

Dampak Ekonomi Ibadah Haji di Indonesia

Oleh Zamakhsyari Dhofier

Indonesia termasuk dalam kelompok "Lima Besar" di luar Saudi Arabia yang mengirimkan jumlah jemaah haji paling banyak. Selain mempunyai dampak ekonomi yang besar pada setiap jemaah haji, kegiatan penyelenggaraan ibadah haji juga berpengaruh pada masyarakat dan negara. Banyak perusahaan yang memperoleh keuntungan besar. Devisa negara pun ikut terpengaruh, demikian pula neraca pembayaran antara Indonesia dan Saudi Arabia. Menurut Zamakhsyari Dhofier, pola naik turunnya jumlah jemaah haji Indonesia berhubungan dengan besar kecilnya ONH. Bila pemerintah ingin menekan besarnya devisa yang keluar, maka ONH dinaikkan.



Pendahuluan

Minat kaum muslimin Indonesia untuk memenuhi kewajiban ibadah haji sangat kuat. Walaupun Islam menentukan bahwa kewajiban melaksanakan ibadah haji hanya untuk mereka yang dapat memikul biaya perjalanan serta tidak ada hal-hal lain yang menghalangi terlaksananya kewajiban tersebut, namun banyak orang Islam Indonesia yang belum mampu "memaksakan" diri mengumpulkan biaya perjalanan haji dengan menjual barang-barang atau berhutang. Di samping itu, banyak pula janda-janda pergi tanpa muhrim yang sah, padahal dengan tidak adanya muhrim sah yang dapat menyertainya, mereka belum wajib menunaikan ibadah haji.

Kuatnya minat menunaikan ibadah haji orang-orang Indonesia dapat dilihat dari jumlahnya yang cukup besar setiap tahun sejak pertengahan abad ke-19. Persentase jemaah haji Indonesia terhadap seluruh jemaah haji yang datang dari luar Saudi Arabia sejak akhir abad ke-19 sampai tahun 1940 hampir selalu di atas 10 persen; pada tahun 1913 jumlah mereka merupakan separuh dari seluruh jemaah haji dari luar Saudi Arabia. Sekarang pun Indonesia masih merupakan salah satu dari lima negara yang

mengirimkan jumlah jemaah haji paling banyak. Kelima negara itu ialah: Pakistan, Mesir, Iran, Nigeria dan Indonesia.

Kebanyakan jemaah haji Indonesia, terutama pada masa lalu, tinggal di Mekkah cukup lama. Ditambah dengan letak Indonesia yang demikian jauh dari Saudi Arabia, maka ongkos menunaikan ibadah haji menjadi sangat mahal.

Karena itu, ibadah haji mempunyai dampak ekonomi yang sangat besar kepada tiap-tiap jemaah haji. Selanjutnya, karena jumlah mereka itu sangat besar, maka dampak ekonominya kepada masyarakat dan bangsa juga sangat besar. Perusahaan-perusahaan tertentu, terutama perusahaan angkutan, memperoleh keuntungan yang tidak sedikit. Keuangan pemerintah Indonesia, terutama yang menyangkut devisa negara, juga turut terpengaruh, demikian pula neraca pembayaran (*balance of payments*) antara Indonesia dan Saudi Arabia.

Tulisan ini bertujuan untuk menghitung seberapa besar dampak ekonomi ibadah haji kepada masing-masing pihak. Namun sebelum itu, perlu lebih dahulu digambarkan besarnya jumlah jemaah haji Indonesia sejak akhir abad ke-19 serta faktor-faktor yang mempengaruhi naik-turunnya jumlah tersebut. Pengetahuan itu sangat penting

TABEL 1. Persentase Jemaah Haji Indonesia Terhadap Seluruh Jumlah Jemaah Haji dari Luar Saudi Arabia (1879-1940)

Tahun	Jemaah haji Indonesia	Jemaah haji dari luar Saudi	Persentase
1879 s/d 1883	29.258	181.417	16,1
1884 s/d 1888	17.115	232.449	7,3
1889 s/d 1893	33.270	278.455	12,0
1894 s/d 1898	41.575	235.989	17,6
1903 s/d 1908	49.621	478.054	10,4
1909 s/d 1913	122.354	482.295	25,3
1918 s/d 1920	44.723	142.257	31,4
1922 s/d 1923	61.822	178.139	34,7
1925 s/d 1929	163.587	450.475	36,3
1930 s/d 1934	30.244	148.426	20,4
1935 s/d 1940	37.212	242.002	15,4

Diolah dari angka-angka *Indische Verslag* Bag. 2 untuk tahun-tahun 1879-1938, serta Laporan Konsulat Belanda di Jeddah untuk tahun-tahun 1938-1940.

untuk dapat memahami besarnya implikasi ekonomi ibadah haji dalam jangka panjang serta memperkirakan kecenderungan-kecenderungannya di masa mendatang.

Jumlah Jemaah Haji Indonesia

Ketentuan-ketentuan yang seringkali dikemukakan oleh para ulama yang menganut mazhab Syafi'i bagi orang yang ingin menunaikan ibadah haji dapat disimpulkan sebagai berikut: (1) calon jemaah harus mempunyai bekal yang cukup untuk melakukan perjalanan pulang-pergi ke Mekkah, (2) perjalanan harus aman, (3) badan harus sehat, (4) jemaah haji laki-laki yang pergi tanpa disertai isteri perlu memperoleh izin dari isterinya, (5) jemaah haji wanita harus didampingi oleh suaminya atau seorang laki-laki muhrimnya yang sah, (6) anggota keluarga yang ditinggalkan harus disediakan ongkos hidup yang cukup selama ditinggal.

Meskipun syarat-syarat itu cukup berat, namun semangat orang-orang Indonesia untuk menunaikan ibadah haji sangat besar. Dari studi yang dilakukan oleh orang-orang Belanda pada pertengahan abad ke-19, lebih dari 2 ribu orang menunaikan ibadah haji.

Pada perempat terakhir abad ke-19 terjadi perkembangan jumlah jemaah haji yang luar biasa. Dalam Tabel I nampak, bahwa partisipasi Indonesia dalam ibadah haji tidak hanya besar dalam jumlah absolut, tetapi juga per-

sentasenya dari keseluruhan jumlah jemaah haji dari luar Saudi Arabia. Sampai dengan tahun 1908, persentase jemaah haji Indonesia pada umumnya berada di antara 10-20 persen. Kemudian, pada tahun-tahun berikutnya kita lihat adanya peningkatan persentase yang luar biasa dan pada musim haji tahun 1913-14 tercapai rekor di mana sekitar separuh dari seluruh jemaah haji dari luar Saudi Arabia adalah jemaah haji Indonesia. Meskipun persentase tahun 1913-14 tidak pernah tercapai lagi, namun persentase jemaah haji Indonesia sesudah Perang Dunia I sampai menjelang Perang Dunia II, tetap tinggi.

Pada masa depresi sekitar tahun 1930, masa Perang Dunia II dan Perang Kemerdekaan Indonesia, jumlah absolut jemaah haji Indonesia sangat menurun.

Pada periode tahun 1950-an dan tahun 1960-an, pemerintah menerapkan sistem *kotum* (*penjataan*) dengan menentukan jumlah maksimum jemaah haji yang dapat menunaikan ibadah haji. Sebagaimana terlihat dalam Tabel II, jumlah maksimum itu turun-naik tiap tahun. Jumlah tertinggi yang pernah ditentukan oleh pemerintah ialah 16.842 pada tahun 1957/1958. Sistem *kotum* tersebut diterapkan oleh pemerintah berdasarkan dua pertimbangan yaitu: *pertama*, untuk memenuhi keinginan kaum muslimin yang ingin menunaikan ibadah haji agar mereka diberi subsidi; *kedua*, karena

TABEL 3. Jumlah Jemaah Haji dan Besarnya ONH 1974-1983

Tahun	Kapal Laut	ONH (US.\$)	Kapal Udara	ONH (US.\$)
1974/1975	15.396	1.321	53.752	1.330,50
1975/1976	9.719	1.889	45.140	1.699,40
1976/1977	7.351	2.197	17.904	2.114,00
1977/1978	6.578	2.149	27.660	1.938,20
1978/1979	—	—	73.030	1.208,40
1979/1980	—	—	41.838	2.357,10
1980/1981	—	—	75.998	2.490,80
1981/1982	—	—	67.141	3.021,50
1982/1983	—	—	55.264	3.060,20
1983/1984	—	—	49.759	3.153,85

CATATAN: 1. Diolah dari sumber Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam dan Urusan Haji, Departemen Agama RI. 2. Dari tahun 1979/1980 ke tahun 1980/1981 terjadi kenaikan jumlah jemaah haji yang sangat besar walaupun ONH mengalami kenaikan sebesar US.\$ 147,70. Kenaikan jumlah jemaah haji tersebut disebabkan oleh kemakmuran yang luar biasa yang terjadi pada tahun 1980 sebagai akibat dari kenaikan harga minyak.

akhir-akhir ini jumlahnya meningkat sampai sekitar 24 ribu orang. Seperti terlihat dalam tabel itu, besar dan naik-turunnya ONH sangat mempengaruhi jumlah jemaah haji melalui ONH. Dalam grafik nampak jelas bahwa bila ONH naik jumlah jemaah haji turun; sebaliknya bila ONH turun, jumlah jemaah haji naik. (Dalam tabel III digunakan ONH dengan nilai dollar agar nampak lebih jelas turun-naiknya ONH tersebut).

Dari pola naik-turunnya jumlah jemaah haji yang berhubungan dengan besar-kecilnya ONH, maka terjadilah suatu mekanisme, bila pemerintah berusaha menekan besarnya devisa yang mengalir ke luar negeri dari kegiatan penyelenggaraan perjalanan haji, maka jumlah jemaah yang pergi perlu dikurangi dengan menaikkan ONH. Tetapi, mekanisme tersebut juga berakibat meningkatnya jumlah jemaah haji yang pergi menunaikan ibadah haji dengan menggunakan visa umrah atau visa dispensasi, padahal kebanyakan mereka itu menggunakan pesawat asing (p.p.) sehingga besarnya devisa yang mengalir ke luar negeri melalui tiket penerbangan haji dengan visa umrah dan visa dispensasi juga meningkat luar biasa.

Cara terbaik untuk menekan besarnya devisa yang mengalir ke luar negeri melalui visa umrah ini ialah dengan mengharuskan mereka terbang naik pesawat GIA berdasar harga tiket normal. Keharusan seperti itu akan dipatuhi secara efektif bila Direktorat Jenderal Imigrasi hanya memberikan *exit permit* kepada pemohon yang melampirkan tiket umrah dari GIA.

Profil Sosial - Ekonomi

Seandainya jemaah haji Indonesia adalah orang-orang yang telah memenuhi syarat-syarat sebagaimana yang ditentukan oleh ulama mazhab Syafi'i, maka mestinya mereka berasal dari kelompok yang berkemampuan ekonomi "lebih". Tetapi, nampaknya keputusan untuk menunaikan ibadah haji bukanlah semata-mata didasarkan oleh pertimbangan ekonomi. Ada faktor-faktor lain yang turut mempengaruhinya, seperti: (1) tingkat keterikatan seseorang kepada Islam, (2) tingkat kompleksitas persepsi ajaran-ajaran Islam, dan (3) kedudukan ibadah haji sebagai suatu lembaga sosio-religio-kultural dalam masyarakat setempat. Ketiga faktor tersebut berkaitan satu sama lain dan seringkali sulit dipisah-pisahkan.

Uraianya secara garis besar dapat dikemukakan sebagai berikut:

(1) *Distribusi geografis*: Ada 8 propinsi yang hampir selalu mengirimkan 80 persen jemaah haji Indonesia, yaitu: Jawa Barat, Jawa Timur, Jakarta, Jawa Tengah, Kalimantan Selatan, Sulawesi Selatan, Nusa Tenggara Barat, dan Sumatera Utara. Tetapi proporsi jemaah haji dari jumlah penduduk muslim di masing-masing propinsi tersebut sangat berbeda. Rasio haji terhadap penduduk muslim tinggi di kalangan orang-orang Kalimantan Selatan, Kalimantan Timur, Sulawesi Selatan, Jakarta dan Nusa Tenggara Barat. Di Jawa Timur, Jawa Barat dan Sumatera Utara, rasio tersebut berkisar hampir rata-rata rasio nasional, sedangkan di kalangan orang-orang Jawa Tengah, rasio tersebut sangat rendah. Karakteristik religio-kultural di masing-masing propinsi nampaknya turut mempengaruhi keputusan untuk menunaikan ibadah haji. Secara umum dapat dikatakan bahwa orang-orang Kalimantan Selatan, Nusa Tenggara Barat, Sulawesi Selatan, orang Betawi, orang Madura dan Aceh mempunyai ikatan yang lebih kuat kepada Islam daripada suku-suku bangsa lain, sehingga keinginan mereka untuk menunaikan ibadah haji juga lebih besar.

(2) *Distribusi desa-kota*: dari sumber alamat yang dikumpulkan oleh Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam dan Urusan Haji, Departemen Agama, diperoleh

TABEL. 2. Jumlah Kotum Jemaah Haji Antara 1949-1969

Tahun	Jemaah Kapal Laut	Jemaah Pesawat Udara	Jumlah
1949/1950	9.892	—	9.892
1950/1951	1.843	—	1.843
1951/1952	9.502	—	9.502
1952/1953	14.031	293	14.324
1953/1954	10.236	82	10.318
1954/1955	10.436	240	10.676
1955/1956	12.333	288	12.621
1956/1957	13.184	240	13.424
1957/1958	16.842	—	16.842
1958/1959	10.168	146	10.314
1959/1960	10.318	—	10.318
1960/1961	11.613	—	11.613
1961/1962	7.820	—	7.820
1962/1963	10.003	—	10.003
1963/1964	15.039	—	15.039
1964/1965	15.004	—	15.004
1965/1966	15.000	—	15.000
1966/1967	15.610	373	15.983
1967/1968	16.335	614	16.949
1968/1969	15.731	215	15.946

SUMBER: Direktorat Jenderal Bimbingan Masyarakat Islam dan Urusan Haji, Departemen Agama RI.

terbatasnya devisa negara dan terbatasnya sarana angkutan laut dan udara untuk mengangkut jemaah haji ke Saudi Arabia.

Sejak musim haji tahun 1969/1970, sistem kotum dihapuskan. Perubahan sistem tersebut, *pertama*, merupakan buah dari membaiknya kehidupan ekonomi Indonesia; *kedua*, semakin meningkatnya sarana angkutan terutama fasilitas angkutan udara, baik di Indonesia maupun di Saudi Arabia; dan *ketiga*, ketentuan waktu untuk tinggal di Mekkah dipersingkat menjadi 35 hari, yang berarti mengurangi beban ongkos hidup selama di Saudi Arabia.

Kemajuan ekonomi yang dicapai oleh Indonesia, terutama dengan melonjaknya produksi dan harga minyak bumi, menyebabkan persediaan devisa negara cukup banyak serta jangka waktu tinggal di Mekkah yang dipersingkat juga dapat mengurangi kebutuhan devisa bagi tiap-tiap jemaah haji. Semua perkembangan itu mengakibatkan jumlah jemaah haji Indonesia meningkat dengan cepat.

Sejak itulah, subsidi kepada jemaah haji dihapuskan. Walaupun demikian, dengan perkembangan kemakmuran ekonomi dan dihapuskannya sistem kotum, jumlah jemaah haji terus meningkat. Lonjakan jumlah jema-

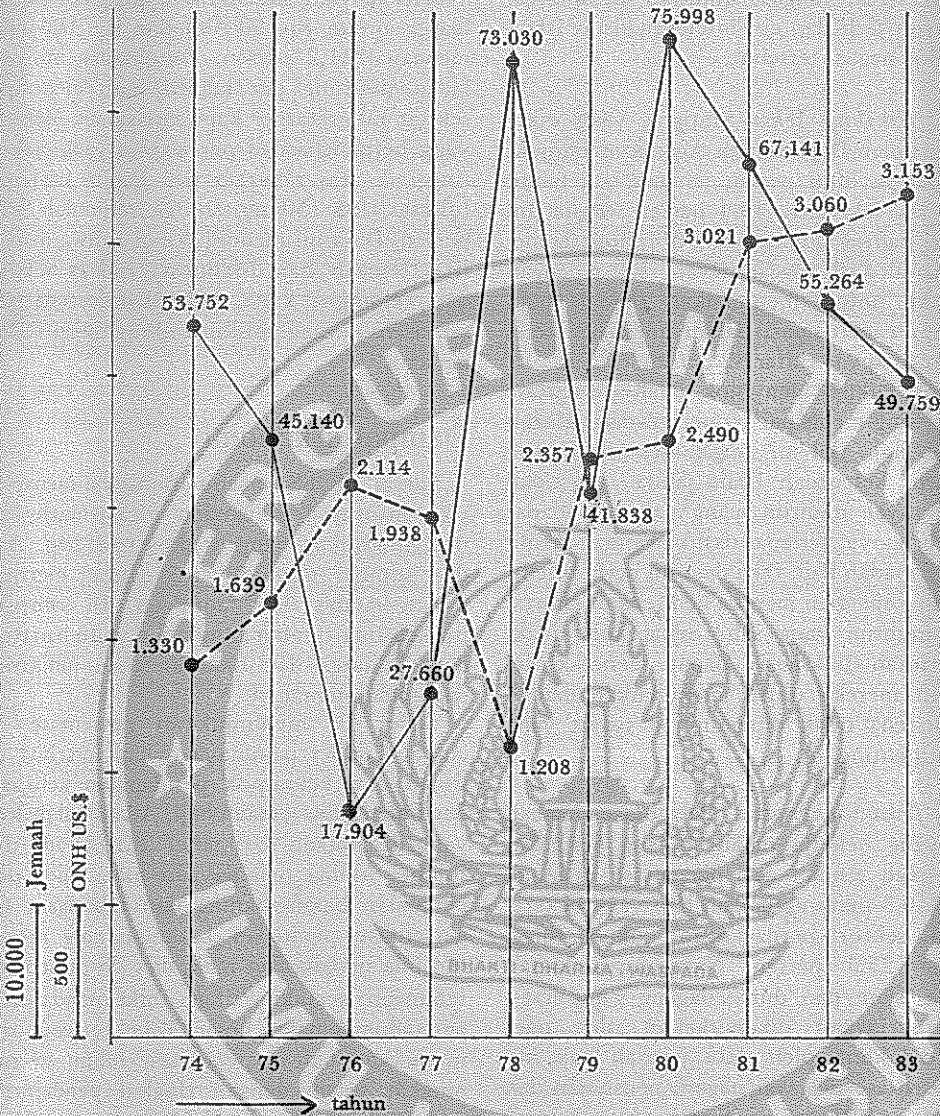
ah haji yang luar biasa pada tahun 1974/1975 yang hampir mencapai 70 ribu orang, menyebabkan devisa negara yang mengalir ke luar negeri dari ibadah haji terus menanjak. Hal itu disebabkan, selain jumlah uang real yang harus dibayarkan di Saudi Arabia semakin besar, juga disebabkan karena sebagian besar pengangkutan jemaah pulang-pergi Jakarta-Jeddah menggunakan pesawat charteran dari luar negeri. Dengan kenaikan ONH sebesar 23 persen pada tahun berikutnya, jumlah jemaah haji turun 21 persen.

Di samping itu, berdasarkan Keputusan Presiden No. 22/1969 dan Instruksi Presiden No. 6/1969, organisasi penyelenggara perjalanan haji seluruhnya ditangani oleh pemerintah. Lembaga atau organisasi swasta tidak diperkenankan menyelenggarakan perjalanan haji. Tujuan pemerintah melaksanakan kebijaksanaan seperti itu ialah untuk melindungi calon jemaah haji agar tidak tertalar karena ditipu oleh orang-orang atau organisasi penyelenggara perjalanan jemaah haji yang tidak bertanggung jawab. Tetapi, kebijaksanaan yang bersifat monopoli seperti itu juga berakibat bahwa penentuan besarnya ONH tidak berdasarkan kepada mekanisme harga tiket penerbangan internasional seperti yang berlaku di pasaran bebas.

Nampaknya, pemerintah berusaha menghapuskan ketergantungannya pada pesawat luar negeri dalam pengangkutan jemaah haji dengan memperbanyak pesawat internasional. Dengan demikian devisa negara yang lari ke luar negeri dari penyelenggaraan perjalanan haji dapat diperkecil. Namun demikian, pada taraf awal di saat kemampuan manajemen operasional penerbangan GIA ke luar negeri masih sangat terbatas, jumlah pesawat internasional yang besar tersebut masih merupakan beban yang harus dipikul oleh proyek perjalanan jemaah haji. Hal ini barangkali menyebabkan ongkos tiket GIA untuk pengangkutan jemaah haji masih terlalu mahal.

Tabel III menunjukkan jumlah jemaah haji Indonesia dari tahun 1974/1975 sampai dengan tahun 1983/1984 serta besarnya ONH antara tahun-tahun tersebut. Jumlah jemaah haji tersebut belum termasuk mereka yang pergi dengan visa umrah, yang berangkat jauh sebelum musim haji, serta mereka yang berangkat dengan visa dispensasi yang

GRAFIK. Jumlah Jemaah Haji dan ONH dari tahun 1974 s/d 1983 dengan Pesawat Udara.



- CATATAN: 1) = ONH dengan Pesawat Udara
 = Jumlah Jemaah Haji Udara
 2). Grafik Jemaah dan ONH Kapal Laut tidak dilukiskan.

data bahwa 65 persen jemaah haji Indonesia pada tahun 1981 berasal dari wilayah kabupaten sedangkan 35 persen lainnya berasal dari wilayah kotamadya. Data ini dapat dipakai sebagai perkiraan kasar bahwa mayoritas jemaah haji Indonesia berasal dari pedesaan. Persentasenya lebih rendah dari persentase penduduk pedesaan nasional. Hal ini dapat diterangkan dari sudut pendapatan

desa yang jauh lebih rendah dari pendapatan penduduk kota. Dibandingkan dengan Pakistan misalnya, yang mempunyai komposisi penduduk desa-kota yang hampir sama dengan Indonesia (75 persen desa dan 25 persen kota), jemaah haji Pakistan dari wilayah kota sebesar 87 persen. Data ini dapat dipakai untuk menyimpulkan bahwa dominasi Islam di Indonesia masih berada

di pedesaan, sedangkan di Pakistan berada di kota-kota, yang selanjutnya mempunyai pengaruh terhadap ciri intelektualisme Islam di kedua negara tersebut.

(3) *Distribusi seks*: Statistik yang dikeluarkan oleh Departemen Agama menunjukkan bahwa 50,6 persen jemaah haji tahun 1981 laki-laki serta 49,4 persen wanita. Ini berarti bahwa kaum wanita di Indonesia menerima alokasi anggaran yang sama dengan laki-laki untuk menunaikan ibadah haji, meskipun partisipasi dalam angkatan kerja nasional hanya sekitar 32 persen.

Yang cukup menyolok ialah persentase janda yang mencapai 10 persen dari seluruh jemaah haji. Hal ini sangat menarik, karena menurut ketentuan Islam janda yang tidak mempunyai muhrim yang sah dan dapat menyertainya, terlepas dari kewajiban menunaikan ibadah haji. Dari data ini perlu diteliti apakah kepergian mereka ke Mekkah disertai oleh muhrim yang sah? Sebab bila tidak, Pemerintah Indonesia dapat menolak keinginan mereka untuk menunaikan ibadah haji karena tidak dipenuhinya syarat yang sangat penting itu.

(4) *Jenis pekerjaan*: Persentase jemaah haji yang bekerja dalam bidang pertanian jauh lebih rendah dari persentase nasional, yaitu 40,5 persen. Jemaah haji yang bekerja dalam sektor perdagangan cukup tinggi sebesar 25,5 persen. Nampaknya kaitan antara Islam dan dunia dagang yang erat—yang seringkali dikemukakan oleh para ahli—didukung oleh data jemaah haji ini.

Persentase pegawai negeri, pensiunan dan anggota ABRI cukup tinggi, yaitu hampir 13 persen, walaupun persentase nasional hanya sekitar 2 persen. Hal ini dapat diterangkan bahwa pendapatan rata-rata mereka secara riil lebih tinggi dari kelompok lain.

(5) *Distribusi pendapatan*: Pada bulan Maret 1982, LP3ES dengan bekerjasama dengan *The Hajj Research Centre*, Ummul Qura' University, Mekkah, melakukan survei terhadap 2.500 orang jemaah haji. Dari survei itu diketahui bahwa 32,2 persen jemaah haji tahun 1981 tidak mempunyai penghasilan atau berpenghasilan kurang dari Rp. 50.000,— per bulan. Rata-rata anggota keluarga 4 orang, sehingga dihitung dari

penghasilan per kapita sangat rendah.

Mereka yang mempunyai penghasilan keluarga antara Rp. 50'ribu dan Rp. 100'ribu mencapai 31,2 persen. Penghasilan ini pun kalau dihitung per kapita baru mencapai sekitar rata-rata per kapita nasional. Mereka yang berpenghasilan per kapita yang cukup tinggi di atas rata-rata per kapita nasional (di atas US\$ 750 per tahun), berjumlah 36,5 persen. Data ini menunjukkan bahwa mayoritas jemaah haji Indonesia bukan berasal dari kelompok kaya, melainkan justru persentasenya yang miskin cukup tinggi (32,2 persen).

Dampak Ekonomi

Survei LP3ES tersebut berusaha memperoleh informasi bagaimana cara jemaah haji mengumpulkan uang ongkos naik haji. Ada dua sumber utama, yaitu dengan menjual barang-barang dan tabungan. Di samping itu ada dua sumber tambahan yaitu bantuan dari keluarga dan bantuan atau pinjaman dari teman-teman.

Tabel IV menunjukkan persentase keempat sumber pembiayaan haji tersebut ditinjau dari kelompok pendapatan keluarga per bulan para jemaah haji. Ada 3 hal pokok yang ditemukan dari tabel itu: (1) ada dua sumber utama pembiayaan haji, yaitu dari penjualan barang-barang dan tabungan, (2) persentase penjualan barang-barang menurun bila penghasilan naik, dan (3) persentase tabungan semakin tinggi bila pendapatan per tahun semakin besar. Tabel tersebut menunjukkan bahwa persentase tabungan meningkat sesuai dengan tingkat pendapatan dari 12,7 persen sampai 52,3 persen, sedangkan ketergantungan pada biaya yang diperoleh dari penjualan barang-barang menurun dari 66,9 persen sampai 33,8 persen. Hasil survei juga menunjukkan bahwa persentase tabungan bagi jemaah haji pedesaan hanya 22,7 persen, sedangkan bagi jemaah haji dari perkotaan persentasenya lebih dari 6 persen (28,7 persen). Hal ini disebabkan karena pendapatan per tahun jemaah haji dari kota lebih tinggi. Dampak ekonomi ibadah haji bagi jemaah dari desa jelas kelihatan dari tingginya persentase ketergantungan mereka pada sumber biaya yang diperoleh dari penjualan barang-barang (63,6 persen

TABEL 4. Persentase Sumber Keuangan Ongkos Naik Haji (ONH) dari Sudut Pendapatan.

Tingkat pendapatan per tahun (ribuan)	A	B	C	D	E	F	G	Jumlah	
								%	Ribuan Rp.
0 — 580	12.7	66.9	1.1	14.5	0.7	0.7	3.5	100	2.785
590 — 1.165	18.2	69.7	2.1	5.0	0.3	0.1	4.5	100	2.960
1.166 — 2.340	36.4	50.9	1.2	5.4	0.4	0.3	5.3	100	2.856
2.345 — 4.100	47.6	38.3	1.2	3.2	0.1	0.6	9.0	100	2.868
4.110 — d.s.t.	52.3	33.8	0.8	1.2	1.3	0.0	10.5	100	3.184
Rata-rata	24.9	60.0	1.4	7.7	0.4	0.4	5.1	100	2.879

SUMBER: Survei LP3ES, 1982.

KETERANGAN: A — Tabungan, B — Penjualan Barang-barang, C — Pinjaman, D — Bantuan Keluarga di Indonesia, E — Bantuan Keluarga di Luar Negeri, F — Tambahan Pendapatan di Saudi Arabia, G — Lain-lain.

untuk jemaah haji dari pedesaan, dan 53,5 persen untuk jemaah haji dari perkotaan).

Kenyataan bahwa jemaah haji yang berpendapatan rendah atau jemaah haji dari pedesaan lebih menggantungkan sumber biaya haji dari penjualan barang-barang, merupakan fenomena yang cukup menarik. Mungkinkah gejala ini, selain merupakan tanda kuatnya iman mereka, juga karena adanya kemungkinan memperoleh keuntungan-keuntungan ekonomi pada masa-masa mendatang setelah menunaikan ibadah haji? Jika tidak, mungkinkah penjualan barang-barang milik mereka untuk membiayai haji tersebut menyebabkan kehidupan mereka setelah menunaikan ibadah haji memburuk? Dan mengapa mereka menerima resiko tersebut?

Kasus orang Betawi di pinggiran kota Jakarta merupakan contoh yang sangat baik tentang orang-orang yang berpenghasilan rendah yang membiayai ongkos naik haji dengan menjual tanah. Orang-orang Betawi di pinggiran Jakarta adalah penduduk asli yang sebagai pemilik tanah memperoleh keuntungan besar karena harga tanah mereka meningkat dengan cepat setiap tahun sebagai akibat dari proses perluasan perkotaan. Banyak di antara mereka itu menjual tanahnya untuk menunaikan ibadah haji, sehingga ada yang menyimpulkan bahwa ibadah haji di kalangan orang Betawi berakibat buruk, karena membuat mereka semakin miskin.

Kesimpulan seperti itu tidak mempunyai makna yang cukup berharga. Pertama-tama harus diketahui, bahwa banyak orang Betawi rendah sekali tingkat pendidikannya dan mereka tidak memiliki pekerjaan serta penghasilan yang tetap. Karena itu, untuk memenuhi kebutuhan mendirikan rumah, ongkos pernikahan dan sunatan anak, serta pembelian kebutuhan lain yang bersifat konsumtif (seperti radio, TV, alat-alat rumah tangga, dan kendaraan bermotor) mereka menjual tanah. Mereka yang berusaha mengembangkan perdagangan, memperoleh modalnya juga dengan menjual tanah. Karena itu, pengeluaran uang untuk membiayai ONH (Ongkos naik haji) hanyalah sebagian saja dari pola pengeluaran mereka yang bersifat konsumtif.

Tapi benarkah pengeluaran untuk membiayai ongkos naik haji semata-mata bersifat konsumtif? Paling tidak, di kalangan masyarakat Betawi, mereka yang telah menunaikan ibadah haji, merupakan kelompok yang mempunyai status sosial yang tinggi. Di tempat-tempat pertemuan resmi mereka memperoleh hak untuk duduk di deretan paling depan. Kedudukan sosial yang tinggi seringkali memberikan hak-hak material seperti yang berlaku di kalangan orang Betawi di Mampang Tegalarang Jakarta. Dari berbagai wawancara dengan mereka, saya memperoleh kesan bahwa mereka yang telah menunaikan ibadah haji men-

jadi lebih mampu mengendalikan pola hidup yang terlalu bersifat konsumtif. Mereka juga memperoleh kepercayaan masyarakat yang lebih baik dalam transaksi perdagangan, misalnya dalam upaya memperoleh pinjaman modal. Ini berarti bahwa institusi haji memberikan dampak positif secara tidak langsung kepada upaya memperoleh harta kekayaan. Nampaknya memang, dengan beberapa perkecualian, ibadah haji tidak membuat orang Betawi lebih miskin; malahan sebaliknya, mereka justru dapat meningkatkan taraf hidupnya menjadi lebih baik.

Kesimpulan serupa itu mungkin berlaku pula di kalangan orang-orang Nusa Tenggara Barat, Madura, Bugis, maupun orang Kalimantan Selatan. Nampaknya perlu diteliti secara mendalam kedudukan institusi haji dalam keseluruhan sistem sosial-ekonomi dalam masyarakat suku-suku bangsa tersebut *untuk tidak begitu saja secara mudah menyimpulkan*, bahwa ibadah haji merupakan pengeluaran atau pemborosan yang tidak memberikan dampak ekonomi secara positif kepada para pelakunya.

Perusahaan Jasa Pelayanan Jemaah Haji

Bagi orang Indonesia, menunaikan ibadah haji berarti melakukan suatu perjalanan yang sangat jauh. Banyak perusahaan terlibat dalam pemberian jasa-jasa selama musim haji. Sesungguhnya, dampak ekonomi ibadah haji secara langsung dirasakan, tidak hanya oleh perusahaan-perusahaan tersebut, tetapi juga oleh masyarakat. Bis antar kota berkurang karena banyak yang dicarter oleh pemerintah daerah maupun para pengantar untuk pergi ke atau pulang dari lapangan terbang Halim Perdanakusuma (Jakarta), Juanda (Surabaya), Polonia (Medan) dan Hasanuddin (Ujung Pandang). Akibatnya bis antar kota penuh sesak dan penumpang harus berebutan untuk memperoleh tempat duduk.

Dampak ibadah haji terhadap perusahaan transpor dalam negeri sangat besar. Lebih dari 700 ribu penumpang (yaitu jemaah haji, keluarganya atau teman-temannya) melakukan perjalanan antara tempat tinggalnya dan pelabuhan udara sebulan sebelum dan

sebulan setelah hari raya haji. Banyak perusahaan angkutan darat memperoleh keuntungan besar dalam masa dua bulan tersebut karena selain bis umum penuh sesak, juga karena carteran untuk mengangkut jemaah dikenakan ongkos yang lebih mahal.

Dengan memperhitungkan jumlah jemaah haji dari masing-masing propinsi, jaraknya dengan pelabuhan udara pemberangkatan haji, serta alat angkutan yang tersedia, diperkirakan 71,7 persen jemaah haji tahun 1981 pergi ke dan pulang dari pelabuhan udara menggunakan bis carteran dengan biaya pulang pergi per haji Rp. 48 ribu; 13 persen menggunakan pesawat udara dengan biaya pulang pergi per haji Rp. 83.500,-; 7,8 persen menggunakan kendaraan pribadi dengan perkiraan biaya bensin dan lain-lain pulang pergi per haji Rp. 5.870,-; dan 7,8 persen menggunakan taksi dengan biaya pulang pergi per haji Rp. 11.750,-

Di samping itu diperkirakan pula 4 orang anggota keluarga dan teman jemaah haji mengantar ke dan menjemput di pelabuhan udara sewaktu jemaah berangkat ke dan pulang dari Jeddah. Dengan menggunakan perkiraan seperti diatas, maka diperhitungkan bahwa pengeluaran biaya transpor untuk 700 ribu orang tersebut pada musim haji tahun 1981 mencapai lebih kurang Rp. 7.837.499.880,-

Dampak ekonomi ibadah haji yang paling penting ialah yang menyangkut penerbangan ke dan dari Saudi Arabia, karena lebih dari separuh biaya perjalanan haji yang kini mencapai Rp. 3.128 ribu adalah untuk ongkos penerbangan luar negeri. Karena komponen ini menyangkut keuangan negara dan devisa luar negeri yang sangat besar, maka pemerintah menetapkan bahwa GIA memegang monopoli penyelenggaraan penerbangan jemaah haji ke dan dari Saudi Arabia. Total pendapatan bruto GIA dari penyelenggaraan perjalanan haji dari tahun 1974/1975 sampai dengan tahun 1982/1983 dapat dilihat pada Tabel V. Demikian besarnya pendapatan GIA dari sektor haji ini, sehingga dalam beberapa tahun saja perusahaan penerbangan nasional ini telah dapat membeli 6 buah pesawat Boeing 747 dan 6 buah DC 10. Dengan kekayaan pesawat internasional sebanyak 12 buah tersebut, maka sejak ta-

TABEL 5. Ongkos Tiket Haji P.P. Jakarta-Jeddah dan Total Pendapatan GIA, 1974/1975 - 1982/1983 (dalam US \$).

No.	Tahun	Jumlah Jemaah	Ongkos Tiket	Total pendapatan
1	1974/1975	53.752	\$ 715	38.432.680,-
2	1975/1976	45.140	820	37.014.800,-
3	1976/1977	17.904	840	15.039.360,-
4	1977/1978	27.660	840	23.234.400,-
5	1978/1979	73.030	840	61.345.200,-
6	1979/1980	41.838	1.044	43.678.872,-
7	1980/1981	75.998	1.306	99.253.388,-
8	1981/1982	67.141	1.570	105.411.128,-
9	1982/1983	55.264	1.652	91.296.128,-

SUMBER: Majalah Perhubungan Udara dalam Angka, I : 2, 1983 hal. 51.

hun 1982 GIA telah mampu menerbangkan seluruh jemaah haji ke dan dari Saudi Arabia dengan pesawat miliknya sendiri. Dengan demikian devisa negara yang dapat lari ke luar negeri melalui komponen ini dapat dihindari, walaupun dengan resiko bahwa pemeliharaan 12 pesawat tersebut harus ditanggung dengan biaya yang cukup mahal, yang nampaknya masih harus ditanggung oleh proyek perjalanan haji dengan biaya tiket haji yang sangat mahal. Untuk dapat menghindari beban pemeliharaan yang berlarut-larut yang ditimpakan kepada jemaah haji, GIA harus segera mampu mengembangkan kemampuan kompetisinya dalam jaringan penerbangan komersial internasional.

Masih ada beberapa perusahaan yang memperoleh keuntungan dari penyelenggaraan perjalanan haji:

(1) sampai dengan tahun 1982 sebelum komponen sahara seragam dilarang oleh pemerintah Saudi, sebuah perusahaan makanan memperoleh jatah kurang lebih Rp. 1,5 milyar untuk penyediaan sahara seragam jemaah haji.

(2) Ada beberapa perusahaan makanan yang memperoleh kesempatan menyediakan makanan jemaah haji selama mereka berada di asrama haji. Jatah makanan dan akomodasi di asrama haji tersebut mencapai lebih dari Rp. 1,5 milyar setiap tahunnya.

(3) Sebuah perusahaan katering diberi hak untuk menyediakan makanan dan minuman bagi jemaah haji sesampai mereka

di Jeddah dan menjelang pulang ke Indonesia. Jatah anggaran untuk keperluan ini mencapai Rp. 150 juta.

(4) Sebuah perusahaan obat-obatan diberi hak untuk menyediakan obat-obatan untuk jemaah haji yang setiap tahunnya mencapai jumlah Rp. 160 juta.

(5) Beberapa perusahaan percetakan memperoleh pesanan untuk mencetak buku-buku pedoman pelaksanaan ibadah haji dengan perkiraan anggaran sebesar Rp. 70 juta.

(6) Beberapa bank negara memperoleh keuntungan yang luar biasa besarnya dari penukaran uang asing, baik yang perlu disediakan secara resmi oleh pemerintah untuk biaya hidup (*living cost*) jemaah haji dan keperluan lainnya, dan penukaran bebas yang diperlukan oleh para jemaah haji sebelum berangkat ke Saudi dan kelebihan valuta asing setiba mereka di Indonesia. Jumlah keuntungan bersih bank-bank tersebut setiap tahunnya secara kumulatif dapat mencapai sekitar Rp. 1,25 milyar.

Dampak Ibadah Haji terhadap Keuangan Pemerintah

Dalam Tabel VI dimuat besarnya ONH dan jumlah jemaah haji dari tahun 1974/1975 sampai dengan tahun 1981/1982, sehingga dapat diketahui jumlah total uang ONH yang dikelola oleh pemerintah untuk penyelenggaraan perjalanan ibadah haji. Besarnya ONH tersebut ditentukan berda-

TABEL 6. Besarnya ONH dan Jumlah Jemaah Haji dari Tahun 1974/1975 – 1981/1982

Tahun	Kapal Laut		Pesawat Udara		Total Setoran (Rp.)
	Jemaah	ONH (Rp.)	Jemaah	ONH (Rp.)	
1974/1975	15.396	556.000	53.752	560.000	33.661.296.000
1975/1976	9.719	795.000	45.140	590.000	34.359.205.000
1976/1977	7.351	925.000	17.904	890.000	16.614.527.000
1977/1978	6.578	905.000	27.660	816.000	28.523.650.000
1978/1979	—	—	73.030	766.000	55.940.980.000
1979/1980	—	—	41.838	1.490.000	62.338.620.000
1980/1981	—	—	75.998	1.577.000	119.848.846.000
1981/1982	—	—	62.136	1.954.000	121.413.744.000

TABEL 7. Proporsi Komponen ONH Tahun 1978/1979 – 1979/1980

No.	Komponen ONH	1978/1979	1979/1980
1.	Tiket Jakarta–Jeddah p.p.	45,7%	43,8%
2.	Komponen dalam negeri		
	a. Ongkos pulang kampung	2,3%	1,3%
	b. Sahara seragam	2,6	2,0
	c. Asrama haji	1,4	0,7
	d. Airport Tax dan Bis airport	0,2	0,2
	e. Inflasi	3,9	3,4
3.	Komponen di Saudi Arabia		
	a. Living cost	14,3	17,1
	b. Bagasi di Jeddah	0,6	0,8
	c. Makan di Jeddah	0,1	0,1
	d. Sewa Madinatul hujjaj	1,3	1,1
	e. Servis Syekh/Muzawwir	4,8	4,1
	f. Naqabah	4,8	4,1
	g. Akomodasi	18,0	21,3

sarkan perincian pengeluaran yang meliputi: ongkos kapal terbang atau kapal laut, pengeluaran di dalam negeri dan pengeluaran di Saudi Arabia. Perincian itu dari tahun ke tahun berubah sesuai dengan tarif yang berlaku untuk tiap-tiap komponen pada tahun yang bersangkutan. Contoh perincian pengeluaran pada tahun 1978/1979 dan tahun 1979/1980 diberikan dalam Tabel VII.

Dari kedua Tabel tersebut secara teoritis diketahui, bahwa antara pemasukan dan pengeluaran terjadi keseimbangan. Dalam Tabel VII nampak adanya tiga pengelompokan komponen: (1). ongkos penerbangan Jakarta – Jeddah pulang pergi (besarnya ongkos tiket penerbangan tersebut dari tahun 1974/1975 sampai dengan tahun 1982/1983 telah dimuat dalam Tabel V); (2). pengeluaran di dalam negeri (sekitar

9 persen setiap tahunnya), dan (3). pengeluaran di Saudi Arabia (sekitar 46 persen).

Ada dua hal penting yang perlu mendapat perhatian di sini, yaitu besarnya tiket penerbangan Jakarta – Jeddah pulang pergi (yang akhir-akhir ini mencapai di atas 50 persen), dan besarnya pengeluaran di Saudi Arabia. Keduanya menyangkut persoalan yang cukup penting bagi pemerintah, yaitu pengeluaran devisa negara.

Mengenai tiket penerbangan Jakarta – Jeddah pulang pergi telah dibicarakan di muka. Pengeluaran selama di Saudi Arabia sebenarnya tidak hanya terbatas pada yang dimasukkan ke dalam komponen ONH yang kalau diambil rata-rata 45 persen dapat diketahui jumlahnya dengan mudah setiap tahunnya. Perlu diketahui bahwa selain pengeluaran yang ditanggung oleh ONH,

para jemaah haji masih mengeluarkan biaya tambahan, yang berdasarkan survai LP3ES mencapai sekitar US\$ 80,— setiap jemaah haji, sehingga total pengeluaran ONH dan pribadi per haji sekitar US\$ 1200,—. Dari data ini dapat diketahui, bahwa bila jumlah jemaah haji naik, maka devisa negara yang akan mengalir ke Saudi Arabia juga naik (begitu pula sebaliknya). Sebagai contoh, berikut disajikan berapa besarnya pengeluaran devisa di Saudi Arabia pada tahun 1981:

1. Ongkos sewa	
Madinatul-Hujjaj	US.\$ 1.670.468
2. Servis Syekh	US.\$ 6.138.701
3. Naqabah	US.\$ 6.160.186
4. Akomodasi	US.\$ 28.190.491
5. Yang dibayar langsung oleh jemaah yang sebagian besar	

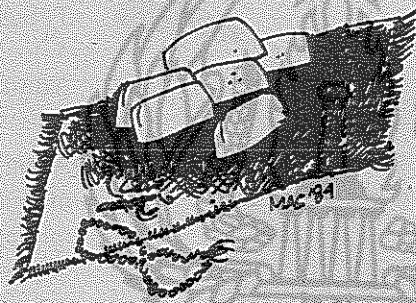
dari biaya hidup (*living cost*) ONH dan bawaan pribadi

US.\$ 34.503.759

Total US.\$ 76.663.605

Penutup

Tulisan ini baru memberikan uraian singkat tentang besarnya (*magnitude*) implikasi keuangan ibadah haji. Nampaknya masih banyak wilayah yang belum diketahui (*terra-incognita*) yang menyangkut ibadah haji. Kalau tulisan ini dapat memancing reaksi pembaca untuk turut mengeksplorasi wilayah-wilayah yang belum dikenal tersebut, maka penulis merasa berhasil telah menuliskan artikel ini.



DHAKTI - DHARMA - WARSADA

Buku-buku Baru *LP3ES* yang Anda Nantikan Kini Terbit

Kepemimpinan dalam Dimensi Sosial
Penyunting: Prof. Sartono Kartodirdjo.

Kumpulan karangan para ahli mengungkap berbagai dimensi sosial dari gejala kepemimpinan: **Peranan pemimpin karismatik; Kepemimpinan dan massa di Jawa, Birma, Vietnam; Militer dan Masyarakat.** Melengkapi buku yang sudah terbit lebih dulu: **Elite dalam Perspektif Sejarah.**

Tebal 236 hal., Rp. 2.750,-

KEPEMIMPINAN DALAM DIMENSI SOSIAL

PENYUNTING: SARTONO KARTODIRDJO



Administrasi Negara Baru
oleh: George Frederickson

Administrasi negara baru memang bukan sekedar manajemen yang efisien, ekonomis dan terkoordinir. Tapi juga menambahkan masalah keadilan sosial.

Bagaimana kita membuat pemerintah menjadi kompeten dan otoritatif tanpa merusak nilai partisipasi demokratis...?

Buku yang juga menjadi pegangan mahasiswa ilmu sosial.

Tebal 215 hal., Rp. 2.250,-

Dapatkan pada agen/toko buku anda. Pesan langsung disertai pembayaran tambah ongkos kirim 10% (minimum Rp. 750,-) ke :

LP3ES Jl. S. Parman 81, Slipi, Jakarta Barat.
P.O. Box: 493 Jkt. Telepon: 597211.