaka. Adik Jusuf Kalla, Achmad Kalla, ikut bergabung di sana. Surat izin usaha perusahaan itu baru dikeluarkan Dirjen Perhubungan Udara M. Iksan Tatang pada 3 Oktober 2006. Dengan kata lain, perusahaan itu baru dibentuk setelah Departemen Keuangan menghidupkan lampu merah tanda menolak membeli heli bekas tersebut. Agar heli tak menjadi besi tua karena

urung dibeli Bakornas, Iwan Hardja mengganti skenario. Dimintalah Bakornas menyewa pesawat itu. Kebutuhan bukan tak ada: kebakaran hutan masih menggila di sejumlah tempat di Kalimantan dan Sumatera. Dengan harga carter US\$ 1.500 per jam, diperkirakan dalam 45 hari terkumpul Rp 22 miliar-pas dengan modal awal yang telah dikeluarkan PT Air Transport. Adapun 12 pesawat itu aha!-tetap menjadi milik perusahaan Wakil Presiden tersebut. Tapi alam berkehendak lain. Belum lagi 45 hari terlampaui, hujan datang. Kebakaran hutan padam oleh air dari langit. Bakornas tak punya alasan untuk tetap menyewa.

Di tempat yang berbeda, Bea dan Cukai meradang. Soalnya 12 heli yang di bawa ke Indonesia dengan alasan cana itu belum membayar Rp 2,1 miliar pajak impor. Itulah sebabnya, November tahun lalu, 10 pesawat disegel di Palembang. Sisanya masih tersimpan di Cengkareng. Memo Presiden yang bikin heboh itu lalu keluar. Bea Cukai membebaskan ke-10 pesawat dengan syarat PT Air Transport mesti menyertakan jaminan asuransi. Maksudnya, jika setelah tiga bulan tunggakan pajak itu belum juga lunas, asuransi yang menalangi. PT Air Transport lalu menunjuk PT Asuransi Indo Trisaka sebagai penjamin. Belakangan diketahui, jaminan PT Asuransi ternyata cuma angin kosong. Jaminan kepabeanaan (custom bond) yang ditanggung Indo Trisaka senilai Rp 9 miliar ternyata tak bisa dicairkan. Staf Ahli Wakil Presiden, Alwi Hamu, adalah salah seorang pemegang saham perusahaan asuransi itu. Ia membantah ikut campur dalam "penjaminan palsu" tersebut.

Bea Cukai meradang. Heli-heli itu kembali dibeslah. "Dua belas heli itu belum punya sertifikat kelayakan dan izin Bea Cukai," kata Kepala Bea Cukai Bandara Soekarno Hatta Agung Kuswandono. Bila sampai sebulan tak dilunasi, Bea Cukai mengancam akan merampas heli itu untuk negara. Menurut Iwan Hardja, ia tak diberi tahu Bea Cukai bahwa harus segera melunasi bea masuk. "Waktu itu kan darurat asap, jadi saya minta perusahaan asuransi milik Pak Alwi Hamu untuk membantu. Yang penting heli bisa jalan, kan sudah dapat penanggungan," katanya. Terbitnya memo Presiden dalam soal heli swasta menambah rumit silang sengkaret. "Masak, Presiden ikut ngurus segel heli swasta, sih? Itu kan sudah di luar kewajaran," kata Emir Moeis,

This information provided

www.tender-indonesia.com

TENDER INDONESIA

For further information please contact to:
PT. TENDER INDONESIA COMMERCIAL,
Rukan Karang Anyar Permai Baru Blok C/21
Jakarta Pusat. Telp. (62-21) 6230 2979 (Hunting),
Fax : (62-21) 6230 2980/624 7371,
www.tender-indonesia.com,
E-mail: info@tender-indonesia.com