

EVALUASI OPERASIONAL EMBARKASI HAJI DI BANDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU-PADANG

Oleh : Idjon Sudjono *)

ABSTRAK

Berdasarkan surat keputusan bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Nomor 383 Tahun 2004 / KM 67 Tahun 2004 tanggal 18 Agustus 2004 tentang Persyaratan Mendirikan Embarkasi dan Debarkasi Haji telah ditetapkan 6 persyaratan dan salah satu persyaratan yaitu jumlah Jemaah Haji yang akan diberangkatkan sekurang-kurangnya 7000 orang.

Bandara Internasional Minangkabau (BIM) telah ditetapkan sebagai bandara embarkasi haji pada tahun 2006. PT. Angkasa Pura II sebagai BUMN pengelola bandara tersebut telah mengeluarkan investasi untuk mendukung kelancaran penyelenggaraan angkutan haji, seperti pengadaan 2 unit *Cargo X-ray*, 3 unit *Walk Through*, 3 unit *Metal Detector*, dll.

Kajian kelayakan finansial Embarkasi Haji BIM Padang akan dapat mengevaluasi kelayakan investasi aset PT. Angkasa Pura II pada bandara tersebut.

Kata kunci : *Bandara embarkasi haji, Demand dan Kelayakan*

PENDAHULUAN

Bandara Internasional Minangkabau (BIM) terletak 23 Km dari pusat kota Padang dan merupakan satu-satunya bandara kebanggaan masyarakat Minang di propinsi Sumatera Barat. Bandara MIA telah mempunyai Sertifikat Operasi Bandara (SOB) dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan berdasarkan surat keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 40 Tahun 2005 tanggal 12 juli 2005 tentang Pengoperasian Bandara Internasional Minangkabau maka pada tanggal 25 Agustus 2005 bandara tersebut telah diresmikan penggunaannya oleh Presiden Republik Indonesia. Dengan panjang landasan 2750 Meter, bandara tersebut dapat didarati oleh pesawat berbadan lebar sekelas MD-11 atau A-330 dan B-767 berkapasitas 325 seat.

Saat ini bandara BIM dilayani oleh 11 perusahaan penerbangan dan 4 perusahaan penerbangan asing. Rute penerbangan domestik dari dan ke bandara BIM, yaitu Padang-Jakarta, Padang-Medan, Padang-Batam, dan Padang-Pekanbaru. Sedangkan rute Penerbangan Internasional yaitu Padang-Singapura, Padang-Kuala Lumpur. Dengan fasilitas standar Internasional yang dapat didarati oleh pesawat berbadan lebar serta adanya trend pertumbuhan jemaah haji di tiga propinsi yaitu Propinsi Sumatera Barat, Propinsi Jambi dan Propinsi Bengkulu. Sebesar 9,47 % pada tahun 2005, maka pemerintah Sumatera Barat berkeinginan untuk menjadikan bandara BIM sebagai Bandara Embarkasi Haji.

Tekad pemerintah Daerah Sumatera Barat dengan DPRD agar bandara BIM dijadikan bandara embarkasi haji dengan alasan untuk penghematan biaya transportasi

lokal dan waktu perjalanan bagi jemaah haji asal Propinsi Sumatera Barat, Jambi dan Bengkulu adalah hal yang rasional dan perlu mendapat dukungan dari berbagai pihak dan telah dituangkan dalam Surat Gubernur Sumatera Barat No. 533.1/623/UDR 2005 tanggal 13 Mei 2005. PT. (Persero) Angkasa Pura II sebagai pengelola bandara BIM telah mendukung keinginan masyarakat Sumatera Barat, dengan diselenggarakannya keberangkatan haji dari bandara BIM. Tetapi PT. (Persero) Angkasa Pura II sebagai perusahaan yang *making profit* dan untuk memperkuat keinginan masyarakat jemaah haji asal Sumatera Barat perlu dukungan penelitian kelayakan finansial.

Dalam penyelenggaraan keinginan beberapa pengelola bandara untuk dijadikan sebagai bandara embarkasi haji seringkali secara teknis operasional layak tetapi belum diketahui kelayakan finansial yang sangat diperlukan bagi pengelola bandara milik BUMN, seperti PT. (Persero) Angkasa Pura II sebagai perusahaan yang *making profit*.

Kajian ini untuk mengetahui berapa cepat tingkat pengembalian investasi dan berapa rupiah pengembalian investasi serta apakah penyelenggaraan angkutan haji dari bandara BIM layak secara finansial.

GAMBARAN UMUM

1. Profil Bandara Internasional Minangkabau

Bandar udara baru di Ketaping yang diberi nama "Minangkabau Internasional Airport (MIA)" telah dioperasikan sejak tanggal 22 Juli 2005. Bandara Internasional Minangkabau merupakan bandar udara pertama dan satu-satunya di negara ini bahkan di dunia yang menggunakan nama etnik sebagai bandar udaranya, serta memiliki Sertifikat Operasi Bandara (SOB) yang berlaku selama 5 tahun.

Bandara Internasional Minangkabau terletak 23 Km dari pusat kota Padang, di atas lahan ± 427 hektar dibangun pada tahun 2001 menggantikan Bandara Tabing yang telah beroperasi selama 34 tahun.

Dipindahkannya Bandara Tabing ke Bandara Internasional Minangkabau karena sudah tidak lagi memenuhi persyaratan dari segi keselamatan penerbangan.

Adapun rute penerbangan dan fasilitas yang dimiliki BIM adalah sebagai berikut: Penerbangan yang dilayani rute dari dan ke Bandara Internasional Minangkabau adalah :

- a. Domestik (Dalam Negeri)
 - 1) Padang-Jakarta frekuensi 14 kali perhari dengan tipe pesawat B737 - 300, 737-500 dan MD-82;
 - 2) Padang-Medan, frekuensi 1 kali perhari dengan tipe pesawat B737 - 300;
 - 3) Padang-Batam, frekuensi 2 kali perhari dengan tipe pesawat B73 - 300
 - 4) Padang-Pekanbaru, frekuensi 2 kali sehari dengan tipe pesawat B737 - 300.
- b. Internasional (Luar Negeri)
 - 1) Padang-Singapura, frekuensi 1 kali sehari dengan tipe pesawat B737- 300;
 - 2) Padang-Kuala Lumpur, frekuensi 2 kali sehari dengan tipe pesawat B737 - 300.

Saat ini tercatat 11 perusahaan angkutan udara nasional yakni; PT. Garuda Indonesia, PT. Merpati Nusantara, PT. Mandala Airlines, PT. Batavia Air, PT. Wing Air, PT. SMAC, PT. Awair, PT. Adam Air dan PT. Sriwijaya Air. Sedangkan 4 perusahaan angkutan udara

asing yang beroperasi adalah PT. Asia Air, PT. Malaysia Air, PT. TigerAir dan PT. Berjaya Air. Bandara Internasional Minangkabau dapat menampung pesawat berbadan udara lebar seperti A-330 dan MD-11.

Fasilitas Bandara Internasional Minangkabau / BIM terdiri dari

1. Fasilitas sisi udara (*airside*)
 - a) Landasan pacu (*runway*) : 2.750 m x 45 m;
 - b) Landasan penghubung (*taxiway*) : - 448 m x 30 m,
- 334 m x 30 m
- 305 m x 23 m
 - c) Parkir pesawat (*appron*) : 315 m x 120 m
untuk parkir : 8 pesawat B737;
 - d) Apron perawatan pesawat udara : 13.009 m²
 - e) PKP-PK : Category IX.
2. Fasilitas Terminal Penumpang (Sisi Darat)
 - a) *Ticket Sales Counter* : 9 buah
 - b) *Check-in Counter* : 17 buah
 - c) *Boarding Gate* : 2 buah
 - d) *Counter Imigrasi* : 1 buah
 - e) Kapasitas ruang tunggu :
 - Domestik : 400 *seat*
 - Internasional : 150 *seat*
 - f) *Garbarata (aviobridge)* : 2 buah
 - g) *Handicapped elevator* (lift penyanggah cacat) : 3 buah
 - h) *Escalator* (tangga jalan) : 2 buah
 - i) *Baggage Conveyor* : 5 unit
 - j) *Trollers* (kereta dorong) : 100 buah
 - k) *Restaurant, Coffee shop, Bookshop, Souvenir shop* dan Wartel;
 - l) Toilet umum dan toilet khusus untuk penyanggah cacat.
 - m) Musholla
 - n) *Commercial/Business Lounge*;
 - o) *Nursery room* (ruangan menyusui);
 - p) *Smoking room*;
 - q) *Waving gallery* (anjungan pengantar).
3. Fasilitas lain
 - a) Sistem pengolahan limbah : *Incinerator sewerage treatment system*.
 - b) DPPU
 - *Refueler* : 3x25 kilo liter
 - *Fuel tank* : 3x500 kilo liter
 - c) *Power supply* (PLN) : 3.115 KVA
 - d) *Back up Generator set* : 2x 1.000 KVA
 - e) Telepon : 43 SST dan PABX *system*

4. Fasilitas Transportasi Bandara
- 1) Taksi : 150 unit dengan system
 - 2) Bus AC
 - DAMRI : 14 unit
 - PT Tranex Mandiri : 6 unit, tarif jauh dekat Rp10.000,-

2. Produksi Angkutan Udara Bandar Internasional Minangkabau

Pertumbuhan penumpang angkutan udara di Sumatera Barat tercatat memiliki tingkat pertumbuhan yang cukup tinggi. Peningkatan penumpang diharapkan dapat mendorong perekonomian dan terciptanya ruang usaha yang lebih besar bagi masyarakat. Pengoperasian Bandara Internasional Minangkabau dapat lebih membuka peluang bagi investor untuk menanamkan modalnya di Sumatera Barat.

Bandara Internasional Minangkabau diperidiksi akan menampung lebih dari 1,5 juta penumpang per tahun dan kargo 16.000 ton per tahun, serta dapat melayani pesawat udara jenis Boeing B-737, A-330 dan MD-11.

Pertumbuhan lalu lintas angkutan udara domestik dan internasional dapat kita lihat pada table berikut :

Tabel 1 : Produksi Angkutan Udara (Pergerakan Pesawat dan Penumpang) Bandara Tabing dan BIM, Tahun 2000-2005

Uraian	Bandara Tabing					Bandara BIM
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
PESAWAT						
Domestik	4.112	4.528	6.118	9.591	124.486	1.166
Internasional	498	588	212	427	1.286	1.622
Jumlah	4.610	5.116	6.400	10,018	125.772	2.788
PENUMPANG						
Domestik	270.125	274.128	420.737	809.225	1.243.107	1.361.360
Internasional	23.885	24.585	16.379	18.664	57.218	79.597
Jumlah	294.010	298.713	437.109	827.889	1.300.325	1.440.957

Sumber : Statistik Angkutan Udara PT. Angkasa Pura II

3. Pertumbuhan Jemaah Haji di 3 Provinsi Sumatera Barat, Jambi dan Bengkulu

Tabel 2 : Data Jemaah Haji 3 Provinsi Sumatera Barat, Jambi dan Bengkulu, Thn 2001-2005

NO	PROVINSI	JUMLAH JAMAAH HAJI / TAHUN				
		2001	2002	2003	2004	2005
1	Sumatera Barat	4.149	4.313	4.310	4.649	4.789
2	Jambi	1.882	1.925	1.722	1.995	2.063
3	Bengkulu	737	420	362	510	979
	Jumlah	6.767	6.658	6.394	7.154	7.831

Sumber Dep. Agama RI Tahun 2005

Dari data tersebut di atas, jumlah jamaah haji yang berangkat dari 3 Provinsi yaitu : Sumatera Barat, Jambi dan Bengkulu menunjukkan adanya kenaikan pada tahun 2004 dan 2005 yang diberangkatkan melalui embarkasi Polonia-Medan sebesar 9,47 %.

4. Persyaratan Bandara Sebagai Embarkasi dan Debarkasi Haji

Dalam surat keputusan bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Nomor 383 Tahun 2004/KM.67 Tahun 2004 tanggal 18 Agustus 2004 tentang Persyaratan Mendirikan Embarkasi dan Debarkasi Haji :

Dalam rangka meningkatkan pelayanan dan efisiensi angkutan jamaah haji Indonesia perlu dilakukan embarkasi dan debarkasi haji sebagai berikut :

- a. Aspek infrastruktur Bandar udara dengan fasilitas internasional yang memiliki Sertifikat Operasi Bandar udara (SOB) yang dapat melayani pesawat udara jenis B-767 dan sekelasnya dengan kapasitas tempat duduk 325 orang,
- b. Memiliki apron untuk parkir 2 pesawat udara berbadan lebar, landasan pacu sekurang-kurangnya 2.750 m;
- c. Jumlah Jamaah Haji yang akan diberangkatkan sekurang-sekurangnya 7000 orang;
- d. Memiliki asrama haji dengan daya tampung kurang lebih 1200 orang yang berlokasi di Pemda setempat;
- e. Memiliki aula tempat proses penerimaan pemberangkatan dan pemulangan jamaah haji beserta barang bawaannya;
- c. Prinsip efisiensi dan efektifitas harus diutamakan dan dilakukan dengan langkah koordinatif dengan Pemerintah Arab Saudi menyangkut adanya pembatasan slot penerbangan haji.

Secara umum persyaratan bandara yang ditentukan sebagai embarkasi dan debarkasi haji telah dipenuhi oleh Bandara Internasional Minangkabau yang dilengkapi dengan Sertifikat Operasi Bandar udara (SOB) yang dikeluarkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Udara Nomor : Adm. CO/006/2005, tanggal 12 Juli 2004 yang berlaku selama 5 tahun

METODOLOGI

1. Pola Pikir

Untuk mencapai maksud dan tujuan kajian ini, maka dibuat diagram pola pikir sebagaimana terlihat pada gambar 1 : Pola Pikir.

2. Alur Pikir

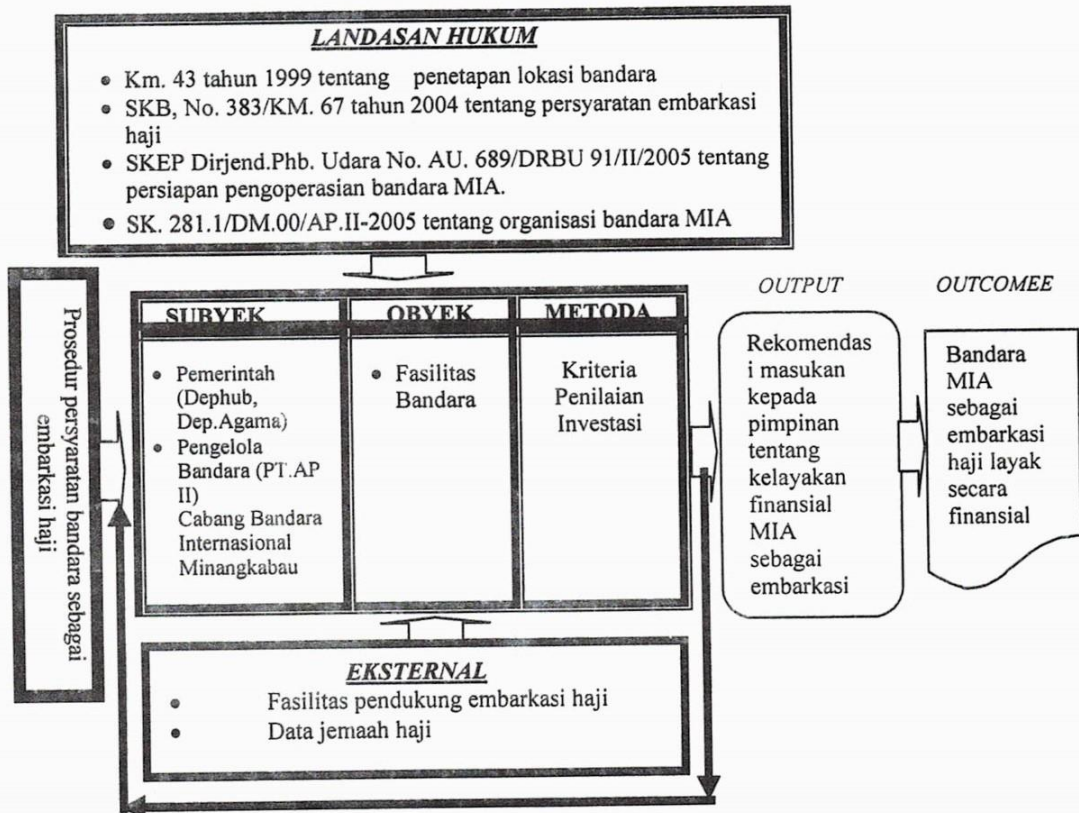
Untuk mencapai maksud dan tujuan kajian ini, maka dibuat diagram alur pikir dengan pendekatan aspek keuangan kriteria penilaian investasi, lihat gambar 2 : Alur Pikir.

3. Pengumpulan Dan Pengolahan Data

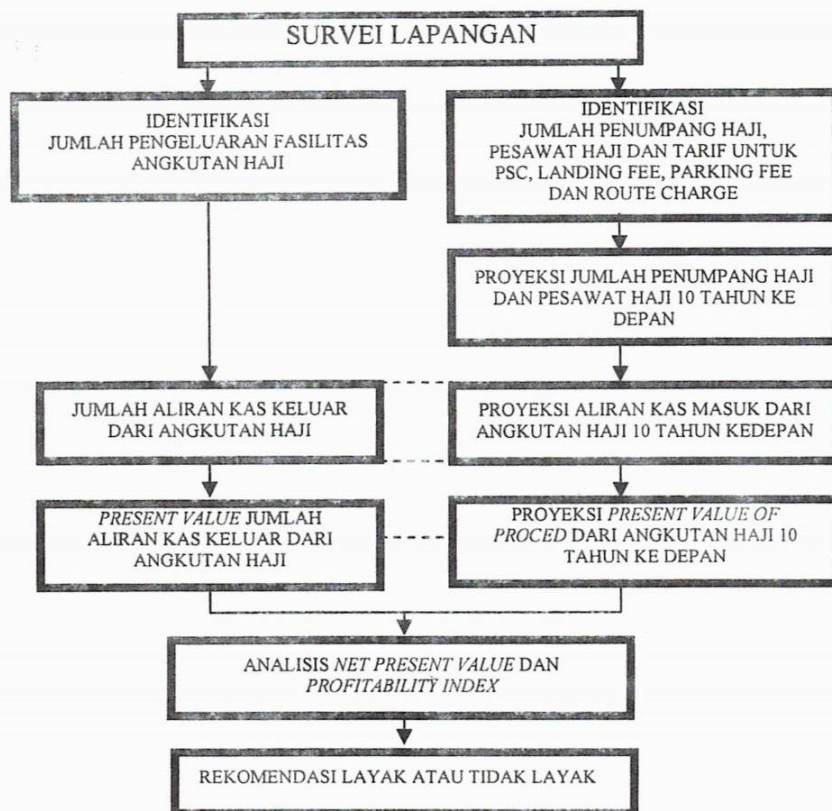
Untuk memperoleh hasil kajian yang dapat menyimpulkan layak atau tidaknya pada kajian kelayakan finansial bandara embarkasi haji di Padang, dilakukan pengumpulan data primer di lapangan yang selanjutnya dilakukan pengolahan data sesuai kebutuhan.

4. Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam kajian ini adalah Metode Kriteria Penilaian Investasi yang memperhatikan *Time Value of Money* yaitu *Net Present Value* dan *Profitability Index*. Sedangkan metode peramalan penumpang calon jemaah haji yang digunakan adalah metode *Time Series*.



Gambar -1: Pola pikir kajian kelayakan financial Bandara Embarkasi Haji MIA (Padang)



Gambar-2 : Alur pikir kajian kelayakan financial Bandara Embarkasi Haji MIA (P adang)

ANALISIS PEMBAHASAN

A. Perhitungan Proyeksi Calon Jemaah Haji Dan Pesawat Angkutan Haji

Untuk menghitung aliran kas masuk yang berasal dari pendapatan angkutan haji di Bandara Internasional Minangkabau (BIM), maka terlebih dahulu diadakan perhitungan proyeksi jumlah calon jemaah haji atau CJH dan pergerakan pesawat selama 10 tahun ke depan. Adapun perkiraan jumlah penumpang calon jemaah haji (CJH) yang berangkat dari BIM, baik berdasarkan ramalan moderat maupun berdasarkan pesimistik dan optimistik dapat dilihat pada tabel no. 3

Tabel 3 : Perkiraan Jumlah Penumpang CJH Bandara Internasional Minangkabau, Tahun 2008-2017

TAHUN	Proyeksi Calon Jemaah Haji		
	Pesimistic	Moderat	Optimistic
2008	7934	8272	8498
2009	8197	8535	8760
2010	8459	8797	9023

TAHUN	Proyeksi Calon Jemaah Haji		
	Pesimistic	Moderat	Optimistic
2011	8721	9060	9285
2012	8984	9322	9547
2013	9246	9584	9810
2014	9509	9847	10072
2015	9771	10109	10335
2016	10033	10372	10597
2017	10296	10634	10859

Untuk menghitung proyeksi jumlah pergerakan pesawat yang akan berangkat dari BIM ke Mekah atau Jeddah, maka cara perhitungannya dengan jalan membagi proyeksi jumlah CJH dengan kapasitas *seat* pesawat angkutan haji yang berkapasitas 325 *seat* seperti MD-11, A-330 atau B-767. Mengingat angkutan haji ini bersifat *captive market* dan berdasarkan sistem kuota, maka penulis mengambil proyeksi penumpang CJH yang moderat. Adapun perkiraan jumlah pergerakan pesawat angkutan haji di BIM dapat dilihat pada tabel no. 4

Tabel 4 : Perkiraan Jumlah Pergerakan Pesawat Haji Bandara Internasional Minangkabau

TAHUN	PERGERAKAN PESAWAT	TAHUN	PERGERAKAN PESAWAT
2008	25	2013	29
2009	26	2014	30
2010	27	2015	31
2011	28	2016	32
2012	29	2017	33

B. Perhitungan Proyeksi Jumlah Pendapatan

Berdasarkan hasil perhitungan ramalan jumlah calon jemaah haji dan pesawat angkutan haji di Bandara Internasional Minangkabau (BIM) selama 10 tahun kedepan seperti sebelumnya dan dapat dilihat pada tabel no. 3 dan tabel no. 4, maka dapat dilakukan perhitungan proyeksi *proceed* selama 10 tahun kedepan yang diperoleh dari pendapatan *Passanger Service Charge*, *Landing Fee*, *Parking Fee*, *Parking Surcharge* dan *Route Charge* di bandara tersebut.

Perhitungan proyeksi pendapatan *Passanger Service Charge* (PSC) adalah dengan jalan mengalikan proyeksi jumlah CJH dengan PSC sebesar Rp. 40.000.

Perhitungan proyeksi pendapatan *Landing Fee* adalah dengan jalan mengalikan proyeksi jumlah pergerakan pesawat haji yang akan mendarat dengan tarif *Landing Fee* sebesar US\$ 962.10 atau senilai Rp. 8.658.900 (1 US\$ = Rp. 9.000).

Perhitungan proyeksi pendapatan *Parking Fee* adalah dengan jalan mengalikan proyeksi jumlah pergerakan pesawat haji yang diperkirakan parkir lebih dari 2 jam dengan tarif *Parking Fee* sebesar US\$ 83.15 atau senilai Rp. 749.250.

Perhitungan proyeksi pendapatan Parking Surcharge adalah dengan jalan mengalikan proyeksi jumlah pergerakan pesawat haji yang diperkirakan parkir lebih dari 2 jam dan diasumsikan melebihi 3 jam dengan tarif Parking Surcharge sebesar US\$ 20.35 atau senilai Rp. 183.150.

Perhitungan proyeksi pendapatan Route Charge adalah dengan jalan mengalikan proyeksi jumlah pergerakan pesawat haji yang akan mendarat dengan tarif Route Charge sebesar US\$ 772.20 atau senilai Rp. 6.949.800.

Adapun hasil perhitungan proyeksi pendapatan Bandara Internasional Minangkabau dari penyelenggaraan angkutan haji yang berasal dari Passenger Service Charge, Landing Fee, Parking Fee, Parking Surcharge dan Route Charge selama 10 tahun kedepan dapat dilihat pada tabel nomor 5, nomor 6, nomor 7, nomor 8 dan nomor 9.

Tabel 5 : Perkiraan Jumlah Pendapatan PSC Bandara Internasional Minangkabau, Tahun 2008 – 2017

TAHUN	Jumlah CJH	Pendapatan (000) (Rupiah)
2008	8272	330.880
2009	8535	341.400
2010	8797	351.880
2011	9060	362.400
2012	9322	372.880
2013	9584	383.360
2014	9847	393.880
2015	10109	404.360
2016	10372	414.880
2017	10634	425.360

Sumber : PT. Angkasa Pura II – tarif PSC sebesar Rp. 40.000

Tabel 6 : Perkiraan Jumlah Pendapatan Landing Fee Bandara Internasional Minangkabau, Tahun 2008 – 2017

TAHUN	Jumlah Pendaratan Pesawat	Pendapatan (000) (Rupiah)
2008	25	216.472,5
2009	26	225.131,4
2010	27	233.790,3
2011	28	242.449,2
2012	29	251.108,1
2013	29	251.108,1
2014	30	259.767,0
2015	31	268.425,9
2016	32	277.084,8
2017	33	285.743,7

Sumber : PT. Angkasa Pura II – tarif Landing Fee sebesar US\$ 962.10

Tabel 7 : Perkiraan Jumlah Pendapatan Parking Fee Bandara Internasional Minangkabau, Tahun 2008 – 2017

TAHUN	Jumlah Pesawat Parkir	Pendapatan (000) (Rupiah)
2008	25	18.731,25
2009	26	19.480,50
2010	27	20.229,75
2011	28	20.979,00
2012	29	21.728,25
2013	29	21.728,25
2014	30	22.477,50
2015	31	23.226,75
2016	32	23.976,00
2017	33	24.725,25

Sumber : PT. Angkasa Pura II – tarif Parking Fee sebesar US\$ 83.25

Tabel 8 : Perkiraan Jumlah Pendapatan Parking Surcharge Bandara Internasional Minangkabau, Tahun 2008 – 2017

TAHUN	Jumlah Pesawat Parkir	Pendapatan (000) (Rupiah)
2008	25	4.578,75
2009	26	4.761,90
2010	27	4.945,05
2011	28	5.128,20
2012	29	5.311,50
2013	29	5.311,50
2014	30	5.674,50
2015	31	5.677,50
2016	32	5.860,80
2017	33	6.043,95

Sumber : PT. Angkasa Pura II – tarif Parking Fee sebesar US\$ 20.35

Tabel 9 : Perkiraan Jumlah Pendapatan Route Charge Bandara Internasional Minangkabau, Tahun 2008 – 2017

TAHUN	Jumlah Pesawat Parkir	Pendapatan (000) (Rupiah)
2008	25	173.745,0
2009	26	180.694,8
2010	27	187.644,6
2011	28	194.594,4
2012	29	201.544,2
2013	29	201.544,2
2014	30	208.485,0
2015	31	215.443,8
2016	32	222.393,6
2017	33	229.343,4

Sumber : PT. Angkasa Pura II – tarif Parking Fee sebesar US\$ 772.20

C. Perhitungan Cash-Out-Flow

Dalam Penyelenggaraan angkutan haji, Bandara Internasional Minangkabau (BIM) telah mengeluarkan investasi yang berupa pembelian 2 unit *cargo x-ray* dengan harga Rp. 1.200.000.000,00 per unit, 3 unit *walk through* dengan harga Rp. 150.000.000,00 per unit, 3 unit *metal detector* dengan harga Rp. 25.000.000,00 per unit. Total dari pembelian peralatan tersebut adalah Rp. 3.025.000.000,00. Pembangunan kapasitas asrama haji Sumatera Barat yang dapat menampung CJH sebanyak 1.200 orang sesuai dengan surat keputusan bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Nomor 383 Tahun 2004/KM. 67 Tahun 2004 tanggal 18 Agustus 2004 tentang Persyaratan Mendirikan Embarkasi dan Debarkasi Haji, pada tanggal 31 Oktober 2006 telah selesai dibangun oleh PEMDA Sumatera Barat dengan menggunakan dana APBD senilai Rp. 4.600.000.000,00 ini tidak dihitung sebagai cash out flow, karena sumber dana bukan berasal dari BIM PT. Angkasa Pura II.

Tetapi untuk keperluan operasional haji selama 60 hari, BIM PT. Angkasa Pura II harus mengeluarkan biaya operasional sebesar Rp. 75.000.000,00 yaitu untuk sewa 2 unit mobil rental, biaya honor dan uang makan untuk tenaga *outsourcing* serta tenaga pengamanan yang terdiri dari POLRI, TNI-AU dan *Aviation Security*

D. Perhitungan Proyeksi Jumlah Proceed

Berdasarkan proyeksi pendapatan Bandara Internasional Minangkabau (BIM) selama 10 tahun kedepan dari penyelenggaraan angkutan haji yang berasal dari pendapatan *Passanger Service Charge*, *Landing Fee*, *Parking Fee*, *Parking Surcharge* dan *Route Charge* seperti dapat dilihat pada tabel 5, 6, 7, 8 dan 9, maka dapat dihitung proyeksi *proceed* Bandara Internasional Minangkabau (BIM) selama 10 tahun kedepan sebagaimana dapat dilihat pada tabel 10.

Tabel 10 : Proyeksi Jumlah Proceed Bandara Internasional Minangkabau, Thn 2008 – 2017

TAHUN	Jumlah Pendapatan (Rp)	Jumlah Proceed (Rp)
2008	744.407.000	669.407.000
2009	771.468.600	696.468.600
2010	798.489.700	723.489.700
2011	825.550.800	750.550.800
2012	852.572.050	777.572.050
2013	863.052.050	788.052.050
2014	890.284.000	815.284.000
2015	917.134.100	842.134.100
2016	944.195.200	869.195.200
2017	971.216.300	896.216.300

Sumber : PT. Angkasa Pura II

E. Perhitungan Net Present Value Dan Profit Ratio

Setelah diketahui jumlah *proceed* dan *cash-out-lay* dari penyelenggaraan angkutan haji di Bandara Internasional Minangkabau (BIM), maka langkah selanjutnya adalah

melakukan perhitungan Net Present Value (NPV) dan Profit Ratio atau Profitability Index. Dengan Cost of Capital sebesar 24% untuk tahun ke-1 sampai dengan tahun ke-10. Kemudian dengan mengalikan Discount Factor dan Proceed, dapat diperoleh Present Value atau Nilai Sekarang dari Proceed sebagaimana dapat dilihat pada tabel 11.

Tabel 11 : Proyeksi Present value Proceed Bandara Internasional Minangkabau, Tahun 2008 – 2017

TAHUN	Jumlah Proceed (Rp)	D.F. (24%)	PRESENT VALUE OF PROCEED (Rp)
2008	669.407.000	0,806	539.542.042
2009	696.468.600	0,650	452.704.590
2010	723.489.700	0,524	379.108.602
2011	750.550.800	0,423	317.482.988
2012	777.572.050	0,341	265.152.069
2013	788.052.050	0,275	216.714.313
2014	815.284.000	0,222	180.993.048
2015	842.134.100	0,179	150.742.003
2016	869.195.200	0,144	125.164.108
2017	896.216.300	0,116	103.961.090
		TOTAL	2.731.564.853

Berdasarkan tabel 11, maka dapat diketahui jumlah Present Value Proceed Bandara Internasional Minangkabau selama 10 tahun adalah Rp. 2.731.564.853,-. Jadi Net Present Value adalah Rp. 2.731.564.853 dikurangi Rp. 3.025.000.000 hasilnya menunjukkan negatif Rp. 293.453.147. Adapun Profitability Index adalah Rp. 2.731.564.853 dibagi Rp. 3.025.000.000 hasilnya menunjukkan 0,90.

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dibahas pada bab sebelumnya, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil perhitungan Net Present Value menunjukkan angka negatif 293.435.147. Sedangkan hasil perhitungan Profitability Index menunjukkan kurang dari satu yaitu sebesar 0,90 yang artinya dari setiap investasi penyelenggaraan pelayanan angkutan haji sebesar Rp. 1,00 akan merugi sebesar 10 sen rupiah. Jadi penyelenggaraan embarkasi haji Bandara Internasional Minangkabau tidak layak (feasible) secara finansial.
2. Walaupun penyelenggaraan embarkasi haji Bandara Internasional Minangkabau tidak layak secara finansial, tetapi layak secara teknis operasional karena penyelenggaraan angkutan haji tahun 2006 sudah dilaksanakan dan terbukti berlangsung lancar, aman dan selamat. Disamping itu penyelenggaraan angkutan haji pada Bandara Internasional Minangkabau dapat memberikan manfaat ekonomis dan penghematan biaya tiket

pesawat khususnya bagi CJH yang berangkat dari Propinsi Sumatera barat, Propinsi Jambi dan Propinsi Bengkulu, karena mereka tidak harus berangkat dari Bandara Polonia Medan atau Bandara Soekarno-Hatta Jakarta.

3. Surat keputusan bersama Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Nomor 383 Tahun 2004 / KM. 67 Tahun 2004 tanggal 18 Agustus 2004 tentang Persyaratan Mendirikan Embarkasi dan Debarkasi Haji yang menyatakan jumlah jemaah haji sekurangnya 7000 orang dalam pelaksanaan ada beberapa bandara yang jumlah *demand*-nya kurang dari 7000 orang tetapi ditetapkan sebagai bandara embarkasi haji seperti Bandara Sultan Iskandar Muda Banda Aceh dan Bandara Hasanuddin Makasar.
4. Hasil kajian Badan Litbang Perhubungan, Pusat Litbang Perhubungan Udara pada tahun 2002 yang memberikan rekomendasi bahwa Bandara Syamsudin Nur Banjarmasin dan Bandara Ampenan Mataram tidak layak secara finansial karena Benefit Cost Ratio (BCR)-nya kurang dari satu (0,07) tetapi pada akhirnya Bandara Syamsudin Nur Banjarmasin ditetapkan sebagai bandara embarkasi haji pada tahun 2005 berarti ada pertimbangan aspek politis. Jadi studi kelayakan dapat dilihat dari berbagai aspek

B. Saran

Mengingat hampir setiap daerah propinsi menghendaki agar bandara yang berada di daerahnya dijadikan sebagai bandara embarkasi haji, walaupun sudah diketahui panjang landasan bandarannya tidak cukup didarati oleh pesawat sejenis pesawat B-767, A-330 atau MD-11 yang berkapasitas 325 seat tetapi dengan alasan kenyamanan para CJH dan prestisius daerah akhirnya ada beberapa bandara yang ditetapkan sebagai bandara embarkasi haji. Sebaiknya diadakan studi penyelenggaraan angkutan haji yang memberikan manfaat secara nasional terutama dilihat dari PT. Garuda Indonesia sebagai operator penerbangan bukan sebagai provider.

DAFTAR PUSTAKA

1. Anton Dajan, Pengantar Metode Statistik LP3ES, 1986 Jakarta;
2. HM Yacob Ibrahim, Drs. "Studi Kelayakan Bisnis" Penerbit Pineka Cipta, Jakarta. 1998;
3. Husein Umar. Drs, SE, MM, MBA "Studi Kelayakan Bisnis" Manajemen Metode dan Kasus Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama Jakarta 1997;
4. Organisasi Bandar Udara Internasional Minangkabau, Surat Keputusan Direksi PT Angkas Pura II Nomor KEP.281.1/OM.00/AP II – 2005, tanggal 15 Juli 2005;
5. Penetapan Lokasi Bandar Udara Baru di Ketaping – Padang sebagai pengganti Bandar Udara di Tabing – Padang, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 43 Tahun 1999, tanggal 23 Juni 1999;
6. Persyaratan Mendirikan Embarkasi dan Debarkasi Haji, Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Agama dan Menteri Perhubungan Nomor 383 Tahun 2004/KM. 67 Tahun 2004, tanggal 22 Juli 2004;
7. Persiapan Bandar Udara Internasional Minangkabau di Ketaping – Padang, Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor AU. 689/DTBU-91/II/2005, tanggal 14 Februari 2005;

8. Pemberlakuan Segala Peraturan, Sistem dan Prosedur Kantor Cabang Bandara Internasional Minangkabau, Surat Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura II Nomor : KEP. 2833.1/HK.202/AP.II – 205 tanggal 18 Juli 2005;
9. Statistik Angkutan Udara PT. Angkasa Pura II bulan Agustus 2005 sampai dengan Desember 2005;
10. Statistik Jamaah Haji Departemen Agama Tahun 2005;
11. Tarif Dasar Batas Atas dan Batas Bawah Angkutan Penunumpang Antar Kota Antar Propinsi Kelas Ekonomi dan Bus Umum, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 59 Tahun 2005 tanggal 1 Oktober 2005;

*) Idjon Sudjono, lahir di Bandung 24 Mei 1948, Sarjana Science Terapan, Magister Manajemen, Ahli Peneliti Utama di Pusat Litbang Perhubungan.