

# KESIAPAN PROPINSI BANDAR LAMPUNG MENJADI BANDAR UDARA EMBARKASI HAJI

Oleh: Lita Yarlina \*)

\*) Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Udara  
Jl. Merdeka Timur No. 5 Jakarta 10110 Telp. (021) 34832944 Fax. (021) 34832968  
e-mail : [litbang\\_udara@yahoo.co.id](mailto:litbang_udara@yahoo.co.id)

## ABSTRACT

*Lampung Provincial Government to improve its service to the community in furtherance of the pilgrimage, by making Raden Inten II Airport as an airport Lampung embarkation and debarcation pilgrimage between. This study calculates a quantity which is obtained by comparing the revenue cost of the benefit cost ratio (BCR) in the construction/development Raden Inten II Airport to serve as the embarkation debarcation pilgrimage with Linear Regression formula to calculate forecasting the movement of aircraft and passengers.*

*Key Word : Evaluation airport, Embarcation airport, Province Lampung*

## PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Mayoritas penduduk Indonesia beragama Islam, sehingga setiap tahun banyak penduduk Indonesia yang menunaikan ibadah haji ke Tanah Suci (Arab Saudi). Undang-undang No.17 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Ibadah Haji, dalam Pasal 18 (Bab IX Transportasi) disebutkan bahwa Departemen Perhubungan mempunyai tugas untuk mengkoordinasikan dan bertanggung jawab terhadap pelaksanaan penyelenggaraan transportasi jamaah haji yang meliputi pemberangkatan dari tempat embarkasi ke Arab Saudi dan pemulangan ke tempat debarkasi asal Indonesia. Jamaah haji Indonesia dari Tahun 2004 sampai dengan Tahun 2007 mengalami peningkatan, dan Tahun 2008 menunjukkan sebanyak 191.823 jamaah.

Pada tahun 2010 pelayanan angkutan haji di Indonesia dilakukan di 11 (sebelas) bandar udara embarkasi/debarkasi, yaitu Bandara Soekarno-Hatta-Jakarta, Bandara Polonia-Medan, Bandara ST.Iskandar Muda-Nanggroe Aceh Darussalam, Bandara Hasanuddin-Makassar, Bandara Sepinggan-Balikpapan, Bandara Samsudin Noor-Banjarmasin, Bandara Adi Sumarmo-Solo, Bandara Juanda-Surabaya, Bandara Hang Nadim-Batam, Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II-Palembang dan Bandara Minangkabau-Padang. Sementara itu, operasional penyelenggaraan transportasi udara untuk pemberangkatan jamaah haji dari tempat bandar udara embarkasi asal di Indonesia

sampai saat ini dilaksanakan oleh 2 (dua) maskapai penerbangan yaitu Garuda Indonesia Airlines dan Saudi Arabian Airlines.

Berdasarkan Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Agama Nomor 383/2004 dan Menteri Perhubungan No. KM 67/2004 tentang Persyaratan Embarkasi dan Debarkasi Haji, telah ditetapkan tentang, persyaratan dan standardisasi pembentukan suatu wilayah sebagai tempat embarkasi/debarkasi haji, menyangkut aspek infrastruktur bandar udara, kapasitas asrama haji, dan jumlah minimum jamaah haji yang diangkut dari embarkasi/debarkasi haji dimaksud, sebagai bentuk optimisme pemerintah dalam menyikapi semangat otonomi daerah untuk memberikan pelayanan yang lebih optimum kepada masyarakat, khususnya dalam hal angkutan haji. Mengingat saat ini banyak permintaan penerbangan langsung dari bandar udara di propinsi asal jamaah haji ke Jeddah, maka tidak menutup kemungkinan setiap propinsi akan berusaha memiliki bandar udara embarkasi haji.

Pemerintah Propinsi Lampung ingin memiliki bandar udara embarkasi haji karena Pemda Lampung merasa memiliki potensi yang besar untuk menjadikan wilayahnya sebagai embarkasi debarkasi haji di mana selama ini calon jamaah haji dari Lampung berangkat melalui Bandara Soekarno-Hatta Cengkareng. Perkembangan jamaah haji berasal dari Propinsi Lampung tahun 2005 sebanyak 2.750 orang, tahun 2006 sebanyak 4.617 orang, tahun 2007 sebanyak 6.216 orang, tahun 2008 sebanyak 6.221 orang, dan tahun 2009 sebanyak 6.282 orang.

Pada tahun 2010 Pemerintah Propinsi Lampung berupaya meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka penyelenggaraan haji, dengan menjadikan Bandara Raden Inten II Lampung sebagai bandar udara embarkasi dan debarkasi haji antara. Embarkasi dan debarkasi "antara" adalah keberangkatan dari Bandara Raden Inten II Lampung ke Bandara Soekarno Hatta Cengkareng dengan menggunakan moda transportasi udara.

Penetapan suatu wilayah menjadi embarkasi dan debarkasi haji harus dilakukan secara cermat dan penuh pertimbangan, bukan hanya untuk meningkatkan prestise dan kebanggaan daerah, dengan melalui suatu studi kelayakan (*feasibility study*) dan melalui kajian berbagai aspek, baik itu aspek teknis maupun ekonomis, serta didukung oleh kesiapan sarana dan prasarana teknis kebandarudaraan, dengan mengedepankan prinsip efisien, efektif, dan berjangka panjang bagi perkembangan ekonomi, serta kemanfaatan fungsi transportasi bagi suatu daerah secara maksimum, dalam upaya meningkatkan pelayanan secara optimum, dan dapat memenuhi keinginan masyarakat secara rasional dan proporsional.

### **Perumusan Masalah**

Untuk menjadikan bandar udara embarkasi harus sesuai dengan persyaratan dari Surat Keputusan Bersama (SKB) yaitu antara Menteri Agama Nomor 383/2004 dan Menteri Perhubungan No. KM 67/2004 tentang Persyaratan Embarkasi dan Debarkasi Haji, maka permasalahannya adalah bagaimana kelayakan ekonomi dalam pembangunan/pengembangan Bandara Raden Inten II untuk memenuhi persyaratan bandar udara embarkasi haji harus memiliki aspek infrastruktur bandar udara dengan

fasilitas internasional sebagai bandar udara internasional.

### **Maksud dan Kegunaan Penelitian**

Maksud dilakukan kajian ini adalah untuk menghitung suatu besaran yang membandingkan antara pendapatan yang diperoleh dengan biaya yang dikeluarkan dalam pembangunan/pengembangan bandara Raden Inten II untuk dijadikan sebagai embarkasi debarkasi haji.

Kegunaan kajian adalah bahan masukan pada pihak-pihak terkait dalam memberikan rekomendasi penyelenggaraan Bandara Raden Inten II sebagai embarkasi debarkasi haji.

### **Ruang Lingkup**

Berdasarkan maksud dan kegunaan yang ingin dicapai, maka cakupan pelaksanaan kajian antara lain meliputi kegiatan sebagai berikut:

1. Kajian ini hanya membahas aspek teknis dan finansial pengembangan Bandara Raden Inten II;
2. Inventarisasi perkembangan produksi angkutan udara di Bandara Raden Inten II (frekwensi penerbangan, jenis pesawat, dan rute penerbangan);
3. Menginventarisasi fasilitas dan kapasitas bandar udara Raden Inten II saat ini;
4. Menginventaris penerimaan negara bukan pajak di Bandara Raden Inten II;
5. Mengidentifikasi satuan biaya pengembangan Bandara Raden Inten II;
6. Menginventaris dan jumlah jamaah haji asal propinsi Lampung;
7. Analisis dan evaluasi kondisi bandara apabila dijadikan embarkasi haji;
8. Rekomendasi.

## **BAHAN DAN METODA PENELITIAN**

### **Dasar Hukum**

Berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 199 Ayat (1) Rencana induk nasional bandar udara merupakan pedoman dalam penetapan lokasi, penyusunan rencana induk, pembangunan, pengoperasian, dan pengembangan bandar udara. Pasal 7 Ayat 2 bandar udara internasional dikelompokan atas :

- a. bandar udara internasional utama;
- b. bandar udara internasional regional;
- c. bandar udara internasional penerbangan haji; dan
- d. bandar udara internasional angkutan udara kargo.

Ayat 11 kelayakan ekonomi dan finansial yaitu :

- a. kelayakan ekonomi meliputi analisis investasi dan manfaat pembangunan/pengembangan bandar udara yang ditimbulkan terhadap tingkat pendapatan bandar udara, pemerintah daerah serta masyarakat setempat;
- b. kelayakan finansial meliputi analisis perhitungan keuntungan dan kerugian yang akan terjadi dari investasi yang dilakukan dan jangka waktu tertentu pengembalian investasi tersebut.

Ayat 12 indikator kelayakan ekonomi dan kelayakan finansial meliputi :

- a. net present value (NPV) adalah nilai keuntungan bersih saat sekarang, yang perhitungannya berdasarkan pada manfaat yang diperoleh untuk proyek pembangunan bandar udara pada suatu kurun waktu tertentu dengan mempertimbangkan besaran tingkat bunga bank komersial;
- b. Internal rate of return (IRR) adalah tingkat bunga pengembalian suatu kegiatan pembangunan/pengembangan bandar udara, yang perhitungannya berdasarkan pada besaran NPV sama dengan nol;
- c. Profitability indeks (PI) atau benefit cost ratio (BCR) adalah suatu besaran yang membandingkan antara keuntungan yang diperoleh dengan biaya yang dikeluarkan dalam kurun waktu penyelenggaraan kegiatan pembangunan/pengembangan bandar udara;
- d. Payback period (PP) adalah kurun waktu dalam setahun yang diperlukan untuk mengembalikan sejumlah dana yang telah dikeluarkan dalam suatu kegiatan pembangunan/pengembangan bandar udara.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.35 tahun 2009 tentang Petunjuk Pelaksanaan Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Direktorat Jenderal Perhubungan udara Pasal 3 menyebutkan pelayanan jasa yang dilakukan oleh penyelenggara navigasi penerbangan meliputi :

- a. pelayanan jasa penerbangan (PJP);
- b. pelayanan jasa penumpang pesawat udara (PJP2U);
- c. pelayanan jasa pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara (PJP4U);
- d. pelayanan jasa pemakai garbarata (aviobridge);
- e. pelayanan jasa pemakaian konter pelaporan (check in counter);
- f. pelayanan jasa pemakaian barang dalam gudang lini 1 di bandar udara;
- g. pelayanan jasa atas penggunaan bandar udara di luar jam operasi;
- h. sewa-sewa dan tanda masuk kawasan terbatas di bandar udara.

Berdasarkan Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Agama bersama Menteri Perhubungan Nomor 383/2004 dan SK No. KM 67/2004 tentang Persyaratan Embarkasi dan Debarkasi Haji, dimana hal ini sudah sesuai dengan persyaratan yang ditentukan oleh pemerintah untuk dipenuhi oleh bandar udara apabila ingin dijadikan sebagai bandar udara embarkasi-debarkasi haji dalam rangka lebih meningkatkan pelayanan dan efisiensi angkutan jemaah haji Indonesia.

### Landasan Teori

Menurut Dr. Irham Lihan, SE.,MS dan Prof.Dr Yogi, Ms (2009) Kriteria Kelayakan Investasi yaitu : melakukan investasi pada dasarnya adalah komitmen kita terhadap sejumlah dana (*cash out flow*) yang dikeluarkan dengan hasil (*cash in flow*) yang secara bertahap beberapa tahun mendatang. Melakukan kegiatan investasi pada dasarnya melibatkan sejumlah dana atau uang kas dengan harapan memperoleh keuntungan atau manfaat (*benefit*) secara bertahap di masa yang akan datang.

Suatu usulan investasi selalu dihubungkan dengan apakah investasi tersebut dapat menghasilkan return yakni keuntungan yang wajar, sehingga secara akumulatif arus kas masuk netto (*net cast flow*) yang dihasilkan akan lebih besar dari pengeluaran investasi kapital (*Capital Expenditure*) yang telah dikeluarkan beberapa tahun sebelumnya.

Keberhasilan pelaksanaan investasi ditentukan oleh berbagai faktor sebagai berikut :

- Kelayakan dari usulan investasi;
- Estimasi arus kas (*cash out flow* dan *cash in flow*) yang akurat;
- Seleksi proyek yang dilakukan berdasarkan kriteria yang sesuai; dan
- Kesinambungan evaluasi atas investasi dari proyek yang sudah diterima.

Beberapa kriteria kelayakan investasi yang dapat digunakan untuk menilai layak atau tidaknya suatu proyek adalah antara lain :

1. *Net Present Value (NPV)*;
2. *Gross Benefit and Cost Ratio (Gross B/C)*;
3. *Net Benefit and Cost Ratio (Net B/C)*;
4. *Payback periods (PP)*;
5. *Internal Rate of Return (IRR)*;
6. *Profitabilitas Indeks (PI)*;

### **Profil Propinsi Lampung**

Propinsi Lampung dengan ibukota Bandar Lampung mempunyai luas wilayah 35.376,50 km<sup>2</sup> terdiri atas 8 kabupaten, 2 kotamadya, 162 kecamatan dan 2.413 desa / kelurahan dan terletak di antara 105°45'-103°48' BT dan 3°45'-6°45' LS. Daerah ini di sebelah barat berbatasan dengan Selat Sunda dan di sebelah timur dengan Laut Jawa. PDRB Propinsi Lampung triwulan I-2009 atas dasar harga konstan tahun 2000 diperkirakan mencapai Rp 8,8 triliun, dengan laju pertumbuhan sebesar 3,73%(yoy) atau hampir sama dibandingkan dengan laju pertumbuhan triwulan IV-2008 yang tercatat sebesar 3,69% (yoy). Dampak negatif gejolak keuangan global masih terasa pada perekonomian Propinsi Lampung Triwulan I-2009. Di sisi produksi, sektor pertanian menjadi tumpuan utama dalam mendorong pertumbuhan, menyusul masuknya musim panen raya padi. Di sisi permintaan, konsumsi swasta masih merupakan komponen dominan pembentuk PDRB Propinsi Lampung. Sedangkan kontribusi ekspor menurun seiring dengan masih lemahnya permintaan luar negeri akibat gejolak ekonomi global.

Keadaan geografis propinsi ini merupakan daerah pemukiman, sawah, perkebunan, hutan dan tegalan. Sedangkan sarana dan prasarana transportasi yang tersedia di daerah ini dapat dilayani melalui moda darat, laut dan udara. Sumber daya alam utama adalah pertambangan (marmer dan biji besi), pertanian dan perkebunan (kopi, karet, cengkeh, lada dan kelapa). Lampung fokus pada pengembangan lahan bagi perkebunan besar seperti kelapa sawit, kopi, jagung dan tebu. Dan di beberapa daerah pesisir, komoditas perikanan seperti tambak udang lebih menonjol, bahkan untuk tingkat nasional.

### **Perkembangan dan Fasilitas Haji di Propinsi Lampung**

Sebelum tahun 2010 calon jamaah haji asal Propinsi Lampung diberangkatkan melalui Bandara Soekarno-Hatta-Jakarta. Jamaah yang diberangkatkan memakai angkutan darat dari Lampung, kemudian ditempatkan di Asrama haji Pondok Gede sambil menunggu waktu keberangkatannya ke Arab Saudi. Data jumlah jamaah haji asal Lampung selama 5 tahun terakhir dapat dilihat pada tabel 1.

**Tabel 1**  
**Jemaah Haji Asal Lampung Tahun 2005 – 2010**

Tahun	Jumlah Jemaah Haji
2005	2.750
2006	4.617
2007	6.216
2008	6.221
2009	6.282
2010	6.300

Sumber: data & profil penyelenggara haji Departemen Agama

Pada tahun 2010 pemerintah Propinsi Lampung berupaya meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka penyelenggaraan haji, dengan menjadikan Bandara Raden Inten II menjadi bandara embarkasi dan debarkasi haji antara dengan memberangkatkan jemaah haji dari Bandar Lampung dengan menggunakan moda transportasi udara dengan harapan lebih berdaya guna, hemat tenaga agar jemaah lebih konsentrasi dalam melakukan ibadah haji.

Keberangkatan dari Bandar Lampung ke Jakarta yang semula 7 jam, dengan menggunakan pesawat menjadi 40 menit. Selain itu Proses CIQ akan dilaksanakan di Bandar Lampung, sehingga proses di Jakarta hanya menunggu *connecting* pesawat dari Bandar Lampung – Jakarta – Jeddah (Arab Saudi).

Pada tahun 2010 pelaksanaan ibadah haji yang pada awalnya untuk embarkasi dan debarkasi haji dilaksanakan di Jakarta, dialihkan ke Bandar Lampung dengan proses bea dan cukai, imigrasi dan karantina dilaksanakan di Bandar Lampung .

Bandar Lampung saat ini sudah mempunyai Aula Besar Asrama Haji di Rajabasa yang akan digunakan untuk pemeriksaan calon jemaah haji, pemeriksaan kesehatan, penyerahan SPMA, bukti setoran lunas BPIH (lembar biru), pembagian gelang identitas CJH, penyerahan living cost akomodasi, nomor kamar/asrama, shalat magrib berjamaah, pemantapan manasik dan shalat isya berjamaah dan Calon jemaah haji ke asrama/gedung/istirahat.

Asrama haji di Bandar Lampung mempunyai gedung II, gedung III, gedung V, gedung VI untuk istirahat calon jemaah haji masing- masing yaitu :

- Kapasitas 116 orang, kamar berjumlah 29 kamar, Isi kamar 4 orang, kamar mandi berjumlah 18 buah, WC berjumlah 21 buah.
- Kapasitas 128 orang, kamar berjumlah 16 kamar, Isi kamar 8 orang, kamar mandi berjumlah 16 buah, WC berjumlah 16 buah.
- Kapasitas 124 orang , si kamar 12 orang, kamar mandi/WC berjumlah 10 buah.

Gedung serbaguna *Islamic Center* digunakan untuk :

- Penerimaan bagasi koper dan proses x-ray.
- Penyampaian Informasi-Informasi penting.
- Penyerahan bording pass dan paspor CJH.
- Calon jemaah haji menaiki bus menuju Bandara Raden Inten II.

## Persyaratan Bandar Udara Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji

Berdasarkan Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Agama bersama Menteri Perhubungan Nomor 383/2004 dan SK No. KM 67/2004 tentang Persyaratan Embarkasi dan Debarkasi Haji, dimana hal ini sudah sesuai dengan persyaratan yang ditentukan oleh pemerintah untuk dipenuhi oleh bandar udara apabila ingin dijadikan sebagai bandar udara embarkasi-debarkasi haji dalam rangka lebih meningkatkan pelayanan dan efisiensi angkutan jemaah haji Indonesia.

Adapun persyaratan penetapan suatu bandar udara sebagai embarkasi-debarkasi haji antara lain sebagai berikut :

1. Aspek infrastruktur bandar udara dengan fasilitas internasional yang memiliki Sertifikat Operasi Bandar udara (SOB) yang dapat melayani pesawat udara jenis B-767 dengan kapasitas tempat duduk 325 orang, sehingga MD-11 dan Airbus dapat mendarat;
2. Memiliki apron untuk parkir 2 pesawat udara berbadan lebar, landasan pacu sekurang-kurangnya 2.750 m;
3. Jumlah jamaah haji yang akan diberangkatkan sekurang-kurangnya 7.000 orang;
4. Memiliki asrama haji dengan daya tampung kurang lebih 1.200 orang yang berlokasi di wilayah Pemerintahan Daerah setempat;
5. Memiliki aula tempat proses penerimaan pemberangkatan dan pemulangan jamaah haji beserta bawanya;
6. Prinsip efisiensi dan efektivitas harus diutamakan dan dilakukan dengan langkah koordinatif dengan berbagai instansi terkait, termasuk dengan pemerintah Arab Saudi menyangkut adanya pembatasan *slot time* penerbangan haji.

### Teknik Analisis Data.

Metode analisis yang digunakan ini adalah pendekatan analisis deskriptif kuantitatif yaitu dengan mengevaluasi ketersediaan lahan, fasilitas bandar udara untuk mengetahui apakah kesiapan Bandara Raden Inten II Lampung untuk menjadi bandara embarkasi haji dan upaya-upaya apa yang diperlukan untuk menjadikan Propinsi Lampung menjadi bandar udara embarkasi haji.

1. Jenis data yang digunakan untuk analisis adalah melalui pendekatan analisis deskriptif kuantitatif atau dengan metode statistik yaitu *regresi linear* (*meramalkan/ forecasting*) yang sangat berguna untuk suatu perencanaan.

Menganalisis dengan menggunakan metode regresi sederhana dapat dijelaskan sebagai berikut :

Analisis regresi adalah suatu analisis yang mengukur pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Jika pengukuran pengaruh ini melibatkan satu variabel bebas ( $x$ ) dan variabel terikat ( $y$ ), di mana analisis regresi linier sederhana yang dirumuskan adalah :  $Y = a + b X$

Di mana:

$a$  adalah konstan dan  $b$  adalah koefisien regresi untuk variabel  $x$ .

$$a = \frac{\sum Y}{N} - b \cdot \frac{\sum X}{N}$$

$$b = \frac{(N \sum X Y) - (\sum X)(\sum Y)}{N \sum X^2 - (\sum X)^2}$$

**Tabel 3**  
**Rute, Jenis Pesawat dan Perusahaan Penerbangan yang Beroperasi**  
**Bandara Raden Inten II Lampung**

No	Rute	Perusahaan penerbangan	Jenis pesawat yg dioperasikan	Frekwensi minggu	Kapasitas Minggu
1.	Batam – Tj Karang	Batavia	B 733	2 x	576
2.	Jakarta-Tj Karang	Garuda	B 734	14 x	3752
3.	Jakarta-Tj Karang	Batavia	B 733	7 x	2016
4.	Jakarta Tj Karang	Sriwijaya	B 732	35 x	8750

Sumber : Direktorat Angkutan Udara

#### Rencana Anggaran biaya Pengembangan Bandara Raden Inten II Lampung

Bandar udara Raden Inten II Lampung hanya bisa didarati oleh pesawat B-737 Untuk menjadikan embarkasi debarkasi haji diperlukan perluasan bandar udara. Total Anggaran Tahun 2010 dan 2011 sebesar Rp.71.079.000,- Tahun 2010 sebesar Rp. 31.079.000. dan Tahun 2011 sebesar Rp. 40.000.000,-. Bandara Raden Inten II Lampung akan mengembangkan bandar udara dengan rencana anggaran pembangunan bandar udara sebagai berikut :

**Tabel 4**  
**Rencana Anggaran Pengerbangan Bandar Udara**

NAMA KEGIATAN	VOLUME	JUMLAH (Ribuan)
Pembangunan gedung genset	48 M2	168,000
Pengadaan dan Peningkatan AFL dari Low ke High Intensity termasuk PALS dan Flood Light	1 Pkt	12,500,000
Pengadaan dan pemasangan peralatan D-ATIS	1 Pkt	1,450,000
Pengadaan dan pemasangan AMSC Dual System	1 Pkt	1,400,000
Pengadaan peralatan class room pk-ppk	1 Pkt	50,000
Lanjutan normalisasi sungai tahap II	600 M'	2,700,000
Perluasan apron, taxiway termasuk fillet dengan hotmix termasuk marking dan pengawasan	9,600 M2	8,640,000
Pembuatan drainase tertutup type III	250 M'	175,000
Pembuatan pagar BRC tinggi 1,75 m batas air side dengan land side akibat perluasan apron	600 M'	300,000
Pembuatan gedung kargo	288 M2	1,008,000
Pembuatan pagar batas tanah bandara dengan kawat harmonika tinggi 1,75 m	1,000 M'	500,000

Pengadaan baju tahan api	8	Unit	30,000
Pengadaan radlo mobile	5	Unit	25,000
Pengadaan Tabung Dry Powder kapasitas 6 KG	24	Unit	24,000
Pengadaan komputer lengkap dengan printer	1	Unit	20,000
Pengadaan Note Book	1	Unit	20,000
Pengadaan dan pemasangan AC Split 2 PK	3	Unit	30,000
Pengadaan dan pemasangan genset 500 KVA termasuk panel distribusi dan ACOS	1	Pkt	2,000,000
Blaya Pelelangan dan Penggandaan Dokumen	1	Pkt	15,000
Honorarium Panitia Lelang			24,000
<b>Jumlah</b>	<b>60</b>	<b>OP</b>	<b>31,079,000</b>

Sumber : Biro Perencanaan Kementerian Perhubungan(dalam ribuan)

### Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2009 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan.

Tabel 5  
Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak

<b>N O</b>	<b>Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak</b>	<b>Satuan</b>	<b>Tarif</b>
1.	Pelayanan jasa penerbangan (PJP)	Per route unit	Rp. 875,-
2.	Pelayanan jasa penumpang pesawat udara (PJP2U) , bandar udara kelas II	Per penumpang	Rp. 11.000,-
3.	Pelayanan jasa pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara (PJP4U), bandar udara kelas II .		
	Jasa pendaratan • Bobot pesawat s/d 40.000 kg  • Bobot pesawat di atas 40.000 kg s/d 100.000 kg	Tiap 1000 kg atau bagiannya  -	Rp. 1.650,  Rp.66.000,- + Rp.2.175,- tiap 1000 kg atau bagiannya.
	Jasa Penempatan	2 jam pertama tiap 1000 kg per 12 jam atau bagiannya	Rp.0,- Rp. 925,-

	Jasa Penyimpanan	Tiap 1000 kg per 12 jam atau bagiannya	Rp. 1.110,-
4.	Pelayanan jasa pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara (PJP4U), bandar udara kelas utama dan kelas I.		
	Jasa pendaratan <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bobot pesawat s/d 40.000 kg</li> <li>• Bobot pesawat di atas 40.000 kg s/d 100.000 kg</li> <li>• Bobot pesawat di atas 100000 kg</li> </ul>	Tiap 1000 kg atau bagiannya -	USD 3,62  USD 144,80+USD 4,16 tiap 1000 kg atau bagiannya.  USD 394,40+USD 4,74 tiap 1000 kg atau bagiannya.
	Jasa Penempatan	2 jam pertama tiap 1000 kg per 12 jam atau bagiannya	USD 0,00 USD 0,37
	Jasa Penyimpanan	Tiap 1000 kg per 12 jam atau bagiannya	USD 0,74

Sumber : Peraturan Pemerintah No. 6 Tahun 2009

### Analisis Hasil Perhitungan

#### a. Perkiraan Jumlah Pergerakan Pesawat dan Pergerakan Penumpang

Berdasarkan hasil perhitungan data penumpang dan pergerakan pesawat tahun 2002 sampai 2008 di dapat hasil perhitungan regresi linier tahun 2012 sampai dengan 2016 sebagai berikut :

Tabel 6  
Perkiraan jumlah pergerakan pesawat dan penumpang  
Tahun 2012 – 2016

Tahun	Pergerakan Pesawat	Penumpang
2012	9.321	853.164
2013	9.927	910.361
2014	10.533	967.558
2015	11.139	1.024.755
2016	11.745	1.081.952

Sumber : data olahan

#### b. Perkiraan Perhitungan pendapatan/penerimaan pelayanan jasa penumpang pesawat udara (PJP2U)

Perhitungan pendapatan/penerimaan pelayanan jasa penumpang pesawat udara (PJP2U), perhitungan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2009 tentang jenis dan tarif atas jenis penerimaan negara bukan pajak yang berlaku pada Departemen Perhubungan dan Peraturan Kementerian Perhubungan No.35 Tahun 2009

tentang Petunjuk Pelaksanaan Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Direktorat Jenderal Perhubungan udara Pasal 9 pelayanan jasa penumpang pesawat udara (PJP2U) merupakan pelayanan yang diberikan oleh penyelenggara bandar udara kepada calon penumpang pesawat udara sejak masuk terminal keberangkatan di bandar udara sampai dengan penumpang keluar masuk terminal di bandar udara tujuan dalam rangka diperolehnya rasa aman, nyaman dan selamat bagi penumpang pesawat udara di bandar udara. Sedangkan Pasal 10 ayat 1 pemberian pelayanan jasa penumpang pesawat udara (PJP2U) dikenakan biaya berupa tarif pelayanan jasa penumpang pesawat udara (PJP2U). Ayat 2 tarif pelayanan jasa penumpang pesawat udara (PJP2U) ditetapkan berdasarkan penumpang pesawat udara yang berangkat dalam satuan penumpang per sekali berangkat sesuai kelas bandar udara.

Tabel 7  
Perkiraan Pendapatan PJP2U

Tahun	Penumpang	PJP2U	Jumlah Pendapatan
2012	853.164	11.000	9.384.804.000
2013	910.361	11.000	10.013.971.000
2014	967.558	11.000	10.643.138.000
2015	1.024.755	11.000	11.272.305.000
2016	1.081.952	11.000	11.901.472.000

Sumber : data olahan

c. Perkiraan Perhitungan pendapatan /penerimaan pelayanan jasa penerbangan (PJP)

Perhitungan pendapatan /penerimaan pelayanan jasa penumpang pesawat udara (PJP2U), berdasarkan Peraturan Pemerintah No 6 Tahun 2009 dan Peraturan Kementerian Perhubungan No.35 tahun 2009 Pasal 4 ayat 1 pelayanan jasa penerbangan (PJP) merupakan pelayanan pemandu pesawat udara selama melakukan penerbangan jelajah di ruang udara yang dikuasai (flight information region/FIR). Ayat 2 penerbangan di atas wilayah dikuasai meliputi penerbangan pesawat udara yang mendarat di atau tinggal landas dari bandar udara di Indonesia dan penerbangan lintas (over flying). Pasal 5 ayat 1 pemberian pelayanan jasa penerbangan (PJP) dikenakan biaya berupa tarif pelayanan jasa penerbangan (PJP). Ayat 2 tarif pelayanan jasa penerbangan (PJP) ditetapkan faktor berat pesawat udara, faktor jarak terbang, dan tarif per rute penerbangan. Ayat 3 penetapan faktor berat pesawat udara dan faktor jarak terbang untuk masing-masing pesawat udara dan rute penerbangan ditetapkan oleh Direktur Jenderal.

Tabel 8  
Perkiraan Pendapatan PJP

Tahun	Faktor berat pswt A-330	Pergerakan Pesawat	Tarif per route	Jumlah Pendapatan
2012	73	9.321	875	595.378.875
2013	73	9.927	875	63.4087.125

2014	73	10.533	875	672.795.375
2015	73	11.139	875	711.503.625
2016	73	11.745	875	750.211.875

Sumber : data olahan

**d. Perkiraan Perhitungan pendapatan /penerimaan pelayanan jasa pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara (PJP4U)**

Perhitungan pendapatan /penerimaan pelayanan jasa penumpang pesawat udara (PJP2U), berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 6 tahun 2009 dan Peraturan Menteri Perhubungan No.35 tahun 2009 Pasal 13 pelayanan jasa pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara (PJP4U) merupakan pelayanan yang diberikan oleh penyelenggara bandar udara kepada badan usaha angkutan udara yang melakukan pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara. Pasal 14 ayat 1 pelayanan jasa pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara (PJP4U) dikenakan biaya berupa tarif pelayanan jasa pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara (PJP4U). Ayat 2 pelayanan jasa pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara (PJP4U) ditetapkan berdasarkan berat pesawat udara, jenis penerbangan, dan kelas bandara. Ayat 3 apabila pada suatu bandar udara terdapat pembatasan berat pesawat udara untuk mendarat atau tinggal landas, maka pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara tertinggi disamakan dengan pembatasan berat pesawat udara yang berlaku di bandar udara yang bersangkutan.

**Tabel 9**  
Perkiraan Pendapatan Pelayanan Jasa Pendaratan,  
penempatan dan penyimpanan pesawat udara (PJP4)

Tahun	pergerakan pesawat	PJP4U A-330 USD 394,40+4,74/1000 KG	pendapatan PJP4U
2012	9.321	3.546.000	33.052.266.000
2013	9.927	3.546.000	35.201.142.000
2014	10.533	3.546.000	37.350.018.000
2015	11.139	3.546.000	39.498.894.000
2016	11.745	3.546.000	41.647.770.000

Sumber : PP 6 tahun 2009 diolah dengan asumsi 1 dolar Rp.9.000,-

**Analisa Perhitungan Jasa Penerbangan**

Dalam analisa perhitungan jasa penerbangan dengan asumsi rata-rata suku bunga yang berlaku tahun ini dengan *discount factor* (D.F 12%). Jasa penerbangan tersebut terdiri dari : Pendapatan Pelayanan Jasa Penerbangan (PJP), pelayanan jasa penumpang pesawat udara (PJP2U) dan Pendapatan Pelayanan Jasa Pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara (PJP4), lebih jelasnya diuraikan sebagai berikut :

**a. Analisis Perhitungan Pendapatan Pelayanan Jasa Penerbangan (PJP)**

Perhitungan ini didapatkan dari peramalan regresi linier pergerakan pesawat di kalikan dengan pendapatan pelayanan jasa penerbangan yang di tentukan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2009 tentang jenis dan tarif atas jenis penerimaan negara bukan pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan. *Discount factor (DF12%)* adalah merupakan asumsi dari suku bunga berlaku sedangkan *Present Value (P.V)* adalah nilai uang sekarang.

**Tabel 10**  
*Present Value (P.V)* pendapatan PJP

Tahun ke	Tahun	Pendapatan PJP	<i>Discount factor (DF12%)</i>	<i>Present Value (P.V)</i>
1	2012	595.378.875	0,892857	531.588.196,20
2	2013	634.087.125	0,797194	505.490.451,53
3	2014	672.795.375	0,711178	478.882.292,02
4	2015	711.503.625	0,635518	452.173.360,75
5	2016	750.211.875	0,567427	425.690.473,60

*Sumber : data olahan*

**b. Analisis perhitungan pelayanan jasa penumpang pesawat udara (PJP2U)**

Perhitungan ini didapatkan dari peramalan regresi linier penumpang pesawat udara di kalikan dengan pelayanan jasa penumpang pesawat udara (PJP2U) yang di tentukan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2009 tentang jenis dan tarif atas jenis penerimaan negara bukan pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan. *Discount factor (DF12%)* adalah merupakan asumsi dari suku bunga berlaku sedangkan *Present Value (P.V)* adalah nilai uang sekarang.

**Tabel 11**  
*Present Value (P.V)* pendapatan PJP

Tahun ke	Tahun	Pendapatan PJP2U	<i>Discount factor (DF12%)</i>	<i>Present Value (P.V)</i>
1	2012	9.384.804.000	0,892857	8.379.287.945
2	2013	10.013.971.000	0,797194	7.983.077.597
3	2014	10.643.138.000	0,711178	7.575.572.766
4	2015	11.272.305.000	0,635518	7.163.752.729
5	2016	11.901.472.000	0,567427	6.753.216.553

*Sumber : data olahan*

**c. Analisis Perhitungan Pendapatan Pelayanan Jasa Pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara (PJP4)**

Perhitungan ini didapatkan dari peramalan regresi linier pergerakan pesawat udara di kalikan dengan pelayanan jasa pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara (PJP4U) yang di tentukan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2009 tentang jenis dan tarif atas jenis penerimaan negara bukan pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan. *Discount factor (DF12%)* adalah merupakan asumsi dari suku bunga berlaku sedangkan *Present Value (P.V)* adalah nilai uang sekarang Tabel 10 Future Value (FV) pendapatan PJP4U.

**Tabel 12**  
*Present Value (P.V) pendapatan PJP4U*

tahun ke	Tahun	Pendapatan PJP4U	<i>Discount factor (DF12%)</i>	<i>Present Value (P.V)</i>
1	2012	33.052.266.000	0,892857	29.510.947.064
2	2013	35.201.142.000	0,797194	28.062.139.196
3	2014	37.350.018.000	0,71178	26.584.995.812
4	2015	39.498.894.000	0,635518	25.102.258.117
5	2016	41.647.770.000	0,567427	23.632.069.188

Sumber : data olahan

**d. Analisis Perhitungan Total Pendapatan PJP, PJP2U dan PJP4U**

Dari hasil perkiraan pendapatan PJP, PJP2U dan PJP4U yang di tentukan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 6 tahun 2009 tentang jenis dan tarif atas jenis penerimaan negara bukan pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan. *Discount factor (DF12%)* adalah merupakan asumsi dari suku bunga berlaku sedangkan *Present Value (P.V)* adalah nilai uang sekarang. Tabel 13 pendapatan di total untuk mengetahui total pendapatan Bandara Raden Inten II Lampung.

**Tabel 13**  
*Total pendapatan (PJP, PJP2U, PJP4U) dengan discount factor (DF 12%)*

Tahun	Pendapatan PJP	pendapatan PJP4U	Pendapatan PJP2U	total pendapatan D.F 12%
2012	531.588.196	29.510.947.064	8.379.287.945	38.421.823.205
2013	505.490.452	28.062.139.196	7.983.077.597	36.550.707.244
2014	478.882.292	26.584.995.812	7.575.572.766	34.639.450.870
2015	452.173.361	25.102.258.117	7.163.752.729	32.718.184.207
2016	425.690.474	23.632.069.188	6.753.216.553	30.810.976.214
				173.141.141.740

Sumber : data olahan

### **Analisa Benefit Cost Ratio (BCR)**

Berdasarkan Peraturan Kementerian Perhubungan No.11 Tahun 2010 tentang Tata Nelayan Kebandarudaraan Nasional Pasal 14 Ayat 12 indikator kelayakan ekonomi dan kelayakan finansial *Profitability index (PI)* atau *benefit cost ratio (BCR)* adalah suatu besaran yang membandingkan antara keuntungan yang diperoleh dengan biaya yang dikeluarkan dalam kurun waktu penyelenggaraan kegiatan pembangunan/pengembangan bandar udara.

Total biaya perluasan bandar udara Anggaran Tahun 2010 dan 2011 sebesar Rp.71.079.000.000,-

Sedangkan pendapatan sebesar Rp.300.193.602.955,-.

Dari hasil olah data tersebut di atas *Discount Factor Cash Flow* didapat hasil *Benefit Cost Ratio (BCR)* dengan *Discount Factor (D.F 12%)* sebagai berikut :

$$\text{BCR (12\%)} = \frac{171.141.141.740}{71.079.000.000} = 2,44$$

Pada prinsipnya kriteri Net BCR ini menunjukkan beberapa kali lipat perbandingan jumlah *benefit* yang diperoleh dari biaya pengembangan terhadap costnya. Semakin tinggi rasio Net BCR menunjukkan semakin layak (menguntungkan) pengembangan bandar udara ini. Hasil ini menunjukkan bahwa BCR Bandara Raden Inten II Lampung layak untuk dijadikan bandar udara embarkasi debarkasi haji

### **Analisis Embarkasi dan Debarkasi Haji di Propinsi Lampung**

Dilihat dari persyaratan yang ditentukan berdasarkan Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Agama bersama Menteri Perhubungan Nomor 383/2004 dan SK No. KM 67/2004 tentang Persyaratan Embarkasi dan Debarkasi Haji, bahwa aspek infrastruktur bandar udara dengan fasilitas internasional yang memiliki Sertifikat Operasi Bandar Udara (SOB) yang dapat melayani pesawat udara jenis B-767 dengan kapasitas tempat duduk 325 orang. Dengan adanya rencana pengembangan Bandara Raden Inten II Lampung tahun 2011 bandar udara ini sudah memiliki fasilitas internasional dengan panjang landasan 3000 m sudah memenuhi persyaratan untuk menjadi bandar udara embarkasi dan debarkasi haji.

Dilihat dari persyaratan jumlah jemaah haji yang akan diberangkatkan sekurang-kurangnya 7.000 orang dan memiliki asrama haji dengan daya tampung kurang lebih 1.200 orang yang berlokasi di wilayah pemerintahan daerah setempat. Propinsi Lampung belum bisa memenuhi persyaratan tersebut karena jumlah jemaah haji yang berasal dari propinsi Lampung tahun 2010 hanya berjumlah 6.300 jemaah haji . Propinsi Lampung saat ini sudah mempunyai asrama haji Rajabasa dengan kapasitas 500 jemaah haji.

## KESIMPULAN

Berdasarkan maksud dan kegunaan Kajian Evaluasi Bandara Raden Inten II Lampung untuk dijadikan sebagai bandar udara embarkasi haji, maka disimpulkan sebagai berikut :

1. Jumlah jamaah haji di Propinsi Lampung dari Tahun 2005 sampai dengan Tahun 2010 ada kenaikan, Tahun 2005 sebanyak 2.750 jamaah, Tahun 2006 sebanyak 4.617 jamaah, Tahun 2007 sebanyak 6.216 jamaah, Tahun 2008 sebanyak 6.221 jamaah, Tahun 2009 sebanyak 6.282 jamaah dan Tahun 2010 sebanyak 6.300 jamaah.
2. Jumlah pergerakan pesawat di Bandara Raden Inten II Lampung dari tahun 2002 sampai tahun 2008 mengalami kenaikan. Tahun 2002 sebanyak 826 pergerakan, tahun 2007 naik menjadi 3.914 dan tahun 2008 menjadi 4.442 pergerakan pesawat. Sedangkan pergerakan penumpang di Bandara Raden Inten II Lampung dari tahun 2002 sampai tahun 2008 mengalami kenaikan. Tahun 2002 sebanyak 41.252 penumpang, tahun 2007 naik menjadi 366.658 dan tahun 2008 menjadi 378.652 penumpang
3. Perusahaan penerbangan yang beroperasi di Bandara Raden Inten II Lampung adalah Garuda Indonesia dengan jenis pesawat B.734, Batavia dengan jenis pesawat B.737 dan Sriwijaya dengan jenis pesawat B.732.
4. Total pendapatan (PJP,PJP2U,PJP4U) dengan *discount factor* (DF 12%) dari tahun 2012 sampai dengan 2021 adalah sebesar Rp. 171.141.141.740
5. Hasil perhitungan ini menunjukkan bahwa *Benefit Cost Rasio* (BCR) dengan D.F 12% adalah 2,44 maka Bandara Raden Inten II Lampung layak untuk dijadikan Bandar udara embarkasi debarkasi haji
6. Berdasarkan Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Agama bersama Menteri Perhubungan Nomor 383/2004 dan SK No. KM 67/2004 Nomor tentang Persyaratan Embarkasi dan Debarkasi Haji bahwa jumlah jamaah haji dari Propinsi Lampung ini belum memenuhi persyaratan, karena jumlah jamaah haji yang dipersyaratkan sekurang-kurangnya 7.000 orang jamaah sedangkan jumlah jamaah haji Propinsi Lampung tahun 2010 berjumlah 6.300 orang jamaah.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Bandara Raden Inten II Bandar Lampung dengan dibantunya pengumpulan data, serta Prof. DR. K. Martono, S.H., LL.M. sebagai Mitra Bestari Warta Ardhia Jurnal Penelitian Perhubungan Udara.

## DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, tentang Penerbangan.  
Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1999, tentang Penyelenggaraan Ibadah Haji  
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 2009 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan.  
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2009 tentang Petunjuk Pelaksanaan Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Direktorat

Jenderal Perhubungan.

SKB Bersama antara Menteri Agama No.383/2004 dan Menteri Perhubungan No.KM 67/2004.

Studi Kelayakan Bisnis Dr. Irham Lihan, SE.,MS dan Prof.Dr Yogi, Ms (2009),

Analisis Regresi dan Uji Hipotesis Drs.Danang Sunyoto S.H.,M.M (2009)

#### **BIODATA PENULIS**

\*) Lita Yarlina., Sarjana Ekonomi, Peneliti Madya Bidang Transportasi Udara di Pusat Litbang Perhubungan Udara Badan Litbang Perhubungan.

Alamat Kantor : Jl. Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat.

